



RUNDSCHAU

4 | 2013

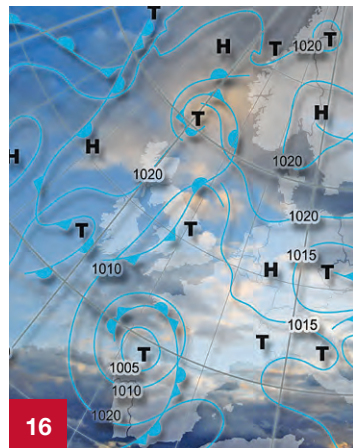
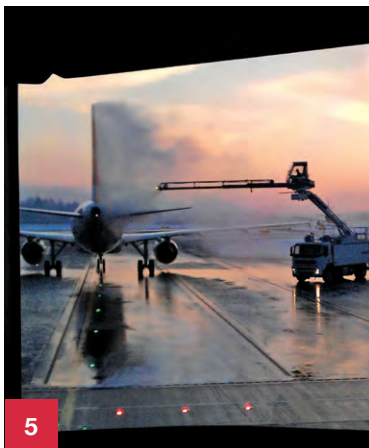
SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



Winter Operation in Zürich • Qualifizierte Piloten werden rar •
Pilots and Controllers Get Together • Was macht eigentlich ...
Rolf Senn? • Meteo – am Schluss steht der Mensch dahinter

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Markus Grob erklärt, warum der neue Vertrag eine Investition in die Zukunft und die Stabilität der AEROPERS und der Arbeitsplätze ist.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Go-ahead – Winter Operation in ZRH**
Ein Blick hinter die Kulissen der ATC, wenn der Winter das Geschehen am Flughafen diktiert.
- 8 Qualifizierte Piloten werden rar**
US-Airlines klagen bereits über Personalmangel. Bei Swiss Aviation Training musste ein Kurs in der Pilotenausbildung wegen mangelnder Anmeldungen gestrichen werden. Um nicht in die gleiche Lage wie die US-Carrier zu geraten, sind bei der Swiss bessere Rahmenbedingungen und eine solide Langfristplanung nötig.
- 11 Airport Collaborative Decision Making**
Was sich hinter dem Kürzel A-CDM verbirgt, wissen diverse Leser vermutlich nur der Spur nach. Deshalb bringt die Lotsin Gaby Plüss etwas Licht ins Dunkel.
- 14 Das Modell Ryanair**
Ryanair glänzt seit Jahren mit hohen Gewinnen und einer konstant hohen EBIT-Marge. Das Erfolgsprinzip basiert auf vier Strategiefeilern, die in letzter Zeit aber ins Schwanken geraten.
- 16 «Am Schluss steht der Mensch dahinter»**
Ohne zuverlässige Wetterprognosen ist unsere Arbeit kaum denkbar. Wer diese Prognosen erstellt und wie die Abläufe dabei funktionieren, erklärt uns in einem Interview Stefan Vonlanthen von Meteo Schweiz.
- 20 Ein grosser Schritt**
Das Projekt X ist deutlich komplexer, als es auf den ersten Blick erscheint. Der Vorstand merkt, dass viele Mitglieder das Verhandlungsergebnis kaum mit der Strategie der AEROPERS in Verbindung bringen. Hier wollen wir Abhilfe schaffen und aufzeigen, wofür wir uns ein Jahr lang intensiv eingesetzt haben.
- 21 Neu im Redaktionsteam: Janos Fazekas**
Als neuester Zugang zur «Rundschau»-Redaktion nutzt Janos Fazekas die Gelegenheit, um sich bei den Lesern kurz vorzustellen und einen kurzen Einblick in seinen Werdegang zu geben.
- 22 Runway Status Lights**
Unabhängige Kontroll- und Warnsysteme sollen den Betrieb auf den Pisten sicherer machen. Die Funktionsweise und die Bedeutung dieser neuen Stopplichter werden hier beschrieben. Der Umgang mit ihnen muss allerdings noch genauer definiert werden.
- 23 Pilots and Controllers Get Together**
Ein kurzer Rückblick auf den ersten gemeinsamen Stammtisch mit Lotsen und Piloten.
- 24 Lasst hören aus alter Zeit – eine Fliegergeschichte**
Während einer Weltmeisterschaft einen gebrochenen Rumpf leimen oder einen zu langen Flügel gar mit der Handsäge stutzen? Was heute undenkbar ist, trug sich vor ziemlich genau 50 Jahren zu. Ein Zeitzeuge berichtet.
- 30 Civilized Thinking**
The Slippery When Wet Check
- 31 Verschiedenes aus dem Ressort Mitgliederbetreuung**
Vorstandsmitglieder sind in diesen Tagen nicht nur mit GAV-Verhandlungen beschäftigt. Neben diesem wichtigen Geschäft gilt es, sich um die aktuellen Anliegen der Mitglieder zu kümmern.
- 33 Gedanken eines Fliegenden**
Wer heute etwas auf sich hält, twittert. Als Aviatik-Journal von Welt kann sich die «Rundschau» diesem Trend nicht verschliessen.
- 34 Das kleine Piloten-ABC**
Die Erfahrungen eines Flight Attendants im Umgang mit Piloten, präsentiert in einer etwas anderen Form. Von A wie Abflug bis Z wie Zukunft.
- 36 Was macht eigentlich ... Rolf Senn?**
Der A320-Captain Rolf Senn hat sich an der Ironman-Weltmeisterschaft in Hawaii mit einer Traumzeit unter zehn Stunden in die Finisher-Liste eingetragen. Die «Rundschau» sprach mit dem Eisenmann.
- 40 Gelesen/Pensionierung**
- 42 Eintritte und Pensionierungen**
- 44 Belpers: Air Berlin Switzerland – eine neue Station entsteht**
Zwischen 2005 und 2008 waren in Zürich neben Belair- und Air-Berlin-Flugzeugen sogar eine kurze Zeit solche in Iberworld-Farben zugegen. In diesem Bericht ist mehr über die teilweise kurios anmutende Entstehung der Air-Berlin-Station Zürich zu erfahren.
- 47 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 50 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 52 Shooter's Corner**
Ein scharfes Bild ist noch lange kein gutes Bild. Schärfe ist vielmehr ein Gestaltungsmittel, um den Blick des Bildbetrachters auf das Hauptmotiv zu lenken. Dominique Wirz erklärt, was Schärfe in der Fotografie bedeutet und wie wir sie für wirkungsvollere Bilder einsetzen können.
- 54 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**

The President's Voice

Ein Investment in den Schutz der Arbeitsplätze



Ueli Steck wurde jüngst in einem Interview gefragt, was er empfinde, wenn er auf dem Gipfel eines Achttausenders stehe. «Anspannung!», seine kurze Antwort, denn erst im Basislager sei die Expedition zu Ende. Auch die IPG und die AEROPERS haben Ende Oktober ein schwierig zu erklimmendes Ziel erreicht, nämlich eine Absichtser-

klärung mit der Swiss, dass zukünftig beide Pilotenkorps unter gleichen Verträgen in einem gemeinsamen Korps fliegen werden. Wir sind aber noch nicht am Ende unseres Marsches, das Basislager ist noch nicht erreicht. Auf dem Weg dorthin stehen Informationsveranstaltungen und die Abstimmung auf dem Programm. Die Verbandsmitglieder werden an einem Urnengang am Anfang des nächsten Jahres über die Annahme des Vertrags befinden. Diesen Marsch müssen wir zusammen absolvieren, da und dort noch Vorurteile aus dem Weg räumen und unsere Ansichten abgleichen.

Die Frage nach dem «Warum?»

Die Swiss meldet gute Zahlen, und die meisten Konjunkturbarometer zeigen nach oben. Da fragt sich der einzelne Arbeitnehmer zu Recht, warum es in einem gültigen Arbeitsvertrag Anpassungen braucht, die auf den ersten Blick zu Ungunsten der Piloten ausfallen. Als Vorstand der Pilotenvereinigung sind wir verpflichtet, unseren Blick weiter in die Zukunft zu richten und mit einer Strategie zu reagieren, die dem Leitbild der AEROPERS entspricht. «Die AEROPERS sorgt für das langfristige Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz» – ein Leitsatz, dem sich unser Pilotenverband verpflichtet. Klarer könnte der Auftrag nicht formuliert sein, die Verantwortung des Vorstands gegenüber den Mitgliedern nicht deutlicher aufgezeigt werden. Der Vorstand hat dies sehr ernst genommen und die Argumente vorsichtig gegeneinander abgewogen.

Der Schnellzug fährt ab

Die Swiss hat einen Schnellzug in Gang gesetzt, der nicht mehr zu stoppen ist. Wir sind weder in der Lage, die Destination noch die Geschwindigkeit zu bestimmen. Wir können uns einzig und alleine entscheiden, ob wir mitfahren wollen oder nicht. Dafür braucht es einen Fahrschein, und dieser Fahrschein heisst «Projekt X». Wir müssen diesen Fahrschein zusammen mit unseren Kolleginnen und Kollegen der IPG lösen, denn nur so bestimmen wir die Transportbedingungen mit. Um den Preis dieses Billetts haben wir lange und hart verhandelt. Doch wir bezahlen nicht nur, wir erhalten auch einiges dafür. Das «Projekt X» ist ein wichtiges und nachhaltiges Investment in die Stabilität. Stabilität, die wir in Zukunft sicherlich brauchen werden und die unsere Arbeitsplätze auf die nächsten Jahre

hinaus sichert. Der neue Vertrag, sofern er von den Mitgliedern angenommen wird, würde frühestens im Jahr 2018 auslaufen.

2016 – ein entscheidendes Jahr

2016 wird ein wichtiges Jahr für die AEROPERS, aber auch für die Swiss. Neue Flotten stossen zu unserer Firma und werden die Pilotenkorps an ihre Belastungsgrenze bringen. Nicht auszudenken, wenn mitten in diesem Trubel ein neuer GAV ausgehandelt werden müsste. Dass unser Arbeitgeber in diesem intensiven Jahr nichts unversucht lassen würde, um die neuen Flugzeuge in die Luft zu bringen, versteht sich von selber. So ganz nebenbei erwähnt: Der bestehende GAV11 bietet einige Möglichkeiten, die neuen Arbeitsplätze an den Mitgliedern der AEROPERS vorbeizulenken. Und genau an dieser Stelle zeigt der neue Vertrag seine Stärken. Im Unterwanderungsschutz werden gefährliche Löcher gestopft, und ein Wachstum im Kurzstreckenbereich über einen möglichen Swiss-Ableger wird weiter eingeschränkt. Mit dem neuen Vertrag kann die AEROPERS die grosse Unruhe, die zweifellos eintreffen wird, massiv dämpfen, wenn nicht sogar ganz einschränken.

SPORDEC

Der Vorstand hat auf den fundamentalen Umbau, in dem sich unsere Firma befindet und der sie in näherer Zukunft noch weiter beschäftigen wird, so reagiert, wie es sich für professionelle Piloten gehört: Mit einem sauberen SPORDEC, das wir im Vorstand immer und immer wieder von Neuem durchgeführt haben. Optionen wurden kreiert und auf Risiken überprüft, was nicht selten zu heissen Köpfen und auch zu schlaflosen Nächten führte. Dieses SPORDEC muss jedes Mitglied nun persönlich durchführen. Nur wer sich mögliche Szenarien vorstellt und Optionen generiert, kann auch zukunftsgerichtet entscheiden. Damit dieses SPORDEC auch seriös durchgeführt werden kann, braucht es Informationen und einen Austausch mit Kolleginnen und Kollegen. Es ist meiner Ansicht nach die Pflicht aller Mitglieder, denen die berufliche Zukunft und die der AEROPERS am Herzen liegt, eine der kommenden Informationsveranstaltungen zu besuchen.

Ich wünsche Euch allen eine schöne Adventszeit und einen guten Rutsch ins Jahr 2014!

*Captain Markus Grob
Präsident*

Editorial



«Von Piloten für Piloten» – das ist der Leitsatz des Redaktionsteams und gleichzeitig Ansporn für unsere Arbeit. Wir wollen Hintergrundinformationen liefern, den Blick hinter die Kulissen wagen und Menschen zu Wort kommen lassen. So versuchen wir, eine Mischung aus spannenden Geschichten und interessanten Fakten zu finden, die eine unterhaltsame Lektüre verspricht.

Zunächst ein Blick in die nahe Zukunft: An verschiedenen Flugplätzen werden wir auf «A-CDM implementation» oder «collaborative decision making (CDM) on trial. See GEN part ADR chapter 6» aufmerksam gemacht. Im erwähnten Abschnitt sehen wir uns zunächst einer Tabelle mit 44 zum Teil neuen Abkürzungen gegenüber, die alle möglichen Richtzeiten beim Turnaround-Prozess bestimmen. Gaby Plüss bringt uns einige dieser Begriffe näher und erklärt, was hinter dem Projekt steckt. Eurocontrol verspricht sich einen «smoother flow of traffic». Alle Beteiligten sollen besser informiert sein und ein realistischeres Lagebild von Handling-Abläufen und dem Verkehrsfluss bekommen. Zudem sollen Störungen früher erkannt und antizipiert werden. Gerade im bevorstehenden Winter wird das System seine Tauglichkeit beweisen können. Für uns heisst es bei Schneetreiben deshalb neu: «General deicing with extended slot tolerance window».

Der Winter beeinflusst natürlich nicht nur unsere Arbeit. Auch die Fluglotsen bekommen die kalte Jahreszeit mit all ihren Facetten zu spüren. Gaby Plüss gewährt uns in ihrer Kolumne «Go-ahead» einen Blick hinter die Kulissen, «wenn Hold-over Time und Runway Reports fester Bestandteil des Tagesgeschäfts werden».

Schnee und Eis können den Flugbetrieb erheblich stören oder gar lahmlegen. Die Vorhersage der Wetterbedingungen ist unter diesen Umständen besonders wichtig. Janos Fazekas hat sich mit Stefan Vonlanthen von Meteo Schweiz unterhalten, um zu erfahren, woher die Wetterprognosen kommen und wie präzise

sie sind. Gerade im komplizierten Alpenraum seien die Profis vor Ort weder durch allgemeine Rechnungsmodelle noch überregionale Prognosezentren zu ersetzen, so Vonlanthen im Interview.

Clemens Kopetz machte in der letzten «Rundschau»-Ausgabe auf das Sozialdumping bei Leihpiloten aufmerksam. Jetzt nimmt er die erfolgreiche Ryanair unter die Lupe. Deren aggressives Geschäftsmodell gerät in letzter Zeit aber von mehreren Seiten unter Druck. Nicht nur die Subventionen an Flughäfen, sondern auch das undurchsichtige Ticketsystem werden von Behörden kritisiert – ganz abgesehen von den Arbeitsbedingungen der Besatzungen. «Es erstaunt, dass es Ryanair überhaupt noch gelingt, genug Personal zu finden», so Kopetz.

Die Krise im europäischen Raum lässt Piloten auf der Suche nach Arbeit solche Bedingungen akzeptieren. In weiten Teilen der Welt sieht die Lage ganz anders aus. US-Gesellschaften sind bereits von Personalmangel betroffen und beklagen zu wenige geeignete Kandidaten. Wie im Bericht «Qualifizierte Piloten werden rar» zu lesen ist, musste auch Swiss Aviation Training 2013 einen Ausbildungskurs wegen Schülermangels streichen.

Diejenigen, die es bis ins Swiss-Cockpit geschafft haben, werden seit Jahren von einem starken Verband betreut. Über die aktuellen Themen im Ressort Mitgliederbetreuung klärt uns Patrick Bovens auf. Und über Mitglieder gibt es immer wieder etwas zu berichten: Zum Beispiel, wenn sich zwei aufturn, um an Weltmeisterschaften teilzunehmen – viel Vergnügen!

Zum Schluss heisse ich Janos Fazekas als Redaktionsmitglied ganz herzlich im Team willkommen. Er ist für die «Rundschau» eine Bereicherung und wird den Horizont unserer Berichterstattung weiter öffnen – von Piloten für Piloten.

So wünsche ich nun eine unterhaltsame Lesezeit!

Jörg Ledermann

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A330/340
Jörg Ledermann, Redaktor, Captain A330
Peter Tilly, Redaktor, Captain A320
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A320
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), Pens. Captain A330/340
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain A330
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: @ Sales Wick, SF/O A320

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2014: 14. Februar 2014

«Go-ahead» – Winter Operation in ZRH

Schneefall, De-icing, gesperrte Pisten: der Winter beeinflusst nicht nur die Arbeit der Piloten. Auch bei den Lotsen macht sich die kalte Jahreszeit mit all ihren Facetten bemerkbar. Ein Blick hinter die Kulissen der ATC, wenn Hold-over Time und Runway Reports fester Bestandteil des Tagesgeschäfts sind.

Text: Gaby Plüss

Während ich vor meiner Tastatur sitze, regnet es draussen in Strömen. Eine Kaltfront zieht über uns hinweg, die Anzeige des Thermometers fällt, und in den Gestellen der Grossverteiler warten Raclette und Fondue an bester Lage auf hungrige Kundschaft. Höchste Zeit also, dass auch wir uns ein wenig mit dem Thema Winter befassen.

Winter bedeutet für die ATC vor allem Schnee und De-icing. Nebel gehört zwar eigentlich auch dazu. Da Nebel aber speziell am Flughafen Zürich ein fast ganzjähriger Gast ist, beschränke ich mich in diesem Artikel auf Schnee und De-icing.

Neuer De-icing-Status

Winter Operation heisst, dass es diverse zusätzliche Vorschriften zu studieren und zu beachten gibt. Das gilt für Lotsen genauso wie für Piloten. Beim Studium des diesjährigen Winter Operation Guides ist dem einen oder anderen Piloten vermutlich aufgefallen, dass es auf diesen Winter hin bei den verschiedenen De-icing-Stufen in Zürich eine Änderung gegeben hat. «De-icing on request» und «General De-icing» existieren immer noch. «CHAMAN» jedoch wurde durch ein Verfahren, das sich «General De-icing with extended Slot Tolerance Window» nennt, ersetzt. Der Grund dafür ist das sogenannte Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), das am 19. August 2013 eingeführt wurde. Dank dieses automatisierten Datenaustausches ist das Network Manager Operations Centre (NMOC) in Brüssel (ehemals

«Slots müssen neu in jedem Fall eingehalten werden.»

CFMU) jederzeit über den aktuellen Status aller geplanten Abflüge informiert. Die Details zu A-CDM finden sich in einem separaten Beitrag in dieser «Rundschau»-Ausgabe.

De-icing on request

De-icing on request ist grundsätzlich während der gesamten Winter-Operations-Phase vom 15. Oktober bis zum 30. April verfügbar. Für uns beinhaltet dieser Status keinerlei spezielle Verfahren. Slots sind einzuhalten. Falls nötig, beantragen wir in einzelnen Fällen bei NMOC eine Slot Extension.

General De-icing

Bis anhin war die Aktivierung von General De-icing von der entstandenen Verspätung abhängig und führte jeweils zu einer Erhöhung der Standard Taxi Time. Diese Erhöhung erlaubte es uns, die Slots auch unter erschwerten Bedingungen einzuhalten. Ab diesem Winter gilt neu, dass General De-icing aktiviert wird, sobald mehr als die Hälfte aller Maschinen ein De-icing benötigt. Der Grund für diese Regelung steht ebenfalls im direkten Zusammenhang mit A-CDM. Gemäss AIP muss ein Pilot seinen Request für das De-icing bis spätestens 15 Minuten vor EOBT abgeben. Der Datenaustausch mit

NMOC beginnt aber einiges früher. Mit der Aktivierung von General De-icing wird das De-icing für jeden Flug automatisch eingeplant und mittels Departure Planning Information (DPI) nach Brüssel kommuniziert. Verlangt der Pilot bis 15 Minuten vor EOBT kein De-icing, so wird dieses wieder aus der Planung entfernt, was eine Slot-Verbesserung bewirken kann.



Frühmorgens beim Anstehen im Remote De-icing Pad Charlie.



Der Flughafen versinkt im Schnee.

Auch bei General De-icing sind die Slots einzuhalten. Beim Wechsel von De-icing on request zu General De-icing bereitet uns das Einhalten dieser Vorschrift jedoch oftmals ein wenig Mühe. Müssten wir in dieser Übergangsphase jede Slot Extension einzeln koordinieren, könnte das relativ schnell zu einem Stau auf dem Tarmac führen. Um dies zu verhindern, können wir bei NMOC für einen zu definierenden Zeitraum eine generelle Slot Extension beantragen. Intern nennen wir diese Phase «clean up the tarmac». Sobald General De-icing aktiviert ist, lassen wir das auf dem ATIS ausstrahlen.

General De-icing with extended Slot Tolerance Window

CHAMAN war sowohl für die Piloten wie auch für die ATC ein relativ einfaches Verfahren. Slots wurden zwar auch in der höchsten Eskalationsstufe vergeben, mussten aber nur in den seltensten Fällen wirklich eingehalten werden. Da NMOC dank A-CDM auch unter widrigsten Umständen jederzeit über die Situation der Abflüge informiert ist, müssen wir die Slots neu in jedem Fall einhalten. Um in extremen Situationen aber trotzdem über einen gewissen Spielraum zu verfügen, können wir in Absprache mit unseren lokalen Partnern das Slot-Fenster für einen definierten Zeitraum bei NMOC erweitern lassen. Das Slot-Fenster kann dabei beliebig bis auf maximal plus/minus 30 Minuten der Calculated Take-off Time (CTOT) erhöht werden. Ziel ist es, eine Erweiterung gemäss aktuellem Bedarf zu beantragen, der abhängig von der Situation zu definieren ist. Allerdings kann NMOC diesen Antrag auch ablehnen. Kommt die höchste Eskalationsstufe zum Einsatz, lassen wir das auf dem ATIS ausstrahlen.

Hold-over Time und GATO

Hold-over Time und GATO-Separationen (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) sind zwei Begriffe, die sich, vor allem wenn es schneit, ziemlich in die Quere kommen können. Die Krux ist für uns dabei, dass wir einen Unterbruch im Anflug 14 erst dann planen können, wenn ein Start 16 das De-icing beendet hat und das Remote De-icing Pad Foxtrott verlässt. Die Zeitspanne, die wir in einem solchen Fall zur Verfügung haben, ist - im Vergleich zum Flugbetrieb ohne De-icing - viel kürzer. Wartezeiten vor der Piste lassen sich deshalb fast nicht vermeiden. Meldet uns ein Pilot einer startbereiten Maschine beispielsweise nun, dass er wegen der Hold-over Time innert zehn Minuten starten müsse, kann das die Approach Crew erheblich unter Druck

setzen. Selbstverständlich versuchen wir ein erneutes De-icing für die startbereite Maschine zu verhindern. Das funktioniert allerdings nur, wenn alle Beteiligten flexibel agieren. In derartigen Situationen sind wir nicht zuletzt auch auf das Verständnis der Crews von anfliegenden Maschinen angewiesen, wenn wir ihren Anflug plötzlich noch weiter verzögern müssen. Denn sonst würde es uns häufig nicht mehr gelingen, einen solchen Start unter Einhaltung der GATO-Regeln doch noch zu ermöglichen.

Runway Report

«Runway Report for Runway 28: full length 60 metres wide covered with dry snow up to 150 millimetres, braking action poor, poor, poor». Zugegeben, dieser Runway Report aus dem Jahr 2006, den ich beim Stöbern in unseren Unterlagen gefunden habe, ist nicht die Regel. Eindrücklich ist er aber trotzdem.

Für das Erstellen eines Runway Reports sind die Kollegen der Airport Authority zuständig. Dazu führen sie eine Pistenkontrolle durch, bei der sie die Schneehöhe an verschiedenen Stellen messen. Danach berechnen sie für jedes Pistendrittel einen Durchschnittswert, der dann auf dem Runway Report publiziert wird.

Damit der Runway Report den Weg auf das ATIS findet, muss er zuerst an unser Kommunikationszentrum in Genf übermittelt werden. Deshalb dauert es jeweils einen Moment, bis der Report auf dem ATIS aufgeschaltet ist. Damit wir trotzdem möglichst zeitverzugslos über die neusten Daten verfügen, wird der Report zusätzlich per Fax in den Tower und in den Approach verschickt. Dadurch können wir den Report so lange am Funk übermitteln, bis er auf dem ATIS ausgestrahlt wird.

Schneeräumung

Die Entscheidung, ob eine Piste vom Schnee geräumt werden muss, wird ebenfalls von den Kollegen der Airport Authority gefällt. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) kann dazu auf rund 125 Personen und 100 Fahrzeuge zurückgreifen. Dabei kommen sowohl Leute und Geräte der FZAG wie auch von Fremdunternehmungen zum Einsatz. Je nachdem, ob eine Räumung mit oder ohne Fremdunternehmungen geplant wird, dauert es nach

Statistik Winter 2012/2013

Anzahl Runway Reports	640
Einsätze gesamt	70
Einsätze Streudienst	32
Einsätze Schneeräumung	38
Erster Einsatz	27. Oktober 2012
Letzter Einsatz	30. März 2013
Höchste Schneemenge am 7.12.2012	17 cm
Kumulierte Schneemenge ganze Saison	119 cm
Längster Einsatz	37 Stunden
Verbrauch Flächenenteisermittel	2,80 Mio. Liter
Verbrauch Streumittel	1139 Tonnen
Aufwand FZAG	17 366 Stunden
Aufwand Fremdunternehmungen	4766 Stunden

Erhalt des Aufgebots zwischen 30 und 90 Minuten, bis die Räumgruppen einsatzbereit sind.

Die Dauer einer Schneeräumung hängt sowohl von der Anzahl Räumgruppen wie auch von der Schneequalität ab. Je nach Schneebeschaffenheit muss die Equipe das Tempo auf der Piste anpassen, um ein sauberes Bild zu bekommen. Steht pro Piste nur eine Räumgruppe im Einsatz, dauert eine Pistensperrung rund eine Stunde. Die Reinigung der Rollwege ist dabei noch nicht eingerechnet. Sind pro Piste zwei Gruppen unterwegs, halbiert sich diese Zeit in etwa.

Nebst Pisten, Rollwegen und Vorfeld müssen auch gewisse Navigationsanlagen vom Schnee befreit werden. Konkret handelt es sich dabei um die Reflexionsflächen der Gleitwegantennen unserer ILS-Anlagen. Schnee auf diesen Reflexionsflächen kann zu einer automatischen Abschaltung der Anlage führen. Haben wir zu viele solcher Abschaltungen zu verzeichnen, kann die Anlage in ihrer Tauglichkeit zurückgestuft werden. Um das zu vermeiden, werden diese Reflexionsflächen, nach präventiver Abschaltung der Anlage, ebenfalls vom Schnee befreit.

Die genaue Statistik zum letzten Winter ist in einem separaten Kasten zu finden. Die FZAG hat mir, nebst vielem anderen, diese Zahlen zur Verfügung gestellt – an dieser Stelle nochmals vielen Dank dafür!



Die Schneeräumung ist in vollem Gang.

gaby.pluess@swissatca.org

In der vorletzten «Rundschau»-Ausgabe habe ich an dieser Stelle zwei Fragen zum Thema Frequenzentlastung aufgegriffen und darüber informiert, was wir diesbezüglich planen. Diese Planung ist nun abgeschlossen. Per 12. Dezember 2013 werden wir die folgenden Verfahren einführen:

Automatischer Frequenzwechsel nach der Landung

IFR-Landungen auf Piste 14 sollen beim Verlassen der Piste neu ohne Aufforderung des Tower-Lotsen selbstständig zum Apron Controller wechseln. Eine entsprechende Information wird auch auf dem Arrival ATIS ausgestrahlt werden. Dieses Verfahren kommt einstweilen ausschliesslich für IFR-Landungen auf Piste 14 zur Anwendung. Bei sämtlichen anderen Landungen soll die Frequenz weiterhin erst auf Anweisung des Tower Controllers gewechselt werden.

Silent Handover vom APR-Controller zum TWR-Lotsen

IFR-Abflüge werden vom Apron Controller neu als «stand-by» zum Tower-Lotsen transferiert. Dieser macht dann den ersten Aufruf an die Crew. Dieses Verfahren gilt für sämtliche IFR-Abflüge von allen Pisten, die vom Apron Controller an den Tower-Lotsen übergeben werden. Der Wechsel vom Apron Controller zum Ground Controller erfolgt weiterhin mittels «contact».

Frequenz zum Kreuzen der Piste 28 nach Landung auf Piste 14

Wie in der «Rundschau»-Ausgabe 1/2013 beschrieben, haben wir die Möglichkeit, die Aufgaben des Aerodrome Controllers auf zwei Lotsen aufzuteilen. Wenn wir aufteilen, übernimmt ein Lotse als sogenannter «ADC2» auf der Frequenz 120.225 MHz die Piste 14, während der andere als «ADC1» auf 118.100 MHz die Pisten 28 und 16 betreut. Nach der Landung auf Piste 14 erfolgte die Kreuzung der Piste 28 in dieser Konstellation bis anhin beim «ADC2». Das erforderte jedes Mal eine interne Koordination zwischen den beiden Tower Controllern und bewirkte ab und zu, dass wir die Anfrage zur Kreuzung nicht zeitverzugslos beantworten konnten. Neu werden solche Kreuzungen vom Apron Controller zum «ADC1» transferiert. ●

Anzeige

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Wir unterstützen die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.
www.swissair-kinderhilfe.ch
Let your soul fly
www.wings-lounge.ch

Qualifizierte Piloten werden rar

Der Pilotenmarkt in den Vereinigten Staaten hat sich schneller erholt als erwartet. US-Airlines klagen bereits über Personalmangel. Bei Swiss Aviation Training musste ein Kurs in der Pilotenausbildung wegen mangelnder Anmeldungen gestrichen werden. Um nicht in die gleiche Lage wie die US-Carrier zu geraten, sind bei der Swiss bessere Rahmenbedingungen und eine solide Langfristplanung nötig.

Text: Jürg Ledermann

Kaum eine Woche im Amt, und schon machte der neue Chef des US-Verkehrsministeriums am 10. Juli dieses Jahres Schlagzeilen: Anthony Foxx kündigte Regelungen der FAA an, die den Luftverkehr in den Vereinigten Staaten nach politischer Manier sicherer machen sollen. «We owe it to the traveling public to have only the most qualified and best trained pilots», so Foxx.

In Zukunft werden nicht nur Captains, sondern auch First Officers im Einsatz auf Passagierflugzeugen die Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) besitzen müssen. Zurzeit sind die meisten First Officers im Besitz der Berufspilotenlizenz (Commercial Pilot Licence, CPL). Wer in den USA eine Pilotenkarriere beginnen will, muss also bald mindestens 1500 Stunden Flugerfahrung mitbringen und die zusätzlich verschärften Bedingungen für das ATPL erfüllen.

Nachwirkungen eines Absturzes

Was auf den ersten Blick bloss nach einer formalen Änderung aussieht, bedeutet eine erhebliche Hürde auf dem Weg in das Cockpit eines Verkehrsflugzeugs. Die 1500 Flugstunden erreichen die jungen First Officers bei der Swiss erst nach rund zwei Jahren intensiver Fliegerei im Kurzstreckeneinsatz auf der A320- oder Avro-Flotte.

Die FAA erlässt diese Regelung wie auch die Verschärfung der Arbeits- und Ruhezeitverordnung als Folge der Untersuchung des Absturzes des Flugs Colgan Air 3407 im Februar 2009. 50 Menschen starben, nachdem die Piloten die Kontrolle über das Flugzeug verloren hatten und es in der Nähe des Flugplatzes Buffalo nach einem Strömungsabriss bei zu tiefer Geschwindigkeit aufschlug. Bei der Untersuchung standen folgende sicherheitsrelevante Themen im Fokus: Überwachung der Instrumente, professionelle Arbeit im Cockpit, Müdigkeit, Training und Aufsicht. Mit der Erhöhung der minimalen Stundenzahl erhofft sich die FAA bei jungen Besatzungen mehr Erfahrung im Umgang mit schwierigen fliegerischen Situationen. Dadurch solle das Sicherheitsniveau steigen.

Auswirkungen im Arbeitsmarkt

Die neuen Minimalanforderungen an First Officers beeinflussen den Pilotenmarkt direkt. Viele Fluglehrer planen ihren Einsatz bei Flugschulen wie zum Beispiel der Flight

Safety in Vero Beach nun so, dass sie nach Erreichen der geforderten Stundenzahl abspringen können. Zudem werben Fluggesellschaften direkter um Militärpiloten, welche die neue Anforderung erfüllen.

Auch die «Los Angeles Times» berichtete im Juli dieses Jahres über die Bewegung im Markt. Einerseits sucht die US Air Force auf breiter Front nach Kampfpiloten,

um ihren befürchteten Unterbestand von 200 Piloten in diesem Jahr etwas dämpfen zu können. Verschiedene Umstände, unter anderem das unstete Leben als Fighter Pilot und der vermehrte Einsatz von Drohnen, haben der Attraktivität der Karriere bei

der US Air Force zugesetzt. Bei einem Bestand von 3000 Piloten droht im Jahr 2021 ein besorgniserregendes Manko von 700 Flugzeugführern. Um Ausbildungskosten zu sparen, zielt das Angebot auf ehemalige Air-Force-Piloten, die sich noch einmal für neun Jahre verpflichten sollen. Es winkt ein Salär, das monatlich um mehr als 2000 US-Dollar heraufgesetzt wurde. Diese Erhöhung wurde notwendig, weil viele Militärpiloten nach den üblichen elf Dienstjahren zugunsten einer höheren Lebensqualität und eines besseren Verdienstes in die Zivilliegerei gewechselt hatten.

US-Airlines mit Selektionsdruck

Andererseits haben sich auch die grundlegenden Marktverhältnisse für Piloten in den USA geändert. In den Krisenjahren haben sich viele Airlines restrukturiert und kaum noch Flugpersonal angestellt. Die Erholung

«Im Jahr 2012 war die Quote der Schweizer in den Pilotenklassen zum ersten Mal unter 40 Prozent.»



Die Vergrösserung der Swiss-Europaflotte mit CSeries-Flugzeugen erfordert zusätzliche Piloten.

hat aber schnell eingesetzt, und die meisten der in der Krise freigestellten Piloten sind wieder unter Vertrag. Delta Airlines schreibt bereits wieder 300 Jobs aus. Bei US Airways und American Airlines stehen zudem in den nächsten Jahren viele Pensionierungen an: rund 2000 Piloten werden dann 65 Jahre alt. Um diese Lücken zu stopfen, sind Militärpiloten mit genügend Flugstunden natürlich willkommen.

Bei den US-Regionalfluggesellschaften herrscht angesichts dieser Verhältnisse schlicht Alarmstimmung: An der World Aviation Training Conference and Tradeshow (WATS) im April dieses Jahres in Orlando, Florida, wurde darüber diskutiert, ob ein Pilotenmangel bevorstehe. Ein Vertreter der ExpressJet Airlines, die mit über 400 Flugzeugen täglich rund 2200 Flüge durchführt, äusserte sich folgendermassen: «The applicant pool is nil. We are debating whether there is a shortage to come. I'm here to tell you it's here.» Jim Winkley, Vicepresident Flight Operations von American Eagle, bestätigte, dass die Anzahl der Interessierten innert zweier Jahre von 500 auf unter 100 gefallen sei: «The pool of excellent candidates is no longer out there.»

Ein weiterer Grund für den Pilotenmangel ist das stetige Wachstum in der Luftfahrtbranche. Boeing und Airbus analysieren den Markt kontinuierlich und geben jährlich einen Bericht mit Prognosen für die nächsten 20 Jahre heraus. Beide Flugzeughersteller rechnen mit einem konstanten Wachstum von über drei Prozent, mit kleinen Abweichungen je nach Weltregion und Flugzeugsegment.

Boeing geht davon aus, dass die globale Airline-Industrie bis ins Jahr 2032 über 35 000 neue Flugzeuge benötigen wird. Damit sollen 41 Prozent alte und weniger effiziente Maschinen ersetzt werden und die restlichen rund 20 000 Flugzeuge für die Entwicklung des Markts bereitstehen.

Europa und der Pilotenbedarf

Airbus und Boeing prognostizieren in Europa einen Bedarf von 5500 bis 7500 neuen Flugzeugen. Über 70 Prozent davon sollen ihrer Ansicht nach sogenannte Single-aisle-Typen sein. Das Wachstum in Europa soll hauptsächlich im Langstreckenbereich stattfinden, angetrieben von den aufstrebenden asiatischen Märkten.

Um diese ansehnliche Zahl an Flugzeugen bewegen zu können, bedarf es nach Boeings Berechnungen in den nächsten 20 Jahren weltweit annähernd 50000 neu ausgebildeter Piloten. Der grösste Bedarf wächst in Asien mit knapp 20000 neuen Piloten heran. In Europa sollen rund 10000 Arbeitsplätze in Cockpits zu besetzen sein. Da das Wachstum in allen Weltregionen zu verzeichnen ist, wird es nicht mehr so leicht möglich sein, die geeigneten Kandidaten in fremde Länder zu locken.

Experten sind der Meinung, dass das Wachstum und der steigende Bedarf an Piloten in den verschiedenen Regionen unterschiedlich verlaufen werden. Vor allem im asiatisch-pazifischen Raum werden Piloten bei den aufstrebenden und konstant expandierenden Airlines wohl immer eine Arbeitsstelle finden. Zu dieser Gruppe kann man die Turkish Airlines zählen, die kontinuierlich wächst. Sie tut dies sogar so schnell, dass sie

bereits jetzt in der unangenehmen Lage ist, im Heimatmarkt keine geeigneten Piloten mehr zu finden. Nun lässt sie bei einer Tochtergesellschaft von Lufthansa Flight Training in Deutschland eilig ausländische Piloten ausbilden.

Viele europäische Airlines stecken dagegen noch in der Konsolidierung, und die Rede ist von einem übersättigten Pilotenmarkt mit den üblichen negativen Auswirkungen. So sind zum Beispiel Air France/KLM oder Iberia immer noch dabei, Kapazitäten anzupassen. Ryanair, easyJet und Norwegian nutzen die Gunst der Stunde und stellen billige Leihpiloten ein. Die Lufthansa verzeichnet schon seit längerer Zeit kein Wachstum mehr und hat in dieser Zeit auch keine Piloten angestellt.

Weniger Schulung trotz Wachstumsplänen

Trotz des momentanen Einstellungsstopps bei der Lufthansa ist man sich bewusst, wie schnell sich die Lage ändern kann. So ist auf der Homepage betreffend die Karriereaussichten zu lesen: «Letztlich kennen wir diese Schwankungen, die recht extrem ausfallen, schon aus den Jahren 2003 und 2005. Und ebenso belegbar ist, dass entgegen aller Szenarien, mit denen in diesen Phasen gerechnet wurde, der Bedarf stets schneller wieder angesprungen ist als zunächst prognostiziert.»

Wie Turkish Airlines verfolgt auch die Swiss Wachstumspläne. Ab 2015 sollen die in die Jahre gekommenen Avro RJ100 durch effizientere Bombardier CSeries-100 ersetzt werden. Da es sich dabei nicht nur um eine reine Umflottung, sondern auch um eine Aufstockung der Flotte handelt, ist mit einem zusätzlichen Bedarf an Piloten zu rechnen. Bei einer Ausbildungsdauer von rund 18 Monaten ist klar, dass mit einem gewissen Vorlauf geplant und ausgebildet werden muss, um die benötigte Anzahl qualifizierter First Officers und Captains rechtzeitig zur Verfügung zu haben.

Um so erstaunlicher ist es, dass bei Swiss Aviation Training (SAT) im Jahr 2013 anstelle der üblichen vier Ausbildungskurse nur deren drei mit total 65 Schülern durchgeführt werden. Die Zahl der positiv selektierten Kandidaten war schlicht zu klein, um einen vierten Kurs zu belegen.

Wenig Interesse am Beruf

Die Selektionskriterien der SAT sind standardisiert, mit denjenigen der Lufthansa-Pilotenschule zu vergleichen und werden nicht den Bedürfnissen der Flugschule angepasst. Die tiefe Zahl der positiv Selektionierten ist als direktes Resultat eines rückläufigen Trends bei den Anmeldungen zu werten. Seit dem überdurchschnittlichen Jahr 2011 sind die Bewerbungen um gut 15 Prozent zurückgegangen. Ob dies nun statistisch zu erklären ist oder ob sich ein Trend wie in den USA abzeichnet, ist schwierig zu sagen.

Einige grundlegende Faktoren gibt es allerdings zu erwähnen. Nach wie vor muss ein Airbus-Pilot einen Grossteil der Ausbildung selber bezahlen. Nimmt er zu diesem Zweck bei der Swiss ein Darlehen auf, muss



2013 konnte die SAT statt der üblichen vier nur drei Ausbildungskurse durchführen.

er innerhalb der ersten sechs Berufsjahre monatlich 1000 Franken an Darlehensschulden an den Arbeitgeber zurückzahlen. Bei keiner anderen Berufsausbildung in der Schweiz werden solche hohen Eigenleistungen gefordert.

In Neuseeland war zu beobachten, wie stark ein solches Eintrittsgeld wirken kann. Im Jahr 2011 wurde die Förderung von Piloten neu geregelt, und Flugschüler mussten einen Teil der Ausbildung bezahlen. Darauf schrumpfte der Nachwuchs so stark, dass Air New Zealand ihren Bedarf nicht mehr aus dem Inland decken konnte. Sie beantragte 2013 deshalb, Piloten auf die Skills Shortage List der Einwanderungsbehörde zu setzen, um auch Ausländer anstellen zu können.

Langfristiges Planen

Im Vergleich zu Neuseeland kann die kleine Schweiz für den eigenen Markt nicht genügend Piloten hervorbringen, vor allem angesichts des schnellen Wachstums der Swiss in den letzten Jahren. Schon immer wurden bei Bedarf Piloten direkt angestellt – sei es als Ready Entries oder Direct Entries mit passender Lizenz. Noch nie war die Quote der Schweizer in den Pilotenklassen der SAT allerdings so tief wie im Jahr 2012. Zum ersten Mal sank sie unter die Marke von 40 Prozent.

Die starke einheimische Wirtschaft mit attraktiven Berufskarrieren in weltweit tätigen Firmen hat diesen Trend wohl auch beeinflusst. Wieso einen Beruf mit hohen Einstiegshürden wählen, wenn die Privatwirtschaft bei Job-Messen an den Hochschulen die Studenten mit Geschenken lockt?

Das Jammern der Airline-Manager über die unsichere Zukunft und die sich wiederholenden pessimistischen Prognosen helfen nicht dabei, die Entscheidung zugunsten einer Karriere in dieser einzigartigen Sparte leichten Herzens zu treffen.

Angesichts dieser Verhältnisse wäre die Einsicht wünschenswert, dass dem kurzfristigen Streben nach Rendite eine langfristige Personalplanung voranzustellen ist. Dazu sind auch Rahmenbedingungen nötig, die eine Karriere bei der Swiss im schweizerischen Berufsumfeld wieder als attraktive Variante erscheinen lassen. Das Potenzial an Schweizer Piloten liesse sich mit Sicherheit besser ausschöpfen.

Im Weiteren wäre die Einsicht nötig, dass gerade jetzt der zukünftige Bedarf an Piloten nicht zu unterschätzen ist. Der Markt wird sich auch in der Schweiz wieder ändern, so wie es in den USA nach der schlimmen Krise geschehen ist. ●



FRIEDRICH W. VÖLKER EH DIE ERINNERUNG ERLISCHT DOKUMENTATION EINER SWISSAIR- KARRIERE

Fritz Völker war über 40 Jahre bei der Swissair tätig. Als Mitglied des mittleren Kadern hat er bei der Entwicklung und Umsetzung vielfältiger Aufgaben massgeblich mitgewirkt. Der Autor stellt seine Erinnerungen in der Art eines Nachschlagewerks zusammen. Es geht ihm nicht allein um die Darstellung seiner eigenen Laufbahn, sondern er zeichnet mit einer Fülle von Dokumenten, Bildern und Faksimiles die persönlich erlebte Entwicklung der Swissair nach. Ein wertvolles Zeitdokument, der Nachwelt überliefert – eh die Erinnerung erlischt.

**Neu
erschienen!**

Das Buch kostet
CHF 48.–
zzgl.
Versandkosten



Hardcover
160 x 240 mm
600 Seiten

Bequem bestellen unter
<http://verlag.jordibelp.ch>
oder per Mail
verlag@jordibelp.ch



Airport Collaborative Decision Making

Airport Collaborative Decision Making (oder A-CDM) ist ein Ausdruck, dem sowohl Piloten wie auch Lotsen in Zürich seit einiger Zeit regelmässig begegnen. Was sich wirklich dahinter verbirgt, wissen aber trotzdem viele nur der Spur nach. Ein Versuch, ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen.

Text: Gaby Plüss

EXOT, EXIT, DPI, TOBT, FUM, ELDT, TSAT, VTT, TTOT, EDIT etc. Was sich auf den ersten Blick zum Teil ziemlich exotisch liest, hat seinen Ursprung in einem System, das seit dem 19. August 2013 am Flughafen Zürich in Betrieb ist und beispielsweise zur Folge hat, dass die ATC keine Ready Messages mehr verschickt.

Konzept

A-CDM ist ein Konzept, das Airport Operators, Aircraft Operators, Ground Handling Agents, Air Traffic Control und Network Manager Operations Centre (NMOC, ehemals CFMU) eine effiziente und transparente Zusammenarbeit ermöglichen soll. Das Ziel dabei ist, sowohl die Gesamteffizienz eines Turnaround-Prozesses am Flughafen wie auch das Kapazitätsmanagement En-route zu steigern.

A-CDM wird in zirka 33 europäischen Flughäfen bereits umgesetzt oder befindet sich in Planung. A-CDM wird seitens Airport Council International (ACI) und International Air Transport Association (IATA) unter-

Network Manager Operations Centre (NMOC)

One Single Flow Management System

Together with aircraft operators, airport authorities and air navigation service providers, NMOC manages one single flow management system over Europe.

Network Operations

NMOC aims to support the entire network in:

- ensuring safety
 - optimising capacity
 - optimising flight efficiency
 - minimising environmental impact
 - meeting the Single European Sky performance targets.
- It also facilitates the CDM process to underpin effective information exchange when the European aviation network might be affected by major ATM disruptions and network crisis situations.

NMOC Key Functions

NMOC primarily carries out the three following operational functions:

- Airspace Data Management
- Flight Plan Processing
- Air Traffic Flow and Capacity Management.

A current Operations Manager is always on duty to manage and supervise these functions and acts as a focal point for crisis management in the European air traffic flow and capacity management arena.

(Quelle: homepage eurocontrol)

stützt und soll auf allen europäischen Flughäfen implementiert werden.

A-CDM umfasst sechs Kernelemente, die aufeinander aufbauen und fortfolgend eingeführt werden müssen. Erst nach erfolgreicher Umsetzung aller Elemente darf sich ein Flughafen CDM-Airport nennen. Schauen wir uns diese Elemente ein wenig genauer an.

1. Information Sharing

Das Ziel des Information Sharing ist, mittels einer A-CDM-Plattform (IT-Tool, Schnittstelle) alle involvierten Partner zur rechten Zeit mit aktualisierten Daten zum Turnaround-Prozess zu versorgen.

2. Milestone Approach

Jeder signifikante Zeitpunkt während der Inbound-, Turnaround- und Outbound-Phase widerspiegelt einen sogenannten Milestone. Treten diese Milestones verspätet oder gar nicht ein, hat das Auswirkungen auf die nachfolgenden Milestones und somit auf die involvierten Partner. Durch den Milestone Approach wird sichergestellt, dass alle Partner mittels Information Sharing diese Daten frühzeitig erhalten, damit sie bei Bedarf entsprechend reagieren können.

3. Variable Taxi Time (VTT)

Mit der VTT wird die Standard-Taxi-Zeit (in der Regel ein einziger Wert für alle Pisten und Standplätze) durch variable, dem Airport Layout entsprechende Taxi-Zeiten ersetzt. Dies ermöglicht eine flexiblere und genauere Planung. Die VTT wird sowohl für Inbound- wie auch für Outbound-Flüge berechnet und entspricht der individuellen Taxi-Zeit von der Piste zur Parkposition und umgekehrt. Dabei werden Faktoren wie Flugzeugtyp, Parkposition, Wetterbedingungen, Peak Hours, De-icing etc. einkalkuliert.

4. Collaborative Pre-departure Sequence

«First Come – First Served» wird ersetzt durch «Best Planned – Best Served». Die Flüge werden nicht mehr in der Reihenfolge, in der sie «ready» melden, zur Startpiste geführt, sondern gemäss der bestmöglichen Abflugsequenz. Dabei werden sowohl operationelle Auflagen des Flughafens als auch Restriktionen der Flugsicherung berücksichtigt. In Zürich wird diese Sequenz vom DARTS berechnet.

5. CDM in Adverse Conditions

CDM in Adverse Conditions definiert Abläufe, damit auch bei eingeschränkter Kapazität – wie beispielsweise im Winter bei Schneefall – alle am Turnaround-Prozess beteiligten Partner über möglichst aktuelle Daten verfügen.

6. Collaborative Management of Flight Updates

Innerhalb Europas sind die CDM-Flughäfen via NMOC untereinander verbunden. Der Austausch von Arrival-

ARR FLIGHT	E/AIB	MTT	V/C	IAT	DEP FLIGHT	O IAT	GAT - S	SSOBT	TIRR	SAD	TOBT	AOBT	TAR	ATOT		
A/C	MOVE		VC	ICAO	CALLSIGN	O ICAO		EOBT			TSAT	ASRT	ASAT	RW	TTOT	ATC-SLOT
LX 2815	1816 A0030	AR1	LX	464	LCY	D43	D	1400			1400	1358	B45			
	VER1154A		RJ1H	SWR45U	EGLC			1400			1400	1357	1357	28	1410	
BA 714	1323 A0040	319	BA	715	LHR	D34	C	1355	93		1409		B32			
			A319	BAW715	EGLL			1355			1409	1400		28	1421	1420
AF 1614	1219 A0035	E90	AF	1615	CDG	B36	B	1420					B36			
			E190	AFR542M	LFPG			1420			1420				1432	
F7 611	1343 A0030	S20	F7	610	PRG	A54	B	1420					I91			
			SB20	DWT610	LKPR			1420			1420				1429	

A-CDM Informationen im AIMS.

und Departure-Informationen ermöglicht eine genauere Planungsgrundlage für sämtliche Flüge. Dazu sendet NMOC den Flughäfen aktualisierte Daten über ankommende Flüge, während die Flughäfen NMOC über den aktuellen Status von geplanten Abflügen informieren.

Neue Begriffe

Seit der Einführung von A-CDM begegnen sowohl Lotsen wie auch Piloten in regelmässigen Abständen neuen Begriffen respektive Abkürzungen. Werfen wir deshalb einen Blick auf die wichtigsten dieser Bezeichnungen (siehe auch Kästen).

Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT war bis anhin als STD respektive ETD bekannt. Die TOBT repräsentiert den Zeitpunkt, zu dem erwartet wird, dass ein Flug «fully ready» für Push-back und/oder Start-up ist. Diese Zeit wird vom Handling Agent oder vom Aircraft Operator gemeldet und kann als eine Art «Zielzeit» gesehen werden, auf die alle Partner hinarbeiten. Sie hat eine zentrale Bedeutung für die weiterführende Planung des Flugs. Basierend auf TOBT und VTT kann ATC (in Zürich mittels DARTS) eine sogenannte Target Take-Off Time und eine Target Start-up Approval Time bestimmen.

Target Take-Off Time (TTOT)/Target Start-Up Approval Time (TSAT)

Beim Berechnen der TTOT werden sowohl lokale Faktoren (wie zum Beispiel Runway-Concept, Demand, De-icing oder VTT) wie auch Restriktionen der Flugsicherung berücksichtigt. Sobald die TTOT bestimmt ist, lässt sich aus ihr die TSAT ableiten. Damit wird diejenige Zeit bestimmt, zu der ein Abflug den Start-up und/oder Push-back erwarten kann. So kann die optimale Abflugsequenz unter Berücksichtigung sämtlicher Restriktionen eingehalten werden. Die TSAT wird 40 Minuten vor TOBT bestimmt und mittels A-CDM-Plattform kommuniziert. Danach wird mit jedem Update der TOBT die TSAT entsprechend angepasst.

Die GATO-Problematik (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) ist zwar auch eine Auflage der ATC in Zürich. Trotzdem wird sie bei der Berechnung der TTOT nicht berücksichtigt. Der Grund dafür ist, dass sich ein Startfenster erst dann planen lässt, wenn ein Abflug schon fast startbereit vor der Piste steht. Das ist jedoch zu kurzfristig, um es in den CDM-Prozess einfließen lassen zu können.

Flight Update Message (FUM)

NMOC sendet den Flughäfen für jeden Inbound-Flug eine FUM. Diese besteht aus der Estimated Landing Time (ELDT). Die erste FUM wird drei Stunden vor ELDT gesendet. Ab einer Veränderung von mehr als fünf Minuten wird die FUM fortlaufend aktualisiert.

Departure Planning Information (DPI)

Die Flughäfen schicken NMOC für jeden Outbound-Flug mehrere DPIs. Diese bestehen je nach Phase aus verschiedenen Zeiten wie zum Beispiel TOBT, TSAT, VTT oder TTOT. Die erste DPI wird drei Stunden vor EOBT versendet. Sämtliche DPI-Nachrichten werden fortlaufend und gemäss NMOC-Richtlinien aktualisiert.

Die verschickten DPIs sollten möglichst genau sein. Deshalb müssen Abflüge, die den ATIS Departure Runway nicht akzeptieren können, dies dem Delivery zehn bis 30 Minuten vor EOBT melden. Delivery passt dann Departure Runway und SID im System an, damit die DPIs die korrekten Informationen enthalten. Von dieser Regelung ausgenommen sind Abflüge der Gewichtskategorien «Heavy» und «Super».

Dank DPIs ist NMOC jederzeit über den aktuellen Stand eines geplanten Abflugs informiert. Allfällige Slot-Veränderungen erfolgen aufgrund der DPIs automatisiert. Die ATC verschickt deshalb keine Ready Messages mehr.

A-CDM und De-icing

Bis dato war das De-icing ein Faktor, der bei der Sequenzberechnung nicht berücksichtigt wurde. Mit der Einführung von A-CDM muss dieser aber ebenfalls eingeplant werden, da die TTOTs sonst zu ungenau sind. Die De-icing Coordination in Zürich ist deshalb neu mit einem De-icing Tool ausgerüstet worden. Dieses Tool berechnet sämtliche De-icing-Faktoren, die die TTOT dynamisch beeinflussen. Dazu zählen beispielsweise die effektive Verfügbarkeit von De-icing Trucks unter Berücksichtigung der benötigten Tank-Stopps oder die von den Spannweiten abhängige Verfügbarkeit der Lanes in den Remote De-icing Pads.

On-Stand De-icing

Im Falle eines On-Stand De-icings ist das De-icing der letzte Bestandteil des Turnaround-Prozesses. Die TOBT wird, wie bei normalen Bedingungen, auf Abschluss der Handling-Aktivitäten exklusive De-icing gesetzt. Der Flug wird dann gemäss verfügbarer

Wichtige Abkürzungen auf einen Blick

A-CDM	Airport Collaborative Decision Making
ACI	Airport Council International
AIMS ..	Airport Information and Management System
ATC	Air Traffic Control
ATIS	Automatic Terminal Information Service
ATM	Air Traffic Management
CFMU	Central Flow Management Unit
DARTS	DEP and ARR Management System
DPI	DEP Planning Information
EDIT	Estimated De-icing Time
ELDT	Estimated Landing Time
EOBT	Estimated Off-block Time
ETD	Estimated Time of Departure
EXIT	Estimated Taxi In Time
EXOT	Estimated Taxi Out Time
FUM	Flight Update Message
GATO	Go-around Take-off
IATA	International Air Transport Association
NMOC	Network Manager Operations Centre
SID	Standard Instrument Departure
STD	Scheduled Time of Departure
TOBT	Target Off-block Time
TSAT	Target Start-up Approval Time
TTOT	Target Take-off Time
VTT	Variable Taxi Time

Kapazität der De-Icing Trucks kalkuliert, enteist und meldet sich danach beim Delivery «De-icing completed and ready for start-up». Das De-icing hat auf die folgende Berechnung der TTOT somit keinen weiteren Einfluss mehr.

Remote De-icing

Im Falle von Remote De-icing ist die geplante De-icing-Zeit Bestandteil der VTT. Beim Berechnen der TTOT werden somit nebst der Taxi Out Time auch die benötigte De-icing-Dauer und die verfügbare De-icing-Infrastruktur berücksichtigt. Um die aktuelle Situation und kurzfristige Änderungen in Betracht zu ziehen, werden die involvierten Partner mittels A-CDM-Plattform über die geplanten Start- und Endzeiten des De-icings informiert.

Erste Erfahrungen

Bis jetzt scheint sich A-CDM zu bewähren. Zumindest sind seit der Einführung im August keine grösseren Probleme aufgetaucht. Ob das System auch unter widrigen Umständen funktioniert, wird der vor der Türe stehende Winter zweifelsohne zeigen.

Für Leser, die sich noch genauer über A-CDM informieren wollen, empfiehlt sich ein Besuch auf der Homepage des Flughafens Zürich. Aus dieser Quelle stammen auch die meisten Informationen, die in diesem Artikel zu finden sind. ●

Anzeige



Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Das Modell Ryanair

Ryanair glänzt seit Jahren mit hohen Gewinnen und einer konstant hohen EBIT-Marge. Das Erfolgsprinzip basiert auf vier Strategiepfeilern, die aber ins Schwanken geraten.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Seit Jahren schreibt Ryanair konstante Gewinne im hohen dreistelligen Millionenbetrag und erreicht regelmässig EBIT-Margen von über zehn Prozent. Ein Wert, den nicht einmal Emirates erreicht, von anderen Airlines ganz zu schweigen. Eine Frage, die mir immer wieder gestellt wird, lautet: Wie geht das?

Es ist also an der Zeit, sich das Businessmodell der Firma Ryanair einmal genauer anzusehen. Dieses basiert auf vier Grundpfeilern: Günstige Arbeitskräfte, günstige Flugzeuge, günstige Flughäfen und «günstige» Tickets.

Viele Subventionen

Ryanair verfügt über eines der grössten Streckennetze Europas. 2012 wurden rund 180 Flugplätze angefliegen. Meist sind es kleine Regionalflugplätze, die – bevor Ryanair kam – kaum Verkehr hatten und dringend auf Landtaxen und Passagiergebühren angewiesen sind. Auch die umliegende Region ist über die eingeflogenen Touristen froh und sogar bereit, die Fluggesellschaft finanziell zu fördern. Im Jahr 2010 erhielt Ryanair vom spanischen Staat rund 80 Millionen Euro, damit sie Regionalflugplätze bedient. In Frankreich flossen 2010 rund 8 Millionen Euro an die irische Firma. Das Land Kärnten in Österreich zahlte für jeden beförderten Passagier 20 Euro. Das sind Wettbewerbsvorteile, von denen andere nur träumen können.

Ryanair nutzt diese Situation natürlich aus und droht mit einem sofortigen Abbau von Strecken, sollten die Landtaxen steigen oder die Förderungen reduziert werden.

Inzwischen beschäftigt sich die Europäische Union mit diesen Umständen und lässt durch ihre Wettbewerbsbehörde prüfen, ob es sich hier um einen unlauteren Wettbewerb handelt. Erschwert wird diese Prüfung durch die Tatsache, dass viele Subventionen über ein nur schwer

«Die Flugzeugreinigung wird durch die Kabinenbesatzung durchgeführt.»



Ryanair plante, mit «Vertical Seats» mehr Passagiere zu transportieren. Diese wurden bis jetzt noch nicht eingebaut.

durchschaubares System von Treuhandbüros und Subfirmen der Ryanair abgewickelt werden. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor. Es wird aber vermutet, dass diese Praxis als illegal erklärt wird und Ryanair dadurch einen wichtigen Pfeiler ihrer Strategie verliert.

Günstige Arbeitskräfte

Dass Ryanair auf günstige Arbeitskräfte setzt und dabei das Arbeits- und Sozialrecht bis an seine Grenzen ausdehnt, ist inzwischen bekannt. Sowohl der Grossteil der Cockpit- als auch der Kabinenbesatzungen ist bei Drittfirmen angestellt und wird durch diese an Ryanair nur «weitervermittelt». Ein Blick auf die Arbeitsverträge zeigt, dass diese als reiner Kostenfaktor angesehen werden, den es zu optimieren gilt. Wie das konkret bei den Cockpit-Besatzungen aussieht, habe ich bereits in der letzten Ausgabe der «Rundschau» beschrieben.

Auch den Kabinenbesatzungen ergeht es kaum besser. Quantität statt Qualität ist angesagt, und eine möglichst hohe Fluktuation ist erwünscht. Denn wer lange für die Firma arbeitet, wird zu teuer. Daher werden Kabinenbesatzungen das ganze erste Jahr nur auf Probe angestellt und können innerhalb von wenigen Wochen entlassen werden. Die Uniform sowie das anfallende Training in der Höhe von rund 2000 Pfund pro Jahr muss ebenfalls vom Besatzungsmitglied selbst bezahlt werden.

Sowohl Cockpit- als auch Kabinenpersonal sind nach sogenannten «Zero-Hours»-Verträgen angestellt. Bezahlt wird nur, wenn sich das Flugzeug bewegt. Bei Überbestand und in Jahreszeiten mit schwacher Nachfrage können die Kosten so zulasten der Angestellten optimiert werden. Zudem übernimmt die Firma keine Sozialabgaben der Mitarbeiter, da diese ja eigentlich gar nicht bei ihr angestellt, sondern selbstständig sind. So ist jedes Besatzungsmitglied eigenständig verantwortlich für eine Pensionsvorsorge und Krankenversicherungen.

Um der Firma maximale Flexibilität zu geben, kann jedes Besatzungsmitglied mit einer Vorwarnzeit von nur wenigen Wochen von einer Basis zur anderen versetzt werden. Bei Ablehnung droht ein leerer Dienstplan und somit ein leeres Portemonnaie.

Es erstaunt, dass es Ryanair überhaupt noch gelingt, genug Personal zu finden. Fliegen ist wohl immer noch sexy...

Viele gleiche Flugzeuge

Mit über 300 Flugzeugen verfügt Ryanair über eine der grössten Kurzstreckenflotten weltweit. Beeindruckend ist auch die Zahl der Bestellungen. Erst Anfang 2013 wurde eine Bestellung von 175 neuen Boeing 737-800 unterschrieben. Durch die grosse Stückzahl sinkt einerseits der Preis. Andererseits werden Produktionslots blockiert, die gegen einen entsprechenden Preis weiterverkauft werden.



2010 erhielt Ryanair vom spanischen Staat rund 80 Millionen Euro.

Der Grossteil der Bestellungen wird dann schlussendlich auch an Ryanair ausgeliefert und ersetzt dort erst wenige Jahre alte Flugzeuge desselben Typs, die wiederum einen guten Wiederverkaufswert haben. Ein Nebeneffekt dieser hohen Fluktuation sind die niedrigen Maintenance-Kosten, die bei einer jungen Flotte anfallen.

Ist ein Flugzeug erst einmal in Betrieb, wird es aufs Maximum ausgenutzt. Ryanair strebt Bodenzeiten von 25 Minuten an. Bei einer Boeing 737-800 mit 189 Sitzen ist das ein sportliches Unterfangen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Flugzeugreinigung durch die Kabinenbesatzung durchgeführt, werden Passagiere konsequent durch beide Türen ein- und ausgeladen sowie wird jeweils nur ein Frachtraum beladen.

In Jahreszeiten mit weniger starker Nachfrage werden regelmässig Flugzeuge am Boden stehen gelassen. So wurden im Winterflugplan 2011 etwa 80 Flugzeuge temporär abgestellt. Die gleiche Strategie wird auch in Zeiten hoher Fuel-Preise angewendet. 2013 ist Treibstoff mit 45 Prozent der höchste Kostenfaktor. Zwar versucht Ryanair, die Treibstoffkosten über Kurssicherung (Hedging) tief zu halten, ist grossen Preissprüngen wie alle anderen Airlines jedoch auch ausgeliefert. Entwickelt sich eine Route innerhalb einer kurzen Zeit nicht der Erwartung entsprechend, wird diese einfach wieder eingestellt – egal, ob Tickets dafür bereits verkauft waren oder nicht.

Diese Strategie ist nur möglich wegen der niedrigen Erwartung, welche die Passagiere an die Fluglinie haben, und natürlich durch die blockstundenabhängige Bezahlung.

Versteckte Ticketkosten

Ryanair wirbt mit dem Slogan «The Low Fares Airline», und für eine kleine Anzahl Tickets pro Flug gilt dieser Slogan auch tatsächlich. Wie jede andere Airline betreibt auch Ryanair eine dynamische Preisgestaltung. Das heisst, dass die Ticketpreise mit der Nachfrage, dem Datum und anderen Faktoren variieren. Der Grundticketpreis variiert zwischen einem Euro und mehr. Doch auf diesen Grundpreis kommen weitere Kosten:

1. Obligatorische Gebühren:

- Flughafengebühren
- Administrative Spesen (7 Euro)

- Kreditkartengebühr (zwei Prozent des Gesamtbetrags)
- Online Check-in (7 Euro)
- Diverse Abgaben (9 Euro)

2. Fakultative Gebühren:

- Priority Boarding (7 Euro)
- Reservierter Sitzplatz (10 Euro)
- Kleinkinderzuschlag (30 Euro)
- 20 kg pro aufgegebenes Gepäck (35 Euro)

3. Strafgebühren:

- Airport Check-in (70 Euro)
- Missed Departure Fee (110 Euro).

So kostet ein Ticket, das ursprünglich als Ein-Euro-Schnäppchen angepriesen wurde, plötzlich das Hundertfache.

Daneben kann bei einer Buchung über die Homepage – ein Anruf beim Callcenter kostet weitere 20 Euro – eine grosse Anzahl zusätzlicher Services gebucht werden. Diese reichen von Mietautos, Bustickets, Reiseversicherungen und Hotelzimmer bis hin zu Koffern. Allein diese Zusatzleistungen bescherten Ryanair im Jahr Einnahmen von 645 Millionen Euro. Das entspricht etwa 22 Prozent der gesamten Einnahmen.

Schwankende Pfeiler

Anfang November schockte eine Gewinnwarnung die Anleger und sandte die Aktie der Firma Ryanair auf Tal-fahrt. Man erwarte 2013 nur mehr rund 500 Millionen Euro Gewinn. Was für andere europäische Airlines wie ein Glanzergebnis aussieht, beschert Michael O'Leary, dem CEO der irischen Billigfluglinie, Kopfzerbrechen. Das mag paradox klingen, doch bekommt Ryanair immer mehr Druck von aussen.

Alle vier Pfeiler der Strategie werden inzwischen auf rechtlicher sowie medialer Ebene angegriffen. Die Europäische Union ist hinter den Förderungen bei den Flughäfen her und kritisiert die undurchschaubaren Ticketkosten. Die Regierungen mehrerer Länder sowie die European Cockpit Association (ECA) kritisieren die Arbeitsbedingungen und gehen gegen diese auch vor. Zudem haben sich in der Ryanair Pilot Group (RPG) bereits mehr als die Hälfte der Piloten organisiert.

Das stellt Ryanair auf die Probe, und der Druck wird weiterhin zunehmen.

Mehr dazu in der nächsten «Rundschau». ●

«Am Schluss steht der Mensch dahinter»

Unser Arbeitstag beginnt üblicherweise mit der Flugplanung im Briefing-Raum. Dafür stellen uns die Damen und Herren im Meteo Office gleich nebenan die notwendigen Wetterunterlagen zur Verfügung. Stefan Vonlanthen von Meteo Schweiz gibt uns im folgenden Interview einen Einblick ins Meteo Office und erklärt die Abläufe und Arbeitsbereiche.

Interview: Janos Fazekas

«Rundschau»: Wie ist das Met Office im Allgemeinen organisiert?

Stefan Vonlanthen: Meteo Schweiz als nationaler Wetter- und Klimadienst betreibt das Met Office auf den Flughäfen Zürich und Genf. Im Met Office laufen unter anderem Daten von Bodenmessstationen, Wetterradars und Satelliten ein. Diese Daten dienen zur Wetterüberwachung sowie zur Erstellung von Prognosen, Warnungen und Klima-Analysen. Im Met Office gibt es zwei Arbeitsbereiche: Einerseits gibt es meteorologische Berater beziehungsweise Beobachter und andererseits Prognostiker, die über ein abgeschlossenes Hochschulstudium verfügen.

Meteo Schweiz betreibt zum einen die Beobachtungsstation am Pistenende 14/16, die die halbstündigen Wettermeldungen und -warnungen für den Flughafen erstellt und ausgibt. Andererseits gibt es die Wetterzentrale im OPC neben dem Briefing-Raum. Dort können die Piloten das Selbst-Briefing anhand der vielen verschiedenen verfügbaren Quellen vornehmen. Man kann sich dort auch beraten oder zusätzliche Informationen geben lassen. Wir beraten dort auch die General Aviation per Telefon und stellen Wetterwarnungen wie das SIGMET und AIRMET, aber auch GAFOR und GAMET her.

Neben all diesen spezifischen Dienstleistungen für die Piloten liefern wir auch Produkte für die allgemeine Wetterberichterstattung. Das sind also Berichte für die Öffentlichkeit, Wetterseiten für Zeitungen und auch Auskunftsdienste für allgemeine meteorologische Fragen. Uns erreichen immer wieder Anfragen von Bauern oder auch Lehrern, die wissen wollen, ob sie die Schulreise durchführen können. Diese Dienstleistungen laufen parallel.

Flugwetterprognosen, insbesondere die TAFs, wurden bis anhin im Hauptsitz am Zürichberg erstellt. Das heisst, dass der Prognostiker räumlich vom Berater getrennt war. Seit dem Umbau der Wetterzentrale im OPC werden nun alle Flugwetterprodukte hier erstellt.

«RS»: Wie wirkt sich die Zusammenlegung auf Ihre tägliche Arbeit aus?

S.V.: Die Aufgaben werden nach der Zusammenlegung neu verteilt. Es wird zusätzliches Personal darin ausgebildet, Flugwetterprodukte zu erstellen. Ausserdem werden momentan Mitarbeiter, die bis anhin primär Flugwetterprognosen gemacht haben, in neuen, zusätzlichen Bereichen ausgebildet. Die Leute müssen sich daher ein bisschen einarbeiten. Das hat aber keinen Einfluss auf die Qualität unserer Arbeit. Dabei bleiben die Prognose des Flugwetters und die Herstellung anderer Produkte insofern getrennt, als pro Schicht entweder das eine oder andere gemacht wird. Die Flugwetterprodukte kommen jetzt von einem Ort in einem Guss. Die Abstimmung und die Kommunikation sind heute deut-

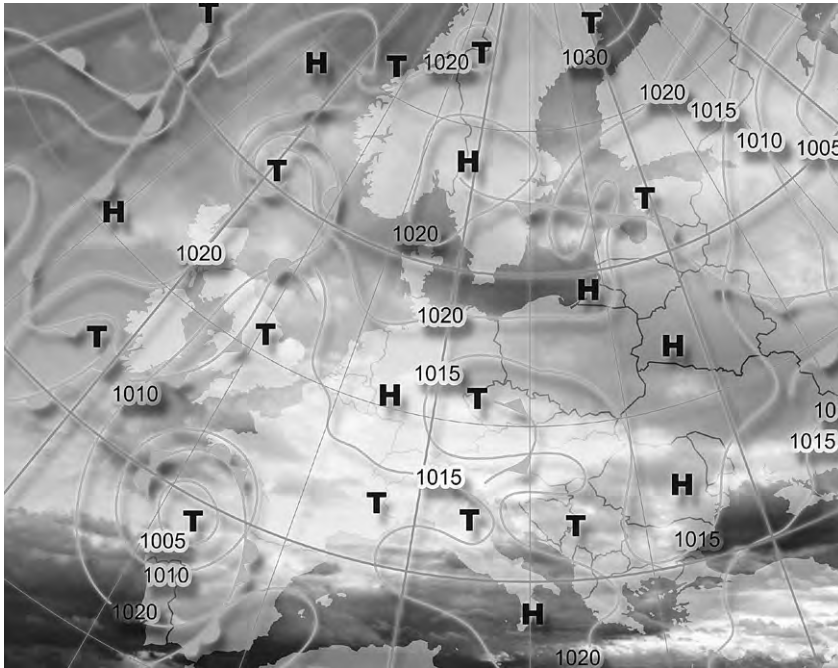
lich einfacher. Wir haben ein Vier-Augen-Prinzip, und damit werden die Produkte besser verifiziert. Daraus ergeben sich ein Qualitätsgewinn und eine verbesserte Konsistenz zwischen den Produkten. Durch die Vergrößerung unseres Personalpools werden sich die Dienstpläne und Zeiten auch ändern. Ab Frühling 2014 kommt die gesamte Meteo Schweiz vom Zürichberg ins OPC in den fünften Stock. Nur noch die IT-Abteilung bleibt am Zürichberg. Das gibt auch Ihnen die Möglichkeit, mal reinzuschauen und die eine oder andere Information einzuholen. Die gesamten Wissenschaftler und Fachspezialisten werden hierherkommen.

«RS»: Wie sieht der Tagesablauf bei Ihnen aus?

S.V.: Die Wetterzentrale ist rund um die Uhr besetzt. Die telefonischen Auskünfte sind 24 Stunden verfügbar, und auch die TAFs werden laufend erstellt. Die Arbeit wird dementsprechend im Schichtbetrieb erledigt. In der Nacht ist das Met Office selbstverständlich mit weniger Personal besetzt. GAFOR/GAMET, gewisse TAFs und einige weitere Produkte werden in der Nacht gar nicht erstellt. Beim Schichtwechsel wird der nachfolgenden Schicht ein Überblick gegeben. Namentlich darüber, was bisher passiert ist und wie das Wetter aktuell aussieht, das sogenannte No Casting (Zeitraum vom Jetzt bis in die nächsten zwei bis drei Stunden). Ausserdem werden natürlich auch die Prognosen besprochen. Das Ganze dauert ungefähr 20 Minuten. Seit der Zusammenlegung der Teams gibt es einen Schicht-Leader. Er ist Prognostiker und macht die TAFs, die Textprognosen und ist auch für das Warnwesen (SIGMET/AIRMET) zuständig. Die Berater beziehungsweise Assistenten machen, basierend auf der Arbeit des Prognostikers, weitere Produkte wie das GAFOR/GAMET. Diese Produkte werden abgeglichen und besprochen. Das heisst, dass es eine gegenseitige Überwachung gibt. Dieser Prozess ist durch die räumliche Zusammenlegung deutlich vereinfacht worden. Die Beobachter am Pistenanfang liefern das ATIS und sind



Stefan Vonlanthen ist 1961 geboren und seit 1990 meteorologischer Mitarbeiter bei Meteo Schweiz. Zwischen 2001 und 2012 war er Teamchef Aviatik und seit 2012 ist er Co-Teamleiter Prognoseassistenten. Vor der Arbeit bei Meteo Schweiz hat er eine Berufsausbildung zum Landschaftsgärtner und anschliessend eine Ausbildung zum Grenzwachtbeamten absolviert. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter. Seine 1986 erworbene Privatpilotenlizenz hat er zugunsten seiner Familie aufgegeben.



Internationale Zusammenarbeit ist für flächendeckende Prognosen unerlässlich.

auch in Kontakt mit den Flughafenpartnern wie der Skyguide und der Flughafen Zürich AG. Die Arbeit dort ist vor allem auf den Flughafen bezogen. Im Winter gibt es zusätzlich noch Schneekonferenzen mit dem Airport Steering und einem Berater.

«RS»: Sie haben die Schichtarbeit erwähnt. Wie sehen Ihre Einsatzpläne aus?

S.V.: Die Pläne sind sehr dynamisch. Es kann sein, dass man mal drei Tage arbeitet und zwei Tage frei hat und dann mal wieder fünf Tage arbeitet und vier Tage frei hat. Wir sind generell der Bundespersonalverordnung unterstellt und können daher bis zu sieben Tage am Stück arbeiten und müssen dann eine entsprechende Ruhezeit haben. Man kann beispielsweise an einem Tag bis 22.15 Uhr arbeiten und am nächsten Tag von 7.30 bis 17 Uhr. Darauf können dann noch zwei Tage mit Schichten von 4.45 bis 13 Uhr folgen. Es gibt also krasse Wechsel. Der Nachtdienst ist hier ausgenommen. Dieser wird in Blöcken von drei oder vier Stück nacheinander absolviert.

«RS»: Bei uns in der Fliegerei ist Fatigue ein grosses Thema. Wird bei Ihnen Fatigue Management auch diskutiert?

S.V.: Bei uns sind andere Pläne technisch gar nicht möglich. Da die Wünsche der Mitarbeiter auch mitberücksichtigt werden und viele administrative Faktoren Einfluss haben, sind wir bei der Planung eingeschränkt. Die vorgeschriebenen Ruhezeiten werden aber immer eingehalten.

«RS»: Was geschieht in den Büros in den oberen Stockwerken des OPC?

S.V.: Hier erledigen wir Sacharbeiten. Die Mitarbeiter erhalten entsprechend ihren Wünschen beziehungsweise Fähigkeiten zusätzliche Aufgaben. Dazu zählen auch die interne und die externe Ausbildung. Wir bilden zum Beispiel Personal bei der Skyguide, beim Militär und beim BAZL aus. Insbesondere schulen wir Personal

der Regionalflugplätze in der Wetterbeobachtung und der Erstellung von ATIS. Ausserdem gibt es interne Refresher-Kurse und Assessments für die Lizenzerneuerung. Des Weiteren sitzen hier Leute für die Öffentlichkeitsarbeit, also für Kundenkontakt und Marketing. Auch der Behördenkontakt, beispielsweise für das Strassenwetter, wird hier bei uns gepflegt.

Zu meinen Aufgaben als Dienstchef gehören auch die Dienstplanung und die Abrechnung. Wir haben dafür kein spezifisches Backoffice. Aber auch Dienstfahrzeuge und andere «Kleinigkeiten» gehören zum Verwaltungsbereich. Je nach Arbeit in der Administration können diese Aufgaben zwischen ein bis zwei Tagen und 50 Stellenprozenten in Anspruch nehmen.

«RS»: Welche Ressourcen stehen den Prognostikern zur Verfügung? Wird alles selber gerechnet, oder übernimmt man auch einiges?

S.V.: Wir erhalten Satelliten- und Radarbilder von anderen europäischen und teilweise auch US-amerikanischen nationalen Wetterdiensten, da die Schweiz einen Kostenbeitrag zur internationalen Infrastruktur leistet. Die Meteo Schweiz betreibt selber drei Radarstationen, und es sollen bald noch zwei weitere in den Alpen dazukommen. Dies wird unsere Abdeckung verbessern, und wir werden diese Bilder auch anderen Wetterdiensten zur Verfügung stellen. So können wir die Wetterlage grenzübergreifend abdecken. Dann haben wir natürlich die verschiedenen Prognosemodelle, auf die wir uns stützen und die wir interpretieren. Es gibt schweizerische, europäische und globale Modelle. Für das Schweizer Modell steht uns das Nationale Hochleistungsrechenzentrum der Schweiz im Tessin zur Verfügung, das die Daten mehrmals am Tag berechnet. Die internationalen METAR, TAF, SWC und Windcharts werden teilweise in der Schweiz hergestellt oder von den sogenannten Advisory Centers in England und Amerika bezogen. Betreffend der Warnung vor Vulkanasche gibt es auch mehrere Advisory Centers. Hat man alle diese Daten zusammen, geht es um die Kunst der Interpretation. Trotz all der Modelle und Karten steht am Schluss der Mensch dahinter. Seine Erfahrung erlaubt die korrekte Interpretation. Jeder Prognostiker bei uns kennt die Stärken und Schwächen der einzelnen Modelle und weiss zum Beispiel, dass er in einem Modell den Wind nicht berücksichtigen sollte oder bei einem anderen zuerst einen Abgleich vornehmen muss. Die Modelldaten laufen oft nicht einfach eins zu eins zum Kunden. Aufgrund dieser Daten und der Erfahrung des Prognostikers werden dann die Flugwetterprodukte erstellt.

«RS»: Das heisst, dass, wenn ich im OPC eine SWC beziehe, sie von einem Prognostiker erstellt wurde und nicht bloss ein Computermodell ist?

S.V.: Genau, auf der SWC sind Handeingaben des Prognostikers. Die werden angeschaut, verifiziert und korrigiert. Die Winddaten stammen direkt aus den Modellberechnungen. Aber alle Produkte für die Schweiz, insbesondere das TAF, sind von Menschenhand erstellt.

«RS»: Findet bei Ihnen eine Qualitätskontrolle statt, und wie sieht die aus?

S.V.: Es werden nicht alle Produkte im gleichen Mass kontrolliert, sicher aber das TAF. Solche Prognosen werden länderübergreifend verifiziert. Wir überprüfen zum Beispiel die deutschen Kollegen, und sie kontrollieren wiederum uns zusammen mit den Österreichern. Intern schauen wir uns die METARs an. Dies ist auch eine der voran erwähnten Zusatzaufgaben im Büro. Da überprüfen wir zum Beispiel die Pünktlichkeit, Codierung und den Inhalt. Auch GAFOR/GAMET werden hin und wieder überprüft.

«RS»: Es wird also auch spezifisch geschaut, ob die Voraussagen eintreffen?

S.V.: Ja, das ist tatsächlich so.

«RS»: Aus diesen Kontrollen entsteht wahrscheinlich ein Bericht oder ein Feedback. Wie reagieren Sie darauf?

S.V.: Wir untersuchen die Ursachen. Hat zum Beispiel eines unserer Modelle eine unbekannte Schwäche? War die Wetterlage vielleicht besonders schwierig? Die Erkenntnisse fliessen dann in die Ausbildung ein. Wir haben mehrmals im Jahr Refresher-Kurse. Ausserdem haben wir bei Meteo Schweiz eine Modellabteilung, die solche Inputs aufnimmt und die Modelle laufend verbessert.

Wir sind auch SES- (Single European Sky) und ISO-zertifiziert, entsprechen den ICAO-Standards, und alle zwei bis drei Jahre gibt es einen grösseren Audit. Das BAZL als Aufsichtsbehörde kontrolliert uns regelmässig und segnet unsere Arbeit ab.

«RS»: Über welchen Zeitraum sind Ihre Prognosen am stabilsten?

S.V.: Die TAFs sind über den gesamten Zeitraum gleich präzise. Bei unsicherer Wetterentwicklung benutzen wir PROB TEMPO. Wetterphänomene, die ohne PROB aufgeführt sind, treffen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein.

«RS»: Können Sie noch etwas genauer auf die PROB TEMPOs eingehen?

S.V.: Wir versuchen unsere Prognosen möglichst präzise zu halten. Es gibt Situationen, die sehr schwierig vorauszusagen sind. Eine präfrontale Entwicklung sehr genau zu terminieren ist beispielsweise eine solch knifflige

Aufgabe. Auch bei konvektiven Wetterlagen ist es teilweise schwer zu sehen, ob es den Flughafen betreffen wird oder nicht. Da drücken wir den Unsicherheitsfaktor mit einer PROB-Gruppe aus. Dabei bezieht sich die Wahrscheinlichkeit auf den tatsächlichen Eintritt des Ereignisses und nicht auf das damit verbundene Zeitfenster. In anderen Worten: wir können nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit vorhersagen, dass das Ereignis eintritt.

«RS»: Bei den Besetzungen hält sich folgende Theorie hartnäckig: «PROB30 TEMPO TS» bedeute, dass man nicht recht wisse, ob der TS komme. «PROB40 TEMPO TS» bedeute, dass der TS komme, aber es nicht sicher sei, wo er durchzieht. Stimmt das so?

S.V.: Die von Ihnen beschriebene «Theorie» deckt sich mit dem, wie das PROB in etwa in der Praxis angewendet wird. Es ist zwar etwas salopp ausgedrückt, aber trifft den Kern.

«RS»: Was erwartet uns in den nächsten fünf bis zehn Jahren an Entwicklungen im Bereich des Flugwetters?

S.V.: Die Modelle werden wohl immer genauer werden. Davon kann man definitiv ausgehen. Ich glaube aber kaum, dass es einen Quantensprung geben wird. Die Entwicklung geht in immer kleineren Schritten vorwärts. Möglicherweise gibt es ein paar neue Produkte neben TAF, METAR und SIGMET. Das hängt auch mit den Entwicklungen in Europa zusammen. Wenn der SES kommt, könnten alle TAFs zentral hergestellt werden, zum Beispiel in London. Es wird tatsächlich davon gesprochen, dass es in Zukunft nur noch drei oder vier Zentren geben soll, die ganz Europa abdecken. Darin sehe ich allerdings eine Gefahr. Momentan werden die Prognosen in jedem Land selbst erstellt. Ein Prognostiker vor Ort erstellt wahrscheinlich die besseren Prognosen als einer, der weit weg sitzt. Der ortsansässige Prognostiker kennt die lokalen Gegebenheiten und muss das TAF nicht gleich für 50 Flugplätze erstellen, sondern nur für drei bis fünf in der näheren Umgebung. So ein Projekt könnte zu einer temporären Verschlechterung führen. Aber prinzipiell rechne ich mit immer genaueren und qualitativ besseren Unterlagen für die Fliegerei.

«RS»: Das TAF- und ATIS-Format stammt aus einer anderen Zeit. Wird es uns erhalten bleiben?

S.V.: Ich habe keine Kenntnis davon, dass dies zur Debatte stünde. Die Formate werden aber laufend angepasst. SIGMETs werden zum Beispiel ab November auf kleinere Räume mit Koordinaten beschränkt und damit präziser. Die Koordinaten sind natürlich für Sie als Nutzer teilweise mühsam. Nicht alle Neuerungen sind für den Endkunden auf Anhieb optimal. Bei der Umstellung auf den neuen TAF-Code zum Beispiel gab es bei der Bewölkung einen Wechsel von der Achtelsangabe zu den Bezeichnungen «scattered» und «broken». Diese Einteilung ist viel grober, und daher haben die Österreicher von sich aus den Term «few» eingeführt. Ein Jahr später ging diese Bezeichnung in die offizielle Terminologie ein. Dies zeigt, dass diese Dinge im Fluss sind und man laufend bemüht ist, die Produkte zu verbessern.



Die Arbeitsbereiche bei Meteo Schweiz sind vielseitig.



Die Modelle für die Schweiz werden im Nationalen Hochleistungsrechenzentrum gerechnet.

«RS»: Nochmals zur Qualität: Wir sind für die Flugplanung abhängig von gewissen Minima. Speziell auf der Kurzstrecke, wo wir eher auch ohne Alternaten dürfen. Da machen es uns Meteo-Büros, wie das von Moskau, mit ihren pessimistischen Prognosen schwer. Woher stammt dieser eklatante Qualitätsunterschied?

S.V.: Dieses Phänomen lässt sich bei verschiedenen Stationen beobachten. Im geringeren Ausmass auch in Mailand und Basel. Ich kann auch nur subjektiv mutmassen, woher das kommt. Ich könnte mir aber vorstellen, dass dort für den Prognostiker auch rechtliche Aspekte eine grössere Rolle spielen. Es könnte sein, dass man dem Meteorologen in Moskau eher einen Strick daraus dreht, wenn er nicht auf die sichere Seite prognostiziert. Er gibt dann halt alles ein, was er als möglich erachtet, und sichert sich somit ab. Damit kann dann ein Pilot halt nicht viel anfangen. Die Ausbildung spielt vielleicht auch eine Rolle, so wie die verfügbaren Unterlagen.

«RS»: Das heisst, Sie könnten von hier aus wahrscheinlich eine akkuratere Prognose erstellen für Moskau?

S.V.: Das kann durchaus möglich sein. Wenn Sie vor Ihrem nächsten Flug bei uns vorbeikommen, können wir Ihnen vielleicht weiterhelfen. Natürlich können wir niemals so präzise sein, wie wir es vor Ort sein könnten. Hin und wieder kommen Piloten bei uns für solche Beratungen vorbei.

«RS»: Ich habe festgestellt, dass einige von uns im Korps auf ihren Smartphones Wetter-Apps wie zum Beispiel «Weather Pro» verwenden und diese teilweise als präziser ansehen. Wie stehen Sie zu dieser Annahme?

S.V.: Es gibt bestimmt viele gute Apps, die viele Informationen liefern. Aber generell würde ich mich gegen diese Behauptung wehren. Die Prognosen sind teilweise eher grob. Mit unseren Prognostikern vor Ort und mit unseren Unterlagen und Modellen können wir sicher bessere, flugwetterspezifische Informationen liefern als eine App. Für TAFs anderer Länder können wir die Hand wie gesagt nicht ins Feuer legen. Es kann schon sein, dass in Ländern, in denen die TAFs nicht wirklich gut sind, eine App überlegen ist. Aber bei Flugwetterprognosen für die Schweiz und besonders den Alpenraum können wir uns, ohne uns rühmen zu wollen, ganz klar als die Spezialisten bezeichnen.

«RS»: Für TAFs anderer Länder können Sie die Hand nicht ins Feuer legen. Heisst das, dass diese unredigiert bei uns aus dem Drucker kommen?

S.V.: Das ist so. Eine Software überprüft die Meldungen auf die korrekte Schreibweise. Leider werden fehlerhafte Gruppen komplett rausgeschmissen. Das ist eigentlich schade, da auch nicht konforme Gruppen unter Umständen wertvolle Informationen in sich tragen können. Es könnte da beispielsweise «999/» stehen. Daraus liesse sich eine Sicht von zehn Kilometern oder mehr ablesen. Das System entfernt dies aber, und Sie haben im TAF keine Information mehr über die Sicht. Moskau gibt zum Beispiel besondere Turbulenz- und Vereisungsgruppen aus. Auch die werden gestrichen. Aber inhaltlich bleiben die TAFs unredigiert. Wir schauen auch, ob alle TAFs vorhanden sind. Sollte dies mal nicht der Fall sein, kann man bei uns ein Provisional TAF verlangen. Unser Prognostiker wird dann für eine beliebige Station weltweit ein solches erstellen - vorausgesetzt, er hat genügend andere Unterlagen, um eine sinnvolle Prognose erstellen zu können.

«RS»: Wenn diese Ausgabe erscheint, ist es bereits Winter. Neben dem Schnee - worauf müssen wir Piloten besonders achten?

S.V.: Da ist an erster Stelle der Nebel mit all seinen Konsequenzen für Sicht und Anflugverfahren zu erwähnen. Ein besonderes Phänomen sind die aktiven Rückseiten, die schnell wechselnde Wetterbedingungen bringen. Es kann sein, dass man im Anflug noch bis zum Horizont sieht und kurz vor dem Aufsetzen die Sicht aufgrund eines Regen- oder Schneeschauers komplett verliert. Dies kann sich dann natürlich auch auf den Pistenzustand auswirken. War die Piste kurz vorher noch trocken, kann es sein, dass sie sehr rasch mit Slush oder Schnee belegt ist.

«RS»: Wie gut lässt sich das voraussagen? Kommen solche Situationen überraschend?

S.V.: Das kann auch für uns sehr überraschend sein. Anhand der Grosswetterlage können wir ungefähr abschätzen, wie aktiv das Wetter ist. In welchem Zeitfenster dieses Phänomen durchzieht, versuchen wir natürlich möglichst genau abzudecken. Mit der Trendgruppe im METAR sogar mit einer Zeiteingrenzung. Diese Dinge sind sehr lokal. Es kann sein, dass im Norden des Flughafens am Pistenkopf alles in Ordnung ist und bereits am Pistenende wieder Schnee liegt. Der Winter ist bestimmt ein sehr spannendes Halbjahr.

«RS»: Haben sie Wünsche oder Anregungen an uns Piloten?

S.V.: Eigentlich nicht, ausser dass Met Reports immer sehr willkommen sind. Ich finde unsere Zusammenarbeit sehr gut. Ich bin schon eine Weile dabei und habe das Gefühl, dass wir geschätzt werden. Ich bin froh, dass wir unsere Büros hier im OPC haben und damit den direkten Kontakt mit den Piloten pflegen können. Wir sind dementsprechend froh, wenn Sie das auch so sehen und dem auch Ausdruck verleihen. Speziell wenn es mal darum ginge, dass man gewisse Abteilungen vielleicht auslagern möchte. Wir sind natürlich auch froh über Inputs und Anregungen. Wir sind hin und wieder zwischen den Fronten. Die Skyguide und die Swiss haben nicht immer die gleichen Wünsche, besonders, wenn es um die Anflugraten aufgrund des Wetters geht. Wir schätzen es, wenn man auch in solchen Situation mit uns redet. ●

Ein grosser Schritt

Das Projekt X ist deutlich komplexer, als es auf den ersten Blick feststellbar ist. Der Vorstand merkt, dass viele Mitglieder das Verhandlungsergebnis falsch deuten und es kaum mit der Strategie der AEROPERS in Verbindung bringen. In diesem Artikel wollen wir Abhilfe schaffen und Euch aufzeigen, wofür wir uns ein Jahr lang intensiv gegenüber dem Management eingesetzt haben.

Text: AEROPERS-Vorstand

Der Swiss geht es gut: Im europäischen Vergleich belegt sie weiterhin einen Spitzenplatz mit einer EBIT-Marge von rund fünf Prozent. In den kommenden Jahren werden neue Flugzeuge zur Flotte stossen, die der Wirtschaftlichkeit unserer Firma ebenfalls einen positiven Impuls geben werden. Das Management lässt jedoch nichts unversucht, uns Piloten und allen anderen Mitarbeitern der Firma klarzumachen, dass wir stark unter Druck stehen. Während Christoph Franz in der Pressemitteilung zum Quartalsergebnis am 31.10.2013 verlauten lässt, dass die Lufthansa auf dem richtigen Weg sei und man nun die Stärken einfach noch weiter ausbauen müsse, lässt unser CEO Harry Hohmeister in der internen Kommunikation zum Quartalsergebnis keinen Zweifel an der aktuellen Situation: «Das Ergebnis spiegelt zwar unsere Anstrengungen auf Kosten- und Ertragsseite wider, den Turnaround haben wir jedoch noch nicht erreicht.»

Worum gehts?

Das Projekt X ist jedoch kein Sparprogramm der Swiss. Zumindest war die Ausgangslage im Herbst 2012 so, dass sowohl die Piloten wie auch die Swiss von einer Zusammenlegung profitieren konnten. Während die Swiss die Bereederungsprobleme der Zukunft meistern muss, war es für die AEROPERS eine Möglichkeit, das Pilotenkorps zu einen und somit einen internen Unterwanderungsgegner zu eliminieren. Für die Kollegen der Avro-Flotte hingegen war es eine Chance für bessere Karrieremöglichkeiten.

Im Juli 2013 hat der Vorstand die Verhandlungen gestoppt. Grund dafür war eine nicht zu akzeptierende Forderung nach einer Lockerung des Unterwanderungsschutzes. Der grosse Gewinn für die AEROPERS wurde dem Projekt entzogen, weshalb für uns kein Anlass bestand, weiterzuverhandeln.

Verhandeln

Was will ich? Was will mein Gegenüber? Welche Alternativen habe ich, und welche Alternativen hat mein Gegenüber? Wer diese Fragen hieb- und stichfest beantworten kann, ist in einer sehr guten Verhandlungsposition. In den Verhandlungen lief es immer wieder auf folgenden Begriff hinaus: BATNA – Best Alternative To Negotiated Agreement. Die beste Alternative zum ausgehandelten Ergebnis.

Hierbei geht es nicht primär um Drohszenarien. Obwohl diese in den Verhandlungen ebenfalls gefallen sind, geht es um wirtschaftliche Entscheidungen. Ein guter Manager setzt wirtschaftlich sinnvolle Entscheidungen durch. Ein intelligent geführter Verband widersetzt sich wirtschaftlich notwendigen und sinnvollen Entscheidungen nicht. Wohl aber widersetzt sich der Verband Drohszenarien, die weder wirtschaftlich notwendig noch sinnvoll sind.

BATNA

Was also ist die BATNA der Swiss? Oft zu hören war das Gerücht der Auslagerung der Boeing 777. Der Vorstand ist sich einig, dass eine solche Auslagerung weder in Bezug auf die Qualität noch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit sinnvoll ist. Wir sind auf der Langstrecke im Wettbewerb ausserordentlich gut aufgestellt. Zudem gibt es viele rechtliche Hürden, die eine solche Auslagerung zwar nicht verunmöglichen, aber doch sicherlich erschweren.

Was aber ist die Alternative der Swiss auf der Kurzstrecke? Ab 2015 wird die Kurzstreckenflotte der Swiss European durch deutlich effizientere Flugzeuge ersetzt. 20 Flugzeuge sind fest bestellt, und es bestehen Optionen für zehn weitere Flugzeuge. Diese Flugzeuge sind in der Grössenordnung eines Airbus 319 oder Airbus 320 und dürfen bei Swiss European eingesetzt werden, solange die Anzahl der Kurzstreckenflugzeuge bei Swiss European und Edelweiss zusammengezählt nicht die Anzahl Kurzstreckenflugzeuge bei Swiss International übersteigen. Aktuell bedeutet dies, dass sämtliche zehn Optionen gezogen und eingeflottet werden dürften, ohne dass ein Wachstum bei Swiss International stattfinden müsste.

Günstigere Operation

Nebst dem deutlich günstigeren Flugzeug hätte jedoch auch die Cockpit-Besatzung einen positiven wirtschaftlichen Effekt. Die Kollegen auf der Kurzstrecke bei Swiss European operieren ihr Flugzeug durchschnittlich rund 30 Prozent günstiger als Swiss-International-Piloten.

Der Manager sieht auf der einen Seite also ein effizientes Flugzeug, das er unter «SWISS Brand» mit deutlich günstigeren Piloten operieren kann, und auf der anderen Seite hohe Stückkosten auf einem Airbus 319 aufgrund des weniger effizienten Flugzeugs und einer teureren Cockpit Crew. Der Vorstand ist sich dabei einig, dass die Cockpit-Kosten nicht ausschlaggebend sind. In Kombination mit einem deutlich effizienteren Flugzeug, das vertraglich der Swiss European zugesagt ist, ist dies jedoch eine klare Entscheidungsgrundlage für einen Manager.

Der Vorstand ist sich deshalb einig, dass das Wachstum der Kurzstrecke in Zukunft bei Swiss European stattfinden würde. Dies völlig unabhängig eines Drohszenarios, denn es ist wirtschaftlich sinnvoll und vertraglich absolut machbar.

Teure A319

Die Zahlen von Airbus sprechen eine klare Sprache. Airbus hat noch rund 3000 offene Bestellungen für Airbus 320, 1000 offene Bestellungen für Airbus 321 und lediglich rund 150 offene Bestellungen für Airbus 319. Vom Airbus 318 wurden insgesamt lediglich 79 Exemplare ausgeliefert, und es ist keine offene Bestellung für eine A318 vorhanden. Dies ist ein klares Indiz dafür, dass die kleinen Geschwister des Airbus 320 kaum effizient sind. Nicht zuletzt deshalb wird bei der Swiss schon lange gemunkelt, dass diese Flugzeuge aus dem Dienst

gestellt werden sollen. Die Chance ist dabei gross, dass die A319 durch Bombardier C300 ersetzt werden. Dieser Flugzeugtyp ist der ideale Ersatz: Er bietet mindestens so viel Platz, ist aber deutlich sparsamer.

So ist es realistisch, dass das Kurzstreckenwachstum bei Swiss European in den nächsten Jahren stattfinden wird. Dazu ist es gut möglich, dass dies sogar noch kombiniert wird mit einem moderaten Abbau bei Swiss International.

Noch einmal ist festzuhalten, dass dies keine Kampf-ansage oder ein Drohszenario der Swiss ist, sondern lediglich die wirtschaftlich und vertraglich mögliche und wahrscheinlich auch sinnvolle Alternative der Swiss.

Die Integration ist teuer

Deshalb hatte der Vorstand ein übergeordnetes Ziel für das Projekt X: Der neue Vertrag sollte einen Unterwanderungsschutz bieten, der das Wachstum der nächsten Jahre unter dem Namen Swiss absichert. Der Ausbau der Swiss European sollte unter dem Schutz des GAV11 oder seines Nachfolgers stattfinden und somit garantieren, dass auch die AEROPERS-Mitglieder von diesem Wachstum profitieren können.

Dass das Management versuchen würde, diesen Anteil am Wachstum teuer zu verkaufen, war schnell klar. Das Management hat diesen Bogen zeitweise überspannt und mit Forderungen in Bezug auf den Unterwanderungsschutz verknüpft, die inakzeptabel waren. Dies hat zum zwischenzeitlichen Unterbruch geführt. Was nun auf dem Tisch liegt, ist ein teures Produkt. Es ist aber nicht deshalb teuer, weil der Vorstand die Sparübungen der Swiss mittragen will, sondern weil das Produkt aus Sicht des Vorstandes diesen Wert hat.

Unser Preis

Das detaillierte Verhandlungsergebnis wurde Euch bereits vorgestellt. Im Grundsatz ist es für das bestehende Korps eine spürbare Veränderung bei den FDR und im freiwilligen Bereich der Pensionskasse. Zweifellos die grösste Umstellung werden die New FDR mit ihren flexiblen Freitagen sein. New FDR sind ein Projekt aus dem GAV11-Schlussprotokoll

und wurden nach der ursprünglichen Vorgabe, produktivitätsneutral zu sein, nun mit einer Produktivitätssteigerung verknüpft. Die New FDR sind ein Paradigmenwechsel, der uns allen Mut abverlangt. Gleichzeitig bietet dieser Wechsel jedoch auch eine Chance auf bessere Planbarkeit. Unser aktuelles System ist in Bezug auf die Freitage sehr starr und lässt wenig Beeinflussung der Freizeit zu. Durch die Vereinfachung des Systems erhoffen wir uns eine bessere Erfüllbarkeit von Frei- und Flugwünschen. Zudem ist es mit der Einführung der Boeing 777 nur ratsam, New FDR zu implementieren, um die Arbeitsbelastung zwischen Airbus 330 und Boeing 777 adäquat zu verteilen. Durch das heutige System mit den rotationsgebundenen Freitagen wären Piloten auf dem Airbus 330 in Bezug auf die Freitage deutlich schlechter gestellt als Piloten auf der Boeing 777. Mit Einführung von New FDR wird hier, durch die einheitliche Einführung von 37 Freitagen im Quartal, ein Ausgleich erreicht und zumindest in Bezug auf die Freitage die reine Airbus-330-Flotte aufgewertet.

Unser Profit

Das Verhandlungsergebnis hat nicht nur einen Preis, sondern auch einen Wert. Er bringt den Mitgliedern Planungssicherheit über das Jahr 2016 hinaus. Er lässt uns am Wachstum der Kurzstrecke partizipieren. Besonders für die dienstjüngeren Kollegen hat dies positive Folgen. Führt man sich die Auswirkungen einer Stagnation bei der Swiss International vor Augen (mit einem möglichen Abbau der Airbus 319), hat dies unmittelbare Folgen auf den Karriereverlauf der meisten FCM.

Bei einer allfälligen Zusammenlegung ist die Ausgangslage jedoch vollkommen anders: Aufgrund einer ungenügenden Anzahl First Office bei Swiss European, welche die Bedingungen für ein Upgrading erfüllen, ergibt sich weiterhin die Möglichkeit auf ein frühes Upgrading. Und das wohl wichtigste strategische Ziel, das erfüllt ist: In Zukunft wird es innerhalb der Swiss ein Pilotenkorps, einen Verhandlungspartner und einen GAV geben, den wir verteidigen und ausbauen können. Dafür zahlen wir jetzt einen hohen, aber trotzdem vertretbaren Preis. ●

Neu im Redaktionsteam: Janos Fazekas



Als neuester Zugang zur «Rundschau»-Redaktion nutze ich die Gelegenheit, um mich hier kurz vorzustellen und einen kurzen Einblick in meinen Werdegang zu geben. Meine Eltern sind 1956 aus Ungarn in die Schweiz ausgewandert. Sie haben sich in Zürich niedergelassen, wo ich geboren wurde. Da mein Vater über eine Privatpilotenlizenz verfügte, war fliegen bereits von Beginn an ein Teil meines Lebens. Doch bevor ich den Weg ins Cockpit fand, galt es zuerst, einige schulische Irrfahrten zu meistern. Nachdem ich 2002 die Matura am Realgymnasium Rämibühl abgeschlossen hatte, entschied ich mich vorderhand für ein Studium der Rechtswissenschaften. Doch schon bald wuchs in mir der Wunsch, zu reisen, und ich entschloss mich, einen Sprachaufenthalt in Victoria in Kanada zu absolvieren. Nach meiner Rückkehr in die Schweiz nahm ich einen zweiten Anlauf und realisierte alsbald, dass ich wohl kein Jurist werden würde. Einige Studentenjobs gaben mir die Möglichkeit, mir etwas Zeit zu nehmen, um mir neue Ziele zu stecken. Nach einer Weile entschied ich mich dazu, Gymnasiallehrer zu werden. Als Mittel zum Zweck beschloss ich, ein Geschichtsstudium mit Nebenfach Englisch zu absolvieren. Doch auch hier musste ich nach bestandener Akzess-Prüfung feststellen, dass ich an der Universität Zürich wohl nicht zu meinem Glück finden würde. Glücklicherweise begann zu dieser Zeit einer meiner Freunde mit der Ausbildung zum Piloten an der SAT. Das inspirierte mich dazu, den Infotag zu besuchen, und mit grossem Elan füllte ich bereits am nächsten Tag die Bewerbung aus. Einige Jahre später sitze ich nun mit absoluter Begeisterung im Cockpit. Neben der Tätigkeit als F/O A320 darf ich Sales Wick bei der Revision seiner Airport-Memos helfen. Auch der etwas ältere Wunsch nach einer Lehrtätigkeit geht demnächst in Erfüllung, da ich bald als OM-A-Instruktor unseren Nachwuchs ausbilden darf. Ich hoffe, Euch in nächster Zeit mit spannenden und interessanten Artikeln zu versorgen, und freue mich sehr auf die Arbeit mit meinen neuen Kollegen und Kolleginnen im Redaktionsteam. ●

Runway Status Lights

Unabhängige Kontroll- und Warnsysteme sollen den Betrieb auf den Pisten sicherer machen. Die Funktionsweise und die Bedeutung dieser neuen Stopplichter werden hier beschrieben. Der Umgang mit ihnen muss allerdings noch genauer definiert werden.

Text: Alexander Kuhn, F/O A330/340, Flight Safety

Ich möchte das diesjährige IFALPA AGE Meeting in Istanbul als Anlass nutzen, um auf eines der diskutierten Themen genauer einzugehen. Es wird uns aktuell und auch in Zukunft auf Kurz- und Langstrecke öfter «Rot in die Augen scheinen». RWSL sind Runway Status Lights. Sie arbeiten vollautomatisch und dienen als «alert and advisory system» für Cockpit Crews und Bodenfahrzeuge auf Flughäfen. Das System dient zur Prävention von Runway Incursions und Bodenkollisionen. Für uns im Cockpit sind vor allem zwei Elemente davon wichtig, und wir sollten wissen, was sie uns zeigen beziehungsweise was sie bedeuten.

Runway Entrance Lights (RELs)

Diese roten Lichter befinden sich auf einem Taxiway entlang der gelben Rolllinie und sollen das Überrollen einer Stopp Bar und somit eine Runway Incursion verhindern. Diese Lichter beginnen einige Meter vor der Stopp Bar und enden einige Meter dahinter. Aktuelle Nutzer der RELs sind SFO, LAX, BOS, ORD und ab 2014 CDG und eventuell FRA.



Die Runway Entrance Lights leuchten, weil auf dieser Piste ein Flugzeug landet. (Quelle: www.aero-news.net)

Takeoff Hold Lights (THLs)

Dieses System befindet sich auf einer Piste, und wir sehen es von unserer Takeoff-Position aus. Ist die Piste bereits von einem anderen Flugzeug oder einem Bodenfahrzeug belegt und wäre ein Start deshalb unsicher, leuchtet das System rot. Zwei Linien mit roten Lichtern befinden sich rechts und links neben der Centerline. Erinnert man sich an einen Vorfall in Boston, bei dem zwei Maschinen auf sich kreuzenden Pisten gleichzeitig den Takeoff Roll begannen, hätten die THLs ihren Zweck perfekt erfüllt. Die Nutzniesser der THLs sind die gleichen wie beim REL-System.

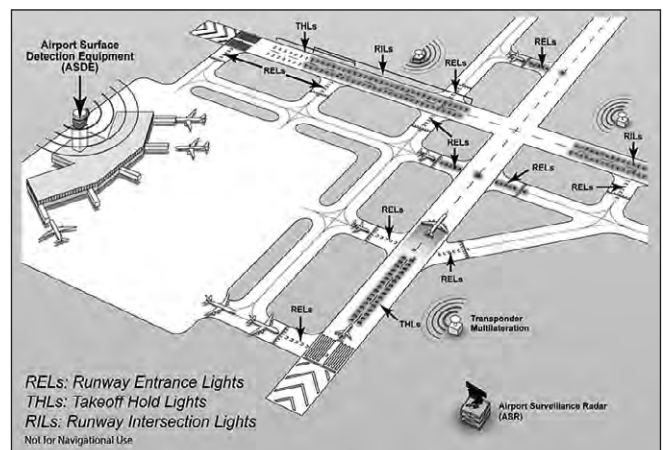
Funktion

Das RWSL-System basiert auf Daten von Bodenradar, Airport Radar und den Transponder-Daten der jeweiligen Flugzeuge. All diese Daten werden ständig erfasst und verglichen. Aufgrund dessen realisiert das System



Die Takeoff Hold Lights leuchten, weil ein Fahrzeug auf der Piste steht. (Quelle: www.rwsl.ll.mit.edu)

jede Bewegung auf dem Flughafen und schaltet die verschiedenen Lichter ein beziehungsweise aus. Das System ist somit komplett unabhängig von den Tower-Lotsen.



Die Bestandteile des Runway Status Light Systems. (Quelle: www.ll.mit.edu)

Wir kennen bereits das RAAS, das uns auch davor schützen soll, unerlaubt in eine Piste einzurollen. Es gibt noch zahlreiche andere Systeme auf dem Markt, die als Ziel die Runway Awareness haben. Doch man muss aufpassen, dass nicht zu viele Systeme auf einmal zum Einsatz kommen. Wird bei einem TCAS RA «climb!» befohlen, und der Controller befiehlt uns «descend!», ist für uns logisch und klar, dem TCAS zu folgen. Aber was, wenn wir vom Tower die Takoff Clearance bekommen und kurz danach die roten Takeoff Hold Lights angehen? «Continue» oder «abort»? Oder was, wenn wir eine Piste kreuzen wollen, die Stopp Bar erlischt und die roten Runway Entrance Lights leuchten? Das AGE Committee ist nun daran, über dieses System mehr Informationen zu verbreiten und genaue Richtlinien und Procedures zu entwickeln und dann der ICAO vorzulegen. Wir werden also in Zukunft noch einiges über RWSL hören. Das System ist ein weiteres Sicherheitsnetz und dessen Einsatz auf der Piste 28 in Zürich wäre sicher nur von Vorteil. ●

Pilots and Controllers Get Together

Der erste gemeinsame Stammtisch mit Lotsen und Piloten ist Vergangenheit. Ein kurzer Rückblick auf einen Anlass, der allen Beteiligten viel Spass gemacht hat und gleich zu Beginn eine grosse Überraschung brachte.

Text: Gaby Plüss

Lange haben wir darauf gewartet und uns darauf gefreut. Nun ist er da. Der 15. Oktober 2013. Der Tag unseres ersten gemeinsamen Stammtisches. Wird es ein Erfolg? Oder müssen wir einen Reifall hinnehmen? Im Vorfeld hat mir ein Airbus-Captain per Mail einen langen Atem gewünscht, denn Piloten seien zum Teil fast nicht an einen solchen Anlass zu bewegen. Wir sind gespannt und – ganz ehrlich – auch ein bisschen nervös. So viel sei vorweggenommen: Für die beiden organisierenden Lotsinnen war der Abend ein voller Erfolg! Aber lassen wir Dieter Eppler, der ebenfalls mit von der Partie war, kurz zu Wort kommen.

Lotsen-Piloten-Treff «Get Together» hebt erfolgreich ab

Dass sich ATC Controller und Piloten Auge in Auge gegenüber sitzen und gegenseitig zuprosten, sprengt wohl die Regeln ihrer sonst eher formalen Kommunikation über das anonyme Mikrofon. Es waren zwar keine hundert Lotsen und Flugzeugführer, die beim ersten «Get Together» vom 15. Oktober auf Tuchfühlung gingen, aber immerhin so viele Kolleginnen und Kollegen, dass Tische zusammengeschoben und Stühle gerückt werden mussten. In lockerer Stimmung wurde ausgetauscht und diskutiert. Ohne Holding und Delay. Auffallend, dass die Piloten ihre Stimmbänder vorwiegend mit Bier kühlten, während die Lotsen eher am Cola- oder Wasserglas nippten. Ob dies damit zu tun hatte, dass sich der Towerchef persönlich die Ehre gab, blieb – an diesem ersten Treffen zumindest – ungeklärt.

Wie auch immer: der Start ist gelungen. «Get Together» befindet sich definitiv im Steigflug!

Nicht nur Swiss-Piloten

Im Vorfeld hatten wir kräftig die Werbetrommel für unseren Stammtisch gerührt. Auf Initiative des Towerchefs durften wir den Stammtisch auch im Airline Operator Committee (AOC) bekannt machen. Im AOC sind alle am Flughafen Zürich operierenden Gesellschaften vertreten. Somit war uns zwar ein potenziell sehr grosses Zielpublikum gewiss. Trotzdem zweifelten wir, ob auch Piloten anderer Airlines den Weg an unseren Stammtisch finden würden. Doch wir sollten nicht enttäuscht werden. Bereits kurz nach 17 Uhr steuerten zwei Herren unseren Tisch an und fragten auf Englisch, ob das hier der Treffpunkt für Piloten und Lotsen sei. Zu unserer grossen Verblüffung handelte es sich um zwei Piloten der israelischen Fluggesellschaft EL AL. Da die beiden an besagtem Abend einen Nightstop in Zürich hatten, waren sie durch ihre Station explizit auf unseren Anlass aufmerksam gemacht worden und hatten sich spontan zu einem Besuch bei uns entschieden.

«Get Together» befindet sich definitiv im Steigflug! Sorgen wir dafür, dass das so bleibt. Wir 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

- 17. Dezember 2013
- 21. Januar 2014
- 18. Februar 2014

Pass your message – wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen! (gaby.pluess@swissatca.org) ●



Lasst hören aus alter Zeit – eine Fliegergeschichte

Während einer Weltmeisterschaft einen gebrochenen Rumpf leimen oder einen zu langen Flügel gar mit der Handsäge stutzen? Was heute undenkbar ist, trug sich vor ziemlich genau 50 Jahren zu. Der Zeitzeuge und aktive Teilnehmer berichtet von diesen Ereignissen so lebendig, als wenn es gestern gewesen wäre.

*Text: Leander Markus Ritzi (Zar),
pensionierter Captain DC-10*

Die nachfolgend beschriebenen Ereignisse geschahen in längst vergangenen Zeiten, als ...

- ... es noch möglich war, gleichzeitig Swissair-Captain auf Convair 440, Kommandant einer Vampire-Staffel der Schweizer Flugwaffe und Spitzen-Segelflieger zu sein;
- ... es noch kein GPS oder keinen Computer, Rechner oder Ähnliches, im Segelflug noch kein Radio oder solches Zeug hatte, auch nicht bei Weltmeisterschaften;
- ... die Flugzeuge aus Holz waren und der zerbrochene Rumpf (wie an den Weltmeisterschaften in Argentinien) in zwei Nächten wieder zusammengeklebt wurde;
- ... der blaue Himmel grösstenteils uns gehörte und Wolkenflug erlaubt war;
- ... das Eidgenössische Luftamt noch für uns da war!
- ... es an der Schweizer Meisterschaft anfänglich nur eine Klasse und deshalb nur einen Schweizer Meister gab.

Zweimal durfte ich unser Land an Segelflug-Weltmeisterschaften vertreten – 1963 in Argentinien und 1965 in England.

Argentinien

Es war Februar: Winter in der Schweiz, der Zürichsee mit dickem Eis bedeckt, und das ganze Volk genoss die «Seegrörni». Argentinien hatte einen satten, südlichen Sommer mit Temperaturen zwischen 30 und 45 Grad, mit riesigen Thermikschläuchen und gewaltigen Gewittern.

In der weiten Pampa Argentiniens waren wir Schweizer Piloten zu dritt: der «grosse» Hausi Nietlispach, Ruedi Hächler und ich. Die Basler Skylark 111 hatte den langen Weg über das Meer heil überstanden. Ich startete damit in der offenen Klasse mit zirka 50 anderen Piloten. Ein grosses Flugfeld bei der kleinen Stadt Junin, 250 Kilometer westlich von Buenos Aires, in der flachen, unendlichen Pampa, wurde unsere Basis. Die Unterkünfte waren eher «romantisch» in kleinen Schrebergarten-Häuschen, und der einzige grosse Hangar diente als Briefing-Raum, Essplatz, Bar und Schutz vor den üblichen gewaltigen Gewittern. Für das Städtchen Junin, wo Evita Peron aufwuchs, bevor sie sich Präsident Peron angelte, war die Meisterschaft das einzige Ereignis der letzten und nächsten 50 Jahre, und dementsprechend wurden wir gefeiert: mit Triumph-Fahrten durchs Städtchen, langen Asado-Partys und Tango-Nächten unter dem lauen Nachthimmel Argentinien.

Unsere erste fliegerische Aufgabe nach einer Trainingswoche war ein Rennen über 114 Kilometer mit der ganzen Meute (zwei Klassen). Massive Thermik bis 5000 Meter liess uns losbrausen. Als ich am Ziel – einem mittelgrossen, aber viel zu kleinen Feld – ankam, musste ich entsetzt feststellen, dass die ganze Wiese mit Flugzeugen übersät war. Ich versuchte eine Landung am äussersten Rand und krachte in ein Sonnenblumenfeld – Rumpf «abenand»! Neben mir lag Weltmeister Makula aus Polen auch in seinen Trümmern – zumindest ein kleiner Trost!

Der Organisator hatte ein schlechtes Gewissen, und der nächste Wettkampftag wurde sistiert. Am übernächsten Tag durften wir beide unsere Flugzeuge mit den neu geklebten Rümpfen erst nach 14 Uhr starten. Wir hofften, der Kaltleim sei bis dann trocken und würde halten – er hielt!

Dann kam der Tag mit dem grossen Schreck: Der Holländer Theunissen und ich waren mit unseren Skylarks im Warteraum und liessen die Konkurrenz höflich voraus losrauschen, um sie dann von hinten aufzurollen. Die Startlinie war auf maximal 1000 Metern über Grund zu überfliegen, deshalb kreisten wir im Warteraum mit etwas Überhöhung. Nach zehn Minuten brauste der Holländer los und ich hintendrein! Zu unserem Leidwesen war da ein riesiger Aufwindschlauch zu durchfliegen, und beim Abstechen unter die vorgeschriebene Maximalhöhe waren wir sofort auf oder weit über der roten Geschwindigkeits-Marke. Ich flachte ab und zögerte – da sah ich vor mir bei Theunissen ein Flügelteil wegfliegen und kurz darauf einen Trümmerhaufen nach unten fallen – mittendrin einen Fallschirm – Gottseidank! Er «landete» exakt auf der Startlinie (immerhin). Seither stehen mir bei Maximal-Geschwindigkeit «rot» und Turbulenz immer die Haare zu Berge!

Die Navigation war schwierig. In der grünen, weiten, flachen Pampa hatte es einfach «nichts»: Kaum Strassen, keine Weiler und nur von Zeit zu Zeit eine Baumgruppe. So flogen wir halt gen «Irgendwo», und fast alle mach-



Der erste Wettkampf-Einsatz der Standard-Elfe.



Markus Leander Ritzi auf dem zweiten Podestplatz an der Segelflug-WM in England.

ten einmal eine Aussenlandung. Das war aber speziell: Spätestens auf 300 Metern über Grund wählte man die grösste Baumgruppe aus (beste Estancia) und landete möglichst nahe an der Häusergruppe. Dort musste man dann fast immer übernachten, denn das Rückholen geschah meist am nächsten Tag. Nachdem man sich auf Spanisch mit dem freundlichen Estanciero verständigt und erklärt hatte, dass man nicht vom Mond, sondern nur aus «Suiza» hergekommen sei, wurde man sofort zum «Asado»-Mahl eingeladen und romantisch untergebracht. Hablas Castellano?

Am nächsten Morgen sass ich längere Zeit bei meinem einsamen Flieger in der Pampa. Mit einem Taschenspiegel in der Hand lauschte ich angespannt, bis ich weit oben ein Motorenbrummen hörte. Ich spiegelte dann so lange verzweifelt, bis einer der Rückholer mich entdeckte, das Gas reduzierte und sich neben mir ins Gras setzte. Das war eben die Zeit vor dem Bordradio. Der Estanciero wurde kurz aufs Flügelhalten umgeschult, und los ging es im Schlepp. Erst da entdeckte ich, dass der liebe Motorpilot von Schleppen und Navigation keine Ahnung hatte: auf 100 Metern über Grund (!) ging es mit Maximal-Geschwindigkeit nach Norden. Von dieser Höhe aus sah man natürlich nicht in die Weite, und trotzdem realisierte ich nach einer Stunde, dass wir wahrscheinlich gerade querab an Junin vorbeiflogen. Ein Radio hatten wir wie gesagt nicht, sodass ich schliesslich verzweifelt voll ins Seitensteuer trat, um den Schwanz des Schleppers so herumzureissen, dass es nach Osten anstatt weiter gegen den Äquator ging. Nach einem halben Luftkampf liess sein beherzter Widerstand schliesslich nach, und ich «führte» uns doch noch nach Junin!

Fazit der Meisterschaften: Wir Schweizer waren meist im Mittelfeld, unsere Flugzeuge waren für die starke Thermik zu langsam, und mir unterliefen mehrere Anfängerfehler, die mich schliesslich auf Platz 15 brachten. Niet wurde 21. und Ruedi Hächler 11. in der Standard-Klasse. Dafür gelang mir eine Verbesserung des Schweizer 100-km-Dreieck-Rekords. Aber gelernt hatte ich eine ganze Menge – Olé!

England

Als Schweizer Meister durfte ich 1965 nochmals an eine WM, diesmal nach England, wo wir auf der RAF-Basis South Cerney im Südwesten Englands antraten. Ich konnte mit dem Prototyp der Standard-Elfe, einem der ersten Kunststoff-Segler, starten. Er gehörte unserem Clubmitglied Ernst Dünner, der sehr um seine Elfe bangte. Das Training absolvierte ich hauptsächlich auf Convair-Metropolitans der Swissair und auf DH-100-Vampire-Jägern der Schweizer Flugwaffe. Fürs Segelfliegen reichte die Zeit einfach nicht auch noch. Dabei kam mir vor allem jedoch das Fliegen im engen Vierer- und Zwölfer-Verband zugute, wie sich später zeigen sollte. Und da war ja noch die Trainingswoche vor der eigentlichen Weltmeisterschaft.

South Cerney war ein riesiges Feld ohne Hartbelag-Piste, alle Schlepper waren Chipmunks der Royal Air Force mit tollen Piloten, die Organisation straff und perfekt. Die Schweiz war durch Housi Nietlisbach (offene Klasse), Captain Urs Bloch (K-10) und mit mir in der Standard-Klasse (15 m) vertreten. Ich hatte mir auf dem Flugplatz einen eigenen Wohnwagen gemietet und konnte mich nachts ins kleine, private Kämmerlein zurückziehen. Das tat meiner Psyche sehr gut, denn die wurde in der Folge strapaziert. Am ersten Wettkampftag kamen kurz vor dem Start einige Herren mit einem langen Messband zu mir und massen «meine» 15-Meter-Flügel. Meine Elfe hatte 15 Meter und einen Zentimeter! Das erschütterte meinen tollen Hilfsmann und treuen Freund Fredy Weber nicht. Er nahm eine Handsäge und sägte den «vorigen» Zentimeter Laminat einfach roh ab – voilà!

Südwest-England war im Juni noch kühl, und die Thermik war eher schwach und ging nicht hoch. Es bildeten sich schon in der Trainingswoche riesige Flugzeug-Pulks, die natürlich von Weitem sichtbar waren. Was tun? Da lohnte es sich, den Start ein wenig zu verzögern, von hinten heranzubrausen und sich im Pulk hochzukämpfen, indem man den lieben Konkurrenten seine Flügelspitze freundschaftlich ins Cockpit streckte, so wie man es in der Militärfliegerei gewohnt ist. Die meisten liebten das nicht so sehr und machten höflich Platz – merci beaucoup, Monsieur! Das kam mir am zweiten Wettkampftag, einem Dreieck-Rennen über 150 Kilometer, zugute, und ich gewann in der Standard-Klasse. Nun war ich unerwartet plötzlich Dritter im Gesamtklassement, und der Druck stieg gewaltig.

Dann kam der verrückteste Tag meines Fliegerlebens: Die Organisatoren hatten die Auflage, einen Tageswettbewerb als «Freien Streckenflug» auszuschreiben. Sie taten das ungern, da in Argentinien bei dieser Übung mehrere Piloten über 700 Kilometer weit geflogen und erst nach drei Tagen wieder heimgeholt worden waren, ehe man erneut starten konnte. Also warteten die englischen Organisatoren auf einen Tag mit «schlechtem» Wetter, damit das nicht wieder geschah. Er kam: Warmfront-Aufzug mit tiefem Stratus, leichtem Westwind und schwacher Thermik. Wolkenflug erlaubt!

Meine Elfe stand in der zweiten Startreihe, vor mir die Engländer. Plötzlich erklangen ärgerliche Rufe, und vor mir wurde diskutiert: Die Franzosen protestierten, weil sie vorne sein sollten. Ich bekam das nur am Rande mit und war immer noch am Überlegen, wie ich am besten fliegen sollte. Es blieb nur eine Variante: Allgemeiner Kurs Nord und ja nie übers grosse Wasser geraten! Ich spa-



Markus Ritzi mit dem äusseren, abgesägten Zentimeter des Flügels.

zierte neben den flugbereiten Seglern auf und ab, als ich plötzlich sah, wie die Flugzeuge vor meiner Elfe weggeräumt wurden. Eine Gruppe Leute kam zu mir. Sie sagten kurz «you go first!», ergriffen mich, steckten mich in meine Elfe, und während ich versuchte, meinen Fallschirm und meine Gurte anzuschlappen, hatten sie eingeklinkt (und zwar falsch, in der Schwerpunktlinie). Mein Flugzeug schoss nach vorn und ich wurde dadurch nach hinten geworfen, sodass ich meine Steuer nicht erreichen konnte. Mein Flugzeug hob ab und stieg steil wie ein Drache nach oben, ohne dass ich etwas tun konnte. Eigentlich hätte ich in dieser Lage abstürzen müssen, aber es war noch nicht «mein Tag». Ich bekam mit, dass die Chipmunk immer tiefer unter mir flog und ich ihr den Schwanz hochzog. Sie verschwand unter mir, und plötzlich wurde es ganz ruhig. Ich warf mich nach vorn und kämpfte um mein Leben. Es gelang mir, die Nase schnell, aber ganz fein zu senken. Mit einem Blick sah ich die Trümmer meines Schleppers unter mir am Boden, bevor ich mit zitternder Hand mein Flugzeug weit vorne ins Gras setzte.

Der Schlepppilot war verletzt, Gottseidank nicht lebensgefährlich. Sein Flugzeug erlitt einen Totalschaden! Man holte mich zurück. Ich war im Schock, und als ich wieder zu mir kam, war die ganze Meute im grauen Himmel verschwunden. Es hatte nur noch ein Segelflugzeug in South Cerney - meines! Langsam dämmerte mir, dass ich entweder die Weltmeisterschaft aufgeben oder jetzt trotz allem starten und in diesen grauen Himmel steigen musste. Danach war mir garnicht zumute. Ich tat es, als ich im Funk vernahm, dass meine beiden Schweizer Kameraden im Blindflug vorsichtig unterwegs waren. Bald war ich wieder oben und sah, dass man auf zirka 700 Metern über Grund in schwacher Thermik in die Wolken steigen konnte. Immer, wenn es stieg, legte ich die Elfe fein auf zirka 30 Grad Querlage auf dem künstlichen Horizont in die Kurve und wartete, bis der Schlauch ein paar hundert Meter weiter oben fertig war. Dann Kurs Nord und warten, bis es wieder stieg. Es war grau, einsam und unheimlich! Ich wusste ja, dass in diesem Grau noch etwa hundert Kameraden drehten, suchten und kämpften. Das tröstete mich nicht wirklich. Die englische «Skyguide» entschloss sich in diesen Minuten,

«Der Funk war schon lange tot, und ich war der einsamste Mensch weitherum.»

sämtliche Verkehrsmaschinen in Zentral-England für einige Zeit am Boden zu behalten, so viele unbekannte Echos waren auf ihrem Radar zu sehen. Da meldeten sich Housi Nietlispach und Urs Bloch: Sie seien etwa hundert Kilometer im Norden und müssten jetzt landen. Sie kamen auf zirka 700 Metern über Grund aus den Wolken und landeten problemlos.

Ich flog eine, zwei Stunden weiter Kurs Nord und machte mir grosse Sorgen darüber, dass der mir unbekannte Westwind mich unterdessen weit nach Osten blasen könne und ich dann irgendwann über einer grossen, einsamen und tödlichen Wasserfläche aus den Wolken käme. Aber irgendwann ergriff mich ein 1,5-Meter-Schlauch, und es ging höher als bisher. Ich kurbelte wild und eng und stieg - 1500 Meter - 2000 Meter, und plötzlich wurde es hell, und ein kleines Thermiktürmchen spickte mich hinaus in den blauen Himmel. Unter mir eine grosse weisse Wolkendecke. Ich realisierte, dass die Front nicht sehr aktiv war, denn Zirren hatte es keine darüber. Also Kurs Nord und weiter! Die Wolken schluck-

ten mich bald wieder, und drei weitere Stunden hielt ich mich drin auf, aber ich machte mir immer grössere Sorgen, was ich wohl unten antreffen würde - Land oder Wasser. Der Funk war schon lange tot, und ich war der einsamste Mensch weitherum. Wo waren meine hundert Kameraden, mit denen ich diesen grauen Himmel teilte und die ich doch nicht sah?

Jetzt war es sicher von Vorteil, mehr als eine Stunde später gestartet zu sein. Die waren hoffentlich über alle Berge! Apropos Berge: Hatte es nicht in Schottland Berge, die in diese Wolkensuppe ragen, und Schottland lag ja da vorne! Drehen - zentrieren - sich Sorgen machen - dann geradeaus und das gleiche noch hundert Mal. Langsam wurden die Thermikschläuche schwächer, und ich näherte mich der unsichtbaren Erde. Plötzlich liesen mich die Wolken fallen und ich kam heraus in einer düsteren, mir gänzlich unbekanntem Landschaft: weite, dunkle, moorige Felder, links in einiger Distanz ein kleines Dorf, ein Kirchturm zeigte 17.05 Uhr an, und flacher Boden etwa 500 Meter unter mir. Ich beschloss, jeden Meter Distanz mitzunehmen und zu warten, bis die Erde zu mir hinaufkommen würde! Dies zeichnete sich ab, als ich plötzlich vor mir eine typisch englische Hecke und mitten drin eine weite Lücke erblickte. Dahinter, ich glaubte zu träumen: eine breite, unendlich lange und sehr willkommene Hartbelag-Piste! Et voilà - Landing in Stile at Her Majesty's Royal Airforce Base Leeming!

Ich rollte ins Gras, wurde bald von einem Jeep und einer freundlichen Crew begrüsst und in die Officer's Mess gebeten. Man bewirtete mich bestens (die lokale Pilotenschule hatte heute Brevetierungs-Feier, und ich war ganz allein in diesen «heiligen Hallen») bei Steak und Frites und einem guten Tropfen. Fredy Webers Tross holte mich kurz nach Mitternacht zur langen Rückfahrt ab und brachte mich sicher nach South Cerney zurück. Ich war in dieser Suppe rund 300 Kilometer geflogen und wurde Teil einer Spitzengruppe, die recht nahe voneinander, innerhalb von zehn Kilometern, gelandet waren, ohne dass man sich je gesehen hätte. What a day!

Das brachte mich auf Gesamtplatz zwei, den ich in der Folge hartnäckig verteidigte und damit die erste Segelflug-Silbermedaille in die Schweiz brachte. ●



Kennen Sie die finanziellen Folgen eines Lizenzverlustes?
Gerne beraten wir Sie persönlich in unserem Büro im OPC.
www.nationalesuisse.ch/swiss_fdu

Unser Partner

Albatros

Der Versicherungsspezialist
im Lufthansa Konzern

die Kunst des Versicherens

Nationale Suisse
Belegschaftsservice SWISS
OPC 1 & Obstgartenstrasse 25
8058 Zürich-Flughafen
Tel. 044 564 24 24
swiss@nationalesuisse.ch
www.nationalesuisse.ch/swiss

**nationale
suisse**

«Best Service» im Private Banking – Erfolgsfaktor Stabilität & Kontinuität



Interview
Marco Sacchet,
Leiter Private Banking & Institutionelle

■ Herr Sacchet, Kantonalbank und Private Banking, wie passt das überhaupt zusammen?

Ausgesprochen gut. Erstens attestiert man uns schon seit längerem die Kompetenz zum Private Banking. Zweitens bieten wir mit unserem nachvollziehbaren und transparenten Geschäftsmodell eine Sicherheit, die vor dem aktuellen Hintergrund an Attraktivität gewinnt. Fragen rund um das Vermögen unserer Kunden beschäftigen uns seit Generationen. Wir passen unsere Expertise laufend an die Erfordernisse an. Unsere Erfahrung und unser Urteilsvermögen geben wir gerne an die Kunden weiter.

■ Sie werben mit «Stabilität und Kontinuität», was verstehen Sie darunter?

Es geht darum, für unsere Kundinnen und Kunden ein Leben lang da sein zu können. Professionelles Finanzmanagement hat für uns diesen Fokus. Dabei spielt die Sicherheit des Private-Banking-Instituts mittlerweile eine entscheidende Rolle, wie

eine Studie des renommierten Beratungsunternehmens KPMG belegt. In der Beratung sind langfristige, stabile Vertrauensverhältnisse gefragt denn je. Wir setzen auf Kontinuität in unseren Berater-Teams und werden von Analysten

unseres Ratings AA+ von Standard & Poor's und der nach wie vor gültigen Staatsgarantie.

■ Worauf würden Sie persönlich Wert legen als Private-Banking-Kunde? Private-Banking-Erfolg steht und

Unsere Bank – ein substanzstarkes, gesundes und sicheres Unternehmen.

und Medien als «Bank, solide wie Bündner Granit» bezeichnet. Damit bieten wir bestmögliche Voraussetzungen für langfristige Geschäftsbeziehungen.

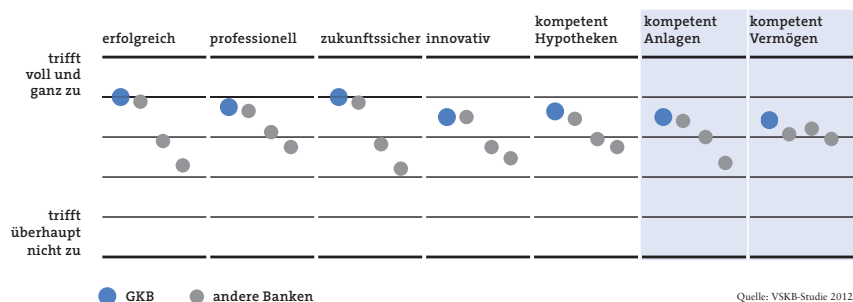
■ Was zeichnet die Graubündner Kantonalbank konkret aus?

Die Graubündner Kantonalbank gilt als ein substanzstarkes, gesundes und sicheres Unternehmen. Dies zeigt sich zum Beispiel hinsichtlich unserer ausserordentlichen Kapitalstärke,

fällt mit dem persönlichen Berater. Die Stabilität des Instituts bildet das Fundament für erfolgreiches Private Banking. Ich lege Wert auf ganzheitliche Lösungen aus einer Hand. In der Anlageberatung zählen seriöse Risikoprofile zur Klärung der Risikofähigkeit und Risikobereitschaft, in der Vermögensverwaltung transparente und klare Anlageentscheide. Das verstehen wir unter «Best Service».

Bündner Private Banking mit Bestnoten.

Gemäss jüngster Markenindexstudie erhält auch unser Private Banking Bestnoten in Graubünden, herzlichen Dank. Sie fragen sich, weshalb? – Weil Stabilität und Kontinuität längst auch eine Rolle spielen. Unsere Kapitalstärke, Ratings und Staatsgarantie sprechen für sich.



Gemeinsam wachsen. www.gkb.ch/pb



Echte Kundennähe: unser Private Banking Zentrum in Chur.

■ Herr Michel, Sie sind Leiter Private Banking Chur. Welche Rolle spielt die Kapitalstärke der Bank in Ihrem Alltag?

Kapitalstärke steht für Sicherheit und Widerstandsfähigkeit. Das hat für unsere Kundinnen und Kunden heute tatsächlich einen ganz besonderen Wert. Wenn Standard & Poor's uns zu den am höchsten kapitalisierten Finanzunternehmen weltweit zählt, ist das natürlich eine ideale Basis für langfristige Kundenbeziehungen. Mir persönlich gibt dies natürlich auch ein gutes Gefühl.

■ Welche Rolle spielen Ratings konkret für Sie?

Unsere Kundinnen und Kunden finden im Ratingbericht konkret bestätigt, bei der Marktführerin

in Graubünden zu sein – bei einer äusserst kapitalstarken, risikobewussten und profitablen Bank.

Informationen zu Produkten und Dienstleistungen waren und sind immer wichtig. Informationen zum Unternehmen selbst aber gewinnen zunehmend an Bedeutung.

■ Wie bedeutend ist die Staatsgarantie für Ihre Kundschaft?

Für Kundinnen und Kunden bedeutet Staatsgarantie, dass der Kanton Graubünden für die Verbindlichkeiten der Bank (mit Ausnahme des PS-Kapitals) haftet, sofern deren eigene Mittel dazu nicht ausreichen würden. Mit Sicherheit wird sie – trotz unserer erwähnten Kapitalstärke – als zusätzlich beruhigend wahrgenommen.

■ Damit sind wir beim GKB Partizipationsschein, einer Aktie ohne Stimmrecht. Empfehlenswert?

Ja, bestimmt. Die Performance und die Dividende unseres Partizipationsscheins dürfen sich sehen lassen. Weiter dürfen Partizipantinnen und Partizipanten sicher sein, in ein seit vielen Jahren gut geführtes Unternehmen mit klarer Strategie und übersichtlichem Geschäftsmodell zu investieren. Am Erfolg der Bank partizipiert der gesamte Lebensraum Graubünden. Auch das wird geschätzt von einheimischen Kundinnen und Kunden genauso wie von unseren Gästen.



Hintere Reihe (v. l. n. r.): Gion Adalbert Spescha, Anita Meier, Reto Michel, Rocco Zarra, Marius Foppa
Vordere Reihe (v. l. n. r.): Antonio Iannone, Pascal Weidmann und Roman Rauch

Ihr Kontakt:

Graubündner Kantonalbank
Postplatz
7002 Chur

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

www.gkb.ch/pb

Gemeinsam wachsen seit 1870

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

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

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

The Slippery When Wet Check

Keinesfalls möchte ich den Eindruck erwecken, an dieser Stelle eine Art Techblog oder Kummerbox (Arbeitstitel Civilized Computing oder Synchronized Thinking) einrichten zu wollen, aber der Themenkreis Personal Hardware ist mir ein so grosser Quell der Freude, dass ich einfach nicht anders kann, als meine Leserschaft an diesem grenzenlosen Vergnügen teilhaben zu lassen.

Der PHW4P ist ja generell ein Wohlfühlgerät, das so schön matt aluminig daherkommt, dass man instinktiv den starken Wunsch verspürt, es auch ständig hegen und pflegen zu wollen. Dazu gehört nicht nur die sporadische Entstaubung, sondern auch eine permanente Aktualisierung auf den neusten Stand, die umso leichter fällt, als die Synchronisation eigentlich vollautomatisch erfolgt, mithilfe dieser geheimnisvollen Funkwellen, die in unserer zivilisierten Welt überall herumschwirren und nicht nur dafür sorgen, dass wir immer schön uptodate sind, sondern als angenehmer Nebeneffekt auch unsere Hirne und anderen Geschlechtsorgane sanft durchfluten und diese erst langsam erwärmen, dann zunehmend (analog der Niedergarmethode) schonend rösten, bis die ganze Gattung ausgestorben sein wird. Noch ist es aber nicht so weit. Hoffnungsvoll wurde im Herbst daher die ganz Grosse Revision, The Mother Of All Revisions, angekündigt, welche wegen ihrer sagenhaften Dimensionen nicht automatisch, sondern von Hand auszuführen sei, und in einer ausführlichen Gebrauchsanweisung solcherart dargestellt, dass es auch der grösste Idiot begreife. Also habe auch ich, von so wichtigen Updates immer freudig erregt, mich in meine Arbeitskammer zurückgezogen, habe einen Power-Router mit zwei Turbo-Modems in Serie geschaltet, im Baumarkt ein Notstromaggregat besorgt, das EWZ angerufen und gebeten, mir an jenem Abend bitte nicht diesen unzuverlässigen grünen Solarstrom, sondern beste Importware aus Frankreichs Atomreaktoren zu liefern, und um Himmels willen ja keine Nachtabsenkung, da ich an einem wichtigen wissenschaftlichen Projekt arbeite, welches das Weiterleben der Menschheit eventuell entscheidend beeinflussen könnte. Dann habe ich die Storen runtergelassen, die Fenster geöffnet und das Koaxialkabel in die beste Steckdose eingeführt. Dann die Lampe gelöscht. Dann die SUVA-Brille angezogen und FORCE ALL gedrückt. Es wurde Licht. Von der Decke waberte grünlicher Strahlungsdunst wie die Nordlichter auf dem Heimflug von SFO, es zuckten Elmsfeuer übers Fenster wie beim Flug nach GRU, der Computer hat sich zuerst erwärmt, dann aufgebläht, hat vibriert, dann geglüht. Ich ging glücklich zu Bett.

Konnte aber vor Aufregung kaum schlafen. Bin bald wieder aufgestanden, einer düsteren Vorahnung wegen; die Luft flirrte nur so vor elektromagnetischer Stauung und unausgesprochener Erwartung. Er hatte sich aufgehängt. Nein, leider nicht wirklich aufgehängt,



man sagt dem ja nur so. Ich verbrachte die erste Nacht mit zahllosen Rebootings, die zweite mit gemeinsamer WLAN-Kennwortsuche; mein Freund war heiss und angeschwollen, drohte zu platzen und dröhnte wie ein Staubsauger, nur umgekehrt. Am Ende der dritten Nacht geschah dann das Wunder: Der Synch-Balken wechselte von Gelb auf Grün, und nur noch wenige Daten schienen angeblich corrupt, invalid oder obsolete zu sein. Es störte mich nicht weiter, und ich fiel in einen tiefen Schlaf.

Keine drei Tage später erreichte mich ein vorwurfsvolles Firmen-Mail, eine böse Anklage: die NSA (National Synchronization Agency) habe nämlich festgestellt, dass ich der Aktualisierungspflicht nicht nachgekommen sei und man an meiner Hardware-Loyalität ernsthafte Zweifel hege. Unterschrieben vom Chef, Kopie an die Lohnbuchhaltung. Die anfängliche Freude wich jetzt schlagartig einer beklemmenden Bitterkeit. War ich nicht 33 Jahre lang mit dieser (und einer Vor-) Firma synchron gelaufen, hatte jede Revision ausgeführt, jeden Procedurewechsel mitgemacht, jede Reorganisation verinnerlicht, jeden neuen Chef akzeptiert, jedes neue Sparlied freudig mitgesungen? Und jetzt dies.

Zwei Tage später ein neues Mail: Die ganze Synchronisationsmaschinerie sei zusammengebrochen. Die Bitterkeit wich nun einer panischen Angst, da ich offensichtlich mit meiner rücksichtslosen Synchronisierungswut das digitale Grounding ausgelöst oder zumindest den virtuellen Shutdown mitverantwortet hatte. Kurz darauf wiederum wich die Panik aber einer tiefen Dankbarkeit, denn plötzlich schickte mir der Himmel die wichtigen Unterlagen wieder im wunderbar altmodischen PDF daher, zum Ausdrucken und Ausmalen und aufs Tablet kopieren. So habe ich schlussendlich den ganzen New-Generation-Winterops-Lernstoff konventionell erarbeitet, habe gelesen, was Slippery When Wet bedeutet und wie man genau einen Wet Check durchführt (worunter ich bis dato etwas anderes verstanden hatte); wer jetzt aber tiefer gehende Schlüpfrigkeiten erwartet, womöglich noch im Zusammenhang mit der soeben erfolgten Eröffnung von «Victoria's Secret» im Zurich Airshopping, oder gar eine Exkursion in andere, naheliegende Feuchtgebiete, der liegt völlig daneben. Es geht mir hier allein um den optimalen Einsatz des inzwischen wieder abgekühlten und auf Originalgrösse geschrumpften PHW4P. Schön ist er wirklich, nur noch nicht operationell. Man darf auch nichts überstürzen, er ist ja noch so jung. Zudem erfüllt mich die lehrreiche Erfahrung rund um die Synchronisierung auch mit viel Zuversicht im Hinblick auf unser nächstes grosses Synchronisationsprojekt, die Zusammenführung der beiden Pilotenkorps.

Nun soll man aber die lieben Kollegen, die das Gerät evaluiert und programmiert haben, keinesfalls verurteilen, sondern man soll ihnen mit Nachsicht begegnen und ein grosses Bier bezahlen, wenn man sie im

Nightstop trifft. Denn sie haben nicht nur ausgiebig sich selber verwirklicht und viele gemütliche Bürotage verbracht, sie haben auch uns eine bereichernde Beschäftigung beschert und Möglichkeiten aufgezeigt, wie man die vielen überzähligen Freitage sinnvoll nutzen kann. Denn wer einen solchen Computer hat, der braucht weder ein Haustier noch eine Freundin noch ein anderes Hobby.

So hell die Medaille auch glänzt (Metapher!), so hat sie doch auch eine dunkle Kehrseite, die hier der kritischen Erwähnung bedarf. Während es heutzutage recht angesagt sei und angeblich die Damenwelt sehr beeindruckt (höre ich von jüngeren Kameraden), nämlich sich mit einem MacBook oder einem iPad in einem grossstädtischen «Starducks» ins Fauteuil zu fläzen, nachdenklich das Apfelgerät aus der Freitagshülle zie-

hend, an einem Venti Latte Caramel Macchiato saugend und melancholisch durchs Fenster in die graue Weite zu starren: So ist doch eher davon abzuraten, das gleiche mit dem PHW4P, dazu noch in seinem übergrossen Neopren-Pariser, imitieren zu wollen. Dies möge folgender, erst kürzlich im erwähnten Kaffeehaus aufgeschnappter Originaldialog illustrieren: A (w, blond): «Schau mal dort drüben, sicher zwei Swiss-Piloten, die armen Schweine mit ihren Ultra-slow-books von Futschizu!» B (w, brünett): «Die haben ja so wenig auf der Platte. Und überhaupt keine Ausdauer!» C (w, dunkel): «Das ginge ja noch. Aber die sind immer so etwas von total unsynchronisiert!»

pk2@bluemail.ch

Verschiedenes aus dem Ressort Mitgliederbetreuung

Vorstandsmitglieder sind in diesen Tagen nicht nur mit GAV-Verhandlungen beschäftigt. Neben diesem wichtigen Geschäft gilt es, sich um die aktuellen Anliegen der Mitglieder zu kümmern.

Text: Patrick Bovens, Vorstandsmitglied

Schon über ein halbes Jahr ist es her, seit der AEROPERS-Vorstand um vier neue Mitglieder ergänzt beziehungsweise komplettiert wurde. Es hat mich selber gefreut, dass wieder mehr Bewerber als freie Vorstandssitze zur Verfügung standen. Die Gründe mögen vielfältig sein, aber es war auf alle Fälle ein Gewinn für die Mitglieder, da sie eine echte Wahl hatten. Ob das Vertrauen in den gewählten Vorstand Bestand hat, wird sich bei den nächsten ordentlichen Wahlen 2014 erweisen.

Es hat sich schnell gezeigt, dass mitgebrachtes Fachwissen (Tobias Mattle, Finanzen) oder frühere Ausbildungen (Clemens Kopetz, Aussenbeziehungen) am richtigen Ort zum Einsatz kommen. Ich bin eher der Generalist und habe mich vor 25 Jahren ja auch für ein Generalisten-Studium (Interdisziplinäre Naturwissenschaften) eingeschrieben. So war es folgerichtig, dass ich zum Ressort Mitgliederbetreuung kam.

Das aktuelle Interesse ist ganz auf das «Projekt X» und – nach dem unterzeichneten Letter of Intent – auf die nun auszuhandelnden Vertragsdetails gerichtet. Trotzdem darf das Tagesgeschäft nicht liegen bleiben. So waren alle Vorstandsmitglieder nicht nur bei den Verhandlungen mit der Swiss engagiert, sondern sind es auch in ihren Ressorts. Deshalb möchte ich Euch gerne einen Ausschnitt aus den Aktivitäten meines Ressorts präsentieren:

Captain's Ticket

Gleich zu Beginn: Mein erster Auftrag war im Umfeld des Captain's Ticket angesiedelt. So alle paar Monate,

«Wie empfehlen die Teilnahme an den Mitgliederversammlungen.»

konzentriert aber um die Ferien- und vor allem Weihnachtszeit, kommen Anfragen – alle immer mit Dringlichkeitsstufe «am besten sofort». Es wurde schnell klar, dass die Erwartungen an jenes Stück Papier (oder auch elektronisch) bei den realen Gegebenheiten meist nicht erfüllt werden konnten. Wir alle haben uns wohl nur auf die Benefits konzentriert und den Rest geflissentlich überflogen oder gar nicht gelesen. Das Ticket ist nicht Bestandteil des

GAV11, sondern ein «Goodie» – mit Auflagen und Restriktionen. Es brauchte seine Zeit, bis klar wurde, dass das Ticket nicht in allen Buchungsklassen zu haben war und man deshalb eben auch (entsprechend frustriert) leer ausgehen konnte. Ich empfehle Euch deshalb nochmals die Lektüre der entsprechenden Weisungen. Mir ist jedenfalls noch kein Fall bekannt, bei dem Stafftravel falsch gehandelt hätte.

Vergünstigungen beim ÖV und Parkhaussorgen

Es kamen Anfragen bezüglich Vergünstigungen des Öffentlichen Verkehrs. Auch hier liegen teilweise Erwartungen und Realität etwas auseinander. Der ÖV wird bereits in Form des ZVV-Bonus-Pass' subventioniert, ist aber eben nicht auf ein GA oder Halbtax ausgedehnt. Allerdings würde ich mich bei Bedarf beziehungsweise grossem Interesse gerne dafür verwenden, in diesem Bereich weiterzukommen. Ein Evergreen beziehungsweise Stimmungskiller in ähnlichem Zusammenhang ist das Parkhaus. Jeder weiss, wovon ich spreche, und deshalb unterlasse ich das nervige Aufzählen der Unzulänglichkeiten. Fakt ist, dass man für den Betrag des monatlichen Lohnabzugs für das Parkhaus wohl kaum anderswo einen Parkplatz anmieten kann, ausser man



Eine der vielen Mitgliederversammlungen.

ist bereit, mehr Geld dafür zu zahlen («you get what you pay for»).

Garderobenschränke

Einen schönen Erfolg konnten wir im Zusammenhang mit den Garderobenschränken im OPC verbuchen. Mit Wartezeiten von bis zu sechs Jahren (nein, nicht fürs Upgrading) musste sich so mancher Jungpilot abfinden, bis er ebenfalls in den Genuss eines solchen Schrankes kam. In der Zwischenzeit konnte er ja seine Uniform und Crewbag im Auto lassen, das er dank Parkhaussubvention und ein bisschen Herumfahren auf einem freien Feld platzieren konnte. Oder er benutzte den ÖV. Allerdings musste er sich dann mit dem Uniformreglement auseinandersetzen. Mir wurde die zweifelhafte Ehre zuteil, dieses Reglement einem Lektorat zu unterziehen. Dafür durfte ich auch ein paar Inputs anbringen (nein, der Hut bleibt weiterhin Bestandteil und muss auf dem Kopf getragen werden). So sollten Änderungen an unbequemen Uniformstücken (wegen des Van-der-Wal'schen Gasgesetzes) ohne Umschweife und peinliche (meist ernährungstechnischer) Nachfragen erfolgen können. Auch die Lieferfrist für Crewbags (drei Monate) wurde moniert. Ganz speziell konnte ich noch darauf hinweisen, dass die Vorschrift zur Benützung elektronischer Geräte dringend einer Anpassung bedarf (nein, ich meine damit nicht den Ersatz von PHW4P).

Zollvorschriften

Ebenfalls ein interessanter, aber auch zweckdienlicher Kontakt ergab sich nach Zollvorkommnissen im

Frühling dieses Jahres. Dass ich hier nicht die besten Tipps zur Umgehung gültiger Zollvorschriften abgeben kann, liegt auf der Hand. Immerhin konnten wir erreichen, dass bei der nächsten Generalkontrolle im OPC zumindest auf die Sicherheit der Besatzungsmitglieder geachtet wird. Die Betroffenen können bestätigen, dass die Warteschlange bis weit in die Vorfahrt des OPC Airside gereicht hat - nicht akzeptabel. Die Behörden haben uns zugesichert, dass sie mittels Kamera (yes, Big Brother is auch hier watching you) den Rückstau im Auge behalten und geeignete Massnahmen (mehr Zollpersonal vor Ort oder Rückkehr zu Stichproben) ergreifen werden.

Mitarbeiter im Ressort «Mitglieder»

Auf keinen Fall möchte ich es an dieser Stelle verpassen, meinen beiden Mitarbeitern Ugo Giannini (Langzeitkranke) und Alex Herma (Mitgliederanlässe) für ihre Arbeit zu danken. Wer schon länger nicht fliegen konnte, hat wohl auch schon ein aufmunterndes Telefon von Ugo erhalten. Wir setzen uns dafür ein, dass der Prozess der Wiedereingliederung so reibungslos wie möglich erfolgt. Und für alle Gesundgebliebenen empfehlen wir wie immer die Teilnahme an den Mitgliederanlässen. Gerne sind wir auch für Inputs zu haben. Der nächste Anlass ist das Weihnachtsessen am 17. Dezember im Waldhaus Warpel, in Embrach.

Persönliche und eventuelle juristische Unterstützung möchten wir unseren Mitgliedern auch in Situationen bieten, die disziplinarische oder qualifikatorische Massnahmen nach sich ziehen. Aus Gründen der Privatsphäre möchte ich hier nicht weiter darauf eingehen.

Ein weiteres Feld tut sich für uns auf, seitdem Kollegen wieder regulär pensioniert werden. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Pensionäre sich nicht nur einer Interessengruppe anschliessen wollen, sondern vor allem den Kontakt mit den Aktiven und auch Jungen schätzen und pflegen wollen. Ein Projekt für die Passiven ist diesbezüglich in Vorbereitung.

Ohne die Initiative und Mitarbeit seitens der Mitglieder ist der Vorstand nur ein gewähltes Gremium auf Zeit. So wünsche ich mir für uns alle in den kommenden Monaten eine konsolidierte Meinung und ein geeintes Korps, dessen Meinung der Vorstand auch vertritt. ●

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

Wir twittern!

Text: Peter Tilly



Wer heute etwas auf sich hält, twittert. Politiker, Sportler, Firmen, Private, Un-Private und viele andere bekommen von einem Tag auf den anderen einen Buchstabendurchfall und geben Sätze von sich, die sie besser nie verkündet hätten. Als Aviatik-Journal von Welt kann sich die «Rundschau» dem Trend nicht verschliessen, und so wagt der Kolumnist einen ersten Twitter-Versuch an dieser Stelle. Mögen mir Leserinnen und Leser vergeben, falls ich mich da und dort vertwittert habe. Ich bin noch am Üben. Nun folgen «Tweets» zu Ereignissen der Fliegerei, die nicht wichtig, aber irgendwie halt doch erwähnenswert sind.

#Die neuen Tarifmodelle in Genf sind ein voller Erfolg. Probleme machen nur die Schlepperbanden mit ihrem Handgepäck.

#In einigen Fluggesellschaften ist der Copilot der einzige Mensch an Bord, der für den Flug etwas bezahlt.

#Nach dem Verzehr eines Kurzstrecken-Crewmeals gab es einen Shitstorm.

#Wenn einer «oben» nach dem Unruheprinzip führt, müssen sich die «unten» in Ungehorsam üben. Sonst kehrt im Laden nie Ruhe ein ...

#Kann ich als Teilzeit-Vertrag-Pilot meinen Administrationsabzug auch einer karikativen Organisation spenden?

#Das Departement OC der Swiss droht an Apfelallergie zu sterben.

#Die maximale Anzahl Vollzeitjobs pro Topmanager wurde vom Verwaltungsrat auf deren vier begrenzt.

#«Oscar Foxtrott» geht es blendend. Laut unbestätigten Angaben versteckte sich letzte Woche

ein Kranich im Bauch der HB-JHH. Man sucht noch Namen ...

#Als TOI-Eintrag des Jahres wurde der denkwürdige Satz zum Thema «Coffeemachine» gewählt. Dank diesem Eintrag wissen wir, dass Maschinen nur ausgetauscht werden, falls Ersatz vorhanden ist.

#Im Schlussgang zum Airbusgenössischen obsiegt ein Schwede. Er hatte schlichtweg den besten Gripfen.

#Piloten-Qualifikationseintrag des Jahres: «Kennt die Jahresschwerpunkte nicht, setzt diese aber konsequent um.»

#Das neue iPad heisst «Air». Capisci?

#Swiss Genf prüft den Einsatz von Trash-Compactors, um das Volumen des Handgepäcks zu minimieren.

#Aus Spargründen wird 2014 das Toilettenpapier auf den Langstrecken-Flugzeugen beidseitig benutzt. Der Erfolg liegt auf der Hand.

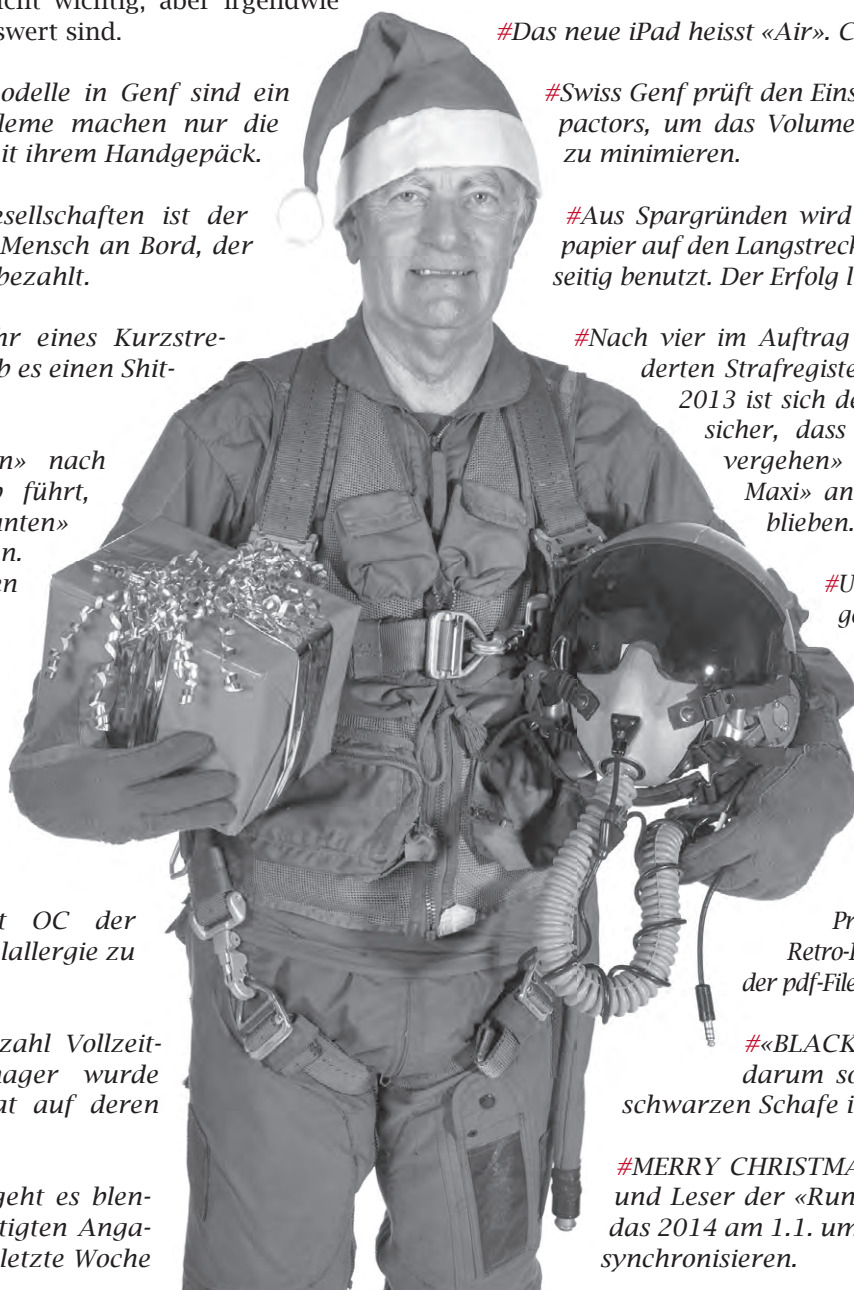
#Nach vier im Auftrag der Firma angeforderten Strafregisterauszügen im Jahre 2013 ist sich der Kolumnist absolut sicher, dass die «Kolbenfenstervergehen» an seinem «Puch Maxi» anno 1981 unentdeckt blieben.

#Untersuchungen zeigen, dass immer mehr Pilotenehen wegen Synchronisationsproblemen in die Brüche gehen.

#Zahlreiche Airlines setzen auf Retro-design und bemalen ihre Flugzeuge in alter Pracht. Swiss setzt auf Retro-Bücher und verteilt wieder pdf-Files!

#«BLACK PERIOD» heisst darum so, weil dann all die schwarzen Schafe in die Ferien gehen.

#MERRY CHRISTMAS, liebe Leserinnen und Leser der «Rundschau». Möge sich das 2014 am 1.1. um Mitternacht richtig synchronisieren.



Das kleine Piloten-ABC

Die Erfahrungen eines Flight Attendants im Umgang mit Piloten, präsentiert in einer etwas anderen Form. Von A wie Abflug bis Z wie Zukunft.

Text: Sunil Mann, Swiss-F/A und Schriftsteller

Wäre ich zu Beginn meiner Fliegerei-Karriere (die sich in den letzten Jahren weniger durch ihren steilen Verlauf als vielmehr durch einen sukzessiven Abbau des Arbeitspensums ausgezeichnet hat) angefragt worden, ob ich eine Kolumne für die AEROPERS-«Rundschau» schreiben würde – ich hätte, ohne lange nachzudenken, abgelehnt. Zu fremd und eigen kam mir als junger Flugbegleiter die Welt hinter der Cockpit-Türe vor, zu wenig Schnittpunkte mit meiner eigenen schien es zu geben. Zwar arbeitete man für dieselbe Firma, flog an dieselben Destinationen, sah sich mit ähnlichen Problemen konfrontiert, doch damit hatte es sich – meiner damaligen Meinung nach – auch schon mit den Gemeinsamkeiten.

Im Verlauf der Jahre aber, nach ungezählten Gesprächen und Beobachtungen, ausgestandenen Krisen und geschafften Turnarounds, nach etlichen Abendessen in fremden Ländern, der einen oder anderen geleerten Flasche Wein und anschließenden Besuchen in zweifelhaften Etablissements, muss ich zugeben, dass ich komplett falsch gelegen habe: Piloten sind auch Menschen.

Meine diesbezüglichen Erfahrungen habe ich zu einem kleinen ABC zusammengefasst, welches das Handling für Neueinsteiger und alte Hasen dies- und jenseits der Cockpit-Türe vereinfachen soll:

A bflug: Die Quintessenz des Pilotenberufs. Findet oft verspätet statt, was dann mit vagen und ausdrücklich für solche Fälle konzipierten Begriffen entschuldigt wird: Das späte Eintreffen des Flugzeugs, die Wetterbedingungen, das starke Verkehrsaufkommen über XY. Nie: Die gerade einsteigenden Passagiere haben zu lange im Duty-Free-Bereich rumgelümmelt, die Kabinenbesatzung war zu dämlich, um den Head Count korrekt durchzuführen, am Triebwerk war irgendetwas kaputt, aber bis nach Zürich schaffen wir es wahrscheinlich.

B us: Wird zwischen Flughafen und Hotel beziehungsweise Flugzeug und Operation Center eingesetzt. In ihm findet der lebensbedrohliche Teil der Rotation statt.

C ockpit: Abschliessbarer Raum zuvorderst im Flugzeug, der zwar kaum aufrechtes Stehen erlaubt, dafür dank einer schusssicheren Tür Ruhe vor der Kabinenbesatzung, Passagieren und sonstigen Terroristen verspricht.

D ispo: Synonym für «komplett ausgeliefert sein».

E ssen: Wird von manchen Piloten auf Langstreckenflügen gerne kurz nach Takeoff und etwa eine Stunde vor der Landung geordert. Zeitgleich stattfindende Dienstleistungsangebote der Kabinenbesatzung werden als irrelevant eingestuft.

F lugzeug: Das zweite Zuhause.

G epäck: Das Handling desselben wird von der Kabinenbesatzung gerne dem Cockpit überlassen. Die intensive Beschäftigung mit dem Smartphone findet

dabei auf wundersame Weise genau in dem Moment ein Ende, sobald der letzte Koffer aus dem Bus gehievt ist.

H ilton: Unterkunft in Beige.

I ndiskretionen: Gibt es über beinahe jeden, meist werden diese verstohlen auf den sandfarbenen Sitzgruppen im OPC ausgetauscht oder dann – unter dem Siegel der Verschwiegenheit natürlich – nach dem dritten Glas an der Hotelbar.

J eder: weiss grundsätzlich, wo im Galley ein Wasserglas oder eine Kaffeetasse zu verstauen beziehungsweise zu finden ist. Dieses Wissen wird allerdings nur sporadisch abgerufen.

K abinenbesatzung: Das, was hinten herumläuft. Stürmt nach der Landung meist schnatternd und kopflos aus dem Flugzeug, gerade an Aussenstationen schwer unter Kontrolle zu bringen. Aber Achtung: Hält die Alleinherrschaft über Nahrungsmittel und Getränke (inklusive Kaffee)!

L ift: Bei amourösen Eskapaden an Aussenstationen findet in ihm der heikelste Teil der Operation statt. Unverhofft kann sich nämlich die Tür öffnen, und eines oder mehrere Crew-Mitglieder betreten die Aufzugskabine. Der mit hochrotem Gesicht gestammelten Geschichte von der überraschend aufgetauchten, leicht bekleideten, da mittellosen brasilianischen Nichte fehlt es leider oft an Glaubwürdigkeit.

M ephisto: Schuhmarke. Wurde früher gerne von Billett-kontrolleuren in Zürcher Trams getragen, zur selben



Sunil Mann wurde am 21. Juni 1972 im Berner Oberland als Sohn indischer Einwanderer geboren. Seine Jugend verbrachte er in Spiez bei Pflegeeltern und besuchte in Interlaken das Gymnasium. In Zürich studierte er Psychologie und Germanistik, beide Studien wurden erfolgreich

abgebrochen, bevor er sich an der Hotelfachschule Belvoirpark halbherzig Grundkenntnisse fürs Gastgewerbe erwarb.

Seit geraumer Zeit arbeitet er als **Flugbegleiter** mit reduziertem Pensum bei der **Swiss**, unterbrochen von zum Teil mehrmonatigen Aufenthalten in Israel, Ägypten, Japan, Indien, Paris, Madrid und Berlin.

Rund drei Dutzend Kurzgeschichten und Kurzkrimis wurden in Anthologien veröffentlicht, dazu erhielt er einige Preise, darunter den Förderpreis der Diemann-Stiftung in Luzern, den vom Fischer Verlag ausgelobten Agatha-Christie-Preis oder zuletzt das Atelierstipendium Berlin des Kantons Zürich. «Fangschuss», sein Krimi-Debüt, spielt in Zürichs Kreis 4 und wurde im Frühjahr 2011 mit dem Zürcher Krimipreis ausgezeichnet. Der Hauptprotagonist ist der indischstämmige Privatdetektiv V. J. Kumar.

Zeit galt die Fussbekleidung auch als hundert Prozent sicheres Erkennungsmerkmal von Piloten in Zivil (oft in Kombination mit karierten C&A-Hemden in gedeckten Farben). Positive Adjektive gibt es in Verbindung mit dieser Marke leider nur zwei: «praktisch» und «lang-lebig».

Nichtraucher: Im Gegensatz zum Raucher nach der Landung entspannt, hetzt nicht zum Ausgang und verzögert dann trotzdem die Abfahrt des Busses, verschwindet während der Bodenzeit nicht an rechtlich fragwürdige Orte, riecht anschliessend nicht nach Aschenbecher.

On-Time-Arrival: Wichtiger Aspekt im Flugablauf, eng verbunden unter anderem mit Renommee und Kosten. Gerüchteweise wird die Crew vorne dafür mit einem Bonus entschädigt. Diejenige hinten kämpft sich derweil unter Zeitdruck durchs vorgeschriebene Prozedere und geht nach dem Anweisen der Sitzplätze für Analphabeten, Verstauen des schwebend leichten Handgepäcks, Verteilen von Decken, Kissen, Kopfhörern, Hot Towels, Zeitungen, Welcome Drinks, Menükarten, Babygürteln, Schwimmwesten und Spielzeug, Anhören etwaiger Beschwerden in mehreren Sprachen, Zusammensetzen von überall verteilten Familien, Umsetzen von Verletzten, Rekonvaleszenten, grundsätzlich Unzufriedenen und Männern, die aus bizarr anmutenden Gründen nicht neben Frauen sitzen dürfen, leer aus. Keineswegs gerüchteweise.

Passagier: Bezahlt unseren Lohn. Weiss das auch.

Quälgeist: Ein Kleinkind, dessen Eltern Skype nicht zu bedienen wissen. Anders ist nicht zu erklären, weshalb sie mit dem Säugling um die halbe Welt fliegen, nur um ihn dort ein paar kurze Tage lang der Familie vorzuführen.

Rotationen: Wurden in den letzten Jahren an den richti-

gen Orten laufend verkürzt, an den falschen verlängert.

Sofort released: Die schönsten Worte in den Ohren eines Airline-Mitarbeiters.

Technischer, ugs. Gehört bei Avro-Besetzungen fix zum Tagesablauf, hat stets umständliche Diskussionen mit der Dispo zur Folge. Löst grosse Begeisterung bei Passagieren und Crew aus, bei Letzterer vor allem wegen der aufregenden Änderungen im Einsatz und dem damit verbundenen Verschieben des Feierabendbiers.

Umsatz: Wird gerade bei entsprechendem Gewinn gern an glamourösen Pressekonferenzen verkündet, zeitgleich werden für die Mitarbeiter zappendustere Aussichten sowie Horrorszenarien einer untergehenden und krisengeschüttelten Branche entworfen, um aufkeimenden Begehrlichkeiten bereits im Vorfeld beizukommen.

Vielfliegerprogramm: Jeder, der hin und wieder fliegt, kommt da rein, auch diejenigen, die nicht meinen, sie seien etwas ganz Besonderes und bekämen ab sofort immer ein kostenloses First-Class-Upgrade oder zumindest eine entsprechende Spezialbehandlung.

Wir: Zusammen mit «gemeinsam» ein beim Aufbau der neuen Airline strategisch eingesetztes Wort. Emotionales Druckmittel, um Lohn-, Ferien- und Freitagekürzungen sowie andere Sparmassnahmen durchzusetzen. Verschwand nach dem geschafften Turnaround sofort, taucht aber seither regelmässig bei anstehenden Vertragsverhandlungen auf.

Xanthippe: Das, was auf der anderen Seite des Bettes schläft. Zumindest besagen das die Mienen mancher Crew-Mitglieder im Briefing.

Y-Chromosom: Im Cockpit immer noch eine Mehrheit.

Zukunft: Wenn man dem Management Glauben schenkt: seit Jahren düster. Für alle anderen: Business as usual. ●

Bücher aus der Feder von Sunil Mann



Fangschuss
Kriminalroman
221 Seiten, kt.
ca. EUR 8,95,
CHF 17.00
ISBN 978-3-89425-369-1
2010
Grafit Verlag



Uferwechsel
Kriminalroman
ca. 320 Seiten, kt.
ca. EUR 10,99,
CHF 16.50
ISBN 978-3-89425-407-0
2012
Grafit Verlag



Lichterfest
Kriminalroman
315 Seiten, kt.
ca. EUR 9,99,
CHF 15.90
ISBN 978-3-89425-384-4
2011
Grafit Verlag



Familienpoker
Kriminalroman
ca. 320 Seiten, kt.
ca. EUR 10,99,
CHF 16.50
ISBN 978-3-89425-425-4
2013
Grafit Verlag

Was macht eigentlich ... Rolf Senn?

Wer Hawaii hört, denkt an Sonne, Wellen und Surfen. Hawaii ist einmal im Jahr auch Mittelpunkt des Ausdauersports. Die Crème de la Crème des Triathlon trifft sich dort, um die Weltmeister zu bestimmen. Der A320-Captain Rolf Senn war einer von ihnen.

Interview: Peter Tilly

Was Rolf macht, macht er konsequent und zielstrebig. Das merkten seine Instrukturen während des Umschulungskurses zum A320-Captain genauso wie seine Gegner bei den zahlreichen Triathlons, die er jedes Jahr erfolgreich absolviert. Doch Rolf als starrköpfigen und stur auf ein Ziel hin fokussierten Zeitgenossen zu bezeichnen, würde dem sympathischen Kollegen nicht gerecht. Er ist durch und durch ein Genussmensch. Als ich ihn fragte, in welchem Lokal wir das Interview bei Speis und Trank durchführen sollten, kam die Antwort wie aus der Kanone geschossen: Im «Winzerhaus» in Weiningen. So trafen wir uns an einem Mittwoch zum Mittagessen im Gourmettempel mitten in den Weinbergen von Weiningen zum Business Lunch. Als ich im lockeren Gespräch seine Topleistungen bewunderte und ihm auch gebührend gratulierte, machte mich Rolf darauf aufmerksam, dass es noch weitere Spitzen-Triathleten im Pilotencorps gäbe und ein alleiniger Fokus auf seine Leistungen nicht gerechtfertigt sei. Adrian Santonastaso und Philipp Overbeck seien ihm schon bei so manchem Triathlon harte Gegner gewesen und ab und zu auch um die Ohren gelaufen. Der Kellner unterbrach uns – wir bestellten.

«Rundschau»: Der «Ironman» von Hawaii ist gut zehn Tage her. Wie geht es Dir nach den sportlichen Strapazen?

Rolf Senn: Ich bin erfüllt, glücklich und stolz. Ich fühle aber auch eine Leere in mir, weil das Ereignis vorbei ist, auf das ich mich monatelang vorbereitet habe.

«RS»: Warum betreibst Du ausgerechnet Triathlon?

R.S.: Ich habe seit meiner Kindheit Laufsport betrieben und wollte mich meiner Gesundheit zuliebe sportlich diversifizieren.

«RS»: Wenn sonst erfolgreiche Sportler in den Triathlon wechseln, scheitert es oft am Schwimmen. Wie hast Du Dir die notwendige Schwimmtechnik angeeignet?

R.S.: Die Disziplin Schwimmen ist tatsächlich eine anspruchsvolle. Ich habe vieles von den Triathlon-Kollegen abgeschaut und stundenlang geübt. Einen spezifischen Kurs habe ich nie besucht.

«RS»: Deine Leistungen verdienen Respekt. Einer der besten Triathleten der Schweiz in der Kategorie M45-49 und eine Zeit unter zehn Stunden in Hawaii. Da hast Du bereits einiges erreicht. Was sind Deine nächsten sportlichen Ziele?

R.S.: Die «Patrouille des Glaciers» steht ganz oben auf meiner Wunschliste. Des Weiteren möchte ich im Sommer vermehrt Hochgebirgstouren in Angriff nehmen. Im Triathlon fehlen mir im Moment die Ziele.

«RS»: Laut einem Interview in der «Aargauer-Zeitung» vom Sommer des vergangenen Jahres trainierst du

lediglich zehn Stunden pro Woche, und das ganz ohne Trainingsplan. Schummelst Du bei diesen Angaben?

R.S.: Nein, die Angaben stimmen ziemlich genau. Während der letzten Monate vor Hawaii habe ich das Pensum auf 15 Stunden erhöht. Wenn ich trainiere, lege ich grossen Wert auf qualitativ wertvolle Einheiten. Ich gehe nicht einfach eine Stunde joggen, sondern mache Intervalltrainings und Laufspiele. Sture Trainingsprogramme, auf Wochen und Monate hinaus geplant, sind bei unserem Beruf nicht sinnvoll. Ich passe meine Einheiten meinen Aufenthaltsorten an und geniesse das Training umso mehr.

«RS»: Wenn Du wirklich so wenig trainierst, muss Talent vorhanden sein, und es steckt jahrelanges Training dahinter. Wie sieht Dein sportlicher Werdegang aus?

R.S.: Seit ich sieben Jahre alt bin, treibe ich Sport. Als Kind spielte ich Fussball und wechselte später in die Leichtathletik. Als Mittelstreckenläufer war ich Mitglied des Nachwuchskaders. Bereits im zarten Alter von zehn Jahren absolvierte ich fünf bis sieben Trainingseinheiten pro Woche. Das war aber nie ein Zwang, sondern stets mit viel Freude verbunden.

«RS»: Du wohnst gut 30 Kilometer vom Flughafen entfernt. Das wäre doch eine gute Trainingseinheit mit dem Fahrrad!

R.S.: Ich fahre tatsächlich bei Wind und Wetter und zu jeder Tageszeit mit dem Fahrrad zur Arbeit. Aus Sicherheitsgründen stets mit dem Mountainbike. Dieses ist mit besseren Bremsen ausgestattet und benutzerfreundlicher beim Kreuzen von Tramschienen ...

«RS»: Ein fordernder Job als Captain A320, ein Hobby, das fast keine Kompromisse zulässt, und auch noch Familie. Wie bringst Du alles unter einen Hut?



Rolf Senn: Der aktive A320-Captain lebt mit seiner Frau Pascale und den zwei gemeinsamen Kindern Nico (13) und Giulia (11) auf dem Mutschellen, nicht weit vom Reporting Point BREGO entfernt. Seit seinem siebten Lebensjahr betreibt Rolf intensiv Sport und gehört mittlerweile zu den besten Schweizer Langdistanz-Triathleten seiner Altersklasse M45-49. Voriges Jahr überraschte Rolf mit dem Sieg beim Halb-Triathlon in Miami und dem ausgezeichneten 20. Rang bei den Weltmeisterschaften über die gleiche Distanz in Las Vegas. Am Ironman 2013 in Zürich qualifizierte sich Rolf als Vierter von 360 Startenden seiner Alterskategorie für die Weltmeisterschaften in Hawaii, die er auf dem 57. Rang beendete und damit 192 Weltklasse-Athleten hinter sich liess.



Konzentriert auf der langen Radstrecke.

R.S.: Ich brauchte relativ wenig Zeit für mich selber. Sofern ich mich nicht gerade auf Hawaii vorbereite, investiere ich nicht mehr in den Sport als andere Leute in ihre Hobbys. Das alles ginge aber nicht, wenn meine Familie nicht hinter mir und dem Sport negativ gegenüberstünde. Meine Frau Pascale und ich unterstützen uns gegenseitig bei unseren Projekten. Das ist unglaublich wertvoll, und dafür bin ich ihr auch sehr dankbar.

«RS»: Zurück zu Hawaii. Du bist 3,86 Kilometer in einer Stunde und zehn Minuten geschwommen, hast die Wüste in fünf Stunden und fünf Minuten durchquert und dabei 180 Kilometer auf dem Fahrrad abgespult, und als Dessert folgte ein Lauf über die Marathondistanz, für den Du drei Stunden und 29 Minuten benötigst hast. Gebe ich diese Daten in meinen Computer ein, behauptet dieser, dass ich mit meinem Bodymass-Index 15 000 Kilokalorien verbrauche. Bei Dir wird es deutlich weniger sein, aber es bleibt die Frage, wie Du die Energie dem Körper während des Wettkampfs zuführst.

R.S.: Auf dem Fahrrad warten nach dem Schwimmen zwei Bidons, gefüllt mit «Maltodextrin» und einer Portion Salz, auf mich. Damit komme ich über die erste Stunde auf dem Rad. Zusätzlich nehme ich auf der Rad- und der Laufstrecke ganz stur alle 20 Minuten ein Kohlehydrat-Gel zu mir, das die Energie rasch freigibt. Während des Wettkampfs trinke ich isotonische Getränke und nehme bei heißen Temperaturen auch noch zusätzlich Salz zu mir.

«RS»: Alle drei Disziplinen im Triathlon sind hart, aber auch monoton. Lenkst Du Dich mit Musik oder anderem ab oder fokussierst Du Dich komplett auf den Wettkampf?

R.S.: Musik ist während der Ironman-Wettkämpfe verboten. Doch so monoton, wie Du es beschreibst, ist der Wettkampf nicht. Das Schwimmen ist der reinste Überlebenskampf. Über 2500 gut trainierte und auf ein Ziel fokussierte Sportlerinnen und Sportler schwimmen auf die erste Boje zu. Keiner will Zeit und Kraft verlieren, keiner ausweichen. Man muss sich trotz Wellengangs und schäumenden Wassers orientieren, ein gutes Fahrwasser suchen und, wenn immer möglich, vermeiden, Salzwasser zu schlucken. Zu viel davon führt unweigerlich zum Erbrechen.

Auf der Radstrecke bleibt der Blick immer wieder am Computer hängen. Die Wattzahl sollte konstant gehalten und die Gegner müssen beobachtet werden. Ich darf mich nicht im Windschatten eines Mitstreiters ausruhen und muss mich auf die Strasse konzentrieren. Trotzdem ist es natürlich nicht verboten, auch die wunderschöne Landschaft zu genießen.

Auch bei der Laufstrecke geht der Blick immer wieder auf die Uhr. Stimmen die Abschnittszeiten? Bin ich zu schnell oder zu langsam unterwegs? Schaffe ich das gesetzte Ziel? Am Schluss des Wettkampfs liegt der Fokus beim Zieleinlauf. Dieses Gefühl, wenn der Speaker Deinen Namen ausspricht und Tausende von Zuschauern mit den Händen an die Werbepaneele schlagen, vergesse ich nie!

«RS»: Wie lange braucht Dein Körper nach dieser Leistung, um sich wieder zu erholen?

R.S.: Nach drei Wochen ist mein Körper wieder vollends erholt. Die Psyche braucht wesentlich länger. Die mentale Stärke, die es braucht, um sich während des harten Trainings durchzubeissen, kommt erst Wochen später wieder. In dieser Zeitspanne betreibe ich den Sport aber weiterhin mit grossem Genuss. Die Energie, die man durch die weniger harten Einheiten spart, nutze ich, um die Natur intensiver zu erleben.

«RS»: Triathlon besteht eigentlich aus vier Disziplinen. Die vierte, nämlich die Erholung, ist eine der wichtigsten. Wie heisst Dein Regenerations-Rezept, damit Du so schnell wie möglich wieder zu Topleistungen fähig bist?

R.S.: Ich habe keine Geheimmittelchen. Weder liege ich auf Magnetmatten, noch gehe ich in spezielle Massagen oder benutze teure Salben. Als ich nach dem Ironman und der langen Reise zu Hause eintraf, öffnete ich eine Flasche «Amarone» und genoss den Rebensaft zusammen mit meiner Frau Pascale auf dem Sofa. Das war Regeneration!

«RS»: Schmerz und Leid gehören zwangsläufig dazu, wenn man zehn Stunden bei brütender Hitze Höchstleistungen vollbringt. Wie gehst Du damit um?

R.S.: Bei orthopädischen Schmerzen breche ich ein Training oder einen Wettkampf sofort ab. Das sind Alarmsignale des Körpers, die man unbedingt ernstnehmen muss. Übliche Probleme wie Blasen an den Füßen und Hautreizungen an allen möglichen und unmöglichen Stellen muss man ertragen. Diese gehören bei einem Triathlon einfach mit dazu.

«RS»: Du betreibst diese sehr anspruchsvolle Sportart auf höchstem Niveau. Da muss das Thema Doping angesprochen werden. Wie verbreitet ist Doping in der Triathlon-Szene?

R.S.: Es gibt Kontrollen, und es bleiben wie in allen anderen Sportarten auch ab und zu schwarze Schafe hängen. Es wird nicht zu vermeiden sein, dass Amateure vorsätzlich oder aus Unwissenheit Medikamente nehmen, die auf einer Verbotsliste stehen. Ein kürzlich durchgeführter Test an 500 Amateursportlern in der

Schweiz hat durchwegs negative Ergebnisse an den Tag gelegt. Ob das eine aussagekräftige Untersuchung ist? Ich weiss es nicht.

«RS»: Wurdest Du schon jemals auf Doping getestet?

R.S.: Nein.

Wir entschieden uns beide für das «Menu 1» mit einer Topinambour-Suppe als Vorspeise und zarten Rindfleischfilet-Würfeln an Erdnuss-Sauce mit marktfrischem Gemüse und Jasminreis, serviert als Hauptspeise. Bei Wein vertrauten wir auf den fachmännischen Rat des Sommeliers, der uns zu einem Glas «Baltasar» aus der Bodega San Alejandro riet. Nach dem ausgezeichneten Lunch gewann unser Gespräch richtig an Fahrt.

«RS»: Triathlon ist nicht nur zeit-, sondern auch kostenintensiv. Wirst Du von Sponsoren unterstützt?

R.S.: Die Bekleidungsfirmen «X-Bionic» und «skinfit» unterstützen mich. Der grösste Sponsor ist und bleibt meine Frau, die mir die Zeit für den Sport und viel Verständnis schenkt.

«RS»: Als Ambassadeur der Sportbekleidungsfirma «X-Bionic» posierst Du prominent auf deren Homepage im Internet. Mit Neid muss ich zugeben, dass die



Unter grossem Applaus der Zuschauer läuft Rolf Senn in Hawaii über die Ziellinie.

hautenge Sportbekleidung an Deinem durchtrainierten Körper sensationell zur Geltung kommt und man den Versprechen Glauben schenken kann, dass die Funktionskleidung zur besseren Leistung beiträgt. Doch was bringen die Kleider einem Hobbysportler wie mir, der im Engadin gemütlich über die Loipen skatet?

R.S.: Ich kann Dir unter Kollegen offen und ehrlich sagen, dass «X-Bionic» auf dem Markt konkurrenzlos ist. Im Gegensatz zu anderen Anbietern ist die Bekleidung von «X-Bionic» im wahrsten Sinne des Wortes funktional. Das Zusammenspiel von Kompression, Funktionalität und Wärmehaushalt wird Dich im Engadin nach wenigen Loipenmetern restlos überzeugen. Auch die Qualität der Produkte ist nicht mit denen der anderen Hersteller zu vergleichen. Socken, die ich zum Sport und auch zur Arbeit trage, haben nach 200 Waschgängen immer noch den gleichen Sitzkomfort – das erwarte ich von Funktionswäsche und nicht ein modisches Zusammenspiel der Farben und Formen.

«RS»: Ist Deine Familie auch so sportbegeistert?

R.S.: Zum Glück ja! Meine Frau geniesst joggend die Wälder um unser Haus, meine Tochter ist Läuferin im Leichtathletikverein und mein Sohn spielt Unihockey.

«RS»: Wie lange dauert es noch, bis Du Deine Kinder beim Training nur noch von hinten siehst?

R.S.: Schon passiert! Im Sprint sehe ich von meiner Tochter nur noch ihre Schuhsohlen, und den Kilometer läuft sie mit elf Jahren bereits unter 3:20 Minuten ...

«RS»: Ausser uns beiden haben alle Männer in unserer Altersklasse Lebenskrisen und zetteln unvernünftige Projekte an. Was rätst Du einem sportlich mittelmässig begabten Mann, der sich als Ziel setzt, einen Triathlon oder wenigstens einen Marathon zu absolvieren?

R.S.: Einen Langstrecken-Triathlon erfolgreich zu absolvieren setzt jahrelanges Training voraus. Es muss auch betont werden, dass nicht jeder Körperbau dafür geeignet ist, Leistungen über diese lange Zeitdauer zu erbringen (Anmerkung des Schreiberlings: Mir entgeht sein mitleidiger Blick auf mein Körpervolumen nicht ...). Wenn der Wunsch in einem wächst, beim Triathlon teilzunehmen, muss unbedingt mit Kurzstrecke-Wettkämpfen begonnen werden.

«RS»: Welche Sportart würdest Du nie betreiben?

R.S.: Statische Sportarten wie Fischen und dergleichen. Damit will ich aber nicht das Fischen schlechtreden. Ich bewundere jeden, der sich in seinem Hobby verwirklichen kann, und wenn das Fischen ist, geht das für mich in Ordnung.

«RS»: Und warum keine statischen und gemütlichen Sportarten?

R.S.: Ich brauche die Bewegung in der Natur, ich bin richtiggehend süchtig danach. Nicht selten jauchze ich während eines Trainings vor Freude, wenn ich durch eine schöne Gegend laufe. Während meiner Aktivitäten erlebe ich jeden Augenblick sehr intensiv und philosophiere oft dabei.

«RS»: In welchem Alter ist für Dich Schluss mit Triathlon?

R.S.: Da möchte ich mich nicht festlegen!

«RS»: Auf welche sportliche Leistung bist Du am meisten stolz?

R.S.: Hawaii! Und zwar sowohl für die Qualifikation für diesen Wettkampf, der als offizielle Weltmeisterschaft gilt, als auch für die Leistungen am Wettkampf selber.

«RS»: Hat es in Deinem intensiven Leben noch Platz für andere Hobbys?

R.S.: Neben der Familie und dem Sport helfe ich noch im Geschäft meiner Frau aus.

«RS»: Was ist das für ein Geschäft?

R.S.: Meine Frau betreibt auf dem Mutschellen eine Wohn- und Wohlfühl-Boutique. Mit «inside top of mutschellen» erfüllte sie sich einen Traum, bei dem ich sie selbstverständlich unterstütze. Im Moment steht eine Erweiterung des Geschäfts vor der Tür, die uns ziemlich in Trab hält. Gerne begrüssen wir Leserinnen und Leser der «Rundschau» persönlich in unserem Laden. Wer vorher einen Blick auf das Angebot werfen möchte, findet Informationen auf insideshop.ch.

«RS»: Zurück zum Sport: In Hawaii, Las Vegas und dieses Jahr auch in Zürich erbrachtest Du bei tropischen Temperaturen bis 44° C (Las Vegas) Höchstleistungen.

Du scheinst heisses Wetter zu lieben! Was macht Rolf Senn während der kommenden Wintermonate?

R.S.: Es ist nicht so, dass ich heisses Wetter besonders liebe, es scheint mir schlichtweg weniger auszumachen als anderen. Für diesen Winter habe ich mein Trainingsprogramm bereits definiert. Der Umbau des Ladens meiner Frau wird mir Muskelkater an Stellen meines Körpers bescheren, die ich bis anhin nicht gekannt habe ...

«RS»: Das Essen war himmlisch, der alkoholische Teil auch. Aus ernährungswissenschaftlicher Sicht haben wir richtig gesündigt. Hast Du jetzt ein schlechtes Gewissen?

R.S.: Null!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

Draussen regnete es in Strömen, und die wunderbare Aussicht ins Limmattal war leicht getrübt. Tief beeindruckt über Rolfs Leistung und mit einer schönen Geschichte im Gepäck machte ich mich auf zur anderen Talseite, wo ich voll motiviert eine Stunde auf meinem Rudergerät sass und einen Bruchteil derer Leiden und Freuden durchlebte, von denen mir Rolf mit leuchtenden Augen über zwei Stunden erzählt hatte. ●

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, werber

Text: Viktor Sturzenegger



Geschichten eines Menschenfreundes

Viele Fliegende kennen ihn persönlich, den gross gewachsenen, freundlich interessierten Walter Meier, der einige Jahre als Flight Attendant und mitfliegender Seelsorger Teil unserer Crews war. Wenn ich ihm heute in seinem Arbeitsumfeld, dem Flughafen Kloten, begegne (oft ist er auch zusammen mit seinem katholischen Kollegen Claudio Cimaschi unterwegs), fällt mir immer wieder auf, wie er es trotz seiner Grösse schafft, dass seine persönliche Zuwendung im Gespräch nicht dominierend erscheint.

In seinem kleinen Buch erzählt er 22 kurze Geschichten von Begegnungen mit Menschen im Umfeld der Fliegerei und des Flughafens Zürich-Kloten. Vielfach sind es individuelle Schicksalsmomente, sei es der weinende Geschäftsmann im Andachtsraum des Flughafens, die gebärende Frau der dokumentenlosen Familie, die in Kloten am Weiterflug gehindert wurde und mit Hilfe einer afrikanischen Putzfrau ihr Kind im von Walter Meier vermittelten Day Room des Flughafens zur Welt brachte, oder der verwirrte Reisende, der im Gespräch und darauf folgender Einkehr mit unserem Flughafenpfarrer im Andachtsraum die Ruhe wiederfindet und seinen Weg weitergehen kann.

Einige handeln aber auch von weiter reichenden Ereignissen, dem Absturz der MD-11 bei Halifax, der Flugzeugkollision bei Überlingen oder dem Grounding der Swissair. Davon unmittelbar Betroffenen werden beim Lesen wohl ihre eigenen Bilder von selbst Erlebtem im Umfeld dieser Momente der Geschichte vor die Augen treten – immer aber gelingt es Walter Meier, seine Geschichten so einfühlsam und unterhaltend zu Ende zu erzählen, dass man aus den eigenen Bildern wieder zu den vom Autoren beschriebenen Schicksalen zurückfindet.

Walter Meier: *Flughafengeschichten*
Zürich 2013
ISBN 978-3-906561-53-0



Die Rache des missbrauchten Kindes

In früheren Artikeln habe ich schon mein Faible für Arne Dahl eingestanden. Von den Anfängen in der A-Gruppe bis zu der Europäisierung der in Dahls Romanen geschilderten Aktivitäten im Rahmen einer geheimen Operativen Einheit der Europol, die von Paul Hjelm geleitet und durch bekannte Protagonisten aus der A-Gruppe verstärkt wird, lese ich mit Interesse die als Entwicklungsroman konzipierte Geschichte dieser von Dahl erfundenen Menschenschar.

In «Zorn» geht es um eine Serie von Morden, die an vielen europäischen Schauplätzen verübt werden und in denen der Mörder den Kontakt zu einzelnen Mitgliedern der Europol-Einheit sucht, namentlich zu Arto Söderstedt.

In der Auflösung wird die Geschichte zu einer modernisierten Fassung von Huxleys «Brave New World», wobei die Zerstörung der Twin Towers in New York, Rauschgift-, Waffen- und Menschenhandel in Europa ebenso thematisiert werden wie der Missbrauch von Gentechnologie und die schon im ersten Band der neuen «europäischen» Reihe von Dahl titelgebende allgemeine menschliche Gier.

In derart geraffter Form klingt es wohl etwas banal, aber die Geschichte hat mich über ihre fast fünfhundert Seiten dennoch fasziniert.

Arne Dahl: *Zorn*
München 2012
ISBN 978-3-492-05306-8

Ausweglos

Das Geschenk meiner Lastflight Crew war ein Buch, das sie mir – nach Rückfrage bei meiner Frau Verena, bei der sie erfahren haben, dass ich von Henry (Lüscher) gehört habe, er sei im Moment daran, einer Empfehlung von HP (Boller) folgend, ein äusserst spannendes Buch zu lesen – am Anfang unserer Rotation überreicht haben. Während der paar Tage habe ich allerdings nicht die Zeit gefunden, auch nur eine Seite zu lesen – inzwischen hat sich die Situation etwas verändert ...

Danke Euch allen, es ist ein einzigartiges Buch.

Das Gesicht des Autors auf dem Umschlagbild ist widerspenstig, kantig, sein Blick ein dunkles Fragezeichen. Dunkel bis schwarz ist auch die Erzählung um den Mathematiker Siem Sigerius und seine Familie.

Anfangs fällt es mir schwer, den Zusammenhang zwischen den verschiedenen Textteilen zu erkennen. Eine Ich-Erzählerin ist in Kalifornien und hat ein Kind mit einem McKinsey-Typen. Doch sie ist in Los Angeles und er mit



PETER BUWALDA

BONITA AVENUE

dem Kind in San Francisco. So weit scheint es nicht völlig unverständlich, wenn da nicht die Zeit- und Ortssprünge wären, Rückblenden ohne (mir) ersichtlichen Übergang.

Da ist natürlich noch das Mathematik-Genie als Stiefvater der Ich-Erzählerin Joni. In Holland, wo sie früher bei ihrer Mutter und ihrem neuen Mann wohnte, hat Joni ein Chamäleon zum Freund. Er biedert sich beim Stiefvater mit seinen Fragen und seinem Interesse an Judo an, der sportlichen Leidenschaft des bulligen Mathematikers.

«Bonita Avenue» ist eine Familiengeschichte mit modernem Ansatz. Ein Patchwork aus Sex, Macht und Geld, vermischt in einem Circulus Vitiosus, mit den aus ihren Verstecken quellenden Familienheimnissen.

Aaron und Joni verdienen haufenweise Geld mit einer Sex-Website, auf die ihr Stiefvater eines Tages zufällig stößt. Die sich daraus dynamisch entwickelnde Geschichte hält einen locker über ihre 640 Seiten in Atem. Die rohen Metaphern und Vergleiche Buwaldas erzeugen unmissverständliche Bilder, die ich aber nicht immer so unvermittelt sehen mag.

Ein Buch, manchmal wie ein Faustschlag ins Gesicht der Lesenden, eine kontemporäre Katastrophe, sezierend exakt filetiert und schonungslos dargestellt. Immer wieder subjektiv erfahrbare Verrücktheit, wie ich sie unmittelbarer nicht einmal bei Kafka gelesen habe – Peter erscheint mir dabei noch trauriger als Franz.

Peter Buwalda: Bonita Avenue
Hamburg 2013
ISBN 978-3-498-00672-3

... apropos Henry Lüscher

Aufgrund des regen Austauschs von Literaturtips untereinander habe ich angefragt, ob er auch hie und da die Leserschaft der «Rundschau» über neue Leseerfahrungen informieren wolle. Also kann es gut vorkommen, dass Sie in Zukunft weiter gehende Anregungen mit womöglich anderen Schwerpunkten als den meinen auf diesen Seiten finden können.

Damit wünsche ich allen Lesenden interessante Zeilen, auf dass sie nicht in interessanten Zeiten leben müssen ...

Pensionierung

Viktor Sturzenegger



Auf Wiedersehen!

Gerne ergreife ich die Gelegenheit, mich hier einfach bei allen zu bedanken, mit denen ich gemeinsam viele interessante Stunden an Bord von Flugzeugen oder in fernen Ländern und Städten verbringen konnte, viele Erlebnisse und Erinnerungen teile. Möge Euer Arbeitsumfeld sich in Zukunft, gestützt auf Entscheidungen vernunftbegabter Verantwortlicher, so gestalten, dass auch Ihr die Zeit, die Ihr im «sexiest business» (Zitat Matthias Möllene) verbringen könnt, als «wie im Fluge vergangen» erfahren dürft.

Das Wiedersehen soll übrigens keine Drohung sein. Ich möchte es auch nicht als Ausdruck eines Wunsches nach Rückkehr in eine Tätigkeit, die ich zu meinem eigenen Erstaunen mehr als dreissig Jahre lustbetont ausüben konnte, verstanden wissen. Aber weil meine Frau Verena und ich immer noch gerne reisen, ist es sehr wahrscheinlich, dass wir einzelne von Euch sozusagen bei der Arbeit wiedersehen werden.

Herzlich grüsst Viktor Sturzenegger

Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Cyrill Achermann
- Christian Ammann
- Christian Arnet →
- Philipp Barth
- Sascha Böhm
- Till Dobrick
- Manuel Fenzlein
- Dominik Haug
- Dorian Hautlé
- Patrick Herr
- Mathieu Jabas
- Daniel Klaus
- Alexander Lippert
- Manuel Löhle
- Jannis Malzahn →
- Remo Merz
- Markus Öts
- Sven Rutten
- Michael Schefer
- Tobias Schütz
- Pascal Sonderegger
- Nico Strasser
- Michael Weiss →
- Oliver Wilhelm
- Daniel Zirbs

→ Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Christian Arnet



Ausbildung: Lehre als Geomatiker, Berufsmatur.

Motivation: Bereits als kleiner Junge hatte ich das Glück, viel mit meinen Eltern zu reisen und dementsprechend auch zu fliegen. Dabei nutzte ich jede Gelegenheit, einen kurzen Blick ins Cockpit erhaschen zu können. Die Faszination für diesen Beruf wurde mit den Jahren immer grösser und führte dazu, dass ich mich im Sommer 2010 bewarb und meine Ausbildung im Frühling 2011 in der PK 2/11 beginnen durfte. Dass dies bei der Swiss sein würde, stand für mich nie zur Diskussion.

Hobbys: Handball, Tauchen, Wintersport. Ich freue mich auf viele unvergessliche Flüge und Rotationen!

Mit lieben Grüssen, Christian

Jannis Malzahn



Liebe Kollegen!

Ursprünglich komme ich aus Hamburg und bin dort auch aufgewachsen. Nach dem Abitur im Jahr 2004 habe ich Flugzeugbau studiert und parallel dazu in der Flugzeugwartung in diversen Bereichen innerhalb der Lufthansa-Gruppe gearbeitet. Der Traum vom Fliegen liess mich aber nie los, die Menschen in der Fliegerei, die Technik, die Umwelt, all die Facetten machen unseren Beruf zu etwas ganz Besonderem. Wenn ich nicht beruflich am Fliegen bin, spiele ich Gitarre, reise, mache Sport oder fliege privat.

Herzliche Grüsse, Jannis

Michael Weiss



Aufgewachsen bin ich auf einem Hügel im Appenzellerland. Abgelegen vom nächsten Flugplatz, habe ich immer fasziniert den Flugzeugen, die, von Zürich gestartet, Richtung Osten über das Haus flogen, nachgeschaut. Während der Polymechanikerlehre habe ich den SPHAIR-Kurs gemacht und so den Einstieg in die Fliegerei gefunden. Nach dem Militärdienst, einem Jahr Berufsarbeit und einem halben Jahr Aviatikstudium habe ich die Chance gepackt und die Ausbildung an der SAT begonnen. Zwei Jahre später nun fliege ich selber über das Appenzellerland, was mir enorm viel Freude bereitet. Ich bin vielseitig interessiert, mache gerne Sport und gehe gerne in die Berge zum Wandern oder Snowboarden. Ich freue mich auf viele interessante Begegnungen und schöne Flüge.

Liebe Grüsse, Michael

Pensionierungen

Daniel Sturzenegger



Eintritt: 1.1.1983
Pensionierung: 30.9.2013

Total Flugstunden: 21 380!

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

Viele Grüsse, Dani

Martin Schatzmann



Eintritt: 1.4.1979
Pensionierung: 30.9.2013

Total Flugstunden: 19 696

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

34 Jahre Fliegerei ohne schwerwiegende Vorfälle – die Glücksfee war mir offenbar gut gesinnt! Ich bedanke mich bei allen, mit denen ich die vielen Jahre unterwegs war, und wünsche Euch alles Gute für die Zukunft.

Ich war nie einer der langen Reden. Darum belasse ich es hier mit dem Sprichwort «Jedes Ding hat ein Ende, nur die Wurst hat zwei».

Viele Grüsse, Martin (schatzmann.martin@bluemail.ch)

Kurt Tobler



Eintritt: 1.5.1978
Pensionierung: 30.11.2013

Total Flugstunden: 17 000

Karriere:
F/E: DC-8, B-747
F/O: F-100, A320, MD-11
CMD: A320, A330/340 (9 Monate RH Seat CMD A320)

Ich danke allen, die mich ge-coached, geschult, ge- und belehrt, ge-pushbacked, geführt, gelotst, gefüttert, genervt, beim Bier begleitet und die Flieger immer in gutem Schuss gehalten haben.

Happy Landings, Kurt

Belpers: Air Berlin Switzerland – eine neue Station entsteht

In der «Rundschau»-Ausgabe 3/2013 wurde die Geschichte der Balair über die Belair hin zu Air Berlin anschaulich dargestellt. Der aufmerksame Betrachter am Flughafen Zürich merkte schnell, dass zwischen 2005 und 2008 neben Belair- und Air-Berlin-Flugzeugen sogar eine kurze Zeit solche in Iberworld-Farben zugegen waren. Was hat sich vor dem Zusammenschluss von Air Berlin und Belair vor und hinter den Kulissen abgespielt? In diesem Artikel erfahren Sie mehr über die teilweise kurios anmutende Entstehung der Air-Berlin-Station Zürich.

Text: Alexander Knecht, Belpers-Vorstand

Knapp zwei Jahre nach dem Swissair-Grounding eröffneten sich für entlassene Swissair- und Crossair-Piloten neue Perspektiven in der Schweizer Luftfahrt. Odette/Helvetic Airways suchte Cockpit-Besatzungen für ihre neu aufgestellte Fokker-100-Operation. Bisher flog man mit einer MD-83 vor allem in den Kosovo. In Zusammenhang mit dem Aufbau dieser neuen schweizerischen Operation tauchte auch der Name eines bereits bekannten Inhabers und Gründers einer deutschen Airline auf. Er spielte in der Folge ebenfalls eine wichtige Rolle im Aufbau der Air Berlin Switzerland.

Kurzfristige Änderungen nie ausgeschlossen

Nach bestandenem Assessment konnte im Herbst 2003 eine Handvoll First Officers in den F100-Umschulungskurs bei Helvetic Airways einsteigen. Bereits in den ersten Wochen, noch während der Einführung in Bülach, trennten sich jedoch die Wege von einzelnen Piloten und ihrem neuen Arbeitgeber wieder. Sie standen zwar erneut auf der Strasse, dies war jedoch gewollt und demnach «selbstverschuldet». Was zu diesem Zeitpunkt noch niemand wusste: Die Geburtsstunde der späteren Air Berlin Schweiz war angebrochen. Am 1. November desselben Jahres traf sich eine kleine Gruppe Piloten, zu denen auch die zuvor genannten gehörten, im Fliegermuseum Dübendorf, dort, wo schon etliche AEROPERS-Krisentreffen während der letzten Tage der Swissair stattgefunden hatten. Dieses Treffen hatte das Ziel, den Grundstein für ein weiteres Airline-Projekt in der Schweiz zu legen.

Belpers

Im Jahre 2002 als Verein gegründet, besteht die Belpers bis heute als aktive Interessenvertretung 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.

«hexx» oder gexx?

Mit Helvetia Express Flug AG (HEFLAG), genannt «hexx», verriet der Name des neuen Projekts bereits viel. Plötzlich tauchte ein der deutschen Germania Express (gexx) vergleichbarer Name am Schweizer Himmel auf. Hinter diesem steckte Dr. Hinrich Bischoff. Der deutsche Unternehmer und Eigentümer der Fluggesellschaft Germania versuchte in der Schweizer Luftfahrt Fuss zu fassen, speziell am Standort Zürich. Dies liess den Schluss zu, dass die Entscheidungsträger hinter den Kulissen sich nicht mehr einig waren. Die geplante Zusammenarbeit mit Odette Airways auf der Plattform der Helvetic Airways war offensichtlich gescheitert. In einer Kampfansage an Helvetic Airways sollte dann aber unter dem Namen Helvetia Express das gleiche Produkt im Low-Cost-Segment ab Zürich angeboten werden.

Ein neues AOC für die Schweiz

Die Mitbegründer der Helvetia Express (natürlich nicht in finanzieller Hinsicht, schliesslich waren die meisten First Officers und hatten nach der Swissair noch Ausbildungsschulden) bezogen ein Büro im ehemaligen Swissair-Trainings-Center. Mitgebrachte Stühle und eigene PCs waren gerade genug vorhanden, um die Arbeit aufnehmen zu können. Ein eigenes Schweizer AOC musste her, und zu diesem Zweck wurde das Projekt «Flugzeug mit Schweizer Kreuz» gestartet. Jeder Pilot erhielt eine Postholder- oder Deputy-Stelle und musste Assessments beim Luftamt absolvieren. Abenteuerstimmung lag in der Luft. Um den Betrieb jedoch sofort aufnehmen zu können, wurde zunächst das AOC der Germania zur Verfügung gestellt.

Mitte November 2003 fanden bereits die Ground Courses, Computer Based Trainings (CBT) usw. für die Fokker 100 in Berlin-Schönefeld statt. Danach fanden sich die Piloten im französischen Le Bourget im Simulator wieder. Kurz nach dem Jahreswechsel folgten das Flight Safety Training und das Flight Training bei der Germania in Leipzig. Als Pilot muss man eben gerne reisen, ob mit der Eisenbahn, dem eigenen Auto oder einem vorfinanzierten Flugticket. Die nächste Station für die First Officers war München, wo die Linienschulung (LIFUS) für Germania begann. Es folgten Flüge für Germania und gexx ab der bayrischen Metropole. Kurze Zeit später wurde eine Fokker mit Schweizer Besatzungen ab Zürich betrieben. Die Arbeitspläne wurden von den Piloten zu diesem Zeitpunkt selber gestaltet. Zum Monatsende traf man sich in einer gemütlichen Runde und plante ohne Bidding- und Punktewunschsystem den nächsten Einsatzmonat. Zudem mussten die

Air Berlin – 35 Jahre alt

Gegründet wurde Air Berlin Inc. im Juli 1978 durch den US-Amerikaner Kim Lundgren. Nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur deutschen Wiedervereinigung 1990 durften nur Flugzeuge der Siegermächte West-Berlin anfliegen. Sitz der Air Berlin USA war Miami, Florida. Der erste Flug der Fluggesellschaft führte am 28. April 1979 mit einer Boeing 707 von Berlin nach Palma de Mallorca. 1981 wurden die beiden B-707 durch zwei Boeing 737 ersetzt. Air Berlin spezialisierte sich auf Destinationen rund ums Mittelmeer, wobei Palma de Mallorca heute noch das meistangeflogene Ziel der Gesellschaft ist. Nach der deutschen Einheit fiel auch die Lufthoheit der Alliierten. Es wurde ein Zulassungswechsel durch das Deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) notwendig. Im April 1991 wurde die Gesellschaft in die Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs-KG umfirmiert. Aus der kleinen Charterfluggesellschaft entstand in den folgenden 25 Jahren die zweitgrösste Fluggesellschaft Deutschlands. Seit 1999 ist Air Berlin IATA-Mitglied und trat 2010 der Allianz Oneworld bei. Seit 2011 beteiligt sich die Ethiad an der Air Berlin. Zurzeit werden innerhalb der Air-Berlin-Gruppe rund 145 Flugzeuge operiert und 8500 Mitarbeiter beschäftigt.

Schweizer First Officers praktisch über Nacht den Sitz im Cockpit wechseln und fanden sich schnell in einer neuen, ungewohnten Rolle wieder. Selbststudium war angesagt. Der gut gefüllte Swissair-/Crossair-Rucksack half dabei, kleinere und grössere Hürden meisterlich zu nehmen.

Zwei Männer werden «Freunde»

Die beiden Geschäftsführer Hinrich Bischoff von Germania und Joachim Hunold von Air Berlin waren zu diesem Zeitpunkt nicht wirklich Freunde. Zu ehrgeizig waren beide im Airline-Geschäft tätig. Auch persönlich hätten der gewiefte Taktiker und Flugzeughändler Bischoff und der charismatische Hunold unterschiedlicher nicht sein können. Erstgenannter zurückgezogen und öffentlichkeitsscheu lebend, Letzterer kommunikativ und gerne im Rampenlicht stehend. Im Jahr 2004 merkten die umtriebigen Geschäftsmänner jedoch, dass sie unternehmerisch gesehen aus demselben Holz geschnitzt waren und dass im Low-Cost-Geschäft ein Kampf auf Biegen und Brechen nicht zum Erfolg führen konnte. Sie beschlossen eine Kooperation, im Zuge derer sie eine Gebietsaufteilung vornahmen, speziell im innerdeutschen Markt. So gingen viele Strecken innerhalb Deutschlands an Germania, auf der anderen Seite erhielt Air Berlin als weitere Destination Zürich zugesprochen. Air Berlin beteiligte sich in der Folge an Helvetia Express. Innerhalb einer Woche stellte die IT-Abteilung der heute zweitgrössten deutschen Fluggesellschaft Computer und Büroeinrichtung zur Verfügung. Gerade drei Wochen später entschloss sich das Berliner Flugunternehmen jedoch, das Projekt «hexx» nicht weiter zu verfolgen

und zog das Büromaterial aus Zürich wieder ab. Der Fokker der Germania, die ab Zürich nun für Air Berlin flog, drohte ein Grounding, und Air Berlin entschied sich zur Übernahme der Kabinenbesatzung. Im Zuge des Wachstums von Air Berlin wurde offensichtlich jede Gelegenheit am Schopfe gepackt, passendes Personal zu rekrutieren. Was hiess dies aber für die Piloten? Sie fragten beim Flugbetrieb in Berlin nach, was jetzt mit ihnen geschehen sollte. Scheinbar erstaunt über diese Nachfrage – schliesslich war man der Meinung, die Helvetia Express werde weiterbestehen – zeigte Air Berlin auch Interesse an der Cockpit-Besatzung.

Der erste Airbus für Air Berlin

Die Entscheidung für eine «Zwei-Flotten-Strategie» war zu diesem Zeitpunkt in Berlin bereits gefallen. Künftig sollten nicht nur Boeings 737, sondern auch Airbusse 319/320/321 für Air Berlin fliegen. Die oben erwähnte Gebietsaufteilung, die vermeintlich fast den Genickbruch für die Cockpit-Besatzungen bedeutete, erwies sich zum Schluss als Glücksfall. So wurde ein weiterer wichtiger Entscheid in der deutschen Bundeshauptstadt gefällt. Der erste Airbus sollte in Zürich stationiert werden, denn die konsequent qualitativ hochstehende Arbeitsweise der Schweizer Kollegen wurde in Berlin früh erkannt.

Doch bevor für Air Berlin gearbeitet werden konnte, mussten zuerst Interviews abgehalten werden. Diesmal mit dem Flugbetriebsleiter der Air Berlin im Hotel Allegra in Kloten. Nach einem erneuten «Last Flight» im März 2005 auf der Fokker 100 wurde umgeschult. Für einige Piloten war es eine Rückschulung (Renewal) auf die A320. Andere mussten einen vollen Umschulungskurs absolvieren. Diese Schulungen wurden in Berlin-Tegel, am Sitz der Air Berlin, und im Lufthansa Flight Training Center in Berlin-Schönefeld durchgeführt. Die weiteren Stationen waren: Erfahrungsflüge bei Niki Luftfahrt in Wien sowie Company Intro bei Iberworld in Madrid und Palma de Mallorca. Anfang Mai 2005 wurden sodann ein Operator Proficiency Check (OPC) und die Linieneinführung bei Iberworld in Spanien durchgeführt. Alles war sehr abenteuerlich. Man wusste selten, was am nächsten Tag auf dem Programm stehen würde. Es gab auch keine Zeit, darüber nachzudenken, ob diese vielen Wechsel sinnvoll seien oder nicht. Man



Iberworld A320 EC-HZU.

kämpfte ums «Überleben». Drei mögliche Arbeitsorte standen zur Debatte: Fernost, die Emirate oder Zürich – unser eigentliches Zuhause. Wofür hätten Sie sich entschieden?

Ein Hauch Spanien in der Schweiz

Warum aber kam Iberworld aus Spanien im ganzen Aufbau der Air Berlin Switzerland überhaupt vor? Iberworld stellte der Air Berlin in einem sogenannten Dry-Lease-Verfahren den ersten Airbus 320 (EC-HZU) zur Verfügung. Um dieses Flugzeug mit spanischer Immatrikulation betreiben zu können, mussten das Training und die Checks unter spanischer Aufsicht stattfinden. Mit spanischen SOPs (Standard Operation Procedures), Germania Badge und einer zusammengewürfelten Uniform wurde Mitte Mai 2005 der erste Air-Berlin-Flug mit einem Airbus 320 ausgeführt. Sechs Schweizer Captains und vier First Officers waren für den Flugbetrieb ab Zürich verantwortlich. Jeden Abend musste

Joachim Hunold, geboren am 5. September 1949 in Düsseldorf. Nach dem Abitur studierte er zehn Jahre Jura, allerdings ohne den Studiengang abzuschliessen. Nach eigenen Angaben arbeitete Hunold zu dieser Zeit als Roadie für Marius Müller-Westernhagen. Ab 1978 arbeitete er zunächst als Gepäckkader, danach als stellvertretender Stationsleiter bei der norwegischen Fluggesellschaft Braathens am Düsseldorfer Flughafen. 1982 wechselte er in die Verkaufsabteilung der LTU und verliess diese nach fünf weiteren Jahren als Marketing- und Vertriebsdirektor der gesamten LTU-Gruppe. Im Jahr 1991 gründete er die Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs-KG und übernahm damit die amerikanische Air Berlin Inc.. Zunächst leitete Hunold das Unternehmen als geschäftsführender Gesellschafter. Ab dem 1. Januar 2006 bis August 2011 war er CEO der Air Berlin PLC.

Dr. Hinrich Bischoff, geboren am 19. März 1936 in Erfurt, gestorben am 11. November 2005, war eine schillernde Figur. Nach absolvierter Lehre als Gross- und Aussenhandelskaufmann bestand er auch das Abitur, das er an einem Abendgymnasium nachgeholt hatte. Danach studierte er Jura und promovierte im gleichen Bereich. Er war Mitbegründer und erster Geschäftsführer der Charterfluglinie Hapag-Lloyd, engagierte sich aber auch als Rechtsanwalt, Kunstsachverständiger, Kunstsammler und Mäzen. Gerüchte um Bischoff besagen, dass auch schon mal ein Flugzeug verkauft wurde, um rasch an Bargeld zu kommen. Dieses Geld wurde sogleich in den Kauf eines Ölgemäldes investiert.

1986 gründete Dr. Bischoff die Germania Fluggesellschaft. Er übernahm die marode Kölner SAT Fluggesellschaft (Special Air Transport) für eine D-Mark, die zuvor ein türkischer Unternehmer aufgebaut hatte. Den Betrieb startete die Germania mit drei von LTU erworbenen Maschinen vom Typ Sud Aviation Caravelle, die bereits bei SAT im Einsatz gewesen waren. 2005 zählte die Firma 577 Mitarbeiter und 44 Flugzeuge der Typen Boeing 737 und Fokker 100.

das Flugpersonal in Madrid den Arbeitseinsatz für den nächsten Tag erfragen. Am Morgen wurde Düsseldorf bedient und die Nachmittag-Crew flog nach Palma de Mallorca (PMI). Fast jede zweite Nacht wurde im Hotel in PMI verbracht. Gerüchten zufolge roch es im Cockpit der Iberworld-Maschine zu dieser Zeit meistens nach Oliven und Knoblauch. Im Zuge der häufigen Aufenthalte in Palma bekamen die Schweizer Piloten ausgiebig Gelegenheit, die spanische Kultur kennenzulernen. So wurde vor Ort oft «Finefood» eingekauft und danach natürlich auch verzehrt. Ob es das offizielle Crew-Essen war?

Air Berlin Switzerland

Die Integration in die Air Berlin schritt voran und endete mit der Übernahme der ersten A320 mit deutscher Immatrikulation. Bald fand die erste Weihnachtsfeier in Berlin statt, wo die Schweizer Kollegen Eindrücke der deutschen Mentalität sammeln konnten. Die Zusammengehörigkeit war Air Berlin zu diesem Zeitpunkt sehr wichtig.

Zu Beginn des Jahres 2006 beschloss Joachim Hunold, weitere Flugzeuge zu erwerben. Gekauft waren die Flugzeuge schnell, vier A319 aus Beständen einer im Konkurs geendeten US-Fluggesellschaft. Personal zu rekrutieren war eine andere Sache. Ein zusätzliches Flugzeug war für Zürich vorgesehen, um die «Flotte» auf zwei Maschinen aufzustocken. Der Stations-Captain wurde beauftragt, innerhalb von Tagen das erforderliche Cockpit-Personal zu suchen. Nur wenige Piloten mit Airbus-Rating waren zu diesem Zeitpunkt verfügbar. Die Schweizer Kandidaten wurden in den Golfstaaten, Italien und England gefunden. Zwischenzeitlich hatte es die ehemaligen Swissair-, Crossair- und Air Engadina-Piloten überall hin verschlagen. Die Selektion wiederum fand im Simulatorzentrum in Berlin-Schönefeld statt. Dort waren die Instruktoressen Tag und Nacht im Einsatz und übernahmen diese Aufgabe noch zusätzlich zu den unaufhörlich laufenden Schulungen. Ab März 2006 kam dann der zweite Airbus in Zürich zum Einsatz. Die Strecken wurden aufgestockt, und das Flugpersonal wurde vermehrt auch in Deutschland eingesetzt. Der Crew-Austausch war einfach, da alle Crew Members unter demselben AOC operierten. Zürich wurde die 15. Station der Air Berlin.

Legendär waren die Frühjahrs- und Weihnachtsmeetings, zunächst nach Berufsgruppen getrennt (Cockpit, Kabine und Bodenpersonal), mit anschliessenden Feiern in grosser Runde. Die ganze Station Zürich wurde eingeladen und für zwei Tage durch andere Kollegen ersetzt. Durch diese Feiern hatte man Anschluss an die Verwaltung in Berlin und die vielen Stationen im Netzwerk der Air Berlin. Alle Führungskräfte waren stets vertreten. Wir waren eine kleine Familie. Air Berlin bot zu dieser Zeit vielen Schweizern die Gelegenheit, wieder in der Heimat zu arbeiten. Der ehemalige CEO Joachim Hunold, stets nur Achim genannt, hat hierzu einen wesentlichen Teil beigetragen.

Wie zu Beginn erwähnt, kann der anschliessende Übergang der Station Zürich in das AOC der Belair/Air Berlin in der «Rundschau»-Ausgabe 3/2013 nachgelesen werden. ●



Ein Buch voller
Erlebnisse und Bilder
vom Aviatikfotografen
und Helimechaniker
Peter Aegerter

Abenteuer Helikopter

192 Seiten Inhalt mit fesselndem Text und traumhaften Bildern - 93 ganzseitige und viele weitere bisher unveröffentlichte Bilder zeigen Peter Aegerter's Einsätze rund um die Helikopter, seine Begegnungen mit Menschen und immer wieder seinen Blick in die Natur. Ein herrlicher Bildband mit vielen Geschichten und Anekdoten. Im Format 297 x 210 mm, 192 Seiten, auf edlem Kunstdruckpapier gedruckt, mit kartoniertem und laminiertem Umschlag. Das Buch ist speziell leinengebunden und liegt geöffnet vollkommen flach. Das Buch erscheint am 1. Dezember 2013.

Bestellen Sie bequem unter
www.cockpit.aero/abenteuerhelikopter
oder per Mail an
publikationen@jordibelp.ch.

VERLAG **Cockpit**
Jordi AG – das Medienhaus



On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Vor zwei Jahren beschlossen einige flugbegeisterte Piloten, eine **Antonov 2** in der Westschweiz zu betreiben. Bei der Suche nach einer geeigneten Maschine wurden sie schliesslich in Polen fündig. Bevor die 1972 gebaute AN-2 in die Schweiz überflogen werden konnte, wurde sie in Warschau einer Totalrevision unterzogen. Um den Oldtimer in der Schweiz betreiben zu können, gründeten die Piloten den Verein «**Antonov Suisse Romande - ASR**». Die Antonov verbleibt im polnischen Luftfahrtregister, allerdings unter der neuen Kennung SP-ASR, was gleichzeitig dem Kürzel des Vereins entspricht.



Die Antonov AN-2 ist jetzt in Prangins-La Côte stationiert.

Anfang Oktober konnte **Skywork** die Betriebseinstellung kurzfristig abwenden. Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Berner Airline diskutierten bereits über einen geordneten Rückzug des Unternehmens. Im Vordergrund stand eine vorläufige Stilllegung der gesamten Flotte nach Beendigung der diesjährigen Herbstferien-Saison. Die letzten Monate waren kritisch, und es wurde darüber diskutiert, den Betrieb einzustellen, den Mitarbeitern zu kündigen und einen Sozialplan auszuarbeiten. Einen Konkurs der Airline wollte man unter allen Umständen vermeiden.

Der **Flughafen Bern-Belp** hat beim BAZL die Plangenehmigung für GPS-gestützte Anflüge eingereicht. Der Vorteil GPS-gestützter Anflüge ist die flexiblere Routenwahl vor der Piste. Nach einer Vorstudie zur Machbarkeit hat der Flughafen Bern nun das definitive Bewilligungsgesuch eingereicht. Darin wird aufgezeigt, wie mit satellitengestützter Navigation und neuen Anflugrouten lärmsensible Gebiete wie die Stadt Bern oder Muri entlastet werden können. Damit wird auch eine bessere Verteilung der Anflüge auf die Pisten 14 und 32 erreicht. Die Alpar AG rechnet je nach Verfahrensdauer mit der Umsetzung der GPS-gestützten Anflüge mit einem Termin zwischen Ende 2014 und Anfang 2015. Der **Flugplatz Buochs**, zivil genutzte «Sleeping Base» der Luftwaffe und Heimat der Stanser Flugzeugwerke Pilatus plant, ebenso die Einführung eines GNSS-Anflugs (Global Navigation Satellite System). Damit soll es möglich werden, bei schlechtem Wetter oder Hochnebellagen Test- und Werksflüge mit den Pilatus-Flugzeugen durchführen zu können. Auch in Sion gibt es Testflüge für GNSS-Anflüge, die durch

eine A320 der Air Berlin geflogen wurden. Bisher erfolgten die ILS-Landeanflüge mit einem Anflugwinkel von steilen sechs Grad, für den viele Passagierflugzeuge gar nicht zugelassen sind. Anders der GNSS-Approach, der noch einen Gleitwinkel von 3,6 Grad vorsieht und ganz oben im Tal beginnt.

Jet Aviation Basel unterzeichnete einen Vertrag für die Fertigstellung und Ausrüstung einer **Airbus A340-600**. Der Vertrag sieht den Einbau eines Ess- und Wohnbereichs sowie von zwei Schlafzimmern mit Suiten und angrenzenden Badezimmern vor. Ausserdem werden noch Büros und offizielle Räume für Meetings eingerichtet. Die Arbeiten sollen im ersten Quartal 2014 beginnen und mehrere Monate in Anspruch nehmen. Es ist noch unklar, um welches Flugzeug es sich handelt. Denkbar ist allerdings, dass es die ehemalige VP-CCC sein wird, die sich schon länger am EuroAirport befindet und eigentlich für die saudische SAAD-Group zum Executive Jet ausgerüstet werden sollte.

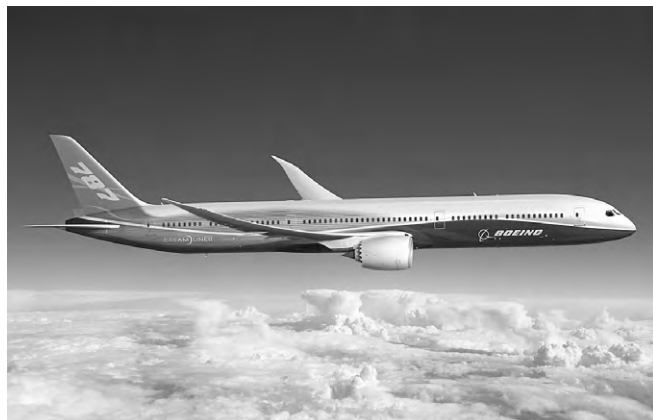


Die B-747 von Cargolux bei der Landung in Dübendorf.

Solar Impulse HB-SIA ist wieder zurück in der Schweiz. Der Heimflug erfolgte in einer Boeing 747-400F von **Cargolux**, die auf dem Flugplatz Dübendorf gelandet ist. Die Ankunft der B-747 bedeutete das offizielle Ende der «Across America Mission», aber auch der Betriebsfähigkeit der HB-SIA. Das Flugzeug wurde nach knapp 500 Flugstunden flugbereit zurückgebracht. Die HB-SIA wird zwar flugtauglich bleiben, künftig soll jedoch ihr kleinerer Bruder HB-SIB, der sich im Bau befindet, ins Rampenlicht rücken.

World News...

Boeing gab den Startschuss für die verlängerte **B-787-10** und konnte gleich mit mehr als hundert «Commitments» auftrumpfen. **United Airlines** zeichnete für 20 B-787-10, und **British Airways** ist mit zwölf B-787-10 dabei. Die Leasinggesellschaft **GECAS** bestellte zehn B-787-10, und Konkurrent **AirLeaseCorp** entschied sich gleich für 20 B-787-10. Schon vorher hatte **Singapore Airlines** als Launch Customer ihre Entscheidung für 30 B-787-10 bekanntgegeben. Der Erstflug ist für 2017 geplant, die Lieferungen beginnen 2018. Der gestreckte Rumpf ist für 300 bis 330 Passagiere ausgelegt, gegenüber den 250 bis 290 bei der B-787-9. Es hat lange gedauert, bis sich diese Erkenntnis gegen die nach ständig mehr Range trommelnden Golf-Airlines durchgesetzt hat. Boeing preist die B-787-8 für «neue Routen», die B-787-9 für «lange Routen» und die B-787-10 jetzt für «High-density-Routen» an.



Die neue B-787-10 ist elf Meter länger als die bekannte B-787-8.

Airbus is suspending its sharklet retrofit programme for A320s which do not have the reinforced wing developed to support the modified wing tips. As standard, all in-production A320s feature a newly strengthened wing giving customers the option of having sharklets fitted on the assembly line or via a simple swap of the wing-fence during routine maintenance. Airbus has also been examining a possible programme to retrofit older A320s, but this would have required extensive changes to the wing and longer downtime, and Airbus COO said that this retrofit plan has been «paused».

Greater range led **Lufthansa** to select the **Airbus 350-900** over the Boeing 787-10, but higher capacity enabled Boeing's **B-777-9X** to win out over the A350-1000. Lufthansa also insists that rejection of the B-787 had nothing to do with the technical issues which led to the type's grounding earlier this year. The order, which comprises 34 B-777-9X and 25 A350-900s, is Lufthansa's largest ever by list-price value, totalling 14 billion Euros. The agreements with Airbus and Boeing comprise 59 firm orders, but options and purchase rights bring the total to 119 aircraft. Delivery of Lufthansa's first B-777-9X is scheduled for 2020. While the carrier expects to be the type's first operator, early delivery slots could be given to other airlines to iron out potential teething issues. The airline's first A350 is to join its fleet in 2016, while deliveries for all firmly ordered aircraft, including the B-777-9X, are to be completed in 2025. The A350-900s will be primarily used as an A340-300 replacement, while the B-777-9X is earmarked as a successor to the B-747. Both new types will be configured in two- and three-class passenger cabin layout.

United Airlines conducted the maiden test flight of Boeing 737-800 fitted with the Aviation Partners **Sci-**



The new split scimitar winglet concept.

mitar winglet. The Scimitar design is expected to reduce fuel burn by two per cents. Certification is due in early 2014. The new split scimitar winglets with which United Airlines is retrofitting its Boeing 737-800 and 737-900ER fleets look similar to the winglets which feature on the new Boeing 737 MAX family. United estimates each set of split scimitar winglets will reduce the fuel burn by two per cents of any Boeing 737NG on which they are installed. Once the split scimitar winglets are installed, United expects the winglet technologies installed on its B-737NG, B-757, and B-767-300ER fleets to save it more than 200 million US-dollars per year in jet fuel costs.

Un avion de la compagnie aérienne **Saudi Arabian Airlines** a été retardé de plusieurs heures après qu'un des passagers se soit étonné qu'une des hôtesses de l'appareil ne soit pas accompagnée par un gardien masculin et a finalement demandé que toutes les femmes non accompagnées à bord quittent l'appareil, comme il est d'usage dans le pays. L'Airbus A321, qui devait effectuer la liaison entre l'aéroport de Jeddah (Arabie Saoudite) et l'aéroport de Damman (Arabie Saoudite) était au roulage alors qu'une des hôtesses du bord faisait les démonstrations de sécurité, quand un des passagers s'est brusquement levé et a demandé à cette hôtesse où se trouvait l'homme qui devait obligatoirement l'accompagner, une femme en Arabie Saoudite ne devant pas voyager seule mais être accompagnée par un mari, un père ou un membre de la famille de sexe masculin. Comme il n'obtenait pas de réponse, il a demandé à ce que le vol soit retardé, le temps que toutes les femmes non accompagnées quittent l'appareil. Les pilotes sont revenus aux parkings et ont appelé la sécurité de l'aéroport afin que le passager et son fils qui l'accompagnait soit sortis de l'appareil. L'incident a occasionné deux heures de retard mais pose également le problème du respect des lois saoudiennes qui veut, effectivement, qu'une femme ne puisse voyager seule dans le royaume. Le Roi Abdullah a annoncé des réformes à ce sujet depuis de nombreuses années mais elles n'entreront en vigueur que dans de nombreuses autres années.

Crash News...

French investigating authority BEA (Bureau d'Enquêtes d'Analyses) has found that an **Air France Airbus 319** crew has been preparing for a descent to runway 29 at Tunis but was then offered the straight-in approach to runway 19. This change shortened the approach by 20 miles but also meant the aircraft was far above the three degrees glideslope. While 33 miles from the threshold, the aircraft was still above flight level 200, traveling at 276 knots. It descended at 5000 ft/min, chasing the glideslope. However the aircraft slowed and reduced its descent, failing to close the gap by the time the captain disengaged the autopilot, with the aircraft still at 10 000 feet only 14 nautical miles out. The aircraft passed through the glideslope 2.8 miles from the threshold, still flying at 220 kts and descending at 2200 feet per minute. It continued to descend to 398 feet above ground, triggering sink-rate warnings and a «pull up» order, before the crew finally applied the go-around procedure.

Short News...

Singapore Airlines (SIA) bestellte weitere 30 A350XWB-900. Ausserdem wurden noch 20 Optionen

genommen, die auch für die A350-1000 gültig sind. Total sind es jetzt 90 (70+20) A350 für SIA.

Kurz vor dem Besuch des chinesischen Ministerpräsidenten in Berlin gab **Air China** in einer Börsenmitteilung einen Auftrag über 100 weitere **Airbus 320** bekannt. Es handelt sich um 60 Flieger für Air China selbst sowie 40 für die Tochter Shenzhen Airlines.

Ein unerwarteter Vorvertrag wurde mit der **Doric Lease Corp** bekanntgegeben, die 20 **A380** zur Lieferung zwischen 2016 und 2021 kaufen möchte. Doric ist in London ansässig, wird aber in erster Linie von Deutschen gesteuert. Man hat bereits 18 A380 von Singapore Airlines sowie Emirates gekauft und über Fondsmodelle an institutionelle sowie private Anleger weiterverhökert.

EasyJet entschied sich für den **A320neo** und kündigte eine Order über 100 Maschinen an. Dazu kommen Kaufrechte für weitere 100. Schon in Mai hatte Airbus eine kleine Aufstockung um drei A320neo von easyJet verbucht (total jetzt 283 A320neo plus 100 A320neo). Nach aktueller Planung sind 85 Flugzeuge als Ersatz für die A319 vorgesehen, die anderen zur Expansion. Die neuen A320 sollen für 192 Passagiere eingerichtet werden, also noch zwei Sitzreihen mehr als heute. Es sind neue Evakuierungs-Nachweise erforderlich, um das zu zertifizieren.

Air France KLM unterzeichnete ihren schon im letzten Jahr angekündigten Auftrag über 25 **A350XWB-900** (plus 25 Optionen). Lange hatte es Unstimmigkeiten mit Rolls-Royce als Triebwerkslieferanten gegeben. Obwohl es den A350 ausschliesslich mit RR-Motoren gibt, wurde der Auftrag für den Antrieb jetzt noch nicht festgelegt.

Die **IAG-Gruppe**, Muttergesellschaft von British Airways und Iberia, schloss einen Vorvertrag über bis zu 220 Airbus **A320** für Vueling, BA und Iberia ab.

Die **TUI-Gruppe** bleibt Boeing treu und kündigte die Bestellung von 40 Boeing **737MAX-8** sowie 20 **B-737MAX-9** an. Sie sind für TUI Fly (Deutschland), Thomson Airways (UK), TUI Fly Nordic (Schweden), Jetairfly (Belgien) sowie Arkefly (Niederland) vorgesehen.

WestJet aus Kanada unterschrieb einen Letter of Intent über 65 B-737MAX. Neben 40 MAX-8 sollen es auch 25 MAX-7 werden, womit WestJet neben Southwest erst der zweite Kunde für diese Version ist.

Embraer gab die Weiterentwicklung der E-Jet-Familie mit Getriebefan-Triebwerken PW1700G beziehungsweise PW1900G bekannt. Als Erstes sollen die **E190-E2** für 97 bis 114 Passagiere ab 2018 zur Auslieferung gelangen. Es folgt die nochmals gestreckte **E195-E2** für 118 bis 144 Passagiere. Als Letztes ist die **E175-E2** für 80 bis 90 Fluggäste vorgesehen. Konkret ist Skywest Airlines (USA) der Launch Customer für 100 E175-E2 (plus 100 Optionen), die für Einsätze als **United Express** gedacht sind. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 60 Jahren

Wie schon nach dem Ersten Weltkrieg, übernahmen die Siegermächte auch nach dem Zweiten Weltkrieg die Lufthoheit und untersagten den Luftverkehr. Nichtsdestotrotz arbeiteten eifrige Lufthanseaten schon seit Kriegsende im Geheimen an einem Wiederaufbau ihres Unternehmens. Dies gelang Anfang der 1950er Jahre – auch mit alliierterm Segen.

Am 6. Januar 1953, 27 Jahre nach der Gründung der Vorkriegs-Lufthansa, wurde die Vorläuferin der neuen Deutschen Lufthansa, die LUFTAG, gegründet. Die Bestellung einer ersten L-1049LG Super Constellation folgte im August, die Ausbildung von Piloten, Flugbegleitern und Bodenpersonal ab November. Am 20. Dezember 1953 entschieden die Alliierten, eine definitive Erlaubnis für die Gründung der neuen Lufthansa zu erteilen. Knapp ein Jahr später, im Dezember 1954, umfasste der Personalbestand schon 600 Mitarbeiter, und am 1. März 1955, nur zehn Jahre nach Kriegsende, nahm die Lufthansa ihren Flugbetrieb wieder auf, zunächst mit Convair CV 340 auf Inlandflügen.



Lufthansa Convair CV 340 in Kloten.

... vor 50 Jahren

Ende der 1950er Jahre entwickelte William P. Lear ein zweistrahliges Geschäftsreise-Flugzeug. Zur Produktion und Vermarktung seines Entwurfs gründete er in der Schweiz die Swiss American Aviation Corporation (SAAC). Lears Geschäftsreise-Flugzeug sollte den Namen SAAC-23 bekommen. Da er in den USA bessere Marktchancen für seine Entwicklung sah, verlegte Lear den Unternehmenssitz 1962 nach Wichita, Kansas. Dort begann im Februar der Zusammenbau des nun Learjet genannten Flugzeugs. Lear war schon immer begeistert vom schweizerischen Jagdflugzeug P16. Der Bundesrat allerdings entschied, die P16 nicht zu beschaffen. Der enttäuschte Dr. Hans Stüder, Chefkonstrukteur der FFA, wechselte zu SAAC. Er begann den zivilen Rumpf zu konstruieren. Die Flügel stammten beinahe unverändert vom geplanten schweizerischen Kampfflugzeug FFA P-16 der Flugzeugwerke Altenrhein.

Der erste Prototyp flog am 7. Oktober 1963. Gut ein Jahr später, am 13. Oktober 1964, wurde die erste Serienmaschine ausgeliefert, ein Learjet 23. Das Modell fand guten

Kundenanklang und wurde weiterentwickelt. 1966 entstand das Modell Learjet 24. Dieses Modell wurde unter den Bedingungen einer Verkehrsmaschine zugelassen, ein Novum für ein Geschäftsreise-Flugzeug. Bereits am 27. November 1968 wurde die 200. Maschine ausgeliefert.

William P. Lear verliess das Unternehmen 1969. Er verstarb am 14. Mai 1978 in Reno, Nevada.



FFA P16 und Learjet 23.

... vor 40 Jahren

Die Martin Marietta X-24B wurde Ende der 1960er Jahre von USAF und NASA im Rahmen des «Lifting Body»-Programms entwickelt. Dabei handelte es sich um ein bemanntes Experimentalflugzeug in einer Reihe von tragflächenlosen Testflugzeugen. Mit diesen sollte gezeigt werden, dass tragflächen- und antriebslose Flugzeuge sicher gesteuert und gezielt gelandet werden können. Die Erkenntnisse wurden später bei der Entwicklung des Space Shuttle der NASA verwertet. Das Programm der Martin Marietta X-24B wurde nach den Erfahrungen mit der X-24A entwickelt. Die auffälligsten Unterschiede waren ein spitzer Bug sowie das zurückgesetzte Cockpit und das modifizierte Leitwerk. Die X-24B unterschied sich vom Vorgängermodell ferner dadurch, dass sie einen deltaförmigen Rumpf hatte, der zweimal so viel tragende Fläche bot. Die Gleiteigenschaften wurden dadurch wesentlich verbessert, und somit auch die Steuerbarkeit. Das Triebwerk wurde dagegen beibehalten. Die X-24B hatte ihren Erstflug am 15. November 1973. Das Versuchsflugzeug wurde mit einer Trägermaschine vom Typ Boeing B-52 Stratofortress auf ihre Einsatzhöhe von 13 960 Metern gebracht und dann ausgeklinkt. Nach Zündung der Rake-



X24B mit Testpilot Bill Dana.

tentriebwerke beschleunigte die Maschine und stieg bis über 20 000 Meter. Die Landung erfolgte im Gleitflug.

... vor 20 Jahren

Am 13. November 1993 stürzte eine McDonnell Douglas MD-82 der China Northern Airlines im Anflug auf den Flughafen von Urumqi vor Beendigung des Liniensflugs CJ6901 aus Peking ab. Zusammen mit China Eastern Airlines war China Northern Airlines einer der beiden MD-80-Nutzer in der Volksrepublik China. An Bord befanden sich 102 Insassen, darunter zehn Crew-Mitglieder. Zum Zeitpunkt des Unglücks herrschten suboptimale Bedingungen mit einer Sichtweite von 1000 Metern.



Autopiloten-Interface der MD-80.

Die Cockpit-Besatzung bereitete die Landung auf die Piste 25 vor. Vier Meilen vor der Landung schaltete sich der Autopilot aus. Wenig später schaltete ein Besatzungsmitglied den Autopiloten wieder ein, um ihn dem Instrumentenlandesystem (ILS) folgen zu lassen. Irrtümlicherweise wurde aber der Vertical-Speed-Modus aktiviert. Diese Option fordert den Autopiloten dazu auf, die gegenwärtige Sinkrate beizubehalten. Diese betrug zum Zeitpunkt der Aktivierung 800 Fuss pro Minute. Eine Sinkrate von 700 Fuss wäre aber normal gewesen. Folglich sank die MD-82 immer mehr unter den vorgeschriebenen Gleitweg und geriet zu niedrig.

Dies fiel der Besatzung offenbar nicht auf, und der Fokus wurde auf die Landung gelegt. Diverse akustische Warnungen wurden von der Besatzung missachtet. Es folgte eine weitere und letzte Warnung: «Pull up! Pull up!». Der First Officer konnte die Warnung nicht interpretieren. In diesem Moment streifte die MD-82 rund 1,5 Kilometer vor der Landebahn eine Hochspannungsleitung. Als Folge setzte der Airliner sehr unsanft vor der Landebahn auf freiem Feld auf und zerbrach. Zwölf Insassen kamen ums Leben.

... vor 10 Jahren

Das Ende der Concorde nahte mit dem Absturz vom 25. Juli 2000: Beim Start in Paris-Charles de Gaulle wurde ein Reifen einer Concorde der Air France vermutlich von einem auf der Startbahn liegenden Metallteil zerfetzt, das vom Triebwerk einer kurz vorher gestarteten DC-10 der Continental Airlines abgefallen war. Hochgeschleuderte Gummiteile der explodierenden Reifen durchtrennten ein stromfüh-



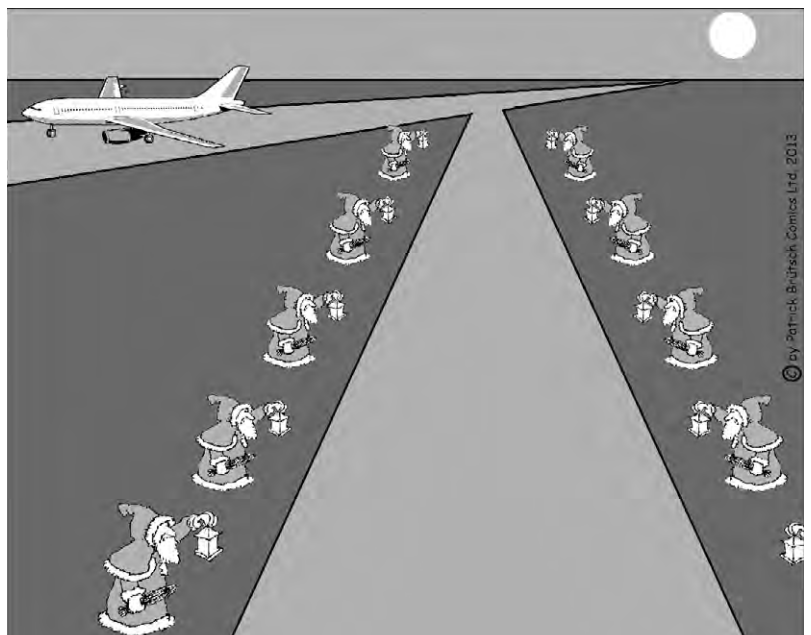
rendes Kabel des linken Hauptfahrwerks, bevor sie mit unvorstellbarer Wucht auf die Unterseite der linken Tragfläche aufschlugen, die daraufhin leckschlug. Der dadurch auslaufende Treibstoff entzündete sich in der Folge an dem erwähnten Kabel und setzte die linke Tragfläche in Vollbrand.

Rund eine Minute nach dem Start stürzte die Maschine auf ein Hotel in Gonesse bei Paris. Alle 109 Menschen an Bord und vier Bewohner des Hotels kamen ums Leben.

Air France stellte daraufhin den Flugbetrieb der Concorde ein, die britische Flugaufsicht entzog der Concorde die Flugtauglichkeits-Bescheinigung, die sie erst nach zahlreichen Konstruktionsänderungen wieder erlangt hatte. Insbesondere entwickelten die Briten eine Verstärkung der Tanks aus eingelegten Matten, bestehend aus Kevlar, während der französische Hersteller Michelin einen stabileren Reifen entwarf. Durch die Veränderungen, die rund 100 Millionen Euro gekostet haben sollen, wurde die Concorde schwerer, was ihren ohnehin unwirtschaftlichen Einsatz noch teurer werden liess.

Am 7. November 2001 wurde der Linienbetrieb zwischen Paris beziehungsweise London und New York wieder aufgenommen. Aufgrund ausbleibender Passagiere und neuer Sicherheitsmängel erklärten Air France und British Airways am 10. April 2003 jedoch, dass der Linienflugbetrieb mit der Concorde im Laufe des Jahres 2003 eingestellt werde. Der letzte Flug einer Air-France-Concorde fand am 24. Juni 2003 statt, British Airways beendete die Concorde-Flüge am 24. Oktober 2003. Der allerletzte Concorde-Flug fand am 26. November 2003 unter der Leitung von Chefpilot Mike Bannister von London-Heathrow ins Museum nach Filton statt.

... in einigen Tagen



«Zur Erheiterung der Besatzungen und der Fluggäste hat die Flughafen AG auch dieses Jahr keinerlei Kosten gescheut.»

Shooter's Corner

Schärfe als Gestaltungsmittel



Ein scharfes Bild ist noch lange kein gutes Bild. Schärfe ist vielmehr ein Gestaltungsmittel erster Wahl, um den Blick des Bildbetrachters auf das Hauptmotiv zu lenken. In dieser Folge betrachten wir deshalb, was Schärfe in der Fotografie bedeutet und wie wir sie für wirkungsvollere Bilder einsetzen können.

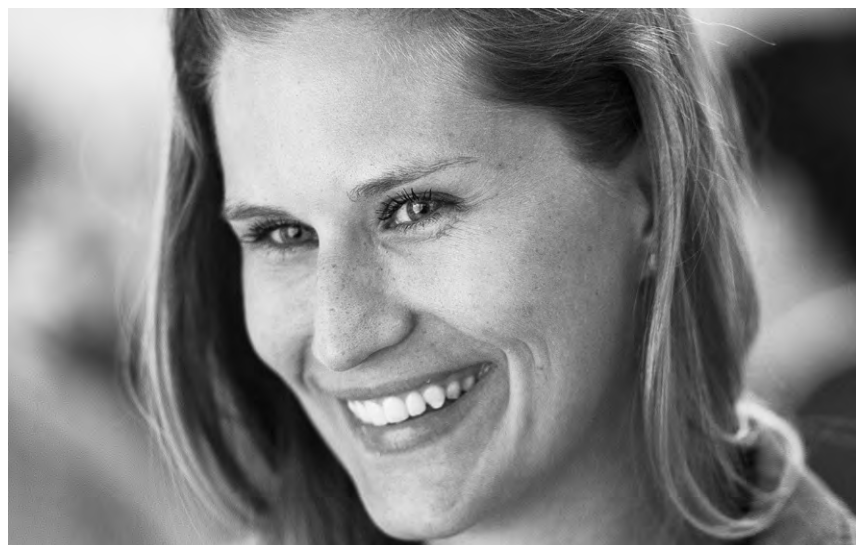
Text: Dominique Wirz

In der Fotografie unterscheidet man verschiedene Arten von Schärfe: Die objektive Schärfe ergibt sich aufgrund der optisch-physikalischen Komponenten des Bildes, also beispielsweise der Scharfstellung, der Güte des Objektivs oder des Sensors. Dagegen hängt die subjektive Schärfe vor allem vom Bildkontrast ab. So wirkt ein Bild schärfer bei hartem, flachen Streiflicht, deutlichen Schatten, komplementären Farben oder einfach guter Sicht nach einem Gewitter. Dann kennen wir natürlich noch die Schärfentiefe, die sich, ausgehend von der Fokussier-Ebene des Motivs, rund zwei Drittel nach hinten und ein Drittel nach vorne ausdehnt. Wie gross dieser Bereich bei einer bestimmten Blende ist, konnte man bei alten Objektiven noch auf einer Schärfentiefe-Skala ablesen. Heute können wir die Schärfentiefe direkt auf dem Display beurteilen – bei guten Kameras auch vor der Aufnahme im Sucher mittels Abblendtaste –, oder wir berechnen sie mit einer der zahlreichen verfügbaren Gratis-Apps auf dem Smartphone (Stichwort: DOF – Depth Of Field).

Tipps gegen das Verwackeln

Um ein objektiv scharfes Bild zu erhalten, gilt es zunächst, «Verwacklung» zu vermeiden. Denn sie ist die häufigste Ursache von ungewollt unscharfen Fotos bei Handaufnahmen. Folgende Tipps verhelfen zu scharfen Bildern:

- Wählen Sie eine möglichst kurze Verschlusszeit. Was nützt ein bisschen mehr Schärfentiefe, wenn wegen der längeren Verschlusszeit das Bild verwackelt wird?



Porträt, fotografiert mit Teleobjektiv (180 mm) und offener Blende (2.8). Die Schärfentiefe ist so gering, dass das hintere, linke Auge bereits unscharf ist und der an sich unruhige Hintergrund wohlthuend zerfliesst.

Nächste Fotokurse

Die Schärfe als Bildgestaltungsmittel ist so elementar in der Fotografie, dass sie in allen Kursen thematisiert und geübt wird. Profitieren Sie von unserem Know-how!

- **Reisefotografie:** Sa, 15. Februar 2014, Winterthur
- **Bildgestaltung:** So, 16. Februar 2014, Winterthur
- **Tierfotografie:** Sa, 8. März 2014, Zoo Zürich

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

Als Faustregel können wir uns merken, dass die Belichtungszeit mindestens dem Kehrwert der Brennweite entsprechen sollte. Bei einem 200-mm-Teleobjektiv müssen wir also eine 1/200 Sekunde oder mehr belichten, damit das Foto scharf wird.

- Je kleiner der Kamerasensor, desto geringer sind auch die realen Brennweiten und somit auch die Verwacklungsgefahr.
- Bei besseren Objektiven können Sie dank Anti-Schüttel-Mechanismus (z.B. Nikon VR: Vibration Reduction, Canon IS: Image Stabilizer) auch zwei Lichtwerte langsamer belichten (also 1/50 Sekunde), sofern Sie die Kamera ruhig halten und sich das Objekt nicht bewegt.
- Achten Sie auf die richtige Kamerahaltung und einen sicheren Stand. Ziehen Sie die Kamera mit beiden Händen fest ans Gesicht, stellen Sie ein Bein leicht nach vorne und drücken Sie die Oberarme an den Körper.

Nutzen Sie ausserdem jede Möglichkeit des Aufstützens oder Anlehns, aber nicht an vibrierende Autos, Flugzeugscheiben oder Fahnenstangen.

- Auch die Auslösetechnik spielt eine Rolle: Druckpunkt erfüllen – Atem anhalten – weich und doch zügig durchdrücken.
- Bei längeren Brennweiten und/oder langen Belichtungszeiten empfiehlt sich der Einsatz eines Stativs mit Selbstbeziehungsweise Fernauslöser. Dabei sollten bei Spiegelreflexkameras aber Zeiten zwischen 1/30 und 1/4 Sekunde gemieden werden. Bei diesen Zeiten entstehen Vibrationen durch das Hochklappen des Spiegels und durch das Ablaufen des Verschlusses. Wenn Sie also keine Spiegelvorauslöse-Funktion an der Kamera haben, wählen Sie lieber längere Zeiten.

Selektive Schärfe

Schärfe ist ein wichtiges Gestaltungsmittel. Das Scharfe ist das von uns Aus-



Schärfentiefe beeinflussen

Damit Sie die Schärfentiefe immer im Griff haben, empfehle ich Ihnen, standardmässig mit der Halbautomatik «Blendenpriorität» (A oder Av) zu fotografieren. Neben der Wahl der Blende beeinflussen aber auch noch weitere Faktoren die Schärfentiefe markant. So erzeugen Brennweiten im Telebereich von Natur aus eine geringere Schärfentiefe als jene im Weitwinkelbereich. Teleobjektive eignen sich also perfekt dazu, Motive vor einem unscharfen Hintergrund abzuheben, wogegen man Weitwinkel wählen sollte, wenn man alles von vorne bis hinten scharf haben möchte.

Auch unsere Ausrüstung spielt eine Rolle: Mit grossen Kamerasensoren (Halb- oder Vollformat) können wir wesentlich mehr kreative Unschärfe erzeugen als mit Kompaktkameras oder gar Smartphones! Und Objektive mit grosser Anfangsöffnung (grösster Blende) bieten ebenfalls mehr Spielraum, sind aber meist teurer und schwerer als die kompakten Allround-

Zoom-Objektive – oft aber auch besser. Aber für ernsthafte Fotografen sind sie trotzdem eine Überlegung wert. Vor allem die Normalobjektive (50 mm) mit ihren riesigen Anfangsöffnungen (1.4 oder 1.8) sind erstaunlich günstig zu haben und eignen sich zudem für Aufnahmen in Situationen mit wenig Licht.

Eine weitere Tatsache hilft, Unschärfe zu erzeugen. Je näher Sie fokussieren, desto geringer wird die Schärfentiefe und desto unschärfer wird deshalb auch der Hintergrund. Vielleicht haben Sie das schon selbst erfahren, als Sie eine Blume in Nahaufnahme porträtieren wollten.

Und schliesslich noch folgender Tipp: Schärfe lenkt nicht nur die Aufmerksamkeit. Durch den Kontrast zwischen scharf und unscharf entsteht auch ein Eindruck räumlicher Tiefe. Also ein weiterer Trick, mit dem wir etwas Räumlichkeit in unsere zweidimensionalen Bilder zaubern können. ●

Die Hände im Vordergrund gewinnen an Bedeutung durch deren Schärfe im Vergleich zum Hintergrund. Trotzdem bleibt erkennbar, von wem die kleinere Hand stammt.

gewählte – und das ist umso deutlicher zu spüren, je stärker es mit dem Unschärfen, dem eben nicht Ausgewählten, kontrastiert. Scharf ist immer bestimmt – meint einen bestimmten Standort sowohl in Zeit als auch Raum. Unschärfes wirkt dagegen immer allgemein. Das kennen wir aus unserer Erfahrung. Unser Auge kann auch nur immer das Objekt scharf wahrnehmen, das es betrachtet. Den Effekt der selektiven Schärfe können wir bewusst einsetzen, um die Aufmerksamkeit des Betrachters gezielt auf ein Bildelement zu lenken beziehungsweise um unerwünschte Bilddetails unkenntlich zu machen.

Fotografisch setzen wir das um, indem wir eine geringe Schärfentiefe (= offene Blende) wählen. Ein bildwichtiges Detail erscheint dann gestochen scharf vor einem – infolge starken Aufblendens – völlig unscharf zerfliessenden Hintergrund. Aufnahmen, die eine solche «springende Schärfe» enthalten, sind meist viel interessanter als mit geschlossener Blende geschossene Bilder, die vom Vorder- bis zum Hintergrund durchgehend scharf erscheinen. Auch Vordergrunddetails, etwa ein Durchblick, können sich durchaus unscharf vom völlig scharfen Hintergrund abheben. Gelegentlich ist es durchaus günstig, Motivpartien, die man verschwinden lassen möchte, mit unscharfen Vordergrundteilen zu überdecken. Und denken Sie auch immer daran, dass weites Aufblenden – noch dazu in Verbindung mit einer längeren Brennweite – ein ideales Mittel ist, einen zu stark strukturierten und damit das Hauptmotiv störenden Hintergrund in wolkiges Nichts zerfliessen zu lassen (Makro, Porträt).



Die selektive Schärfe lenkt die Aufmerksamkeit auf die Braut, ohne den Bezug zum Bräutigam im unscharfen Hintergrund auszublenden.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Roger Perreten 20.11.1942 – 3.9.2013
Captain MD-11, pensioniert am 30.11.1997

Heinrich Büchi 23.10.1928 – 11.9.2013
Captain DC-10, pensioniert am 31.10.1986

Heinz Thut 10.6.1932 – 2.11.2013
Captain DC-10, pensioniert am 30.6.1987

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

16.12. – 20.12.2013

27.1. – 31.1.2014

24.2. – 28.2.2014

Diverses

17.12.2013 AEROPERS-Weihnachts-Event

Pensionierten-Stamm

17.12.2013

28.1.2014

25.2.2014

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

Datum: jeweils am letzten Dienstag im Monat.

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: 17. Dezember 2013, 21. Januar 2014 und 18. Februar 2014



Porsche intensiv.

Der Macan kommt.

5 Türen. 5 Sitze. Allrad. Ein Sportwagen, gebaut für ein intensives Leben voller Erlebnishunger und Nervenkitzel. Damit der Alltag weniger alltäglich wird – sondern deutlich sportlicher. Mehr über den neuen Macan erfahren Sie unter:

www.porsche.ch/macan



PORSCHE

Porsche Zentrum Winterthur

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

P.P.

8302 Kloten

Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

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

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Spezial-Rabatt 50%!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

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

privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.



privaLex® wirkt umfassend.

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

Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

privaLex® trägt die anfallenden

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

Meine Anmeldung.

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

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

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

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

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

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

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

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

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

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

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

The President's Voice

Ein Investment in den Schutz der Arbeitsplätze

Ueli Steck wurde jüngst in einem Interview gefragt, was er empfinde, wenn er auf dem Gipfel eines Achttausenders stehe. «Anspannung!», seine kurze Antwort, denn erst im Basislager sei die Expedition zu Ende. Auch die IPG und die AEROPERS haben Ende Oktober ein schwierig zu erklimmendes Ziel erreicht, nämlich eine Absichtserklärung mit der Swiss, dass zukünftig beide Pilotenkorps unter gleichen Verträgen in einem gemeinsamen Korps fliegen werden. Wir sind aber noch nicht am Ende unseres Marsches, das Basislager ist noch nicht erreicht. Auf dem Weg dorthin stehen Informationsveranstaltungen und die Abstimmung auf dem Programm. Die Verbandsmitglieder werden an einem Urnengang am Anfang des nächsten Jahres über die Annahme des Vertrags befinden. Diesen Marsch müssen wir zusammen absolvieren, da und dort noch Vorurteile aus dem Weg räumen und unsere Ansichten abgleichen.

Die Frage nach dem «Warum?»

Die Swiss meldet gute Zahlen, und die meisten Konjunkturbarometer zeigen nach oben. Da fragt sich der einzelne Arbeitnehmer zu Recht, warum es in einem gültigen Arbeitsvertrag Anpassungen braucht, die auf den ersten Blick zu Ungunsten der Piloten ausfallen. Als Vorstand der Pilotenvereinigung sind wir verpflichtet, unseren Blick weiter in die Zukunft zu richten und mit einer Strategie zu reagieren, die dem Leitbild der AEROPERS entspricht. «Die AEROPERS sorgt für das langfristige Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz» – ein Leitsatz, dem sich unser Pilotenverband verpflichtet. Klarer könnte der Auftrag nicht formuliert sein, die Verantwortung des Vorstands gegenüber den Mitgliedern nicht deutlicher aufgezeigt werden. Der Vorstand hat dies sehr ernst genommen und die Argumente vorsichtig gegeneinander abgewogen.

Der Schnellzug fährt ab

Die Swiss hat einen Schnellzug in Gang gesetzt, der nicht mehr zu stoppen ist. Wir sind weder in der Lage, die Destination noch die Geschwindigkeit zu bestimmen. Wir können uns einzig und alleine entscheiden, ob wir mitfahren wollen oder nicht. Dafür braucht es einen Fahrschein, und dieser Fahrschein heisst «Projekt X». Wir müssen diesen Fahrschein zusammen mit unseren Kolleginnen und Kollegen der IPG lösen, denn



nur so bestimmen wir die Transportbedingungen mit. Um den Preis dieses Billetts haben wir lange und hart verhandelt. Doch wir bezahlen nicht nur, wir erhalten auch einiges dafür. Das «Projekt X» ist ein wichtiges und nachhaltiges Investment in die Stabilität. Stabilität, die wir in Zukunft sicherlich brauchen werden und die unsere Arbeitsplätze auf die nächsten Jahre hinaus sichert. Der neue Vertrag, sofern er von den Mitgliedern angenommen wird, würde frühestens im Jahr 2018 auslaufen.

2016 – ein entscheidendes Jahr

2016 wird ein wichtiges Jahr für die AEROPERS, aber auch für die Swiss. Neue Flotten stossen zu unserer Firma und werden die Pilotenkorps an ihre Belastungsgrenze bringen. Nicht auszudenken, wenn mitten in diesem Trubel ein neuer GAV ausgehandelt werden müsste. Dass unser Arbeitgeber in diesem intensiven Jahr nichts unversucht lassen würde, um die neuen Flugzeuge in die Luft zu bringen, versteht sich von selber. So ganz nebenbei erwähnt: Der bestehende GAV11 bietet einige Möglichkeiten, die neuen Arbeitsplätze an den Mitgliedern der AEROPERS vorbeizulenken. Und genau an dieser Stelle zeigt der neue Vertrag seine Stärken. Im Unterwanderungsschutz werden gefährliche Löcher gestopft, und ein Wachstum im Kurzstreckenbereich über einen möglichen Swiss-Ableger wird weiter eingeschränkt. Mit dem neuen Vertrag kann die AEROPERS die grosse Unruhe, die zweifellos eintreffen wird, massiv dämpfen, wenn nicht sogar ganz einschränken.

SPORDEC

Der Vorstand hat auf den fundamentalen Umbau, in dem sich unsere Firma befindet und der sie in näherer Zukunft noch weiter beschäftigen wird, so reagiert, wie es sich für professionelle Piloten gehört: Mit einem sauberen SPORDEC, das wir im Vorstand immer und immer wieder von Neuem durchgeführt haben. Optionen wurden kreiert und auf Risiken überprüft, was nicht selten zu heissen Köpfen und auch zu schlaflosen Nächten führte. Dieses SPORDEC muss jedes Mitglied nun persönlich durchführen. Nur wer sich mögliche Szenarien vorstellt und Optionen generiert, kann auch zukunftsgerichtet entscheiden. Damit dieses SPORDEC auch seriös durchgeführt werden kann, braucht es Informationen und einen Austausch mit Kolleginnen und Kollegen. Es ist meiner Ansicht nach die Pflicht aller Mitglieder, denen die berufliche Zukunft und die der AEROPERS am Herzen liegt, eine der kommenden Informationsveranstaltungen zu besuchen.

Ich wünsche Euch allen eine schöne Adventszeit und einen guten Rutsch ins Jahr 2014!

Captain Markus Grob, Präsident

Editorial

«Von Piloten für Piloten» – das ist der Leitsatz des Redaktionsteams und gleichzeitig Ansporn für unsere Arbeit. Wir wollen Hintergrundinformationen liefern, den Blick hinter die Kulissen wagen und Menschen zu Wort kommen lassen. So versuchen wir, eine Mischung aus spannenden Geschichten und interessanten Fakten zu finden, die eine unterhaltsame Lektüre verspricht.

Zunächst ein Blick in die nahe Zukunft: An verschiedenen Flugplätzen werden wir auf «A-CDM implementation» oder «collaborative decision making (CDM) on trial. See GEN part ADR chapter 6» aufmerksam gemacht. Im erwähnten Abschnitt sehen wir uns zunächst einer Tabelle mit 44 zum Teil neuen Abkürzungen gegenüber, die alle möglichen Richtzeiten beim Turnaround-Prozess bestimmen. Gaby Plüss bringt uns einige dieser Begriffe näher und erklärt, was hinter dem Projekt steckt. Eurocontrol verspricht sich einen «smoother flow of traffic». Alle Beteiligten sollen besser informiert sein und ein realistischeres Lagebild von Handling-Abläufen und dem Verkehrsfluss bekommen. Zudem sollen Störungen früher erkannt und antizipiert werden. Gerade im bevorstehenden Winter wird das System seine Tauglichkeit beweisen können. Für uns heisst es bei Schneetreiben deshalb neu: «General de-icing with extended slot tolerance window».

Der Winter beeinflusst natürlich nicht nur unsere Arbeit. Auch die Fluglotsen bekommen die kalte Jahreszeit mit all ihren Facetten zu spüren. Gaby Plüss gewährt uns in ihrer Kolumne «Go-ahead» einen Blick hinter die Kulissen, «wenn Hold-over Time und Runway Reports fester Bestandteil des Tagesgeschäfts werden».

Schnee und Eis können den Flugbetrieb erheblich stören oder gar lahmlegen. Die Vorhersage der Wetterbedingungen ist unter diesen Umständen besonders wichtig. Janos Fazekas hat sich mit Stefan Vonlanthen von Meteo Schweiz unterhalten, um zu erfahren, woher die Wetterprognosen kommen und wie präzise sie sind. Gerade im komplizierten Alpenraum seien die Profis vor Ort weder durch allgemeine Rechenmodelle noch überregionale Prognosezentren zu ersetzen, so Vonlanthen im Interview.

Clemens Kopetz machte in der letzten «Rundschau»-Ausgabe auf das Sozialdumping bei Leihpiloten aufmerksam. Jetzt nimmt er die erfolgreiche Ryanair unter die Lupe. Deren aggressives Geschäftsmodell gerät in letzter Zeit aber von mehreren Seiten unter Druck. Nicht nur die Subventionen an Flughäfen, sondern auch das undurchsichtige Ticketsystem werden von Behörden kritisiert – ganz abgesehen von den Arbeitsbedingungen der Besatzungen. «Es

erstaunt, dass es Ryanair überhaupt noch gelingt, genug Personal zu finden», so Kopetz.

Die Krise im europäischen Raum lässt Piloten auf der Suche nach Arbeit solche Bedingungen akzeptieren. In weiten Teilen der Welt sieht die Lage ganz anders aus. US-Gesellschaften sind bereits von Personalmangel betroffen und beklagen zu wenige geeignete Kandidaten. Wie im Bericht «Qualifizierte Piloten werden rar» zu lesen ist, musste auch Swiss Aviation Training 2013 einen Ausbildungskurs wegen Schülermangels streichen.

Diejenigen, die es bis ins Swiss-Cockpit geschafft haben, werden seit Jahren von einem starken Verband betreut. Über die aktuellen Themen im Ressort Mitgliederbetreuung klärt uns Patrick Bovens auf. Und über Mitglieder gibt es immer wieder etwas zu berichten: Zum Beispiel, wenn sich zwei auf tun, um an Weltmeisterschaften teilzunehmen – viel Vergnügen!

Zum Schluss heisse ich Janos Fazekas als Redaktionsmitglied ganz herzlich im Team willkommen. Er ist für die «Rundschau» eine Bereicherung und wird den Horizont unserer Berichterstattung weiter öffnen – von Piloten für Piloten.

So wünsche ich nun eine unterhaltsame Lesezeit!

Jürg Ledermann

«Go-ahead» – Winter Operation in ZRH

Schneefall, De-icing, gesperrte Pisten: der Winter beeinflusst nicht nur die Arbeit der Piloten. Auch bei den Lotsen macht sich die kalte Jahreszeit mit all ihren Facetten bemerkbar. Ein Blick hinter die Kulissen der ATC, wenn Hold-over Time und Runway Reports fester Bestandteil des Tagesgeschäfts sind.

Text: Gaby Plüss

Während ich vor meiner Tastatur sitze, regnet es draussen in Strömen. Eine Kaltfront zieht über uns hinweg, die Anzeige des Thermometers fällt, und in den Gestellen der Grossverteiler warten Raclette und Fondue an bester Lage auf hungrige Kundschaft. Höchste Zeit also, dass auch wir uns ein wenig mit dem Thema Winter befassen.

Winter bedeutet für die ATC vor allem Schnee und De-icing. Nebel gehört zwar eigentlich auch dazu. Da Nebel aber speziell am Flughafen Zürich ein fast ganzjähriger Gast ist, beschränke ich mich in diesem Artikel auf Schnee und De-icing.

Neuer De-icing-Status

Winter Operation heisst, dass es diverse zusätzliche Vorschriften zu studieren und zu beachten gibt. Das gilt für Lotsen genauso wie für Piloten. Beim Studium des diesjährigen Winter Operation Guides ist dem einen oder anderen Piloten vermutlich aufgefallen, dass es auf diesen Winter hin bei den verschiedenen De-icing-Stufen in Zürich eine Änderung gegeben hat. «De-icing on request» und «General De-icing» existieren immer noch. «CHAMAN» jedoch wurde durch ein Verfahren, das sich «General De-icing with extended Slot Tolerance Window» nennt, ersetzt. Der Grund dafür ist das sogenannte Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), das am 19. August 2013 eingeführt wurde. Dank dieses automatisierten Datenaustausches ist das Network Manager Operations Centre (NMOC) in Brüssel (ehemals CFMU) jederzeit über den aktuellen Status aller geplanten Abflüge informiert. Die Details zu A-CDM finden sich in einem separaten Beitrag in dieser «Rundschau»-Ausgabe.

De-icing on request

De-icing on request ist grundsätzlich während der gesamten Winter-Operations-Phase vom 15. Oktober bis zum 30. April verfügbar. Für uns beinhal-

tet dieser Status keinerlei spezielle Verfahren. Slots sind einzuhalten. Falls nötig, beantragen wir in einzelnen Fällen bei NMOC eine Slot Extension.

General De-icing

Bis anhin war die Aktivierung von General De-icing von der entstandenen Verspätung abhängig und führte jeweils zu einer Erhöhung der Standard Taxi Time. Diese Erhöhung erlaubte es uns, die Slots auch unter erschwerteren Bedingungen einzuhalten. Ab diesem Winter gilt neu, dass General De-icing aktiviert wird, sobald mehr als die Hälfte aller Maschinen ein De-icing benötigt. Der Grund für diese Regelung steht ebenfalls im direkten Zusammenhang mit A-CDM. Gemäss AIP muss ein Pilot seinen Request für das De-icing bis spätestens 15 Minuten vor EOBT abgeben. Der Datenaustausch mit NMOC beginnt aber einiges früher. Mit der Aktivierung von General De-icing wird das De-icing für jeden Flug automatisch eingeplant und mittels Departure Planning Information (DPI) nach Brüssel kommuniziert. Verlangt der Pilot bis 15 Minuten vor EOBT kein De-icing, so wird dieses wieder aus der Planung entfernt, was eine Slot-Verbesserung bewirken kann.

Auch bei General De-icing sind die Slots einzuhalten. Beim Wechsel von De-icing on request zu General De-icing bereitet uns das Einhalten dieser Vorschrift jedoch oftmals ein wenig Mühe. Müssten wir in dieser Übergangsphase jede Slot Extension einzeln koordinieren, könnte das relativ schnell zu einem Stau auf dem Tarmac führen. Um dies zu verhindern, können wir bei NMOC für einen zu definierenden Zeitraum eine generelle Slot Extension beantragen. Intern nennen wir diese Phase «clean up the tarmac». Sobald General De-icing aktiviert ist, lassen wir das auf dem ATIS ausstrahlen.

General De-icing with extended Slot Tolerance Window

CHAMAN war sowohl für die Piloten wie auch für die ATC ein relativ einfaches Verfahren. Slots wurden zwar auch in der höchsten Eskalationsstufe vergeben, mussten aber nur in den seltensten Fällen wirklich eingehalten werden. Da NMOC dank A-CDM auch unter widrigsten Umständen jederzeit über die Situation der Abflüge informiert ist, müssen wir die Slots neu in jedem Fall einhalten. Um in extremen Situationen aber trotzdem über einen gewissen Spielraum zu verfügen, können wir in Absprache mit unseren lokalen Partnern das Slot-Fenster für einen definierten Zeitraum bei NMOC erweitern lassen. Das Slot-Fenster kann dabei beliebig bis auf maximal plus/minus 30 Minuten der Calculated Take-off Time (CTOT) erhöht werden. Ziel ist es, eine Erweiterung gemäss aktuellem Bedarf zu beantragen, der abhängig von der

Situation zu definieren ist. Allerdings kann NMOC diesen Antrag auch ablehnen. Kommt die höchste Eskalationsstufe zum Einsatz, lassen wir das auf dem ATIS ausstrahlen.

Hold-over Time und GATO

Hold-over Time und GATO-Separationen (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) sind zwei Begriffe, die sich, vor allem wenn es schneit, ziemlich in die Quere kommen können. Die Krux ist für uns dabei, dass wir einen Unterbruch im Anflug 14 erst dann planen können, wenn ein Start 16 das De-icing beendet hat und das Remote De-icing Pad Foxtrott verlässt. Die Zeitspanne, die wir in einem solchen Fall zur Verfügung haben, ist – im Vergleich zum Flugbetrieb ohne De-icing – viel kürzer. Wartezeiten vor der Piste lassen sich deshalb fast nicht vermeiden. Meldet uns ein Pilot einer startbereiten Maschine beispielsweise nun, dass er wegen der Hold-over Time innert zehn Minuten starten müsse, kann das die Approach Crew erheblich unter Druck setzen. Selbstverständlich versuchen wir ein erneutes De-icing für die startbereite Maschine zu verhindern. Das funktioniert allerdings nur, wenn alle Beteiligten flexibel agieren. In derartigen Situationen sind wir nicht zuletzt auch auf das Verständnis der Crews von anfliegenden Maschinen angewiesen, wenn wir ihren Anflug plötzlich noch weiter verzögern müssen. Denn sonst würde es uns häufig nicht mehr gelingen, einen solchen Start unter Einhaltung der GATO-Regeln doch noch zu ermöglichen.

Runway Report

«Runway Report for Runway 28: full length 60 metres wide covered with dry snow up to 150 millimetres, braking action poor, poor, poor». Zugegeben, dieser Runway Report aus dem Jahr 2006, den ich beim Stöbern in unseren Unterlagen gefunden habe, ist nicht die Regel. Eindrücklich ist er aber trotzdem.

Für das Erstellen eines Runway Reports sind die Kollegen der Airport Authority zuständig. Dazu führen sie eine Pistenkontrolle durch, bei der sie die Schneehöhe an verschiedenen Stellen messen. Danach berechnen sie für jedes Pistendrittel einen Durchschnittswert, der dann auf dem Runway Report publiziert wird.

Damit der Runway Report den Weg auf das ATIS findet, muss er zuerst an unser Kommunikationszentrum in Genf übermittelt werden. Deshalb dauert es jeweils einen Moment, bis der Report auf dem ATIS aufgeschaltet ist. Damit wir trotzdem möglichst zeitverzugslos über die neusten Daten verfügen, wird der Report zusätzlich per Fax in den Tower und in den Approach

verschickt. Dadurch können wir den Report so lange am Funk übermitteln, bis er auf dem ATIS ausgestrahlt wird.

Schneeräumung

Die Entscheidung, ob eine Piste vom Schnee geräumt werden muss, wird ebenfalls von den Kollegen der Airport Authority gefällt. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) kann dazu auf rund 125 Personen und 100 Fahrzeuge zurückgreifen. Dabei kommen sowohl Leute und Geräte der FZAG wie auch von Fremdunternehmen zum Einsatz. Je nachdem, ob eine Räumung mit oder ohne Fremdunternehmen geplant wird, dauert es nach Erhalt des Aufgebots zwischen 30 und 90 Minuten, bis die Räumgruppen einsatzbereit sind.

Die Dauer einer Schneeräumung hängt sowohl von der Anzahl Räumgruppen wie auch von der Schneequalität ab. Je nach Schneebeschaffenheit muss die Equipe das Tempo auf der Piste anpassen, um ein sauberes Bild zu bekommen. Steht pro Piste nur eine Räumgruppe im Einsatz, dauert eine Pistensperrung rund eine Stunde. Die Reinigung der Rollwege ist dabei noch nicht eingerechnet. Sind pro Piste zwei Gruppen unterwegs, halbiert sich diese Zeit in etwa.

Nebst Pisten, Rollwegen und Vorfeld müssen auch gewisse Navigationsanlagen vom Schnee befreit werden. Konkret handelt es sich dabei um die Reflexionsflächen der Gleitwegantennen unserer ILS-Anlagen. Schnee auf diesen Reflexionsflächen kann zu einer automatischen Abschaltung der Anlage führen. Haben wir zu viele solcher Abschaltungen zu verzeichnen, kann die Anlage in ihrer Tauglichkeit zurückgestuft werden. Um das zu vermeiden, werden diese Reflexionsflächen, nach präventiver Abschaltung der Anlage, ebenfalls vom Schnee befreit.

Die genaue Statistik zum letzten Winter ist in einem separaten Kasten zu finden. Die FZAG hat mir, nebst vielem anderen, diese Zahlen zur Verfügung gestellt – an dieser Stelle nochmals vielen Dank dafür!

gaby.pluess@swissatca.org

In der vorletzten «Rundschau»-Ausgabe habe ich an dieser Stelle zwei Fragen zum Thema Frequenzentlastung aufgegriffen und darüber informiert, was wir diesbezüglich planen. Diese Planung ist nun abgeschlossen. Per 12. Dezember 2013 werden wir die folgenden Verfahren einführen:

Automatischer Frequenzwechsel nach der Landung

IFR-Landungen auf Piste 14 sollen beim Verlassen der Piste neu ohne Aufforderung des Tower-Lotsen selbstständig zum Apron Controller wechseln.

Eine entsprechende Information wird auch auf dem Arrival ATIS ausgestrahlt werden. Dieses Verfahren kommt einstweilen ausschliesslich für IFR-Landungen auf Piste 14 zur Anwendung. Bei sämtlichen anderen Landungen soll die Frequenz weiterhin erst auf Anweisung des Tower Controllers gewechselt werden.

Silent Handover vom APR-Controller zum TWR-Lotsen

IFR-Abflüge werden vom Apron Controller neu als «stand-by» zum Tower-Lotsen transferiert. Dieser macht dann den ersten Aufruf an die Crew. Dieses Verfahren gilt für sämtliche IFR-Abflüge von allen Pisten, die vom Apron Controller an den Tower-Lotsen übergeben werden. Der Wechsel vom Apron Controller zum Ground Controller erfolgt weiterhin mittels «contact».

Frequenz zum Kreuzen der Piste 28 nach Landung auf Piste 14

Wie in der «Rundschau»-Ausgabe 1/2013 beschrieben, haben wir die Möglichkeit, die Aufgaben des Aerodrome Controllers auf zwei Lotsen aufzuteilen. Wenn wir aufteilen, übernimmt ein Lotse als sogenannter «ADC2» auf der Frequenz 120.225 MHz die Piste 14, während der andere als «ADC1» auf 118.100 MHz die Pisten 28 und 16 betreut. Nach der Landung auf Piste 14 erfolgte die Kreuzung der Piste 28 in dieser Konstellation bis anhin beim «ADC2». Das erforderte jedes Mal eine interne Koordination zwischen den beiden Tower Controllern und bewirkte ab und zu, dass wir die Anfrage zur Kreuzung nicht zeitverzugslos beantworten konnten. Neu werden solche Kreuzungen vom Apron Controller zum «ADC1» transferiert. ●

Qualifizierte Piloten werden rar

Der Pilotenmarkt in den Vereinigten Staaten hat sich schneller erholt als erwartet. US-Airlines klagen bereits über Personalmangel. Bei Swiss Aviation Training musste ein Kurs in der Pilotenausbildung wegen mangelnder Anmeldungen gestrichen werden. Um nicht in die gleiche Lage wie die US-Carrier zu geraten, sind bei der Swiss bessere Rahmenbedingungen und eine solide Langfristplanung nötig.

Text: Jürg Ledermann

Kaum eine Woche im Amt, und schon machte der neue Chef des US-Verkehrsministeriums am 10. Juli dieses Jahres Schlagzeilen: Anthony Foxx kündigte Regelungen der FAA an, die den Luftverkehr in den Vereinigten Staaten nach politischer Manier sicherer machen sollen. «We owe it to the traveling public to have only the most qualified and best trained pilots», so Foxx.

In Zukunft werden nicht nur Captains, sondern auch First Officers im Einsatz auf Passagierflugzeugen die Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) besitzen müssen. Zurzeit sind die meisten First Officers im Besitz der Berufspilotenlizenz (Commercial Pilot Licence, CPL). Wer in den USA eine Pilotenkarriere beginnen will, muss also bald mindestens 1500 Stunden Flugerfahrung mitbringen und die zusätzlich verschärften Bedingungen für das ATPL erfüllen.

Nachwirkungen eines Absturzes

Was auf den ersten Blick bloss nach einer formalen Änderung aussieht, bedeutet eine erhebliche Hürde auf dem Weg in das Cockpit eines Verkehrsflugzeugs. Die 1500 Flugstunden erreichen die jungen First Officers bei der Swiss erst nach rund zwei Jahren intensiver Fliegerei im Kurzstreckeneinsatz auf der A320- oder Avro-Flotte.

Die FAA erlässt diese Regelung wie auch die Verschärfung der Arbeits- und Ruhezeitverordnung als Folge der Untersuchung des Absturzes des Flugs Colgan Air 3407 im Februar 2009. 50 Menschen starben, nachdem die Piloten die Kontrolle über das Flugzeug verloren hatten und es in der Nähe des Flugplatzes Buffalo nach einem Strömungsabriss bei zu tiefer Geschwindigkeit aufschlug. Bei der Untersuchung standen folgende sicherheitsrelevante Themen im Fokus: Überwachung der Instrumente, professionelle Arbeit im Cockpit, Müdigkeit, Training und Aufsicht. Mit der Erhöhung der minimalen

Stundenzahl erhofft sich die FAA bei jungen Besatzungen mehr Erfahrung im Umgang mit schwierigen fliegerischen Situationen. Dadurch solle das Sicherheitsniveau steigen.

Auswirkungen im Arbeitsmarkt

Die neuen Minimalanforderungen an First Officers beeinflussen den Pilotenmarkt direkt. Viele Fluglehrer planen ihren Einsatz bei Flugschulen wie zum Beispiel der Flight Safety in Vero Beach nun so, dass sie nach Erreichen der geforderten Stundenzahl abspringen können. Zudem werben Fluggesellschaften direkter um Militärpiloten, welche die neue Anforderung erfüllen.

Auch die «Los Angeles Times» berichtete im Juli dieses Jahres über die Bewegung im Markt. Einerseits sucht die US Air Force auf breiter Front nach Kampfpiloten, um ihren befürchteten Unterbestand von 200 Piloten in diesem Jahr etwas dämpfen zu können. Verschiedene Umstände, unter anderem das unstete Leben als Fighter Pilot und der vermehrte Einsatz von Drohnen, haben der Attraktivität der Karriere bei der US Air Force zugesetzt. Bei einem Bestand von 3000 Piloten droht im Jahr 2021 ein besorgniserregendes Manko von 700 Flugzeugführern. Um Ausbildungskosten zu sparen, zielt das Angebot auf ehemalige Air-Force-Piloten, die sich noch einmal für neun Jahre verpflichten sollen. Es winkt ein Salär, das monatlich um mehr als 2000 US-Dollar heraufgesetzt wurde. Diese Erhöhung wurde notwendig, weil viele Militärpiloten nach den üblichen elf Dienstjahren zugunsten einer höheren Lebensqualität und eines besseren Verdienstes in die Zivilliegerei gewechselt hatten.

US-Airlines mit Selektionsdruck

Andererseits haben sich auch die grundlegenden Marktverhältnisse für Piloten in den USA geändert. In den Krisenjahren haben sich viele Airlines restrukturiert und kaum noch Flugpersonal angestellt. Die Erholung hat aber schnell eingesetzt, und die meisten der in der Krise freigestellten Piloten sind wieder unter Vertrag. Delta Airlines schreibt bereits wieder 300 Jobs aus. Bei US Airways und American Airlines stehen zudem in den nächsten Jahren viele Pensionierungen an: rund 2000 Piloten werden dann 65 Jahre alt. Um diese Lücken zu stopfen, sind Militärpiloten mit genügend Flugstunden natürlich willkommen.

Bei den US-Regionalfluggesellschaften herrscht angesichts dieser Verhältnisse schlicht Alarmstimmung: An der World Aviation Training Conference and Tradeshow (WATS) im April dieses Jahres in Orlando, Florida, wurde dar-

über diskutiert, ob ein Pilotenmangel bevorstehe. Ein Vertreter der ExpressJet Airlines, die mit über 400 Flugzeugen täglich rund 2200 Flüge durchführt, äusserte sich folgendermassen: «The applicant pool is nil. We are debating whether there is a shortage to come. I'm here to tell you it's here.» Jim Winkley, Vicepresident Flight Operations von American Eagle, bestätigte, dass die Anzahl der Interessierten innert zweier Jahre von 500 auf unter 100 gefallen sei: «The pool of excellent candidates is no longer out there.»

Ein weiterer Grund für den Pilotenmangel ist das stetige Wachstum in der Luftfahrtbranche. Boeing und Airbus analysieren den Markt kontinuierlich und geben jährlich einen Bericht mit Prognosen für die nächsten 20 Jahre heraus. Beide Flugzeughersteller rechnen mit einem konstanten Wachstum von über drei Prozent, mit kleinen Abweichungen je nach Weltregion und Flugzeugsegment.

Boeing geht davon aus, dass die globale Airline-Industrie bis ins Jahr 2032 über 35 000 neue Flugzeuge benötigen wird. Damit sollen 41 Prozent alte und weniger effiziente Maschinen ersetzt werden und die restlichen rund 20 000 Flugzeuge für die Entwicklung des Markts bereitstehen.

Europa und der Pilotenbedarf

Airbus und Boeing prognostizieren in Europa einen Bedarf von 5500 bis 7500 neuen Flugzeugen. Über 70 Prozent davon sollen ihrer Ansicht nach sogenannte Single-aisle-Typen sein. Das Wachstum in Europa soll hauptsächlich im Langstreckenbereich stattfinden, angetrieben von den aufstrebenden asiatischen Märkten.

Um diese ansehnliche Zahl an Flugzeugen bewegen zu können, bedarf es nach Boeings Berechnungen in den nächsten 20 Jahren weltweit annähernd 50000 neu ausgebildeter Piloten. Der grösste Bedarf wächst in Asien mit knapp 20000 neuen Piloten heran. In Europa sollen rund 10000 Arbeitsplätze in Cockpits zu besetzen sein. Da das Wachstum in allen Weltregionen zu verzeichnen ist, wird es nicht mehr so leicht möglich sein, die geeigneten Kandidaten in fremde Länder zu locken.

Experten sind der Meinung, dass das Wachstum und der steigende Bedarf an Piloten in den verschiedenen Regionen unterschiedlich verlaufen werden. Vor allem im asiatisch-pazifischen Raum werden Piloten bei den aufstrebenden und konstant expandierenden Airlines wohl immer eine Arbeitsstelle finden. Zu dieser Gruppe kann man die Turkish Airlines zählen, die kontinuierlich wächst. Sie tut dies sogar so schnell, dass sie bereits jetzt in der unangenehmen Lage ist, im Heimmarkt keine geeigneten Piloten mehr

zu finden. Nun lässt sie bei einer Tochtergesellschaft von Lufthansa Flight Training in Deutschland eilig ausländische Piloten ausbilden.

Viele europäische Airlines stecken dagegen noch in der Konsolidierung, und die Rede ist von einem übersättigten Pilotenmarkt mit den üblichen negativen Auswüchsen. So sind zum Beispiel Air France/KLM oder Iberia immer noch dabei, Kapazitäten anzupassen. Ryanair, easyJet und Norwegian nutzen die Gunst der Stunde und stellen billige Leihpiloten ein. Die Lufthansa verzeichnet schon seit längerer Zeit kein Wachstum mehr und hat in dieser Zeit auch keine Piloten angestellt.

Weniger Schulung trotz Wachstumsplänen

Trotz des momentanen Einstellungsstopps bei der Lufthansa ist man sich bewusst, wie schnell sich die Lage ändern kann. So ist auf der Homepage betreffend die Karriereaussichten zu lesen: «Letztlich kennen wir diese Schwankungen, die recht extrem ausfallen, schon aus den Jahren 2003 und 2005. Und ebenso belegbar ist, dass entgegen aller Szenarien, mit denen in diesen Phasen gerechnet wurde, der Bedarf stets schneller wieder angesprungen ist als zunächst prognostiziert.»

Wie Turkish Airlines verfolgt auch die Swiss Wachstumspläne. Ab 2015 sollen die in die Jahre gekommenen Avro RJ100 durch effizientere Bombardier CSeries-100 ersetzt werden. Da es sich dabei nicht nur um eine reine Umflottung, sondern auch um eine Aufstockung der Flotte handelt, ist mit einem zusätzlichen Bedarf an Piloten zu rechnen. Bei einer Ausbildungsdauer von rund 18 Monaten ist klar, dass mit einem gewissen Vorlauf geplant und ausgebildet werden muss, um die benötigte Anzahl qualifizierter First Officers und Captains rechtzeitig zur Verfügung zu haben.

Um so erstaunlicher ist es, dass bei Swiss Aviation Training (SAT) im Jahr 2013 anstelle der üblichen vier Ausbildungskurse nur deren drei mit total 65 Schülern durchgeführt werden. Die Zahl der positiv selektionierten Kandidaten war schlicht zu klein, um einen vierten Kurs zu belegen.

Wenig Interesse am Beruf

Die Selektionskriterien der SAT sind standardisiert, mit denjenigen der Lufthansa-Pilotenschule zu vergleichen und werden nicht den Bedürfnissen der Flugschule angepasst. Die tiefe Zahl der positiv Selektionierten ist als direktes Resultat eines rückläufigen Trends bei den Anmeldungen zu werten. Seit dem überdurchschnittlichen Jahr 2011 sind die Bewerbungen um

gut 15 Prozent zurückgegangen. Ob dies nun statistisch zu erklären ist oder ob sich ein Trend wie in den USA abzeichnet, ist schwierig zu sagen.

Einige grundlegende Faktoren gibt es allerdings zu erwähnen. Nach wie vor muss ein Airbus-Pilot einen Grossteil der Ausbildung selber bezahlen. Nimmt er zu diesem Zweck bei der Swiss ein Darlehen auf, muss er innerhalb der ersten sechs Berufsjahre monatlich 1000 Franken an Darlehensschulden an den Arbeitgeber zurückzahlen. Bei keiner anderen Berufsausbildung in der Schweiz werden solche hohen Eigenleistungen gefordert.

In Neuseeland war zu beobachten, wie stark ein solches Eintrittsgeld wirken kann. Im Jahr 2011 wurde die Förderung von Piloten neu geregelt, und Flugschüler mussten einen Teil der Ausbildung bezahlen. Darauf schrumpfte der Nachwuchs so stark, dass Air New Zealand ihren Bedarf nicht mehr aus dem Inland decken konnte. Sie beantragte 2013 deshalb, Piloten auf die Skills Shortage List der Einwanderungsbehörde zu setzen, um auch Ausländer anstellen zu können.

Langfristiges Planen

Im Vergleich zu Neuseeland kann die kleine Schweiz für den eigenen Markt nicht genügend Piloten hervorbringen, vor allem angesichts des schnellen Wachstums der Swiss in den letzten Jahren. Schon immer wurden bei Bedarf Piloten direkt angestellt – sei es als Ready Entries oder Direct Entries mit passender Lizenz. Noch nie war die Quote der Schweizer in den Pilotenklassen der SAT allerdings so tief wie im Jahr 2012. Zum ersten Mal sank sie unter die Marke von 40 Prozent.

Die starke einheimische Wirtschaft mit attraktiven Berufskarrieren in weltweit tätigen Firmen hat diesen Trend wohl auch beeinflusst. Wieso einen Beruf mit hohen Einstiegshürden wählen, wenn die Privatwirtschaft bei Job-Messen an den Hochschulen die Studenten mit Geschenken lockt?

Das Jammern der Airline-Manager über die unsichere Zukunft und die sich wiederholenden pessimistischen Prognosen helfen nicht dabei, die Entscheidung zugunsten einer Karriere in dieser einzigartigen Sparte leichten Herzens zu treffen.

Angesichts dieser Verhältnisse wäre die Einsicht wünschenswert, dass dem kurzfristigen Streben nach Rendite eine langfristige Personalplanung voranzustellen ist. Dazu sind auch Rahmenbedingungen nötig, die eine Karriere bei der Swiss im schweizerischen Berufsumfeld wieder als attraktive Variante erscheinen lassen. Das Potenzial an Schweizer Piloten liesse sich mit Sicherheit besser ausschöpfen.

Im Weiteren wäre die Einsicht nötig, dass gerade jetzt der zukünftige Bedarf an Piloten nicht zu unterschätzen ist. Der Markt wird sich auch in der Schweiz wieder ändern, so wie es in den USA nach der schlimmen Krise geschehen ist. ●

Ende Artikel

Airport Collaborative Decision Making

Airport Collaborative Decision Making (oder A-CDM) ist ein Ausdruck, dem sowohl Piloten wie auch Lotsen in Zürich seit einiger Zeit regelmässig begegnen. Was sich wirklich dahinter verbirgt, wissen aber trotzdem viele nur der Spur nach. Ein Versuch, ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen.

Text: Gaby Plüss

EXOT, EXIT, DPI, TOBT, FUM, ELDT, TSAT, VTT, TTOT, EDIT etc. Was sich auf den ersten Blick zum Teil ziemlich exotisch liest, hat seinen Ursprung in einem System, das seit dem 19. August 2013 am Flughafen Zürich in Betrieb ist und beispielsweise zur Folge hat, dass die ATC keine Ready Messages mehr verschickt.

Konzept

A-CDM ist ein Konzept, das Airport Operators, Aircraft Operators, Ground Handling Agents, Air Traffic Control und Network Manager Operations Centre (NMOC, ehemals CFMU) eine effiziente und transparente Zusammenarbeit ermöglichen soll. Das Ziel dabei ist, sowohl die Gesamteffizienz eines Turnaround-Prozesses am Flughafen wie auch das Kapazitätsmanagement En-route zu steigern.

A-CDM wird in zirka 33 europäischen Flughäfen bereits umgesetzt oder befindet sich in Planung. A-CDM wird seitens Airport Council International (ACI) und International Air Transport Association (IATA) unterstützt und soll auf allen europäischen Flughäfen implementiert werden.

A-CDM umfasst sechs Kernelemente, die aufeinander aufbauen und fortfolgend eingeführt werden müssen. Erst nach erfolgreicher Umsetzung aller Elemente darf sich ein Flughafen CDM-Airport nennen. Schauen wir uns diese Elemente ein wenig genauer an.

1. Information Sharing

Das Ziel des Information Sharing ist, mittels einer A-CDM-Plattform (IT-Tool, Schnittstelle) alle involvierten Partner zur rechten Zeit mit aktualisierten Daten zum Turnaround-Prozess zu versorgen.

2. Milestone Approach

Jeder signifikante Zeitpunkt während der Inbound-, Turnaround- und Outbound-Phase widerspiegelt einen sogenannten Milestone. Treten diese Miles-

tones verspätet oder gar nicht ein, hat das Auswirkungen auf die nachfolgenden Milestones und somit auf die involvierten Partner. Durch den Milestone Approach wird sichergestellt, dass alle Partner mittels Information Sharing diese Daten frühzeitig erhalten, damit sie bei Bedarf entsprechend reagieren können.

3. Variable Taxi Time (VTT)

Mit der VTT wird die Standard-Taxi-Zeit (in der Regel ein einziger Wert für alle Pisten und Standplätze) durch variable, dem Airport Layout entsprechende Taxi-Zeiten ersetzt. Dies ermöglicht eine flexiblere und genauere Planung. Die VTT wird sowohl für Inbound- wie auch für Outbound-Flüge berechnet und entspricht der individuellen Taxi-Zeit von der Piste zur Parkposition und umgekehrt. Dabei werden Faktoren wie Flugzeugtyp, Parkposition, Wetterbedingungen, Peak Hours, De-icing etc. einkalkuliert.

4. Collaborative Pre-departure Sequence

«First Come – First Served» wird ersetzt durch «Best Planned – Best Served». Die Flüge werden nicht mehr in der Reihenfolge, in der sie «ready» melden, zur Startpiste geführt, sondern gemäss der bestmöglichen Abflugsequenz. Dabei werden sowohl operationelle Auflagen des Flughafens als auch Restriktionen der Flugsicherung berücksichtigt. In Zürich wird diese Sequenz vom DARTS berechnet.

5. CDM in Adverse Conditions

CDM in Adverse Conditions definiert Abläufe, damit auch bei eingeschränkter Kapazität – wie beispielsweise im Winter bei Schneefall – alle am Turnaround-Prozess beteiligten Partner über möglichst aktuelle Daten verfügen.

6. Collaborative Management of Flight Updates

Innerhalb Europas sind die CDM-Flughäfen via NMOC untereinander verbunden. Der Austausch von Arrival- und Departure-Informationen ermöglicht eine genauere Planungsgrundlage für sämtliche Flüge. Dazu sendet NMOC den Flughäfen aktualisierte Daten über ankommende Flüge, während die Flughäfen NMOC über den aktuellen Status von geplanten Abflügen informieren.

Neue Begriffe

Seit der Einführung von A-CDM begegnen sowohl Lotsen wie auch Piloten in regelmässigen Abständen neuen Begriffen respektive Abkürzungen. Werfen

wir deshalb einen Blick auf die wichtigsten dieser Bezeichnungen (siehe auch Kasten).

Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT war bis anhin als STD respektive ETD bekannt. Die TOBT repräsentiert den Zeitpunkt, zu dem erwartet wird, dass ein Flug «fully ready» für Push-back und/oder Start-up ist. Diese Zeit wird vom Handling Agent oder vom Aircraft Operator gemeldet und kann als eine Art «Zielzeit» gesehen werden, auf die alle Partner hinarbeiten. Sie hat eine zentrale Bedeutung für die weiterführende Planung des Flugs. Basierend auf TOBT und VTT kann ATC (in Zürich mittels DARTS) eine sogenannte Target Take-Off Time und eine Target Start-up Approval Time bestimmen.

Target Take-Off Time (TTOT)/Target Start-Up Approval Time (TSAT)

Beim Berechnen der TTOT werden sowohl lokale Faktoren (wie zum Beispiel Runway-Concept, Demand, De-icing oder VTT) wie auch Restriktionen der Flugsicherung berücksichtigt. Sobald die TTOT bestimmt ist, lässt sich aus ihr die TSAT ableiten. Damit wird diejenige Zeit bestimmt, zu der ein Abflug den Start-up und/oder Push-back erwarten kann. So kann die optimale Abflugsequenz unter Berücksichtigung sämtlicher Restriktionen eingehalten werden. Die TSAT wird 40 Minuten vor TOBT bestimmt und mittels A-CDM-Plattform kommuniziert. Danach wird mit jedem Update der TOBT die TSAT entsprechend angepasst.

Die GATO-Problematik (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) ist zwar auch eine Auflage der ATC in Zürich. Trotzdem wird sie bei der Berechnung der TTOT nicht berücksichtigt. Der Grund dafür ist, dass sich ein Startfenster erst dann planen lässt, wenn ein Abflug schon fast startbereit vor der Piste steht. Das ist jedoch zu kurzfristig, um es in den CDM-Prozess einfließen lassen zu können.

Flight Update Message (FUM)

NMOC sendet den Flughäfen für jeden Inbound-Flug eine FUM. Diese besteht aus der Estimated Landing Time (ELDT). Die erste FUM wird drei Stunden vor ELDT gesendet. Ab einer Veränderung von mehr als fünf Minuten wird die FUM fortlaufend aktualisiert.

Departure Planning Information (DPI)

Die Flughäfen schicken NMOC für jeden Outbound-Flug mehrere DPIs. Diese bestehen je nach Phase aus verschiedenen Zeiten wie zum Beispiel

TOBT, TSAT, VTT oder TTOT. Die erste DPI wird drei Stunden vor EOBT versendet. Sämtliche DPI-Nachrichten werden fortlaufend und gemäss NMOC-Richtlinien aktualisiert.

Die verschickten DPIs sollten möglichst genau sein. Deshalb müssen Abflüge, die den ATIS Departure Runway nicht akzeptieren können, dies dem Delivery zehn bis 30 Minuten vor EOBT melden. Delivery passt dann Departure Runway und SID im System an, damit die DPIs die korrekten Informationen enthalten. Von dieser Regelung ausgenommen sind Abflüge der Gewichtskategorien «Heavy» und «Super».

Dank DPIs ist NMOC jederzeit über den aktuellen Stand eines geplanten Abflugs informiert. Allfällige Slot-Veränderungen erfolgen aufgrund der DPIs automatisiert. Die ATC verschickt deshalb keine Ready Messages mehr.

A-CDM und De-icing

Bis dato war das De-icing ein Faktor, der bei der Sequenzberechnung nicht berücksichtigt wurde. Mit der Einführung von A-CDM muss dieser aber ebenfalls eingeplant werden, da die TTOTs sonst zu ungenau sind. Die De-icing Coordination in Zürich ist deshalb neu mit einem De-icing Tool ausgerüstet worden. Dieses Tool berechnet sämtliche De-icing-Faktoren, die die TTOT dynamisch beeinflussen. Dazu zählen beispielsweise die effektive Verfügbarkeit von De-icing Trucks unter Berücksichtigung der benötigten Tank-Stopps oder die von den Spannweiten abhängige Verfügbarkeit der Lanes in den Remote De-icing Pads.

On-Stand De-icing

Im Falle eines On-Stand De-icings ist das De-icing der letzte Bestandteil des Turnaround-Prozesses. Die TOBT wird, wie bei normalen Bedingungen, auf Abschluss der Handling-Aktivitäten exklusive De-icing gesetzt. Der Flug wird dann gemäss verfügbarer Kapazität der De-Icing Trucks kalkuliert, enteist und meldet sich danach beim Delivery «De-icing completed and ready for start-up». Das De-icing hat auf die folgende Berechnung der TTOT somit keinen weiteren Einfluss mehr.

Remote De-icing

Im Falle von Remote De-icing ist die geplante De-icing-Zeit Bestandteil der VTT. Beim Berechnen der TTOT werden somit nebst der Taxi Out Time auch die benötigte De-icing-Dauer und die verfügbare De-icing-Infrastruktur berücksichtigt. Um die aktuelle Situation und kurzfristige Änderungen in

Betrachtet zu ziehen, werden die involvierten Partner mittels A-CDM-Plattform über die geplanten Start- und Endzeiten des De-icings informiert.

Erste Erfahrungen

Bis jetzt scheint sich A-CDM zu bewähren. Zumindest sind seit der Einführung im August keine grösseren Probleme aufgetaucht. Ob das System auch unter widrigen Umständen funktioniert, wird der vor der Türe stehende Winter zweifelsohne zeigen.

Für Leser, die sich noch genauer über A-CDM informieren wollen, empfiehlt sich ein Besuch auf der Homepage des Flughafens Zürich. Aus dieser Quelle stammen auch die meisten Informationen, die in diesem Artikel zu finden sind. ●

Network Manager Operations Centre (NMOC)

One Single Flow Management System

Together with aircraft operators, airport authorities and air navigation service providers, NMOC manages one single flow management system over Europe.

Network Operations

NMOC aims to support the entire network in:

- ensuring safety
- optimising capacity
- optimising flight efficiency
- minimising environmental impact
- meeting the Single European Sky performance targets.

It also facilitates the CDM process to underpin effective information exchange when the European aviation network might be affected by major ATM disruptions and network crisis situations.

NMOC Key Functions

NMOC primarily carries out the three following operational functions:

- Airspace Data Management
- Flight Plan Processing
- Air Traffic Flow and Capacity Management.

A current Operations Manager is always on duty to manage and supervise these functions and acts as a focal point for crisis management in the European air traffic flow and capacity management arena.

(Quelle: homepage eurocontrol)

Das Modell Ryanair

Ryanair glänzt seit Jahren mit hohen Gewinnen und einer konstant hohen EBIT-Marge. Das Erfolgsprinzip basiert auf vier Strategiepfeilern, die aber ins Schwanken geraten.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Seit Jahren schreibt Ryanair konstante Gewinne im hohen dreistelligen Millionenbetrag und erreicht regelmässig EBIT-Margen von über zehn Prozent. Ein Wert, den nicht einmal Emirates erreicht, von anderen Airlines ganz zu schweigen. Eine Frage, die mir immer wieder gestellt wird, lautet: Wie geht das?

Es ist also an der Zeit, sich das Businessmodell der Firma Ryanair einmal genauer anzusehen. Dieses basiert auf vier Grundpfeilern: Günstige Arbeitskräfte, günstige Flugzeuge, günstige Flughäfen und «günstige» Tickets.

Viele Subventionen

Ryanair verfügt über eines der grössten Streckennetze Europas. 2012 wurden rund 180 Flugplätze angefliegen. Meist sind es kleine Regionalflugplätze, die – bevor Ryanair kam – kaum Verkehr hatten und dringend auf Landtaxen und Passagiergebühren angewiesen sind. Auch die umliegende Region ist über die eingeflogenen Touristen froh und sogar bereit, die Fluggesellschaft finanziell zu fördern. Im Jahr 2010 erhielt Ryanair vom spanischen Staat rund 80 Millionen Euro, damit sie Regionalflugplätze bedient. In Frankreich flossen 2010 rund 8 Millionen Euro an die irische Firma. Das Land Kärnten in Österreich zahlte für jeden beförderten Passagier 20 Euro. Das sind Wettbewerbsvorteile, von denen andere nur träumen können.

Ryanair nutzt diese Situation natürlich aus und droht mit einem sofortigen Abbau von Strecken, sollten die Landtaxen steigen oder die Förderungen reduziert werden.

Inzwischen beschäftigt sich die Europäische Union mit diesen Umständen und lässt durch ihre Wettbewerbsbehörde prüfen, ob es sich hier um einen unlauteren Wettbewerb handelt. Erschwert wird diese Prüfung durch die Tatsache, dass viele Subventionen über ein nur schwer durchschaubares System von Treuhandbüros und Subfirmen der Ryanair abgewickelt werden. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor. Es wird aber vermutet, dass diese Praxis als illegal erklärt wird und Ryanair dadurch einen wichtigen Pfeiler ihrer Strategie verliert.

Günstige Arbeitskräfte

Dass Ryanair auf günstige Arbeitskräfte setzt und dabei das Arbeits- und Sozialrecht bis an seine Grenzen ausdehnt, ist inzwischen bekannt. Sowohl der Grossteil der Cockpit- als auch der Kabinenbesetzungen ist bei Drittfirmen angestellt und wird durch diese an Ryanair nur «weitervermittelt». Ein Blick auf die Arbeitsverträge zeigt, dass diese als reiner Kostenfaktor angesehen werden, den es zu optimieren gilt. Wie das konkret bei den Cockpit-Besetzungen aussieht, habe ich bereits in der letzten Ausgabe der «Rundschau» beschrieben.

Auch den Kabinenbesetzungen ergeht es kaum besser. Quantität statt Qualität ist angesagt, und eine möglichst hohe Fluktuation ist erwünscht. Denn wer lange für die Firma arbeitet, wird zu teuer. Daher werden Kabinenbesetzungen das ganze erste Jahr nur auf Probe angestellt und können innerhalb von wenigen Wochen entlassen werden. Die Uniform sowie das anfallende Training in der Höhe von rund 2000 Pfund pro Jahr muss ebenfalls vom Besatzungsmitglied selbst bezahlt werden.

Sowohl Cockpit- als auch Kabinenpersonal sind nach sogenannten «Zero-Hours»-Verträgen angestellt. Bezahlt wird nur, wenn sich das Flugzeug bewegt. Bei Überbestand und in Jahreszeiten mit schwacher Nachfrage können die Kosten so zulasten der Angestellten optimiert werden. Zudem übernimmt die Firma keine Sozialabgaben der Mitarbeiter, da diese ja eigentlich gar nicht bei ihr angestellt, sondern selbstständig sind. So ist jedes Besatzungsmitglied eigenständig verantwortlich für eine Pensionsvorsorge und Krankenversicherungen.

Um der Firma maximale Flexibilität zu geben, kann jedes Besatzungsmitglied mit einer Vorwarnzeit von nur wenigen Wochen von einer Basis zur anderen versetzt werden. Bei Ablehnung droht ein leerer Dienstplan und somit ein leeres Portemonnaie.

Es erstaunt, dass es Ryanair überhaupt noch gelingt, genug Personal zu finden. Fliegen ist wohl immer noch sexy...

Viele gleiche Flugzeuge

Mit über 300 Flugzeugen verfügt Ryanair über eine der grössten Kurzstreckenflotten weltweit. Beeindruckend ist auch die Zahl der Bestellungen. Erst Anfang 2013 wurde eine Bestellung von 175 neuen Boeing 737-800 unterschrieben. Durch die grosse Stückzahl sinkt einerseits der Preis. Andererseits werden Produktionsslots blockiert, die gegen einen entsprechenden Preis weiterverkauft werden.

Der Grossteil der Bestellungen wird dann schlussendlich auch an Ryanair ausgeliefert und ersetzt dort erst wenige Jahre alte Flugzeuge desselben Typs, die wiederum einen guten Wiederverkaufswert haben. Ein Nebeneffekt dieser hohen Fluktuation sind die niedrigen Maintenance-Kosten, die bei einer jungen Flotte anfallen.

Ist ein Flugzeug erst einmal in Betrieb, wird es aufs Maximum ausgenutzt. Ryanair strebt Bodenzeiten von 25 Minuten an. Bei einer Boeing 737-800 mit 189 Sitzen ist das ein sportliches Unterfangen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Flugzeugreinigung durch die Kabinenbesatzung durchgeführt, werden Passagiere konsequent durch beide Türen ein- und ausgeladen sowie wird jeweils nur ein Frachtraum beladen.

In Jahreszeiten mit weniger starker Nachfrage werden regelmässig Flugzeuge am Boden stehen gelassen. So wurden im Winterflugplan 2011 etwa 80 Flugzeuge temporär abgestellt. Die gleiche Strategie wird auch in Zeiten hoher Fuel-Preise angewendet. 2013 ist Treibstoff mit 45 Prozent der höchste Kostenfaktor. Zwar versucht Ryanair, die Treibstoffkosten über Kurssicherung (Hedging) tief zu halten, ist grossen Preissprüngen wie alle anderen Airlines jedoch auch ausgeliefert. Entwickelt sich eine Route innerhalb einer kurzen Zeit nicht der Erwartung entsprechend, wird diese einfach wieder eingestellt – egal, ob Tickets dafür bereits verkauft waren oder nicht.

Diese Strategie ist nur möglich wegen der niedrigen Erwartung, welche die Passagiere an die Fluglinie haben, und natürlich durch die blockstundenabhängige Bezahlung.

Versteckte Ticketkosten

Ryanair wirbt mit dem Slogan «The Low Fares Airline», und für eine kleine Anzahl Tickets pro Flug gilt dieser Slogan auch tatsächlich. Wie jede andere Airline betreibt auch Ryanair eine dynamische Preisgestaltung. Das heisst, dass die Ticketpreise mit der Nachfrage, dem Datum und anderen Faktoren variieren. Der Grundticketpreis variiert zwischen einem Euro und mehr. Doch auf diesen Grundpreis kommen weitere Kosten:

1. Obligatorische Gebühren:

- Flughafengebühren
- Administrative Spesen (7 Euro)
- Kreditkartengebühr (zwei Prozent des Gesamtbetrags)
- Online Check-in (7 Euro)
- Diverse Abgaben (9 Euro)

2. Fakultative Gebühren:

- Priority Boarding (7 Euro)
- Reservierter Sitzplatz (10 Euro)
- Kleinkinderzuschlag (30 Euro)
- 20 kg pro aufgegebenes Gepäck (35 Euro)

3. Strafgebühren:

- Airport Check-in (70 Euro)
- Missed Departure Fee (110 Euro).

So kostet ein Ticket, das ursprünglich als Ein-Euro-Schnäppchen angepriesen wurde, plötzlich das Hundertfache.

Daneben kann bei einer Buchung über die Homepage – ein Anruf beim Callcenter kostet weitere 20 Euro – eine grosse Anzahl zusätzlicher Services gebucht werden. Diese reichen von Mietautos, Bustickets, Reiseversicherungen und Hotelzimmer bis hin zu Koffern. Allein diese Zusatzleistungen bescherten Ryanair im Jahr Einnahmen von 645 Millionen Euro. Das entspricht etwa 22 Prozent der gesamten Einnahmen.

Schwankende Pfeiler

Anfang November schockte eine Gewinnwarnung die Anleger und sandte die Aktie der Firma Ryanair auf Talfahrt. Man erwarte 2013 nur mehr rund 500 Millionen Euro Gewinn. Was für andere europäische Airlines wie ein Glanzergebnis aussieht, beschert Michael O’Leary, dem CEO der irischen Billigfluglinie, Kopfzerbrechen. Das mag paradox klingen, doch bekommt Ryanair immer mehr Druck von aussen.

Alle vier Pfeiler der Strategie werden inzwischen auf rechtlicher sowie medialer Ebene angegriffen. Die Europäische Union ist hinter den Förderungen bei den Flughäfen her und kritisiert die undurchschaubaren Ticketkosten. Die Regierungen mehrerer Länder sowie die European Cockpit Association (ECA) kritisieren die Arbeitsbedingungen und gehen gegen diese auch vor. Zudem haben sich in der Ryanair Pilot Group (RPG) bereits mehr als die Hälfte der Piloten organisiert.

Das stellt Ryanair auf die Probe, und der Druck wird weiterhin zunehmen. Mehr dazu in der nächsten «Rundschau». ●

«Am Schluss steht der Mensch dahinter»

Unser Arbeitstag beginnt üblicherweise mit der Flugplanung im Briefing-Raum. Dafür stellen uns die Damen und Herren im Meteo Office gleich nebenan die notwendigen Wetterunterlagen zur Verfügung. Stefan Vonlanthen von Meteo Schweiz gibt uns im folgenden Interview einen Einblick ins Meteo Office und erklärt die Abläufe und Arbeitsbereiche.

Interview: Janos Fazekas

«Rundschau»: Wie ist das Met Office im Allgemeinen organisiert?

Stefan Vonlanthen: Meteo Schweiz als nationaler Wetter- und Klimadienst betreibt das Met Office auf den Flughäfen Zürich und Genf. Im Met Office laufen unter anderem Daten von Bodenmessstationen, Wetterradars und Satelliten ein. Diese Daten dienen zur Wetterüberwachung sowie zur Erstellung von Prognosen, Warnungen und Klima-Analysen. Im Met Office gibt es zwei Arbeitsbereiche: Einerseits gibt es meteorologische Berater beziehungsweise Beobachter und andererseits Prognostiker, die über ein abgeschlossenes Hochschulstudium verfügen.

Meteo Schweiz betreibt zum einen die Beobachtungsstation am Pistenende 14/16, die die halbstündigen Wettermeldungen und -warnungen für den Flughafen erstellt und ausgibt. Andererseits gibt es die Wetterzentrale im OPC neben dem Briefing-Raum. Dort können die Piloten das Selbst-Briefing anhand der vielen verschiedenen verfügbaren Quellen vornehmen. Man kann sich dort auch beraten oder zusätzliche Informationen geben lassen. Wir beraten dort auch die General Aviation per Telefon und stellen Wetterwarnungen wie das SIGMET und AIRMET, aber auch GAFOR und GAMET her.

Neben all diesen spezifischen Dienstleistungen für die Piloten liefern wir auch Produkte für die allgemeine Wetterberichterstattung. Das sind also Berichte für die Öffentlichkeit, Wetterseiten für Zeitungen und auch Auskunftsdienste für allgemeine meteorologische Fragen. Uns erreichen immer wieder Anfragen von Bauern oder auch Lehrern, die wissen wollen, ob sie die Schulreise durchführen können. Diese Dienstleistungen laufen parallel.

Flugwetterprognosen, insbesondere die TAFs, wurden bis anhin im Hauptsitz am Zürichberg erstellt. Das heisst, dass der Prognostiker räumlich vom Berater getrennt war. Seit dem Umbau der Wetterzentrale im OPC werden nun alle Flugwetterprodukte hier erstellt.

«RS»: Wie wirkt sich die Zusammenlegung auf Ihre tägliche Arbeit aus?

S.V.: Die Aufgaben werden nach der Zusammenlegung neu verteilt. Es wird zusätzliches Personal darin ausgebildet, Flugwetterprodukte zu erstellen. Ausserdem werden momentan Mitarbeiter, die bis anhin primär Flugwetterprognosen gemacht haben, in neuen, zusätzlichen Bereichen ausgebildet. Die Leute müssen sich daher ein bisschen einarbeiten. Das hat aber keinen Einfluss auf die Qualität unserer Arbeit. Dabei bleiben die Prognose des Flugwetters und die Herstellung anderer Produkte insofern getrennt, als pro Schicht entweder das eine oder andere gemacht wird. Die Flugwetterprodukte kommen jetzt von einem Ort in einem Guss. Die Abstimmung und die Kommunikation sind heute deutlich einfacher. Wir haben ein Vier-Augen-Prinzip, und damit werden die Produkte besser verifiziert. Daraus ergeben sich ein Qualitätsgewinn und eine verbesserte Konsistenz zwischen den Produkten. Durch die Vergrösserung unseres Personalpools werden sich die Dienstpläne und Zeiten auch ändern. Ab Frühling 2014 kommt die gesamte Meteo Schweiz vom Zürichberg ins OPC in den fünften Stock. Nur noch die IT-Abteilung bleibt am Zürichberg. Das gibt auch Ihnen die Möglichkeit, mal reinzuschauen und die eine oder andere Information einzuholen. Die gesamten Wissenschaftler und Fachspezialisten werden hierherkommen.

«RS»: Wie sieht der Tagesablauf bei Ihnen aus?

S.V.: Die Wetterzentrale ist rund um die Uhr besetzt. Die telefonischen Auskünfte sind 24 Stunden verfügbar, und auch die TAFs werden laufend erstellt. Die Arbeit wird dementsprechend im Schichtbetrieb erledigt. In der Nacht ist das Met Office selbstverständlich mit weniger Personal besetzt. GAFOR/GAMET, gewisse TAFs und einige weitere Produkte werden in der Nacht gar nicht erstellt. Beim Schichtwechsel wird der nachfolgenden Schicht ein Überblick gegeben. Namentlich darüber, was bisher passiert ist und wie das Wetter aktuell aussieht, das sogenannte No Casting (Zeitraum vom Jetzt bis in die nächsten zwei bis drei Stunden). Ausserdem werden natürlich auch die Prognosen besprochen. Das Ganze dauert ungefähr 20 Minuten. Seit der Zusammenlegung der Teams gibt es einen Schicht-Leader. Er ist Prognostiker und macht die TAFs, die Textprognosen und ist auch für das Warnwesen (SIGMET/AIRMET) zuständig. Die Berater beziehungsweise Assistenten machen, basierend auf der Arbeit des Prognostikers, weitere Produkte wie das GAFOR/GAMET. Diese Produkte werden abgeglichen und besprochen. Das heisst, dass es eine gegenseitige Überwachung gibt. Dieser Prozess ist durch die räumliche Zusammenlegung deutlich vereinfacht worden. Die Beobachter

am Pistenanfang liefern das ATIS und sind auch in Kontakt mit den Flughafenpartnern wie der Skyguide und der Flughafen Zürich AG. Die Arbeit dort ist vor allem auf den Flughafen bezogen. Im Winter gibt es zusätzlich noch Schneekonferenzen mit dem Airport Steering und einem Berater.

«RS»: Sie haben die Schichtarbeit erwähnt. Wie sehen Ihre Einsatzpläne aus?

S.V.: Die Pläne sind sehr dynamisch. Es kann sein, dass man mal drei Tage arbeitet und zwei Tage frei hat und dann mal wieder fünf Tage arbeitet und vier Tage frei hat. Wir sind generell der Bundespersonalverordnung unterstellt und können daher bis zu sieben Tage am Stück arbeiten und müssen dann eine entsprechende Ruhezeit haben. Man kann beispielsweise an einem Tag bis 22.15 Uhr arbeiten und am nächsten Tag von 7.30 bis 17 Uhr. Darauf können dann noch zwei Tage mit Schichten von 4.45 bis 13 Uhr folgen. Es gibt also krasse Wechsel. Der Nachtdienst ist hier ausgenommen. Dieser wird in Blöcken von drei oder vier Stück nacheinander absolviert.

«RS»: Bei uns in der Fliegerei ist Fatigue ein grosses Thema. Wird bei Ihnen Fatigue Management auch diskutiert?

S.V.: Bei uns sind andere Pläne technisch gar nicht möglich. Da die Wünsche der Mitarbeiter auch mitberücksichtigt werden und viele administrative Faktoren Einfluss haben, sind wir bei der Planung eingeschränkt. Die vorgeschriebenen Ruhezeiten werden aber immer eingehalten.

«RS»: Was geschieht in den Büros in den oberen Stockwerken des OPC?

S.V.: Hier erledigen wir Sacharbeiten. Die Mitarbeiter erhalten entsprechend ihren Wünschen beziehungsweise Fähigkeiten zusätzliche Aufgaben. Dazu zählen auch die interne und die externe Ausbildung. Wir bilden zum Beispiel Personal bei der Skyguide, beim Militär und beim BAZL aus. Insbesondere schulen wir Personal der Regionalflugplätze in der Wetterbeobachtung und der Erstellung von ATIS. Ausserdem gibt es interne Refresher-Kurse und Assessments für die Lizenzerneuerung. Des Weiteren sitzen hier Leute für die Öffentlichkeitsarbeit, also für Kundenkontakt und Marketing. Auch der Behördenkontakt, beispielsweise für das Strassenwetter, wird hier bei uns gepflegt.

Zu meinen Aufgaben als Dienstchef gehören auch die Dienstplanung und die Abrechnung. Wir haben dafür kein spezifisches Backoffice. Aber auch Dienstfahrzeuge und andere «Kleinigkeiten» gehören zum Verwaltungsbereich. Je nach Arbeit in der Administration können diese Aufgaben zwischen ein bis zwei Tagen und 50 Stellenprozenten in Anspruch nehmen.

«RS»: Welche Ressourcen stehen den Prognostikern zur Verfügung? Wird alles selber gerechnet, oder übernimmt man auch einiges?

S.V.: Wir erhalten Satelliten- und Radarbilder von anderen europäischen und teilweise auch US-amerikanischen nationalen Wetterdiensten, da die Schweiz einen Kostenbeitrag zur internationalen Infrastruktur leistet. Die Meteo Schweiz betreibt selber drei Radarstationen, und es sollen bald noch zwei weitere in den Alpen dazukommen. Dies wird unsere Abdeckung verbessern, und wir werden diese Bilder auch anderen Wetterdiensten zur Verfügung stellen. So können wir die Wetterlage grenzübergreifend abdecken. Dann haben wir natürlich die verschiedenen Prognosemodelle, auf die wir uns stützen und die wir interpretieren. Es gibt schweizerische, europäische und globale Modelle. Für das Schweizer Modell steht uns das Nationale Hochleistungsrechenzentrum der Schweiz im Tessin zur Verfügung, das die Daten mehrmals am Tag berechnet. Die internationalen METAR, TAF, SWC und Windcharts werden teilweise in der Schweiz hergestellt oder von den sogenannten Advisory Centers in England und Amerika bezogen. Betreffend der Warnung vor Vulkanasche gibt es auch mehrere Advisory Centers. Hat man alle diese Daten zusammen, geht es um die Kunst der Interpretation. Trotz all der Modelle und Karten steht am Schluss der Mensch dahinter. Seine Erfahrung erlaubt die korrekte Interpretation. Jeder Prognostiker bei uns kennt die Stärken und Schwächen der einzelnen Modelle und weiss zum Beispiel, dass er in einem Modell den Wind nicht berücksichtigen sollte oder bei einem anderen zuerst einen Abgleich vornehmen muss. Die Modelldaten laufen oft nicht einfach eins zu eins zum Kunden. Aufgrund dieser Daten und der Erfahrung des Prognostikers werden dann die Flugwetterprodukte erstellt.

«RS»: Das heisst, dass, wenn ich im OPC eine SWC beziehe, sie von einem Prognostiker erstellt wurde und nicht bloss ein ComputermodeLL ist?

S.V.: Genau, auf der SWC sind Handeingaben des Prognostikers. Die werden angeschaut, verifiziert und korrigiert. Die Winddaten stammen direkt aus den Modellberechnungen. Aber alle Produkte für die Schweiz, insbesondere das TAF, sind von Menschenhand erstellt.

«RS»: Findet bei Ihnen eine Qualitätskontrolle statt, und wie sieht die aus?

S.V.: Es werden nicht alle Produkte im gleichen Mass kontrolliert, sicher aber das TAF. Solche Prognosen werden länderübergreifend verifiziert. Wir überprüfen zum Beispiel die deutschen Kollegen, und sie kontrollieren wiederum uns zusammen mit den Österreichern. Intern schauen wir uns die

METARs an. Dies ist auch eine der voran erwähnten Zusatzaufgaben im Büro. Da überprüfen wir zum Beispiel die Pünktlichkeit, Codierung und den Inhalt. Auch GAFOR/GAMET werden hin und wieder überprüft.

«RS»: Es wird also auch spezifisch geschaut, ob die Voraussagen eintreffen?

S.V.: Ja, das ist tatsächlich so.

«RS»: Aus diesen Kontrollen entsteht wahrscheinlich ein Bericht oder ein Feedback. Wie reagieren Sie darauf?

S.V.: Wir untersuchen die Ursachen. Hat zum Beispiel eines unserer Modelle eine unbekannte Schwäche? War die Wetterlage vielleicht besonders schwierig? Die Erkenntnisse fliessen dann in die Ausbildung ein. Wir haben mehrmals im Jahr Refresher-Kurse. Ausserdem haben wir bei Meteo Schweiz eine Modellabteilung, die solche Inputs aufnimmt und die Modelle laufend verbessert.

Wir sind auch SES- (Single European Sky) und ISO-zertifiziert, entsprechen den ICAO-Standards, und alle zwei bis drei Jahre gibt es einen grösseren Audit. Das BAZL als Aufsichtsbehörde kontrolliert uns regelmässig und segnet unsere Arbeit ab.

«RS»: Über welchen Zeitraum sind Ihre Prognosen am stabilsten?

S.V.: Die TAFs sind über den gesamten Zeitraum gleich präzise. Bei unsicherer Wetterentwicklung benutzen wir PROB TEMPO. Wetterphänomene, die ohne PROB aufgeführt sind, treffen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein.

«RS»: Können Sie noch etwas genauer auf die PROB TEMPOs eingehen?

S.V.: Wir versuchen unsere Prognosen möglichst präzise zu halten. Es gibt Situationen, die sehr schwierig vorauszusagen sind. Eine präfrontale Entwicklung sehr genau zu terminieren ist beispielsweise eine solch knifflige Aufgabe. Auch bei konvektiven Wetterlagen ist es teilweise schwer zu sehen, ob es den Flughafen betreffen wird oder nicht. Da drücken wir den Unsicherheitsfaktor mit einer PROB-Gruppe aus. Dabei bezieht sich die Wahrscheinlichkeit auf den tatsächlichen Eintritt des Ereignisses und nicht auf das damit verbundene Zeitfenster. In anderen Worten: wir können nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit vorhersagen, dass das Ereignis eintritt.

«RS»: Bei den Besatzungen hält sich folgende Theorie hartnäckig: «PROB30 TEMPO TS» bedeute, dass man nicht recht wisse, ob der TS komme. «PROB40

TEMPO TS» bedeute, dass der TS komme, aber es nicht sicher sei, wo er durchzieht. Stimmt das so?

S.V.: Die von Ihnen beschriebene «Theorie» deckt sich mit dem, wie das PROB in etwa in der Praxis angewendet wird. Es ist zwar etwas salopp ausgedrückt, aber trifft den Kern.

«RS»: Was erwartet uns in den nächsten fünf bis zehn Jahren an Entwicklungen im Bereich des Flugwetters?

S.V.: Die Modelle werden wohl immer genauer werden. Davon kann man definitiv ausgehen. Ich glaube aber kaum, dass es einen Quantensprung geben wird. Die Entwicklung geht in immer kleineren Schritten vorwärts. Möglicherweise gibt es ein paar neue Produkte neben TAF, METAR und SIGMET. Das hängt auch mit den Entwicklungen in Europa zusammen. Wenn der SES kommt, könnten alle TAFs zentral hergestellt werden, zum Beispiel in London. Es wird tatsächlich davon gesprochen, dass es in Zukunft nur noch drei oder vier Zentren geben soll, die ganz Europa abdecken. Darin sehe ich allerdings eine Gefahr. Momentan werden die Prognosen in jedem Land selbst erstellt. Ein Prognostiker vor Ort erstellt wahrscheinlich die besseren Prognosen als einer, der weit weg sitzt. Der ortsansässige Prognostiker kennt die lokalen Gegebenheiten und muss das TAF nicht gleich für 50 Flugplätze erstellen, sondern nur für drei bis fünf in der näheren Umgebung. So ein Projekt könnte zu einer temporären Verschlechterung führen. Aber prinzipiell rechne ich mit immer genaueren und qualitativ besseren Unterlagen für die Fliegerei.

«RS»: Das TAF- und ATIS-Format stammt aus einer anderen Zeit. Wird es uns erhalten bleiben?

S.V.: Ich habe keine Kenntnis davon, dass dies zur Debatte stünde. Die Formate werden aber laufend angepasst. SIGMETs werden zum Beispiel ab November auf kleinere Räume mit Koordinaten beschränkt und damit präziser. Die Koordinaten sind natürlich für Sie als Nutzer teilweise mühsam. Nicht alle Neuerungen sind für den Endkunden auf Anhieb optimal. Bei der Umstellung auf den neuen TAF-Code zum Beispiel gab es bei der Bewölkung einen Wechsel von der Achtelsangabe zu den Bezeichnungen «scattered» und «broken». Diese Einteilung ist viel grober, und daher haben die Österreicher von sich aus den Term «few» eingeführt. Ein Jahr später ging diese Bezeichnung in die offizielle Terminologie ein. Dies zeigt, dass diese Dinge im Fluss sind und man laufend bemüht ist, die Produkte zu verbessern.

«RS»: Nochmals zur Qualität: Wir sind für die Flugplanung abhängig von gewissen Minima. Speziell auf der Kurzstrecke, wo wir eher auch ohne Alternativen planen dürfen. Da machen es uns Meteo-Büros, wie das von Moskau, mit ihren pessimistischen Prognosen schwer. Woher stammt dieser eklatante Qualitätsunterschied?

S.V.: Dieses Phänomen lässt sich bei verschiedenen Stationen beobachten. Im geringeren Ausmass auch in Mailand und Basel. Ich kann auch nur subjektiv mutmassen, woher das kommt. Ich könnte mir aber vorstellen, dass dort für den Prognostiker auch rechtliche Aspekte eine grössere Rolle spielen. Es könnte sein, dass man dem Meteorologen in Moskau eher einen Strick daraus dreht, wenn er nicht auf die sichere Seite prognostiziert. Er gibt dann halt alles ein, was er als möglich erachtet, und sichert sich somit ab. Damit kann dann ein Pilot halt nicht viel anfangen. Die Ausbildung spielt vielleicht auch eine Rolle, so wie die verfügbaren Unterlagen.

«RS»: Das heisst, Sie könnten von hier aus wahrscheinlich eine akkuratere Prognose erstellen für Moskau?

S.V.: Das kann durchaus möglich sein. Wenn Sie vor Ihrem nächsten Flug bei uns vorbeikommen, können wir Ihnen vielleicht weiterhelfen. Natürlich können wir niemals so präzise sein, wie wir es vor Ort sein könnten. Hin und wieder kommen Piloten bei uns für solche Beratungen vorbei.

«RS»: Ich habe festgestellt, dass einige von uns im Korps auf ihren Smartphones Wetter-Apps wie zum Beispiel «Weather Pro» verwenden und diese teilweise als präziser ansehen. Wie stehen Sie zu dieser Annahme?

S.V.: Es gibt bestimmt viele gute Apps, die viele Informationen liefern. Aber generell würde ich mich gegen diese Behauptung wehren. Die Prognosen sind teilweise eher grob. Mit unseren Prognostikern vor Ort und mit unseren Unterlagen und Modellen können wir sicher bessere, flugwetterspezifische Informationen liefern als eine App. Für TAFs anderer Länder können wir die Hand wie gesagt nicht ins Feuer legen. Es kann schon sein, dass in Ländern, in denen die TAFs nicht wirklich gut sind, eine App überlegen ist. Aber bei Flugwetterprognosen für die Schweiz und besonders den Alpenraum können wir uns, ohne uns rühmen zu wollen, ganz klar als die Spezialisten bezeichnen.

«RS»: Für TAFs anderer Länder können Sie die Hand nicht ins Feuer legen. Heisst das, dass diese unredigiert bei uns aus dem Drucker kommen?

S.V.: Das ist so. Eine Software überprüft die Meldungen auf die korrekte Schreibweise. Leider werden fehlerhafte Gruppen komplett rausgeschmissen. Das ist eigentlich schade, da auch nicht konforme Gruppen unter Umständen wertvolle Informationen in sich tragen können. Es könnte da beispielsweise «999/» stehen. Daraus liesse sich eine Sicht von zehn Kilometern oder mehr ablesen. Das System entfernt dies aber, und Sie haben im TAF keine Information mehr über die Sicht. Moskau gibt zum Beispiel besondere Turbulenz- und Vereisungsgruppen aus. Auch die werden gestrichen. Aber inhaltlich bleiben die TAFs unredigiert. Wir schauen auch, ob alle TAFs vorhanden sind. Sollte dies mal nicht der Fall sein, kann man bei uns ein Provisional TAF verlangen. Unser Prognostiker wird dann für eine beliebige Station weltweit ein solches erstellen - vorausgesetzt, er hat genügend andere Unterlagen, um eine sinnvolle Prognose erstellen zu können.

«RS»: Wenn diese Ausgabe erscheint, ist es bereits Winter. Neben dem Schnee - worauf müssen wir Piloten besonders achten?

S.V.: Da ist an erster Stelle der Nebel mit all seinen Konsequenzen für Sicht und Anflugverfahren zu erwähnen. Ein besonderes Phänomen sind die aktiven Rückseiten, die schnell wechselnde Wetterbedingungen bringen. Es kann sein, dass man im Anflug noch bis zum Horizont sieht und kurz vor dem Aufsetzen die Sicht aufgrund eines Regen- oder Schneeschauers komplett verliert. Dies kann sich dann natürlich auch auf den Pistenzustand auswirken. War die Piste kurz vorher noch trocken, kann es sein, dass sie sehr rasch mit Slush oder Schnee belegt ist.

«RS»: Wie gut lässt sich das voraussagen? Kommen solche Situationen überraschend?

S.V.: Das kann auch für uns sehr überraschend sein. Anhand der Grosswetterlage können wir ungefähr abschätzen, wie aktiv das Wetter ist. In welchem Zeitfenster dieses Phänomen durchzieht, versuchen wir natürlich möglichst genau abzudecken. Mit der Trend-Gruppe im METAR sogar mit einer Zeiteingrenzung. Diese Dinge sind sehr lokal. Es kann sein, dass im Norden des Flughafens am Pistenkopf alles in Ordnung ist und bereits am Pistenende wieder Schnee liegt. Der Winter ist bestimmt ein sehr spannendes Halbjahr.

«RS»: Haben sie Wünsche oder Anregungen an uns Piloten?

S.V.: Eigentlich nicht, ausser dass Met Reports immer sehr willkommen sind. Ich finde unsere Zusammenarbeit sehr gut. Ich bin schon eine Weile

dabei und habe das Gefühl, dass wir geschätzt werden. Ich bin froh, dass wir unsere Büros hier im OPC haben und damit den direkten Kontakt mit den Piloten pflegen können. Wir sind dementsprechend froh, wenn Sie das auch so sehen und dem auch Ausdruck verleihen. Speziell wenn es mal darum ginge, dass man gewisse Abteilungen vielleicht auslagern möchte. Wir sind natürlich auch froh über Inputs und Anregungen. Wir sind hin und wieder zwischen den Fronten. Die Skyguide und die Swiss haben nicht immer die gleichen Wünsche, besonders, wenn es um die Anflugraten aufgrund des Wetters geht. Wir schätzen es, wenn man auch in solchen Situation mit uns redet. ●



Stefan Vonlanthen ist 1961 geboren und seit 1990 meteorologischer Mitarbeiter bei Meteo Schweiz. Zwischen 2001 und 2012 war er Teamchef Aviatik und seit 2012 ist er Co-Teamleiter Prognoseassistenten. Vor der Arbeit bei Meteo Schweiz hat er eine Berufsausbildung zum Landschaftsgärtner und anschliessend eine Ausbildung zum Grenzwachtbeamten absolviert. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter. Seine 1986 erworbene Privatpilotenlizenz hat er zugunsten seiner Familie aufgegeben.

Ein grosser Schritt

Das Projekt X ist deutlich komplexer, als es auf den ersten Blick feststellbar ist. Der Vorstand merkt, dass viele Mitglieder das Verhandlungsergebnis falsch deuten und es kaum mit der Strategie der AEROPERS in Verbindung bringen. In diesem Artikel wollen wir Abhilfe schaffen und Euch aufzeigen, wofür wir uns ein Jahr lang intensiv gegenüber dem Management eingesetzt haben.

Text: AEROPERS-Vorstand

Der Swiss geht es gut: Im europäischen Vergleich belegt sie weiterhin einen Spitzenplatz mit einer EBIT-Marge von rund fünf Prozent. In den kommenden Jahren werden neue Flugzeuge zur Flotte stossen, die der Wirtschaftlichkeit unserer Firma ebenfalls einen positiven Impuls geben werden. Das Management lässt jedoch nichts unversucht, uns Piloten und allen anderen Mitarbeitern der Firma klarzumachen, dass wir stark unter Druck stehen. Während Christoph Franz in der Pressemitteilung zum Quartalsergebnis am 31.10.2013 verlauten lässt, dass die Lufthansa auf dem richtigen Weg sei und man nun die Stärken einfach noch weiter ausbauen müsse, lässt unser CEO Harry Hohmeister in der internen Kommunikation zum Quartalsergebnis keinen Zweifel an der aktuellen Situation: «Das Ergebnis spiegelt zwar unsere Anstrengungen auf Kosten- und Ertragsseite wider, den Turnaround haben wir jedoch noch nicht erreicht.»

Worum gehts?

Das Projekt X ist jedoch kein Sparprogramm der Swiss. Zumindest war die Ausgangslage im Herbst 2012 so, dass sowohl die Piloten wie auch die Swiss von einer Zusammenlegung profitieren konnten. Während die Swiss die Bereederungsprobleme der Zukunft meistern muss, war es für die AEROPERS eine Möglichkeit, das Pilotenkorps zu einen und somit einen internen Unterwanderungsgegner zu eliminieren. Für die Kollegen der Avro-Flotte hingegen war es eine Chance für bessere Karrieremöglichkeiten.

Im Juli 2013 hat der Vorstand die Verhandlungen gestoppt. Grund dafür war eine nicht zu akzeptierende Forderung nach einer Lockerung des Unterwanderungsschutzes. Der grosse Gewinn für die AEROPERS wurde dem Projekt entzogen, weshalb für uns kein Anlass bestand, weiterzuverhandeln.

Verhandeln

Was will ich? Was will mein Gegenüber? Welche Alternativen habe ich, und welche Alternativen hat mein Gegenüber? Wer diese Fragen hieb- und stichfest beantworten kann, ist in einer sehr guten Verhandlungsposition. In den Verhandlungen lief es immer wieder auf folgenden Begriff hinaus: BATNA – Best Alternative To Negotiated Agreement. Die beste Alternative zum ausgehandelten Ergebnis.

Hierbei geht es nicht primär um Drohszenarien. Obwohl diese in den Verhandlungen ebenfalls gefallen sind, geht es um wirtschaftliche Entscheidungen. Ein guter Manager setzt wirtschaftlich sinnvolle Entscheidungen durch. Ein intelligent geführter Verband widersetzt sich wirtschaftlich notwendigen und sinnvollen Entscheidungen nicht. Wohl aber widersetzt sich der Verband Drohszenarien, die weder wirtschaftlich notwendig noch sinnvoll sind.

BATNA

Was also ist die BATNA der Swiss? Oft zu hören war das Gerücht der Auslagerung der Boeing 777. Der Vorstand ist sich einig, dass eine solche Auslagerung weder in Bezug auf die Qualität noch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit sinnvoll ist. Wir sind auf der Langstrecke im Wettbewerb ausserordentlich gut aufgestellt. Zudem gibt es viele rechtliche Hürden, die eine solche Auslagerung zwar nicht verunmöglichen, aber doch sicherlich erschweren.

Was aber ist die Alternative der Swiss auf der Kurzstrecke? Ab 2015 wird die Kurzstreckenflotte der Swiss European durch deutlich effizientere Flugzeuge ersetzt. 20 Flugzeuge sind fest bestellt, und es bestehen Optionen für zehn weitere Flugzeuge. Diese Flugzeuge sind in der Grössenordnung eines Airbus 319 oder Airbus 320 und dürfen bei Swiss European eingesetzt werden, solange die Anzahl der Kurzstreckenflugzeuge bei Swiss European und Edelweiss zusammengezählt nicht die Anzahl Kurzstreckenflugzeuge bei Swiss International übersteigen. Aktuell bedeutet dies, dass sämtliche zehn Optionen gezogen und eingeflottet werden dürften, ohne dass ein Wachstum bei Swiss International stattfinden müsste.

Günstigere Operation

Nebst dem deutlich günstigeren Flugzeug hätte jedoch auch die Cockpit-Besatzung einen positiven wirtschaftlichen Effekt. Die Kollegen auf der Kurzstrecke bei Swiss European operieren ihr Flugzeug durchschnittlich rund 30 Prozent günstiger als Swiss-International-Piloten.

Der Manager sieht auf der einen Seite also ein effizientes Flugzeug, das er unter «SWISS Brand» mit deutlich günstigeren Piloten operieren kann, und auf der anderen Seite hohe Stückkosten auf einem Airbus 319 aufgrund des weniger effizienten Flugzeugs und einer teureren Cockpit Crew. Der Vorstand ist sich dabei einig, dass die Cockpit-Kosten nicht ausschlaggebend sind. In Kombination mit einem deutlich effizienteren Flugzeug, das vertraglich der Swiss European zugesagt ist, ist dies jedoch eine klare Entscheidungsgrundlage für einen Manager.

Der Vorstand ist sich deshalb einig, dass das Wachstum der Kurzstrecke in Zukunft bei Swiss European stattfinden würde. Dies völlig unabhängig eines Drohszenarios, denn es ist wirtschaftlich sinnvoll und vertraglich absolut machbar.

Teure A319

Die Zahlen von Airbus sprechen eine klare Sprache. Airbus hat noch rund 3000 offene Bestellungen für Airbus 320, 1000 offene Bestellungen für Airbus 321 und lediglich rund 150 offene Bestellungen für Airbus 319. Vom Airbus 318 wurden insgesamt lediglich 79 Exemplare ausgeliefert, und es ist keine offene Bestellung für eine A318 vorhanden. Dies ist ein klares Indiz dafür, dass die kleinen Geschwister des Airbus 320 kaum effizient sind. Nicht zuletzt deshalb wird bei der Swiss schon lange gemunkelt, dass diese Flugzeuge aus dem Dienst gestellt werden sollen. Die Chance ist dabei gross, dass die A319 durch Bombardier C300 ersetzt werden. Dieser Flugzeugtyp ist der ideale Ersatz: Er bietet mindestens so viel Platz, ist aber deutlich sparsamer.

So ist es realistisch, dass das Kurzstreckenwachstum bei Swiss European in den nächsten Jahren stattfinden wird. Dazu ist es gut möglich, dass dies sogar noch kombiniert wird mit einem moderaten Abbau bei Swiss International.

Noch einmal ist festzuhalten, dass dies keine Kampfansage oder ein Drohszenario der Swiss ist, sondern lediglich die wirtschaftlich und vertraglich mögliche und wahrscheinlich auch sinnvolle Alternative der Swiss.

Die Integration ist teuer

Deshalb hatte der Vorstand ein übergeordnetes Ziel für das Projekt X: Der neue Vertrag sollte einen Unterwanderungsschutz bieten, der das Wachstum der nächsten Jahre unter dem Namen Swiss absichert. Der Ausbau der Swiss European sollte unter dem Schutz des GAV11 oder seines Nachfolgers stattfinden und somit garantieren, dass auch die AEROPERS-Mitglieder von diesem Wachstum profitieren können.

Dass das Management versuchen würde, diesen Anteil am Wachstum teuer zu verkaufen, war schnell klar. Das Management hat diesen Bogen zeitweise überspannt und mit Forderungen in Bezug auf den Unterwanderungsschutz verknüpft, die inakzeptabel waren. Dies hat zum zwischenzeitlichen Unterbruch geführt. Was nun auf dem Tisch liegt, ist ein teures Produkt. Es ist aber nicht deshalb teuer, weil der Vorstand die Sparübungen der Swiss mittragen will, sondern weil das Produkt aus Sicht des Vorstandes diesen Wert hat.

Unser Preis

Das detaillierte Verhandlungsergebnis wurde Euch bereits vorgestellt. Im Grundsatz ist es für das bestehende Korps eine spürbare Veränderung bei den FDR und im freiwilligen Bereich der Pensionskasse. Zweifellos die grösste Umstellung werden die New FDR mit ihren flexiblen Freitagen sein. New FDR sind ein Projekt aus dem GAV11-Schlussprotokoll und wurden nach der ursprünglichen Vorgabe, produktivitätsneutral zu sein, nun mit einer Produktivitätssteigerung verknüpft. Die New FDR sind ein Paradigmenwechsel, der uns allen Mut abverlangt. Gleichzeitig bietet dieser Wechsel jedoch auch eine Chance auf bessere Planbarkeit. Unser aktuelles System ist in Bezug auf die Freitage sehr starr und lässt wenig Beeinflussung der Freizeit zu. Durch die Vereinfachung des Systems erhoffen wir uns eine bessere Erfüllbarkeit von Frei- und Flugwünschen. Zudem ist es mit der Einführung der Boeing 777 nur ratsam, New FDR zu implementieren, um die Arbeitsbelastung zwischen Airbus 330 und Boeing 777 adäquat zu verteilen. Durch das heutige System mit den rotationsgebundenen Freitagen wären Piloten auf dem Airbus 330 in Bezug auf die Freitage deutlich schlechter gestellt als Piloten auf der Boeing 777. Mit Einführung von New FDR wird hier, durch die einheitliche Einführung von 37 Freitagen im Quartal, ein Ausgleich erreicht und zumindest in Bezug auf die Freitage die reine Airbus-330-Flotte aufgewertet.

Unser Profit

Das Verhandlungsergebnis hat nicht nur einen Preis, sondern auch einen Wert. Er bringt den Mitgliedern Planungssicherheit über das Jahr 2016 hinaus. Er lässt uns am Wachstum der Kurzstrecke partizipieren. Besonders für die dienstjüngeren Kollegen hat dies positive Folgen. Führt man sich die Auswirkungen einer Stagnation bei der Swiss International vor Augen (mit einem möglichen Abbau der Airbus 319), hat dies unmittelbare Folgen auf den Karriereverlauf der meisten FCM.

Bei einer allfälligen Zusammenlegung ist die Ausgangslage jedoch vollkommen anders: Aufgrund einer ungenügenden Anzahl First Office bei Swiss

European, welche die Bedingungen für ein Upgrading erfüllen, ergibt sich weiterhin die Möglichkeit auf ein frühes Upgrading. Und das wohl wichtigste strategische Ziel, das erfüllt ist: In Zukunft wird es innerhalb der Swiss ein Pilotenkorps, einen Verhandlungspartner und einen GAV geben, den wir verteidigen und ausbauen können. Dafür zahlen wir jetzt einen hohen, aber trotzdem vertretbaren Preis. ●

Neu im Redaktionsteam: Janos Fazekas

Als neuester Zugang zur «Rundschau»-Redaktion nutze ich die Gelegenheit, um mich hier kurz vorzustellen und einen kurzen Einblick in meinen Werdegang zu geben. Meine Eltern sind 1956 aus Ungarn in die Schweiz ausgewandert. Sie haben sich in Zürich niedergelassen, wo ich geboren wurde. Da mein Vater über eine Privatpilotenlizenz verfügte, war fliegen bereits von Beginn an ein Teil meines Lebens. Doch bevor ich den Weg ins Cockpit fand, galt es zuerst, einige schulische Irrfahrten zu meistern. Nachdem ich 2002 die Matura am Realgymnasium Rämibühl abgeschlossen hatte, entschied ich mich vorderhand für ein Studium der Rechtswissenschaften. Doch schon bald wuchs in mir der Wunsch, zu reisen, und ich entschloss mich, einen Sprachaufenthalt in Victoria in Kanada zu absolvieren. Nach meiner Rückkehr in die Schweiz nahm ich einen zweiten Anlauf und realisierte alsbald, dass ich wohl kein Jurist werden würde. Einige Studentenjobs gaben mir die Möglichkeit, mir etwas Zeit zu nehmen, um mir neue Ziele zu stecken. Nach einer Weile entschied ich mich dazu, Gymnasiallehrer zu werden. Als Mittel zum Zweck beschloss ich, ein Geschichtsstudium mit Nebenfach Englisch zu absolvieren. Doch auch hier musste ich nach bestandener Akzess-Prüfung feststellen, dass ich an der Universität Zürich wohl nicht zu meinem Glück finden würde. Glücklicherweise begann zu dieser Zeit einer meiner Freunde mit der Ausbildung zum Piloten an der SAT. Das inspirierte mich dazu, den Infotag zu besuchen, und mit grossem Elan füllte ich bereits am nächsten Tag die Bewerbung aus. Einige Jahre später sitze ich nun mit absoluter Begeisterung im Cockpit. Neben der Tätigkeit als F/O A320 darf ich Sales Wick bei der Revision seiner Airport-Memos helfen. Auch der etwas ältere Wunsch nach einer Lehrtätigkeit geht demnächst in Erfüllung, da ich bald als OM-A-Instruktor unseren Nachwuchs ausbilden darf. Ich hoffe, Euch in nächster Zeit mit spannenden und interessanten Artikeln zu versorgen, und freue mich sehr auf die Arbeit mit meinen neuen Kollegen und Kolleginnen im Redaktionsteam. ●

Ende Artikel

Runway Status Lights

Unabhängige Kontroll- und Warnsysteme sollen den Betrieb auf den Pisten sicherer machen. Die Funktionsweise und die Bedeutung dieser neuen Stopplichter werden hier beschrieben. Der Umgang mit ihnen muss allerdings noch genauer definiert werden.

Text: Alexander Kuhn, F/O A330/340, Flight Safety

Ich möchte das diesjährige IFALPA AGE Meeting in Istanbul als Anlass nutzen, um auf eines der diskutierten Themen genauer einzugehen. Es wird uns aktuell und auch in Zukunft auf Kurz- und Langstrecke öfter «Rot in die Augen scheinen». RWSL sind Runway Status Lights. Sie arbeiten vollautomatisch und dienen als «alert and advisory system» für Cockpit Crews und Bodenfahrzeuge auf Flughäfen. Das System dient zur Prävention von Runway Incursions und Bodenkollisionen. Für uns im Cockpit sind vor allem zwei Elemente davon wichtig, und wir sollten wissen, was sie uns zeigen beziehungsweise was sie bedeuten.

Runway Entrance Lights (RELs)

Diese roten Lichter befinden sich auf einem Taxiway entlang der gelben Rolllinie und sollen das Überrollen einer Stopp Bar und somit eine Runway Incursion verhindern. Diese Lichter beginnen einige Meter vor der Stopp Bar und enden einige Meter dahinter. Aktuelle Nutzer der RELs sind SFO, LAX, BOS, ORD und ab 2014 CDG und eventuell FRA.

Takeoff Hold Lights (THLs)

Dieses System befindet sich auf einer Piste, und wir sehen es von unserer Takeoff-Position aus. Ist die Piste bereits von einem anderen Flugzeug oder einem Bodenfahrzeug belegt und wäre ein Start deshalb unsicher, leuchtet das System rot. Zwei Linien mit roten Lichtern befinden sich rechts und links neben der Centerline. Erinnerung man sich an einen Vorfall in Boston, bei dem zwei Maschinen auf sich kreuzenden Pisten gleichzeitig den Takeoff Roll begannen, hätten die THLs ihren Zweck perfekt erfüllt. Die Nutzniesser der THLs sind die gleichen wie beim REL-System.

Funktion

Das RWSL-System basiert auf Daten von Bodenradar, Airport Radar und den Transponder-Daten der jeweiligen Flugzeuge. All diese Daten werden

ständig erfasst und verglichen. Aufgrund dessen realisiert das System jede Bewegung auf dem Flughafen und schaltet die verschiedenen Lichter ein beziehungsweise aus. Das System ist somit komplett unabhängig von den Tower-Lotsen.

Wir kennen bereits das RAAS, das uns auch davor schützen soll, unerlaubt in eine Piste einzurollen. Es gibt noch zahlreiche andere Systeme auf dem Markt, die als Ziel die Runway Awareness haben. Doch man muss aufpassen, dass nicht zu viele Systeme auf einmal zum Einsatz kommen. Wird bei einem TCAS RA «climb!» befohlen, und der Controller befiehlt uns «descend!», ist für uns logisch und klar, dem TCAS zu folgen. Aber was, wenn wir vom Tower die Takoff Clearance bekommen und kurz danach die roten Takeoff Hold Lights angehen? «Continue» oder «abort»? Oder was, wenn wir eine Piste kreuzen wollen, die Stopp Bar erlischt und die roten Runway Entrance Lights leuchten? Das AGE Committee ist nun daran, über dieses System mehr Informationen zu verbreiten und genaue Richtlinien und Procedures zu entwickeln und dann der ICAO vorzulegen. Wir werden also in Zukunft noch einiges über RWSL hören. Das System ist ein weiteres Sicherheitsnetz und dessen Einsatz auf der Piste 28 in Zürich wäre sicher nur von Vorteil. ●

Pilots and Controllers Get Together

Der erste gemeinsame Stammtisch mit Lotsen und Piloten ist Vergangenheit. Ein kurzer Rückblick auf einen Anlass, der allen Beteiligten viel Spass gemacht hat und gleich zu Beginn eine grosse Überraschung brachte.

Text: Gaby Plüss

Lange haben wir darauf gewartet und uns darauf gefreut. Nun ist er da. Der 15. Oktober 2013. Der Tag unseres ersten gemeinsamen Stammtisches. Wird es ein Erfolg? Oder müssen wir einen Reifall hinnehmen? Im Vorfeld hat mir ein Airbus-Captain per Mail einen langen Atem gewünscht, denn Piloten seien zum Teil fast nicht an einen solchen Anlass zu bewegen. Wir sind gespannt und – ganz ehrlich – auch ein bisschen nervös. So viel sei vorweggenommen: Für die beiden organisierenden Lotsinnen war der Abend ein voller Erfolg! Aber lassen wir Dieter Eppler, der ebenfalls mit von der Partie war, kurz zu Wort kommen.

Lotsen-Piloten-Treff «Get Together» hebt erfolgreich ab

Dass sich ATC Controller und Piloten Auge in Auge gegenüber sitzen und gegenseitig zuprosten, sprengt wohl die Regeln ihrer sonst eher formalen Kommunikation über das anonyme Mikrofon. Es waren zwar keine hundert Lotsen und Flugzeugführer, die beim ersten «Get Together» vom 15. Oktober auf Tuchfühlung gingen, aber immerhin so viele Kolleginnen und Kollegen, dass Tische zusammengeschoben und Stühle gerückt werden mussten. In lockerer Stimmung wurde ausgetauscht und diskutiert. Ohne Holding und Delay. Auffallend, dass die Piloten ihre Stimmbänder vorwiegend mit Bier kühlten, während die Lotsen eher am Cola- oder Wasserglas nippten. Ob dies damit zu tun hatte, dass sich der Towerchef persönlich die Ehre gab, blieb – an diesem ersten Treffen zumindest – ungeklärt.

Wie auch immer: der Start ist gelungen. «Get Together» befindet sich definitiv im Steigflug!

Nicht nur Swiss-Piloten

Im Vorfeld hatten wir kräftig die Werbetrommel für unseren Stammtisch gerührt. Auf Initiative des Towerchefs durften wir den Stammtisch auch im Airline Operator Committee (AOC) bekannt machen. Im AOC sind alle am Flughafen Zürich operierenden Gesellschaften vertreten. Somit war uns zwar

ein potenziell sehr grosses Zielpublikum gewiss. Trotzdem zweifelten wir, ob auch Piloten anderer Airlines den Weg an unseren Stammtisch finden würden. Doch wir sollten nicht enttäuscht werden. Bereits kurz nach 17 Uhr steuerten zwei Herren unseren Tisch an und fragten auf Englisch, ob das hier der Treffpunkt für Piloten und Lotsen sei. Zu unserer grossen Verblüffung handelte es sich um zwei Piloten der israelischen Fluggesellschaft EL AL. Da die beiden an besagtem Abend einen Nightstop in Zürich hatten, waren sie durch ihre Station explizit auf unseren Anlass aufmerksam gemacht worden und hatten sich spontan zu einem Besuch bei uns entschieden.

«Get Together» befindet sich definitiv im Steigflug! Sorgen wir dafür, dass das so bleibt. Wir 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

- 17. Dezember 2013
- 21. Januar 2014
- 18. Februar 2014

Pass your message – wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen! (gaby.pluess@swissatca.org) ●

Lasst hören aus alter Zeit – eine Fliegergeschichte

Während einer Weltmeisterschaft einen gebrochenen Rumpf leimen oder einen zu langen Flügel gar mit der Handsäge stutzen? Was heute undenkbar ist, trug sich vor ziemlich genau 50 Jahren zu. Der Zeitzeuge und aktive Teilnehmer berichtet von diesen Ereignissen so lebendig, als wenn es gestern gewesen wäre.

Text: *Leander Markus Ritzi (Zar), pensionierter Captain DC-10*

Die nachfolgend beschriebenen Ereignisse geschahen in längst vergangenen Zeiten, als ...

- ... es noch möglich war, gleichzeitig Swissair-Captain auf Convair 440, Kommandant einer Vampire-Staffel der Schweizer Flugwaffe und Spitzen-Segelflieger zu sein;
- ... es noch kein GPS oder keinen Computer, Rechner oder Ähnliches, im Segelflug noch kein Radio oder solches Zeug hatte, auch nicht bei Weltmeisterschaften;
- ... die Flugzeuge aus Holz waren und der zerbrochene Rumpf (wie an den Weltmeisterschaften in Argentinien) in zwei Nächten wieder zusammengeklebt wurde;
- ... der blaue Himmel grösstenteils uns gehörte und Wolkenflug erlaubt war;
- ... das Eidgenössische Luftamt noch für uns da war!
- ... es an der Schweizer Meisterschaft anfänglich nur eine Klasse und deshalb nur einen Schweizer Meister gab.

Zweimal durfte ich unser Land an Segelflug-Weltmeisterschaften vertreten – 1963 in Argentinien und 1965 in England.

Argentinien

Es war Februar: Winter in der Schweiz, der Zürichsee mit dickem Eis bedeckt, und das ganze Volk genoss die «Seegfrörni». Argentinien hatte einen satten, südlichen Sommer mit Temperaturen zwischen 30 und 45 Grad, mit riesigen Thermikschläuchen und gewaltigen Gewittern.

In der weiten Pampa Argentinien waren wir Schweizer Piloten zu dritt: der «grosse» Hausi Nietlispach, Ruedi Hächler und ich. Die Basler Skylark 111 hatte den langen Weg über das Meer heil überstanden. Ich startete damit in der offenen Klasse mit zirka 50 anderen Piloten. Ein grosses Flugfeld bei der

kleinen Stadt Junin, 250 Kilometer westlich von Buenos Aires, in der flachen, unendlichen Pampa, wurde unsere Basis. Die Unterkünfte waren eher «romantisch» in kleinen Schrebergarten-Häuschen, und der einzige grosse Hangar diente als Briefing-Raum, Essplatz, Bar und Schutz vor den üblichen gewaltigen Gewittern. Für das Städtchen Junin, wo Evita Peron aufwuchs, bevor sie sich Präsident Peron angelte, war die Meisterschaft das einzige Ereignis der letzten und nächsten 50 Jahre, und dementsprechend wurden wir gefeiert: mit Triumph-Fahrten durchs Städtchen, langen Asado-Partys und Tango-Nächten unter dem lauen Nachthimmel Argentiniens.

Unsere erste fliegerische Aufgabe nach einer Trainingswoche war ein Rennen über 114 Kilometer mit der ganzen Meute (zwei Klassen). Massive Thermik bis 5000 Meter liess uns losbrausen. Als ich am Ziel - einem mittelgrossen, aber viel zu kleinen Feld - ankam, musste ich entsetzt feststellen, dass die ganze Wiese mit Flugzeugen übersät war. Ich versuchte eine Landung am äussersten Rand und krachte in ein Sonnenblumenfeld - Rumpf «abend»! Neben mir lag Weltmeister Makula aus Polen auch in seinen Trümmern - zumindest ein kleiner Trost!

Der Organisator hatte ein schlechtes Gewissen, und der nächste Wettkampftag wurde sistiert. Am übernächsten Tag durften wir beide unsere Flugzeuge mit den neu geklebten Rümpfen erst nach 14 Uhr starten. Wir hofften, der Kaltleim sei bis dann trocken und würde halten - er hielt!

Dann kam der Tag mit dem grossen Schreck: Der Holländer Theunissen und ich waren mit unseren Skylarks im Warteraum und liessen die Konkurrenz höflich voraus losrauschen, um sie dann von hinten aufzurollen. Die Startlinie war auf maximal 1000 Metern über Grund zu überfliegen, deshalb kreisten wir im Warteraum mit etwas Überhöhung. Nach zehn Minuten brauste der Holländer los und ich hintendrein! Zu unserem Leidwesen war da ein riesiger Aufwindschlauch zu durchfliegen, und beim Abstechen unter die vorgeschriebene Maximalhöhe waren wir sofort auf oder weit über der roten Geschwindigkeits-Marke. Ich flachte ab und zögerte - da sah ich vor mir bei Theunissen ein Flügelteil wegfliegen und kurz darauf einen Trümmerhaufen nach unten fallen - mittendrin einen Fallschirm - Gottseidank! Er «landete» exakt auf der Startlinie (immerhin). Seither stehen mir bei Maximal-Geschwindigkeit «rot» und Turbulenz immer die Haare zu Berge!

Die Navigation war schwierig. In der grünen, weiten, flachen Pampa hatte es einfach «nichts»: Kaum Strassen, keine Weiler und nur von Zeit zu Zeit eine Baumgruppe. So flogen wir halt gen «Irgendwo», und fast alle machten einmal eine Aussenlandung. Das war aber speziell: Spätestens auf 300 Metern

über Grund wählte man die grösste Baumgruppe aus (beste Estancia) und landete möglichst nahe an der Häusergruppe. Dort musste man dann fast immer übernachten, denn das Rückholen geschah meist am nächsten Tag. Nachdem man sich auf Spanisch mit dem freundlichen Estanciero verständigt und erklärt hatte, dass man nicht vom Mond, sondern nur aus «Suiza» hergekommen sei, wurde man sofort zum «Asado»-Mahl eingeladen und romantisch untergebracht. Hablas Castellán?

Am nächsten Morgen sass ich längere Zeit bei meinem einsamen Flieger in der Pampa. Mit einem Taschenspiegel in der Hand lauschte ich angespannt, bis ich weit oben ein Motorenbrummen hörte. Ich spiegelte dann so lange verzweifelt, bis einer der Rückholer mich entdeckte, das Gas reduzierte und sich neben mir ins Gras setzte. Das war eben die Zeit vor dem Bordradio. Der Estanciero wurde kurz aufs Flügelhalten umgeschult, und los ging es im Schlepp. Erst da entdeckte ich, dass der liebe Motorpilot von Schleppen und Navigation keine Ahnung hatte: auf 100 Metern über Grund (!) ging es mit Maximal-Geschwindigkeit nach Norden. Von dieser Höhe aus sah man natürlich nicht in die Weite, und trotzdem realisierte ich nach einer Stunde, dass wir wahrscheinlich gerade querab an Junin vorbeiflogen. Ein Radio hatten wir wie gesagt nicht, sodass ich schliesslich verzweifelt voll ins Seitensteuer trat, um den Schwanz des Schleppers so herumzureissen, dass es nach Osten anstatt weiter gegen den Äquator ging. Nach einem halben Luftkampf liess sein beherzter Widerstand schliesslich nach, und ich «führte» uns doch noch nach Junin!

Fazit der Meisterschaften: Wir Schweizer waren meist im Mittelfeld, unsere Flugzeuge waren für die starke Thermik zu langsam, und mir unterliefen mehrere Anfängerfehler, die mich schliesslich auf Platz 15 brachten. Niet wurde 21. und Ruedi Hächler 11. in der Standard-Klasse. Dafür gelang mir eine Verbesserung des Schweizer 100-km-Dreieck-Rekords. Aber gelernt hatte ich eine ganze Menge – Olé!

England

Als Schweizer Meister durfte ich 1965 nochmals an eine WM, diesmal nach England, wo wir auf der RAF-Basis South Cerney im Südwesten Englands antraten. Ich konnte mit dem Prototyp der Standard-Elfe, einem der ersten Kunststoff-Segler, starten. Er gehörte unserem Clubmitglied Ernst Dünner, der sehr um seine Elfe bangte. Das Training absolvierte ich hauptsächlich auf Convair-Metropolitains der Swissair und auf DH-100-Vampire-Jägern der Schweizer Flugwaffe. Fürs Segelfliegen reichte die Zeit einfach nicht auch noch. Dabei kam mir vor allem jedoch das Fliegen im engen Vierer- und

Zwölfer-Verband zugute, wie sich später zeigen sollte. Und da war ja noch die Trainingswoche vor der eigentlichen Weltmeisterschaft.

South Cerney war ein riesiges Feld ohne Hartbelag-Piste, alle Schlepper waren Chipmunks der Royal Air Force mit tollen Piloten, die Organisation straff und perfekt. Die Schweiz war durch Housi Nietlispach (offene Klasse), Captain Urs Bloch (K-10) und mit mir in der Standard-Klasse (15 m) vertreten. Ich hatte mir auf dem Flugplatz einen eigenen Wohnwagen gemietet und konnte mich nachts ins kleine, private Kämmerlein zurückziehen. Das tat meiner Psyche sehr gut, denn die wurde in der Folge strapaziert. Am ersten Wettkampftag kamen kurz vor dem Start einige Herren mit einem langen Messband zu mir und massen «meine» 15-Meter-Flügel. Meine Elfe hatte 15 Meter und einen Zentimeter! Das erschütterte meinen tolleren Hilfsmann und treuen Freund Fredy Weber nicht. Er nahm eine Handsäge und sägte den «vorigen» Zentimeter Laminat einfach roh ab – voilà!

Südwest-England war im Juni noch kühl, und die Thermik war eher schwach und ging nicht hoch. Es bildeten sich schon in der Trainingswoche riesige Flugzeug-Pulks, die natürlich von Weitem sichtbar waren. Was tun? Da lohnte es sich, den Start ein wenig zu verzögern, von hinten heranzubrausen und sich im Pulk hochzukämpfen, indem man den lieben Konkurrenten seine Flügelspitze freundschaftlich ins Cockpit streckte, so wie man es in der Militärfliegerei gewohnt ist. Die meisten liebten das nicht so sehr und machten höflich Platz – merci beaucoup, Monsieur! Das kam mir am zweiten Wettkampftag, einem Dreieck-Rennen über 150 Kilometer, zugute, und ich gewann in der Standard-Klasse. Nun war ich unerwartet plötzlich Dritter im Gesamtklassament, und der Druck stieg gewaltig.

Dann kam der verrückteste Tag meines Fliegerlebens: Die Organisatoren hatten die Auflage, einen Tageswettbewerb als «Freien Streckenflug» auszuschreiben. Sie taten das ungern, da in Argentinien bei dieser Übung mehrere Piloten über 700 Kilometer weit geflogen und erst nach drei Tagen wieder heimgeholt worden waren, ehe man erneut starten konnte. Also warteten die englischen Organisatoren auf einen Tag mit «schlechtem» Wetter, damit das nicht wieder geschah. Er kam: Warmfront-Aufzug mit tiefem Stratus, leichtem Westwind und schwacher Thermik. Wolkenflug erlaubt!

Meine Elfe stand in der zweiten Startreihe, vor mir die Engländer. Plötzlich erklangen ärgerliche Rufe, und vor mir wurde diskutiert: Die Franzosen protestierten, weil sie vorne sein sollten. Ich bekam das nur am Rande mit und war immer noch am Überlegen, wie ich am besten fliegen sollte. Es blieb nur eine Variante: Allgemeiner Kurs Nord und ja nie übers grosse Wasser geraten!

Ich spazierte neben den flugbereiten Seglern auf und ab, als ich plötzlich sah, wie die Flugzeuge vor meiner Elfe weggeräumt wurden. Eine Gruppe Leute kam zu mir. Sie sagten kurz «you go first!», ergriffen mich, steckten mich in meine Elfe, und während ich versuchte, meinen Fallschirm und meine Gurte anzuschnallen, hatten sie eingeklinkt (und zwar falsch, in der Schwerpunktklinke). Mein Flugzeug schoss nach vorn und ich wurde dadurch nach hinten geworfen, sodass ich meine Steuer nicht erreichen konnte. Mein Flugzeug hob ab und stieg steil wie ein Drachen nach oben, ohne dass ich etwas tun konnte. Eigentlich hätte ich in dieser Lage abstürzen müssen, aber es war noch nicht «mein Tag». Ich bekam mit, dass die Chipmunk immer tiefer unter mir flog und ich ihr den Schwanz hochzog. Sie verschwand unter mir, und plötzlich wurde es ganz ruhig. Ich warf mich nach vorn und kämpfte um mein Leben. Es gelang mir, die Nase schnell, aber ganz fein zu senken. Mit einem Blick sah ich die Trümmer meines Schleppers unter mir am Boden, bevor ich mit zitternder Hand mein Flugzeug weit vorne ins Gras setzte.

Der Schlepmpilot war verletzt, Gottseidank nicht lebensgefährlich. Sein Flugzeug erlitt einen Totalschaden! Man holte mich zurück. Ich war im Schock, und als ich wieder zu mir kam, war die ganze Meute im grauen Himmel verschwunden. Es hatte nur noch ein Segelflugzeug in South Cerney – meines! Langsam dämmerte mir, dass ich entweder die Weltmeisterschaft aufgeben oder jetzt trotz allem starten und in diesen grauen Himmel steigen musste. Danach war mir garnicht zumute. Ich tat es, als ich im Funk vernahm, dass meine beiden Schweizer Kameraden im Blindflug vorsichtig unterwegs waren. Bald war ich wieder oben und sah, dass man auf zirka 700 Metern über Grund in schwacher Thermik in die Wolken steigen konnte. Immer, wenn es stieg, legte ich die Elfe fein auf zirka 30 Grad Querlage auf dem künstlichen Horizont in die Kurve und wartete, bis der Schlauch ein paar hundert Meter weiter oben fertig war. Dann Kurs Nord und warten, bis es wieder stieg. Es war grau, einsam und unheimlich! Ich wusste ja, dass in diesem Grau noch etwa hundert Kameraden drehten, suchten und kämpften. Das tröstete mich nicht wirklich. Die englische «Skyguide» entschloss sich in diesen Minuten, sämtliche Verkehrsmaschinen in Zentral-England für einige Zeit am Boden zu behalten, so viele unbekannte Echos waren auf ihrem Radar zu sehen. Da meldeten sich Housi Nietlispach und Urs Bloch: Sie seien etwa hundert Kilometer im Norden und müssten jetzt landen. Sie kamen auf zirka 700 Metern über Grund aus den Wolken und landeten problemlos.

Ich flog eine, zwei Stunden weiter Kurs Nord und machte mir grosse Sorgen darüber, dass der mir unbekannte Westwind mich unterdessen weit nach

Osten blasen könne und ich dann irgendwann über einer grossen, einsamen und tödlichen Wasserfläche aus den Wolken käme. Aber irgendwann ergriff mich ein 1,5-Meter-Schlauch, und es ging höher als bisher. Ich kurbelte wild und eng und stieg – 1500 Meter – 2000 Meter, und plötzlich wurde es hell, und ein kleines Thermiktürmchen spickte mich hinaus in den blauen Himmel. Unter mir eine grosse weisse Wolkendecke. Ich realisierte, dass die Front nicht sehr aktiv war, denn Zirren hatte es keine darüber. Also Kurs Nord und weiter! Die Wolken schluckten mich bald wieder, und drei weitere Stunden hielt ich mich drin auf, aber ich machte mir immer grössere Sorgen, was ich wohl unten antreffen würde – Land oder Wasser. Der Funk war schon lange tot, und ich war der einsamste Mensch weitherum. Wo waren meine hundert Kameraden, mit denen ich diesen grauen Himmel teilte und die ich doch nicht sah? Jetzt war es sicher von Vorteil, mehr als eine Stunde später gestartet zu sein. Die waren hoffentlich über alle Berge! Apropos Berge: Hatte es nicht in Schottland Berge, die in diese Wolkensuppe ragen, und Schottland lag ja da vorne! Drehen – zentrieren – sich Sorgen machen – dann geradeaus und das gleiche noch hundert Mal. Langsam wurden die Thermikschläuche schwächer, und ich näherte mich der unsichtbaren Erde. Plötzlich liessen mich die Wolken fallen und ich kam heraus in einer düsteren, mir gänzlich unbekanntem Landschaft: weite, dunkle, moorige Felder, links in einiger Distanz ein kleines Dorf, ein Kirchturm zeigte 17.05 Uhr an, und flacher Boden etwa 500 Meter unter mir. Ich beschloss, jeden Meter Distanz mitzunehmen und zu warten, bis die Erde zu mir hinaufkommen würde! Dies zeichnete sich ab, als ich plötzlich vor mir eine typisch englische Hecke und mitten drin eine weite Lücke erblickte. Dahinter, ich glaubte zu träumen: eine breite, unendlich lange und sehr willkommene Hartbelag-Piste! Et voilà – Landing in Stile at Her Majesty's Royal Airforce Base Leeming!

Ich rollte ins Gras, wurde bald von einem Jeep und einer freundlichen Crew begrüsst und in die Officer's Mess gebeten. Man bewirtete mich bestens (die lokale Pilotenschule hatte heute Brevetierungs-Feier, und ich war ganz allein in diesen «heiligen Hallen») bei Steak und Frites und einem guten Tropfen. Fredy Webers Tross holte mich kurz nach Mitternacht zur langen Rückfahrt ab und brachte mich sicher nach South Cerney zurück. Ich war in dieser Suppe rund 300 Kilometer geflogen und wurde Teil einer Spitzengruppe, die recht nahe voneinander, innerhalb von zehn Kilometern, gelandet waren, ohne dass man sich je gesehen hätte. What a day!

Das brachte mich auf Gesamtplatz zwei, den ich in der Folge hartnäckig verteidigte und damit die erste Segelflug-Silbermedaille in die Schweiz brachte. ●

Civilized Thinking

The Slippery When Wet Check

Keinesfalls möchte ich den Eindruck erwecken, an dieser Stelle eine Art Techblog oder Kummerbox (Arbeitstitel Civilized Computing oder Synchronized Thinking) einrichten zu wollen, aber der Themenkreis Personal Hardware ist mir ein so grosser Quell der Freude, dass ich einfach nicht anders kann, als meine Leserschaft an diesem grenzenlosen Vergnügen teilhaben zu lassen.

Der PHW4P ist ja generell ein Wohlfühlgerät, das so schön matt aluminig daherkommt, dass man instinktiv den starken Wunsch verspürt, es auch ständig hegen und pflegen zu wollen. Dazu gehört nicht nur die sporadische Entstaubung, sondern auch eine permanente Aktualisierung auf den neusten Stand, die umso leichter fällt, als die Synchronisation eigentlich vollautomatisch erfolgt, mithilfe dieser geheimnisvollen Funkwellen, die in unserer zivilisierten Welt überall herumschwirren und nicht nur dafür sorgen, dass wir immer schön uptodate sind, sondern als angenehmer Nebeneffekt auch unsere Hirne und anderen Geschlechtsorgane sanft durchfluten und diese erst langsam erwärmen, dann zunehmend (analog der Niedergarmethode) schonend rösten, bis die ganze Gattung ausgestorben sein wird. Noch ist es aber nicht so weit. Hoffnungsvoll wurde im Herbst daher die ganz Grosse Revision, The Mother Of All Revisions, angekündigt, welche wegen ihrer sagenhaften Dimensionen nicht automatisch, sondern von Hand auszuführen sei, und in einer ausführlichen Gebrauchsanweisung solcherart dargestellt, dass es auch der grösste Idiot begreife. Also habe auch ich, von so wichtigen Updates immer freudig erregt, mich in meine Arbeitskammer zurückgezogen, habe einen Power-Router mit zwei Turbo-Modems in Serie geschaltet, im Baumarkt ein Notstromaggregat besorgt, das EWZ angerufen und gebeten, mir an jenem Abend bitte nicht diesen unzuverlässigen grünen Solarstrom, sondern beste Importware aus Frankreichs Atomreaktoren zu liefern, und um Himmels willen ja keine Nachtabsenkung, da ich an einem wichtigen wissenschaftlichen Projekt arbeite, welches das Weiterleben der Menschheit eventuell entscheidend beeinflussen könnte. Dann habe ich die Storen runtergelassen, die Fenster geöffnet und das Koaxialkabel in die beste Steckdose eingeführt. Dann die Lampe gelöscht. Dann die SUVA-Brille angezogen und FORCE ALL gedrückt. Es wurde Licht. Von der Decke waberte grünlicher Strahlungsdunst wie die Nordlichter auf dem Heimflug von SFO, es zuckten Elmsfeuer übers Fenster wie beim Flug nach GRU, der Computer hat sich zuerst erwärmt, dann aufgebläht, hat vibriert, dann geblüht. Ich ging glücklich zu Bett.

Konnte aber vor Aufregung kaum schlafen. Bin bald wieder aufgestanden, einer düsteren Vorahnung wegen; die Luft flirrte nur so vor elektromagnetischer Stauung und unausgesprochener Erwartung. Er hatte sich aufgehängt. Nein, leider nicht wirklich aufgehängt, man sagt dem ja nur so. Ich verbrachte die erste Nacht mit zahllosen Rebootings, die zweite mit gemeinsamer WLAN-Kennwortsuche; mein Freund war heiss und angeschwollen, drohte zu platzen und dröhnte wie ein Staubsauger, nur umgekehrt. Am Ende der dritten Nacht geschah dann das Wunder: Der Synch-Balken wechselte von Gelb auf Grün, und nur noch wenige Daten schienen angeblich corrupt, invalid oder obsolete zu sein. Es störte mich nicht weiter, und ich fiel in einen tiefen Schlaf.

Keine drei Tage später erreichte mich ein vorwurfsvolles Firmen-Mail, eine böse Anklage: die NSA (National Synchronization Agency) habe nämlich festgestellt, dass ich der Aktualisierungspflicht nicht nachgekommen sei und man an meiner Hardware-Loyalität ernsthafte Zweifel hege. Unterschrieben vom Chef, Kopie an die Lohnbuchhaltung. Die anfängliche Freude wich jetzt schlagartig einer beklemmenden Bitterkeit. War ich nicht 33 Jahre lang mit dieser (und einer Vor-) Firma synchron gelaufen, hatte jede Revision ausgeführt, jeden Procedurewechsel mitgemacht, jede Reorganisation verinnerlicht, jeden neuen Chef akzeptiert, jedes neue Sparlied freudig mitgesungen? Und jetzt dies.

Zwei Tage später ein neues Mail: Die ganze Synchronisationsmaschinerie sei zusammengebrochen. Die Bitterkeit wich nun einer panischen Angst, da ich offensichtlich mit meiner rücksichtslosen Synchronisierungswut das digitale Grounding ausgelöst oder zumindest den virtuellen Shutdown mitverantwortet hatte. Kurz darauf wiederum wich die Panik aber einer tiefen Dankbarkeit, denn plötzlich schickte mir der Himmel die wichtigen Unterlagen wieder im wunderbar altmodischen PDF daher, zum Ausdrucken und Ausmalen und aufs Tablet kopieren. So habe ich schlussendlich den ganzen New-Generation-Winterops-Lernstoff konventionell erarbeitet, habe gelesen, was Slippery When Wet bedeutet und wie man genau einen Wet Check durchführt (worunter ich bis dato etwas anderes verstanden hatte); wer jetzt aber tiefer gehende Schlüpfrigkeiten erwartet, womöglich noch im Zusammenhang mit der soeben erfolgten Eröffnung von «Victoria's Secret» im Zurich Airshopping, oder gar eine Exkursion in andere, naheliegende Feuchtgebiete, der liegt völlig daneben. Es geht mir hier allein um den optimalen Einsatz des inzwischen wieder abgekühlten und auf Originalgrösse geschrumpften PHW4P. Schön ist er wirklich, nur noch nicht operationell. Man darf auch

nichts überstürzen, er ist ja noch so jung. Zudem erfüllt mich die lehrreiche Erfahrung rund um die Synchronisierung auch mit viel Zuversicht im Hinblick auf unser nächstes grosses Synchronisationsprojekt, die Zusammenführung der beiden Pilotenkorps.

Nun soll man aber die lieben Kollegen, die das Gerät evaluiert und programmiert haben, keinesfalls verurteilen, sondern man soll ihnen mit Nachsicht begegnen und ein grosses Bier bezahlen, wenn man sie im Nightstop trifft. Denn sie haben nicht nur ausgiebig sich selber verwirklicht und viele gemütliche Bürotage verbracht, sie haben auch uns eine bereichernde Beschäftigung beschert und Möglichkeiten aufgezeigt, wie man die vielen überzähligen Freitage sinnvoll nutzen kann. Denn wer einen solchen Computer hat, der braucht weder ein Haustier noch eine Freundin noch ein anderes Hobby.

So hell die Medaille auch glänzt (Metapher!), so hat sie doch auch eine dunkle Kehrseite, die hier der kritischen Erwähnung bedarf. Während es heutzutage recht angesagt sei und angeblich die Damenwelt sehr beeindrucke (höre ich von jüngeren Kameraden), nämlich sich mit einem MacBook oder einem iPad in einem grossstädtischen «Starducks» ins Fauteuil zu fläzen, nachdenklich das Apfelgerät aus der Freitaghülle ziehend, an einem Venti Latte Caramel Macchiato saugend und melancholisch durchs Fenster in die graue Weite zu starren: So ist doch eher davon abzuraten, das gleiche mit dem PHW4P, dazu noch in seinem übergrossen Neopren-Pariser, imitieren zu wollen. Dies möge folgender, erst kürzlich im erwähnten Kaffehaus aufgeschnappter Originaldialog illustrieren: A (w, blond): «Schau mal dort drüben, sicher zwei Swiss-Piloten, die armen Schweine mit ihren Ultra-slowbooks von Futschizu!» B (w, brünett): «Die haben ja so wenig auf der Platte. Und überhaupt keine Ausdauer!» C (w, dunkel): «Das ginge ja noch. Aber die sind immer so etwas von total unsynchronisiert!»

pk2@bluemail.ch

Verschiedenes aus dem Ressort Mitgliederbetreuung

Vorstandsmitglieder sind in diesen Tagen nicht nur mit GAV-Verhandlungen beschäftigt. Neben diesem wichtigen Geschäft gilt es, sich um die aktuellen Anliegen der Mitglieder zu kümmern.

Text: Patrick Bovens, Vorstandsmitglied

Schon über ein halbes Jahr ist es her, seit der AEROPERS-Vorstand um vier neue Mitglieder ergänzt beziehungsweise komplettiert wurde. Es hat mich selber gefreut, dass wieder mehr Bewerber als freie Vorstandssitze zur Verfügung standen. Die Gründe mögen vielfältig sein, aber es war auf alle Fälle ein Gewinn für die Mitglieder, da sie eine echte Wahl hatten. Ob das Vertrauen in den gewählten Vorstand Bestand hat, wird sich bei den nächsten ordentlichen Wahlen 2014 erweisen.

Es hat sich schnell gezeigt, dass mitgebrachtes Fachwissen (Tobias Mattle, Finanzen) oder frühere Ausbildungen (Clemens Kopetz, Aussenbeziehungen) am richtigen Ort zum Einsatz kommen. Ich bin eher der Generalist und habe mich vor 25 Jahren ja auch für ein Generalisten-Studium (Interdisziplinäre Naturwissenschaften) eingeschrieben. So war es folgerichtig, dass ich zum Ressort Mitgliederbetreuung kam.

Das aktuelle Interesse ist ganz auf das «Projekt X» und – nach dem unterzeichneten Letter of Intent – auf die nun auszuhandelnden Vertragsdetails gerichtet. Trotzdem darf das Tagesgeschäft nicht liegen bleiben. So waren alle Vorstandsmitglieder nicht nur bei den Verhandlungen mit der Swiss engagiert, sondern sind es auch in ihren Ressorts. Deshalb möchte ich Euch gerne einen Ausschnitt aus den Aktivitäten meines Ressorts präsentieren:

Captain's Ticket

Gleich zu Beginn: Mein erster Auftrag war im Umfeld des Captain's Ticket angesiedelt. So alle paar Monate, konzentriert aber um die Ferien- und vor allem Weihnachtszeit, kommen Anfragen – alle immer mit Dringlichkeitsstufe «am besten sofort». Es wurde schnell klar, dass die Erwartungen an jenes Stück Papier (oder auch elektronisch) bei den reellen Gegebenheiten meist nicht erfüllt werden konnten. Wir alle haben uns wohl nur auf die Benefits konzentriert und den Rest geflissentlich überflogen oder gar nicht gelesen. Das Ticket ist nicht Bestandteil des GAV11, sondern ein «Goodie»

– mit Auflagen und Restriktionen. Es brauchte seine Zeit, bis klar wurde, dass das Ticket nicht in allen Buchungsklassen zu haben war und man deshalb eben auch (entsprechend frustriert) leer ausgehen konnte. Ich empfehle Euch deshalb nochmals die Lektüre der entsprechenden Weisungen. Mir ist jedenfalls noch kein Fall bekannt, bei dem Stafftravel falsch gehandelt hätte.

Vergünstigungen beim ÖV und Parkhaussorgen

Es kamen Anfragen bezüglich Vergünstigungen des Öffentlichen Verkehrs. Auch hier liegen teilweise Erwartungen und Realität etwas auseinander. Der ÖV wird bereits in Form des ZVV-Bonus-Pass' subventioniert, ist aber eben nicht auf ein GA oder Halbtax ausgedehnt. Allerdings würde ich mich bei Bedarf beziehungsweise grossem Interesse gerne dafür verwenden, in diesem Bereich weiterzukommen. Ein Evergreen beziehungsweise Stimmungskiller in ähnlichem Zusammenhang ist das Parkhaus. Jeder weiss, wovon ich spreche, und deshalb unterlasse ich das nervige Aufzählen der Unzulänglichkeiten. Fakt ist, dass man für den Betrag des monatlichen Lohnabzugs für das Parkhaus wohl kaum anderswo einen Parkplatz anmieten kann, ausser man ist bereit, mehr Geld dafür zu zahlen («you get what you pay for»).

Garderobenschränke

Einen schönen Erfolg konnten wir im Zusammenhang mit den Garderobenschränken im OPC verbuchen. Mit Wartezeiten von bis zu sechs Jahren (nein, nicht fürs Upgrading) musste sich so mancher Jungpilot abfinden, bis er ebenfalls in den Genuss eines solchen Schrankes kam. In der Zwischenzeit konnte er ja seine Uniform und Crewbag im Auto lassen, das er dank Parkhaussubvention und ein bisschen Herumfahren auf einem freien Feld platzieren konnte. Oder er benutzte den ÖV. Allerdings musste er sich dann mit dem Uniformreglement auseinandersetzen. Mir wurde die zweifelhafte Ehre zuteil, dieses Reglement einem Lektorat zu unterziehen. Dafür durfte ich auch ein paar Inputs anbringen (nein, der Hut bleibt weiterhin Bestandteil und muss auf dem Kopf getragen werden). So sollten Änderungen an unbequemen Uniformstücken (wegen des Van-der-Wal'schen Gasgesetzes) ohne Umschweife und peinliche (meist ernährungstechnischer) Nachfragen erfolgen können. Auch die Lieferfrist für Crewbags (drei Monate) wurde moniert. Ganz speziell konnte ich noch darauf hinweisen, dass die Vorschrift zur Benützung elektronischer Geräte dringend einer Anpassung bedarf (nein, ich meine damit nicht den Ersatz von PHW4P).

Zollvorschriften

Ebenfalls ein interessanter, aber auch zweckdienlicher Kontakt ergab sich nach Zollvorkommnissen im Frühling dieses Jahres. Dass ich hier nicht die besten Tipps zur Umgehung gültiger Zollvorschriften abgeben kann, liegt auf der Hand. Immerhin konnten wir erreichen, dass bei der nächsten Generalkontrolle im OPC zumindest auf die Sicherheit der Besatzungsmitglieder geachtet wird. Die Betroffenen können bestätigen, dass die Warteschlange bis weit in die Vorfahrt des OPC Airside gereicht hat – nicht akzeptabel. Die Behörden haben uns zugesichert, dass sie mittels Kamera (yes, Big Brother is auch hier watching you) den Rückstau im Auge behalten und geeignete Massnahmen (mehr Zollpersonal vor Ort oder Rückkehr zu Stichproben) ergreifen werden.

Mitarbeiter im Ressort «Mitglieder»

Auf keinen Fall möchte ich es an dieser Stelle verpassen, meinen beiden Mitarbeitern Ugo Giannini (Langzeitkranke) und Alex Herma (Mitgliederanlässe) für ihre Arbeit zu danken. Wer schon länger nicht fliegen konnte, hat wohl auch schon ein aufmunterndes Telefon von Ugo erhalten. Wir setzen uns dafür ein, dass der Prozess der Wiedereingliederung so reibungslos wie möglich erfolgt. Und für alle Gesundgebliebenen empfehlen wir wie immer die Teilnahme an den Mitgliederanlässen. Gerne sind wir auch für Inputs zu haben. Der nächste Anlass ist das Weihnachtsessen am 17. Dezember im Waldhaus Warpel, in Embrach.

Persönliche und eventuelle juristische Unterstützung möchten wir unseren Mitgliedern auch in Situationen bieten, die disziplinarische oder qualifikatorische Massnahmen nach sich ziehen. Aus Gründen der Privatsphäre möchte ich hier nicht weiter darauf eingehen.

Ein weiteres Feld tut sich für uns auf, seitdem Kollegen wieder regulär pensioniert werden. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Pensionäre sich nicht nur einer Interessengruppe anschliessen wollen, sondern vor allem den Kontakt mit den Aktiven und auch Jungen schätzen und pflegen wollen. Ein Projekt für die Passiven ist diesbezüglich in Vorbereitung.

Ohne die Initiative und Mitarbeit seitens der Mitglieder ist der Vorstand nur ein gewähltes Gremium auf Zeit. So wünsche ich mir für uns alle in den kommenden Monaten eine konsolidierte Meinung und ein geeintes Korps, dessen Meinung der Vorstand auch vertritt. ●

Gedanken eines Fliegenden

Wir twittern!

Wer heute etwas auf sich hält, twittert. Politiker, Sportler, Firmen, Private, Un-Private und viele andere bekommen von einem Tag auf den anderen einen Buchstabendurchfall und geben Sätze von sich, die sie besser nie verkündet hätten. Als Aviatik-Journal von Welt kann sich die «Rundschau» dem Trend nicht verschliessen, und so wagt der Kolumnist einen ersten Twitter-Versuch an dieser Stelle. Mögen mir Leserinnen und Leser vergeben, falls ich mich da und dort vertwittert habe. Ich bin noch am Üben. Nun folgen «Tweets» zu Ereignissen der Fliegerei, die nicht wichtig, aber irgendwie halt doch erwähnenswert sind.

#Die neuen Tarifmodelle in Genf sind ein voller Erfolg. Probleme machen nur die Schlepperbanden mit ihrem Handgepäck.

#In einigen Fluggesellschaften ist der Copilot der einzige Mensch an Bord, der für den Flug etwas bezahlt.

#Nach dem Verzehr eines Kurzstrecken-Crewmeals gab es einen Shitstorm.

#Wenn einer «oben» nach dem Unruheprinzip führt, müssen sich die «unten» in Ungehorsam üben. Sonst kehrt im Laden nie Ruhe ein ...

#Kann ich als Teilzeit-Vertrag-Pilot meinen Administrationsabzug auch einer karikativen Organisation spenden?

#Das Departement OC der Swiss droht an Apfelallergie zu sterben.

#Die maximale Anzahl Vollzeitjobs pro Topmanager wurde vom Verwaltungsrat auf deren vier begrenzt.

#«Oscar Foxtrott» geht es blendend. Laut unbestätigten Angaben versteckte sich letzte Woche ein Kranich im Bauch der HB-JHH. Man sucht noch Namen ...

#Als TOI-Eintrag des Jahres wurde der denkwürdige Satz zum Thema «Coffeemachine» gewählt. Dank diesem Eintrag wissen wir, dass Maschinen nur ausgewechselt werden, falls Ersatz vorhanden ist.

#Im Schlussgang zum Airbusgenössischen obsiegte ein Schwede. Er hatte schlichtweg den besten Gripen.

#Piloten-Qualifikationseintrag des Jahres: «Kennt die Jahresschwerpunkte nicht, setzt diese aber konsequent um.»

#Das neue iPad heisst «Air». Capisci?

#Swiss Genf prüft den Einsatz von Trash-Compactors, um das Volumen des Handgepäcks zu minimieren.

#Aus Spargründen wird 2014 das Toilettenpapier auf den Langstrecken-Flugzeugen beidseitig benutzt. Der Erfolg liegt auf der Hand.

#Nach vier im Auftrag der Firma angeforderten Strafregisterauszügen im Jahre 2013 ist sich der Kolumnist absolut sicher, dass die «Kolbenfenstervergehen» an seinem «Puch Maxi» anno 1981 unentdeckt blieben.

#Untersuchungen zeigen, dass immer mehr Pilotenehen wegen Synchronisationsproblemen in die Brüche gehen.

#Zahlreiche Airlines setzen auf Retrodesign und bemalen ihre Flugzeuge in alter Pracht. Swiss setzt auf Retro-Bücher und verteilt wieder pdf-Files!

#«BLACK PERIOD» heisst darum so, weil dann all die schwarzen Schafe in die Ferien gehen.

#MERRY CHRISTMAS, liebe Leserinnen und Leser der «Rundschau». Möge sich das 2014 am 1.1. um Mitternacht richtig synchronisieren.

Das kleine Piloten-ABC

Die Erfahrungen eines Flight Attendants im Umgang mit Piloten, präsentiert in einer etwas anderen Form. Von A wie Abflug bis Z wie Zukunft.

Text: Sunil Mann, Swiss-F/A und Schriftsteller

Wäre ich zu Beginn meiner Fliegerei-Karriere (die sich in den letzten Jahren weniger durch ihren steilen Verlauf als vielmehr durch einen sukzessiven Abbau des Arbeitspensums ausgezeichnet hat) angefragt worden, ob ich eine Kolumne für die AEROPERS-«Rundschau» schreiben würde – ich hätte, ohne lange nachzudenken, abgelehnt. Zu fremd und eigen kam mir als junger Flugbegleiter die Welt hinter der Cockpit-Türe vor, zu wenig Schnittpunkte mit meiner eigenen schien es zu geben. Zwar arbeitete man für dieselbe Firma, flog an dieselben Destinationen, sah sich mit ähnlichen Problemen konfrontiert, doch damit hatte es sich – meiner damaligen Meinung nach – auch schon mit den Gemeinsamkeiten.

Im Verlauf der Jahre aber, nach ungezählten Gesprächen und Beobachtungen, ausgestandenen Krisen und geschafften Turnarounds, nach etlichen Abendessen in fremden Ländern, der einen oder anderen geleerten Flasche Wein und anschliessenden Besuchen in zweifelhaften Etablissements, muss ich zugeben, dass ich komplett falsch gelegen habe: Piloten sind auch Menschen.

Meine diesbezüglichen Erfahrungen habe ich zu einem kleinen ABC zusammengefasst, welches das Handling für Neueinsteiger und alte Hasen dies- und jenseits der Cockpit-Türe vereinfachen soll:

Ablflug:**** Die Quintessenz des Pilotenberufs. Findet oft verspätet statt, was dann mit vagen und ausdrücklich für solche Fälle konzipierten Begriffen entschuldigt wird: Das späte Eintreffen des Flugzeugs, die Wetterbedingungen, das starke Verkehrsaufkommen über XY. Nie: Die gerade einsteigenden Passagiere haben zu lange im Duty-Free-Bereich rumgelümmelt, die Kabinenbesatzung war zu dämlich, um den Head Count korrekt durchzuführen, am Triebwerk war irgendetwas kaputt, aber bis nach Zürich schaffen wir es wahrscheinlich.

Bus:**** Wird zwischen Flughafen und Hotel beziehungsweise Flugzeug und Operation Center eingesetzt. In ihm findet der lebensbedrohliche Teil der Rotation statt.

- Cockpit:** Abschliessbarer Raum zuvorderst im Flugzeug, der zwar kaum aufrechtes Stehen erlaubt, dafür dank einer schusssicheren Tür Ruhe vor der Kabinenbesatzung, Passagieren und sonstigen Terroristen verspricht.
- Dispo:** Synonym für «komplett ausgeliefert sein».
- Essen:** Wird von manchen Piloten auf Langstreckenflügen gerne kurz nach Takeoff und etwa eine Stunde vor der Landung geordert. Zeitgleich stattfindende Dienstleistungsangebote der Kabinenbesatzung werden als irrelevant eingestuft.
- Flugzeug:** Das zweite Zuhause.
- Gepäck:** Das Handling desselben wird von der Kabinenbesatzung gerne dem Cockpit überlassen. Die intensive Beschäftigung mit dem Smartphone findet dabei auf wundersame Weise genau in dem Moment ein Ende, sobald der letzte Koffer aus dem Bus gehievt ist.
- Hilton:** Unterkunft in Beige.
- Indiskretionen:** Gibt es über beinahe jeden, meist werden diese verstohlen auf den sandfarbenen Sitzgruppen im OPC ausgetauscht oder dann – unter dem Siegel der Verschwiegenheit natürlich – nach dem dritten Glas an der Hotelbar.
- Jeder:** weiss grundsätzlich, wo im Galley ein Wasserglas oder eine Kaffeetasse zu verstauen beziehungsweise zu finden ist. Dieses Wissen wird allerdings nur sporadisch abgerufen.
- Kabinenbesatzung:** Das, was hinten herumläuft. Stürmt nach der Landung meist schnatternd und kopflos aus dem Flugzeug, gerade an Aussenstationen schwer unter Kontrolle zu bringen. Aber Achtung: Hält die Alleinherrschaft über Nahrungsmittel und Getränke (inklusive Kaffee)!
- Lift:** Bei amourösen Eskapaden an Aussenstationen findet in ihm der heikelste Teil der Operation statt. Unverhofft kann sich nämlich die Tür öffnen, und eines oder mehrere Crew-Mitglieder betreten die Aufzugskabine. Der mit hochrotem Gesicht gestammelten Geschichte von der überraschend aufgetauchten, leicht bekleideten, da mittellosen brasilianischen Nichte fehlt es leider oft an Glaubwürdigkeit.
- Mephisto:** Schuhmarke. Wurde früher gerne von Billettkontrolleuren in Zürcher Trams getragen, zur selben Zeit galt die Fussbekleidung auch als hundert Prozent sicheres Erkennungsmerkmal von Piloten in Zivil (oft in Kombination mit karierten C&A-Hemden in gedeckten Farben). Positive Adjektive gibt es in Verbindung mit dieser Marke leider nur zwei: «praktisch» und «langlebig».
- Nichtraucher:** Im Gegensatz zum Raucher nach der Landung entspannt, hetzt nicht zum Ausgang und verzögert dann trotzdem die Abfahrt des

Busses, verschwindet während der Bodenzeit nicht an rechtlich fragwürdige Orte, riecht anschliessend nicht nach Aschenbecher.

On-Time-Arrival: Wichtiger Aspekt im Flugablauf, eng verbunden unter anderem mit Renommee und Kosten. Gerüchteweise wird die Crew vorne dafür mit einem Bonus entschädigt. Diejenige hinten kämpft sich derweil unter Zeitdruck durchs vorgeschriebene Prozedere und geht nach dem Anweisen der Sitzplätze für Analphabeten, Verstauen des schwebend leichten Handgepäcks, Verteilen von Decken, Kissen, Kopfhörern, Hot Towels, Zeitungen, Welcome Drinks, Menükarten, Babygürteln, Schwimmwesten und Spielzeug, Anhören etwaiger Beschwerden in mehreren Sprachen, Zusammensetzen von überall verteilten Familien, Umsetzen von Verletzten, Rekonvaleszenten, grundsätzlich Unzufriedenen und Männern, die aus bizarr anmutenden Gründen nicht neben Frauen sitzen dürfen, leer aus. Keineswegs gerüchteweise.

Passagier: Bezahlt unseren Lohn. Weiss das auch.

Quälgeist: Ein Kleinkind, dessen Eltern Skype nicht zu bedienen wissen. Anders ist nicht zu erklären, weshalb sie mit dem Säugling um die halbe Welt fliegen, nur um ihn dort ein paar kurze Tage lang der Familie vorzuführen.

Rotationen: Wurden in den letzten Jahren an den richtigen Orten laufend verkürzt, an den falschen verlängert.

Sofort released: Die schönsten Worte in den Ohren eines Airline-Mitarbeiters.

Technischer, ugs. Gehört bei Avro-Besatzungen fix zum Tagesablauf, hat stets umständliche Diskussionen mit der Dispo zur Folge. Löst grosse Begeisterung bei Passagieren und Crew aus, bei Letzterer vor allem wegen der aufregenden Änderungen im Einsatz und dem damit verbundenen Verschieben des Feierabendbiers.

Umsatz: Wird gerade bei entsprechendem Gewinn gern an glamourösen Pressekonferenzen verkündet, zeitgleich werden für die Mitarbeiter zappendustere Aussichten sowie Horrorszenarien einer untergehenden und krisengeschüttelten Branche entworfen, um aufkeimenden Begehrlichkeiten bereits im Vorfeld beizukommen.

Vielfliegerprogramm: Jeder, der hin und wieder fliegt, kommt darein, auch diejenigen, die nicht meinen, sie seien etwas ganz Besonderes und bekämen ab sofort immer ein kostenloses First-Class-Upgrade oder zumindest eine entsprechende Spezialbehandlung.

Wir: Zusammen mit «gemeinsam» ein beim Aufbau der neuen Airline strategisch eingesetztes Wort. Emotionales Druckmittel, um Lohn-, Ferien- und

Freitagekürzungen sowie andere Sparmassnahmen durchzusetzen. Verschwand nach dem geschafften Turnaround sofort, taucht aber seither regelmässig bei anstehenden Vertragsverhandlungen auf.

Xanthippe: Das, was auf der anderen Seite des Bettes schläft. Zumindest besagen das die Mienen mancher Crew-Mitglieder im Briefing.

Y-Chromosom: Im Cockpit immer noch eine Mehrheit.

Zukunft: Wenn man dem Management Glauben schenkt: seit Jahren düster. Für alle anderen: Business as usual. ●



Sunil Mann wurde am 21. Juni 1972 im Berner Oberland als Sohn indischer Einwanderer geboren. Seine Jugend verbrachte er in Spiez bei Pflegeeltern und besuchte in Interlaken das Gymnasium. In Zürich studierte er Psychologie und Germanistik, beide Studien wurden erfolgreich abgebrochen, bevor er sich an der Hotelfachschule Belvoirpark halbherzig Grundkenntnisse fürs Gastgewerbe erwarb.

Seit geraumer Zeit arbeitet er als **Flugbegleiter** mit reduziertem Pensum bei der **Swiss**, unterbrochen von zum Teil mehrmonatigen Aufenthalten in Israel, Ägypten, Japan, Indien, Paris, Madrid und Berlin.

Rund drei Dutzend Kurzgeschichten und Kurzkrimis wurden in Anthologien veröffentlicht, dazu erhielt er einige Preise, darunter den Förderpreis der Dienemann-Stiftung in Luzern, den vom Fischer Verlag ausgelobten Agatha-Christie-Preis oder zuletzt das Atelierstipendium Berlin des Kantons Zürich. «Fangschuss», sein Krimi-Debüt, spielt in Zürichs Kreis 4 und wurde im Frühjahr 2011 mit dem Zürcher Krimipreis ausgezeichnet. Der Hauptprotagonist ist der indischstämmige Privatdetektiv V. J. Kumar.

Was macht eigentlich ... Rolf Senn?

Wer Hawaii hört, denkt an Sonne, Wellen und Surfen. Hawaii ist einmal im Jahr auch Mittelpunkt des Ausdauersports. Die Crème de la Crème des Triathlon trifft sich dort, um die Weltmeister zu bestimmen. Der A320-Captain Rolf Senn war einer von ihnen.

Interview: Peter Tilly

Was Rolf macht, macht er konsequent und zielstrebig. Das merkten seine Instrukturen während des Umschulungskurses zum A320-Captain genauso wie seine Gegner bei den zahlreichen Triathlons, die er jedes Jahr erfolgreich absolviert. Doch Rolf als starrköpfigen und stur auf ein Ziel hin fokussierten Zeitgenossen zu bezeichnen, würde dem sympathischen Kollegen nicht gerecht. Er ist durch und durch ein Genussmensch. Als ich ihn fragte, in welchem Lokal wir das Interview bei Speis und Trank durchführen sollten, kam die Antwort wie aus der Kanone geschossen: Im «Winzerhaus» in Weiningen. So trafen wir uns an einem Mittwoch zum Mittagessen im Gourmettempel mitten in den Weinbergen von Weiningen zum Business Lunch. Als ich im lockeren Gespräch seine Topleistungen bewunderte und ihm auch gebührend gratulierte, machte mich Rolf darauf aufmerksam, dass es noch weitere Spitzen-Triathleten im Pilotencorps gäbe und ein alleiniger Fokus auf seine Leistungen nicht gerechtfertigt sei. Adrian Santonastaso und Philipp Overbeck seien ihm schon bei so manchem Triathlon harte Gegner gewesen und ab und zu auch um die Ohren gelaufen. Der Kellner unterbrach uns – wir bestellten.

«Rundschau»: Der «Ironman» von Hawaii ist gut zehn Tage her. Wie geht es Dir nach den sportlichen Strapazen?

Rolf Senn: Ich bin erfüllt, glücklich und stolz. Ich fühle aber auch eine Leere in mir, weil das Ereignis vorbei ist, auf das ich mich monatelang vorbereitet habe.

«RS»: Warum betreibst Du ausgerechnet Triathlon?

R.S.: Ich habe seit meiner Kindheit Laufsport betrieben und wollte mich meiner Gesundheit zuliebe sportlich diversifizieren.

«RS»: Wenn sonst erfolgreiche Sportler in den Triathlon wechseln, scheitert es oft am Schwimmen. Wie hast Du Dir die notwendige Schwimmtechnik angeeignet?

R.S.: Die Disziplin Schwimmen ist tatsächlich eine anspruchsvolle. Ich habe vieles von den Triathlon-Kollegen abgeschaut und stundenlang geübt. Einen spezifischen Kurs habe ich nie besucht.

«RS»: Deine Leistungen verdienen Respekt. Einer der besten Triathleten der Schweiz in der Kategorie M45-49 und eine Zeit unter zehn Stunden in Hawaii. Da hast Du bereits einiges erreicht. Was sind Deine nächsten sportlichen Ziele?

R.S.: Die «Patrouille des Glaciers» steht ganz oben auf meiner Wunschliste. Des Weiteren möchte ich im Sommer vermehrt Hochgebirgstouren in Angriff nehmen. Im Triathlon fehlen mir im Moment die Ziele.

«RS»: Laut einem Interview in der «Aargauer-Zeitung» vom Sommer des vergangenen Jahres trainierst du lediglich zehn Stunden pro Woche, und das ganz ohne Trainingsplan. Schummelst Du bei diesen Angaben?

R.S.: Nein, die Angaben stimmen ziemlich genau. Während der letzten Monate vor Hawaii habe ich das Pensum auf 15 Stunden erhöht. Wenn ich trainiere, lege ich grossen Wert auf qualitativ wertvolle Einheiten. Ich gehe nicht einfach eine Stunde joggen, sondern mache Intervalltrainings und Laufspiele. Sture Trainingsprogramme, auf Wochen und Monate hinaus geplant, sind bei unserem Beruf nicht sinnvoll. Ich passe meine Einheiten meinen Aufenthaltsorten an und geniesse das Training umso mehr.

«RS»: Wenn Du wirklich so wenig trainierst, muss Talent vorhanden sein, und es steckt jahrelanges Training dahinter. Wie sieht Dein sportlicher Werdegang aus?

R.S.: Seit ich sieben Jahre alt bin, treibe ich Sport. Als Kind spielte ich Fussball und wechselte später in die Leichtathletik. Als Mittelstreckenläufer war ich Mitglied des Nachwuchskaders. Bereits im zarten Alter von zehn Jahren absolvierte ich fünf bis sieben Trainingseinheiten pro Woche. Das war aber nie ein Zwang, sondern stets mit viel Freude verbunden.

«RS»: Du wohnst gut 30 Kilometer vom Flughafen entfernt. Das wäre doch eine gute Trainingseinheit mit dem Fahrrad!

R.S.: Ich fahre tatsächlich bei Wind und Wetter und zu jeder Tageszeit mit dem Fahrrad zur Arbeit. Aus Sicherheitsgründen stets mit dem Mountainbike. Dieses ist mit besseren Bremsen ausgestattet und benutzerfreundlicher beim Kreuzen von Tramschienen ...

«RS»: Ein fordernder Job als Captain A320, ein Hobby, das fast keine Kompromisse zulässt, und auch noch Familie. Wie bringst Du alles unter einen Hut?

R.S.: Ich brauchte relativ wenig Zeit für mich selber. Sofern ich mich nicht gerade auf Hawaii vorbereite, investiere ich nicht mehr in den Sport als andere Leute in ihre Hobbys. Das alles ginge aber nicht, wenn meine Familie nicht hinter mir und dem Sport negativ gegenüberstünde. Meine Frau Pascale und ich unterstützen uns gegenseitig bei unseren Projekten. Das ist unglaublich wertvoll, und dafür bin ich ihr auch sehr dankbar.

«RS»: Zurück zu Hawaii. Du bist 3,86 Kilometer in einer Stunde und zehn Minuten geschwommen, hast die Wüste in fünf Stunden und fünf Minuten durchquert und dabei 180 Kilometer auf dem Fahrrad abgespult, und als Dessert folgte ein Lauf über die Marathondistanz, für den Du drei Stunden und 29 Minuten benötigst. Gebe ich diese Daten in meinen Computer ein, behauptet dieser, dass ich mit meinem Bodymass-Index 15 000 Kilokalorien verbrauche. Bei Dir wird es deutlich weniger sein, aber es bleibt die Frage, wie Du die Energie dem Körper während des Wettkamps zuführst.

R.S.: Auf dem Fahrrad warten nach dem Schwimmen zwei Bidons, gefüllt mit «Maltodextrin» und einer Portion Salz, auf mich. Damit komme ich über die erste Stunde auf dem Rad. Zusätzlich nehme ich auf der Rad- und der Laufstrecke ganz stur alle 20 Minuten ein Kohlehydrat-Gel zu mir, das die Energie rasch freigibt. Während des Wettkampfs trinke ich isotonische Getränke und nehme bei heißen Temperaturen auch noch zusätzlich Salz zu mir.

«RS»: Alle drei Disziplinen im Triathlon sind hart, aber auch monoton. Lenkst Du Dich mit Musik oder anderem ab oder fokussierst Du Dich komplett auf den Wettkampf?

R.S.: Musik ist während der Ironman-Wettkämpfe verboten. Doch so monoton, wie Du es beschreibst, ist der Wettkampf nicht. Das Schwimmen ist der reinste Überlebenskampf. Über 2500 gut trainierte und auf ein Ziel fokussierte Sportlerinnen und Sportler schwimmen auf die erste Boje zu. Keiner will Zeit und Kraft verlieren, keiner ausweichen. Man muss sich trotz Wellengangs und schäumenden Wassers orientieren, ein gutes Fahrwasser suchen und, wenn immer möglich, vermeiden, Salzwasser zu schlucken. Zu viel davon führt unweigerlich zum Erbrechen.

Auf der Radstrecke bleibt der Blick immer wieder am Computer hängen. Die Wattzahl sollte konstant gehalten und die Gegner müssen beobachtet werden. Ich darf mich nicht im Windschatten eines Mitstreiters ausruhen und muss mich auf die Strasse konzentrieren. Trotzdem ist es natürlich nicht verboten, auch die wunderschöne Landschaft zu genießen.

Auch bei der Laufstrecke geht der Blick immer wieder auf die Uhr. Stimmen die Abschnittszeiten? Bin ich zu schnell oder zu langsam unterwegs? Schaffe ich das gesetzte Ziel? Am Schluss des Wettkampfs liegt der Fokus beim Zieleinlauf. Dieses Gefühl, wenn der Speaker Deinen Namen ausspricht und Tausende von Zuschauern mit den Händen an die Werbebanden schlagen, vergesse ich nie!

«RS»: Wie lange braucht Dein Körper nach dieser Leistung, um sich wieder zu erholen?

R.S.: Nach drei Wochen ist mein Körper wieder vollends erholt. Die Psyche braucht wesentlich länger. Die mentale Stärke, die es braucht, um sich während des harten Trainings durchzubeissen, kommt erst Wochen später wieder. In dieser Zeitspanne betreibe ich den Sport aber weiterhin mit grossem Genuss. Die Energie, die man durch die weniger harten Einheiten spart, nutze ich, um die Natur intensiver zu erleben.

«RS»: Triathlon besteht eigentlich aus vier Disziplinen. Die vierte, nämlich die Erholung, ist eine der wichtigsten. Wie heisst Dein Regenerations-Rezept, damit Du so schnell wie möglich wieder zu Topleistungen fähig bist?

R.S.: Ich habe keine Geheimmittelchen. Weder liege ich auf Magnetmatten, noch gehe ich in spezielle Massagen oder benutze teure Salben. Als ich nach dem Ironman und der langen Reise zu Hause eintraf, öffnete ich eine Flasche «Amarone» und genoss den Rebensaft zusammen mit meiner Frau Pascale auf dem Sofa. Das war Regeneration!

«RS»: Schmerz und Leid gehören zwangsläufig dazu, wenn man zehn Stunden bei brütender Hitze Höchstleistungen vollbringt. Wie gehst Du damit um?

R.S.: Bei orthopädischen Schmerzen breche ich ein Training oder einen Wettkampf sofort ab. Das sind Alarmsignale des Körpers, die man unbedingt ernstnehmen muss. Übliche Probleme wie Blasen an den Füßen und Hautreizungen an allen möglichen und unmöglichen Stellen muss man ertragen. Diese gehören bei einem Triathlon einfach mit dazu.

«RS»: Du betreibst diese sehr anspruchsvolle Sportart auf höchstem Niveau. Da muss das Thema Doping angesprochen werden. Wie verbreitet ist Doping in der Triathlon-Szene?

R.S.: Es gibt Kontrollen, und es bleiben wie in allen anderen Sportarten auch ab und zu schwarze Schafe hängen. Es wird nicht zu vermeiden sein, dass Amateure vorsätzlich oder aus Unwissenheit Medikamente nehmen, die auf einer Verbotsliste stehen. Ein kürzlich durchgeführter Test an 500 Amateursportlern in der Schweiz hat durchwegs negative Ergebnisse an den Tag gelegt. Ob das eine aussagekräftige Untersuchung ist? Ich weiss es nicht.

«RS»: Wurdest Du schon jemals auf Doping getestet?

R.S.: Nein.

Wir entschieden uns beide für das «Menu 1» mit einer Topinambour-Suppe als Vorspeise und zarten Rindfleischfilet-Würfeln an Erdnuss-Sauce mit marktfrischem Gemüse und Jasminreis, serviert als Hauptspeise. Bei Wein vertrauten wir auf den fachmännischen Rat des Sommeliers, der uns zu einem Glas «Baltasar» aus der Bodega San Alejandro riet. Nach dem ausgezeichneten Lunch gewann unser Gespräch richtig an Fahrt.

«RS»: Triathlon ist nicht nur zeit-, sondern auch kostenintensiv. Wirst Du von Sponsoren unterstützt?

R.S.: Die Bekleidungsfirmen «X-Bionic» und «skinfit» unterstützen mich. Der grösste Sponsor ist und bleibt meine Frau, die mir die Zeit für den Sport und viel Verständnis schenkt.

«RS»: Als Ambassadeur der Sportbekleidungsfirma «X-Bionic» posierst Du prominent auf deren Homepage im Internet. Mit Neid muss ich zugeben, dass die hautenge Sportbekleidung an Deinem durchtrainierten Körper sensationell zur Geltung kommt und man den Versprechen Glauben schenken kann, dass die Funktionskleidung zur besseren Leistung beiträgt. Doch was bringen die Kleider einem Hobbysportler wie mir, der im Engadin gemütlich über die Loipen skatet?

R.S.: Ich kann Dir unter Kollegen offen und ehrlich sagen, dass «X-Bionic» auf dem Markt konkurrenzlos ist. Im Gegensatz zu anderen Anbietern ist die Bekleidung von «X-Bionic» im wahrsten Sinne des Wortes funktional. Das Zusammenspiel von Kompression, Funktionalität und Wärmehaushalt wird Dich im Engadin nach wenigen Loipenmetern restlos überzeugen. Auch die

Qualität der Produkte ist nicht mit denen der anderen Hersteller zu vergleichen. Socken, die ich zum Sport und auch zur Arbeit trage, haben nach 200 Waschgängen immer noch den gleichen Sitzkomfort – das erwarte ich von Funktionswäsche und nicht ein modisches Zusammenspiel der Farben und Formen.

«RS»: Ist Deine Familie auch so sportbegeistert?

R.S.: Zum Glück ja! Meine Frau genießt joggend die Wälder um unser Haus, meine Tochter ist Läuferin im Leichtathletikverein und mein Sohn spielt Unihockey.

«RS»: Wie lange dauert es noch, bis Du Deine Kinder beim Training nur noch von hinten siehst?

R.S.: Schon passiert! Im Sprint sehe ich von meiner Tochter nur noch ihre Schuhsohlen, und den Kilometer läuft sie mit elf Jahren bereits unter 3:20 Minuten ...

«RS»: Ausser uns beiden haben alle Männer in unserer Altersklasse Lebenskrisen und zetteln unvernünftige Projekte an. Was rätst Du einem sportlich mittelmässig begabten Mann, der sich als Ziel setzt, einen Triathlon oder wenigstens einen Marathon zu absolvieren?

R.S.: Einen Langstrecken-Triathlon erfolgreich zu absolvieren setzt jahrelanges Training voraus. Es muss auch betont werden, dass nicht jeder Körperbau dafür geeignet ist, Leistungen über diese lange Zeitdauer zu erbringen (Anmerkung des Schreiberlings: Mir entgeht sein mitleidiger Blick auf mein Körpervolumen nicht ...). Wenn der Wunsch in einem wächst, beim Triathlon teilzunehmen, muss unbedingt mit Kurzstanz-Wettkämpfen begonnen werden.

«RS»: Welche Sportart würdest Du nie betreiben?

R.S.: Statische Sportarten wie Fischen und dergleichen. Damit will ich aber nicht das Fischen schlechtreden. Ich bewundere jeden, der sich in seinem Hobby verwirklichen kann, und wenn das Fischen ist, geht das für mich in Ordnung.

«RS»: Und warum keine statischen und gemütlichen Sportarten?

R.S.: Ich brauche die Bewegung in der Natur, ich bin richtiggehend süchtig danach. Nicht selten jauchze ich während eines Trainings vor Freude, wenn

ich durch eine schöne Gegend laufe. Während meiner Aktivitäten erlebe ich jeden Augenblick sehr intensiv und philosophiere oft dabei.

«RS»: In welchem Alter ist für Dich Schluss mit Triathlon?

R.S.: Da möchte ich mich nicht festlegen!

«RS»: Auf welche sportliche Leistung bist Du am meisten stolz?

R.S.: Hawaii! Und zwar sowohl für die Qualifikation für diesen Wettkampf, der als offizielle Weltmeisterschaft gilt, als auch für die Leistungen am Wettkampf selber.

«RS»: Hat es in Deinem intensiven Leben noch Platz für andere Hobbys?

R.S.: Neben der Familie und dem Sport helfe ich noch im Geschäft meiner Frau aus.

«RS»: Was ist das für ein Geschäft?

R.S.: Meine Frau betreibt auf dem Mutschellen eine Wohn- und Wohlfühl-Boutique. Mit «inside top of mutschellen» erfüllte sie sich einen Traum, bei dem ich sie selbstverständlich unterstütze. Im Moment steht eine Erweiterung des Geschäfts vor der Tür, die uns ziemlich in Trab hält. Gerne begrüßen wir Leserinnen und Leser der «Rundschau» persönlich in unserem Laden. Wer vorher einen Blick auf das Angebot werfen möchte, findet Informationen auf insideshop.ch.

«RS»: Zurück zum Sport: In Hawaii, Las Vegas und dieses Jahr auch in Zürich erbrachtest Du bei tropischen Temperaturen bis 44° C (Las Vegas) Höchstleistungen. Du scheinst heisses Wetter zu lieben! Was macht Rolf Senn während der kommenden Wintermonate?

R.S.: Es ist nicht so, dass ich heisses Wetter besonders liebe, es scheint mir schlichtweg weniger auszumachen als anderen. Für diesen Winter habe ich mein Trainingsprogramm bereits definiert. Der Umbau des Ladens meiner Frau wird mir Muskelkater an Stellen meines Körpers bescheren, die ich bis anhin nicht gekannt habe ...

«RS»: Das Essen war himmlisch, der alkoholische Teil auch. Aus ernährungswissenschaftlicher Sicht haben wir richtig gesündigt. Hast Du jetzt ein schlechtes Gewissen?

R.S.: Null!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

Draussen regnete es in Strömen, und die wunderbare Aussicht ins Limmatal war leicht getrübt. Tief beeindruckt über Rolf's Leistung und mit einer schönen Geschichte im Gepäck machte ich mich auf zur anderen Talseite, wo ich voll motiviert eine Stunde auf meinem Rudergerät sass und einen Bruchteil derer Leiden und Freuden durchlebte, von denen mir Rolf mit leuchtenden Augen über zwei Stunden erzählt hatte. ●



Rolf Senn: Der aktive A320-Captain lebt mit seiner Frau Pascale und den zwei gemeinsamen Kindern Nico (13) und Giulia (11) auf dem Mutschellen, nicht weit vom Reporting Point BREGO entfernt. Seit seinem siebten Lebensjahr betreibt Rolf intensiv Sport und gehört mittlerweile zu den besten Schweizer Langdistanz-Triathleten seiner Altersklasse M45-49. Voriges Jahr überraschte Rolf mit dem Sieg beim Halb-Triathlon in Miami und dem ausgezeichneten 20. Rang bei den Weltmeisterschaften über die gleiche Distanz in Las Vegas. Am Ironman 2013 in Zürich qualifizierte sich Rolf als Vierter von 360 Startenden seiner Alterskategorie für die Weltmeisterschaften in Hawaii, die er auf dem 57. Rang beendete und damit 192 Weltklasse-Athleten hinter sich liess.

Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

Geschichten eines Menschenfreundes

Viele Fliegende kennen ihn persönlich, den gross gewachsenen, freundlich interessierten Walter Meier, der einige Jahre als Flight Attendant und mitfliegender Seelsorger Teil unserer Crews war. Wenn ich ihm heute in seinem Arbeitsumfeld, dem Flughafen Kloten, begegne (oft ist er auch zusammen mit seinem katholischen Kollegen Claudio Cimaschi unterwegs), fällt mir immer wieder auf, wie er es trotz seiner Grösse schafft, dass seine persönliche Zuwendung im Gespräch nicht dominierend erscheint.

In seinem kleinen Buch erzählt er 22 kurze Geschichten von Begegnungen mit Menschen im Umfeld der Fliegerei und des Flughafens Zürich-Kloten. Vielfach sind es individuelle Schicksalsmomente, sei es der weinende Geschäftsmann im Andachtsraum des Flughafens, die gebärende Frau der dokumentenlosen Familie, die in Kloten am Weiterflug gehindert wurde und mit Hilfe einer afrikanischen Putzfrau ihr Kind im von Walter Meier vermittelten Day Room des Flughafens zur Welt brachte, oder der verwirrte Reisende, der im Gespräch und darauf folgender Einkehr mit unserem Flughafenpfarrer im Andachtsraum die Ruhe wiederfindet und seinen Weg weitergehen kann.

Einige handeln aber auch von weiter reichenden Ereignissen, dem Absturz der MD-11 bei Halifax, der Flugzeugkollision bei Überlingen oder dem Grounding der Swissair. Davon unmittelbar Betroffenen werden beim Lesen wohl ihre eigenen Bilder von selbst Erlebtem im Umfeld dieser Momente der Geschichte vor die Augen treten – immer aber gelingt es Walter Meier, seine Geschichten so einfühlsam und unterhaltend zu Ende zu erzählen, dass man aus den eigenen Bildern wieder zu den vom Autoren beschriebenen Schicksalen zurückfindet.

Walter Meier: Flughafengeschichten

Zürich 2013

ISBN 978-3-906561-53-0

Die Rache des missbrauchten Kindes

In früheren Artikeln habe ich schon mein Faible für Arne Dahl eingestanden. Von den Anfängen in der A-Gruppe bis zu der Europäisierung der in

Dahls Romanen geschilderten Aktivitäten im Rahmen einer geheimen Operativen Einheit der Europol, die von Paul Hjelm geleitet und durch bekannte Protagonisten aus der A-Gruppe verstärkt wird, lese ich mit Interesse die als Entwicklungsroman konzipierte Geschichte dieser von Dahl erfundenen Menschenschar.

In «Zorn» geht es um eine Serie von Morden, die an vielen europäischen Schauplätzen verübt werden und in denen der Mörder den Kontakt zu einzelnen Mitgliedern der Europol-Einheit sucht, namentlich zu Arto Söderstedt.

In der Auflösung wird die Geschichte zu einer modernisierten Fassung von Huxleys «Brave New World», wobei die Zerstörung der Twin Towers in New York, Rauschgift-, Waffen- und Menschenhandel in Europa ebenso thematisiert werden wie der Missbrauch von Gentechnologie und die schon im ersten Band der neuen «europäischen» Reihe von Dahl titelgebende allgemeine menschliche Gier.

In derart geraffter Form klingt es wohl etwas banal, aber die Geschichte hat mich über ihre fast fünfhundert Seiten dennoch fasziniert.

Arne Dahl: Zorn

München 2012

ISBN 978-3-492-05306-8

Ausweglos

Das Geschenk meiner Lastflight Crew war ein Buch, das sie mir – nach Rückfrage bei meiner Frau Verena, bei der sie erfahren haben, dass ich von Henry (Lüscher) gehört habe, er sei im Moment daran, einer Empfehlung von HP (Boller) folgend, ein äusserst spannendes Buch zu lesen – am Anfang unserer Rotation überreicht haben. Während der paar Tage habe ich allerdings nicht die Zeit gefunden, auch nur eine Seite zu lesen – inzwischen hat sich die Situation etwas verändert ... Danke Euch allen, es ist ein einzigartiges Buch.

Das Gesicht des Autors auf dem Umschlagbild ist widerspenstig, kantig, sein Blick ein dunkles Fragezeichen. Dunkel bis schwarz ist auch die Erzählung um den Mathematiker Siem Sigerius und seine Familie.

Anfangs fällt es mir schwer, den Zusammenhang zwischen den verschiedenen Textteilen zu erkennen. Eine Ich-Erzählerin ist in Kalifornien und hat ein Kind mit einem McKinsey-Typen. Doch sie ist in Los Angeles und er mit dem Kind in San Francisco. So weit scheint es nicht völlig unverständlich, wenn da nicht die Zeit- und Ortssprünge wären, Rückblenden ohne (mir) ersichtlichen Übergang.

Da ist natürlich noch das Mathematik-Genie als Stiefvater der Ich-Erzählerin Joni. In Holland, wo sie früher bei ihrer Mutter und ihrem neuen Mann wohnte, hat Joni ein Chamäleon zum Freund. Er biedert sich beim Stiefvater mit seinen Fragen und seinem Interesse an Judo an, der sportlichen Leidenschaft des bulligen Mathematikers.

«Bonita Avenue» ist eine Familiengeschichte mit modernem Ansatz. Ein Patchwork aus Sex, Macht und Geld, vermengt in einem Circulus Vitiosus, mit den aus ihren Verstecken quellenden Familiengeheimnissen.

Aaron und Joni verdienen haufenweise Geld mit einer Sex-Website, auf die ihr Stiefvater eines Tages zufällig stösst. Die sich daraus dynamisch entwickelnde Geschichte hält einen locker über ihre 640 Seiten in Atem. Die rohen Metaphern und Vergleiche Buwaldas erzeugen unmissverständliche Bilder, die ich aber nicht immer so unvermittelt sehen mag.

Ein Buch, manchmal wie ein Faustschlag ins Gesicht der Lesenden, eine kontemporäre Katastrophe, sezierend exakt filetiert und schonungslos dargestellt. Immer wieder subjektiv erfahrbare Verrücktheit, wie ich sie unmittelbar nicht einmal bei Kafka gelesen habe – Peter erscheint mir dabei noch trauriger als Franz.

Peter Buwalda: Bonita Avenue

Hamburg 2013

ISBN 978-3-498-00672-3

... apropos Henry Lüscher

Aufgrund des regen Austauschs von Literaturtips untereinander habe ich angefragt, ob er auch hie und da die Leserschaft der «Rundschau» über neue Leseerfahrungen informieren wolle. Also kann es gut vorkommen, dass Sie in Zukunft weiter gehende Anregungen mit womöglich anderen Schwerpunkten als den meinen auf diesen Seiten finden können.

Damit wünsche ich allen Lesenden interessante Zeilen, auf dass sie nicht in interessanten Zeiten leben müssen ... ●

Belpers: Air Berlin Switzerland – eine neue Station entsteht

In der «Rundschau»-Ausgabe 3/2013 wurde die Geschichte der Balair über die Belair hin zu Air Berlin anschaulich dargestellt. Der aufmerksame Betrachter am Flughafen Zürich merkte schnell, dass zwischen 2005 und 2008 neben Belair- und Air-Berlin-Flugzeugen sogar eine kurze Zeit solche in Iberworld-Farben zugegen waren. Was hat sich vor dem Zusammenschluss von Air Berlin und Belair vor und hinter den Kulissen abgespielt? In diesem Artikel erfahren Sie mehr über die teilweise kurios anmutende Entstehung der Air-Berlin-Station Zürich.

Text: Alexander Knecht, Belpers-Vorstand

Knapp zwei Jahre nach dem Swissair-Grounding eröffneten sich für entlassene Swissair- und Crossair-Piloten neue Perspektiven in der Schweizer Luftfahrt. Odette/Helvetic Airways suchte Cockpit-Besatzungen für ihre neu aufgestellte Fokker-100-Operation. Bisher flog man mit einer MD-83 vor allem in den Kosovo. In Zusammenhang mit dem Aufbau dieser neuen schweizerischen Operation tauchte auch der Name eines bereits bekannten Inhabers und Gründers einer deutschen Airline auf. Er spielte in der Folge ebenfalls eine wichtige Rolle im Aufbau der Air Berlin Switzerland.

Kurzfristige Änderungen nie ausgeschlossen

Nach bestandenem Assessment konnte im Herbst 2003 eine Handvoll First Officers in den F100-Umschulungskurs bei Helvetic Airways einsteigen. Bereits in den ersten Wochen, noch während der Einführung in Bülach, trennten sich jedoch die Wege von einzelnen Piloten und ihrem neuen Arbeitgeber wieder. Sie standen zwar erneut auf der Strasse, dies war jedoch gewollt und demnach «selbstverschuldet». Was zu diesem Zeitpunkt noch niemand wusste: Die Geburtsstunde der späteren Air Berlin Schweiz war angebrochen. Am 1. November desselben Jahres traf sich eine kleine Gruppe Piloten, zu denen auch die zuvor genannten gehörten, im Fliegermuseum Dübendorf, dort, wo schon etliche AEROPERS-Krisentreffen während der letzten Tage der Swissair stattgefunden hatten. Dieses Treffen hatte das Ziel, den Grundstein für ein weiteres Airline-Projekt in der Schweiz zu legen.

«hexx» oder gexx?

Mit Helvetia Express Flug AG (HEFLAG), genannt «hexx», verriet der Name des neuen Projekts bereits viel. Plötzlich tauchte ein der deutschen Germania Express (gexx) vergleichbarer Name am Schweizer Himmel auf. Hinter diesem steckte Dr. Hinrich Bischoff. Der deutsche Unternehmer und Eigentümer der Fluggesellschaft Germania versuchte in der Schweizer Luftfahrt Fuss zu fassen, speziell am Standort Zürich. Dies liess den Schluss zu, dass die Entscheidungsträger hinter den Kulissen sich nicht mehr einig waren. Die geplante Zusammenarbeit mit Odette Airways auf der Plattform der Helvetic Airways war offensichtlich gescheitert. In einer Kampfansage an Helvetic Airways sollte dann aber unter dem Namen Helvetia Express das gleiche Produkt im Low-Cost-Segment ab Zürich angeboten werden.

Ein neues AOC für die Schweiz

Die Mitbegründer der Helvetia Express (natürlich nicht in finanzieller Hinsicht, schliesslich waren die meisten First Officers und hatten nach der Swissair noch Ausbildungsschulden) bezogen ein Büro im ehemaligen Swissair-Trainings-Center. Mitgebrachte Stühle und eigene PCs waren gerade genug vorhanden, um die Arbeit aufnehmen zu können. Ein eigenes Schweizer AOC musste her, und zu diesem Zweck wurde das Projekt «Flugzeug mit Schweizer Kreuz» gestartet. Jeder Pilot erhielt eine Postholder- oder Deputy-Stelle und musste Assessments beim Luftamt absolvieren. Abenteuerstimmung lag in der Luft. Um den Betrieb jedoch sofort aufnehmen zu können, wurde zunächst das AOC der Germania zur Verfügung gestellt.

Mitte November 2003 fanden bereits die Ground Courses, Computer Based Trainings (CBT) usw. für die Fokker 100 in Berlin-Schönefeld statt. Danach fanden sich die Piloten im französischen Le Bourget im Simulator wieder. Kurz nach dem Jahreswechsel folgten das Flight Safety Training und das Flight Training bei der Germania in Leipzig. Als Pilot muss man eben gerne reisen, ob mit der Eisenbahn, dem eigenen Auto oder einem vorfinanzierten Flugticket. Die nächste Station für die First Officers war München, wo die Linienschulung (LIFUS) für Germania begann. Es folgten Flüge für Germania und gexx ab der bayrischen Metropole. Kurze Zeit später wurde eine Fokker mit Schweizer Besatzungen ab Zürich betrieben. Die Arbeitspläne wurden von den Piloten zu diesem Zeitpunkt selber gestaltet. Zum Monatsende traf man sich in einer gemütlichen Runde und plante ohne Bidding- und Punktewunschsystem den nächsten Einsatzmonat. Zudem mussten die Schweizer First Officers praktisch über Nacht den Sitz im Cockpit wechseln und fanden

sich schnell in einer neuen, ungewohnten Rolle wieder. Selbststudium war angesagt. Der gut gefüllte Swissair-/Crossair-Rucksack half dabei, kleinere und grössere Hürden meisterlich zu nehmen.

Zwei Männer werden «Freunde»

Die beiden Geschäftsführer Hinrich Bischoff von Germania und Joachim Hunold von Air Berlin waren zu diesem Zeitpunkt nicht wirklich Freunde. Zu ehrgeizig waren beide im Airline-Geschäft tätig. Auch persönlich hätten der gewiefte Taktiker und Flugzeughändler Bischoff und der charismatische Hunold unterschiedlicher nicht sein können. Erstgenannter zurückgezogen und öffentlichkeitsscheu lebend, Letzterer kommunikativ und gerne im Rampenlicht stehend. Im Jahr 2004 merkten die umtriebigen Geschäftsmänner jedoch, dass sie unternehmerisch gesehen aus demselben Holz geschnitzt waren und dass im Low-Cost-Geschäft ein Kampf auf Biegen und Brechen nicht zum Erfolg führen konnte. Sie beschlossen eine Kooperation, im Zuge derer sie eine Gebietsaufteilung vornahmen, speziell im innerdeutschen Markt. So gingen viele Strecken innerhalb Deutschlands an Germania, auf der anderen Seite erhielt Air Berlin als weitere Destination Zürich zugesprochen. Air Berlin beteiligte sich in der Folge an Helvetia Express. Innerhalb einer Woche stellte die IT-Abteilung der heute zweitgrössten deutschen Fluggesellschaft Computer und Büroeinrichtung zur Verfügung. Gerade drei Wochen später entschloss sich das Berliner Flugunternehmen jedoch, das Projekt «hexx» nicht weiter zu verfolgen und zog das Büromaterial aus Zürich wieder ab. Der Fokker der Germania, die ab Zürich nun für Air Berlin flog, drohte ein Grounding, und Air Berlin entschied sich zur Übernahme der Kabinenbesatzung. Im Zuge des Wachstums von Air Berlin wurde offensichtlich jede Gelegenheit am Schopfe gepackt, passendes Personal zu rekrutieren. Was hiess dies aber für die Piloten? Sie fragten beim Flugbetrieb in Berlin nach, was jetzt mit ihnen geschehen sollte. Scheinbar erstaunt über diese Nachfrage – schliesslich war man der Meinung, die Helvetia Express werde weiterbestehen – zeigte Air Berlin auch Interesse an der Cockpit-Besatzung.

Der erste Airbus für Air Berlin

Die Entscheidung für eine «Zwei-Flotten-Strategie» war zu diesem Zeitpunkt in Berlin bereits gefallen. Künftig sollten nicht nur Boeings 737, sondern auch Airbusse 319/320/321 für Air Berlin fliegen. Die oben erwähnte Gebietsaufteilung, die vermeintlich fast den Genickbruch für die Cockpit-Besatzungen bedeutete hatte, erwies sich zum Schluss als Glücksfall. So wurde ein weiterer

wichtiger Entscheid in der deutschen Bundeshauptstadt gefällt. Der erste Airbus sollte in Zürich stationiert werden, denn die konsequent qualitativ hochstehende Arbeitsweise der Schweizer Kollegen wurde in Berlin früh erkannt.

Doch bevor für Air Berlin gearbeitet werden konnte, mussten zuerst Interviews abgehalten werden. Diesmal mit dem Flugbetriebsleiter der Air Berlin im Hotel Allegra in Kloten. Nach einem erneuten «Last Flight» im März 2005 auf der Fokker 100 wurde umgeschult. Für einige Piloten war es eine Rückschulung (Renewal) auf die A320. Andere mussten einen vollen Umschulungskurs absolvieren. Diese Schulungen wurden in Berlin- Tegel, am Sitz der Air Berlin, und im Lufthansa Flight Training Center in Berlin-Schönefeld durchgeführt. Die weiteren Stationen waren: Erfahrungsflüge bei Niki Luftfahrt in Wien sowie Company Intro bei Iberworld in Madrid und Palma de Mallorca. Anfang Mai 2005 wurden sodann ein Operator Proficiency Check (OPC) und die Linieneinführung bei Iberworld in Spanien durchgeführt. Alles war sehr abenteuerlich. Man wusste selten, was am nächsten Tag auf dem Programm stehen würde. Es gab auch keine Zeit, darüber nachzudenken, ob diese vielen Wechsel sinnvoll seien oder nicht. Man kämpfte ums «Überleben». Drei mögliche Arbeitsorte standen zur Debatte: Fernost, die Emirate oder Zürich – unser eigentliches Zuhause. Wofür hätten Sie sich entschieden?

Ein Hauch Spanien in der Schweiz

Warum aber kam Iberworld aus Spanien im ganzen Aufbau der Air Berlin Switzerland überhaupt vor? Iberworld stellte der Air Berlin in einem sogenannten Dry-Lease-Verfahren den ersten Airbus 320 (EC-HZU) zur Verfügung. Um dieses Flugzeug mit spanischer Immatrikulation betreiben zu können, mussten das Training und die Checks unter spanischer Aufsicht stattfinden. Mit spanischen SOPs (Standard Operation Procedures), Germania Badge und einer zusammengewürfelten Uniform wurde Mitte Mai 2005 der erste Air-Berlin-Flug mit einem Airbus 320 ausgeführt. Sechs Schweizer Captains und vier First Officers waren für den Flugbetrieb ab Zürich verantwortlich. Jeden Abend musste das Flugpersonal in Madrid den Arbeitseinsatz für den nächsten Tag erfragen. Am Morgen wurde Düsseldorf bedient und die Nachmittags-Crew flog nach Palma de Mallorca (PMI). Fast jede zweite Nacht wurde im Hotel in PMI verbracht. Gerüchten zufolge roch es im Cockpit der Iberworld-Maschine zu dieser Zeit meistens nach Oliven und Knoblauch. Im Zuge der häufigen Aufenthalte in Palma bekamen die Schweizer Piloten ausgiebig Gelegenheit, die

spanische Kultur kennenzulernen. So wurde vor Ort oft «Finefood» eingekauft und danach natürlich auch verzehrt. Ob es das offizielle Crew-Essen war?

Air Berlin Switzerland

Die Integration in die Air Berlin schritt voran und endete mit der Übernahme der ersten A320 mit deutscher Immatrikulation. Bald fand die erste Weihnachtsfeier in Berlin statt, wo die Schweizer Kollegen Eindrücke der deutschen Mentalität sammeln konnten. Die Zusammengehörigkeit war Air Berlin zu diesem Zeitpunkt sehr wichtig.

Zu Beginn des Jahres 2006 beschloss Joachim Hunold, weitere Flugzeuge zu erwerben. Gekauft waren die Flugzeuge schnell, vier A319 aus Beständen einer im Konkurs geendeten US-Fluggesellschaft. Personal zu rekrutieren war eine andere Sache. Ein zusätzlicher Flugzeug war für Zürich vorgesehen, um die «Flotte» auf zwei Maschinen aufzustocken. Der Stations-Captain wurde beauftragt, innerhalb von Tagen das erforderliche Cockpit-Personal zu suchen. Nur wenige Piloten mit Airbus-Rating waren zu diesem Zeitpunkt verfügbar. Die Schweizer Kandidaten wurden in den Golfstaaten, Italien und England gefunden. Zwischenzeitlich hatte es die ehemaligen Swissair-, Crossair- und Air Engadina-Piloten überall hin verschlagen. Die Selektion wiederum fand im Simulatorzentrum in Berlin-Schönefeld statt. Dort waren die Instrukturen Tag und Nacht im Einsatz und übernahmen diese Aufgabe noch zusätzlich zu den unaufhörlich laufenden Schulungen. Ab März 2006 kam dann der zweite Airbus in Zürich zum Einsatz. Die Strecken wurden aufgestockt, und das Flugpersonal wurde vermehrt auch in Deutschland eingesetzt. Der Crew-Austausch war einfach, da alle Crew Members unter demselben AOC operierten. Zürich wurde die 15. Station der Air Berlin.

Legendär waren die Frühjahrs- und Weihnachtsmeetings, zunächst nach Berufsgruppen getrennt (Cockpit, Kabine und Bodenpersonal), mit anschließenden Feiern in grosser Runde. Die ganze Station Zürich wurde eingeladen und für zwei Tage durch andere Kollegen ersetzt. Durch diese Feiern hatte man Anschluss an die Verwaltung in Berlin und die vielen Stationen im Netzwerk der Air Berlin. Alle Führungskräfte waren stets vertreten. Wir waren eine kleine Familie. Air Berlin bot zu dieser Zeit vielen Schweizern die Gelegenheit, wieder in der Heimat zu arbeiten. Der ehemalige CEO Joachim Hunold, stets nur Achim genannt, hat hierzu einen wesentlichen Teil beigetragen.

Wie zu Beginn erwähnt, kann der anschliessende Übergang der Station Zürich in das AOC der Belair/Air Berlin in der «Rundschau»-Ausgabe 3/2013 nachgelesen werden. ●

Belpers

Im Jahre 2002 als Verein gegründet, besteht die Belpers bis heute als aktive Interessenvertretung 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.

Air Berlin – 35 Jahre alt

Gegründet wurde Air Berlin Inc. im Juli 1978 durch den US-Amerikaner Kim Lundgren. Nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur deutschen Wiedervereinigung 1990 durften nur Flugzeuge der Siegermächte West-Berlin anfliegen. Sitz der Air Berlin USA war Miami, Florida. Der erste Flug der Fluggesellschaft führte am 28. April 1979 mit einer Boeing 707 von Berlin nach Palma de Mallorca. 1981 wurden die beiden B-707 durch zwei Boeing 737 ersetzt. Air Berlin spezialisierte sich auf Destinationen rund ums Mittelmeer, wobei Palma de Mallorca heute noch das meistangeflogene Ziel der Gesellschaft ist. Nach der deutschen Einheit fiel auch die Lufthoheit der Alliierten. Es wurde ein Zulassungswechsel durch das Deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) notwendig. Im April 1991 wurde die Gesellschaft in die Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs-KG umfirmiert. Aus der kleinen Charterfluggesellschaft entstand in den folgenden 25 Jahren die zweitgrösste Fluggesellschaft Deutschlands. Seit 1999 ist Air Berlin IATA-Mitglied und trat 2010 der Allianz Oneworld bei. Seit 2011 beteiligt sich die Ethiad an der Air Berlin. Zurzeit werden innerhalb der Air-Berlin-Gruppe rund 145 Flugzeuge operiert und 8500 Mitarbeiter beschäftigt.

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Vor zwei Jahren beschlossen einige flugbegeisterte Piloten, eine **Antonov 2** in der Westschweiz zu betreiben. Bei der Suche nach einer geeigneten Maschine wurden sie schliesslich in Polen fündig. Bevor die 1972 gebaute AN-2 in die Schweiz überflogen werden konnte, wurde sie in Warschau einer Totalrevision unterzogen. Um den Oldtimer in der Schweiz betreiben zu können, gründeten die Piloten den Verein «**Antonov Suisse Romande - ASR**». Die Antonov verbleibt im polnischen Luftfahrtregister, allerdings unter der neuen Kennung SP-ASR, was gleichzeitig dem Kürzel des Vereins entspricht.

Anfang Oktober konnte **Skywork** die Betriebseinstellung kurzfristig abwenden. Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Berner Airline diskutierten bereits über einen geordneten Rückzug des Unternehmens. Im Vordergrund stand eine vorläufige Stilllegung der gesamten Flotte nach Beendigung der diesjährigen Herbstferien-Saison. Die letzten Monate waren kritisch, und es wurde darüber diskutiert, den Betrieb einzustellen, den Mitarbeitern zu kündigen und einen Sozialplan auszuarbeiten. Einen Konkurs der Airline wollte man unter allen Umständen vermeiden.

Der **Flughafen Bern-Belp** hat beim BAZL die Plangenehmigung für GPS-gestützte Anflüge eingereicht. Der Vorteil GPS-gestützter Anflüge ist die flexiblere Routenwahl zur Piste. Nach einer Vorstudie zur Machbarkeit hat der Flughafen Bern nun das definitive Bewilligungsgesuch eingereicht. Darin wird aufgezeigt, wie mit satellitengestützter Navigation und neuen Anflugrouten lärmsensible Gebiete wie die Stadt Bern oder Muri entlastet werden können. Damit wird auch eine bessere Verteilung der Anflüge auf die Pisten 14 und 32 erreicht. Die Alpar AG rechnet je nach Verfahrensdauer mit der Umsetzung der GPS-gestützten Anflüge mit einem Termin zwischen Ende 2014 und Anfang 2015. Der **Flugplatz Buochs**, zivil genutzte «Sleeping Base» der Luftwaffe und Heimat der Stanser Flugzeugwerke Pilatus plant, ebenso die Einführung eines GNSS-Anflugs (Global Navigation Satellite System). Damit soll es möglich werden, bei schlechtem Wetter oder Hochnebellagen Test- und Werksflüge mit den Pilatus-Flugzeugen durchführen zu können. Auch in Sion gibt es Testflüge für GNSS-Anflüge, die durch eine A320 der Air Berlin geflogen wurden. Bisher erfolgten die ILS-Landeanflüge mit einem Anflugwinkel von steilen sechs Grad, für den viele Passagierflugzeuge gar nicht

zugelassen sind. Anders der GNSS-Approach, der noch einen Gleitwinkel von 3,6 Grad vorsieht und ganz oben im Tal beginnt.

Jet Aviation Basel unterzeichnete einen Vertrag für die Fertigstellung und Ausrüstung einer **Airbus A340-600**. Der Vertrag sieht den Einbau eines Ess- und Wohnbereichs sowie von zwei Schlafzimmern mit Suiten und angrenzenden Badezimmern vor. Ausserdem werden noch Büros und offizielle Räume für Meetings eingerichtet. Die Arbeiten sollen im ersten Quartal 2014 beginnen und mehrere Monate in Anspruch nehmen. Es ist noch unklar, um welches Flugzeug es sich handelt. Denkbar ist allerdings, dass es die ehemalige VP-CCC sein wird, die sich schon länger am EuroAirport befindet und eigentlich für die saudische SAAD-Group zum Executive Jet ausgerüstet werden sollte.

Solar Impulse HB-SIA ist wieder zurück in der Schweiz. Der Heimflug erfolgte in einer Boeing 747-400F von **Cargolux**, die auf dem Flugplatz Dübendorf gelandet ist. Die Ankunft der B-747 bedeutete das offizielle Ende der «Across America Mission», aber auch der Betriebstätigkeit der HB-SIA. Das Flugzeug wurde nach knapp 500 Flugstunden flugbereit zurückgebracht. Die HB-SIA wird zwar flugtauglich bleiben, künftig soll jedoch ihr kleinerer Bruder HB-SIB, der sich im Bau befindet, ins Rampenlicht rücken.

World News...

Boeing gab den Startschuss für die verlängerte **B-787-10** und konnte gleich mit mehr als hundert «Commitments» auftrumpfen. **United Airlines** zeichnete für 20 B-787-10, und **British Airways** ist mit zwölf B-787-10 dabei. Die Leasinggesellschaft **GECAS** bestellte zehn B-787-10, und Konkurrent **Air Lease Corp** entschied sich gleich für 20 B-787-10. Schon vorher hatte **Singapore Airlines** als Launch Customer ihre Entscheidung für 30 B-787-10 bekanntgegeben. Der Erstflug ist für 2017 geplant, die Lieferungen beginnen 2018. Der gestreckte Rumpf ist für 300 bis 330 Passagiere ausgelegt, gegenüber den 250 bis 290 bei der B-787-9. Es hat lange gedauert, bis sich diese Erkenntnis gegen die nach ständig mehr Range trommelnden Golf-Airlines durchgesetzt hat. Boeing preist die B-787-8 für «neue Routen», die B-787-9 für «lange Routen» und die B-787-10 jetzt für «High-density-Routen» an. *Die neue B-787-10 ist elf Meter länger als die bekannte B-787-8.*

Airbus is suspending its sharklet retrofit programme for A320s which do not have the reinforced wing developed to support the modified wing tips. As standard, all in-production A320s feature a newly strengthened wing

giving customers the option of having sharklets fitted on the assembly line or via a simple swap of the wing-fence during routine maintenance. Airbus has also been examining a possible programme to retrofit older A320s, but this would have required extensive changes to the wing and longer downtime, and Airbus COO said that this retrofit plan has been «paused».

Greater range led **Lufthansa** to select the **Airbus 350-900** over the Boeing 787-10, but higher capacity enabled Boeing's **B-777-9X** to win out over the A350-1000. Lufthansa also insists that rejection of the B-787 had nothing to do with the technical issues which led to the type's grounding earlier this year. The order, which comprises 34 B-777-9X and 25 A350-900s, is Lufthansa's largest ever by list-price value, totalling 14 billion Euros. The agreements with Airbus and Boeing comprise 59 firm orders, but options and purchase rights bring the total to 119 aircraft. Delivery of Lufthansa's first B-777-9X is scheduled for 2020. While the carrier expects to be the type's first operator, early delivery slots could be given to other airlines to iron out potential teething issues. The airline's first A350 is to join its fleet in 2016, while deliveries for all firmly ordered aircraft, including the B-777-9X, are to be completed in 2025. The A350-900s will be primarily used as an A340-300 replacement, while the B-777-9X is earmarked as a successor to the B-747. Both new types will be configured in two- and three-class passenger cabin layout.

United Airlines conducted the maiden test flight of Boeing 737-800 fitted with the Aviation Partners **Scimitar winglet**. The Scimitar design is expected to reduce fuel burn by two per cents. Certification is due in early 2014. The new split scimitar winglets with which United Airlines is retrofitting its Boeing 737-800 and 737-900ER fleets look similar to the winglets which feature on the new Boeing 737 MAX family. United estimates each set of split scimitar winglets will reduce the fuel burn by two per cents of any Boeing 737NG on which they are installed. Once the split scimitar winglets are installed, United expects the winglet technologies installed on its B-737NG, B-757, and B-767-300ER fleets to save it more than 200 million US-dollars per year in jet fuel costs.

Un avion de la compagnie aérienne **Saudi Arabian Airlines** a été retardé de plusieurs heures après qu'un des passagers se soit étonné qu'une des hôtesse de l'appareil ne soit pas accompagnée par un gardien masculin et a finalement demandé que toutes les femmes non accompagnées à bord

quittent l'appareil, comme il est d'usage dans le pays. L'Airbus A321, qui devait effectuer la liaison entre l'aéroport de Jeddah (Arabie Saoudite) et l'aéroport de Damman (Arabie Saoudite) était au roulage alors qu'une des hôtesse du bord faisait les démonstrations de sécurité, quand un des passagers s'est brusquement levé et a demandé à cette hôtesse où se trouvait l'homme qui devait obligatoirement l'accompagner, une femme en Arabie Saoudite ne devant pas voyager seule mais être accompagnée par un mari, un père ou un membre de la famille de sexe masculin. Comme il n'obtenait pas de réponse, il a demandé à ce que le vol soit retardé, le temps que toutes les femmes non accompagnées quittent l'appareil. Les pilotes sont revenus aux parkings et ont appelé la sécurité de l'aéroport afin que le passager et son fils qui l'accompagnait soit sortis de l'appareil. L'incident a occasionné deux heures de retard mais pose également le problème du respect des lois saoudiennes qui veut, effectivement, qu'une femme ne puisse voyager seule dans le royaume. Le Roi Abdullah a annoncé des réformes à ce sujet depuis de nombreuses années mais elles n'entreront en vigueur que dans de nombreuses autres années.

Crash News...

French investigating authority BEA (Bureau d'Enquêtes d'Analyses) has found that an **Air France Airbus 319** crew has been preparing for a descent to runway 29 at Tunis but was then offered the straight-in approach to runway 19. This change shortened the approach by 20 miles but also meant the aircraft was far above the three degrees glideslope. While 33 miles from the threshold, the aircraft was still above flight level 200, travelling at 276 knots. It descended at 5000 ft/min, chasing the glideslope. However the aircraft slowed and reduced its descent, failing to close the gap by the time the captain disengaged the autopilot, with the aircraft still at 10 000 feet only 14 nautical miles out. The aircraft passed through the glideslope 2.8 miles from the threshold, still flying at 220 kts and descending at 2200 feet per minute. It continued to descend to 398 feet above ground, triggering sink-rate warnings and a «pull up» order, before the crew finally applied the go-around procedure.

Short News...

Singapore Airlines (SIA) bestellte weitere 30 A350XWB-900. Ausserdem wurden noch 20 Optionen genommen, die auch für die A350-1000 gültig sind. Total sind es jetzt 90 (70+20) A350 für SIA.

Kurz vor dem Besuch des chinesischen Ministerpräsidenten in Berlin gab **Air China** in einer Börsenmitteilung einen Auftrag über 100 weitere **Airbus 320** bekannt. Es handelt sich um 60 Flieger für Air China selbst sowie 40 für die Tochter Shenzhen Airlines.

Ein unerwarteter Vorvertrag wurde mit der **Doric Lease Corp** bekanntgegeben, die 20 **A380** zur Lieferung zwischen 2016 und 2021 kaufen möchte. Doric ist in London ansässig, wird aber in erster Linie von Deutschen gesteuert. Man hat bereits 18 A380 von Singapore Airlines sowie Emirates gekauft und über Fondsmodelle an institutionelle sowie private Anleger weiterverhökert.

EasyJet entschied sich für den **A320neo** und kündigte eine Order über 100 Maschinen an. Dazu kommen Kaufrechte für weitere 100. Schon in Mai hatte Airbus eine kleine Aufstockung um drei A320ceo von easyJet verbucht (total jetzt 283 A320ceo plus 100 A320neo). Nach aktueller Planung sind 85 Flugzeuge als Ersatz für die A319 vorgesehen, die anderen zur Expansion. Die neuen A320 sollen für 192 Passagiere eingerichtet werden, also noch zwei Sitzreihen mehr als heute. Es sind neue Evakuierungs-Nachweise erforderlich, um das zu zertifizieren.

Air France KLM unterzeichnete ihren schon im letzten Jahr angekündigten Auftrag über 25 **A350XWB-900** (plus 25 Optionen). Lange hatte es Unstimmigkeiten mit Rolls-Royce als Triebwerkslieferanten gegeben. Obwohl es den A350 ausschliesslich mit RR-Motoren gibt, wurde der Auftrag für den Antrieb jetzt noch nicht festgelegt.

Die **IAG-Gruppe**, Muttergesellschaft von British Airways und Iberia, schloss einen Vorvertrag über bis zu 220 Airbus **A320** für Vueling, BA und Iberia ab.

Die **TUI-Gruppe** bleibt Boeing treu und kündigte die Bestellung von 40 Boeing **737MAX-8** sowie 20 **B-737MAX-9** an. Sie sind für TUI Fly (Deutschland), Thomson Airways (UK), TUI Fly Nordic (Schweden), Jetairfly (Belgien) sowie Arkefly (Niederland) vorgesehen.

WestJet aus Kanada unterschrieb einen Letter of Intent über 65 B-737MAX. Neben 40 MAX-8 sollen es auch 25 MAX-7 werden, womit WestJet neben Southwest erst der zweite Kunde für diese Version ist.

Embraer gab die Weiterentwicklung der E-Jet-Familie mit Getriebefan-Triebwerken PW1700G beziehungsweise PW1900G bekannt. Als Erstes sollen die **E190-E2** für 97 bis 114 Passagiere ab 2018 zur Auslieferung gelangen. Es folgt die nochmals gestreckte **E195-E2** für 118 bis 144 Passagiere. Als Letztes ist die **E175-E2** für 80 bis 90 Fluggäste vorgesehen. Konkret ist Skywest Airlines (USA) der Launch Customer für 100 E175-E2 (plus 100 Optionen), die für Einsätze als **United Express** gedacht sind. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 60 Jahren

Wie schon nach dem Ersten Weltkrieg, übernahmen die Siegermächte auch nach dem Zweiten Weltkrieg die Lufthoheit und untersagten den Luftverkehr. Nichtsdestotrotz arbeiteten eifrige Lufthanseaten schon seit Kriegsende im Geheimen an einem Wiederaufbau ihres Unternehmens. Dies gelang Anfang der 1950er Jahre – auch mit alliierterm Segen.

Am 6. Januar 1953, 27 Jahre nach der Gründung der Vorkriegs-Lufthansa, wurde die Vorläuferin der neuen Deutschen Lufthansa, die LUFTAG, gegründet. Die Bestellung einer ersten L-1049LG Super Constellation folgte im August, die Ausbildung von Piloten, Flugbegleitern und Bodenpersonal ab November. Am 20. Dezember 1953 entschieden die Alliierten, eine definitive Erlaubnis für die Gründung der neuen Lufthansa zu erteilen. Knapp ein Jahr später, im Dezember 1954, umfasste der Personalbestand schon 600 Mitarbeiter, und am 1. März 1955, nur zehn Jahre nach Kriegsende, nahm die Lufthansa ihren Flugbetrieb wieder auf, zunächst mit Convair CV 340 auf Inlandflügen.

... vor 50 Jahren

Ende der 1950er Jahre entwickelte William P. Lear ein zweistrahliges Geschäftsreise-Flugzeug. Zur Produktion und Vermarktung seines Entwurfs gründete er in der Schweiz die Swiss American Aviation Corporation (SAAC). Lears Geschäftsreise-Flugzeug sollte den Namen SAAC-23 bekommen. Da er in den USA bessere Marktchancen für seine Entwicklung sah, verlegte Lear den Unternehmenssitz 1962 nach Wichita, Kansas. Dort begann im Februar der Zusammenbau des nun Learjet genannten Flugzeugs. Lear war schon immer begeistert vom schweizerischen Jagdflugzeug P16. Der Bundesrat allerdings entschied, die P16 nicht zu beschaffen. Der enttäuschte Dr. Hans Stüder, Chefkonstrukteur der FFA, wechselte zu SAAC. Er begann den zivilen Rumpf zu konstruieren. Die Flügel stammten beinahe unverändert vom geplanten schweizerischen Kampfflugzeug FFA P-16 der Flugzeugwerke Altenrhein.

Der erste Prototyp flog am 7. Oktober 1963. Gut ein Jahr später, am 13.

Oktober 1964, wurde die erste Serienmaschine ausgeliefert, ein Learjet 23. Das Modell fand guten Kundenanklang und wurde weiterentwickelt. 1966 entstand das Modell Learjet 24. Dieses Modell wurde unter den Bedingungen einer Verkehrsmaschine zugelassen, ein Novum für ein Geschäftsreise-Flugzeug. Bereits am 27. November 1968 wurde die 200. Maschine ausgeliefert.

William P. Lear verliess das Unternehmen 1969. Er verstarb am 14. Mai 1978 in Reno, Nevada.

FFA P16 und Learjet 23.

... vor 40 Jahren

Die Martin Marietta X-24B wurde Ende der 1960er Jahre von USAF und NASA im Rahmen des «Lifting Body»-Programms entwickelt. Dabei handelte es sich um ein bemanntes Experimentalflugzeug in einer Reihe von tragflächenlosen Testflugzeugen. Mit diesen sollte gezeigt werden, dass tragflächen- und antriebslose Flugzeuge sicher gesteuert und gezielt gelandet werden können. Die Erkenntnisse wurden später bei der Entwicklung des Space Shuttle der NASA verwertet. Das Programm der Martin Marietta X-24B wurde nach den Erfahrungen mit der X-24A entwickelt. Die auffälligsten Unterschiede waren ein spitzer Bug sowie das zurückgesetzte Cockpit und das modifizierte Leitwerk. Die X-24B unterschied sich vom Vorgängermodell ferner dadurch, dass sie einen deltaförmigen Rumpf hatte, der zweimal so viel tragende Fläche bot. Die Gleiteigenschaften wurden dadurch wesentlich verbessert, und somit auch die Steuerbarkeit. Das Triebwerk wurde dagegen beibehalten. Die X-24B hatte ihren Erstflug am 15. November 1973. Das Versuchsflugzeug wurde mit einer Trägermaschine vom Typ Boeing B-52 Stratofortress auf ihre Einsatzhöhe von 13960 Metern gebracht und dann ausgeklinkt. Nach Zündung der Raketentriebwerke beschleunigte die Maschine und stieg bis über 20000 Meter. Die Landung erfolgte im Gleitflug.

... vor 20 Jahren

Am 13. November 1993 stürzte eine McDonnell Douglas MD-82 der China Northern Airlines im Anflug auf den Flughafen von Urumqi vor Beendigung des Linienflugs CJ6901 aus Peking ab. Zusammen mit China Eastern Airlines war China Northern Airlines einer der beiden MD-80-Nutzer in der Volksrepublik China. An Bord befanden sich 102 Insassen, darunter zehn Crew-Mitglieder. Zum Zeitpunkt des Unglücks herrschten suboptimale Bedingungen mit einer Sichtweite von 1000 Metern.

Die Cockpit-Besatzung bereitete die Landung auf die Piste 25 vor. Vier Meilen vor der Landung schaltete sich der Autopilot aus. Wenig später schaltete ein Besatzungsmitglied den Autopiloten wieder ein, um ihn dem Instrumentenlandesystem (ILS) folgen zu lassen. Irrtümlicherweise wurde aber der Vertical-Speed-Modus aktiviert. Diese Option fordert den Autopiloten dazu auf, die gegenwärtige Sinkrate beizubehalten. Diese betrug zum Zeitpunkt der Aktivierung 800 Fuss pro Minute. Eine Sinkrate von 700 Fuss wäre aber normal gewesen. Folglich sank die MD-82 immer mehr unter den vorgeschriebenen Gleitweg und geriet zu niedrig.

Dies fiel der Besatzung offenbar nicht auf, und der Fokus wurde auf die Landung gelegt. Diverse akustische Warnungen wurden von der Besatzung missachtet. Es folgte eine weitere und letzte Warnung: «Pull up! Pull up!». Der First Officer konnte die Warnung nicht interpretieren. In diesem Moment streifte die MD-82 rund 1,5 Kilometer vor der Landebahn eine Hochspannungsleitung. Als Folge setzte der Airliner sehr unsanft vor der Landebahn auf freiem Feld auf und zerbrach. Zwölf Insassen kamen ums Leben.

... vor 10 Jahren

Das Ende der Concorde nahte mit dem Absturz vom 25. Juli 2000: Beim Start in Paris-Charles de Gaulle wurde ein Reifen einer Concorde der Air France vermutlich von einem auf der Startbahn liegenden Metallteil zerfetzt, das vom Triebwerk einer kurz vorher gestarteten DC-10 der Continental Airlines abgefallen war. Hochgeschleuderte Gummiteile der explodierenden Reifen durchtrennten ein stromführendes Kabel des linken Hauptfahrwerks, bevor sie mit unvorstellbarer Wucht auf die Unterseite der linken Tragfläche aufschlugen, die daraufhin leckschlug. Der dadurch auslaufende Treibstoff entzündete sich in der Folge an dem erwähnten Kabel und setzte die linke Tragfläche in Vollbrand. Rund eine Minute nach dem Start stürzte die Maschine auf ein Hotel in Gonesse bei Paris. Alle 109 Menschen an Bord und vier Bewohner des Hotels kamen ums Leben.

Air France stellte daraufhin den Flugbetrieb der Concorde ein, die britische Flugaufsicht entzog der Concorde die Flugtauglichkeits-Bescheinigung, die sie erst nach zahlreichen Konstruktionsänderungen wieder erlangt hatte. Insbesondere entwickelten die Briten eine Verstärkung der Tanks aus eingelegten Matten, bestehend aus Kevlar, während der französische Hersteller Michelin einen stabileren Reifen entwarf. Durch die Veränderungen, die rund 100 Millionen Euro gekostet haben sollen, wurde die Concorde schwerer,

was ihren ohnehin unwirtschaftlichen Einsatz noch teurer werden liess.

Am 7. November 2001 wurde der Linienbetrieb zwischen Paris beziehungsweise London und New York wieder aufgenommen. Aufgrund ausbleibender Passagiere und neuer Sicherheitsmängel erklärten Air France und British Airways am 10. April 2003 jedoch, dass der Linienflugbetrieb mit der Concorde im Laufe des Jahres 2003 eingestellt werde. Der letzte Flug einer Air-France-Concorde fand am 24. Juni 2003 statt, British Airways beendete die Concorde-Flüge am 24. Oktober 2003. Der allerletzte Concorde-Flug fand am 26. November 2003 unter der Leitung von Chefpilot Mike Bannister von London-Heathrow ins Museum nach Filton statt. ●

Shooter's Corner

Schärfe als Gestaltungsmittel

Ein scharfes Bild ist noch lange kein gutes Bild. Schärfe ist vielmehr ein Gestaltungsmittel erster Wahl, um den Blick des Bildbetrachters auf das Hauptmotiv zu lenken. In dieser Folge betrachten wir deshalb, was Schärfe in der Fotografie bedeutet und wie wir sie für wirkungsvollere Bilder einsetzen können.

Text: Dominique Wirz

In der Fotografie unterscheidet man verschiedene Arten von Schärfe: Die objektive Schärfe ergibt sich aufgrund der optisch-physikalischen Komponenten des Bildes, also beispielsweise der Scharfstellung, der Güte des Objektivs oder des Sensors. Dagegen hängt die subjektive Schärfe vor allem vom Bildkontrast ab. So wirkt ein Bild schärfer bei hartem, flachen Streiflicht, deutlichen Schatten, komplementären Farben oder einfach guter Sicht nach einem Gewitter. Dann kennen wir natürlich noch die Schärfentiefe, die sich, ausgehend von der Fokussier-Ebene des Motivs, rund zwei Drittel nach hinten und einen Drittel nach vorne ausdehnt. Wie gross dieser Bereich bei einer bestimmten Blende ist, konnte man bei alten Objektiven noch auf einer Schärfentiefskala ablesen. Heute können wir die Schärfentiefe direkt auf dem Display beurteilen – bei guten Kameras auch vor der Aufnahme im Sucher mittels Abblendtaste –, oder wir berechnen sie mit einer der zahlreichen verfügbaren Gratis-Apps auf dem Smartphone (Stichwort: DOF – Depth Of Field).

Tipps gegen das Verwackeln

Um ein objektiv scharfes Bild zu erhalten, gilt es zunächst, «Verwacklung» zu vermeiden. Denn sie ist die häufigste Ursache von ungewollt unscharfen Fotos bei Handaufnahmen. Folgende Tipps verhelfen zu scharfen Bildern:

- Wählen Sie eine möglichst kurze Verschlusszeit. Was nützt ein bisschen mehr Schärfentiefe, wenn wegen der längeren Verschlusszeit das Bild verwackelt wird? Als Faustregel können wir uns merken, dass die Belichtungszeit mindestens dem Kehrwert der Brennweite entsprechen sollte. Bei einem 200-mm-Teleobjektiv müssen wir also eine 1/200 Sekunde oder mehr belichten, damit das Foto scharf wird.
- Je kleiner der Kamerasensor, desto geringer sind auch die realen Brenn-

weiten und somit auch die Verwacklungsgefahr.

- Bei besseren Objektiven können Sie dank Anti-Schüttel-Mechanismus (z.B. Nikon VR: Vibration Reduction, Canon IS: Image Stabilizer) auch zwei Lichtwerte langsamer belichten (also 1/50 Sekunde), sofern Sie die Kamera ruhig halten und sich das Objekt nicht bewegt.
- Achten Sie auf die richtige Kamerahaltung und einen sicheren Stand. Ziehen Sie die Kamera mit beiden Händen fest ans Gesicht, stellen Sie ein Bein leicht nach vorne und drücken Sie die Oberarme an den Körper. Nutzen Sie ausserdem jede Möglichkeit des Aufstützens oder Anlehns, aber nicht an vibrierende Autos, Flugzeugscheiben oder Fahnenstangen.
- Auch die Auslösetechnik spielt eine Rolle: Druckpunkt erfüllen - Atem anhalten - weich und doch zügig durchdrücken.
- Bei längeren Brennweiten und/oder langen Belichtungszeiten empfiehlt sich der Einsatz eines Stativs mit Selbst- beziehungsweise Fernauslöser. Dabei sollten bei Spiegelreflexkameras aber Zeiten zwischen 1/30 und 1/4 Sekunde gemieden werden. Bei diesen Zeiten entstehen Vibrationen durch das Hochklappen des Spiegels und durch das Ablaufen des Verschlusses. Wenn Sie also keine Spiegelvorauslöse-Funktion an der Kamera haben, wählen Sie lieber längere Zeiten.

Selektive Schärfe

Schärfe ist ein wichtiges Gestaltungsmittel. Das Scharfe ist das von uns Ausgewählte - und das ist umso deutlicher zu spüren, je stärker es mit dem Unscharken, dem eben nicht Ausgewählten, kontrastiert. Scharf ist immer bestimmt - meint einen bestimmten Standort sowohl in Zeit als auch Raum. Unscharfes wirkt dagegen immer allgemein. Das kennen wir aus unserer Erfahrung. Unser Auge kann auch nur immer das Objekt scharf wahrnehmen, das es betrachtet. Den Effekt der selektiven Schärfe können wir bewusst einsetzen, um die Aufmerksamkeit des Betrachters gezielt auf ein Bildelement zu lenken beziehungsweise um unerwünschte Bilddetails unkenntlich zu machen.

Fotografisch setzen wir das um, indem wir eine geringe Schärfentiefe (= offene Blende) wählen. Ein bildwichtiges Detail erscheint dann gestochen scharf vor einem - infolge starken Aufblendens - völlig unscharf zerfliessenden Hintergrund. Aufnahmen, die eine solche «springende Schärfe» enthalten, sind meist viel interessanter als mit geschlossener Blende geschossene Bilder, die vom Vorder- bis zum Hintergrund durchgehend scharf erscheinen. Auch Vordergrunddetails, etwa ein Durchblick, können sich durch-

aus unscharf vom völlig scharfen Hintergrund abheben. Gelegentlich ist es durchaus günstig, Motivpartien, die man verschwinden lassen möchte, mit unscharfen Vordergrundteilen zu überdecken. Und denken Sie auch immer daran, dass weites Aufblenden – noch dazu in Verbindung mit einer längeren Brennweite – ein ideales Mittel ist, einen zu stark strukturierten und damit das Hauptmotiv störenden Hintergrund in wolkiges Nichts zerfliessen zu lassen (Makro, Porträt).

Schärfentiefe beeinflussen

Damit Sie die Schärfentiefe immer im Griff haben, empfehle ich Ihnen, standardmässig mit der Halbautomatik «Blendenpriorität» (A oder Av) zu fotografieren. Neben der Wahl der Blende beeinflussen aber auch noch weitere Faktoren die Schärfentiefe markant. So erzeugen Brennweiten im Telebereich von Natur aus eine geringere Schärfentiefe als jene im Weitwinkel-Bereich. Teleobjektive eignen sich also perfekt dazu, Motive vor einem unscharfen Hintergrund abzuheben, wogegen man Weitwinkel wählen sollte, wenn man alles von vorne bis hinten scharf haben möchte.

Auch unsere Ausrüstung spielt eine Rolle: Mit grossen Kamerasensoren (Halb- oder Vollformat) können wir wesentlich mehr kreative Unschärfe erzeugen als mit Kompaktkameras oder gar Smartphones! Und Objektive mit grosser Anfangsöffnung (grösster Blende) bieten ebenfalls mehr Spielraum, sind aber meist teurer und schwerer als die kompakten Allround-Zoom-Objektive – oft aber auch besser. Aber für ernsthafte Fotografen sind sie trotzdem eine Überlegung wert. Vor allem die Normalobjektive (50 mm) mit ihren riesigen Anfangsöffnungen (1.4 oder 1.8) sind erstaunlich günstig zu haben und eignen sich zudem für Aufnahmen in Situationen mit wenig Licht.

Eine weitere Tatsache hilft, Unschärfe zu erzeugen. Je näher Sie fokussieren, desto geringer wird die Schärfentiefe und desto unschärfer wird deshalb auch der Hintergrund. Vielleicht haben Sie das schon selbst erfahren, als Sie eine Blume in Nahaufnahme porträtieren wollten.

Und schliesslich noch folgender Tipp: Schärfe lenkt nicht nur die Aufmerksamkeit. Durch den Kontrast zwischen scharf und unscharf entsteht auch ein Eindruck räumlicher Tiefe. Also ein weiterer Trick, mit dem wir etwas Räumlichkeit in unsere zweidimensionalen Bilder zaubern können. ●