

Ausgabe
3/2018



RUNDSCHAU

Magazin der Pilotenverbände **AEROPERS** und **SwissALPA**



Piloten – von Massen- zur Mangelware • Verbotene Fracht •

Biokerosin – eine echte Alternative? • Der Berufsverband – warum? •

Die Einsatzplanung kurz erklärt • Die SWISS in Genf – das Interview

Inhalt



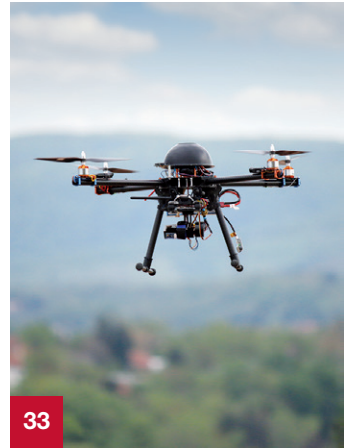
5



9



15



33

- 3 The President's Voice**
Der Pilotenmangel wird auch in Europa zusehends grösser. Einige Airlines mussten bereits Flüge streichen. Um dem Nachwuchsproblem längerfristig begegnen zu können, müssen die Arbeitsbedingungen attraktiver werden.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Piloten – von Massen- zur Mangelware**
Knappe Personaldecken kennen wir mittlerweile auch bei der SWISS. Pilotenmangel ist aber bei Weitem kein lokales Phänomen. In den nächsten 20 Jahren wird der Bedarf an Piloten weltweit stetig weiter wachsen.
- 7 Der Berufsverband – warum?**
In der Schweiz kämpfen Gewerkschaften seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für die Rechte der Arbeitnehmer. Die Globalisierung von Finanz- und Handelsströmungen erschwert die Arbeit nationaler Berufsverbände. Die AEROPERS behauptet sich seit 73 Jahren und kann viele Errungenschaften vorweisen.
- 9 Biokerosin – eine echte Alternative?**
Umweltschutz ist uns allen ein Anliegen. Deshalb sind auch die Airlines in der Pflicht, ihren CO₂-Ausstoss zu minimieren. Dabei können Biotreibstoffe schon in nächster Zukunft eine grosse Rolle spielen.
- 12 De Plan isch drin! Die Einsatzplanung kurz erklärt.**
Der monatliche Einsatzplan kann sowohl die Quelle von viel Frust als auch von Freude sein. Was alles zusammenkommen muss, damit er erstellt werden kann, erklärt uns Elisabeth Walter, Leiterin der Cockpitcrew-Planung.
- 15 Verbotene Fracht**
Die globale Vernetzung durch die Aviatik hat auch Ihre Schattenseiten. Sie bietet Schmugglern ungewollt Hand, ihre Waren über weite Strecken zu befördern. Dabei macht die Verlockung des schnellen Geldes auch vor Flugzeugbesatzungen nicht Halt.
- 18 «Wir werden auch 2019 noch da sein!»**
In Genf hat sich in den letzten Wochen und Monaten einiges verändert. Neue Flugzeuge und Cateringkonzepte hielten Einzug. Seit Kurzem ist ein Reservekontingent von Piloten in Genf stationiert, in Zukunft gibt es eventuell sogar eine eigene Pilotenbasis. Fakten dazu gibt uns Lorenzo Stoll aus erster Hand.
- 21 Pilots & Controllers «GET TOGETHER»**
- 22 Neue Vorstandsmitglieder**
- 23 Pensionierungen und Eintritte**
- 26 Rückspiegel**
In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.
- 28 On The Air...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 30 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 32 SwissALPA – Cross-check**
Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-check der Lage innerhalb der Schweiz.
- 33 SAFEDroneFlying – «Sicheres Drohnen Fliegen»**
Interview mit Roger Strelbel und Bernhard Drüner, die SAFE-DroneFlying mit Unterstützung durch den Schweizerischen Modellflugverband, den Aero-Club der Schweiz und den Schweizer Verband Ziviler Drohnen gegründet haben. Die AEROPERS hat sich im diesem April als weiterer Vertragspartner beteiligt.
- 34 Gelesen**
Viktor Sturzenegger und Henry Lüscher geben Buchtipps.
- 37 Wir trauern, Termine & Mitteilungen**
- 38 Shooter's Corner**
Da Personen häufig fotografierte Motive sind, widmet Dominique Wirz eine dritte und vorläufig letzte Folge der Porträtfotografie. Jeder möchte seine Liebsten im besten Licht fotografieren. Wirz stellt jedoch fest, dass die wenigsten wissen, worauf sie dabei achten müssen. Seine Tipps bringen etwas Licht ins Dunkel.

The President's Voice



Nachdem der neue Vorstand seine Arbeit im Juli aufgenommen hat, war schnell klar, dass uns auch in dieser Amtsperiode die Arbeit und die Themen nicht ausgehen würden. Diese Erfahrung hat wohl bisher jeder Vorstand gemacht. Aber auch jeder einzelne Pilot in unserer Branche hat über die Jahre festgestellt, dass die Arbeit insgesamt immer anstrengender wurde.

Die gute Nachricht für uns Piloten ist, dass sich der Markt derzeit zu einem Arbeitnehmermarkt entwickelt. Gut ausgebildete und qualifizierte Piloten werden zur Mangelware. Seit langer Zeit gab es nicht mehr so viele Stellenausschreibungen für Verkehrsflugzeugführer in Europa. Die Fluggesellschaften buhlen um Personal und sind auf einmal bereit, dafür in die Tasche zu greifen. Der Grund ist naheliegend: Ein mangelndes Angebot auf eine grosse Nachfrage ist seit jeher der grösste Preistreiber. Die kommerziellen Abteilungen der Fluggesellschaften, deren Flugzeuge wir tagtäglich sicher bewegen, können ein Lied davon singen. Besonders zwischen den etablierten Main-Carriern und den Low-Cost-Airlines läuft der Preiskampf seit Jahren. Allen voran Ryanair, Norwegian und Easyjet drücken die Preise. Kartellbehörden in ganz Europa wachen darüber, dass der Markt und der Konkurrenzkampf nicht durch Übermächtige und Absprachen zum Stillstand kommen. Doch wie ist das bei uns Piloten? Können wir von dem aktuell vorherrschenden Arbeitnehmermarkt profitieren?

Ob uns der Pilotenmangel auf dem Arbeitsmarkt bei der Entwicklung unserer Bedingungen hilfreich ist, wird sich auch anhand unseres Personalbestandes zeigen. Derzeit lässt sich an den Beispielen von Ryanair und Laudamotion gut verfolgen, was passiert, wenn Flugzeuge aufgrund von Personalmangel nicht wie geplant abheben können. Die firmenseitige Bereitschaft zu Gehaltserhöhungen, die Anerkennung von Personalvertretungen und die Ankündigung von längst überfälligen Festanstellungen sind bisher die Erfolge. Nun sind die Effekte des Arbeitnehmermarktes zum Beispiel bei Ryanair viel ausgeprägter als bei uns. Viele Ryanair-Piloten verliessen das Unternehmen in Richtung Norwegian. Wir leben hingegen in einem überaus statischen System, in dem es so gut wie keine von aussen beeinflusste Bewegung gibt. Das liegt aber weniger am Standort Schweiz als viel mehr am Senioritätsprinzip. Die Senioritätsliste ist seit jeher das ultimative Mittel für jegliche Ver- und Zuteilungsmechanismen in der Luftfahrt. Sie nimmt Einfluss auf die Dienstplangestaltung, die Ferienvergabe und vor allem auf die Laufbahn der Piloten. Das stimmt das Management zum Teil missmutig. Oft haben wir in der Vergangenheit schon den Vergleich mit dem Beamtentum gehört. Die Kehrseite des Senioritätsprinzips wird in der aktuellen Marktlage ganz deutlich. Es bindet uns alle fast untrennbar an unsere Firmen. Ein Wechsel in eine andere Firma geht in unserer Branche fast immer mit untragbaren Verlusten einher. Müssen wir womöglich das Senioritätsprinzip in Frage stellen? Von dieser zum Teil systembedingten Firmentreue profitiert das Management im Moment unmittelbar. Das Senioritätsprinzip begrenzt eine mögliche Fluktuation, was dem planmässigen Flugbetrieb die Stabilität erhält. Anders als zum Beispiel bei Ryanair kommt unser Flugplan seltener aufgrund abwan-

dernder Belegschaft ins Wanken. Und das, obwohl die derzeitige Marktlage eventuell eine grössere Fluktuation erwarten lassen würde. Es ist daher im aktuellen System mit all seinen Vor- und Nachteilen schwierig für uns, unseren wirklichen Marktwert zu bestimmen. Es sei denn, alle Firmen würden eines Tages auf das Senioritätsprinzip verzichten.

Das Prinzip der Seniorität wird von Firmen oft als Last beschrieben. Dass die fliegende Belegschaft sich je länger, desto mehr an die eigene Firma bindet und so letztendlich auch wirtschaftliche Stabilität bringt, ist ein Punkt, der oft nur nebenbei erwähnt wird.

Lediglich beim Besetzen offener Stellen, seien es ab initio First Officer, Ready- oder Direct-Entries, zeigt sich, ob das Gesamtpaket stimmt. Bleiben die Klassen leer, sind entweder die Hürden zu hoch oder der Job hat zu viel an Attraktivität eingebüsst. Wie hoch und wie variabel die Hürden des Selektionsprozesses für den Einstieg in den Pilotenberuf sind, ist wohl eines der am besten gehüteten Geheimnisse der Aviatik. Wobei eins wohl sicher sein dürfte: Das Absenken der Anforderungen kann und darf keine Option für Personalengpässe im Cockpit sein. Sei es nun das Credo «safety first» oder «mission is the focus and safety is an attitude», wir Piloten beeinflussen massgeblich die sichere und erfolgreiche Durchführung der täglichen Operation. Wie viele Abstriche in der Auswahl würde das System vertragen? Durch ein ausgeklügeltes System von Auswahl, Training, Technik, professioneller Einstellung und Fähigkeiten wird die Linienfliegerei zu einem der sichersten Verkehrsmittel gemacht. Und wir Piloten tragen täglich einen erheblichen Beitrag zu einem sicheren und erfolgreichen Betrieb bei. Der Erfolg widerspiegelt sich momentan in den Bilanzzahlen. Sie können sich sehen lassen und bewegen Investoren sowie Konzernlenker dazu, mehr zu investieren. So fliesst das Geld in neue Lounges, Flugzeuge und Produkte. Das geschieht für nachhaltiges Wachstum, langfristige Erfolge und vor allem, weil es der Markt fordert. Die Investition in die Belegschaft findet man meist erst weiter unten auf der Agenda. Das mutet im Grunde fast grotesk an, befinden wir uns doch in einem «people business». Die Motivation der Belegschaft im Dienstleistungsumfeld ist wohl unstrittig einer der Grundpfeiler des Erfolges. Insbesondere in Wachstumsphasen muss daher genauso in das Personal investiert werden wie in den Erhalt und Aufbau der Infrastruktur.

Den wirklichen Marktwert in unserem senioritätsstabilen Umfeld zu eruiieren ist für den Vorstand oft nicht leicht. Auch wenn es viel Arbeit ist, bin ich überzeugt, dass die Piloten mit vereinten Kräften jeweils das Optimum an Investitionsbereitschaft erwirken können. Namentlich für die Entwicklung attraktiver Anstellungsmodelle und -bedingungen. Die sind notwendig, um den Pilotenberuf attraktiv und sozialverträglich zu gestalten. Aber auch um den Bestand und den Nachwuchs zu sichern und so weiteres Wachstum zu ermöglichen.

In diesem Sinne baue ich auch weiter auf Eure Unterstützung und Euer Engagement.

Besten Gruss, Kilian Kraus, Präsident

Editorial



Das erste halbe Jahr war für die SWISS und auch für uns Piloten sehr anspruchsvoll. Ständige Verspätungen, auf die wir kaum Einfluss hatten, haben uns das Leben schwer gemacht. Auch die Bestandessituation ist nach wie vor ein grosses Thema. Die Einsätze sind besonders auf der Kurzstrecke sehr dicht

und daher anstrengend. Erholung werden wohl erst die Wintermonate bringen. Doch diese Entspannung wird wohl nur von kurzer Dauer sein. Denn die SWISS ist weiterhin auf einem Wachstumskurs, und daher wird die Situation wohl weiterhin angespannt bleiben.

In den nächsten Monaten werden noch einige Flugzeuge der C Series zu uns stossen. Aber auch die zwei zusätzlichen B777 werden weitere Piloten benötigen. Mit der knappen Personaldecke und der versiegenden Quelle an Nachwuchs könnten uns in absehbarer Zeit auch in den Wintermonaten heisse Tage bevorstehen. Aber nicht nur die SWISS hat mit Personalmangel zu kämpfen. In Nordamerika und Asien sind Piloten bereits Mangelware. Und der Bedarf wird weiter steigen. Dominik Haug zitiert in seinem Bericht über den Pilotenmangel eine Boeing-Studie, die über die nächsten 20 Jahre mit einem Bedarf von 558 000 Piloten rechnet. Um im schrumpfenden Bewerberpool die besten Kandidaten anlocken zu können, müssen die Arbeitsbedingungen attraktiver werden. Das gilt es auch bei den GAV-Verhandlungen der Edelweiss Air im Auge zu behalten. Es liegt auf der Hand, dass Investitionen in das Pilotenkorps für das langfristige Überleben einer Airline unumgänglich sind.

Trotz der Sorgen sieht die Bilanz der SWISS für das erste Halbjahr sehr gut aus. Das operative Ergebnis für das zweite Quartal liegt 38 Prozent über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahresquartals. Auch in Genf scheint sich die Situation deutlich verbessert zu haben. Die schwarze Null scheint in greifbare Nähe gerückt zu sein. «Ich bin diesbezüglich sehr optimistisch. Sollte nichts Grösseres dazwischenkommen, werden wir

dieses Ziel wohl übertreffen», sagte Lorenzo Stoll in einem Interview mit Roman Boller. Man spielt in Genf sogar mit dem Gedanken einer zweiten Langstreckenverbindung. Eine weitere Langstreckenverbindung steht womöglich auch bald in Zürich an. In einem «NZZ»-Bericht liebäugelte CEO Thomas Klühr mit der Destination Seoul, aber auch eine weitere Verbindung in die USA bleibt im Rennen.

Ein grosses Streckennetz soll aber nicht nur ökonomisch, sondern auch möglichst ökologisch betrieben werden. Das Bewusstsein für unsere Ökobilanz nimmt zusehends einen hohen Stellenwert ein. Damit obliegt es auch den Airlines, sorgsam mit unserem Planeten umzugehen. Eine Option, wie sich der Ausstoss an CO₂ verkleinern liesse, wären die Biotreibstoffe. Marcel Bazlen hat sich detailliert mit den Vor- und Nachteilen der Biokraftstoffe auseinandergesetzt und ortet ein grosses Potenzial für die Zukunft.

Nicht nur bei uns, auch bei den Kollegen vom Zoll ist Arbeit spannend und in den Sommermonaten speziell abwechslungsreich. Nebst Passagieren ohne gültige Dokumente finden sie auch allerlei Waren, die im Gepäck nichts zu suchen haben. Selbst ausgestopfte Bären finden als Schmuggelware ihren Weg in den Frachtraum. Patrick Herr hat für diese Ausgabe einen genaueren Blick auf die Schattenseiten der Frachtbeförderung geworfen.

Wie Jürg Ledermann bereits im letzten Editorial angekündigt hat, übernehme ich nach und nach seine Aufgaben. Nach fünf Jahren als Redaktor bei der «Rundschau» freue ich mich darauf, mehr Verantwortung zu übernehmen. Glücklicherweise müssen wir aber noch nicht ganz auf Jürg verzichten. Der sanfte Übergang stellt sicher, dass Ihr die «Rundschau» auch in Zukunft mit genauso viel Freude lesen könnt.

In diesem Sinne wünsche ich Euch viel Spass mit dieser Ausgabe!

Janos Fazekas

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

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

Ständige Mitarbeiter

Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A330/340
Oliver Reist («Zeitreise»), F/O B777
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), Captain A320
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pens. Captain A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pens. Captain A330

Layout

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

3000 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.

Titelbild: © Genève Aéroport

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2018: 14. November 2018

Piloten – von Massen- zur Mangelware

Es scheint, als ob es auf der Welt nur zwei Zustände gäbe: Entweder herrscht Pilotenmangel oder Pilotenüberschuss. In den nächsten Jahren wird ein Pilotenmangel erwartet. Dies betrifft nicht nur Europa, sondern lässt sich weltweit beobachten.

Text: Dominik Haug

Der Wirtschaftswissenschaftler Adam Smith hat schon im 18. Jahrhundert über das Marktgleichgewicht gesprochen. Nach diesem regelt der Markt eigenständig Angebot und Nachfrage über den Preis. Sehr vereinfacht dargestellt steigt der Preis, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt. Umgekehrt sinkt der Preis, wenn das Angebot die Nachfrage übersteigt. Das lässt sich vom Warenmarkt auch auf den Arbeitsmarkt übertragen. Gibt es zu viele Bewerber für zu wenige Stellen, so verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen. Im umgekehrten Fall steigen die Arbeitsbedingungen und Löhne, wenn es wenige geeignete Bewerber für viele offene Stellen gibt.

Überträgt man dieses Modell nun auf den Bedarf an Piloten, ergeben sich ein paar Besonderheiten. Denn die meisten Fluggesellschaften haben spezifische Anforderungen an ihre Bewerber. Neben den gesetzlichen Anforderungen, die nur die Lizenz und das medizinische Tauglichkeitszeugnis beinhalten, sind das oft auch eine Mindestanzahl an Flugstunden und bestimmte Persönlichkeitsmerkmale. Dadurch ergibt sich für jede Fluggesellschaft eine individuelle Menge an geeigneten Bewerbern. Wie viele Bewerber ein Unternehmen anlocken kann, hängt unter anderem mit den Anforderungen des Unternehmens zusammen. Sehr vereinfacht gesagt, sind die Bewerberzahlen umso höher, je niedriger die Anforderungen sind. Denn neben den Ausbildungsstätten der Airlines gibt es eine Vielzahl an Flugschulen, die Linienspiloten ausbilden. Diese Piloten genügen den gesetzlichen Vorschriften, entsprechen aber nicht zwingend den spezifischen Anforderungen aller Airlines. Senkt nun eine Airline ihre Anforderungen, beispielsweise in Bezug auf die benötigten Flugstunden, erweitert sie ihren Bewerberkreis. Gleichzeitig kann sie weniger Lohn und schlechtere Arbeitsbedingungen anbieten. Denn die Abgänger von unabhängigen Flugschulen haben einen beträchtlichen finanziellen Aufwand für ihre Ausbildung getätigt. Meist müssen sie private Kredite für die sehr teure Ausbildung aufnehmen. Sie sind daher stark auf einen Job angewiesen. Einerseits, um die finanzielle Lücke zu stopfen, andererseits, um Flugserfahrung zu sammeln. Denn mit mehr Flugstunden haben sie Aussicht auf eine besser bezahlte Anstellung bei einer anderen Airline. Erst wenn es nicht mehr genügend Bewerber für die offenen Cockpitstellen gibt, müssen die Fluggesellschaften ihre Arbeitsbedingungen anpassen. So können sie die wenigen Bewerber für sich gewinnen und müssen sie nicht der Konkurrenz überlassen. Lediglich Flugschüler in Nachwuchsprogrammen von Fluggesellschaften sind hier ausgenommen. Durch eine Selektion vor der Ausbildung stellen die Airlines sicher, dass die Kandidaten den Anforderungen entsprechen. Weil diese hoch sind, sind auch die Arbeitsbe-

dingungen entsprechend gut. Denn nur so lassen sich geeignete Kandidaten anlocken. Das finanzielle Risiko für die Kandidaten ist meist auch sehr gering, weil sie mittels Vorverträgen an die entsprechende Fluggesellschaft gebunden sind.

Die Situation bei der Lufthansa und der SWISS

Viele Jahre lang bildete die Lufthansa ihre Nachwuchspiloten an ihrer eigenen Flugschule aus. Diese Ausbildung wurde von der Lufthansa vorfinanziert und stellte so für den Nachwuchs kein finanzielles Risiko dar. Über ungefähr die letzten zehn Jahre baute die Lufthansa eine sehr grosse Warteliste an fertig ausgebildeten Piloten auf. Diese sollten nicht mehr bei der Lufthansa selbst, sondern bei der neuen, sehr stark wachsenden Low-Cost-Tochter Eurowings angestellt werden. Für die jungen Piloten bedeutete dies eine erhebliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Ausserdem entschied die Lufthansa vor wenigen Jahren, die Vorfinanzierung der Ausbildung auszusetzen. Flugschüler müssen sich nun die ungefähr 80 000 Euro für die Ausbildung selbst beschaffen oder sich um Unterstützung bewerben. Die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Karriereaussichten zusammen mit dem finanziellen Risiko liessen die Bewerberzahlen massiv sinken. Mittlerweile sucht die Lufthansa mithilfe kostenintensiver Werbekampagnen nach Nachwuchs, um in Zukunft nicht zu wenige Piloten zu haben.

Bei der SWISS ist die Situation recht ähnlich. Auch hier hat man eine Warteliste an fertig ausgebildeten Piloten, die in der Spitzenzeit bis zu 100 Personen umfasste. Die ausgebildeten Piloten mussten nach Abschluss der Ausbildung bis zu 15 Monate auf eine Anstellung bei der SWISS warten. Mittlerweile wird diese Warteliste stetig abgebaut. Aufgrund des Flottenwachstums um temporär fünf A319, wovon langfristig drei A319 bleiben,



Die Lufthansa setzt seit Jahren ihre neuen Piloten bei der Low-Cost Airline Eurowings ein. Mittlerweile hat die Fluggesellschaft Probleme, Nachwuchs zu finden.

und zwei Boeing 777 wird die Warteliste Anfang 2019 komplett leer sein. Die SWISS sucht mittlerweile schon Piloten auf dem freien Markt. Denn die angeschlossene Flugschule kann nicht mehr genügend Nachwuchs ausbilden, um den Personalbedarf zu decken.

Die Situation in Nordamerika

«CNN» berichtete Mitte Juli, dass in den USA Piloten bereits jetzt schon knapp sind. Insbesondere ist der regionale Flugverkehr betroffen. Nach Aussagen der Federal Aviation Administration (FAA) betrug die Zahl der Piloten im Jahr 1987 ungefähr 830 000. Seither ist die Zahl um knapp 30 Prozent gesunken. Das hat seinen Ursprung in technischen Weiterentwicklungen, längeren Arbeitszeiten und kürzeren Ruhezeiten. Somit lässt sich die gleich hohe Produktion mit weniger Piloten abdecken.

Allerdings erwartet die IATA in den nächsten 20 Jahren eine Verdopplung des Flugverkehrs. Nach einem Bericht von Boeing werden 42 Prozent der Piloten in den USA in den nächsten zehn Jahren ihr Pensionsalter erreichen. Im selben Bericht errechnet Boeing einen Bedarf von über 100 000 zusätzlichen Piloten in Nordamerika und Australien. Während man dringend Nachwuchs benötigt, beschloss der US-Kongress im Jahr 2009, dass ein Pilot mindestens 1500 Flugstunden vorweisen muss, um in einer Fluggesellschaft tätig sein zu dürfen. Diese Hürde zwingt viele Nachwuchspiloten dazu, über mehrere Jahre für ein geringes Gehalt als Fluglehrer tätig zu sein. Insgesamt sind auch in Nordamerika die Karriereaussichten nicht mehr vergleichbar mit denen, die man noch vor 20 bis 30 Jahren erwarten konnte.

Der Kongress entschied ausserdem im Jahr 2010, die Anzahl von Fatigue-Fällen um fünf bis acht Prozent zu senken. Durch diese Entscheidung wurden nochmals mehr Piloten für die gleiche Anzahl Flüge benötigt.

Die grosse Nachfrage und das gleichzeitig begrenzte Angebot machen sich bei den Arbeitsbedingungen bereits bemerkbar. Gerade Regionalgesellschaften haben ihre Gehaltstabellen nach oben angepasst. Allerdings fehlen den Fluggesellschaften in Nordamerika immer noch eigene Nachwuchsprogramme, wie man sie teilweise in Europa kennt. Auch die Einwanderungspolitik der USA und die geringen Möglichkeiten, eine Arbeitserlaubnis zu erlangen, erschweren die Suche nach geeigneten Piloten aus dem Ausland. Man muss in der Regel schon eine Arbeitserlaubnis für Nordamerika besitzen, um sich bewerben zu dürfen. Diese erlangt man jedoch nur, wenn man einen Arbeitsvertrag hat. Und welcher Pilot wandert schon aus, um dort einer anderen Tätigkeit nachzugehen, um sich anschliessend wieder als Pilot bewerben zu dürfen?

Die Situation im asiatischen Raum

Laut dem Bericht von Boeing werden von den 558 000 zusätzlichen Piloten über 40 Prozent auf Asien entfallen. Insbesondere chinesische Fluggesellschaften bieten erfahrenen Piloten sehr hohe Gehälter an. Captains werden mit Löhnen bis über 300 000 US-Dollar ange-lockt - steuerfrei. Gerade in China, wo

das Durchschnittseinkommen sehr gering ist, sind solche Summen aussergewöhnlich hoch. Auch im Vergleich mit anderen Führungspositionen ist die Arbeit noch immer sehr gut bezahlt.

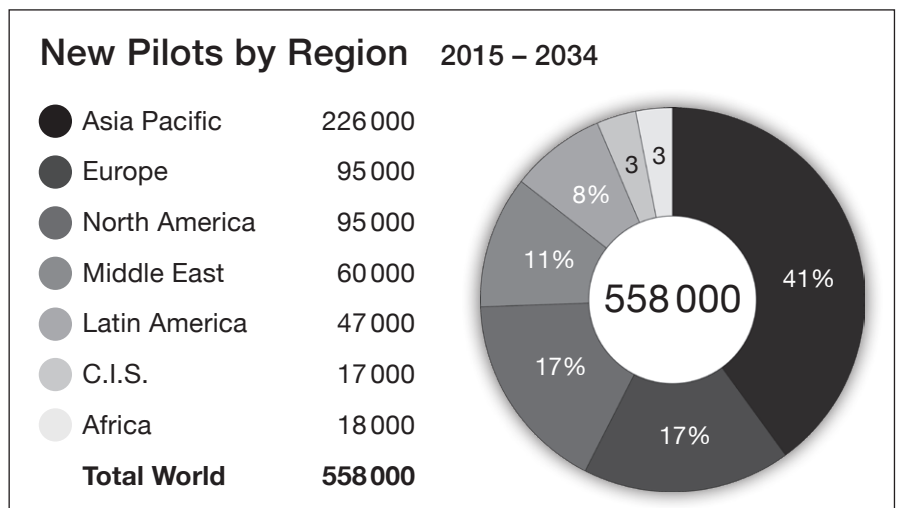
SriLankan Airlines hat beispielsweise seit jeher stetig Piloten an die Fluggesellschaften im Mittleren Osten verloren. Mittlerweile sind die Gehälter bei SriLankan Airlines beinahe so hoch wie bei den bekannten Fluggesellschaften aus der Golfregion. Die Lebenshaltungskosten in Sri Lanka sind aber um ein Vielfaches geringer.

Bangkok Airlines reagiert auf die Veränderungen im Markt ebenso mit steigenden Gehältern. Auch sie möchten verhindern, dass ihr Personal zur - hauptsächlich chinesischen - Konkurrenz überläuft.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der asiatische Markt insbesondere für erfahrene Piloten sehr lukrativ ist. Weil sich diese Angebote aber auf erfahrene Piloten, meist sogar nur auf Captains beziehen, sind sie für den Nachwuchs in Europa also keine Alternative. Allerdings besteht für europäische Fluggesellschaften die Gefahr, dass erfahrene Captains dem Ruf des Geldes nach Asien folgen. Auch diese Lücken in der Personaldecke gälte es dann zu schliessen. Dieses Risiko ist nicht zu unterschätzen, denn der Löwenanteil des Wachstums und der damit einhergehenden Nachfrage wird in Asien stattfinden. Inwiefern die asiatischen und insbesondere chinesischen Fluggesellschaften ihr Wettbieten werden weiterführen können, bleibt abzuwarten.

Die Situation im arabischen Raum

Emirates hat viele Jahre lang ein grosses Wachstum zu stemmen gehabt. In jüngerer Vergangenheit wurde dieses Wachstum allerdings etwas gebremst. Dies lag einerseits am niedrigen Ölpreis. Der Preisvorteil gegenüber der internationalen Konkurrenz schrumpfte. Andererseits haben die Einschränkungen, die Donald Trump zu Beginn seiner Amtszeit eingeführt hat, zusätzlich das Geschäft beeinträchtigt. Diese kleine Krise scheint überwunden zu sein, aber es fehlt nun an Piloten für das Wachstum. Emirates kündigte bereits im Frühjahr an, dass sie im Sommer 100 bis 150 Piloten zu wenig haben wird. Aufgrund dieser Unterbesetzung mussten nun Flugzeuge am Boden bleiben und Flüge gestrichen werden. Laut Emirates soll auch diese Krise im September 2018 jedoch bereits überwunden sein. Mittlerweile



Vor allem im asiatischen Raum, aber auch in Europa und Nordamerika werden in den nächsten 15 Jahren sehr viele neue Piloten gebraucht.

gibt es sogar eine Kooperation zwischen Emirates und dem Nachbarn Etihad. Um die fehlenden Stellen zu besetzen, leiht Etihad für den Zeitraum von zwei Jahren Piloten an Emirates aus. Diese Piloten werden nach dieser Zeit wieder an ihre Stelle bei Etihad zurückkehren. Von einem langfristigen Pilotenmangel möchte man bei Emirates jedoch nicht sprechen. Es bleibt abzuwarten, ob und wann die fehlenden Piloten gefunden sind.

Fazit

Die Airline-Branche ist sich einig, dass es in den nächsten 20 Jahren weltweit zu einem grösseren Bedarf an Piloten kommen wird. Vor allem Asien, Nordamerika und Europa werden sich damit auseinandersetzen müssen. Insgesamt fallen fast drei Viertel der neu benötigten Piloten auf diese Regionen. Indem sie vermehrt Nachwuchs ausbilden, versuchen die europäischen Fluggesellschaften diesem Trend zu begegnen. Wo dies nicht ausreicht, wird auf bereits ausgebildete Piloten zurückgegriffen. Wenn der Trend aus Asien anhält und dort weiterhin horrende Gehälter bezahlt werden, wird sich dies vermutlich auch auf die Arbeitsbedingungen in Europa auswirken. Für die arabischen Fluggesellschaften wären Crew-Basen in Europa eine Möglichkeit. Denn viele europäische Piloten möchten nicht arbeitsbedingt nach Dubai oder Abu



Die arabische Fluggesellschaft Emirates hat aufgrund von Pilotenmangel beim Konkurrenten Etihad Piloten ausgeliehen.

Dhabi auswandern. Wenn sich dann auch noch der amerikanische Markt weltweit öffnen würde, käme endgültig Bewegung in den Arbeitsmarkt. Solange aber in Europa noch genügend Piloten zur Verfügung stehen, wird sich nur langsam etwas an den Arbeitsbedingungen ändern. Dies wird vermutlich erst passieren, wenn die europäischen Fluggesellschaften realisieren, dass ihre fest angestellten Piloten sich nach einem anderen Arbeitgeber umsehen können und wollen – im Zweifelsfall auch am anderen Ende der Welt. ●

Der Berufsverband – warum?

In der Schweiz kämpfen Gewerkschaften seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für die Rechte der Arbeitnehmer. Die Globalisierung von Finanz- und Handelsströmungen erschwert die Arbeit nationaler Berufsverbände. Die AEROPERS behauptet sich seit 73 Jahren und kann viele Errungenschaften vorweisen.

Text: Henning M. Hoffmann

Jeder von uns kennt das inzwischen wohl recht bekannte Bild des Fischeschwarms und die Erklärung, dass man nur gemeinsam mit Erfolg dem «Hai» begegnen kann. So abgenutzt dieses Bild auch sein mag, so wahr ist es weiterhin. Der Fischeschwarm ist das Heer der Arbeiter und Angestellten der heutigen realen und teilweise besorgniserregenden Arbeitswelt. Der Hai – vielleicht etwas martialisch – steht für das Management, auch in der Luftfahrtindustrie.

Harter Kampf für Selbstverständliches

Um ein Fischeschwarm zu sein, der geordnet und mit System nicht nur die Angreifer abschrecken kann, sondern sich auch gegen Angriffe wehrt, braucht es eine Organisation. Eine solche Organisation ist eine Gewerkschaft beziehungsweise ein Berufsverband.

Menschenwürdiges Arbeiten und Leben war von Beginn an das zentrale Ziel der Gewerkschaften jedes Landes. Seit ihrem Bestehen kämpfen sie für höhere Einkommen und kürzere Arbeitszeiten, für mehr Mitbestimmung im Betrieb und die Absicherung von Risiken wie Arbeitslosigkeit, Krankheit und Alter. Gewerkschaften waren und

sind es, die das Modell des demokratischen Sozialstaats mit Leben erfüllt haben und noch immer erfüllen. Es gibt unzählige sozialpolitische Erfolge der Gewerkschaften – die Liste ist lang. In Deutschland wird als einer der wichtigsten die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall angesehen. Nach einem 16-wöchigen Streik in der Metallindustrie wird diese 1957 gesetzlich verankert. Heute ist dies in Europa selbstverständlich und wahrscheinlich vergessen, wie hart der Kampf dafür gewesen ist.

Die schweizerischen Gewerkschaften

Die ersten Gewerkschaften in der Schweiz organisierten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Umfeld der Berufsstände des Druckereigewerbes, der Bau-, Holz-, Metall-, Uhren- und Textilindustrie. 1880 waren unter dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) mehrere sozialdemokratisch ausgerichtete Gewerkschaften zusammengeschlossen, während sich die christlichen Gewerkschaften 1907 im Christlichsozialen Gewerkschaftsbund der Schweiz (CSG) zusammenschlossen, welcher der Katholisch-Konservativen Volkspartei nahe stand. 1920 war ein Zehntel der werktätigen Bevölkerung gewerkschaftlich organisiert, die meisten in einer Gewerk-

schaft des SGB. In der Folge stieg auch die Mitgliederzahl der christlichen Gewerkschaften und der Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände (VSA). 1960 waren fast ein Viertel der Beschäftigten Mitglied einer Gewerkschaft. Ende der 1990er Jahre nahmen die Mitgliederzahlen ab, nur noch rund ein Zehntel der Beschäftigten waren gewerkschaftlich organisiert – zwei Drittel davon in einer Gewerkschaft des SGB. Die VSA und die christlichen Gewerkschaften (2003 fusionierten diese beiden Organisationen zu Travail.Suisse) teilten sich den Rest.

Globalisierung und nationale Bedürfnisse

Vieles, wofür Gewerkschaften und Berufsverbände stehen, ist heute schwieriger zu «verteidigen» als noch vor ein paar Jahrzehnten. Dies gilt auch für die AEROPERS.

Die Globalisierung und der zunehmende Einfluss Europas schränken die Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Nationalstaaten ein. Damit wird es für Gewerkschaften immer schwieriger, den demokratischen Sozialstaat zu gestalten. Die Bankenkrise aus dem Jahr 2008 hat gezeigt, dass sich ein ungehemmter Finanzkapitalismus entwickelt hat, der mit nationalstaatlichen Instrumenten nicht zu steuern und zu kontrollieren ist. Die zunehmende Verzahnung internationaler Produktions- und Handelsströme begrenzt die Möglichkeiten, auf nationaler Ebene Wirtschafts- und Sozialpolitik zu machen. Da hilft nur ein Schulterschluss der Gewerkschaften weltweit – aber der ist angesichts unterschiedlicher nationaler Interessen nicht so einfach. Hierzu haben die IFALPA und auf europäischer Ebene die ECA wichtige Schritte eingeleitet, damit die Pilotenvertretungen wettbewerbsfähig bleiben können.

Schutz durch Gesamtarbeitsverträge

Ein wichtiges und deshalb an dieser Stelle zu erwähnendes weiteres Tätigkeitsfeld der Gewerkschaften besteht darin, individuell abgeschlossene Arbeitsverträge durch kollektive Rahmenverträge zu ergänzen, um zu verhindern, dass den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nachteilige Anstellungsbedingungen aufgezwungen werden.

Die sogenannten Gesamtarbeitsverträge werden zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitgebern/-verbänden abgeschlossen und enthalten Bestimmungen zum Lohn und der Arbeitszeit sowie zu den gegenseitigen Rechten und Pflichten der Vertragsparteien. Seit 1941 können Gesamtarbeitsverträge, die zwischen einzelnen Arbeitgebern und ihren Arbeitnehmern bestehen, allgemeinverbindlich erklärt werden. Dazu ist ein Prozess erforderlich, der beide Sozialpartner sowie die Arbeitsbehörden einbezieht. Diesen Schritt haben wir bereits geprüft, aber leider als rechtlich nicht möglich verwerfen müssen.

Errungenschaften der AEROPERS

Das Stichwort Gesamtarbeitsvertrag führt uns nun zu uns selbst, der AEROPERS. Wir wurden 1945 gegründet – sind also inzwischen 73 Jahre alt. Wir haben die Wirrungen und Irrungen der Aviatik in der Schweiz, das Grounding der Swissair, die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa überstanden und die dynamischen Wirtschafts-

zyklen der überaus erfolgreichen letzten Jahre nicht nur mitgetragen, sondern auch mitverantwortet. Wir konnten in den letzten Jahrzehnten einen Organisationsgrad von deutlich mehr als 90 Prozent halten – und dies noch vor dem Hintergrund der Fusionen mit der damaligen Interessengemeinschaft Pro GAV (IPG) und der Edelweiss Pilots Association (EPA). Wir sind seit 2017 nicht mehr nur der grösste, sondern auch der wichtigste Pilotenverband der Schweiz.

Als solcher konnten wir in den letzten Jahren ebenfalls viele Erfolge für unsere Mitglieder erreichen. Teilzeitmodelle, das Ruhende Arbeitsverhältnis (RAV), der verlängerte unbezahlte Urlaub bis zu 180 Tagen, das Modell des reduzierten Arbeitspensums, das Freitagesvergleichskonto des GAV2015, die aktuellen Arbeitsbedingungen, die variablen Lohnmodelle, die Pensionskassensystematik und noch vieles mehr fielen nicht vom Himmel, sondern wurden durch die ehrenamtliche Arbeit vieler besonders engagierter Piloten erdacht, entwickelt und umgesetzt.

Piloten im Dienst ihrer Kollegen

Genau das ist unsere Aufgabe – und zwar für unsere Mitglieder. Denn diese Mitglieder sind die AEROPERS. Ziel ist es, die langfristige Sicherheit der Arbeitsplätze der Piloten der SWISS und der Edelweiss Air zu sichern.

Ohne einen Verband oder eine Gewerkschaft funktioniert dies alles nicht. Die heutige Situation wäre eine ganz andere. Sicherlich, und das kann nicht abgestritten werden, haben wir nicht alle unsere Ziele erreicht oder umsetzen können. Auch die AEROPERS hat Misserfolge verarbeiten müssen – auch einschneidende. Setzt man die Messlatte aber objektiv an, so wird man die Erfolge klar über den Misserfolgen ansiedeln können und müssen.

Auch in jüngster Vergangenheit konnten wir beweisen, wie wichtig unsere Rolle im SWISS-Konzern ist. Nicht zuletzt konnten die Opportunitäten aus der Insolvenz der Air Berlin und der internen Wachstumschancen nur mit unserem Verband vernünftig genutzt werden. Es gäbe noch zahlreiche Beispiele im Alltagsgeschäft zu nennen, die die Wichtigkeit der Sozialpartnerschaft zwischen den Firmen SWISS sowie Edelweiss Air und der AEROPERS unterstreichen.

Wir sind ein Verein, aber immer mehr auch ein Dienstleister. Wir werden dies aber nie einzig und allein sein dürfen. Wenn das die Vorstellung der Mitglieder ist oder werden wird, dann haben wir im Sinne unserer Mission und deren erfolgreicher Umsetzung ein fundamentales Problem.

Noch immer sind wir das Korrektiv gegenüber dem heute sehr speditiven und nicht immer nachhaltigen Management verschiedener Unternehmen. Diese Rolle können wir nur aufrechterhalten, wenn es Piloten gibt, die sich in den Dienst ihrer Kollegen stellen. Uns ist bewusst, dass ein Milizsystem wie das unsrige nicht die gleichen finanziellen und planerischen «Belohnungen» bereithalten kann wie eine Funktion in einer Firma. Aber wir wissen, dass die Arbeit im Verband nachhaltigere Zufriedenheit für uns alle bringt, da wir weiterdenken müssen als nur bis zum nächsten Jahresergebnis. ●

Biokerosin – eine echte Alternative?

Viele Airlines haben bereits den Einsatz von alternativen Brennstoffen im täglichen Flugbetrieb getestet. Sie verfügen über ein grosses Potenzial, um die Umweltbilanz des Luftverkehrs nachhaltig zu verbessern. Doch trotz technischer Einsatzreife ist man von einem grossflächigen Einsatz noch weit entfernt.

Text: Marcel Bazlen

Anfang dieses Jahres flog zum ersten Mal ein Flugzeug, das zu zehn Prozent mit Biotreibstoff betankt war, von Los Angeles nach Melbourne. Auf dem historischen 15-Stunden-Flug setzte die Fluggesellschaft Qantas eine Boeing 787-9 ein. Durch die Beimischung von Biokraftstoff konnte die CO₂-Emission des Fluges QF96 laut Angaben von Qantas um sieben Prozent reduziert werden. Als Rohstoffbasis für den Biokraftstoff nutzt der Hersteller Agrisoma das industriell entwickelte Senfkorn Brassica Carinata. Tests der Universität Queensland attestieren dem Senfkorn optimale Eigenschaften für die Herstellung von Biokraftstoff. Unter den klimatischen Bedingungen Australiens soll es bei mässigem Wasserverbrauch optimal gedeihen können. Und zwar sowohl an Orten, an denen essbare Pflanzen nicht wachsen, als auch zwischen Pflanzensyklen essbarer Pflanzen.

Qantas selbst sieht den erfolgreichen Ersteinsatz im Linienverkehr als Grundstein zur breit angelegten Biotreibstoffproduktion auf Basis des Senfkorns. Die Fluggesellschaft will in Zukunft sowohl nationale als auch internationale Flüge von Australien aus mit dem Biokerosin-Gemisch betreiben. Für sein in Los Angeles stationiertes Flugzeug hat der Konzern bereits ähnliche Pläne. Ab 2020 soll dieses Flugzeug ausschliesslich mit einem 50-zu-50-Gemisch aus Bio- und konventionellem Treibstoff operieren. Zum Einsatz soll hierbei ein alternativer Treibstoff des US-Unternehmens SG Preston kommen. Das Unternehmen aus Philadelphia stellt Biokerosin auf der Basis von Ölsamen her, die sich nicht zur Nahrungsmittelproduktion eignen. Die angebotene Kerosinmischung von SG Preston ist bereits in grösseren Mengen lieferbar und erfüllt strenge Nachhaltigkeitskriterien.

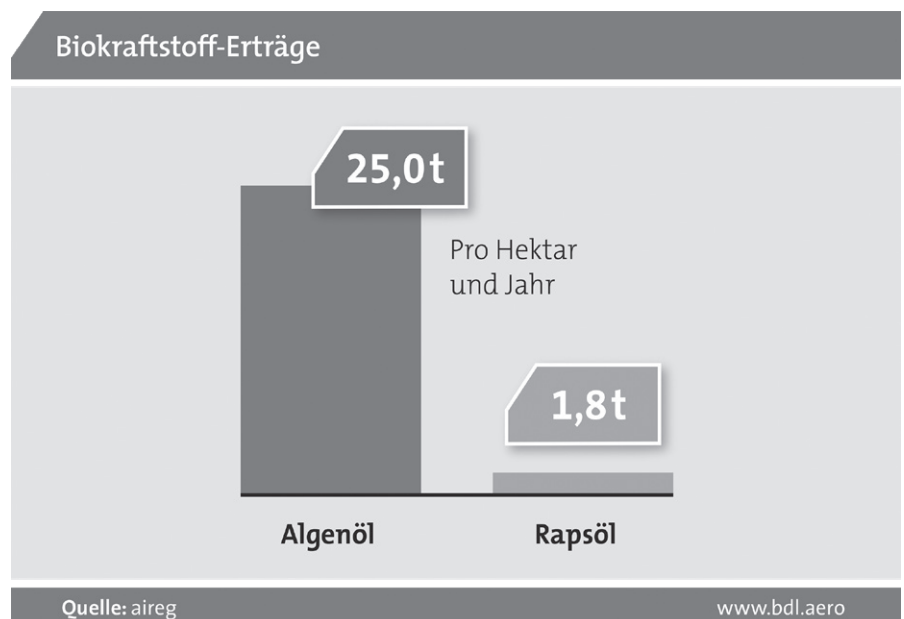
Biokerosin ist nicht neu

Qantas ist jedoch mitnichten die einzige Airline, die alternative Treibstoffe im Linienverkehr testet. Bereits im Jahr 2012 erprobte die Lufthansa unter dem Projekt «burnFAIR» die alltägliche Anwendung von Biokerosin. Damals wurde biosynthetisches Kerosin verwendet. Es wird aus den ölhaltigen Pflanzen Jatropha und Camelina sowie aus tierischen Fetten gewonnen. Während sechs Monaten wurde eines der beiden Triebwerke einer A321 im täglichen Flugbetrieb zwischen Hamburg und Frankfurt mit 50 Prozent dieses biosynthetischen Kerosins betrieben. Auf insgesamt 1187 Flügen wurden während dieser Testphase 1557 Tonnen Biokerosin-Gemisch verbraucht und

dadurch zirka 1500 Tonnen weniger CO₂ emittiert. Dies entspricht einer Emissionsersparnis von zirka acht Prozent. Abgeschlossen wurde dieser Praxistest mit einem Linienflug zwischen Frankfurt und Washington. Bei der Atlantik-Überquerung kam eine Boeing 747-400 zum Einsatz, die mit insgesamt 40 Tonnen biosynthetischem Kerosin betankt war.

Nicht nur Airlines, auch Flughäfen folgen dem Trend

Am weltweiten Bestreben der Luftfahrtindustrie zur Verringerung der Treibhausgas-Emissionen nehmen auch Flughafenbetreiber teil. So begann im Jahre 2016 mit dem Oslo Airport Gardermoen dann auch der erste internationale Flughafen mit der Beimischung von Biokraftstoff in die bestehende Betankungsanlage. Kurz darauf folgten die Flughäfen von Los Angeles und Stockholm. Die Airlines können so zwischen konventionellem Kerosin oder einer 50-Prozent-Mischung aus Biokerosin wählen, ohne ihre betrieblichen oder infrastrukturellen Abläufe zu ändern. Mit der Lufthansa, SAS und KLM konnten am Flughafen Gardermoen auch schnell namhafte Kunden für die Betankung mit Biokerosin gefunden werden. Laut dem norwegischen Flughafenbetreiber Avinor flossen so während der ersten zwölf Monate des Testbetriebs 1,25 Millionen Liter Biokerosin auf Basis der Energiepflanze Camelina sowie Biokerosin aus recyceltem Speiseöl in die Tanks diverser Fluggesellschaften. Bei Avinor ist man mehr als zufrieden mit den Ergebnissen. Der staatliche norwegische Flughafenbetreiber, der insgesamt 46 Flughäfen mit jährlich 670 000 Flugbewegungen betreibt, hat sich ambitionierte Ziele gesetzt. Er möchte, dass im Jahre 2030 rund 30 Prozent des jährlich getankten Kerosins,



Algen verfügen über eine deutlich höhere Biomasseproduktion pro Hektar als Energiepflanzen.

also zirka 400 Millionen Liter, aus alternativen Brennstoffen bestehen sollen.

Der Schlüssel liegt in der Herstellung

Das Potenzial der regenerativen Treibstoffe für eine umweltschonendere Entwicklung des Flugverkehrs, ist nicht von der Hand zu weisen. Denn sie zeigen mit bis zu 47 Prozent weniger CO₂-Emissionen eine deutlich bessere CO₂-Bilanz und emittieren deutlich weniger Russ und Stickoxide im Vergleich zu herkömmlichem Jetfuel.

Biotreibstoffe basieren wie auch Kerosin auf Kohlenwasserstoffe und entsprechend entsteht daher ohne grosse Abweichungen bei der Verbrennung Kohlendioxid. Hingegen entsteht bei der Herstellung des Biokerosins eine CO₂-Reduktion, denn die Produktion entnimmt der Atmosphäre CO₂. So ergibt sich im Kreislauf von Treibstoffherstellung und -verbrennung im allgünstigsten Fall eine ausgeglichene CO₂-Bilanz.

Technischer Einsatz ohne Bedenken

Auch auf technischer Ebene steht einem breit angelegten Einsatz eigentlich nichts im Wege. Die Produkteigenschaften der alternativen Kraftstoffe sind ähnlich oder sogar besser als die von fossilen Kraftstoffen. Sie können ohne jegliche technische Anpassung als «drop-in fuel» zu Jet-A-1 beigemischt und im Luftverkehr eingesetzt werden. Untersuchungen der mit biosynthetischem Kerosin betriebenen Triebwerke ergaben während der gesamten Erprobungsphase keinerlei Auffälligkeiten. Auch das IAE V2533-A5-Triebwerk der Lufthansa-A321 zeigte bei der abschliessenden Überprüfung kaum Abweichungen zum herkömmlich betriebenen Triebwerk. Lediglich ein um 1,2 Prozent geringerer Durchfluss wurde festgestellt. Auf regulatorischer Ebene steht dem Einsatz von Biokerosin ebenfalls nur wenig im Weg. Die gegenwärtig einzige gesetzliche Restriktion ist die maximale Beimischungsmenge von 50 Prozent. Die effektive, technisch zulässige Biokerosin-Beimischungsquote ist dabei abhängig von der Viskosität sowie vom Gehalt an Schwefel und Aromaten des jeweiligen Jet-A1-Anteils. Denn diese Inhaltsstoffe unterstützen mit ihrer aufquellenden Wirkung die Funktion der Dichtungen. Bei zu geringem Schwefelgehalt bestünde deshalb das Risiko, dass die Gummidichtungen versagen.

Preis und Verfügbarkeit bremsen den Einsatz

Nun gibt es bereits mindestens so viele Hersteller von alternativem Treibstoff wie Airlines, die den Einsatz von Biokerosin im Flugbetrieb getestet haben. Doch etliche erfolgreiche Testphasen und intensive, weltweite Forschungsarbeit konnten dem kommerziellen und breit angelegten Einsatz von Biokerosin nicht zum Durchbruch verhelfen. Bei der Lufthansa werden momentan überhaupt keine alternativen Brennstoffe mehr eingesetzt. Und das trotz der erfolgreichen Testflüge zwischen Hamburg und Frankfurt und der temporären Betankung mit Biokraftstoff am Flughafen Oslo. Dazu heisst es bei der Kranich-Airline: «Das Interesse an alternativen Kraftstoffen ist unverändert hoch. Unabdingbar

für ihren Einsatz ist aber die Wirtschaftlichkeit. Man wird den Praxiseinsatz erst dann fortsetzen, wenn nachhaltige und zertifizierte Rohstoffe in den für den Routinebetrieb erforderlichen Mengen sichergestellt werden können». Mit anderen Worten: Alternative Brennstoffe bringen hinsichtlich Umweltschutz viele Vorteile mit sich, sie sind aber schlicht und einfach zu teuer. Zwar hat der Rohölpreis in den letzten zwölf Monaten stark angezogen, trotzdem ist Biokerosin immer noch teilweise doppelt so teuer wie konventionelles Kerosin. Eine der zentralen Herausforderungen für die Wissenschaftler liegt nun also darin, einen Weg zu finden, um die Herstellungsverfahren von Biotreibstoffen kostengünstiger zu gestalten. Hier ist jedoch auch die Luftfahrt gefragt, denn der Preis wird langfristig nur sinken, wenn die Nachfrage nach kommerziellen Mengen auch gross genug ist.

Kein Bio ohne Nachhaltigkeit

Doch selbst wenn es gelingt, den Preis von Biotreibstoff auf den des konventionellen Kerosins zu drücken, ist nicht jeder alternative Brennstoff ohne Vorzicht zu geniessen. Wenn zum Beispiel mit Biokerosin auf der Basis von Palmöl durch die Welt geflogen wird, verringert das zwar vordergründig die CO₂-Bilanz des Luftverkehrs. Mit Nachhaltigkeit oder Umweltschutz hat das jedoch wenig zu tun. Denn um den stetig steigenden Bedarf an Palmöl zu decken, werden gigantische Flächen von Regenwald abgeholzt und Moore trockengelegt. In Indonesien hat die Abholzung der Regenwälder dazu geführt, dass das Land mittlerweile der drittgrösste CO₂-Emittent weltweit ist. Dass durch den Einsatz von Biokerosin der Flugbetrieb zwar umweltfreundlicher wird, jedoch bei der Gewinnung dieses Treibstoffs wertvolle Ressourcen und Energie in hohem Masse verschwendet werden, gilt es unbedingt zu verhindern.

Da Biotreibstoff aus einer Vielzahl unterschiedlichster Biomassen erzeugt werden kann, spielen die Nutzungskonkurrenz und die Energieeffizienz der genutzten Rohstoffe eine äusserst wichtige Rolle. Um die tatsächliche Nachhaltigkeit eines solchen Stoffes zu gewährleisten, müssen also sozioökologische Prinzipien in Betracht gezogen werden. Zum einen darf die Produktion der genutzten Biomasse nicht in Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion stehen. Des Weiteren muss eine signifikante Nettoerduktion an Treibhausgas-Emissionen über den gesamten Zyklus erreicht werden können — also von der Herstellung bis zur Endnutzung. Ausserdem muss beim Anbau diverser Biomassen der Erhalt von Biodiversität gewährleistet sein und es darf keine Nutzungskonkurrenz in Bezug auf Wasser bestehen.

Viele Antworten auf eine Frage

Um all diesen Anforderungen an Biokerosin gerecht werden zu können, wird es keine einheitliche Lösung für die ganze Welt geben. Vielmehr muss mit unterschiedlichsten Ansätzen unter Einbezug der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten gearbeitet werden. Für Regionen mit genügend brachliegender Fläche ist der

**«Algen benötigen nur
Sonne, Meerwasser und
vor allem Fläche.»**

Einsatz von Energiepflanzen sicherlich ein möglicher Weg zum Ziel. Wie das Beispiel des industriell gezüchteten australischen Senfkorns zeigt, können diese Pflanzen mit wenig Dünger, geringen Anforderungen an die Bodenqualität und mässigem Wassereinsatz an Orten gedeihen, wo sie kaum Konkurrenz zum Lebensmittelanbau darstellen. Auch die Energiepflanze *Jatropha Curcas* bietet hierfür sehr gute Voraussetzungen. Aufgrund ihrer Genügsamkeit kann sie sogar in trockenen Savannengebieten angebaut werden. Trotz der geringen Bedürfnisse verfügt ihr Samen über einen Ölanteil von 30 Prozent.

Die fette, vielversprechende Alge

Ein weiterer, vielversprechender Ansatz ist die Herstellung von Biokerosin aus genetisch optimierten Algen. Hierbei wird die Konkurrenz um die Nutzung von Agrarflächen für die Nahrungsmittelproduktion ebenfalls vermieden. Denn Algen brauchen keinen fruchtbaren Boden, und sie gedeihen auch in Salzwasser. Des Weiteren haben Algen die ausserordentliche Fähigkeit, hohe CO₂-Konzentrationen für ihr Wachstum zu nutzen und bringen damit ein erhebliches CO₂-Einsparpotenzial mit sich. Das gilt sogar im Vergleich zu anderen Biomassen. Ausserdem können sie einen bis zu zehn Mal höheren Ertrag pro Hektar und Jahr liefern als andere Energiepflanzen. Um die Produktivität der Algen weiter zu verbessern, wird in mehreren Forschungslaboratorien weltweit an den Genen der Salzwasseralge *Microchloropsis* gearbeitet. Im letzten Jahr ist es US-Wissenschaftlern gelungen, die Fettproduktion der Algen durch die Veränderung eines bestimmten Gens deutlich zu erhöhen. Entstanden ist dabei eine Algenart, deren Fettanteil mit 40 Prozent in etwa doppelt so hoch ist wie der einer herkömmlichen Alge. Auch an der Technischen Universität München werden Algen mit besonders hohem Fettanteil gezüchtet. Sie werden anschliessend unter den verschiedenen Licht- und Klimabedingungen diverser Regionen der Erde getestet. Mit den Algen in den insgesamt 1200 Liter fassenden Tanks des Algentechnikums lassen sich pro Jahr zwar nur ein paar hundert Liter Kerosin herstellen. Nichtsdestotrotz sind die Wissenschaftler dort überzeugt, dass ihr Verfahren auch in grossem Massstab funktioniert und damit auch die Preise sinken würden. Alles, was man für das Verfahren benötigt, sind Sonne, Meerwasser und vor allem Fläche. Der Flächenbedarf ist allerdings signifikant. Um mit den aktuell verfügbaren Algen Biokerosin für den Massenmarkt zu produzieren, müsste man eine Fläche von der Grösse Algeriens bepflanzen. Eine Massenfertigung liegt hier also noch in weiter Zukunft.

Wo der grossflächige Anbau von Energiepflanzen mit der Nahrungsmittelherstellung konkurriert, ist die Nutzung von Bioraffinerien, die die gesamte Pflanze verwerten, denkbar. In diesen liesse sich der Samen zur Lebensmittelherstellung nutzen, während die Zellulose zur Herstellung von Treibstoff verwendet würde.



Im Algentechnikum werden Algen mit besonders hohem Fettanteil gezüchtet.

Abfall in den Tanks

Ein weiterer Teil des Puzzles ist die Verarbeitung von lokal vorhandener organischer Trockensubstanz aus biogenen Rest- und Abfallstoffen. Durch den Bau von Bioraffinerien in der Nähe von grossen Mülldeponien hätte man die notwendige Biomasse direkt vor Ort. Bei diesem Produktionsprozess ist das Problem der Nahrungsmittelkonkurrenz nicht gegeben. Die kurzen Transportwege sowie die bereits vorhandene Biomasse versprechen eine gute CO₂-Bilanz bei der Herstellung und Verbreitung. Allerdings lassen sich bei diesen Produktionsprozessen nur relativ kleine Mengen herstellen, die dann an den jeweils nächstgelegenen Flughäfen eingesetzt werden könnten. British Airways hat bereits einmal ein solches Projekt lanciert. Die Airline wollte eine ehemalige Ölraffinerie in Thurrock umbauen, um damit alternativen Treibstoff aus den Abfällen Londons zu gewinnen. Der jährliche Ertrag dieses Projekts hätte gereicht, um den kompletten jährlichen Flugbetrieb der britischen Fluggesellschaft am London City Airport doppelt abzudecken. Dies hätte eine jährliche CO₂-Ersparnis äquivalent zur Emission von 150 000 Personenkraftwagen mit sich gebracht. Aufgrund des tiefen Erdölpreises wurde das Projekt, das 2017 hätte beginnen sollen, jedoch vorerst auf Eis gelegt.

Es zeigt sich also: eine einheitliche Lösung wird es bei der Frage um den alternativen Treibstoff wohl vorerst nicht geben. Wie bei der allgemeinen Frage um nachhaltiges Fliegen liegt die Antwort eher in einer Vielzahl unterschiedlicher Konzepte. Trotzdem ist es richtig und wichtig, den kommerziellen Einsatz von alternativen Brennstoffen auf der Grundlage der bereits erzielten Erfolge und Fortschritte weiter voranzubringen. Denn neben verbesserten Triebwerken, Hybridflugzeugen und optimierten Flugrouten verfügen sie über grosses Potenzial, um die Klimabilanz des Luftverkehrs nachhaltig zu verbessern. Des Weiteren sind sie mittelfristig die einzige Alternative im Falle eines stark ansteigenden Ölpreises. ●

«De Plan isch drin!» Die Einsatzplanung kurz erklärt.

Jeden Monat warten wir alle gespannt auf unsere Einsätze. Dabei hoffen wir, dass die geheimnisvollen Windungen des Interbids uns die Freitage und Flüge bescheren, die wir uns gewünscht haben. Um zu verstehen, wie unsere Einsätze zustande kommen, gewährt uns Elisabeth Walter, Leiterin der Cockpit-Crew-Planung, einen Blick hinter die Kulissen.

Interview: Janos Fazekas

«Rundschau»: Was ist Dein Aufgabenbereich?

Elisabeth Walter: Als Leiterin der Cockpit-Crew-Planung bin ich mit meinem Team für den gesamten Planungsbereich von der Langfristplanung bis zur Erstellung der monatlichen Einsatzpläne verantwortlich. Dieser Verantwortungsbereich umfasst den gesamten Zeithorizont der Kapazitätsplanung. Das beinhaltet den Abgleich zwischen dem Bedarf und dem Bestand an Piloten pro Kategorie und die Planung zeitgerechter Umschulungen. Die Teilzeit- und Ferienplanung, die Erstellung der sogenannten Pairings und das Rostering, also die Erstellung der individuellen, monatlichen Einsatzpläne, sind weitere wichtige Aufgabenbereiche unserer Abteilung. Wichtig ist zudem die nachträgliche Überprüfung, ob unsere Planung robust genug war und ob sich unsere Annahmen im Tagesgeschäft bewährt haben. Wenn wir im Tagesbetrieb Veränderungen feststellen, müssen wir verstehen, weshalb diese geschehen, um zukünftig richtig vorsteuern zu können.

Wie sieht Dein typischer Tagesablauf aus?

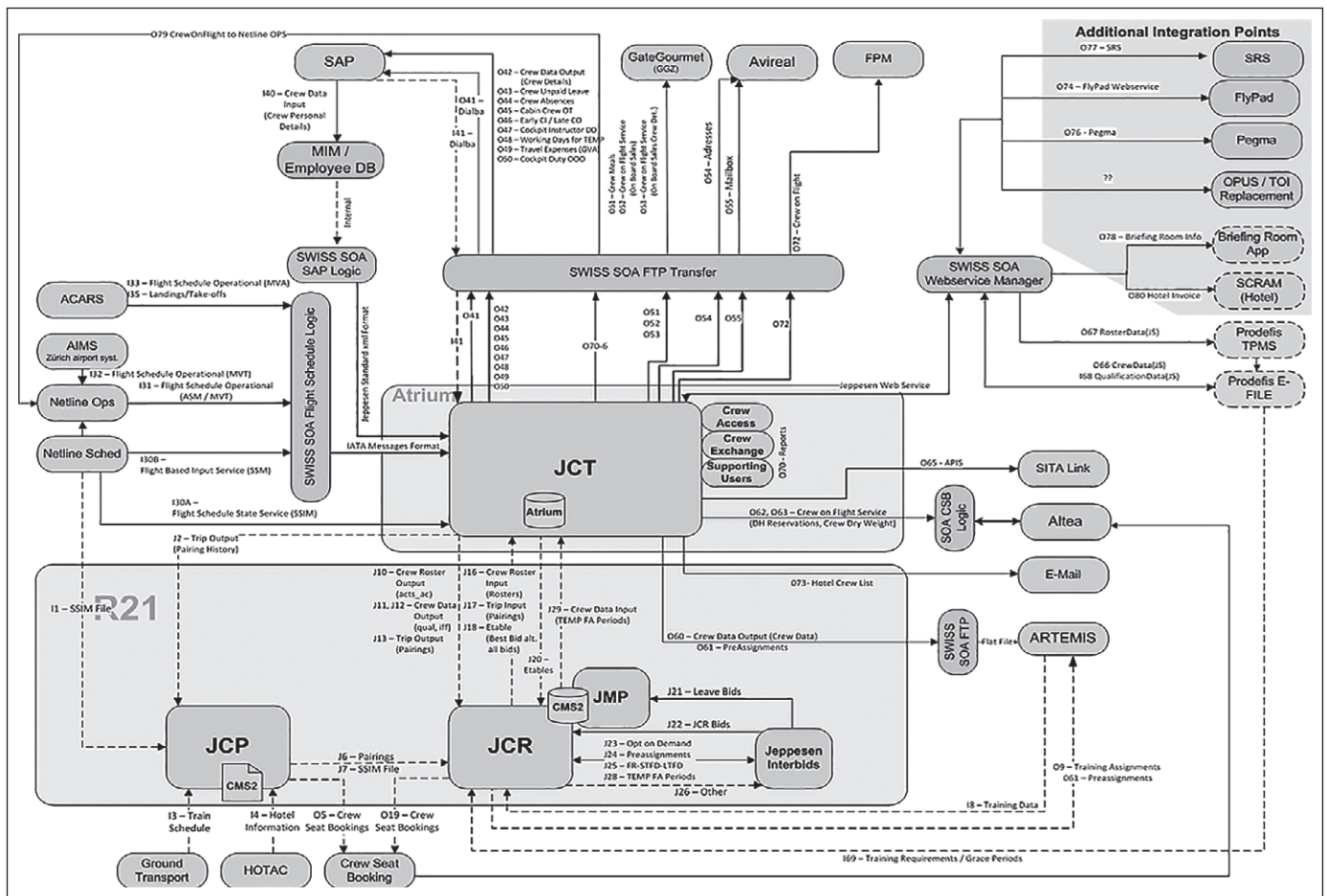
Meine Arbeit beinhaltet sehr viele Meetings. Meine Teamkollegen arbeiten in ihren Sachbereichen der Manpower- und Abwesenheitsplanung, der Einsatz- oder der Pairing-Planung. Ich bin die Schnittstelle zwischen meinem Team und den anderen Bereichen und koordiniere auch die Arbeit in meinem Team.

Was passiert im Hintergrund ab dem 15. des Monats?

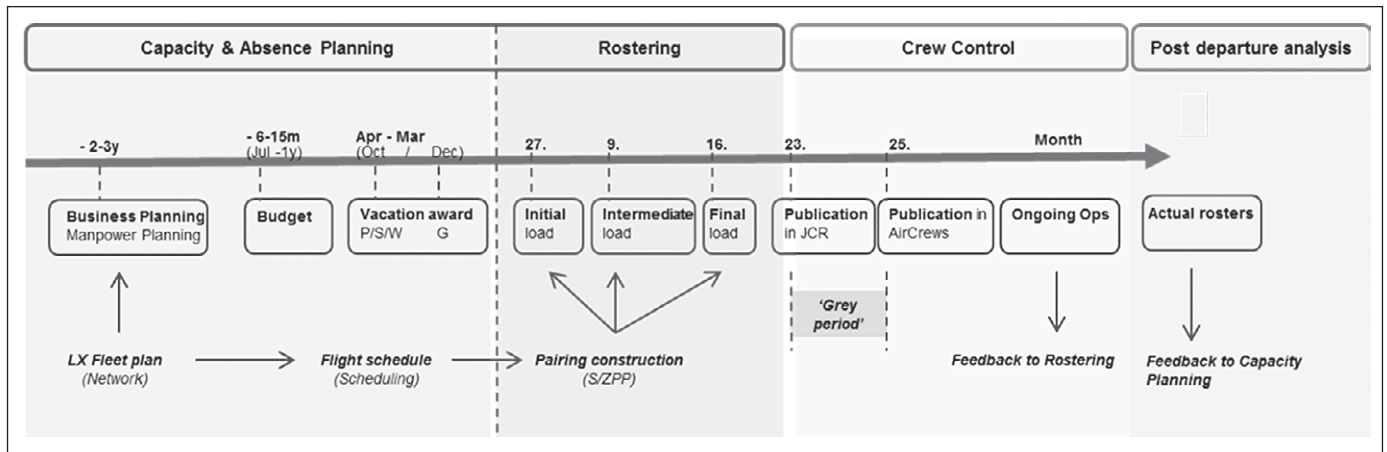
Dazu muss ich weiter vorne anfangen. Wir starten die Einsatzplanung bereits am Ende des Vor-vor-Monats mit dem Initial Load. Also starten wir beispielsweise am 27. Mai mit dem Einsatz für den Juli. Dafür bekommen wir Informationen aus diversen Systemen:

- Air Crews (bis Ende September danach JCT): Qualifikationen aller Piloten und deren aktuelle Einsätze;
- ARTEMIS/LAT: Simulator Sessions und Trainings;
- Netline: aktueller Flugplan.

Dann machen wir in einem ersten Schritt sehr viele Pre-Assignments. Das sind zum Beispiel Funktionärsein-



Diese Flussdiagramm zeigt die Komplexität des Systems «Einsatzplanung» ...



Der zeitliche Ablauf der Entstehung der Einsatzpläne.

sätze, Trainings und andere spezielle Aufträge wie beispielsweise Lastflights. Sind diese alle gesetzt, beginnen wir mit den ersten Test-Runs.

Am Zehnten des Monats folgt dann der Intermediate Load. Dabei erhalten wir aktuelle Daten von allen Systemen. Zu diesem Zeitpunkt stellen wir zum Beispiel fest, dass ein Pilot seit dem Initial Load krank geworden ist und uns im nächsten Planungsmonat fehlen wird. Oder aber, dass jemand eine zusätzliche LIFUS-Rotation braucht. Dementsprechend müssen wir unsere Planung angleichen. Danach machen wir viele Test-Runs, um die Parameter für den neuen Planungsmonat bestmöglich einzustellen. Am 15. wird Eure Bid-Eingabe geschlossen. Um den 16. oder 17., abhängig vom Wochentag, beginnen wir dann mit dem Final Load. Hier erhalten wir nochmals die aktuellsten Daten und erstellen im Anschluss Eure Pläne. Da wir weniger Piloten als Flight Attendants haben, stellen wir zuerst die Cockpit-Einsätze fertig. Die Cockpit-Einsätze werden sodann als Referenz für die Cockpit-Kabine-Partner-Bids benötigt.

Nach den Qualitätschecks «locken» wir die Einsätze und Ihr könnt sie im Interbids sehen.

Wenn wir dann ganz fertig sind, wird eine Pairing-, eine Rostering- und eine Best-Bid-Datei generiert und ins AirCrews und ab Ende September ins JCT geladen.

Wie sieht Euer System genau aus?

Wie man der Grafik entnehmen kann, ist es ein komplexes System. Das Jeppesen Crew Pairing (JCP) erstellt die Pairings aufgrund der Flugplandaten und der aktuellen Pairings im Übertrag.

Das Pairing System ist mit dem Rostering System (JRP) verbunden, an welchem wiederum das Interbids (IB) und das Manpower Planning (JMP) System für die Ferienplanung hängen. Mittels Interface erhält das Tracking System von Crew Control (bis Ende September AirCrews, danach JCR) Euren Einsatz.

Im Dezember erscheint der Plan bereits früher im Interbids. Weshalb?

Im Dezember und Februar versuchen wir, früher fertig zu sein. Im Februar ist das der Fall, weil der Monat kürzer ist, und im Dezember versuchen wir, vor Weihnachten fertig zu sein.

Wäre es nicht möglich, die anderen Monatspläne ebenfalls früher zu publizieren?

Theoretisch wäre es möglich, es ist aber ein zwei-

schneidiges Schwert. Je früher wir den Plan publizieren, desto weniger zuverlässig ist der Flugplan, mit dem Eure Einsätze erstellt würden. Dies würde zu vielen Einsatzänderungen nach der Publikation führen, was den vermeintlichen Vorteil einer früheren Publikation stark relativieren würde.

Wie werden Änderungen in das System eingegeben? Wie viel könnt Ihr selbst machen, was müsst Ihr an Jeppesen weitergeben?

Die Jeppesen-Pairing- und Rostering-Systeme haben sehr viele Parameter, die wir selbst verändern können. Dazu zählt auch die Möglichkeit, die Gewichtung der Rostering-Ziele festzulegen. Zusätzlich können wir Regeln (also unsere FTL) zum grossen Teil selbst programmieren.

Wo liegen denn sonst noch Herausforderungen?

Die Erwartungen der Piloten zu erfüllen ist nicht immer einfach. Oft treten sie mit sehr konkreten Wünschen an uns heran. Viele Kollegen haben die gleichen oder ähnliche Wünsche, und dann kommen noch alle weiteren Rostering-Ziele hinzu. Dies macht es nicht immer einfach, zu erklären, warum das System Wünsche nicht erfüllen konnte.

Wir haben in den letzten Jahren eine Vervielfachung der Rostering-Ziele erlebt. Beim Vorgängersystem PBS hatten wir nur zwei Ziele: Abdeckung der Produktion und maximale Bid-Erfüllung. Bei der Einführung des neuen Systems (JCR) haben wir als zusätzliches Ziel



Elisabeth Walter ist 51 Jahre alt und hat bei der Swissair und der SWISS 30 Dienstjahre in folgenden Funktionen gearbeitet:

- 1988: Ausbildung zur Assembler/TPF Programmiererin bei der Swissair
- 1988-1999: Analytikerin/Programmiererin für den Bereich Cargo
- 1999-2004: Projektleiterin diverser Cargo-IT-Projekte
- 2005-2016: Projektleiterin diverser Crew-Management-Projekte
- Seit 2016: Head of Cockpit Crew Planning

Tipps für Biding-Eingaben

Generell: Wünscht Euch, was Ihr wirklich wollt. Das heisst einerseits, den Wunsch korrekt zu formulieren (siehe nächsten Tipp). Versucht andererseits nicht, das System auszutricksen. In der Mehrheit der Fälle geht das nämlich schief. Das gilt auch für die Ferieneingabe.

Auf der **Kurzstrecke** sind seit ungefähr einem Jahr die Flüge nicht mehr so präzise spezifischen Flugzeugmustern zugewiesen. Das Equipment wird häufig gewechselt. Und das kann durchaus auch nach der Bid-Deadline am 15. geschehen. Dementsprechend sind Flugnummer-Bids heikel. Besser ist es, Destinationen zu bidden.

Die Verbindung vom Interbids zum JCR wird während unserer Loads (meistens 10., 17. und 27.) kurz unterbrochen, weil wir das JCR aktualisieren. Das ist normal, und wie gesagt: der Unterbruch ist meist sehr kurz.

«Fly With»-Bid Kabine/Cockpit: Bei diesen Bids gibt das Cockpit die Destination und Flugnummer vor. Ich sehe immer wieder CCM, die zusätzlich zum «Fly With» noch andere Wünsche eingeben. Teilweise geben sie sogar sehr spezifische Bids ein. Am besten wäre es aber, einen «Fly With» mit dem FCM einzugeben, der

zeitlich möglichst wenig eingeschränkt ist. Zusätzlich sollte man möglichst wenig andere, konkurrierende Bids eingeben. Das maximiert die Chance, gemeinsam einen Flug zu erhalten. Denn die Kabinenpläne werden den Cockpitplänen angehängt.

Grösste Bid-Fehler

Wir sehen oft **zu präzise Bids**. Man kann sich den Plan leider nicht auf den Tag und Flug genau zusammenstellen. Speziell bei der Kurzstrecke sehen wir viele Bids für frühe oder späte Zwei-Legger. Da ist die Konkurrenz dementsprechend riesig und die Chance auf kurze Eintäger dementsprechend gering.

Unerfüllbare Wünsche einzugeben bringt nichts (zum Beispiel SH FCM, die LH bidden, Flüge auf den LTFD bidden, F/As, die Simulator bidden etc.). Denn sie werden beim Achievement nicht berücksichtigt.

Am besten gibt man die Bids so ein, dass auf einen Blick klar wird, was diesem FCM wichtig ist. Dies bezieht sich vor allem auf die Anzahl Bids (wir empfehlen bis maximal fünf Bids). Aber auch eine prägnante Gewichtung der Bids, also mit der entsprechenden Punktzahl, ist wichtig.

Block- und Duty-hour Fair-share eingeführt. Es kamen in den nächsten Jahren noch weitere Ziele wie Instruktoren-Fair-share, das Freitage-Vergleichskonto, Fatigue Risk Management und noch einiges mehr hinzu. Aus meiner Sicht ist mit der Einführung jedes neuen Ziels eine Verminderung des Bid Achievement einhergegangen. Man kann sich das als Tortendiagramm vorstellen: Mit jedem neuen Ziel werden die Tortenstücke ein bisschen kleiner. Deshalb kommt es auch zu Unzufriedenheiten beim Bidding. Auch wenn die eigenen Wünsche einen sinnvollen und effizienten Plan ergeben würden, kommen beim Rostering eben noch andere Faktoren dazu.

Alles in allem also ziemlich viele Zielkonflikte...

Ja, das ist so. Zudem sind die Interessen und Wünsche häufig sehr ähnlich gelagert. Ich kann unterdessen ziemlich genau sagen, in welchem Lebensabschnitt sich ein FCM befindet, wenn ich sein Bid-File anschau. Diese Häufungen der Wünsche führen dementsprechend zu sehr viel Konkurrenz und damit auch zu nicht erfüllten Bids.

In diesem Kontext möchte ich auf des Bidding-System der Kollegen bei der Lufthansa eingehen. Dort ist beispielsweise ersichtlich, ob ein Flug überhaupt verfügbar ist oder ob ein Kollege mit höherem Anspruch diesen Flug bereits gebidded hat.

Dieses System haben wir uns auch genau angeschaut. Ein Teil unserer Request-Logik ist auch aus diesem System. Man muss ganz klar sagen, dass auch die Piloten bei der Lufthansa kein Tool besitzen, um ihren Plan «selber zu machen». Sie haben einige Events, die sie setzen können, so wie bei uns auch. Bei diesen Events sieht man auch bei uns, ob Kollegen denselben Wunsch eingegeben haben. Natürlich gibt es bei anderen Unternehmen auch gute Features, aber auch diese bringen Vor- und Nachteile mit sich. Wichtig ist, immer den gesamten Kontext an Regelwerken im Auge zu behalten.

Können Sie jedes Bid File einsehen?

Ja, und ich schaue auch regelmässig rein. Ich habe auch schon Piloten angeschrieben, die sehr tiefe Bid Achievements hatten. Bei einigen konnte ich relativ schnell helfen, ihre Bids zu optimieren.

Wie kommt das Block- und Duty-Hour-Target zustande?

Das ist relativ simpel: Die Anzahl der per Flotte zu planenden Stunden geteilt durch die zur Verfügung stehenden FCM. Dabei werden Abwesenheiten und Teilzeit berücksichtigt, und jeder Pilot erhält dementsprechend sein individuelles Ziel.

Ein grosses Thema bei uns ist immer wieder die Satisfaction Rate. Wie kommt sie zustande?

Die Satisfaction Rate gibt es seit der Einführung von JCR Ende 2012 nicht mehr. Satisfaction hat Zufriedenheit suggeriert. Der neue Indikator heisst Achievement. Dabei geht es um einen rein mathematischen Vergleich der maximalen und der tatsächlichen Wunscherfüllung. Dabei werden die Wünsche der anderen FCM nicht berücksichtigt. Ich möchte das an einem einfachen Beispiel verdeutlichen: Nehmen wir an, jemand gibt als einzige drei Bids drei verschiedene Flugnummern für ein und denselben Tag ein. Die gewichtet er einmal mit 20, einmal mit 30 und einmal mit 50 Punkten. Der maximal mögliche Wert wären hier also 50 Punkte. In seinem Monatsplan erhält er dann tatsächlich den Flug, den er mit 50 Punkten gebidded hat. Das ergibt in diesem Beispiel ein Achievement von 100 Prozent.

Entspricht der bestmögliche Plan dem, was wir unter «Optimization on Demand» im Interbids anzeigen lassen können?

Ja, genau. Mit diesem Tool können Sie Ihre Bids testen. Aber um es nochmals zu sagen: Bei der Erstellung dieses Plans werden die Mitbewerber ausser Acht gelassen. ●

Verbotene Fracht

Zigaretten, Drogen, Alkohol oder gleich ganze Braunbären: In Flugzeugen wird eine Menge geschmuggelt. Daran beteiligen sich nicht nur Passagiere und Bodenpersonal, sondern mitunter auch Piloten und Flugbegleiter.

Text: Patrick Herr

Al Capone, der wohl berühmteste Gangster der amerikanischen Geschichte, hat einmal gesagt: «Du kannst keine legalen Steuern auf illegales Geld erheben.» Wie wenig seine Meinung von den zuständigen Gerichten geteilt wurde, zeigte seine Verurteilung wegen Steuerhinterziehung zu elf Jahren Gefängnis.

Und doch steckt in seinen Worten eine Wahrheit, die Behörden in aller Welt beschäftigt. Der Schmuggel von Drogen, Waren und Menschen generiert Jahr für Jahr Umsätze im dreistelligen Milliardenbereich. Während Drogen- und Menschenhandel viel Leid verursachen, entgehen den betroffenen Staaten durch Warenschmuggel auch Milliarden an Steuereinnahmen. Allein durch den Zigarettschmuggel entgehen der EU jährlich geschätzt über zehn Milliarden Euro. Wie viel Schaden durch andere Produkte entsteht, ist nur sehr schwer zu schätzen.

Schmuggel ist so alt wie die Idee der Steuererhebung selbst und hat mehrere Ursachen. Ist ein Produkt in einem Land nicht oder nur sehr schwer zu bekommen, suchen sich die Kunden andere, manchmal illegale Quellen im Ausland. Ähnlich ist es, wenn ein Produkt durch eine Steuer oder einen Einfuhrzoll zu teuer wird. Generell gilt: je dringender ein Produkt nachgefragt wird, desto stärker floriert der Schmuggel. Das gilt selbstredend vor allem bei Suchtmitteln.

Während der Prohibition in den Vereinigten Staaten waren es Männer wie William McCoy, die die lukrative Lücke in der Versorgung mit Alkohol zu füllen versuchten. Mit Schiffen wurden Rum aus der Karibik und Whisky aus Kanada an der Küstenwache vorbei ins Land geschmuggelt und äusserst gewinnbringend weiterverkauft. Syndikate wie jenes von Al Capone übernahmen dann die landesweite Verteilung und den Verkauf an den Endkunden.

Passagiere schmuggeln ...

Die Bedeutung der Luftfahrt für den Transport von Schmuggelgütern wächst stetig, insbesondere beim Transport kleiner Waren und kleiner Mengen. Besonders illegale Drogen sind im Gepäck oder im Körper vergleichsweise leicht zu verstecken. Die Kontrollen sind zwar streng und das Entdeckungsrisiko für die Kuriere ist hoch. Doch Armut treibt viele Menschen an, es trotzdem zu versuchen. Für die Produzenten lohnt sich das Geschäft allemal, auch wenn eine Sendung abgefangen wird. Auch Drogenkartelle denken ökonomisch, daher darf man annehmen, dass einzelne Ausfälle einkalkuliert sind.

Wenn Passagiere schmuggeln, tun sie es meist im kleinen Stil. Letztes Jahr wurde

in Zürich ein Passagier von Flug LX93 aus Sao Paulo aufgegriffen. Der junge Brasilianer hatte 80 kleine Päckchen Kokain mit einem Gesamtgewicht von etwa 800 Gramm geschluckt. Das Risiko für den Kurier war enorm. Ein geplatzt Päckchen bedeutet fast immer den sicheren Tod. Für dieses Risiko erhielt der Mann vom Drogenkartell umgerechnet 4200 Franken.

Doch es geht natürlich auch grösser. Am Frankfurter Flughafen etwa fiel den Zöllnern eine Passagierin aus Brasilien auf. Ihre Jeanshose wirkte seltsam steif. Bei näherem Hinsehen stellte sich schliesslich heraus, dass die Hose mit verflüssigtem Kokain imprägniert war – im Wert von 400 000 Euro.

... und Besatzungen leider auch

Aber auch auf der anderen Seite der Cockpit-Tür wird geschmuggelt. Bei Alitalia wurde 2007 ein Pilot mit zwei Kilogramm Kokain im Gepäck erwischt. Dummerweise hatte er sich selbst vor dem Flug etwas davon genehmigt und war dadurch aufgefallen.

Prominentestes Beispiel unter den schmuggelnden Piloten ist Barry Seal, dessen Treiben kürzlich verfilmt wurde («Barry Seal: Only in America», 2017, mit Tom Cruise in der Hauptrolle). Der mit 20 Jahren seinerzeit weltweit jüngste Boeing-707-Pilot stieg in kurzer Zeit zu einem der grössten Drogenschmuggler der US-Geschichte auf. Zwischen 1975 und 1983 transportierte er mit einer ganzen Flotte privater Transportmaschinen Kokain aus Südamerika in die USA.

Die Staatsanwaltschaft schätzte den Wert seiner geschmuggelten Drogen auf unglaubliche drei bis fünf Milliarden Dollar. Die Partnerschaft mit dem Medellin-Kartell und dessen Boss Pablo Escobar machte Seal zu einem



Mit Schiffen wurden Rum aus der Karibik und Whisky aus Kanada an der Küstenwache vorbei ins Land geschmuggelt.

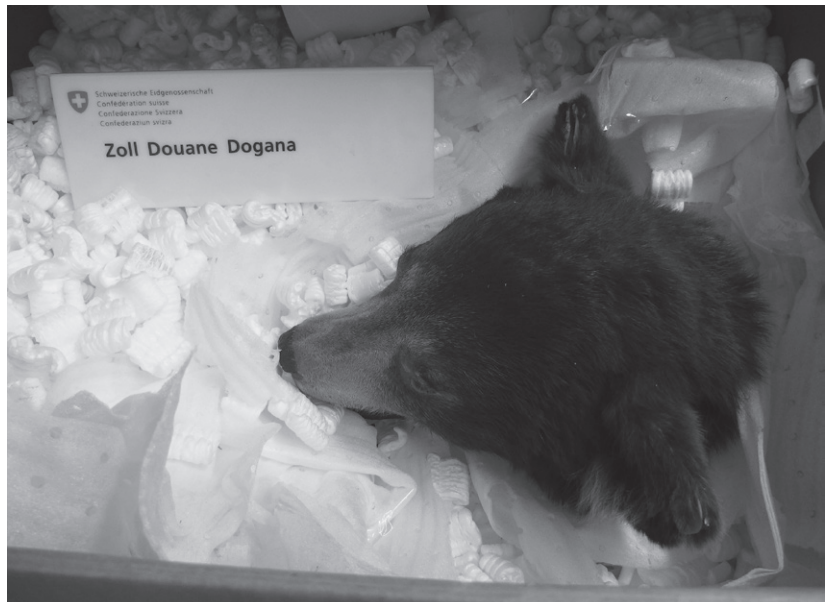
sagenhaft reichen Mann. Dies blieb natürlich nicht unbemerkt. Das Finanzamt verlangte Auskünfte, sein Treiben flog auf und er konnte sich nur durch den Einsatz als Spitzel für die CIA vorläufig aus der Affäre ziehen. 1986 wurde er auf offener Strasse von einem kolumbianischen Killerkommando hingerichtet.

Doch auch wenn man nicht selbst Pilot ist, kann man sich den Pilotenstatus zu Nutze machen. Das demonstrierten zwei besonders kreative Kuriere in Madrid. Sie besorgten sich Pilotenuniformen und Hüte und taten so, als ob sie zur Crew gehörten. Am Abflugort in Bolivien fiel das scheinbar niemandem auf und man hielt sie für einen Teil der Crew. Erst in Madrid wurden die beiden richtig kontrolliert. In ihrem Handgepäck wurden schliesslich 55 Kilogramm Kokain sichergestellt.

Crew-Gepäck wird seltener kontrolliert

Auch die bevorzugte Behandlung von Crew-Gepäck wird gerne zur Beförderung von Drogen missbraucht. Auf einem Condor-Flug von Jamaika wurden einige Koffer mit den passenden Labeln versehen und unter das Crew-Gepäck gemischt. Die optisch perfekt zum Crew-Gepäck passenden Koffer sollten dann in Frankfurt von drei Mitelsmännern übernommen werden. Sie arbeiteten als Crewbus-Fahrer am Frankfurter Flughafen. Die drei wurden erwischt, als sie das falsche Crew-Gepäck in Empfang nehmen wollten. In den Koffern waren sechs Kilogramm Kokain versteckt.

Aber es müssen nicht immer gleich Drogen sein. In Frankfurt wurden vier Flugbegleiter der Lufthansa dabei erwischt, wie sie in grossem Stil Schrott-Münzen schmug-



«Es gibt nichts, das es nicht gibt». Schmuggel eines Bärenkopfs, der vom Schweizer Zoll gefunden wurde. Quelle: Archbild EZV

gelten. Alte Ein- und Zwei-Euro-Münzen werden nämlich in ihre Einzelteile zerlegt und getrennt als Altmetall verkauft. Eine Bande in China hatte sich darauf spezialisiert, die Teile einfach wieder zusammensetzen. Mit Hilfe der vier Flight Attendants schmuggelten sie über drei Jahre hinweg die gewaltige Masse von knapp 20 Tonnen alter Münzen zurück nach Deutschland. Das schadhafte Geld wechselten sie bei der Europäischen Zentralbank in frische Scheine um. Der entstandene Schaden wird auf etwa 20 Millionen Euro geschätzt.

Münzen sind schwer und deutlich weniger wert als Noten. In Neu-Delhi versuchte eine Flugbegleiterin von JetAirways daher, eine Brotzeit der besonderen Art am Zoll vorbeizuschmuggeln. Getarnt als in Alufolie gewickelte Butterbrote, fanden die Zöllner Dollarnoten im Wert von 480 000 Dollar. Die Frau steht im Verdacht, Teil eines international agierenden Geldwäscherings zu sein.

Die Fälle offenbaren eine Schwachstelle im System, die von Schmugglern oft und gerne ausgenutzt wird: Flugpersonal und Crew-Gepäck werden offenbar vielerorts schlichtweg nicht genügend genau kontrolliert. Für Crew-Gepäck gelten zudem praktisch keine Grössen- und Gewichtsbeschränkungen. Ausserdem ist fliegendes Personal per se viel unterwegs, daher fallen ungewöhnliche Reiseziele oder häufige Flüge zu bestimmten Zielen nicht weiter auf.

Die Schweiz als Schmuggelziel

Auch der Flughafen Zürich ist ein Drehkreuz für den Vertrieb illegaler Waren aller Art. Täglich zieht das Grenzwachkorps etwa fünf Kilogramm Drogen aus dem Verkehr.

Zürich und die Schweiz sind generell ein lohnendes Ziel für Schmuggler. Hohe Einkommen und damit eine hohe Kaufkraft sind ein guter Nährboden für den Kauf und Schmuggel illegaler Waren. Der beste

Neue Verzollungs-App

QuickZoll ist die offizielle Verzollungsapplikation der EZV für den privaten Reiseverkehr. Mit QuickZoll können Privatpersonen Waren, die sie im Ausland für den Eigengebrauch oder zum Verschenken einkaufen, selbstständig zur Einfuhr anmelden und anfallende Abgaben direkt bezahlen. Ausserdem fasst QuickZoll alles Wissenswerte über die Einreise in die Schweiz kurz und bündig zusammen.

Privatwaren, welche mit QuickZoll verzollt wurden, dürfen über sämtliche Grenzübergänge in die Schweiz eingeführt werden. Für die Benutzung von QuickZoll ist keine Registrierung notwendig. Es werden keine Daten gesammelt.

QuickZoll ist für die Betriebssysteme iOS und Android verfügbar und kann kostenlos heruntergeladen werden:



Freimenge

Fleisch und Fleischzubereitungen	1 Kilogramm
Alkoholische Getränke bis 18 % Vol.	5 Liter
Alkoholische Getränke über 18 % Vol.	1 Liter
Zigaretten/Zigarren und andere Tabakerzeugnisse	250 Stück bzw. Gramm

Beweis: in Europa liegt Zürich auf Platz drei beim Kokainkonsum. Das hat eine europaweit durchgeführte Abwasseruntersuchung ergeben. Unter den Top Ten befinden sich ausserdem noch Genf, Basel und St. Gallen. Bei Reisenden aus Ländern wie China, Thailand oder der Türkei halten die Zöllner insbesondere nach gefälschten Markenartikeln Ausschau. Im vergangenen Jahr konnte die Eidgenössische Zollverwaltung 1633 Produkte im Gesamtwert von etwa 15 Millionen Franken aus dem Verkehr ziehen. Der Trend hier ist indes stark rückläufig. 2016 war es noch fast die doppelte Menge. Ob dies tatsächlich auf einen Rückgang der Delikte oder auf raffiniertere Fälschungen zurückzuführen ist, bleibt unklar.

Crews gelten beim Grenzwachtkorps im Allgemeinen als kooperativ und recht pflegeleicht, sagt ein leitender Mitarbeiter des Grenzwachtkorps am Flughafen Zürich. Und doch gibt es auch hier immer wieder Fälle von Schmuggel. So wurde auf einen anonymen Hinweis hin ein gewerbsmässiger Zigaretten Schmuggel aufgedeckt. Flight Attendants hatten sich im Ausland mit grossen Mengen günstiger Zigaretten eingedeckt und diese dann in der Schweiz über eine Online-Plattform weiterverkauft.

Auch wenn Verdacht auf Alkohol- oder Drogeneinfluss besteht, greift das GWK ein. In Zürich wurde ein verhaltensauffälliger Flugbegleiter aufgegriffen. Ein Test ergab, dass er unter Drogeneinfluss stand. In seinem Gepäck fand sich unter anderem eine Crack-Pfeife. Der Fall wurde ans BAZL weitergeleitet und der betroffene Flugbegleiter entlassen.

Grundsätzlich findet allerdings kein Datenaustausch zwischen GWK und den Arbeitgebern der betroffenen Crews statt. Erst wenn tatsächlich ein Verfahren eröffnet wird, wird unter Umständen auch der Arbeitgeber informiert. Die Folgen sind drastisch: Auch bei der SWISS droht in diesem Fall die Kündigung.

Von Schlangen und Bären

Hin und wieder gibt es aber auch bei der Grenzwaache Grund zum Schmunzeln. Etwa dann, wenn ein Kapitän dadurch auffällt, dass Wasser aus seiner Hose tropft. Bei näherer Betrachtung war die Ursache schnell gefunden: das noch halb gefrorene südafrikanische Rinderfilet, das er sich ans Bein gebunden hatte.

Ein Rundgang durch die Asservatenkammer am Flughafen Zürich offenbart das ganze Ausmass der Absurditäten an Schmuggelwaren. Neben vergleichsweise harmlosen Gegenständen wie gefälschten Ausweisen und Nummernschildern finden sich hier ganze Elefantenzähne, Krokodilköpfe, Schusswaffen und raffinierte Drogenverstecke aller Art. Ein Mitarbeiter der GWK formuliert es prägnant: «Es gibt nichts, das es nicht gibt.» Mit Blick auf den Ganzkörperanzug aus Schlangenhaut in der Ausstellung kann man dem nur zustimmen. Erst im vergangenen Jahr ging den Zöllnern ein besonders absurder Fang ins Netz. In einer Kiste, deren Inhalt als Maschinenteile deklariert war, entdeckten sie zwei ausgestopfte Braunbären.

Recht beliebt ist der Schmuggel von Zigaretten in die Schweiz. Die Sache lohnt sich: In der Schweiz kostet eine Schachtel Zigaretten 8,50 Franken. In Osteuropa hingegen ist ein Päckchen bereits ab etwa zwei Franken zu bekommen. Und das sind nur die offiziellen und besteuerten Preise. Hinzu kommen noch illegal produzierte Zigaretten, die etwa in Polen bereits ab zwei Euro pro Päckchen zu kaufen sind. Ein Pärchen aus der Ukraine wollte sich diese saftige Gewinnmarge nicht entgehen lassen. Der Zürcher Zoll erwischte die beiden allerdings bei der Einreise - sie hatten zusammen 1788 Päckchen Zigaretten im Gepäck.

Und die Moral von der Geschicht' ...

Wer mit unerlaubten Waren erwischt wird, muss mitunter mit einem schmerzhaften Bussgeld oder sogar einer Freiheitsstrafe rechnen. Mindestens die geschuldete Abgabe ist fällig, dazu kommt noch ein Bussgeld je nach Schwere des Vergehens. Bei heftigeren Verstössen wie Drogen- oder Waffenschmuggel und auch bei Wiederholungsfällen droht eine Haftstrafe von bis zu zwei Jahren. Dazu kommt dann meist noch eine weitere Haftstrafe, etwa für Drogenhandel oder illegalen Waffenbesitz.

Wirklich drastische Fälle unter den Besatzungen von SWISS und Edelweiss Air sind laut Zollverwaltung nicht bekannt. Es komme aber immer wieder zu unabsichtlichen Delikten, weil etwa Freimengen oder Einfuhrverbote nicht bekannt seien. Gerade die Freimengen ändern sich hin und wieder. Die derzeit gültigen Freimengen zeigt unsere Tabelle. Seit Kurzem bietet die Zollverwaltung zudem die kostenlose App «QuickZoll» für Smartphones an. Die App zeigt die aktuell gültigen Freimengen und Einfuhrverbote. Ausserdem können Waren direkt angemeldet und allfällige Zollabgaben bezahlt werden. Gut zu wissen ist auch, dass tierische Erzeugnisse aus Nicht-EU-Staaten und Norwegen mit wenigen Ausnahmen generell nicht eingeführt werden dürfen. Darunter fällt dann leider auch das Rindsfilet aus Johannesburg...



Drogenkuriere oder sogenannte Bodypacker verschlucken Drogen, um sie unbemerkt transportieren zu können.

«Wir werden auch 2019 noch da sein!»

In Genf hat sich in den letzten Wochen und Monaten einiges verändert. Neue Flugzeuge und Cateringkonzepte hielten Einzug. Seit Kurzem ist ein Reservekontingent von Piloten in Genf stationiert, in Zukunft gibt es eventuell sogar eine eigene Pilotenbasis. Fakten dazu gibt uns Lorenzo Stoll aus erster Hand.

Interview: Roman Boller

«Rundschau»: In Genf haben in letzter Zeit einige Veränderungen stattgefunden. Wie ist die Stimmung allgemein?

Lorenzo Stoll: Grundsätzlich ist die Stimmung in Genf sehr gut. In der Tat haben wir teils grosse Veränderungen hinter uns. Diese haben jedoch langsam positiven Einfluss auf die Zahlen, und das gibt im gesamten Team einen guten Spirit. Das Geneva-Reloaded-Programm hat uns in eine positive Spirale gebracht und gibt uns allen in Genf eine längerfristige Perspektive. Wir wissen nun nach sehr unsicheren Zeiten, dass wir auch 2019 noch da sein werden. Darüber hinaus können wir bereits an den Entwicklungen für die Jahre 2020/21 planen.

In Zürich und an anderen Flughäfen in Europa haben wir momentan grosse Probleme mit der Pünktlichkeit. Wie sieht das in Genf aus?

Leider zeigt sich in Genf eine ähnliche Situation wie in Zürich. Von London aus, die unsere wichtigste Destination ist, erlebe ich momentan kaum einen Flug, der pünktlich operiert. Wir haben mit herausfordernden Ausseneffekten wie dem Wetter und diversen Fluglotsenstreiks zu kämpfen. Auch die C-Series hat nach wie vor einige technische Schwierigkeiten, die aber nach und nach immer weniger werden. Ausserdem läuft auch der Flughafen Genf seit Jahren am Limit. Um diesen Problemen begegnen zu können, suchen wir laufend nach Lösungen. So arbeiten wir momentan beispielsweise an der Verkürzung der Flugzeug-Bodenzeiten. Pünktlichkeit gehört nach der Rentabilität nach wie vor zu meinen höchsten Prioritäten.

Wie hoch ist der Anteil von Point-to-Point-Operationen in Genf, und wie viele dienen dem Netzwerk der SWISS?

Wir fliegen 36 Destinationen aus Genf an. 34 davon sind reine Point-to-Point-Destinationen. Bei den Flügen zwischen Genf und Zürich handelt es sich um Feederflüge für den Hub Zürich. Selbst bei den Flügen von Genf nach New York sind 85 Prozent unserer Kundenschaft Point-to-Point-Passagiere. Das unterscheidet Genf deutlich von Zürich und bedarf daher eines tieferen Verständnisses. Redet man von der «unprofitablen» Basis Genf, spricht man nur vom Point-to-Point-Geschäft in Europa. Da konkurrieren wir mit den Low-Cost-Carriern (LCC). Würde man den New-York-Flug mit einbeziehen, würde das Resultat bereits besser aussehen. Der Fokus der SWISS in Genf liegt auf der Verbesserung des Point-to-

Point-Geschäfts. Das scheint mir auch sehr wichtig und richtig. Die SWISS und die gesamte Lufthansa-Gruppe müssen sich die Frage stellen, wie die Zukunft unserer Kurzstreckenoperation aussehen soll und ob die Hubs im heutigen Stil weiterbetrieben werden können. Mit der Eurowings wird diesbezüglich gerade eine mögliche Antwort aufgebaut. In Zürich ist man durch die geringe Verfügbarkeit von Slots momentan vor der LCC-Kon-

kurrenz geschützt. Doch wird das nicht zwingend so bleiben, und auch da wird man sich fragen müssen, wie man in Zukunft gegenüber den LCCs im Kurzstreckenbetrieb kompetitiv bleiben will.

«Die SWISS und die gesamte Lufthansa-Gruppe müssen sich die Frage stellen, wie die Zukunft unserer Kurzstreckenoperation aussieht.»

In Zürich wird die Langstrecke mit zwei neuen Boeing 777 ausgebaut. Ste-

hen auch in Genf nebst dem New-York-Flug neue Langstreckenflüge zur Debatte?

Das ist ein sehr emotionales Thema in der Westschweiz. Die SWISS hat im April 1996 die komplette Langstreckenoperation von Genf nach Zürich verlagert. Natürlich würden zusätzliche Langstreckenflüge in Genf entsprechend gut ankommen. Um zu sehen, ob dafür ein Markt existiert, prüfen wir momentan einige Business Cases. Dabei stehen vor allem Destinationen an der Ostküste von Nordamerika im Fokus. Wir müssen sehr vorsichtig vorgehen, denn wenn wir da nicht erfolgreich sind, kann es für die gesamte Operation in Genf sehr



Lorenzo Stoll ist in Zürich geboren und verbrachte die ersten Jahre seines Lebens in Zürich und in Winterthur, wo er auch die Grundschule besuchte. Nachdem seine Eltern in die Westschweiz gezogen waren, setzte er seine Schullaufbahn in Vevey und Lausanne fort und schloss mit der Eidgenössischen Maturität in Modernen Sprachen ab. Im Anschluss studierte er an der Ecole Hôtelière de Lausanne und startete seine Karriere bei Montreux-Vevey Tourismus als Sales & Marketing Manager. Von 2001 bis 2013 war Lorenzo Stoll in verschiedenen Funktionen und Ländern bei Nestlé tätig, zuletzt als CCO bei Henniez in Paris. Seit Oktober 2013 leitet Lorenzo Stoll den Standort der SWISS in Genf und verantwortet den Turnaround des Kurzstreckengeschäfts. Lorenzo Stoll ist verheiratet und lebt in Mont-sur-Rolle.

schnell schwierig werden. Nebst der Nachfrage muss untersucht werden, ob wir die operationelle Kapazität in Form von Flugzeugen und Personal haben, um ein solches Wachstum bewältigen zu können.

Seit einiger Zeit operieren aus Genf ausschliesslich die neuen Bombardier-Flugzeuge. Wie hat sich diese Ablösung auf die Operation ausgewirkt? Wie sind die Reaktionen der Crews und der Passagiere?

Die operative Ablösung ist in Bezug auf ein Projekt dieser Grösse sehr gut abgelaufen. Die C Series hat die optimale Grösse für den Markt in Genf. Auch die Reaktionen der Passagiere waren grösstenteils äusserst positiv. Sie können nun den direkten Vergleich zwischen den A320 der Easyjet und unseren neuen Bombardier-Flugzeugen machen. Und da liegen die Unterschiede auf der Hand: Die Hatracks sind grösser, das Flugzeug ist leiser und die Kabine moderner. Natürlich sind die Galleys für das Kabinenpersonal etwas enger. Doch nach einer kurzen Einarbeitungszeit haben sich auch unsere Kabinen-Crews daran gewöhnt. Entsprechend fallen auch die Reaktionen sowohl des Kabinen- als auch des Cockpitpersonals bis anhin äusserst positiv aus. Natürlich gibt es wie bei allen neuen Flugzeugen noch Verbesserungspotenzial, doch grundsätzlich sind sie sehr zuverlässig.

Seit Kurzem gibt es ein neues Reservekonzept mit Piloten in Genf. Ist dies ein erster Schritt in Richtung einer eigenen Pilotenbasis?

Für die operationelle Stabilität wäre eine Pilotenbasis in Genf durchaus eine mögliche und sinnvolle Lösung, die uns die Organisation in Genf deutlich vereinfachen würde. Wie eine solche aussehen würde und konkret funktionieren könnte, wurde noch nicht genauer evaluiert. Wir sind diesbezüglich sowohl mit Vertretern der SWISS als auch der AEROPERS in Gesprächen. Gemeinsam versuchen wir nun zu evaluieren, was es konkret alles bräuchte, um eine solche Pilotenbasis in Genf zu betreiben. Keinesfalls soll diese Diskussion zu einer Kostenfrage verkommen. Vielmehr ist es meine Vision, dass man den Piloten anbietet, für einen befristeten Zeitraum von wenigen Jahren in Genf zu arbeiten. Ausserdem hätte dies den positiven Effekt, dass die Attraktivität der SWISS als Arbeitgeber in der Romandie steigen würde. Wir müssen uns auch fragen, wie es in Genf mittelfristig weitergehen soll. Wir sind der Meinung, dass ein moderates Wachstum nötig ist, um mit dem Markt mitgehen und den LCCs weiterhin die Stirn bieten zu können. Das muss über mehr Flugzeuge gehen, die in Genf stationiert werden. Der Bedarf an Cockpitpersonal wäre dementsprechend höher. Sollten wir statt acht vielleicht zehn oder zwölf Flugzeuge haben, müssten wir uns ernsthaft über eine Pilotenbasis in Genf Gedanken machen.

Die aktuellste und wohl eine der wichtigsten Neuerungen im Rahmen von GVA-Reloaded ist das neue Cate-



Blick auf das Vorfeld des Flughafens Genf.

(Quelle: Flughafen Genf)

ring-Konzept namens «SWISS Saveurs». Kannst Du dazu bereits ein erstes Fazit ziehen?

«SWISS Saveurs» hat einen äusserst positiven Start hinter sich. Negative Reaktionen in den Medien sind ausgeblieben. In den ersten Tagen gab es in Frequentflyer- und Senatorenforen einige Diskussionen. Diese haben sich jedoch schnell wieder gelegt. Auch negative Passagier-Feedbacks halten sich bis anhin in Grenzen. Die meisten Feedbacks sind eher Fragen, bei denen es sich darum dreht, in welchem Ticket was inklusive ist und was extra bezahlt werden muss. Von Seiten der Kabinenbesetzung war die Einführung von SWISS Saveurs natürlich etwas herausfordernder. Sie mussten sich mit einem neuen Konzept und neuen Procedures auseinandersetzen, bei denen bestimmt noch nicht alles perfekt ist. Was mich persönlich aber extrem stolz macht, sind die über 1000 Rapporte in einem einzigen Monat. Diese waren alle äusserst konstruktiv. Es wurde auf Probleme hingewiesen und es wurden auch gleich Verbesserungsvorschläge eingereicht. Diese Lösungsansätze werden von uns laufend aufgenommen und analysiert. So wurden aufgrund dieser Rapporte bereits erste Anpassungen in der Beladung als auch bei den Abläufen vorgenommen. Man sieht also, dass wir zusammen mit der Kabinenbesetzung intensiv daran arbeiten, das Konzept SWISS Saveurs laufend zu verbessern und so weiterhin erfolgreich zu gestalten. Zusammen mit den besten Globus-Produkten haben wir einen neuen Qualitätsstandard für «Food & Beverage» in Europa gesetzt. Ich kann jedem empfehlen, sich einmal ein Ticket für einen Flug aus Genf zu kaufen und sich selbst davon überzeugen zu lassen.

Der Mehraufwand für die Kabinenbesetzung liegt auf der Hand. Ist ein zufriedenstellender Service auf kurzen Flügen wie beispielsweise von Genf nach Nizza noch möglich?

Ein guter Service ist durchaus noch möglich. Unsere Passagiere bekamen vor der Einführung von SWISS Saveurs ein Wasser und eine Schokolade serviert. Heute hingegen haben sie eine kleine Auswahl aus unseren Menüs. Man muss sich auch darüber im Klaren sein, was



Lorenzo Stoll: «Die C Series hat die optimale Grösse für den Markt in Genf.»

die Erwartungshaltung eines Passagiers ist, der einen 30-minütigen Flug antritt. Heutzutage will ein solcher Kunde hauptsächlich schnell und pünktlich am Ziel ankommen. Dabei ist der Service zweitrangig. Ausserdem ist die Erwartung an den Service eines Kunden aus Genf allgemein relativ tief. Das zeigt sich daran, dass 55 Prozent der 17 Millionen Passagiere in Genf mit den LCC fliegen. Auch wir können in den angesprochenen 30 Minuten nach Nizza keinen grossen Service bieten. Jedoch sind wir in der Lage, ein wenig mehr und vor allem bessere Produkte als unsere Konkurrenten anzubieten. Natürlich ist aber der Aufwand für die Kabinenbesatzung in Bezug auf die Fluglänge ein wichtiges Thema, das wir im Fokus behalten werden.

Was unterscheidet uns heute noch in Genf von Low-Cost-Carriern wie Easyjet?

Im Gegensatz zu uns betreibt Easyjet eine «operation-centric»-Organisation. Sie halten ihre Stückkosten tief, indem ihre Operation bis ins letzte Detail optimiert wird. Wir hingegen arbeiten «customer-centric». Natürlich wollen auch wir möglichst effizient operieren. Jedoch versuchen wir dabei, dem Kunden das bestmögliche Reiseerlebnis zu bieten. Ich bin nicht der Meinung, dass Premium heisst, dass alles inbegriffen sein muss. Premium bedeutet für mich, dass der Passagier individuell entscheiden kann, wie viel Luxus und welche Produkte für ihn wichtig sind. Genau in dieser Wahlmöglichkeit besteht der grosse Unterschied zu den LCCs wie Easyjet. Wichtig ist dabei auch, dass sich der Kunde dieser Wahlmöglichkeit bewusst ist. Wenn man auf der Homepage der SWISS einen Flug aus Genf bucht, erhält man standardmässig einen Economy-Classic-Vorschlag. Auf der Leiste mit den verschiedenen Möglichkeiten kann sich der Kunde in Richtung Economy-Flex und Business bewegen oder aber sich für einen unserer Light-Tarife entscheiden. Bei all diesen Varianten sieht er zu jeder Zeit, was beim jeweiligen Preis inklusive ist. So kommt der Passagier informiert ins Flugzeug und weiss, was ihm zusteht. Sollte er trotz Light-Tarif spontan Lust auf ein Club-Sandwich oder ein Walliser-Plättli verspü-

ren, hat er bei uns die Möglichkeit, solche Zusatzleistungen zu erwerben. Unter dem Strich bekommt bei uns jeder Passagier die Möglichkeit, seine Reiseerfahrung so zu gestalten, wie er es gerne hätte.

Ein weiteres Ziel von GVA-Reloaded besteht darin, die Nummer zwei in Genf hinter Easyjet zu behaupten. Sind wir diesbezüglich auf Kurs?

Easyjet befördert zwischen 46 und 48 Prozent aller Passagiere in Genf. Wir bewirtschaften als Nummer zwei 12 bis 13 Prozent der Kunden. Zählt man unsere Kollegen der Lufthansa-Gruppe dazu, kommen wir auf 18 Prozent. Berücksichtigt man die gesamte Star Alliance, kommen wir sogar auf 25 Prozent. Der drittgrösste Mitstreiter in Genf ist Air France, die viermal kleiner ist als wir. Man kann also sagen, dass

wir die klare Nummer zwei in Genf sind. Der Flughafen plant mit einem Wachstum von heute 17 Millionen auf 25 Millionen Passagiere im Jahr 2030. Wenn die Marktanteile in etwa so bestehen bleiben, wie sie heute sind, wird jeder gemäss seiner Grösse am Wachstum teilhaben. Dabei gilt es für uns vor allem zu verhindern, dass wir von den hinteren Konkurrenten angegriffen werden und wir Marktanteile abgeben müssen. Um die Stellung als Nummer zwei in Genf halten und auch für den Flughafen nach Easyjet der erste Ansprechpartner bleiben zu können, werden auch wir unsere Kapazitäten in Zukunft erhöhen müssen. Natürlich kann man die ganze Marktsituation auch anders betrachten und sagen, wir sind die Nummer-eins-Airline mit Volls-service in Genf.

Um das angesprochene Wachstum in Genf bewältigen zu können, werden wohl auch einige bauliche Massnahmen nötig werden?

Das ist korrekt. Die Piste wird wohl so bleiben, wie sie ist, und auch zusätzliche Pisten sind nicht in Planung. Jedoch sollen bauliche Massnahmen und Anpassungen der Bodenmarkierungen die Pistenkapazität während der Low-Visibility-Operation erhöhen. Auch mögliche Schnellabrollwege in Richtung Norden des Flugplatzes werden geprüft. Bereits im Jahr 2020 soll das neue Langstreckenterminal fertiggestellt werden. Es soll neu Platz für sechs Langstrecken- oder alternativ acht Kurzstreckenflugzeuge bieten. Kritisch ist bereits heute die Standplatzkapazität während der Nacht. Auch sie soll in Zukunft erhöht werden.

In Genf kann die SWISS neue Konzepte in kleinem Rahmen ausprobieren. Ist die Einführung des neuen Catering-Konzeptes in Zürich bereits ein Thema?

In der Tat sehen wir uns selber als «Innovationslabor» der Lufthansa-Gruppe auf dem Kurzstreckengeschäft. Neue Konzepte können bei uns relativ unkompliziert eingeführt werden. Sollte einmal etwas nicht wie gewünscht funktionieren, kann man einfacher wieder einen Schritt zurückgehen, als dies bei grösseren Flotten der Fall ist. Was das «Food & Beverage»-Konzept angeht, muss sich

die gesamte Lufthansa-Gruppe Gedanken machen, ob wir heute noch das richtige Verpflegungskonzept auf der Kurzstrecke haben. Persönlich kann ich mir gut vorstellen, dass ein Konzept, ähnlich wie wir es jetzt in Genf eingeführt haben, mittelfristig auch in Zürich lanciert werden wird. Betrachtet man den Markt in Europa, stellt man auch rasch fest, dass wir die Einzigen sind, die Essen und Getränke im Flugzeug noch gratis anbieten. Realistisch betrachtet ist wohl kaum das Gratissandwich der ausschlaggebende Faktor für einen Passagier, ein Ticket bei der SWISS zu kaufen.

Gibt es weitere Ideen, die in nächster Zeit in Genf getestet werden?

Wir arbeiten laufend an neuen Produkten, die dem Passagier als Mehrwert dienen könnten. Im Laufe dieses Sommers werden wir einen neuen Shuttle-Service für Flüge früh am Morgen oder spät am Abend einführen. Der Passagier hat dann die Möglichkeit, sich den Transport zum Flughafen nach Hause zu bestellen. Auch da kann er zwischen verschiedenen Angeboten wählen. Diese reichen von der Limousine über den Familienbus bis zum Carpooling. Ausserdem arbeiten wir an einem Familienkonzept, das eine intensive Betreuung von Familien von der Ankunft am Flughafen bis zum Einsteigen in das Flugzeug beinhaltet. Dazu gehören auch spezielle Zonen beim Check-in, dem Boarding und

eventuell sogar ein zugewiesener Bereich für Familien im Flugzeug. Für unsere Businesspassagiere wollen wir eine «super-fast-lane» einrichten, bei der ein Passagier von der Ankunft am Flughafen bis zum Einsteigen maximal 30 Minuten brauchen wird. Das soll ein sehr exklusives Angebot für nur zwei oder drei Passagiere pro Flug werden. Verbesserungspotenzial sehe ich ausserdem bei der Behandlung von Irregularities. Dies könnte meiner Meinung

nach ein entscheidender Punkt sein, uns von den LCCs zu unterscheiden. Verschiedene Versuche mit sogenannten Chat-Robotern, welche die Passagiere zum Beispiel im Facebook-Messenger unterstützen oder automatisch Neubuchungen bei annullierten Flügen durchführen, laufen in Genf bereits.

Zum Schluss noch die Frage des wohl wichtigsten Ziels in Genf: Wird die schwarze Null per Ende 2018 erreicht?

Seit Beginn dieses Jahres sind wir positiv unterwegs. Bereits Ende Juni befanden wir uns über den Erwartungen, wobei die starken Sommermonate erst noch anstehen. Ich bin diesbezüglich sehr optimistisch. Sollte nichts Grösseres dazwischenkommen, werden wir dieses Ziel wohl übertreffen. Dieser Turnover ist der Verdienst einer grossartigen Teamleistung aller Beteiligten, ob in Genf oder in Zürich. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken. ●

«Für die operationelle Stabilität wäre eine Pilotenbasis in Genf durchaus eine mögliche und sinnvolle Lösung.»

Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



Nächste Treffs

August Sommerpause • 25. September 2018 • 30. Oktober 2018 • 27. November 2018

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

gaby.zrhac@gmail.com

Neue Vorstandsmitglieder



Kilian Kraus, Präsident

Bereits zum dritten Mal habe ich den Auftrag der Redaktion erhalten, mich den AEROPERS-Mitgliedern und den Lesern der «Rundschau» vorzustellen.

Nun könnte ich wahrscheinlich die alten Texte herausuchen und sagen, dass ich noch immer derselbe Typ bin. Ich habe mich aber mit den Jahren auch weiterentwickelt, und für unseren Verband ist mir das Thema «zeitgemässe Weiterentwicklung» ein ebenso grosses Anliegen. Daher möchte ich hier nicht die alten Kamellen herausholen, obschon gewisse Parameter der Vergangenheit natürlich unverändert bleiben. Hier wäre zum Beispiel meine niedersächsische Herkunft aus der Stadt Göttingen zu erwähnen. Ebenso unverändert ist mein fliegerischer Werdegang. Den habe ich 2004 in Wien bei der damaligen Austrian-Tochter Tyrolean auf dem CRJ begonnen, bevor ich im Jahr 2008 zur SWISS auf den Airbus gewechselt habe. Nach insgesamt 14 Jahren kommerzieller Fliegerei habe ich dann letztes Jahr noch bei der SWISS mein Upgrading auf dem A320 gemacht. Nun bin ich bereits seit über einem Jahr bei Edelweiss Air als Captain unterwegs. Ich habe also beide Flugbetriebe kennengelernt, die von der AEROPERS vertreten werden. Deshalb kann ich umso mehr mit einem Gefühl der Sicherheit sagen, dass ich mir zutraue, die Interessen beider Belegschaften vertreten zu können. Das Amt

des Präsidenten ist sicherlich immer eine Herausforderung. Auch wenn es von aussen mal etwas ruhiger scheint, läuft die Ideenschmiede für «das langfristige Wohl der Mitglieder am Arbeitsplatz» ständig auf Hochtouren. Dazu gehört eben auch die zeitgemässe Entwicklung der Anstellungsmodelle. Im Jahr 2011 hatte ich das erste Mal einen Sitz im AEROPERS-Vorstand inne und bin bis heute davon überzeugt, dass das mit der beste Job ist, den man im SWISS- und Edelweiss-Air-Konzern haben kann. An keiner Stelle können wir Piloten die Bedingungen und Modelle an unserem Arbeitsplatz so direkt beeinflussen. Meine Aufgaben im Vorstand bezogen sich in der Vergangenheit einerseits auf die Zusammenarbeit und Verknüpfung mit anderen Verbänden, speziell im Lufthansa-Konzern. Und andererseits befasste ich mich mit der strategischen Ausrichtung der AEROPERS. Zusätzlich konnte ich noch einige Zeit Erfahrungen im Medienteam des Verbands sammeln. Nun freue ich mich darauf, die gesammelten Erfahrungen in meinem neuen Amt einbringen zu können. Für meine Zeit als Präsident ist mir wichtig, unseren Verband langfristig weiter zu stabilisieren. Ich möchte auch durch eine engere Verknüpfung zwischen der SWISS und Edelweiss Air Laufbahnoptionen für Piloten schaffen. Ebenfalls gilt es, die Grundsteine für die nächsten GAV-Verhandlungen zu legen, die Anfang der 20er Jahre anstehen.

Ich erlaube mir bei all den Zielen und Projekten aber auch gerne noch etwas Freizeit und verbringe sie im Sommer oft im Sand beim Beachvolleyball oder auf dem Bodensee.

Ich freue mich auf die Herausforderung, die das Amt mit sich bringt, und auf viele weitere Gespräche mit Euch. Und nicht zuletzt auch über jede aktive Beteiligung Eurerseits in unserem Verband.



Michael Pfister

Gerne nutze ich die Gelegenheit, mich hier einer etwas breiteren Leserschaft vorzustellen. Über meine Wahl in den Vorstand freue ich mich sehr und möchte mich bei allen für das entgegengebrachte Vertrauen herzlich bedanken.

Meine Laufbahn als Linienpilot begann ich Anfang der Neunzigerjahre bei der Swissair. Zu dieser Zeit war ich auch bereits AEROPERS-Mitglied und während einiger Jahre Teil der damaligen Gesamtaufwand-Kommission. In dieser Aufgabe war ich ebenfalls an den Verhandlungen des GAV 99 beteiligt. Nach dem Ende der Swissair 2002 wechselte ich zu Emirates Airlines. Gewerkschaften und auch Berufsverbände sind dort noch heute verboten. Trotzdem waren die Erfahrungen in dieser Welt sehr bereichernd für mich. Seit 2011 arbeite ich nun für Edelweiss Air. Anfänglich im Teilzeitverhältnis, fliege ich nun seit einiger Zeit mit einem 100-Prozent Pensum auf der Langstrecke.

Mit grossem Interesse habe ich in den letzten Jahren sowohl den Zusammenschluss von SWR und SWU, als auch die Fusion der Verbände beobachtet. Dank visionärem Handeln und enormer Arbeitsbereitschaft aller Beteiligten bei der Umsetzung wurde früher Undenkbares plötzlich möglich. Dass solche Veränderungen auch von grossen Herausforderungen begleitet werden, versteht sich von

selbst. Bei der Überwindung solcher Herausforderungen spielt nicht zuletzt der Einbezug von Minderheiten in unseren Verband eine bedeutende Rolle. Daher habe ich mich als Vertreter einer solchen Minderheit diesen Frühling entschieden, für den Vorstand zu kandidieren. Als Co-Ressortleiter Mitgliederbetreuung und Kommunikation ist es mein Ziel, die Verbindung insbesondere zwischen meinen Edelweiss-Air-Kolleginnen und -Kollegen und dem Verband weiter zu festigen und zu vertiefen. Es sollen sich alle unsere Mitglieder möglichst optimal vertreten fühlen und das gegenseitige Vertrauen soll weiter gestärkt werden. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit Euch allen.



Thierry Grünberger

Nachdem Ihr mich nach einer kurzen und knappen Vorstellung als Kandidat für den Vorstand anlässlich der GV gewählt habt, möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich Euch etwas genauer vorzustellen.

Fliegerisch begann meine Laufbahn mit dem FVS 1/99 vor rund 20 Jahren. Danach folgten ein Wechsel zur Skyguide und über Umwege die Ausbildung zum Linienpiloten bei der Lufthansa Passage in Frankfurt. 2011 kam ich zurück in die Schweiz und durfte als First Officer bei der Edelweiss Air Kurz- und Langstrecke fliegen. Vor etwas mehr als einem Jahr erfolgte der Wechsel auf den linken Sitz als Captain A320.

Letzten Herbst wurde bei der AEROPERS eine Stelle als Controller ausgeschrieben, und so begann mein Sprung ins kalte Wasser bei der Verbandstätigkeit. Aufgrund des Ausfalls eines guten Kollegen erfolgte kurz nach dem Antreten dieser Stelle ein Wechsel ins GAV-Verhandlungsteam. Die logische Schlussfolgerung daraus war die Kandidatur für den OPS-Vorstand, damit nach den Verhandlungen auch gewährleistet ist, dass der GAV wie vereinbart umgesetzt wird.

Nach dem baldigen Abschluss des Edelweiss-Air-GAVs stehen bereits weitere Projekte in den Startlöchern. Das wichtigste aus meiner Sicht ist die Einführung eines Karrieremodells zwischen der SWISS und Edelweiss Air. Wie dieses genau aussehen wird, ist noch unklar. Das Kommitte der beiden Unternehmen, dieses Modell vorantreiben zu wollen, stimmt mich aber sehr positiv, sodass ich davon ausgehe, dass wir bis Mitte des nächsten Jahres mit einer Lösung rechnen können.

Obwohl ich bereits jetzt gemerkt habe, was für ein Zusatzaufwand die Mitarbeit im Vorstand mit sich bringt, bin ich motiviert, diesen Effort auf mich zu nehmen, um mich für Eure Interessen einzusetzen.

Pensionierungen

Peter Vogt



Eintritt: 1.1.1987
Pensionierung: 28.2.2018
Total Flugstunden: 17740

Karriere
PIL-F/E: DC10
F/O: MD80, A310
CMD: A310, A320, A330/340

Es gibt einiges, das ich vermissen werde. Insbesondere die zahlreichen interessanten Begegnungen mit den verschiedensten Persönlichkeiten. Es ist aber auch schön, endlich die Zeit zu haben, gesund und fit schon lang gehegte Pläne in Angriff nehmen zu können (die Panamericana ruft...). Es bleibt, danke zu sagen für die tolle Unterstützung und durchwegs gute Zusammenarbeit, die jeden Flug immer wieder zu einem Erlebnis werden liessen.

Herzliche Grüess, Peter

Peter Schmid



Eintritt: 1.4.1988
Pensionierung: 30.6.2018
Total Flugstunden: 19087

Karriere
F/O: MD80 (1673 Sektoren), B747 (513 Sektoren), A320 (355 Sektoren)
CMD: A320 (4242 Sektoren), A330/340 (325/244 Sektoren)

Das sind die nackten Zahlen meiner Karriere. Dahinter stecken unzählige Erinnerungen, die ich gerne in mein neues Leben mitnehme. Ich verabschiede mich von der Fliegerei und werde nicht mehr als Pilot in einem Cockpit anzutreffen sein. Meine Pläne sind einigen von Euch bekannt — den anderen erzähle ich sie gerne, wenn ich wieder einmal als Passagier mit Euch unterwegs bin.

In diesem Sinne, auf Wiedersehen, Peter

Hans-Jörg Bolt



Eintritt: 1.7.1988
Pensionierung: 30.6.2018
Total Flugstunden: 19985

Karriere

F/O: MD80, A310, MD11
CMD: A320, A330/340

Am 30. Juni 2018 bin ich nach 30 Jahren Swissair/SWISS mit Freude in den vorzeitigen Ruhestand getreten. Ich freue mich auf diesen neuen Lebensabschnitt, in dem einige «musts» wegfallen werden. Ich blicke zurück auf eine interessante, schöne und spannende Zeit ohne grössere Zwischenfälle und möchte allen, die dazu beigetragen haben, herzlich danken.

Nun freue ich mich auf eine Zeit ohne Einsatzpläne, Nachtflüge, fremde Hotelbetten, Simulatorübungen, eTests, Airbus-CBTs, Englishtests, Winterops Guide, Bulletins, Homestudys, Klimawechsel und Zeitverschiebungen. Vermissen werde ich all die schönen Momente mit den Besatzungen rund um den Erdball. Ich wünsche Euch allen weiterhin viel Freude am Beruf und «many happy landings».

Always look on the bright side of life, Hans-Jörg

Csaba Mester



Eintritt: 1.4.1984
Pensionierung: 31.7.2018
Total Flugstunden: ganz knapp 22000 Stunden

Karriere

DC9 und alle Airbusse der Swissair und der SWISS

Zum Glück habe ich mich nie durch meinen Beruf definiert, und somit fällt es mir auch leicht, nach fast 36 Jahren loszulassen. Ich freue mich riesig, Zeit mit meinen vier Frauen verbringen zu dürfen und endlich dem übermächtigen Zustand entfliehen zu können. Trotzdem werde ich mich mit Wehmut an diese wunderschöne Zeit mit den tollen Menschen erinnern. Danke allen, die mir geholfen haben, diesen anspruchsvollen Beruf ausüben zu können. Ich hoffe, dass ich einige Mitarbeiter in den vielen Unterhaltungen überzeugen konnte, dass Loyalität verantwortungsvolles Mitgestalten mit offenen Augen heisst und nicht blindes Nacheifern von Phrasen und Floskeln.

Herzlichen Dank und passt auf Euch auf, Csaba

Konrad Trümpler



Eintritt: 1.10.1987
Pensionierung: 31.8.2018

Karriere

F/O: MD80, MD11
CMD: A320, A330/340

Nach gut 30 Jahren Verkehrsfliegerei ist für mich die Zeit reif für eine Veränderung. Dankbar für die Möglichkeit, nun ein mehr erd- und wasserverbundenes, weniger fremdbestimmtes Leben wählen zu können, sage ich – nicht ohne etwas Wehmut – Adieu. Es war ein Privileg, in diesem Beruf zu arbeiten, und ich danke allen von Herzen, die dabei mitgemacht haben, unsere fliegenden Wunderwerke der Ingenieurskunst anständig zu bewegen. Ich wünsche Euch allzeit guten Teamspirit, gesunde Passagiere (und Flieger), Wetterglück, kurze Nächte im Langstreckenhimmel und immer eine «satte Handbreit Moscht» in den Flügeln.

Mached's guet und bliibed gsund, Koner

Eintritte

- Jan Allendorf (SWR)
- Desiree Böttner (SWR)
- Pascal Charmillot (EDW)
- Andreas Dällenbach (EDW)
- Jan de Wit (EDW)
- Eric Egli (EDW)
- Sandro Gentile (EDW)
- Balthasar Gisin (SWR)
- Leon Heimann (SWR)
- Roman Holdener (SWR)
- Thomas Kalfas (SWR)
- Konrad Kolb (EDW)
- Nicolas Leu (EDW)
- Manuel Luginbühl (SWR)
- Maximilian Mashaal (SWR)
- Björn Müller (SWR)
- Simon Ott (EDW)
- Giancarlo Ronchetti (EDW)
- Dominik Schreier (EDW)
- Christopher Schweiger (EDW)
- Daniel Schweizer (SWR)
- Thomas Seiler (EDW)
- Marcus Vinzens (EDW)
- Adrian Weber (EDW)
- Georg Wilckens (SWR)
- Diego Würsch (EDW)
- Sascha Zintel (SWR)

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Manuel Luginbühl



Seit Kurzem gehöre nun auch ich der SWISS-Pilotenfamilie an. Mit dem Final Check im Juli ging eine intensive Phase zu Ende. Nun freue ich mich sehr, endlich in einem SWISS-Cockpit angekommen zu sein und nach und nach immer mehr von Euch kennenzulernen. Ich bin in Frauenfeld aufgewachsen und momentan in Wallisellen zu Hause. Bevor ich mich vor mehr als vier Jahren zur Bewerbung bei der SWISS entschied, habe ich die Militärdienstpflicht erfüllt und in Zürich ein Biochemiestudium abgeschlossen. Die eineinhalb Jahre Wartezeit nach der SAT konnte ich glücklicherweise im SWISS-Dispatch überbrücken. In der Freizeit zieht es mich raus in die Natur zum Wandern, Segeln, Velofahren und vielem mehr. Zum Beispiel in Sporthallen für Badminton oder Squash und natürlich immer wieder in nahe und ferne Länder; immer im Gepäck: die Fotokamera.

Viele Grüsse, Manuel

Marcus Vinzens



«**Der Wüstensohn kehrt heim**». Viele der älteren AEROPERS-ler kenne ich noch von früher, und man begegnet sich ab und zu wieder im OPC. Nach einer langen Abwesenheit im Ausland steige ich nun wieder bei der AEROPERS ein.

In der Linienfliegerei bin ich seit 1988 tätig. Nach der SLS im PK 3/92 flog ich bis 2003 bei der Swissair und der SWISS. Ich habe nach dem Grounding die Gelegenheit gepackt, doch noch einmal im Ausland zu leben und zu arbeiten.

Es war eine sehr interessante Zeit im Golf, und ich möchte diese auf keinen Fall missen. Ich habe den Aufbau einer heute sehr grossen Airline mit allen Vor- und Nachteilen miterleben dürfen.

Dadurch bin ich ständige Veränderungen gewohnt. Nach 13 Jahren bei Emirates bin ich nun wieder zurück in der Schweiz und fliege seit 2017 bei Edelweiss Air auf der A330 und A340.

Ich freue mich, wieder Verbandsmitglied zu sein. Und auch auf die spannende Zeit, die uns insbesondere bei der Edelweiss Air mit dem neuen GAV bevorsteht.

Herzliche Grüsse, Marcus

Anzeige



- Rückenschmerzen?
- Kopfschmerzen?
- Narbenstörfelder?
- Schlafstörungen?

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Pflegefachfrau HF)
079 323 51 88
Praxis in Volketswil
www.mindbodysoul.ch

Akupunkt-Massage

■ Dorn-Therapie

■ Body Detox



Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

Text und Bilder: Thomas O. Koller, Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich»

Zürich nur noch Zubringerflughafen?

8. Mai 2018

Nationalrat Thomas Hardegger, Rümlang, will gemäss «Blick» einen Flughafen mit weniger interkontinentalen Direktverbindungen. Die Umsteigepassagiere seien ein Risiko für den Flughafen. Mit Verlaub: Herr Hardegger ist ein Risiko für Zehntausende von Arbeitsplätzen in der Exportindustrie, in den Unternehmensdienstleistungen, im Tourismus und nicht zuletzt auch in Wissenschaft und Forschung. Mit der Forderung, auf direkte Interkontinentalverbindungen zu verzichten, sät er am starken Ast unserer Volkswirtschaft. Wir haben einen kleinen Binnenmarkt. Wenn wir unseren Wohlstand wahren und stärken wollen, brauchen wir exzellente Verbindungen in alle wichtigen Märkte dieser Welt. Exzellent heisst: Direkt, täglich und pünktlich.



Swisshansa

12. Juni 2018

Man kann zwar – wie das einige tun – über die «Swisshansa» schnöden. Aber das ist nicht wahnsinnig weit über den eigenen «Nasenspitz» hinausgeschaut. Zwar ist es schon so: andere Airlines könnten den Hub Zürich theoretisch ebenfalls betreiben. Ihre Loyalität gegenüber Zürich oder der Schweiz wird jedoch kaum ausgeprägt sein. Sie haben nur ein Interesse: Über Zürich sollen möglichst viele eigene und gut ausgelastete Flüge operieren. Die Ausrichtung des Angebots auf die lokale Nachfrage ist sekundär. Die Swiss betreibt den Hub dagegen aus der Schweiz heraus, hat hier ihren Firmensitz, rekrutiert hier ihr Personal, kauft hier ein. Die lokale Verbundenheit ermöglicht ein nachfragegerechtes Angebot dank Kundennähe, erzeugt volkswirtschaftlichen Nutzen dank globalem Netzwerk und schafft

Loyalität dank Nähe zwischen Carrier und Standort. Think about!



Nachtflugverbot ab 23 Uhr?

19. Juni 2018

Flughafenkritiker behaupten, ab 23 Uhr sei Schluss mit Flugverkehr in Zürich, das sei gesetzlich so festgelegt. Sie reklamieren zudem aufgebracht, die Nachtruhe würde systematisch verletzt und sei ohnehin viel zu lasch. Das ist dreifach falsch. Erstens regelt nicht ein Gesetz, sondern das Betriebsreglement die Betriebszeiten des Flughafens. In diesem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Kraft gesetzten Dokument heisst es zweitens: «Der Flughafen Zürich ist für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr (...) täglich von 6 bis 23.30 Uhr geöffnet.» Einschränkend gilt bloss: Starts und Landungen dürfen bis 23 Uhr geplant werden. Die Zeit zwischen 23 und 23.30 Uhr ist vorgesehen für den Abbau von Verspätungen. Und drittens ist das Nachtflugverbot in Zürich nicht «lasch». Es greift im Gegenteil viel stärker



als die Nachtflugregelungen auf anderen wichtigen internationalen Flughäfen und ist sogar strenger als die Nachtflugverbote in Genf und Basel!

Plafonierung Randstunden

26. Juli 2018



Gemäss Luftfahrtpolitischem Bericht des Bundesrats (LUPO 2016) soll sich der Flughafen Zürich nachfragegerecht entwickeln können. Das ist für unsere Volkswirtschaft von strategischer Bedeutung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) lebt dem LUPO 2016 nun aber kaum nach. Im Gegenteil: zunächst wird im SIL 2 die raumplanerische Sicherung von Südstarts über Mittag ausgeklammert. Dann schiebt das BAZL im SIL-Konzeptteil die Lösung des Kapazitätsproblems in Zürich auf die lange Bank. Und mit Verfügung vom 23. Juli plafoniert es den Flugbetrieb zwischen 21 und 23 Uhr. Das läuft nicht nur der Luftfahrtstrategie des Bundes zuwider, sondern die jüngste Verfügung kommt auch zur Unzeit. Denn es gibt andere Möglichkeiten, die Nachtstunden zu entlasten. Man müsste sie nur umsetzen. Nebst der Festsetzung des seit Jahren hängigen Lärmge-

komitee

weltoffenes zürich

Das Komitee «Weltoffenes Zürich» vertritt Wirtschaftsinteressen. Die Pflege der internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz, namentlich die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Hubs Zürich, steht im Zentrum der Arbeit. Medien- und Öffentlichkeitsarbeit sowie systematische Interessenvertretung gegenüber Politik und Verwaltung definieren das Tätigkeitsspektrum auf kantonaler und nationaler Ebene.

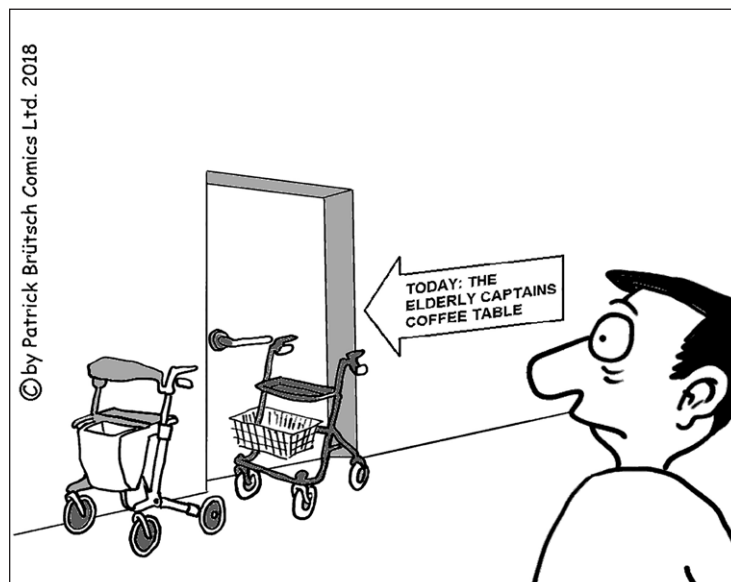
Thomas O. Koller, Kloten, ist Vizepräsident des Komitees «Weltoffenes Zürich» und führt dessen Geschäfte. Hauptberuflich ist er Inhaber einer PR-Agentur in Zürich.

Die Beiträge auf diesen Seiten wurden erstmals auf Facebook publiziert. Für den direkten Link den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen!



Weitere Informationen:
www.weltoffenes-zuerich.ch

bührenmodells würde die Behebung der Kapazitätsengpässe über Mittag für Entspannung sorgen. Kurz: Das BAZL tut derzeit wenig für, aber einiges gegen die Zivilluftfahrt. Das geht zulasten der Konti «Standortqualität», «Wirtschaftsentwicklung» und «internationale Konkurrenzfähigkeit». Die Zeche bezahlen nicht nur der Wirtschafts- und Lebensraum Zürich, sondern auch die Schweizer Volkswirtschaft.



On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Das Geschäftsjahr 2017 geht als geschichtsträchtiges in die Annalen der **Pilatus Flugzeugwerke AG** ein. Mit einem Umsatz von 986 Millionen Schweizer Franken, einem Gewinn von 135 Millionen, total 115 ausgelieferten Flugzeugen, der Überschreitung von 2000 Vollzeitstellen und der Zertifizierung des **PC-24** als Highlight zum Jahresende seien die gesteckten Vorgaben erfüllt worden. Der aktuelle Bestellbestand ist mit 2,17 Milliarden Schweizer Franken höher als zwei Jahresumsätze. Ende Juni 2017 wurde der 1500. PC-12 ausgeliefert, er ging an den «Royal Flying Doctor Service of Australia». Leider ist es 2017 nicht gelungen, einen neuen PC-21-Kunden zu gewinnen. Schweren Herzens musste Pilatus auch die Produktionseinstellung des **PC-6 Turbo Porter** per 2019 bekannt geben. 2017 wurde gerade mal noch ein Porter verkauft. Nach 60 Jahren in Produktion gehört der PC-6 zu den am längsten hergestellten Flugzeugen weltweit.

Leider wird die Schweizer **Super Constellation** nach 2017 auch 2018 nicht abheben. Wie die Super Constellation Flyers Association (SCFA) auf ihrer Website mitteilt, kommen die Arbeiten an der HB-RSC zwar gut voran, doch entpuppten sich die Reparaturen an der Flugzeugstruktur und an den Systemen als grösser und zeintensiver, als noch vor ein paar Monaten angenommen. Sie wird also nicht Ende des Sommers zu den verlangten Test- und Checkflügen starten. Die Gespräche mit dem BAZL und die Inspektionen des Luftamtes geben der SCFA aber die Gewissheit, dass man sich noch auf viele Flugaisons mit der «Connie» freuen kann.

World News ...

Le **CSeries** de Bombardier a officiellement rejoint la famille Airbus et devient ainsi le plus petit avion de la gamme. L'avionneur européen a dévoilé la nouvelle dénomination de l'avion, soit l'**A220** lors d'une cérémonie organisée dans son centre de livraison près de Toulouse. L'**A220-300** a atterri en provenance de Montréal Mirabel avec son nouveau nom et ses couleurs Airbus. La famille A220 comprend deux modèles, les **A220-100** et **A220-300**, anciennement la série C de Bombardier (CS100 et CS300). Les avions sont entièrement optimisés pour le marché de 100 à 150 sièges et complètent la gamme A320neo, la plus vendue d'Airbus.



Le nouveau nom du CSeries de Bombardier: Airbus A220.

Bombardier will centre its commercial aircraft unit primarily around its CRJ (Canadair Regional Jet) and Q400 (initially known as DHC-8-400) regional aircraft after closing the sale of a majority stake in the CSeries programme to **Airbus**. The plan marks a major strategic shift for a company that for years has focused on developing and selling its advance-technology CSeries family. Airbus is acquiring 50,01% of the CSeries Aircraft Limited Partnership, the entity that manages the programme, in exchange for marketing, sales, customer service and support, but no cash. Meanwhile, **Embraer** indicates that negotiations with **Boeing** over a potential business combination in the commercial aviation segment, possibly a new jointly owned entity, are going «very well».

Eurowings will seek to grow its fleet by more than a third to some 300 aircraft and open new continental bases over the coming years as part of plans to become a pan-European low-cost carrier. Its first priority is driving digitalisation and growing its market share in the traditional DACH markets of Germany, Austria and Switzerland. The Lufthansa group seeks to be the number one operator in its key market. The airline will add 30 aircraft to its fleet this year and is growing operations at markets such as Berlin, Cologne, Düsseldorf and Munich. Eurowings is working closely with Lufthansa to combat competitors. On long-haul routes, the airline is serving the leisure, cruise and tour operator markets which have traditionally been ignored by its mainline sister operator. The carrier has experienced tremendous growth following its absorption of assets from Air Berlin including regional carrier LGW and those of Lufthansa subsidiary Brussels Airlines. Eurowings is reviewing the future use of 20 Bombardier Q400s it inherited when acquired the assets of regional carrier LGW.

All **Nippon Airways** (ANA) will equip its three on-order Airbus A380s with 520 seats, the second highest accommodation density deployed on the type. The four-class layout includes 383 economy-class seats on the main deck, while the upper deck will have 137 seats: eight in first class, 56 in business and 73 in premium economy. The average seat count across the total 221 in-service A380s is 496. The highest density A380 is operated by Emirates with some aircraft having a 615 seats configuration.

Crash News ...

Einer mit neun Tonnen Goldbarren und Diamanten beladenen **Antonov AN-12** der **Kosmos Airlines**, die auf dem Weg von Tschukotka nach Krasnojarsk war, wurde ihre schwere Fracht zum Verhängnis. Nach einem planmässigen Zwischenstopp in **Yakutsk** löste sich beim Start eine Palette aus der Verzerrung und durchsties die Heckklappe des Frachtflugzeugs. Etwa drei Tonnen Goldbarren fielen auf die Startbahn. Die AN-12 konnte in Magan, einige Kilometer westlich von Yakutsk, sicher landen. Die auf der Bahn verteilten Goldbarren konnten unter entsprechend zahlreich anwesendem Sicherheitspersonal allesamt sicher geborgen werden. Die Loadmaster wurden verhaftet. Der Gesamtwert der Beladung betrug 368 Millionen US Dollar.



Verlorene Goldbarren auf der Bahn in Yakutsk.

The safety record of **Lion Air Group** carriers is likely to come under fresh scrutiny following a landing incident at Gorontalo's Jalaluddin airport in **Indonesia**. It took place just 10 days after an aborted take-off causing a runway overrun in **Nepal**. In the latest incident, a Boeing 737-800 skidded off the runway and came to a stop in soft ground after landing in rainy conditions. This followed a runway excursion at Kathmandu airport, which involved a B737-900, operated by Lion Air Group subsidiary Malindo Air. The aborted take-off was caused by a technical issue. Aircraft operated by Lion Air and Malindo have been involved in a combined 14 accidents since 2000.

China's civil aviation regulator has disclosed that the right cockpit windshield that separated from a **Sichuan Airlines Airbus 319** was an original part that had not been replaced since the aircraft entered service on July 2011. The aircraft was climbing away from Chongqing normally to a cruising altitude of 32 000 feet and was on the way to Lhasa, when the right cockpit windshield suddenly cracked and detached. This resulted in a loss of cabin pressure, damaging some equipment in the cockpit and injuring the co-pilot. Local media described him as being sucked halfway out of the cockpit. The jet eventually diverted to Chengdu airport, where it landed safely. A flight attendant was also slightly injured during the descent.



The Sichuan Airbus A319 lost his right windshield mid-flight.

Der schwerste Flugzeugunfall der vergangenen Jahre ereignete sich am 11. April auf einem Militärflug einer **Ilyushin IL-76** der **algerischen Luftwaffe**. Offenbar kam es direkt nach dem Abheben zu mindestens einem Triebwerksausfall. Dadurch verloren die Piloten die Kontrolle und stürzten unmittelbar hinter dem Flughafen auf ein Feld. Alle 257 Menschen an Bord kamen dabei ums Leben. Die IL-76 ist allerdings nur für 140 Passagiere oder 128 Fallschirmjäger zertifiziert.

Eine Boeing 737-700 der **Germania** kollidierte beim Zurückschieben vom Terminal des Flughafens **Tel Aviv Ben Gurion** mit einer Boeing 767-300 der **El Al**, die auf dem angrenzenden Rollweg stand. Das Leitwerk der B737 bohrte sich tief in das rechte Höhenleitwerk des Widebodys. Beide Flugzeuge wurden dabei schwer beschädigt; die Fluggäste kamen unverletzt davon. Zum Unfallzeitpunkt herrschte eingeschränkte Sicht. Nach drei Monaten in Tel Aviv war die B737 repariert, bekam ein neues Seitenleitwerk und steht wieder im Einsatz.



Die Boeing B737-700 der Germania wurde schwer beschädigt.

Short News ...

Die Lufthansa wandelte Optionen über sechs **A320neo** in Festbestellungen um und erhöht das Total damit auf 67 Bestellungen. Ausserdem werden noch in diesem Jahr überraschend sechs werksneue A320ceo übernommen, um die Lieferverzögerungen bei den Neos zu kompensieren. Die Lufthansa beschloss auch die Order von zwei weiteren B777-300ER für die **SWISS** sowie von zwei weiteren B777F für **Lufthansa Cargo**.

American Airlines stornierte die 22 noch von US Airways bestellten **A350XWB-900**, nachdem man die Liefertermine schon mehrmals verschoben hatte. Die 100 A321neo will man aber noch planmässig ab Anfang 2019 übernehmen. American bestellte weitere 22 Boeing **787-8** und 25 **787-9** (plus 28 Optionen), alle ausgerüstet mit General-Electric-Genx-Motoren.

Ryanair wandelte 25 **B737MAX-200** Optionen in Festbestellungen um (total 135). Diese neue Version soll bis zu 200 Passagiere fassen und einen zusätzlichen Notausgang in der Mitte besitzen.

Turkish Airlines bestätigte ihre **B787-9**-Bestellung mit leicht abgewandelten Zahlen. Es geht jetzt um 25 Maschinen plus fünf Optionen. Als Antrieb wurden General-Electric-Motoren gewählt.

Lion Air Indonesia bestellte 50 **B737MAX-10**. Sie war die erste Airline überhaupt, die eine B737MAX-8 übernommen hat und erhielt ebenfalls als erster Betreiber soeben eine MAX-9.

Southwest Airlines bestellte schon wieder 40 weitere **B737MAX-8** (total 280).

Auf der Eurasia Airshow in Antalya wurde ein Vorvertrag über je 20 **Sukhoi Superjet** für **Iran Aseman** und **Iran Air Tour** geschlossen. Es soll sich um eine russifizierte Version namens SSJ100R handeln. Diverse westliche Elektronik und Komponenten werden durch russische ersetzt, damit es wegen der Sanktionen keine Probleme mit den USA gibt.

S7 Airlines zeichnete eine Absichtserklärung über 50 **Sukhoi SSJ75** (plus 25 Optionen). Die SSJ75 ist eine ange-dachte verkürzte Version des SSJ100 für 75 Passagiere. ●

Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 70 Jahren

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs begann die Consolidated Vultee Aircraft Corporation (spätere Convair) mit dem Bau des B-36 «Peacemakers», einem Langstreckenbomber mit einer Reichweite von 16 000 Kilometern. Die United States Army Air Force (USAAF) musste daher ein neues Konzept zum Schutz vor feindlichen Jagdflugzeugen entwickeln. Während der Einsätze über Deutschland erwies sich die P-51 Mustang als optimaler Begleitjäger, um die schweren Bomber (B-17, B-24) vor den Angriffen der deutschen Messerschmitt- und Focke-Wulf-Jäger zu schützen. Mit einer Reichweite von etwa 3 000 Kilometern war die Mustang als Beschützer für die zukünftige Bombergeneration jedoch ungeeignet. Obwohl die ersten Luftbetankungen bereits in den 1920er Jahren erfolgreich durchgeführt wurden, war diese Technologie noch zu wenig entwickelt. Die USAAF erwog mehrere Optionen, unter anderem ferngesteuerte Begleitjäger, und entschied, dass ein «Parasite Fighter» die B-36 gegen feindliche Jäger schützen sollte. Das Konzept, dass ein Flugzeug oder ein Zeppelin sein eigenes Jagdflugzeug zum Selbstschutz mitführt, entstand bereits am Ende des Ersten Weltkrieges.



Ein XF-85 nach einer Bauchlandung.

In einer Ausschreibung wandte sich die USAAF an mehrere Flugzeughersteller. Einzig die McDonnell Aircraft Corporation reichte einen konkreten Vorschlag ein und erhielt am 9. Oktober 1945 den Auftrag zur Entwicklung und Produktion von zwei Prototypen. Die USAAF beabsichtigte, 30 Stück zu erwerben. Die Spezifikationen sahen vor, dass der Jäger vollständig im Rumpf der B-36 untergebracht werden sollte. Diese Vorgaben führten zur Konstruktion des kleinsten, je gebauten Abfangjägers. Der Rumpf war gerade mal 4,52 Meter lang und das Leergewicht betrug 1,8 Tonnen. Wegen des kleinen 420-Liter-Tanks war die Flugdauer auf 30 Minuten beschränkt. Auf ein Fahrwerk wurde verzichtet. Zum Schutz vor Beschädigungen bei Aussenlandungen erhielten die Prototypen eine Landekufe. Vier 12,7-mm Kanonen waren als Bewaffnung vorgesehen. Start und Landung erfolgten von einem ausfahrbaren Trapez, das in das «Mutterflugzeug» eingebaut werden sollte.



Ein XF-85 am Trapez.

Der «Parasite Fighter» erhielt die Bezeichnung XF-85 «Goblin» (Kobold).

Bereits im Windkanal traten die ersten Probleme auf. Der erste Prototyp wurde versehentlich von einem Kran aus einer Höhe von 14 Metern fallen gelassen. Der untere Rumpfbereich und der Lufteinlass wurden dabei stark beschädigt. Somit musste das Testprogramm vorerst alleinig mit dem zweiten Prototypen fortgesetzt werden. Am 23. August 1948 führte der McDonnell-Testpilot Edwin Schoch den ersten Erprobungsflug durch. Auf einer Höhe von 6 000 Metern wurde die XF-85 von einem B-29-Bomber erfolgreich ausgesetzt. Während zehn Minuten testete Schoch die Flugeigenschaften der Goblin und versuchte danach mittels des ausfahrbaren Fanghakens wieder an das Trapez der B-29 anzudocken. Unerwartete starke Turbulenzen verunmöglichten dieses Manöver aber beim vierten Versuch touchierte die Goblin das Trapez so stark, dass das Canopy der XF-85 zersprang und Schoch seinen Helm und die Sauerstoffmaske verlor. Unverletzt konnte er in Muroc, der heutigen Edwards Air Force Base, landen. Während der folgenden zwei Monate wurden am Prototypen der Trimmbereich und die Aerodynamik modifiziert. Schoch nutzte die Wartezeit und trainierte das Andockmanöver mehrmals erfolgreich mit einem P-80 Shooting Star. Am 14. Oktober gelang es Schoch erstmals, an das Mutterschiff anzudocken. Da auch am Bomber aerodynamische Anpassungen im Bereich des Trapezes vorgenommen worden waren, konnten die Turbulenzen etwas reduziert werden. Das Glück war nur von kurzer Dauer. Von sieben Flügen die Schoch durchführte, endeten vier als Bauchlandungen in der Wüste von Kalifornien. Die United States Air Force (USAF), die in der Zwischenzeit zur eigenständigen Waffengattung erhoben worden waren, gelangte zur Erkenntnis, dass ein durchschnittlicher Pilot mit der Landung der XF-85 überfordert sei. Hinzu kam, dass die Flugleistungen des Goblin weit unterhalb der Erwartungen lagen. Bei den Erprobungsflügen war sie höchstens halb so schnell wie die sowjetische MiG-15. Am 24. Oktober 1949 annullierte die USAF das XF-85-Programm. Obwohl noch vereinzelte «Parasite Fighter»-Projekte initiiert wurden, setzte sich dieses Konzept letztendlich nie durch.

... vor 20 Jahren

«This is a proud moment for Boeing.» Die stolzen Worte von Harry Stonecipher, Präsident von Boeing, begleiteten den Rollout der Boeing 717 am zehnten Juni 1998 in Long Beach. Hätte er gewusst, dass nur 156 Stück produziert würden, hätte er wohl andere Worte gewählt. McDonnell Douglas begann Anfang der 1990er Jahre mit der Projektierung eines Nachfolgemodells der veralteten DC 9-30. Das Konzept wurde unter der Bezeichnung «MD-95» im Juni 1995 an der Luftfahrtschau von Le Bourget/Paris der Öffentlichkeit präsentiert. Als der amerikanische Low-Cost-Carrier Value Jet kurze Zeit später 50 Flugzeuge bestellte, hätte die Produktion lanciert werden können. Es sollte anders kommen. McDonnell Douglas hatte seit längerem wirtschaftliche Probleme. 1995 machte das Unternehmen mehr als 400 Millionen Dollar Verlust. Die Nummer drei im zivilen Flugzeugbau hatte den Wettlauf gegen Boeing und Airbus verloren, weil sie keine Flugzeugfamilien zu entwickeln vermochte. Wegen der erfolgreichen Militärprogramme (F-15 und F-18) war McDonnell Douglas dennoch eine attraktive Braut. Am 15. Dezember 1996 verkündeten Boeing und McDonnell Douglas die Fusion ihrer Konzerne. «This is not only a great merger, it's a great time for a merger», kommentierte McDonnell Douglas-Präsident and Chief Executive Officer Harry Stonecipher, welcher dabei auch die Führung von Boeing übernahm, den historischen Moment. Boeing musste sich nun entscheiden, ob sie weiterhin die zivile Produktion des ehemaligen Konkurrenten weiterführen sollte. Neben der MD-11, die noch ein paar Jahre als Frachter weiter gebaut wurde, erhoffte sich Boeing einzig mit der kleinen MD-95 einen wirtschaftlichen Erfolg und führte das Projekt als «Boeing 717-200» weiter. Die Bezeichnung B717 erhielt 1956 ursprünglich ein militärisches Tankflugzeug, das auf der B707 basierte. Da das Militär jedoch die Bezeichnung KC-135 verwendete, wurde die Typenbezeichnung 717 wieder frei.



Rollout der letzten Boeing 717 in Long Beach.

In Long Beach fand praktisch nur die Endmontage statt. Die einzelnen Komponenten entstanden bei Partnern in aller Welt. Beispielsweise wurden die Triebwerke in Deutschland von BMW und die Rumpfsegmente in Italien von Alenia hergestellt. Am 2. September 1998 fand der Erstflug statt. Fünf Boeing 717 absolvierten insgesamt 1900 Flugstunden bis zur Zertifizierung. Die Boeing 717 war das erste Flugzeug, welches gleichzeitig durch die amerikanische (FAA) und die europäische Luftfahrtbehörde (JAA) zugelassen wurde. Die Boeing 717-200 verfügt über eine Reichweite von knapp 3000 Kilo-

metern und bietet je nach Auslegung etwa 110 Passagieren Platz.

«Launch Customer» wurde der amerikanische Low-Cost-Carrier AirTran Airways. Der designierte Erstkunde Value Jet hatte wegen mehrerer Vorfälle Mitte der 1990er Jahre ein grosses Imageproblem. Um die Fluggesellschaft vor dem drohenden Untergang zu retten, erwarb Value Jet die Muttergesellschaft der Fluggesellschaft AirTran Airways und übernahm dadurch deren Identität. Der «Phönix aus der Asche» konnte den drohenden Untergang abwenden und gelangte wieder in die Gewinnzone. Aber ohne die sparsamen Triebwerke (-24 Prozent) der B717 wäre der nachhaltige Erfolg der Airline wohl kaum von Dauer gewesen. Boeing war sehr optimistisch und schätzte den weltweiten Bedarf in dieser Kategorie auf mehr als 2500 Flugzeuge. Die Nachfrage bei Boeing lag mit weniger als 200 Bestellungen bis Ende 2001 jedoch weit unter den Erwartungen, sodass die Produktion im Mai 2006 eingestellt wurde. Der Grund dafür lag in den wirtschaftlichen Problemen, die viele Fluggesellschaften infolge der Anschläge vom 11. September 2001 hatten. Somit ersetzten die Airlines ihre alten Flugzeuge gar nicht oder wegen der steigenden Kerosinpreisen, mit sparsamen Flugzeugen, die bevorzugt einer Typenfamilie wie zum Beispiel dem Airbus 320 oder Embraer E-Jets angehören. In den USA gab es noch ein weiteres Problem: Die zwischen Gewerkschaften und Airlines ausgehandelten Scope Clauses untersagten es vielen Main-Carriern, ein Flugzeug mit über 80 Sitzplätzen kostengünstig durch die Regionalpartner operieren zu lassen. Eine 50- bis 70-sitzige Variante (717-100), deren Bau Boeing ebenfalls erwog, hätte zwar im Regionalsegment operiert werden können. Da die 717-200 aber durch diese Verträge zum Main-Carrier gehörte, war der Synergieeffekt einer B717-Flugzeugfamilie nicht mehr gegeben. Trotz der vielen Rückschläge gibt es auch Erfolgsgeschichten. Bei vereinzelt Airlines, die vorwiegend in Nischenmärkten mit hohen Flugfrequenzen und auf kurzen Strecken tätig sind, konnte sich die B717 als Moneymaker etablieren. «It's great little secret. For what we do here in Hawaii, there's no better aircraft built today or even on the drawing board.» Die lobenden Worte stammen vom ehemaligen CEO von Hawaiian Airlines, Mark Dunkerley. Nebst Hawaiian Airlines, die ihre B717 für lange Ferry-Flüge sogar mit Zusatztanks ausrüsten kann, gehören Delta Airlines und Qantaslink zu den grössten Betreibern der Boeing 717. ●



Zusatztanks in einer B717 der Hawaiian Airlines.



SwissALPA – Cross-check

Die «Rundschau» ist auch eine Publikation der SwissALPA. Jedes Mitglied der Pilotenverbände, die im schweizerischen Dachverband organisiert sind, soll erfahren können, was die unterschiedlichen Verbände im Augenblick beschäftigt. Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-check der Lage innerhalb der Schweiz.



info@aeropers.ch

Der Sommer 2018 ist streng und arbeitsintensiv, weil sich zu einem gesteigerten Flugprogramm, Kapazitätsengpässen beim Flughafen Zürich und bei den Fluglotsen noch eine Knappheit bei den Pilotenbeständen dazugesellt – dies vor allem auf der Kurzstrecke. Erstmals werden nun auch Direct-entry-Piloten auf der A320 sowie CSeries eingestellt.

Im Juli nahm die AEROPERS zudem an der zweimal jährlich stattfindenden Konferenz der European Cockpit Association (ECA) teil, zu der sich die jeweiligen Vertreter der Pilotenverbände zusammenfinden. Die Konferenz behandelte unter anderem folgende Themen: Eine neue Art des Wetleasings, bei dem die Crews aus Nicht-EU-Ländern mit einer Gendec «on duty» einreisen und während eines «verlängerten Layovers» Flüge für einen EU-Carrier durchführen. Laut ECA stellt dies einen Verstoß dar, da die Crews ein normales Arbeitsvisum besitzen müssten.

Zudem sind weiterhin die Verhandlungen mit Qatar, der Türkei und den Vereinigten Arabischen Emiraten in vollem Gange, um ein europaweites Luftabkommen auszuhandeln. Die drei Länder sind jedoch weiterhin daran interessiert, mit einzelnen EU-Staaten bilaterale Einzelverträge auszuhandeln, um strenge Vorgaben, vor allem im Bereich der Sozialstandards, zu umgehen. Ein weiterer Diskussionspunkt ist die aktuelle Thematik rund um Ryanair. Ein extremer Pilotenmangel führte in den letzten Wochen und Monaten zu einigen Streiktagen – etwas, das vor einigen Jahren noch undenkbar gewesen wäre.

Im Juni trafen wir uns zum ersten Mal mit unseren Lotsenkollegen, um das Aviatik Symposium 2019 zu besprechen, das nächsten April am Flughafen Zürich

durchgeführt wird. Die Vorträge und Diskussionen werden sich um die aktuelle Thematik «Just Culture» drehen.



aerocontrol@skyguide.ch

Am Ende ein Ergebnis

Nach langen, zähen und harzigen Verhandlungen konnten drei der vier Schweizer Flugverkehrsleiter-Verbände einen neuen GAV mit Skyguide abschliessen. Mit dem erzielten Verhandlungsergebnis konnten wir unseren Mitgliedern ein akzeptables Ergebnis mit minimalem Reallohnwachstum präsentieren. Gleichzeitig gemachte Zugeständnisse helfen Skyguide, sich in Zukunft besser den Marktbedingungen in einem schwierigen Umfeld anzupassen. Leider konnten im finalen Verhandlungsschritt nicht alle Sozialpartner einen Schritt aufeinander zugehen. Skycontrol, die als Verband mehrheitlich die Interessen der Flugverkehrsleiter in der ACC Genf, aber auch auf diversen Regionalflugplätzen vertritt, verkündete im Anschluss an die Abstimmung über den neuen GAV eine Streikandrohung für den 23. Juni 2018. Dieser konnte vorläufig abgewendet werden, und Skyguide und Skycontrol befinden sich wieder in Gesprächen. ●

SAFEDroneFlying – «Sicheres Drohnen Fliegen»

Interview mit Roger Strebel und Bernhard Drüner, die SAFEDroneFlying mit Unterstützung des Schweizerischen Modellflugverbands, des Aero-Clubs der Schweiz und des Schweizer Verbands Ziviler Drohnen gegründet haben. Die AEROPERS hat sich ihm im April als weiterer Vertragspartner angeschlossen.

Womit beschäftigt sich SAFEDroneFlying genau?

Ziel dieser Plattform ist es, möglichst viele Drohnenpiloten vor dem Einsatz ihrer Fluggeräte mit Informationen zu einem legalen und rücksichtsvollen Flugbetrieb zu versorgen. Drohnen-Piloten sind bislang gesetzlich zu keiner Ausbildung verpflichtet. Sie müssen also keinen Kenntnissnachweis über die bestehenden Regeln erbringen.

Bleibt das so?

Auf europäischer Ebene werden derzeit Standards erarbeitet, die einen Kenntnis- oder Ausbildungsnachweis zur Vorschrift machen. Diese Regeln werden voraussichtlich auch in der Schweiz gelten.

Wer steht hinter SAFEDroneFlying?

SAFEDroneFlying wurde zunächst mithilfe des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) und des Modellflugverbands SMV gestartet. Anschliessend kamen weitere Verbände dazu. Auch ihnen ist daran gelegen, dass möglichst viele Drohnenpiloten die bestehenden Gesetze kennen, sodass sie sich daran halten können. Zu den Unterstützern gehört auch die AEROPERS. Es ist nahe liegend, dass Linienpiloten Interesse am Erfolg unserer Arbeit haben. Aber auch Naturschutzorganisationen schätzen unseren Einsatz.

Was hat Sie dazu motiviert, SAFEDroneFlying mitzugründen?

Über diese Tätigkeit durfte ich interessante Partner kennenlernen. Ausserdem konnte ich meinen Einblick in die Drohnenbranche und die Sicherheitsorganisation des Luftverkehrs vertiefen. Und natürlich habe ich das gute Gefühl, einen Beitrag dazu geleistet zu haben, dass Drohnenflüge möglichst erfolgreich und sicher betrieben werden können.

An der Umsetzung der Informationsplattform sind neben meiner Person, Roger Strebel und Helmut Pyrochta beteiligt. Beide haben vielseitige Erfahrungen in der Fliegerei.

Ist es nicht Aufgabe des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, die Sicherheit bei Drohnenflügen sicherzustellen?



Die beiden Gründer Roger Strebel und Bernhard Drüner.

len? Wie ist Ihre Plattform in diesem Kontext zu verstehen?

Neben dem BAZL und dem Schweizerischen Verband Ziviler Drohnen (SVZD) ist unsere Plattform eine weitere Möglichkeit, sicherheitsrelevante Informationen zu beziehen. Ferner geht es nicht nur um Sicherheitsregeln, sondern beispielsweise auch um den Datenschutz und um Vorschriften für den Naturschutz, über die Drohnenpiloten Bescheid wissen müssen.

Auf Ihrer Homepage erscheinen auch Handelsunternehmen und Versicherungsanbieter – warum?

Tatsächlich verweisen viele Handelsunternehmen der Schweiz auf ihren Webseiten auf unsere Informationsplattform. Dadurch sind unsere Informationen dort präsent, wo sie Wirkung haben.

Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht, sich für Drohnen-Flugsicherheit einzusetzen?

Meine Erfahrungen waren unterschiedlich. Es gab viel Zuspruch. Vor allem von Organisationen, die mit den Folgen des Drohnenflugs leben müssen. Aber durchaus auch eine Relativierung des Grundsatzes «Safety first». Leider auch bei Unternehmen und Organisationen, von denen ich das nicht erwartet hätte. ●



SAFEDroneFlying

Text: Henry Lüscher

Kurzgeschichten ohne Langeweile



T.C. Boyle ist ein Akkordschreiber. Jedes Jahr veröffentlicht er ein Buch, entweder eine kompakte Story oder eine Sammlung von Kurzgeschichten. Unter dem Titel «Good Home (Stories)» sind 20 Geschichten vereint, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Boyle hat dazu oft Zeitungsnotizen als Ausgangslage benutzt, diese mit seiner überbordenden Phantasie angereichert und erweitert und zu

diesen Kurzgeschichten geformt.

Wir werden mit den Schicksalen von Leuten konfrontiert, die nicht immer auf der Sonnenseite des Lebens stehen oder diese im Laufe der Geschichte verlassen. Für Leute, die gerne ein Happy End erwarten, lässt Boyle oft den Schluss offen für eigene Schluss-Interpretationen. Einige Stories kommen in voller Fahrt an den «full stop», und man würde gerne noch einige Seiten weiterlesen und sich von den Gedanken Boyles tragen lassen.

Sieben Geschichten habe ich herausgepickt und entsprechende literarische Leckerbissen an Boyle'schen Sätzen *kursiv* dem Text beigefügt:

Ein sterbender Afghan-Rüde wird geklont und dieselbe Hundepflegerin eingestellt, die bereits das Original aufgezogen hat. Ein Journalist der «Weltwoche» (sic!) (*Seine Haare waren zu rotblonden Dreadlocks gewirbelt und an sein Kinn klammerte sich ein Bärtchen in derselben Farbe.*) bezirzt die Pflegerin, um an delikate Hintergrundinformationen für eine Story zu kommen. Oft sitzen sie am Pool (*Die Sonne liess Silbermünzen auf der Wasseroberfläche tanzen.*), wo die Geschichte für den Journalisten abrupt endet.

In Venezuela wird ein Junge zu einem erfolgreichen Baseballspieler und emigriert in die USA. Gangster wollen am Erfolg teilhaben und entführen seine Mutter. Die Polizei will pragmatisch vorgehen, der Sohn alle Forderungen erfüllen, und die Mutter geht auf ihre Art mit der Bande um, sprich: Stockholm-Syndrom. Der grosse Show-down im Dschungel ist eine Verschmelzung von Kampf im Stadion und Kampf um die Mutter. Der Sohn hat als Waffe gegen den Entführer nur einen Stein in der Hand: *Und so holte er aus und warf seinen Fastball, der laut der Radarmessung im Camden-Yard-Stadion hundertsiebenundfünfzig Stundenkilometer draufgehaut hatte, während fünf- undvierzigtausend Leute gestampft und geschrien und seinen Namen gerufen hatten – hoch innen, dachte er, hoch innen – und um die Sache nicht weiter zu komplizieren, sei hier nur gesagt, dass er sein Ziel nicht verfehlte.*

Eine Angeltour zur Insel Anacapa vor Santa Barbara wird für zwei Freunde alles andere als ein vergnüglicher Ausflug. Schuld daran sind eine verhedderte Angelschnur, Seekrankheit und das Schielen auf dieselbe

Frau, die für das Ausnehmen der Fische zuständig ist: *Anschliessend fuhr sie mit der Messerschneide über die Haut der Fische, um die Schuppen zu entfernen – ein regelrechter Wirbelsturm durchscheinender Scheiben, die plötzlich wie durch einen Taschenspielertrick zum Leben erwachten und in der Brise tanzten.*

Der Junge einer alleinerziehenden Mutter ist für den Grill zuständig. Er findet, Benzin als Starthilfe wäre ebenso brauchbar wie die dafür konzipierte, aber teure Flüssigkeit, die leider ausgegangen war. Arizonas Präriewind besorgt dann den Rest: *Und das Haus, das hoch oben im Canyon stand, umgeben von ausgebleichten Felsen, die aussahen wie die grossen Zehen von hundert begrabenen Riesen, war das Haus seiner Grossmutter.* Die Nachbarn, ein reiches japanisches Ehepaar, beobachten den Jungen neugierig und misstrauisch. Dabei müssen sie mitansehen, wie ein Vogel einen ihrer seltenen, teuren Fische aus dem Teich entführt: *Er hatte den marmorweissen Purachina Ogon so entschlossen zwischen die beiden Hälften seines langen Schnabels gepackt, als wäre dieser seltsame Vogel ein belebtes Paar Essstäbchen, Hashi mit Beinen und Flügeln.*

Weil er nach dem Tod seiner Frau einsam wurde, kauft sich ein alter Mann eine Python als Haustier. Als Futter holt er eine Ratte aus dem Fachgeschäft. Sie erregt sein Mitleid, als die Schlange ansetzt, sie zu verspeisen. *Als er zu Bett ging, begleitete ihn die Ratte, und wenn er in der Nacht erwachte, spürte er sie neben sich, ihren Lebensgeist, ihr Herz, ihre Wärme, und sie war kein Reptil, kein kaltes, undankbares Ding mit zuckender Zunge und toten Augen, sondern ein Wesen voller Leben.* Damit die Ratte nicht alleine bleiben muss, kauft er noch ein paar weitere Nager. Dass sie sich vermehren würden, ahnt er, aber er ist unfähig, etwas dagegen zu tun. Und an einem besonders kalten Tag stirbt die Schlange.

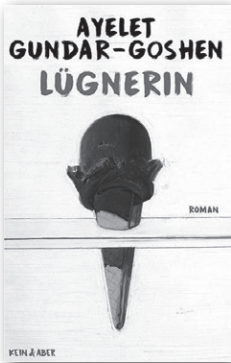
In einem abgelegenen Bergdorf *Hier oben vergeht die Zeit langsam, es ist, als würden die Stunden wie Zahnpasta aus dem flachen Ende der Tube gedrückt.* Will ein verheirateter Mann seiner kürzlich zur Witwe gewordenen Nachbarin sagen, dass er sie liebe. Weil er den Weg zu ihr übers vereiste Blechdach nimmt, wird ihm der ziemlich niedrige Friction Coefficient zum Verhängnis. Der sturzbedingte Beinbruch erweckt weder bei der Nachbarin noch bei seiner Frau den erhofften Mitleidseffekt.

Samstag kurz nach zwei, die Sonne eine heisse Kompresse auf ihren Schultern und dem Kopf, das Kreischen und Schreien der Kinder, die im flachen Wasser planschen, die übliche Symphonie. In ihrem Rücken das harte Tock des schweren Gummiballs, der so regelmässig wie ein Herzschlag von Schläger zu Schläger schiesst und gegen die Mauer prallt, bis einer der Männer sich verrechnet und der Ball im Schlepptau eines unterdrückten Fluches einen Herzstillstand erleidet. So beginnt die Familiensaga «Tod in Kitschawank», die nicht eben friedlich endet. Wenn auch alles ein Missverständnis war, alles bis auf den Tod.

T. C. Boyle: *Good Home*
Carl Hanser Verlag, München 2018
ISBN 978-3-446-25808-2

Text: Viktor Sturzenegger

Mauerblümchen



Es ist die Geschichte eines unsicheren, pubertierenden Mädchens, das sich plötzlich dem Rampenlicht der Öffentlichkeit ausgesetzt findet und dieses bald zu geniessen versteht: Weil sie unvermittelt ihre hübschere Schwester in den Schatten zu stellen vermag – weil man sich um sie kümmert – und weil ein Junge (auch pubertierend, auch nicht der grosse Held) sich für sie interessiert, sie sogar erpresst.

Und weil diese Erpressung eigentlich auch im Sinn des Mädchens ist, ist das sogar ganz okay.

Wie in allen Büchern dieser Autorin bin ich von der bestechenden Stimmigkeit ihrer Erzählweise fasziniert. Sie passt diese ideal den jeweiligen Protagonisten an, in dieser Geschichte der Gleichzeitigkeit von Leichtigkeit der Jugend und Erdschwere der Probleme in der Pubertät. Die Erzählung ist von ähnlich zwangsläufigen Entwicklungen geleitet wie Gundar-Goshens erste, die ich an dieser Stelle beschrieb: «Löwen wecken». Aber das Umfeld ist persönlicher geprägt. Die Hauptfiguren entbehren zwar nicht eines etwas klischierten Ansatzes, aber sie handeln durchaus nachvollziehbar, und die Zwangsläufigkeit entspringt keiner Künstlichkeit, sondern bleibt durch die ganze Handlung in ihrer Existenz unvermeidbar. Eine schöne Geschichte in jeder Hinsicht. Und sie ist sogar aktuell, könnte sie doch im Kontext von #metoo gelesen werden – muss sie aber nicht.

Ayelet Gundar-Goshen: Lügnerin
Kein&Aber Verlag, Zürich 2017
ISBN 978-3-0369-5766-1

Rollenspiele



Japanische Verhältnisse sind für Westler häufig etwas undurchsichtig. Milena Michiko Flašars Buch bringt in den inneren Monologen des Protagonisten erstaunlich tiefe Einblicke in ein Denken, das vom permanenten Anspruch geprägt ist, nicht aufzufallen in einer Gesellschaft, die ihre Normen gerne eingehalten weiss.

Er ist gerade in Rente gegangen. Seit Jahren lebt die Hauptfigur des Romans, deren wirklicher Name sich mir nicht erschlossen hat, mit seiner Frau im höchstgelegenen Haus auf einem Hügel der Gemeinde. Sie möchte allerdings schon lange weg und näher beim Zentrum wohnen – er weiss, dass er für dieses Haus, diese Aussicht mit allem, was dazu gehört, die ganze Zeit gearbeitet hat. Sie möchte auch hinaus aus dieser

Beziehung, die so ganz gut nicht mehr ist, was auch er empfindet, jedoch ohne Fluchtgedanken.

Auf dieser etwas amorphen Basis ist ein Übergang in die Rente keine ideale Veränderung. Die Einsamkeit der strukturlosen Zeit führt beim Jungrentner zu assoziativen Improvisationen, zum Beispiel dazu, dass er auf einem Friedhof den sterbenden Schwan gibt und dabei von einer jüngeren Frau beobachtet und angesprochen wird (ironischerweise hat seine Frau, wie er erst später erfahren wird, gerade begonnen, Ballettstunden zu nehmen). Aus dieser Begegnung ergibt sich allerdings die Mitarbeit bei einer Gruppe von Schauspielenden, die auch manchmal Familienmitglieder für besondere Anlässe mimen, die von den Auftraggebenden einzeln oder in Gruppen gemietet werden können. Sein erster Auftritt soll die Rolle eines Grossvaters für einen farbigen Jungen sein, dessen wirklicher Grossvater weder mit ihm noch mit seiner Tochter Kontakt haben will. Diese Einsätze bieten dem Protagonisten Gelegenheit, seine wachsende Unsicherheit im Leben zu überwinden, und wecken seine eingeschlafene Neugier.

Das Buch mit seinen witzigen Beobachtungen zum Pensionisten-Stand – zum Beispiel den ewigen Vorsätzen, ein Radio zu reparieren oder irgendwo Ordnung zu schaffen – und zum RHS (retired husband syndrome) bei den betroffenen Ehefrauen hat mich für sich eingenommen und bietet geistreiche Unterhaltung.

Milena Michiko Flašar: Herr Kato spielt Familie
Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2018
ISBN 978-3-8031-3292-5

Sommerferienlektüre?



Wenn es so richtig sommerlich heiss wie in diesen Tagen kurz vor dem Redaktionsschluss ist, ist mir eher nach leichterem Lektüre. Dafür bieten sich Krimis oder ganz allgemein Geschichten um schon bekannte Figuren an.

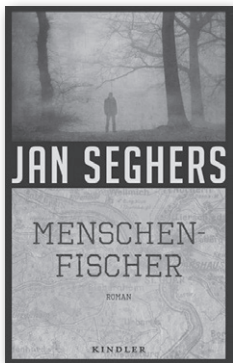
Mit Serien ist es allerdings so eine Sache. Meistens kommt bei mir einmal der Punkt, an dem das Gefühl der Wiederholung unausweichlich ist und die wachsende Langeweile aufkommt. Habe ich anfangs die Bücher um die zwei konkurrierenden Freundinnen Lenu und Lila mit Freude gelesen, ist es mir schon am Ende des dritten Buchs etwas zu lang geworden. Und mit dem vierten, das ich dennoch zu Ende gelesen habe, ist mir endgültig klar geworden, dass es für mich nun genug ist. Allzu vorhersehbar ist die Entwicklung der Hauptakteurinnen und -akteure geworden. Einblicke in das Neapel der zwei Freundinnen und ihre Beziehungen bringen leider keine Spannung mehr in die Handlung. Und was ich am meisten bedaure, ist der durchsichtige Ansatz, am Ende noch einen «cliffhanger» anzufügen, um einem möglichen fünften Buch den Weg zu ebnet.



Zufällig bin ich danach auf den zweiten Band der Reihe um die Bibliothek der vergessenen Bücher gestossen. Auch in dieser Serie steht er für mich buchstäblich im Schatten des ersten Bands aus Zafóns Feder («Der Schatten des Windes», den ich an dieser Stelle schon lobend erwähnt habe). Er zeigt mir Wiederholungstat und entspricht zwar dem Genre der «gothic novels», was ich aber leider auch

nicht (mehr) zu schätzen vermag. In dieser Geschichte geht es um einen Schriftsteller, der sein Talent unter dem Wert verkaufen muss und erst durch einen Pakt mit dem Teufel auf steinigem Weg zu einem gewissen Erfolg findet. Eine etwas zu faustdick aufgetragene Geschichte, und das Leben des Schriftstellers ist allzu vorhersehbar begleitet von schrecklichen Ereignissen.

Es gibt inzwischen noch zwei Bände aus dieser Serie, aber ich werde sie wohl nicht mehr lesen.



Allerdings gibt es auch erfreuliche «Fortsetzungen». Jan Seghers hat letztes Jahr einen neuen Fall für Robert Marthaler entwickelt. Wie immer nimmt er einen realen Mordfall auf und flicht ihn in eine spannend erzählte Geschichte ein. Darin findet die wechselhafte Beziehung zu seiner (ist es wirklich seine?) Tereza endlich Klärung. Auch der aus früheren Romanen bekannte

Freund, Gourmand und Pathologe Carlos Sabato, Rudi Ferrer, ein nach Südfrankreich geflüchteter Kollege, der immer noch nach dem Täter des im Jahr 1998 ermordeten Tobias Brüning forscht, und eine exzentrische Kommissarin aus Wiesbaden mit Roma-Wurzeln bringen Leben in die Handlung. Wie immer ist es möglich, diesen Roman auch als Solitär zu lesen; mir bringt es mehr im Licht der bisherigen Geschichten.

Und Jan Seghers, der eigentlich Matthias Altenburg heisst, ist ein stilsicherer Schriftsteller mit einem feinen Gespür für die Sprache, die ja zwangsweise unser Denken bestimmt. Das Zitat aus einem Interview mit ihm macht ihn für mich zum deutschen Denker der Gegenwart, er sagt:

«Ich bin – um mit Franz-Josef Degenhardt (das Lied «Spiel nicht mit den Schmuttelkindern» ist vielleicht älteren Semestern noch ein Begriff) zu sprechen – zu den herrschenden Verhältnissen in einem Masse dissident, dass jede politische Äusserung von mir wie die eines Ausserirdischen klingen würde.»

Elena Ferrante: Die Geschichte des verlorenen Kindes
Suhrkamp Verlag, Berlin 2018
ISBN 978-3-518-42576-3

Carlos Ruiz Zafón: Das Spiel des Engels
Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt a.M. 2008
ISBN 978-3-596-18644-0

Jan Seghers: Menschenfischer
Kindler, Berlin 2017
ISBN 978-3-463-40670-1

SIE SIND DER BESTE BEWEIS, DASS INSERATE GELESEN WERDEN!



Hier könnte Ihr Inserat stehen,
und Sie haben soeben bewiesen,
dass es auch gelesen wird!

Weitere Informationen gibt es unter:
<http://aeropers.ch> oder rundschau@aeropers.ch

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Bruno Stutz 1.8.1954 – 24.3.2018
Flight-Engineer DC10, pensioniert am 31.10.1988

Reto Frey 26.5.1931 – 5.6.2018
Captain DC10, pensioniert am 31.5.1989

Willy Frei 18.1.1932 – 19.6.2018
Captain DC10, pensioniert am 31.1.1990

Rudolf Johner 1.7.1956 – 4.8.2018
Captain A330/340, pensioniert am 31.7.2015

Peter Metz 3.3.1955 – 4.8.2018
Captain A330/340, pensioniert am 31.7.2017

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
24. - 28.9.2018	20./21.9.2018 Vorstands- und Spezialisten- seminar	25.9.2018	25.9.2018
22. - 26.10.2018		30.10.2018	30.10.2018
26. - 30.11.2018		27.11.2018	27.11.2018

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

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

Shooter's Corner

Menschen fotografieren (Teil 3): Beleuchtung und Blitz

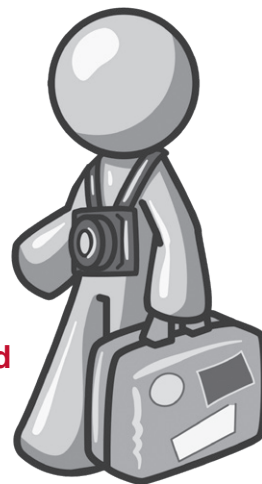
Da Personen häufig fotografierte Motive sind, möchte ich eine dritte und vorläufig letzte Folge der Porträtfotografie widmen. Klar, jeder möchte seine Liebsten im besten Licht fotografieren. Ich stelle jedoch fest, dass die wenigsten wissen, worauf sie dabei achten müssen, und entsprechend enttäuschende Resultate hervorbringen. Folgende Tipps sollen etwas Licht ins Dunkel bringen.

Text: Dominique Wirz

Weiches Licht an einem bewölkten Tag oder ein Standort im Schatten eines Hauses sind ideal, um Menschen zu porträtieren. Die Gesichtszüge werden dadurch sehr natürlich und ohne störende Schatten dargestellt. Direktes Sonnenlicht hingegen blendet die fotografierte Person oft und führt zu unruhigen, schweren Schatten, die ausserdem die Verständlichkeit des Bildes herabsetzen. Durch Aufhellung von schweren Schatten mit einem sanften Aufhellblitz (siehe unten) oder einem Aufheller in Form eines weissen Kartons, Tuchs oder Reflektors lassen sich unschöne Schatten teilweise beseitigen. Doch Vorsicht: vermeiden Sie ein Zuviel an Kontrastreduktion, die zu einer flachen und langweiligen Bildwirkung führen könnte.

Mit Gegenlicht zu spannenden Porträts

Besonders spannend ist eine Porträtaufnahme im Gegenlicht. Das Gesicht bleibt dabei relativ dunkel, während sich um das Motiv ein heller Lichtkranz bildet. Dieser hohe Kontrast zwischen Motiv und Hintergrund macht genau den besonderen Reiz des Gegenlichts aus. In den Haaren, an der Schulter- und Armpartie scheint das Licht die Person regelrecht zu umarmen. Je nach Härte und Helligkeit der Lichtquelle fallen einzelne Lichtstrahlen nach vorne oder lassen ein Modell teilweise mit dem Hintergrund verschwimmen. Das Bild bekommt dadurch eine leuchtende, dynamische bis hin zu einer leichten, fast schwebenden Wirkung. Darüber hinaus entstehen keine störenden Schatten im Gesicht. Damit bietet sich eine Gegenlichtführung besonders bei Outdoor-Porträts im direkten Gegenlicht an. Die Person wird nicht von der Sonne geblendet und der Gesichtsausdruck ist entsprechend entspannt. Allerdings sind bei Gegenlicht eventuell hohe Kontraste zu bewältigen. Im Extremfall frisst bei einem korrekt belichteten Gesicht der Hintergrund aus (das heisst, er wird sehr hell bis weiss), was nicht unbedingt schlecht sein muss. Fotografen setzen das bewusst als Stilmittel ein, um den Hintergrund zu vereinfachen. Durch einen engen Bildausschnitt, der vielleicht noch einen leichten Lichtschein in den Haaren einfängt, können Sie zudem die überstrahlten Bildflächen beschneiden. Manchmal gelingt es auch, einen dunklen Hintergrund eines Gebäudeschattens oder Ähnliches einzubeziehen, zum Beispiel, wenn die Sonne leicht erhöht hinter dem Motiv steht. Perfekt, um den Lichtsaum in den Haaren leuchten zu lassen. Kontraste können Sie auch am Computer reduzieren.



Dabei werden Sie bei Fotos im Rohformat einen wesentlich grösseren Spielraum haben.

Aufhellen

Harte Schlagschatten bei Sonnenschein oder oben genannte Gegenlichtsituationen lassen sich auch sehr effizient mit einem Falt-Reflektor oder einem Blitz mildern. Deshalb habe ich auf Reisen meist einen externen Blitz dabei. Da dieser wesentlich stärker ist als der eingebaute kleine Blitz, kommt er auch gegen die Sonne an. Beim Einsatz von Blitzgeräten achte ich jedoch sehr darauf, die Lichtstimmung der Situation nicht zu zerstören. Das heisst, ich stelle die Belichtung so ein, dass das Umgebungslicht etwa eine Blende zu dunkel ist. Den Blitz regle ich dann ebenfalls leicht herunter (zum Beispiel minus 2/3), um ihn nicht zu dominant werden zu lassen. Dabei passe ich die Lichtfarbe des Blitzes mit aufgesetzten Farbfiltern häufig dem Umgebungslicht an. Bei Glühlampenlicht oder am Lagerfeuer zum Beispiel mittels der gelb-orangen Folie. Der Effekt ist dann gelungen, wenn der Blitz auf dem Bild fast nicht bemerkt wird.

Menschenfotos bei wenig Licht

Es gibt häufig Situationen, bei denen das Umgebungslicht kaum mehr für ein scharfes Foto ausreicht. Wir haben nun die Möglichkeit, die ISO-Zahl der Kamera zu erhöhen, allerdings wird dabei je nach Grösse des Kamera-Sensors schnell ein Bildrauschen sichtbar. Trotzdem sind solche Fotos meist stimmungsvoller, als wenn wir einen Blitz als Hauptlichtquelle einsetzen würden (Stichwort «absaufender Hintergrund»). Bei knappem Licht können wir ausserdem ein Weitwinkelobjektiv einsetzen, um die Bewegungsunschärfe und die Verwacklungsgefahr zu verringern. Letztere lässt sich natürlich auch mit einem Anti-Schüttel-Mechanismus oder einem Stativ reduzieren.

Blitz als Hauptlicht

Ist der Blitz die alleinige Lichtquelle, kommt man um externe Blitzgeräte nicht mehr herum. Bei ihnen kann der Kopf meist geschwenkt werden, um indirekt beispielsweise über die helle Decke oder eine Wand zu blitzen. Dies wirkt meist viel natürlicher als das herkömmliche frontale Anblitzen. Ausserdem werden so rote Augen, unschöne Schlagschatten an Wänden und aufleuchtende Reflexe auf Brillen und Fenstern vermieden. Und was die wenigsten Anwender wissen: Die meisten Kameras können mit dem internen Blitz sogar einen entfesselten – also von der Kamera abgenommenen – exter-

nen Blitz kabellos auslösen. Dann haben wir schon zwei Lichtquellen, nämlich den eingebauten Blitz der Kamera und den entfesselten Blitz, den man irgendwo hinlegen oder auf ein Stativ schrauben kann. Die Stärke der einzelnen Blitze lässt sich an der Kamera regeln. Ich lasse meist den seitlichen Blitz als Hauptlicht ohne Korrektur, während ich den Kamerablitz etwa mit minus zwei Blenden hinunterregle, sodass er immerhin noch die Schatten des seitlichen Lichtes aufzuhellen vermag.

Der gezielte Einsatz von Blitzgeräten ist nicht so einfach und erfordert etwas Übung. Experimentieren Sie!

Je nachdem kann auch ein Blitzkurs (siehe Link unten) sinnvoll sein. Falls Sie noch kein externes Blitzgerät haben, kann ich Ihnen ein solches nur empfehlen. Richtig eingesetzt sind Blitzgeräte nämlich ein unverzichtbares Hilfsmittel. Sie erweitern unseren fotografischen Spielraum wesentlich und unterstützen uns im Bestreben, unsere fotografierten Personen im besten Licht zu zeigen.

*Aktuelle Fotokurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch.
Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog.*



1 Das harsche Seitenlicht wurde hier mit einem dezenten Aufhellblitz abgemildert. Ladakh, Indien. 27 mm, 1/250 Sek., f 13, ISO 200, Blitz -1/3 LW.

2 Ein Feuer reicht bei hoher ISO-Zahl aus, um eine Gruppe stimmungsvoll zu beleuchten. Stativ und etwas Stillhalten sind allerdings unabdingbar. Sequoia, USA. 16 mm Fisheye, 1/10 Sek., f 5, ISO 4000.

3 Ein Blitz erweitert die Möglichkeiten auf Reisen enorm. Er vermag das Hauptlicht vom Tor des Tempels so aufzuhellen, dass die Stimmung erhalten bleibt. Java, Indonesien. 25 mm, 1/4 Sek., f 5.6, ISO 6400, Blitz.

4 Ein Blitz ergänzt hier das Hauptlicht des Saté-Stands und reduziert so den Kontrast, ohne dass die Stimmung verloren geht. Sumatra, Indonesien. 27 mm, 1/40 Sek., f 5.6, ISO 1100, Blitz -1 LW.

5 Das Porträt wird im Studio mit drei externen Blitzen ausgeleuchtet: Hauptlicht von rechts, Streiflicht von links hinten und ein Haarlicht von oben. Winterthur, Schweiz. 70 mm, 1/250 Sek., f 4.5, ISO 200, 3 Blitze.



Neues Produkt mit noch besseren Leistungen

Exklusives Rechtsschutzangebot für Mitglieder der SwissALPA

Die Zeiten ändern sich – wir ändern uns mit Ihnen. Bleiben auch Sie am Puls der Zeit und erweitern Sie Ihren Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz privaLex® mit dem Multi Risk Rechtsschutz durch interessante Zusatzrisiken wie Cyber Risk, Inkasso-Rechtsschutz, Bauherren-Rechtsschutz, Schulrecht, Todesfall-Rechtsschutz, Kindes- und Erwachsenenschutzrecht. Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen.

Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:

- Anwaltshonorare
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Reisekosten an Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

Anmeldung Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz privaLex®

<input type="checkbox"/> Mieter Einzel	CHF 173.30 statt 346.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 155.40/Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer Einzel, 1 LS*	CHF 196.90 statt 393.80/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 179.00/Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer Einzel, mehrere LS*	CHF 229.40 statt 458.90/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 211.60/Jahr
<input type="checkbox"/> Mieter Familie	CHF 206.90 statt 413.70/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 184.50/Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer Familie, 1 LS*	CHF 230.50 statt 461.00/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 208.10/Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer Familie, mehrere LS*	CHF 263.00 statt 526.10/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 240.70/Jahr

Ihre Vorteile

- ✓ **Günstige Prämien:**
– 50% Spezialrabatt
- ✓ **Geldleistungen bis CHF 600 000.–**
pro Schadenfall
- ✓ **Weltweite Deckung**

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

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

Gültig ab	(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)	Mitgliedschafts-Nr.
Name/Vorname		Geburtsdatum
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	
Telefon/Mobil	E-Mail	

Ich bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Global-Rechtsschutz und die Zusatzbedingungen (ZB) auf www.cap.ch oder www.swissalpa.net gelesen.

Ort/Datum	Unterschrift
------------------	---------------------

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Postfach, 8010 Zürich, Kontakt: Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Global-Rechtsschutz, Ausgabe 06.2016, sowie die Zusatzbedingungen (ZB) Rechtsschutz für Eigentümer von selbst bewohnten Liegenschaften (Ausgabe 02.2014) sowie für den Multi Risk Rechtsschutz (Ausgabe 01.2017). Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wird ausschliesslich über die Berufs-Rechtsschutzdeckung der bei der CAP versicherten Pilotenvereinigung gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten der im Dossier abgelegten Daten.

The President's Voice

Nachdem der neue Vorstand seine Arbeit im Juli aufgenommen hat, war schnell klar, dass uns auch in dieser Amtsperiode die Arbeit und die Themen nicht ausgehen würden. Diese Erfahrung hat wohl bisher jeder Vorstand gemacht. Aber auch jeder einzelne Pilot in unserer Branche hat über die Jahre festgestellt, dass die Arbeit insgesamt immer anstrengender wurde. Die gute Nachricht für uns Piloten ist, dass sich der Markt derzeit zu einem Arbeitnehmermarkt entwickelt. Gut ausgebildete und qualifizierte Piloten werden zur Mangelware. Seit langer Zeit gab es nicht mehr so viele Stellenausschreibungen für Verkehrsflugzeugführer in Europa. Die Fluggesellschaften buhlen um Personal und sind auf einmal bereit, dafür in die Tasche zu greifen. Der Grund ist naheliegend: Ein mangelndes Angebot auf eine grosse Nachfrage ist seit jeher der grösste Preistreiber. Die kommerziellen Abteilungen der Fluggesellschaften, deren Flugzeuge wir tagtäglich sicher bewegen, können ein Lied davon singen. Besonders zwischen den etablierten Main-Carriern und den Low-Cost-Airlines läuft der Preiskampf seit Jahren. Allen voran Ryanair, Norwegian und Easyjet drücken die Preise. Kartellbehörden in ganz Europa wachen darüber, dass der Markt und der Konkurrenzkampf nicht durch Übermächte und Absprachen zum Stillstand kommen. Doch wie ist das bei uns Piloten? Können wir von dem aktuell vorherrschenden Arbeitnehmermarkt profitieren?

Ob uns der Pilotenmangel auf dem Arbeitsmarkt bei der Entwicklung unserer Bedingungen hilfreich ist, wird sich auch anhand unseres Personalbestandes zeigen. Derzeit lässt sich an den Beispielen von Ryanair und Laudamotion gut verfolgen, was passiert, wenn Flugzeuge aufgrund von Personalmangel nicht wie geplant abheben können. Die firmenseitige Bereitschaft zu Gehaltserhöhungen, die Anerkennung von Personalvertretungen und die Ankündigung von längst überfälligen Festanstellungen sind bisher die Erfolge. Nun sind die Effekte des Arbeitnehmermarktes zum Beispiel bei Ryanair viel ausgeprägter als bei uns. Viele Ryanair-Piloten verliessen das Unternehmen in Richtung Norwegian. Wir leben hingegen in einem überaus statischen System, in dem es so gut wie keine von aussen beeinflusste Bewegung gibt. Das liegt aber weniger am Standort Schweiz als viel mehr am Senioritätsprinzip. Die Senioritätsliste ist seit jeher das ultimative Mittel für jegliche Ver- und Zuteilungsmechanismen in der Luftfahrt. Sie nimmt Einfluss auf die Dienstplangestaltung, die Ferienvergabe und vor allem auf die Laufbahn der Piloten. Das stimmt das Management zum Teil missmutig. Oft haben wir in der Vergangenheit schon den Vergleich mit dem Beamtentum gehört. Die Kehrseite des Senioritätsprin-

zips wird in der aktuellen Marktlage ganz deutlich. Es bindet uns alle fast untrennbar an unsere Firmen. Ein Wechsel in eine andere Firma geht in unserer Branche fast immer mit untragbaren Verlusten einher. Müssen wir womöglich das Senioritätsprinzip in Frage stellen? Von dieser zum Teil systembedingten Firmentreue profitiert das Management im Moment unmittelbar. Das Senioritätsprinzip begrenzt eine mögliche Fluktuation, was dem planmässigen Flugbetrieb die Stabilität erhält. Anders als zum Beispiel bei Ryanair kommt unser Flugplan seltener aufgrund abwandernder Belegschaft ins Wanken. Und das, obwohl die derzeitige Marktlage eventuell eine grössere Fluktuation erwarten lassen würde. Es ist daher im aktuellen System mit all seinen Vor- und Nachteilen schwierig für uns, unseren wirklichen Marktwert zu bestimmen. Es sei denn, alle Firmen würden eines Tages auf das Senioritätsprinzip verzichten.

Das Prinzip der Seniorität wird von Firmen oft als Last beschrieben. Dass die fliegende Belegschaft sich je länger, desto mehr an die eigene Firma bindet und so letztendliche auch wirtschaftliche Stabilität bringt, ist ein Punkt, der oft nur nebenbei erwähnt wird.

Lediglich beim Besetzen offener Stellen, seien es ab initio First Officer, Ready- oder Direct-Entries, zeigt sich, ob das Gesamtpaket stimmt. Bleiben die Klassen leer, sind entweder die Hürden zu hoch oder der Job hat zu viel an Attraktivität eingebüsst. Wie hoch und wie variabel die Hürden des Selektionsprozesses für den Einstieg in den Pilotenberuf sind, ist wohl eines der am besten gehüteten Geheimnisse der Aviatik. Wobei eins wohl sicher sein dürfte: Das Absenken der Anforderungen kann und darf keine Option für Personalengpässe im Cockpit sein. Sei es nun das Credo «safety first» oder «mission is the focus and safety is an attitude», wir Piloten beeinflussen massgeblich die sichere und erfolgreiche Durchführung der täglichen Operation. Wie viele Abstriche in der Auswahl würde das System vertragen? Durch ein ausgeklügeltes System von Auswahl, Training, Technik, professioneller Einstellung und Fähigkeiten wird die Linienfliegerei zu einem der sichersten Verkehrsmittel gemacht. Und wir Piloten tragen täglich einen erheblichen Beitrag zu einem sicheren und erfolgreichen Betrieb bei. Der Erfolg widerspiegelt sich momentan in den Bilanzzahlen. Sie können sich sehen lassen und bewegen Investoren sowie Konzernlenker dazu, mehr zu investieren. So fliesst das Geld in neue Lounges, Flugzeuge und Produkte. Das geschieht für nachhaltiges Wachstum, langfristige Erfolge und vor allem, weil es der Markt fordert. Die Investition in die Belegschaft findet man meist erst weiter unten auf der Agenda. Das mutet im Grunde fast grotesk an, befinden wir uns doch in einem «people business». Die Motivation der Belegschaft im Dienstleistungsumfeld ist wohl unstrittig

einer der Grundpfeiler des Erfolges. Insbesondere in Wachstumsphasen muss daher genauso in das Personal investiert werden wie in den Erhalt und Aufbau der Infrastruktur.

Den wirklichen Marktwert in unserem senioritätsstabilen Umfeld zu eruieren ist für den Vorstand oft nicht leicht. Auch wenn es viel Arbeit ist, bin ich überzeugt, dass die Piloten mit vereinten Kräften jeweils das Optimum an Investitionsbereitschaft erwirken können. Namentlich für die Entwicklung attraktiver Anstellungsmodelle und -bedingungen. Die sind notwendig, um den Pilotenberuf attraktiv und sozialverträglich zu gestalten. Aber auch um den Bestand und den Nachwuchs zu sichern und so weiteres Wachstum zu ermöglichen.

In diesem Sinne baue ich auch weiter auf Eure Unterstützung und Euer Engagement.

Besten Gruss, Kilian Kraus, Präsident ●

Editorial

Das erste halbe Jahr war für die SWISS und auch für uns Piloten sehr anspruchsvoll. Ständige Verspätungen, auf die wir kaum Einfluss hatten, haben uns das Leben schwer gemacht. Auch die Bestandessituation ist nach wie vor ein grosses Thema. Die Einsätze sind besonders auf der Kurzstrecke sehr dicht und daher anstrengend. Erholung werden wohl erst die Wintermonate bringen. Doch diese Entspannung wird wohl nur von kurzer Dauer sein. Denn die SWISS ist weiterhin auf einem Wachstumskurs, und daher wird die Situation wohl weiterhin angespannt bleiben.

In den nächsten Monaten werden noch einige Flugzeuge der C Series zu uns stossen. Aber auch die zwei zusätzlichen B777 werden weitere Piloten benötigen. Mit der knappen Personaldecke und der versiegenden Quelle an Nachwuchs könnten uns in absehbarer Zeit auch in den Wintermonaten heisse Tage bevorstehen. Aber nicht nur die SWISS hat mit Personalmangel zu kämpfen. In Nordamerika und Asien sind Piloten bereits Mangelware. Und der Bedarf wird weiter steigen. Dominik Haug zitiert in seinem Bericht über den Pilotenmangel eine Boeing-Studie, die über die nächsten 20 Jahre mit einem Bedarf von 558 000 Piloten rechnet. Um im schrumpfenden Bewerberpool die besten Kandidaten anlocken zu können, müssen die Arbeitsbedingungen attraktiver werden. Das gilt es auch bei den GAV-Verhandlungen der Edelweiss Air im Auge zu behalten. Es liegt auf der Hand, dass Investitionen in das Pilotenkorps für das langfristige Überleben einer Airline unumgänglich sind.

Trotz der Sorgen sieht die Bilanz der SWISS für das erste Halbjahr sehr gut aus. Das operative Ergebnis für das zweite Quartal liegt 38 Prozent über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahresquartals. Auch in Genf scheint sich die Situation deutlich verbessert zu haben. Die schwarze Null scheint in greifbare Nähe gerückt zu sein. «Ich bin diesbezüglich sehr optimistisch. Sollte nichts Grösseres dazwischenkommen, werden wir dieses Ziel wohl übertreffen», sagte Lorenzo Stoll in einem Interview mit Roman Boller. Man spielt in Genf sogar mit dem Gedanken einer zweiten Langstreckenverbindung. Eine weitere Langstreckenverbindung steht womöglich auch bald in Zürich an. In einem «NZZ»-Bericht liebäugelte CEO Thomas Klühr mit der Destination Seoul, aber auch eine weitere Verbindung in die USA bleibt im Rennen.

Ein grosses Streckennetz soll aber nicht nur ökonomisch, sondern auch möglichst ökologisch betrieben werden. Das Bewusstsein für unsere Ökobilanz nimmt zusehends einen hohen Stellenwert ein. Damit obliegt es auch den Air-

lines, sorgsam mit unserem Planeten umzugehen. Eine Option, wie sich der Ausstoss an CO₂ verkleinern liesse, wären die Biotreibstoffe. Marcel Bazlen hat sich detailliert mit den Vor- und Nachteilen der Biokraftstoffe auseinandergesetzt und ortet ein grosses Potenzial für die Zukunft.

Nicht nur bei uns, auch bei den Kollegen vom Zoll ist Arbeit spannend und in den Sommermonaten speziell abwechslungsreich. Nebst Passagieren ohne gültige Dokumente finden sie auch allerlei Waren, die im Gepäck nichts zu suchen haben. Selbst ausgestopfte Bären finden als Schmuggelware ihren Weg in den Frachtraum. Patrick Herr hat für diese Ausgabe einen genaueren Blick auf die Schattenseiten der Frachtbeförderung geworfen.

Wie Jürg Ledermann bereits im letzten Editorial angekündigt hat, übernehme ich nach und nach seine Aufgaben. Nach fünf Jahren als Redaktor bei der «Rundschau» freue ich mich darauf, mehr Verantwortung zu übernehmen. Glücklicherweise müssen wir aber noch nicht ganz auf Jürg verzichten. Der sanfte Übergang stellt sicher, dass Ihr die «Rundschau» auch in Zukunft mit genauso viel Freude lesen könnt.

In diesem Sinne wünsche ich Euch viel Spass mit dieser Ausgabe!
Janos Fazekas •

Piloten – von Massen- zur Mangelware

Es scheint, als ob es auf der Welt nur zwei Zustände gäbe: Entweder herrscht Pilotenmangel oder Pilotenüberschuss. In den nächsten Jahren wird ein Pilotenmangel erwartet. Dies betrifft nicht nur Europa, sondern lässt sich weltweit beobachten.

Text: Dominik Haug

Der Wirtschaftswissenschaftler Adam Smith hat schon im 18. Jahrhundert über das Marktgleichgewicht gesprochen. Nach diesem regelt der Markt eigenständig Angebot und Nachfrage über den Preis. Sehr vereinfacht dargestellt steigt der Preis, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt. Umgekehrt sinkt der Preis, wenn das Angebot die Nachfrage übersteigt. Das lässt sich vom Warenmarkt auch auf den Arbeitsmarkt übertragen. Gibt es zu viele Bewerber für zu wenige Stellen, so verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen. Im umgekehrten Fall steigen die Arbeitsbedingungen und Löhne, wenn es wenige geeignete Bewerber für viele offene Stellen gibt.

Überträgt man dieses Modell nun auf den Bedarf an Piloten, ergeben sich ein paar Besonderheiten. Denn die meisten Fluggesellschaften haben spezifische Anforderungen an ihre Bewerber. Neben den gesetzlichen Anforderungen, die nur die Lizenz und das medizinische Tauglichkeitszeugnis beinhalten, sind das oft auch eine Mindestanzahl an Flugstunden und bestimmte Persönlichkeitsmerkmale. Dadurch ergibt sich für jede Fluggesellschaft eine individuelle Menge an geeigneten Bewerbern. Wie viele Bewerber ein Unternehmen anlocken kann, hängt unter anderem mit den Anforderungen des Unternehmens zusammen. Sehr vereinfacht gesagt, sind die Bewerberzahlen umso höher, je niedriger die Anforderungen sind. Denn neben den Ausbildungsstätten der Airlines gibt es eine Vielzahl an Flugschulen, die Linienpiloten ausbilden. Diese Piloten genügen den gesetzlichen Vorschriften, entsprechen aber nicht zwingend den spezifischen Anforderungen aller Airlines. Senkt nun eine Airline ihre Anforderungen, beispielsweise in Bezug auf die benötigten Flugstunden, erweitert sie ihren Bewerberkreis. Gleichzeitig kann sie weniger Lohn und schlechtere Arbeitsbedingungen anbieten. Denn die Abgänger von unabhängigen Flugschulen haben einen beträchtlichen finanziellen Aufwand für ihre Ausbildung getätigt. Meist müssen sie private Kredite für die sehr teure Ausbildung aufnehmen. Sie sind daher stark auf einen Job angewiesen. Einerseits, um die finanzielle Lücke zu stopfen, andererseits, um Flugerfahrung zu sammeln. Denn mit mehr Flugstunden haben sie

Aussicht auf eine besser bezahlte Anstellung bei einer anderen Airline. Erst wenn es nicht mehr genügend Bewerber für die offenen Cockpitstellen gibt, müssen die Fluggesellschaften ihre Arbeitsbedingungen anpassen. So können sie die wenigen Bewerber für sich gewinnen und müssen sie nicht der Konkurrenz überlassen. Lediglich Flugschüler in Nachwuchsprogrammen von Fluggesellschaften sind hier ausgenommen. Durch eine Selektion vor der Ausbildung stellen die Airlines sicher, dass die Kandidaten den Anforderungen entsprechen. Weil diese hoch sind, sind auch die Arbeitsbedingungen entsprechend gut. Denn nur so lassen sich geeignete Kandidaten anlocken. Das finanzielle Risiko für die Kandidaten ist meist auch sehr gering, weil sie mittels Vorverträgen an die entsprechende Fluggesellschaft gebunden sind.

Die Situation bei der Lufthansa und der SWISS

Viele Jahre lang bildete die Lufthansa ihre Nachwuchspiloten an ihrer eigenen Flugschule aus. Diese Ausbildung wurde von der Lufthansa vorfinanziert und stellte so für den Nachwuchs kein finanzielles Risiko dar. Über ungefähr die letzten zehn Jahre baute die Lufthansa eine sehr grosse Warteliste an fertig ausgebildeten Piloten auf. Diese sollten nicht mehr bei der Lufthansa selbst, sondern bei der neuen, sehr stark wachsenden Low-Cost-Tochter Eurowings angestellt werden. Für die jungen Piloten bedeutete dies eine erhebliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Ausserdem entschied die Lufthansa vor wenigen Jahren, die Vorfinanzierung der Ausbildung auszusetzen. Flugschüler müssen sich nun die ungefähr 80 000 Euro für die Ausbildung selbst beschaffen oder sich um Unterstützung bewerben. Die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Karriereaussichten zusammen mit dem finanziellen Risiko liessen die Bewerberzahlen massiv sinken. Mittlerweile sucht die Lufthansa mithilfe kostenintensiver Werbekampagnen nach Nachwuchs, um in Zukunft nicht zu wenige Piloten zu haben.

Bei der SWISS ist die Situation recht ähnlich. Auch hier hat man eine Warteliste an fertig ausgebildeten Piloten, die in der Spitzenzeit bis zu 100 Personen umfasste. Die ausgebildeten Piloten mussten nach Abschluss der Ausbildung bis zu 15 Monate auf eine Anstellung bei der SWISS warten. Mittlerweile wird diese Warteliste stetig abgebaut. Aufgrund des Flottenwachstums um temporär fünf A319, wovon langfristig drei A319 bleiben, und zwei Boeing 777 wird die Warteliste Anfang 2019 komplett leer sein. Die SWISS sucht mittlerweile schon Piloten auf dem freien Markt. Denn die angeschlossene Flugschule kann nicht mehr genügend Nachwuchs ausbilden, um den Personalbedarf zu decken.

Die Situation in Nordamerika

«CNN» berichtete Mitte Juli, dass in den USA Piloten bereits jetzt schon knapp sind. Insbesondere ist der regionale Flugverkehr betroffen. Nach Aussagen der Federal Aviation Administration (FAA) betrug die Zahl der Piloten im Jahr 1987 ungefähr 830 000. Seither ist die Zahl um knapp 30 Prozent gesunken. Das hat seinen Ursprung in technischen Weiterentwicklungen, längeren Arbeitszeiten und kürzeren Ruhezeiten. Somit lässt sich die gleich hohe Produktion mit weniger Piloten abdecken.

Allerdings erwartet die IATA in den nächsten 20 Jahren eine Verdopplung des Flugverkehrs. Nach einem Bericht von Boeing werden 42 Prozent der Piloten in den USA in den nächsten zehn Jahren ihr Pensionsalter erreichen. Im selben Bericht errechnet Boeing einen Bedarf von über 100 000 zusätzlichen Piloten in Nordamerika und Australien. Während man dringend Nachwuchs benötigt, beschloss der US-Kongress im Jahr 2009, dass ein Pilot mindestens 1500 Flugstunden vorweisen muss, um in einer Fluggesellschaft tätig sein zu dürfen. Diese Hürde zwingt viele Nachwuchspiloten dazu, über mehrere Jahre für ein geringes Gehalt als Fluglehrer tätig zu sein. Insgesamt sind auch in Nordamerika die Karriereaussichten nicht mehr vergleichbar mit denen, die man noch vor 20 bis 30 Jahren erwarten konnte.

Der Kongress entschied ausserdem im Jahr 2010, die Anzahl von Fatigue-Fällen um fünf bis acht Prozent zu senken. Durch diese Entscheidung wurden nochmals mehr Piloten für die gleiche Anzahl Flüge benötigt.

Die grosse Nachfrage und das gleichzeitig begrenzte Angebot machen sich bei den Arbeitsbedingungen bereits bemerkbar. Gerade Regionalgesellschaften haben ihre Gehaltstabellen nach oben angepasst. Allerdings fehlen den Fluggesellschaften in Nordamerika immer noch eigene Nachwuchsprogramme, wie man sie teilweise in Europa kennt. Auch die Einwanderungspolitik der USA und die geringen Möglichkeiten, eine Arbeitserlaubnis zu erlangen, erschweren die Suche nach geeigneten Piloten aus dem Ausland. Man muss in der Regel schon eine Arbeitserlaubnis für Nordamerika besitzen, um sich bewerben zu dürfen. Diese erlangt man jedoch nur, wenn man einen Arbeitsvertrag hat. Und welcher Pilot wandert schon aus, um dort einer anderen Tätigkeit nachzugehen, um sich anschliessend wieder als Pilot bewerben zu dürfen?

Die Situation im asiatischen Raum

Laut dem Bericht von Boeing werden von den 558 000 zusätzlichen Piloten über 40 Prozent auf Asien entfallen. Insbesondere chinesische Flugge-

sellschaften bieten erfahrenen Piloten sehr hohe Gehälter an. Captains werden mit Löhnen bis über 300 000 US-Dollar angelockt – steuerfrei. Gerade in China, wo das Durchschnittseinkommen sehr gering ist, sind solche Summen aussergewöhnlich hoch. Auch im Vergleich mit anderen Führungspositionen ist die Arbeit noch immer sehr gut bezahlt.

SriLankan Airlines hat beispielsweise seit jeher stetig Piloten an die Fluggesellschaften im Mittleren Osten verloren. Mittlerweile sind die Gehälter bei SriLankan Airlines beinahe so hoch wie bei den bekannten Fluggesellschaften aus der Golfregion. Die Lebenshaltungskosten in Sri Lanka sind aber um ein Vielfaches geringer.

Bangkok Airlines reagiert auf die Veränderungen im Markt ebenso mit steigenden Gehältern. Auch sie möchten verhindern, dass ihr Personal zur – hauptsächlich chinesischen – Konkurrenz überläuft.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der asiatische Markt insbesondere für erfahrene Piloten sehr lukrativ ist. Weil sich diese Angebote aber auf erfahrene Piloten, meist sogar nur auf Captains beziehen, sind sie für den Nachwuchs in Europa also keine Alternative. Allerdings besteht für europäische Fluggesellschaften die Gefahr, dass erfahrene Captains dem Ruf des Geldes nach Asien folgen. Auch diese Lücken in der Personaldecke gälte es dann zu schliessen. Dieses Risiko ist nicht zu unterschätzen, denn der Löwenanteil des Wachstums und der damit einhergehenden Nachfrage wird in Asien stattfinden. Inwiefern die asiatischen und insbesondere chinesischen Fluggesellschaften ihr Wettbieten werden weiterführen können, bleibt abzuwarten.

Die Situation im arabischen Raum

Emirates hat viele Jahre lang ein grosses Wachstum zu stemmen gehabt. In jüngerer Vergangenheit wurde dieses Wachstum allerdings etwas gebremst. Dies lag einerseits am niedrigen Ölpreis. Der Preisvorteil gegenüber der internationalen Konkurrenz schrumpfte. Andererseits haben die Einschränkungen, die Donald Trump zu Beginn seiner Amtszeit eingeführt hat, zusätzlich das Geschäft beeinträchtigt. Diese kleine Krise scheint überwunden zu sein, aber es fehlt nun an Piloten für das Wachstum. Emirates kündigte bereits im Frühjahr an, dass sie im Sommer 100 bis 150 Piloten zu wenig haben wird. Aufgrund dieser Unterbesetzung mussten nun Flugzeuge am Boden bleiben und Flüge gestrichen werden. Laut Emirates soll auch diese Krise im September 2018 jedoch bereits überwunden sein. Mittlerweile gibt es sogar eine Kooperation zwischen Emirates und dem Nachbarn Etihad. Um die fehlenden

Stellen zu besetzen, leiht Etihad für den Zeitraum von zwei Jahren Piloten an Emirates aus. Diese Piloten werden nach dieser Zeit wieder an ihre Stelle bei Etihad zurückkehren. Von einem langfristigen Pilotenmangel möchte man bei Emirates jedoch nicht sprechen. Es bleibt abzuwarten, ob und wann die fehlenden Piloten gefunden sind.

Fazit

Die Airline-Branche ist sich einig, dass es in den nächsten 20 Jahren weltweit zu einem grösseren Bedarf an Piloten kommen wird. Vor allem Asien, Nordamerika und Europa werden sich damit auseinandersetzen müssen. Insgesamt fallen fast drei Viertel der neu benötigten Piloten auf diese Regionen. Indem sie vermehrt Nachwuchs ausbilden, versuchen die europäischen Fluggesellschaften diesem Trend zu begegnen. Wo dies nicht ausreicht, wird auf bereits ausgebildete Piloten zurückgegriffen. Wenn der Trend aus Asien anhält und dort weiterhin horrendes Gehälter bezahlt werden, wird sich dies vermutlich auch auf die Arbeitsbedingungen in Europa auswirken. Für die arabischen Fluggesellschaften wären Crew-Basen in Europa eine Möglichkeit. Denn viele europäische Piloten möchten nicht arbeitsbedingt nach Dubai oder Abu Dhabi auswandern. Wenn sich dann auch noch der amerikanische Markt weltweit öffnen würde, käme endgültig Bewegung in den Arbeitsmarkt. Solange aber in Europa noch genügend Piloten zur Verfügung stehen, wird sich nur langsam etwas an den Arbeitsbedingungen ändern. Dies wird vermutlich erst passieren, wenn die europäischen Fluggesellschaften realisieren, dass ihre fest angestellten Piloten sich nach einem anderen Arbeitgeber umsehen können und wollen – im Zweifelsfall auch am anderen Ende der Welt. ●

Der Berufsverband – warum?

In der Schweiz kämpfen Gewerkschaften seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für die Rechte der Arbeitnehmer. Die Globalisierung von Finanz- und Handelsströmungen erschwert die Arbeit nationaler Berufsverbände. Die AEROPERS behauptet sich seit 73 Jahren und kann viele Errungenschaften vorweisen.

Text: Henning M. Hoffmann

Jeder von uns kennt das inzwischen wohl recht bekannte Bild des Fischschwarms und die Erklärung, dass man nur gemeinsam mit Erfolg dem «Hai» begegnen kann. So abgenutzt dieses Bild auch sein mag, so wahr ist es weiterhin. Der Fischschwarm ist das Heer der Arbeiter und Angestellten der heutigen realen und teilweise besorgniserregenden Arbeitswelt. Der Hai – vielleicht etwas martialisch – steht für das Management, auch in der Luftfahrtindustrie.

Harter Kampf für Selbstverständliches

Um ein Fischschwarm zu sein, der geordnet und mit System nicht nur die Angreifer abschrecken kann, sondern sich auch gegen Angriffe wehrt, braucht es eine Organisation. Eine solche Organisation ist eine Gewerkschaft beziehungsweise ein Berufsverband.

Menschenwürdiges Arbeiten und Leben war von Beginn an das zentrale Ziel der Gewerkschaften jedes Landes. Seit ihrem Bestehen kämpfen sie für höhere Einkommen und kürzere Arbeitszeiten, für mehr Mitbestimmung im Betrieb und die Absicherung von Risiken wie Arbeitslosigkeit, Krankheit und Alter. Gewerkschaften waren und sind es, die das Modell des demokratischen Sozialstaats mit Leben erfüllt haben und noch immer erfüllen. Es gibt unzählige sozialpolitische Erfolge der Gewerkschaften – die Liste ist lang. In Deutschland wird als einer der wichtigsten die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall angesehen. Nach einem 16-wöchigen Streik in der Metallindustrie wird diese 1957 gesetzlich verankert. Heute ist dies in Europa selbstverständlich und wahrscheinlich vergessen, wie hart der Kampf dafür gewesen ist.

Die schweizerischen Gewerkschaften

Die ersten Gewerkschaften in der Schweiz organisierten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Umfeld der Berufsstände des Druckereigewerbes, der Bau-, Holz-, Metall-, Uhren- und Textilindustrie. 1880 waren unter dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) mehrere sozialdemokratisch ausge-

richtete Gewerkschaften zusammengeschlossen, während sich die christlichen Gewerkschaften 1907 im Christlichsozialen Gewerkschaftsbund der Schweiz (CSG) zusammenschlossen, welcher der Katholisch-Konservativen Volkspartei nahe stand. 1920 war ein Zehntel der werktätigen Bevölkerung gewerkschaftlich organisiert, die meisten in einer Gewerkschaft des SGB. In der Folge stieg auch die Mitgliederzahl der christlichen Gewerkschaften und der Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände (VSA). 1960 waren fast ein Viertel der Beschäftigten Mitglied einer Gewerkschaft. Ende der 1990er Jahre nahmen die Mitgliederzahlen ab, nur noch rund ein Zehntel der Beschäftigten waren gewerkschaftlich organisiert – zwei Drittel davon in einer Gewerkschaft des SGB. Die VSA und die christlichen Gewerkschaften (2003 fusionierten diese beiden Organisationen zu Travail.Suisse) teilten sich den Rest.

Globalisierung und nationale Bedürfnisse

Vieles, wofür Gewerkschaften und Berufsverbände stehen, ist heute schwieriger zu «verteidigen» als noch vor ein paar Jahrzehnten. Dies gilt auch für die AEROPERS.

Die Globalisierung und der zunehmende Einfluss Europas schränken die Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Nationalstaaten ein. Damit wird es für Gewerkschaften immer schwieriger, den demokratischen Sozialstaat zu gestalten. Die Bankenkrise aus dem Jahr 2008 hat gezeigt, dass sich ein ungehemmter Finanzkapitalismus entwickelt hat, der mit nationalstaatlichen Instrumenten nicht zu steuern und zu kontrollieren ist. Die zunehmende Verzahnung internationaler Produktions- und Handelsströme begrenzt die Möglichkeiten, auf nationaler Ebene Wirtschafts- und Sozialpolitik zu machen. Da hilft nur ein Schulterschluss der Gewerkschaften weltweit – aber der ist angesichts unterschiedlicher nationaler Interessen nicht so einfach. Hierzu haben die IFALPA und auf europäischer Ebene die ECA wichtige Schritte eingeleitet, damit die Pilotenvertretungen wettbewerbsfähig bleiben können.

Schutz durch Gesamtarbeitsverträge

Ein wichtiges und deshalb an dieser Stelle zu erwähnendes weiteres Tätigkeitsfeld der Gewerkschaften besteht darin, individuell abgeschlossene Arbeitsverträge durch kollektive Rahmenverträge zu ergänzen, um zu verhindern, dass den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nachteilige Anstellungsbedingungen aufgezwungen werden.

Die sogenannten Gesamtarbeitsverträge werden zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitgebern/-verbänden abgeschlossen und enthalten Bestim-

mungen zum Lohn und der Arbeitszeit sowie zu den gegenseitigen Rechten und Pflichten der Vertragsparteien. Seit 1941 können Gesamtarbeitsverträge, die zwischen einzelnen Arbeitgebern und ihren Arbeitnehmern bestehen, allgemeinverbindlich erklärt werden. Dazu ist ein Prozess erforderlich, der beide Sozialpartner sowie die Arbeitsbehörden einbezieht. Diesen Schritt haben wir bereits geprüft, aber leider als rechtlich nicht möglich verwerfen müssen.

Errungenschaften der AEROPERS

Das Stichwort Gesamtarbeitsvertrag führt uns nun zu uns selbst, der AEROPERS. Wir wurden 1945 gegründet – sind also inzwischen 73 Jahre alt. Wir haben die Wirrungen und Irrungen der Aviatik in der Schweiz, das Grounding der Swissair, die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa überstanden und die dynamischen Wirtschaftszyklen der überaus erfolgreichen letzten Jahre nicht nur mitgetragen, sondern auch mitverantwortet. Wir konnten in den letzten Jahrzehnten einen Organisationsgrad von deutlich mehr als 90 Prozent halten – und dies noch vor dem Hintergrund der Fusionen mit der damaligen Interessengemeinschaft Pro GAV (IPG) und der Edelweiss Pilots Association (EPA). Wir sind seit 2017 nicht mehr nur der grösste, sondern auch der wichtigste Pilotenverband der Schweiz.

Als solcher konnten wir in den letzten Jahren ebenfalls viele Erfolge für unsere Mitglieder erreichen. Teilzeitmodelle, das Ruhende Arbeitsverhältnis (RAV), der verlängerte unbezahlte Urlaub bis zu 180 Tagen, das Modell des reduzierten Arbeitspensums, das Freitagesvergleichskonto des GAV2015, die aktuellen Arbeitsbedingungen, die variablen Lohnmodelle, die Pensionskassensystematik und noch vieles mehr fielen nicht vom Himmel, sondern wurden durch die ehrenamtliche Arbeit vieler besonders engagierter Piloten erdacht, entwickelt und umgesetzt.

Piloten im Dienst ihrer Kollegen

Genau das ist unsere Aufgabe – und zwar für unsere Mitglieder. Denn diese Mitglieder sind die AEROPERS. Ziel ist es, die langfristige Sicherheit der Arbeitsplätze der Piloten der SWISS und der Edelweiss Air zu sichern.

Ohne einen Verband oder eine Gewerkschaft funktioniert dies alles nicht. Die heutige Situation wäre eine ganz andere. Sicherlich, und das kann nicht abgestritten werden, haben wir nicht alle unsere Ziele erreicht oder umsetzen können. Auch die AEROPERS hat Misserfolge verarbeiten müssen – auch einschneidende. Setzt man die Messlatte aber objektiv an, so wird man die Erfolge klar über den Misserfolgen ansiedeln können und müssen.

Auch in jüngster Vergangenheit konnten wir beweisen, wie wichtig unsere Rolle im SWISS-Konzern ist. Nicht zuletzt konnten die Opportunitäten aus der Insolvenz der Air Berlin und der internen Wachstumschancen nur mit unserem Verband vernünftig genutzt werden. Es gäbe noch zahlreiche Beispiele im Alltagsgeschäft zu nennen, die die Wichtigkeit der Sozialpartnerschaft zwischen den Firmen SWISS sowie Edelweiss Air und der AEROPERS unterstreichen.

Wir sind ein Verein, aber immer mehr auch ein Dienstleister. Wir werden dies aber nie einzig und allein sein dürfen. Wenn das die Vorstellung der Mitglieder ist oder werden wird, dann haben wir im Sinne unserer Mission und deren erfolgreicher Umsetzung ein fundamentales Problem.

Noch immer sind wir das Korrektiv gegenüber dem heute sehr speditiven und nicht immer nachhaltigen Management verschiedener Unternehmen. Diese Rolle können wir nur aufrechterhalten, wenn es Piloten gibt, die sich in den Dienst ihrer Kollegen stellen. Uns ist bewusst, dass ein Milizsystem wie das unsrige nicht die gleichen finanziellen und planerischen «Belohnungen» bereithalten kann wie eine Funktion in einer Firma. Aber wir wissen, dass die Arbeit im Verband nachhaltigere Zufriedenheit für uns alle bringt, da wir weiterdenken müssen als nur bis zum nächsten Jahresergebnis. ●

Biokerosin – eine echte Alternative?

Viele Airlines haben bereits den Einsatz von alternativen Brennstoffen im täglichen Flugbetrieb getestet. Sie verfügen über ein grosses Potenzial, um die Umweltbilanz des Luftverkehrs nachhaltig zu verbessern. Doch trotz technischer Einsatzreife ist man von einem grossflächigen Einsatz noch weit entfernt.

Text: Marcel Bazlen

Anfang dieses Jahres flog zum ersten Mal ein Flugzeug, das zu zehn Prozent mit Biotreibstoff betankt war, von Los Angeles nach Melbourne. Auf dem historischen 15-Stunden-Flug setzte die Fluggesellschaft Qantas eine Boeing 787-9 ein. Durch die Beimischung von Biokraftstoff konnte die CO₂-Emission des Fluges QF96 laut Angaben von Qantas um sieben Prozent reduziert werden. Als Rohstoffbasis für den Biokraftstoff nutzt der Hersteller Agrisoma das industriell entwickelte Senfkorn *Brassica Carinata*. Tests der Universität Queensland attestieren dem Senfkorn optimale Eigenschaften für die Herstellung von Biokraftstoff. Unter den klimatischen Bedingungen Australiens soll es bei mässigem Wasserverbrauch optimal gedeihen können. Und zwar sowohl an Orten, an denen essbare Pflanzen nicht wachsen, als auch zwischen Pflanzenszyklen essbarer Pflanzen.

Qantas selbst sieht den erfolgreichen Ersteinsatz im Linienverkehr als Grundstein zur breit angelegten Bio-treibstoffproduktion auf Basis des Senfkorns. Die Fluggesellschaft will in Zukunft sowohl nationale als auch internationale Flüge von Australien aus mit dem Biokerosin-Gemisch betreiben. Für sein in Los Angeles stationiertes Flugzeug hat der Konzern bereits ähnliche Pläne. Ab 2020 soll dieses Flugzeug ausschliesslich mit einem 50-zu-50-Gemisch aus Bio- und konventionellem Treibstoff operieren. Zum Einsatz soll hierbei ein alternativer Treibstoff des US-Unternehmens SG Preston kommen. Das Unternehmen aus Philadelphia stellt Biokerosin auf der Basis von Ölsamen her, die sich nicht zur Nahrungsmittelproduktion eignen. Die angebotene Kerosinmischung von SG Preston ist bereits in grösseren Mengen lieferbar und erfüllt strenge Nachhaltigkeitskriterien.

Biokerosin ist nicht neu

Qantas ist jedoch mitnichten die einzige Airline, die alternative Treibstoffe im Linienverkehr testet. Bereits im Jahr 2012 erprobte die Lufthansa unter dem Projekt «burnFAIR» die alltägliche Anwendung von Biokerosin. Damals

wurde biosynthetisches Kerosin verwendet. Es wird aus den ölhaltigen Pflanzen Jatropha und Camelina sowie aus tierischen Fetten gewonnen. Während sechs Monaten wurde eines der beiden Triebwerke einer A321 im täglichen Flugbetrieb zwischen Hamburg und Frankfurt mit 50 Prozent dieses biosynthetischen Kerosins betrieben. Auf insgesamt 1187 Flügen wurden während dieser Testphase 1557 Tonnen Biokerosin-Gemisch verbraucht und dadurch zirka 1500 Tonnen weniger CO₂ emittiert. Dies entspricht einer Emissionsersparnis von zirka acht Prozent. Abgeschlossen wurde dieser Praxistest mit einem Linienflug zwischen Frankfurt und Washington. Bei der Atlantik-Überquerung kam eine Boeing 747-400 zum Einsatz, die mit insgesamt 40 Tonnen biosynthetischem Kerosin betankt war.

Nicht nur Airlines, auch Flughäfen folgen dem Trend

Am weltweiten Bestreben der Luftfahrtindustrie zur Verringerung der Treibhausgas-Emissionen nehmen auch Flughafenbetreiber teil. So begann im Jahre 2016 mit dem Oslo Airport Gardermoen dann auch der erste internationale Flughafen mit der Beimischung von Biokraftstoff in die bestehende Betankungsanlage. Kurz darauf folgten die Flughäfen von Los Angeles und Stockholm. Die Airlines können so zwischen konventionellem Kerosin oder einer 50-Prozent-Mischung aus Biokerosin wählen, ohne ihre betrieblichen oder infrastrukturellen Abläufe zu ändern. Mit der Lufthansa, SAS und KLM konnten am Flughafen Gardermoen auch schnell namhafte Kunden für die Betankung mit Biokerosin gefunden werden. Laut dem norwegischen Flughafenbetreiber Avinor flossen so während der ersten zwölf Monate des Testbetriebs 1,25 Millionen Liter Biokerosin auf Basis der Energiepflanze Camelina sowie Biokerosin aus recyceltem Speiseöl in die Tanks diverser Fluggesellschaften. Bei Avinor ist man mehr als zufrieden mit den Ergebnissen. Der staatliche norwegische Flughafenbetreiber, der insgesamt 46 Flughäfen mit jährlich 670 000 Flugbewegungen betreibt, hat sich ambitionierte Ziele gesetzt. Er möchte, dass im Jahre 2030 rund 30 Prozent des jährlich getankten Kerosins, also zirka 400 Millionen Liter, aus alternativen Brennstoffen bestehen sollen.

Der Schlüssel liegt in der Herstellung

Das Potenzial der regenerativen Treibstoffe für eine umweltschonendere Entwicklung des Flugverkehrs, ist nicht von der Hand zu weisen. Denn sie zeigen mit bis zu 47 Prozent weniger CO₂-Emissionen eine deutlich bessere CO₂-Bilanz und emittieren deutlich weniger Russ und Stickoxide im

Vergleich zu herkömmlichem Jetfuel.

Biotreibstoffe basieren wie auch Kerosin auf Kohlenwasserstoffe und entsprechend entsteht daher ohne grosse Abweichungen bei der Verbrennung Kohlendioxid. Hingegen entsteht bei der Herstellung des Biokerosins eine CO₂-Reduktion, denn die Produktion entnimmt der Atmosphäre CO₂. So ergibt sich im Kreislauf von Treibstoffherstellung und -verbrennung im allergünstigsten Fall eine ausgeglichene CO₂-Bilanz.

Technischer Einsatz ohne Bedenken

Auch auf technischer Ebene steht einem breit angelegten Einsatz eigentlich nichts im Wege. Die Produkteigenschaften der alternativen Kraftstoffe sind ähnlich oder sogar besser als die von fossilen Kraftstoffen. Sie können ohne jegliche technische Anpassung als «drop-in fuel» zu Jet-A-1 beigemischt und im Luftverkehr eingesetzt werden. Untersuchungen der mit biosynthetischem Kerosin betriebenen Triebwerke ergaben während der gesamten Erprobungsphase keinerlei Auffälligkeiten. Auch das IAE V2533-A5-Triebwerk der Lufthansa-A321 zeigte bei der abschliessenden Überprüfung kaum Abweichungen zum herkömmlich betriebenen Triebwerk. Lediglich ein um 1,2 Prozent geringerer Durchfluss wurde festgestellt. Auf regulatorischer Ebene steht dem Einsatz von Biokerosin ebenfalls nur wenig im Weg. Die gegenwärtig einzige gesetzliche Restriktion ist die maximale Beimischungsmenge von 50 Prozent. Die effektive, technisch zulässige Biokerosin-Beimischungsquote ist dabei abhängig von der Viskosität sowie vom Gehalt an Schwefel und Aromaten des jeweiligen Jet-A1-Anteils. Denn diese Inhaltsstoffe unterstützen mit ihrer aufquellenden Wirkung die Funktion der Dichtungen. Bei zu geringem Schwefelgehalt bestünde deshalb das Risiko, dass die Gummidichtungen versagen.

Preis und Verfügbarkeit bremsen den Einsatz

Nun gibt es bereits mindestens so viele Hersteller von alternativem Treibstoff wie Airlines, die den Einsatz von Biokerosin im Flugbetrieb getestet haben. Doch etliche erfolgreiche Testphasen und intensive, weltweite Forschungsarbeit konnten dem kommerziellen und breit angelegten Einsatz von Biokerosin nicht zum Durchbruch verhelfen. Bei der Lufthansa werden momentan überhaupt keine alternativen Brennstoffe mehr eingesetzt. Und das trotz der erfolgreichen Testflüge zwischen Hamburg und Frankfurt und der temporären Betankung mit Biokraftstoff am Flughafen Oslo. Dazu heisst es bei der Kranich-Airline: «Das Interesse an alternativen Kraftstoffen ist unverändert

hoch. Unabdingbar für ihren Einsatz ist aber die Wirtschaftlichkeit. Man wird den Praxiseinsatz erst dann fortsetzen, wenn nachhaltige und zertifizierte Rohstoffe in den für den Routinebetrieb erforderlichen Mengen sichergestellt werden können». Mit anderen Worten: Alternative Brennstoffe bringen hinsichtlich Umweltschutz viele Vorteile mit sich, sie sind aber schlicht und einfach zu teuer. Zwar hat der Rohölpreis in den letzten zwölf Monaten stark angezogen, trotzdem ist Biokerosin immer noch teilweise doppelt so teuer wie konventionelles Kerosin. Eine der zentralen Herausforderungen für die Wissenschaftler liegt nun also darin, einen Weg zu finden, um die Herstellungsverfahren von Biotreibstoffen kostengünstiger zu gestalten. Hier ist jedoch auch die Luftfahrt gefragt, denn der Preis wird langfristig nur sinken, wenn die Nachfrage nach kommerziellen Mengen auch gross genug ist.

Kein Bio ohne Nachhaltigkeit

Doch selbst wenn es gelingt, den Preis von Biotreibstoff auf den des konventionellen Kerosins zu drücken, ist nicht jeder alternative Brennstoff ohne Vorsicht zu geniessen. Wenn zum Beispiel mit Biokerosin auf der Basis von Palmöl durch die Welt geflogen wird, verringert das zwar vordergründig die CO₂-Bilanz des Luftverkehrs. Mit Nachhaltigkeit oder Umweltschutz hat das jedoch wenig zu tun. Denn um den stetig steigenden Bedarf an Palmöl zu decken, werden gigantische Flächen von Regenwald abgeholzt und Moore trockengelegt. In Indonesien hat die Abholzung der Regenwälder dazu geführt, dass das Land mittlerweile der drittgrösste CO₂-Emittent weltweit ist. Dass durch den Einsatz von Biokerosin der Flugbetrieb zwar umweltfreundlicher wird, jedoch bei der Gewinnung dieses Treibstoffs wertvolle Ressourcen und Energie in hohem Masse verschwendet werden, gilt es unbedingt zu verhindern.

Da Biotreibstoff aus einer Vielzahl unterschiedlichster Biomassen erzeugt werden kann, spielen die Nutzungskonkurrenz und die Energieeffizienz der genutzten Rohstoffe eine äusserst wichtige Rolle. Um die tatsächliche Nachhaltigkeit eines solchen Stoffes zu gewährleisten, müssen also sozio-ökologische Prinzipien in Betracht gezogen werden. Zum einen darf die Produktion der genutzten Biomasse nicht in Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion stehen. Des Weiteren muss eine signifikante Netto-reduktion an Treibhausgas-Emissionen über den gesamten Zyklus erreicht werden können — also von der Herstellung bis zur Endnutzung. Ausserdem muss beim Anbau diverser Biomassen der Erhalt von Biodiversität gewährleistet sein und es darf keine Nutzungskonkurrenz in Bezug auf Wasser bestehen.

Viele Antworten auf eine Frage

Um all diesen Anforderungen an Biokerosin gerecht werden zu können, wird es keine einheitliche Lösung für die ganze Welt geben. Vielmehr muss mit unterschiedlichsten Ansätzen unter Einbezug der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten gearbeitet werden. Für Regionen mit genügend brachliegender Fläche ist der Einsatz von Energiepflanzen sicherlich ein möglicher Weg zum Ziel. Wie das Beispiel des industriell gezüchteten australischen Senfkorns zeigt, können diese Pflanzen mit wenig Dünger, geringen Anforderungen an die Bodenqualität und mässigem Wassereinsatz an Orten gedeihen, wo sie kaum Konkurrenz zum Lebensmittelanbau darstellen. Auch die Energiepflanze *Jatropha Curcas* bietet hierfür sehr gute Voraussetzungen. Aufgrund ihrer Genügsamkeit kann sie sogar in trockenen Savannengebieten angebaut werden. Trotz der geringen Bedürfnisse verfügt ihr Samen über einen Ölanteil von 30 Prozent.

Die fette, vielversprechende Alge

Ein weiterer, vielversprechender Ansatz ist die Herstellung von Biokerosin aus genetisch optimierten Algen. Hierbei wird die Konkurrenz um die Nutzung von Agrarflächen für die Nahrungsmittelproduktion ebenfalls vermieden. Denn Algen brauchen keinen fruchtbaren Boden, und sie gedeihen auch in Salzwasser. Des Weiteren haben Algen die ausserordentliche Fähigkeit, hohe CO₂-Konzentrationen für ihr Wachstum zu nutzen und bringen damit ein erhebliches CO₂-Einsparpotenzial mit sich. Das gilt sogar im Vergleich zu anderen Biomassen. Ausserdem können sie einen bis zu zehn Mal höheren Ertrag pro Hektar und Jahr liefern als andere Energiepflanzen. Um die Produktivität der Algen weiter zu verbessern, wird in mehreren Forschungslaboratorien weltweit an den Genen der Salzwasser-alge *Microchloropsis* gearbeitet. Im letzten Jahr ist es US-Wissenschaftlern gelungen, die Fettproduktion der Algen durch die Veränderung eines bestimmten Gens deutlich zu erhöhen. Entstanden ist dabei eine Algenart, deren Fettanteil mit 40 Prozent in etwa doppelt so hoch ist wie der einer herkömmlichen Alge. Auch an der Technischen Universität München werden Algen mit besonders hohem Fettanteil gezüchtet. Sie werden anschliessend unter den verschiedenen Licht- und Klimabedingungen diverser Regionen der Erde getestet. Mit den Algen in den insgesamt 1200 Liter fassenden Tanks des Algentechnikums lassen sich pro Jahr zwar nur ein paar hundert Liter Kerosin herstellen. Nichtsdestotrotz sind die Wissenschaftler dort überzeugt, dass ihr Verfahren auch in



grossem Massstab funktioniert und damit auch die Preise sinken würden. Alles, was man für das Verfahren benötigt, sind Sonne, Meerwasser und vor allem Fläche. Der Flächenbedarf ist allerdings signifikant. Um mit den aktuell verfügbaren Algen Biokerosin für den Massenmarkt zu produzieren, müsste man eine Fläche von der Grösse Algeriens bepflanzen. Eine Massenfertigung liegt hier also noch in weiter Zukunft.

Wo der grossflächige Anbau von Energiepflanzen mit der Nahrungsmittelherstellung konkurriert, ist die Nutzung von Bioraffinerien, die die gesamte Pflanze verwerten, denkbar. In diesen liesse sich der Samen zur Lebensmittelherstellung nutzen, während die Zellulose zur Herstellung von Treibstoff verwendet würde.

Abfall in den Tanks

Ein weiterer Teil des Puzzles ist die Verarbeitung von lokal vorhandener organischer Trockensubstanz aus biogenen Rest- und Abfallstoffen. Durch den Bau von Bioraffinerien in der Nähe von grossen Mülldeponien hätte man die notwendige Biomasse direkt vor Ort. Bei diesem Produktionsprozess ist das Problem der Nahrungsmittelkonkurrenz nicht gegeben. Die kurzen Transportwege sowie die bereits vorhandene Biomasse versprechen eine gute CO₂-Bilanz bei der Herstellung und Verbreitung. Allerdings lassen sich bei diesen Produktionsprozessen nur relativ kleine Mengen herstellen, die dann an den jeweils nächstgelegenen Flughäfen eingesetzt werden könnten. British Airways hat bereits einmal ein solches Projekt lanciert. Die Airline wollte eine ehemalige Ölraffinerie in Thurrock umbauen, um damit alternativen Treibstoff aus den Abfällen Londons zu gewinnen. Der jährliche Ertrag dieses Projekts hätte gereicht, um den kompletten jährlichen Flugbetrieb der britischen Fluggesellschaft am London City Airport doppelt abzudecken. Dies hätte eine jährliche CO₂-Ersparnis äquivalent zur Emission von 150 000 Personenkraftwagen mit sich gebracht. Aufgrund des tiefen Erdölpreises wurde das Projekt, das 2017 hätte beginnen sollen, jedoch vorerst auf Eis gelegt.

Es zeigt sich also: eine einheitliche Lösung wird es bei der Frage um den alternativen Treibstoff wohl vorerst nicht geben. Wie bei der allgemeinen Frage um nachhaltiges Fliegen liegt die Antwort eher in einer Vielzahl unterschiedlicher Konzepte. Trotzdem ist es richtig und wichtig, den kommerziellen Einsatz von alternativen Brennstoffen auf der Grundlage der bereits erzielten Erfolge und Fortschritte weiter voranzubringen. Denn neben verbesserten Triebwerken, Hybridflugzeugen und optimierten Flug-

routen verfügen sie über grosses Potenzial, um die Klimabilanz des Luftverkehrs nachhaltig zu verbessern. Des Weiteren sind sie mittelfristig die einzige Alternative im Falle eines stark ansteigenden Ölpreises. •

«De Plan isch drin!» Die Einsatzplanung kurz erklärt.

Jeden Monat warten wir alle gespannt auf unsere Einsätze. Dabei hoffen wir, dass die geheimnisvollen Windungen des Interbids uns die Freitage und Flüge bescheren, die wir uns gewünscht haben. Um zu verstehen, wie unsere Einsätze zustande kommen, gewährt uns Elisabeth Walter, Leiterin der Cockpit-Crew-Planung, einen Blick hinter die Kulissen.

Interview: Janos Fazekas

«Rundschau»: Was ist Dein Aufgabenbereich?

Elisabeth Walter: Als Leiterin der Cockpit-Crew-Planung bin ich mit meinem Team für den gesamten Planungsbereich von der Langfristplanung bis zur Erstellung der monatlichen Einsatzpläne verantwortlich. Dieser Verantwortungsbereich umfasst den gesamten Zeithorizont der Kapazitätsplanung. Das beinhaltet den Abgleich zwischen dem Bedarf und dem Bestand an Piloten pro Kategorie und die Planung zeitgerechter Umschulungen. Die Teilzeit- und Ferienplanung, die Erstellung der sogenannten Pairings und das Rostering, also die Erstellung der individuellen, monatlichen Einsatzpläne, sind weitere wichtige Aufgabenbereiche unserer Abteilung. Wichtig ist zudem die nachträgliche Überprüfung, ob unsere Planung robust genug war und ob sich unsere Annahmen im Tagesgeschäft bewährt haben. Wenn wir im Tagesbetrieb Veränderungen feststellen, müssen wir verstehen, weshalb diese geschehen, um zukünftig richtig vorsteuern zu können.

Wie sieht Dein typischer Tagesablauf aus?

Meine Arbeit beinhaltet sehr viele Meetings. Meine Teamkollegen arbeiten in ihren Sachbereichen der Manpower- und Abwesenheitsplanung, der Einsatz- oder der Pairing-Planung. Ich bin die Schnittstelle zwischen meinem Team und den anderen Bereichen und koordiniere auch die Arbeit in meinem Team.

Was passiert im Hintergrund ab dem 15. des Monats?

Dazu muss ich weiter vorne anfangen. Wir starten die Einsatzplanung bereits am Ende des Vor-vor-Monats mit dem Initial Load. Also starten wir beispielsweise am 27. Mai mit dem Einsatz für den Juli. Dafür bekommen wir Informationen aus diversen Systemen:

- Air Crews (bis Ende September danach JCT): Qualifikationen aller Piloten und deren aktuelle Einsätze;
- ARTEMIS/LAT: Simulator Sessions und Trainings;
- Netline: aktueller Flugplan.

Dann machen wir in einem ersten Schritt sehr viele Pre-Assignments. Das sind zum Beispiel Funktionärseinsätze, Trainings und andere spezielle Aufträge wie beispielsweise Lastflights. Sind diese alle gesetzt, beginnen wir mit den ersten Test-Runs. Am Zehnten des Monats folgt dann der Intermediate Load. Dabei erhalten wir aktuelle Daten von allen Systemen. Zu diesem Zeitpunkt stellen wir zum Beispiel fest, dass ein Pilot seit dem Initial Load krank geworden ist und uns im nächsten Planungsmonat fehlen wird. Oder aber, dass jemand eine zusätzliche LIFUS-Rotation braucht. Dementsprechend müssen wir unsere Planung angleichen. Danach machen wir viele Test-Runs, um die Parameter für den neuen Planungsmonat bestmöglich einzustellen. Am 15. wird Eure Bid-Eingabe geschlossen. Um den 16. oder 17., abhängig vom Wochentag, beginnen wir dann mit dem Final Load. Hier erhalten wir nochmals die aktuellsten Daten und erstellen im Anschluss Eure Pläne. Da wir weniger Piloten als Flight Attendants haben, stellen wir zuerst die Cockpit-Einsätze fertig. Die Cockpit-Einsätze werden sodann als Referenz für die Cockpit-Kabine-Partner-Bids benötigt. Nach den Qualitätschecks «locken» wir die Einsätze und Ihr könnt sie im Interbids sehen. Wenn wir dann ganz fertig sind, wird eine Pairing-, eine Rostering- und eine Best-Bid-Datei generiert und ins AirCrews und ab Ende September ins JCT geladen.

Wie sieht Euer System genau aus?

Wie man der Grafik entnehmen kann, ist es ein komplexes System. Das Jeppesen Crew Pairing (JCP) erstellt die Pairings aufgrund der Flugplandaten und der aktuellen Pairings im Übertrag.

Das Pairing System ist mit dem Rostering System (JRP) verbunden, an welchem wiederum das Interbids (IB) und das Manpower Planning (JMP) System für die Ferienplanung hängen. Mittels Interface erhält das Tracking System von Crew Control (bis Ende September AirCrews, danach JCR) Euren Einsatz.

Im Dezember erscheint der Plan bereits früher im Interbids. Weshalb?

Im Dezember und Februar versuchen wir, früher fertig zu sein. Im Februar ist das der Fall, weil der Monat kürzer ist, und im Dezember versuchen wir, vor Weihnachten fertig zu sein.

Wäre es nicht möglich, die anderen Monatspläne ebenfalls früher zu publizieren?

Theoretisch wäre es möglich, es ist aber ein zweiseitiges Schwert. Je früher wir den Plan publizieren, desto weniger zuverlässig ist der Flugplan, mit dem Eure Einsätze erstellt würden. Dies würde zu vielen Einsatzänderungen nach der Publikation führen, was den vermeintlichen Vorteil einer früheren Publikation stark relativieren würde.

Wie werden Änderungen in das System eingegeben? Wie viel könnt Ihr selbst machen, was müsst Ihr an Jeppesen weitergeben?

Die Jeppesen-Pairing- und Rostering-Systeme haben sehr viele Parameter, die wir selbst verändern können. Dazu zählt auch die Möglichkeit, die Gewichtung der Rostering-Ziele festzulegen. Zusätzlich können wir Regeln (also unsere FTL) zum grossen Teil selbst programmieren.

Wo liegen denn sonst noch Herausforderungen?

Die Erwartungen der Piloten zu erfüllen ist nicht immer einfach. Oft treten sie mit sehr konkreten Wünschen an uns heran. Viele Kollegen haben die gleichen oder ähnliche Wünsche, und dann kommen noch alle weiteren Rostering-Ziele hinzu. Dies macht es nicht immer einfach, zu erklären, warum das System Wünsche nicht erfüllen konnte.

Wir haben in den letzten Jahren eine Vervielfachung der Rostering-Ziele erlebt. Beim Vorgängersystem PBS hatten wir nur zwei Ziele: Abdeckung der Produktion und maximale Bid-Erfüllung. Bei der Einführung des neuen Systems (JCR) haben wir als zusätzliches Ziel Block- und Duty-hour Fair-share eingeführt. Es kamen in den nächsten Jahren noch weitere Ziele wie Instruktoren-Fair-share, das Freitage-Vergleichskonto, Fatigue Risk Management und noch einiges mehr hinzu. Aus meiner Sicht ist mit der Einführung jedes neuen Ziels eine Verminderung des Bid Achievement einhergegangen. Man kann sich das als Tortendiagramm vorstellen: Mit jedem neuen Ziel werden die Tortenstücke ein bisschen kleiner. Deshalb kommt es auch zu Unzufriedenheiten beim Bidding. Auch wenn die eigenen Wünsche einen sinnvollen und effizienten Plan ergeben würden, kommen beim Rostering eben noch andere Faktoren dazu.

Alles in allem also ziemlich viele Zielkonflikte...

Ja, das ist so. Zudem sind die Interessen und Wünsche häufig sehr ähnlich gelagert. Ich kann unterdessen ziemlich genau sagen, in welchem

Lebensabschnitt sich ein FCM befindet, wenn ich sein Bid-File anschau. Diese Häufungen der Wünsche führen dementsprechend zu sehr viel Konkurrenz und damit auch zu nicht erfüllten Bids.

In diesem Kontext möchte ich auf des Bidding-System der Kollegen bei der Lufthansa eingehen. Dort ist beispielsweise ersichtlich, ob ein Flug überhaupt verfügbar ist oder ob ein Kollege mit höherem Anspruch diesen Flug bereits gebidded hat.

Dieses System haben wir uns auch genau angeschaut. Ein Teil unserer Request-Logik ist auch aus diesem System. Man muss ganz klar sagen, dass auch die Piloten bei der Lufthansa kein Tool besitzen, um ihren Plan «selber zu machen». Sie haben einige Events, die sie setzen können, so wie bei uns auch. Bei diesen Events sieht man auch bei uns, ob Kollegen denselben Wunsch eingegeben haben. Natürlich gibt es bei anderen Unternehmen auch gute Features, aber auch diese bringen Vor- und Nachteile mit sich. Wichtig ist, immer den gesamten Kontext an Regelwerken im Auge zu behalten.

Könnt Ihr jedes Bid File einsehen?

Ja, und ich schaue auch regelmässig rein. Ich habe auch schon Piloten angeschrieben, die sehr tiefe Bid Achievements hatten. Bei einigen konnte ich relativ schnell helfen, ihre Bids zu optimieren.

Wie kommt das Block- und Duty-Hour-Target zu-stande?

Das ist relativ simpel: Die Anzahl der per Flotte zu planenden Stunden geteilt durch die zur Verfügung stehenden FCM. Dabei werden Abwesenheiten und Teilzeit berücksichtigt, und jeder Pilot erhält dementsprechend sein individuelles Ziel.

Ein grosses Thema bei uns ist immer wieder die Satisfaction Rate. Wie kommt sie zustande?

Die Satisfaction Rate gibt es seit der Einführung von JCR Ende 2012 nicht mehr. Satisfaction hat Zufriedenheit suggeriert. Der neue Indikator heisst Achievement. Dabei geht es um einen rein mathematischen Vergleich der maximalen und der tatsächlichen Wunscherfüllung. Dabei werden die Wünsche der anderen FCM nicht berücksichtigt. Ich möchte das an einem einfachen Beispiel verdeutlichen: Nehmen wir an, jemand gibt als einzige drei Bids drei verschiedene Flugnummern für ein und denselben Tag ein. Die gewichtet er einmal mit 20, einmal mit 30 und einmal mit 50 Punkten. Der

maximal mögliche Wert wären hier also 50 Punkte. In seinem Monatsplan erhält er dann tatsächlich den Flug, den er mit 50 Punkten gebidded hat. Das ergibt in diesem Beispiel ein Achievment von 100 Prozent.

Entspricht der bestmögliche Plan dem, was wir unter «Optimization on Demand» im Interbids anzeigen lassen können?

Ja, genau. Mit diesem Tool könnt Ihr Eure Bids testen. Aber um es nochmals zu sagen: Bei der Erstellung dieses Plans werden die Mitbewerber ausser Acht gelassen. •

Elisabeth Walter ist 51 Jahre alt und hat bei der Swissair und der SWISS 30 Dienstjahre in folgenden Funktionen gearbeitet:

- 1988: Ausbildung zur Assembler/TPF Programmiererin bei der Swissair
- 1988-1999: Analytikerin/Programmiererin für den Bereich Cargo
- 1999-2004: Projektleiterin diverser Cargo-IT-Projekte
- 2005-2016: Projektleiterin diverser Crew-Management-Projekte
- Seit 2016: Head of Cockpit Crew Planning

Verbotene Fracht

Zigaretten, Drogen, Alkohol oder gleich ganze Braunbären: In Flugzeugen wird eine Menge geschmuggelt. Daran beteiligen sich nicht nur Passagiere und Bodenpersonal, sondern mitunter auch Piloten und Flugbegleiter.

Text: Patrick Herr

Al Capone, der wohl berühmteste Gangster der amerikanischen Geschichte, hat einmal gesagt: «Du kannst keine legalen Steuern auf illegales Geld erheben.» Wie wenig seine Meinung von den zuständigen Gerichten geteilt wurde, zeigte seine Verurteilung wegen Steuerhinterziehung zu elf Jahren Gefängnis.

Und doch steckt in seinen Worten eine Wahrheit, die Behörden in aller Welt beschäftigt. Der Schmuggel von Drogen, Waren und Menschen generiert Jahr für Jahr Umsätze im dreistelligen Milliardenbereich. Während Drogen- und Menschenhandel viel Leid verursachen, entgehen den betroffenen Staaten durch Warenschmuggel auch Milliarden an Steuereinnahmen. Allein durch den Zigaretten schmuggel entgehen der EU jährlich geschätzt über zehn Milliarden Euro. Wie viel Schaden durch andere Produkte entsteht, ist nur sehr schwer zu schätzen.

Schmuggel ist so alt wie die Idee der Steuererhebung selbst und hat mehrere Ursachen. Ist ein Produkt in einem Land nicht oder nur sehr schwer zu bekommen, suchen sich die Kunden andere, manchmal illegale Quellen im Ausland. Ähnlich ist es, wenn ein Produkt durch eine Steuer oder einen Einfuhrzoll zu teuer wird. Generell gilt: je dringender ein Produkt nachgefragt wird, desto stärker floriert der Schmuggel. Das gilt selbstredend vor allem bei Suchtmitteln.

Während der Prohibition in den Vereinigten Staaten waren es Männer wie William McCoy, die die lukrative Lücke in der Versorgung mit Alkohol zu füllen versuchten. Mit Schiffen wurden Rum aus der Karibik und Whisky aus Kanada an der Küstenwache vorbei ins Land geschmuggelt und äusserst gewinnbringend weiterverkauft. Syndikate wie jenes von Al Capone übernahmen dann die landesweite Verteilung und den Verkauf an den Endkunden.

Passagiere schmuggeln ...

Die Bedeutung der Luftfahrt für den Transport von Schmuggelgütern wächst stetig, insbesondere beim Transport kleiner Waren und kleiner Mengen. Besonders illegale Drogen sind im Gepäck oder im Körper vergleichsweise leicht zu

verstecken. Die Kontrollen sind zwar streng und das Entdeckungsrisiko für die Kurierere ist hoch. Doch Armut treibt viele Menschen an, es trotzdem zu versuchen. Für die Produzenten lohnt sich das Geschäft allemal, auch wenn eine Sendung abgefangen wird. Auch Drogenkartelle denken ökonomisch, daher darf man annehmen, dass einzelne Ausfälle einkalkuliert sind.

Wenn Passagiere schmuggeln, tun sie es meist im kleinen Stil. Letztes Jahr wurde in Zürich ein Passagier von Flug LX93 aus Sao Paulo aufgegriffen. Der junge Brasilianer hatte 80 kleine Päckchen Kokain mit einem Gesamtgewicht von etwa 800 Gramm geschluckt. Das Risiko für den Kurier war enorm. Ein geplatztes Päckchen bedeutet fast immer den sicheren Tod. Für dieses Risiko erhielt der Mann vom Drogenkartell umgerechnet 4200 Franken.

Doch es geht natürlich auch grösser. Am Frankfurter Flughafen etwa fiel den Zöllnern eine Passagierin aus Brasilien auf. Ihre Jeanshose wirkte seltsam steif. Bei näherem Hinsehen stellte sich schliesslich heraus, dass die Hose mit verflüssigtem Kokain imprägniert war – im Wert von 400 000 Euro.

... und Besatzungen leider auch

Aber auch auf der anderen Seite der Cockpit-Tür wird geschmuggelt. Bei Alitalia wurde 2007 ein Pilot mit zwei Kilogramm Kokain im Gepäck erwischt. Dummerweise hatte er sich selbst vor dem Flug etwas davon genehmigt und war dadurch aufgefallen.

Prominentestes Beispiel unter den schmuggelnden Piloten ist Barry Seal, dessen Treiben kürzlich verfilmt wurde («Barry Seal: Only in America», 2017, mit Tom Cruise in der Hauptrolle). Der mit 20 Jahren seinerzeit weltweit jüngste Boeing-707-Pilot stieg in kurzer Zeit zu einem der grössten Drogenschmuggler der US-Geschichte auf. Zwischen 1975 und 1983 transportierte er mit einer ganzen Flotte privater Transportmaschinen Kokain aus Südamerika in die USA.

Die Staatsanwaltschaft schätzte den Wert seiner geschmuggelten Drogen auf unglaubliche drei bis fünf Milliarden Dollar. Die Partnerschaft mit dem Medellín-Kartell und dessen Boss Pablo Escobar machte Seal zu einem sagenhaft reichen Mann. Dies blieb natürlich nicht unbemerkt. Das Finanzamt verlangte Auskünfte, sein Treiben flog auf und er konnte sich nur durch den Einsatz als Spitzel für die CIA vorläufig aus der Affäre ziehen. 1986 wurde er auf offener Strasse von einem kolumbianischen Killerkommando hingerichtet.

Doch auch wenn man nicht selbst Pilot ist, kann man sich den Pilotenstatus zu Nutze machen. Das demonstrierten zwei besonders kreative Kurierere in Madrid. Sie besorgten sich Pilotenuniformen und Hüte und taten so, als ob

sie zur Crew gehörten. Am Abflugort in Bolivien fiel das scheinbar niemandem auf und man hielt sie für einen Teil der Crew. Erst in Madrid wurden die beiden richtig kontrolliert. In ihrem Handgepäck wurden schliesslich 55 Kilogramm Kokain sichergestellt.

Crew-Gepäck wird seltener kontrolliert

Auch die bevorzugte Behandlung von Crew-Gepäck wird gerne zur Beförderung von Drogen missbraucht. Auf einem Condor-Flug von Jamaika wurden einige Koffer mit den passenden Labeln versehen und unter das Crew-Gepäck gemischt. Die optisch perfekt zum Crew-Gepäck passenden Koffer sollten dann in Frankfurt von drei Mittelsmännern übernommen werden. Sie arbeiteten als Crewbus-Fahrer am Frankfurter Flughafen. Die drei wurden erwischt, als sie das falsche Crew-Gepäck in Empfang nehmen wollten. In den Koffern waren sechs Kilogramm Kokain versteckt.

Aber es müssen nicht immer gleich Drogen sein. In Frankfurt wurden vier Flugbegleiter der Lufthansa dabei erwischt, wie sie in grossem Stil Schrott-Münzen schmuggelten. Alte Ein- und Zwei-Euro-Münzen werden nämlich in ihre Einzelteile zerlegt und getrennt als Altmetall verkauft. Eine Bande in China hatte sich darauf spezialisiert, die Teile einfach wieder zusammensetzen. Mit Hilfe der vier Flight Attendants schmuggelten sie über drei Jahre hinweg die gewaltige Masse von knapp 20 Tonnen alter Münzen zurück nach Deutschland. Das schadhafte Geld wechselten sie bei der Europäischen Zentralbank in frische Scheine um. Der entstandene Schaden wird auf etwa 20 Millionen Euro geschätzt.

Münzen sind schwer und deutlich weniger wert als Noten. In Neu-Delhi versuchte eine Flugbegleiterin von JetAirways daher, eine Brotzeit der besonderen Art am Zoll vorbeizuschmuggeln. Getarnt als in Alufolie gewickelte Butterbrote, fanden die Zöllner Dollarnoten im Wert von 480 000 Dollar. Die Frau steht im Verdacht, Teil eines international agierenden Geldwäscherings zu sein.

Die Fälle offenbaren eine Schwachstelle im System, die von Schmugglern oft und gerne ausgenutzt wird: Flugpersonal und Crew-Gepäck werden offenbar vielerorts schlichtweg nicht genügend genau kontrolliert. Für Crew-Gepäck gelten zudem praktisch keine Grössen- und Gewichtsbeschränkungen. Ausserdem ist fliegendes Personal per se viel unterwegs, daher fallen ungewöhnliche Reiseziele oder häufige Flüge zu bestimmten Zielen nicht weiter auf.

Die Schweiz als Schmuggelziel

Auch der Flughafen Zürich ist ein Drehkreuz für den Vertrieb illegaler Waren aller Art. Täglich zieht das Grenzwachtkorps etwa fünf Kilogramm Drogen aus dem Verkehr.

Zürich und die Schweiz sind generell ein lohnendes Ziel für Schmuggler. Hohe Einkommen und damit eine hohe Kaufkraft sind ein guter Nährboden für den Kauf und Schmuggel illegaler Waren. Der beste Beweis: in Europa liegt Zürich auf Platz drei beim Kokainkonsum. Das hat eine europaweit durchgeführte Abwasseruntersuchung ergeben. Unter den Top Ten befinden sich ausserdem noch Genf, Basel und St. Gallen. Bei Reisenden aus Ländern wie China, Thailand oder der Türkei halten die Zöllner insbesondere nach gefälschten Markenartikeln Ausschau. Im vergangenen Jahr konnte die Eidgenössische Zollverwaltung 1633 Produkte im Gesamtwert von etwa 15 Millionen Franken aus dem Verkehr ziehen. Der Trend hier ist indes stark rückläufig. 2016 war es noch fast die doppelte Menge. Ob dies tatsächlich auf einen Rückgang der Delikte oder auf raffiniertere Fälschungen zurückzuführen ist, bleibt unklar.

Crews gelten beim Grenzwachtkorps im Allgemeinen als kooperativ und recht pflegeleicht, sagt ein leitender Mitarbeiter des Grenzwachtkorps am Flughafen Zürich. Und doch gibt es auch hier immer wieder Fälle von Schmuggel. So wurde auf einen anonymen Hinweis hin ein gewerbsmässiger Zigaretten-schmuggel aufgedeckt. Flight Attendants hatten sich im Ausland mit grossen Mengen günstiger Zigaretten eingedeckt und diese dann in der Schweiz über eine Online-Plattform weiterverkauft.

Auch wenn Verdacht auf Alkohol- oder Drogeneinfluss besteht, greift das GWK ein. In Zürich wurde ein verhaltensauffälliger Flugbegleiter aufgegriffen. Ein Test ergab, dass er unter Drogeneinfluss stand. In seinem Gepäck fand sich unter anderem eine Crack-Pfeife. Der Fall wurde ans BAZL weitergeleitet und der betroffene Flugbegleiter entlassen.

Grundsätzlich findet allerdings kein Datenaustausch zwischen GWK und den Arbeitgebern der betroffenen Crews statt. Erst wenn tatsächlich ein Verfahren eröffnet wird, wird unter Umständen auch der Arbeitgeber informiert. Die Folgen sind drastisch: Auch bei der SWISS droht in diesem Fall die Kündigung.

Von Schlangen und Bären

Hin und wieder gibt es aber auch bei der Grenzwahe Grund zum Schmunzeln. Etwa dann, wenn ein Kapitän dadurch auffällt, dass Wasser aus seiner Hose tropft. Bei näherer Betrachtung war die Ursache schnell gefunden: das

noch halb gefrorene südafrikanische Rinderfilet, das er sich ans Bein gebunden hatte.

Ein Rundgang durch die Asservatenkammer am Flughafen Zürich offenbart das ganze Ausmass der Absurditäten an Schmuggelwaren. Neben vergleichsweise harmlosen Gegenständen wie gefälschten Ausweisen und Nummernschildern finden sich hier ganze Elefantenzähne, Krokodilköpfe, Schusswaffen und raffinierte Drogenverstecke aller Art. Ein Mitarbeiter der GWK formuliert es prägnant: «Es gibt nichts, das es nicht gibt.» Mit Blick auf den Ganzkörperanzug aus Schlangenhaut in der Ausstellung kann man dem nur zustimmen. Erst im vergangenen Jahr ging den Zöllnern ein besonders absurder Fang ins Netz. In einer Kiste, deren Inhalt als Maschinenteile deklariert war, entdeckten sie zwei ausgestopfte Braunbären.

Recht beliebt ist der Schmuggel von Zigaretten in die Schweiz. Die Sache lohnt sich: In der Schweiz kostet eine Schachtel Zigaretten 8,50 Franken. In Osteuropa hingegen ist ein Päckchen bereits ab etwa zwei Franken zu bekommen. Und das sind nur die offiziellen und besteuerten Preise. Hinzu kommen noch illegal produzierte Zigaretten, die etwa in Polen bereits ab zwei Euro pro Päckchen zu kaufen sind. Ein Pärchen aus der Ukraine wollte sich diese saftige Gewinnmarge nicht entgehen lassen. Der Zürcher Zoll erwischte die beiden allerdings bei der Einreise – sie hatten zusammen 1788 Päckchen Zigaretten im Gepäck.

Und die Moral von der Geschicht' ...

Wer mit unerlaubten Waren erwischt wird, muss mitunter mit einem schmerzhaften Bussgeld oder sogar einer Freiheitsstrafe rechnen. Mindestens die geschuldete Abgabe ist fällig, dazu kommt noch ein Bussgeld je nach Schwere des Vergehens. Bei heftigeren Verstössen wie Drogen- oder Waffenschmuggel und auch bei Wiederholungsfällen droht eine Haftstrafe von bis zu zwei Jahren. Dazu kommt dann meist noch eine weitere Haftstrafe, etwa für Drogenhandel oder illegalen Waffenbesitz.

Wirklich drastische Fälle unter den Besatzungen von SWISS und Edelweiss Air sind laut Zollverwaltung nicht bekannt. Es komme aber immer wieder zu unabsichtlichen Delikten, weil etwa Freimengen oder Einfuhrverbote nicht bekannt seien. Gerade die Freimengen ändern sich hin und wieder. Die derzeit gültigen Freimengen zeigt unsere Tabelle. Seit Kurzem bietet die Zollverwaltung zudem die kostenlose App «QuickZoll» für Smartphones an. Die App zeigt die aktuell gültigen Freimengen und Einfuhrverbote. Ausserdem können Waren direkt angemeldet und allfällige Zollabgaben bezahlt werden. Gut zu

wissen ist auch, dass tierische Erzeugnisse aus Nicht- EU-Staaten und Norwegen mit wenigen Ausnahmen generell nicht eingeführt werden dürfen. Darunter fällt dann leider auch das Rindsfilet aus Johannesburg ... •

Neue Verzollungs-App

QuickZoll ist die offizielle Verzollungsapplikation der EZV für den privaten Reiseverkehr. Mit QuickZoll können Privatpersonen Waren, die sie im Ausland für den Eigengebrauch oder zum Verschenken einkaufen, selbstständig zur Einfuhr anmelden und anfallende Abgaben direkt bezahlen. Ausserdem fasst QuickZoll alles Wissenswerte über die Einreise in die Schweiz kurz und bündig zusammen.

Privatwaren, welche mit QuickZoll verzollt wurden, dürfen über sämtliche Grenzübergänge in die Schweiz eingeführt werden. Für die Benutzung von QuickZoll ist keine Registrierung notwendig. Es werden keine Daten gesammelt.

QuickZoll ist für die Betriebssysteme iOS und Android verfügbar und kann kostenlos heruntergeladen werden:

Freimenge

Fleisch und Fleischzubereitungen	1 Kilogramm
Alkoholische Getränke bis 18 % Vol.	5 Liter
Alkoholische Getränke über 18 % Vol.	1 Liter
Zigaretten/Zigarren und andere Tabakerzeugnisse	250 Stück/Gramm

«Wir werden auch 2019 noch da sein!»

in Genf hat sich in den letzten Wochen und Monaten einiges verändert. Neue Flugzeuge und Cateringkonzepte hielten Einzug. Seit Kurzem ist ein Reservekontingent von Piloten in Genf stationiert, in Zukunft gibt es eventuell sogar eine eigene Pilotenbasis. Fakten dazu gibt uns Lorenzo Stoll aus erster Hand.

Interview: Roman Boller

«Rundschau»: In Genf haben in letzter Zeit einige Veränderungen stattgefunden. Wie ist die Stimmung allgemein?

Lorenzo Stoll: Grundsätzlich ist die Stimmung in Genf sehr gut. In der Tat haben wir teils grosse Veränderungen hinter uns. Diese haben jedoch langsam positiven Einfluss auf die Zahlen, und das gibt im gesamten Team einen guten Spirit. Das Geneva-Reloaded-Programm hat uns in eine positive Spirale gebracht und gibt uns allen in Genf eine längerfristige Perspektive. Wir wissen nun nach sehr unsicheren Zeiten, dass wir auch 2019 noch da sein werden. Darüber hinaus können wir bereits an den Entwicklungen für die Jahre 2020/21 planen.

In Zürich und an anderen Flughäfen in Europa haben wir momentan grosse Probleme mit der Pünktlichkeit. Wie sieht das in Genf aus?

Leider zeigt sich in Genf eine ähnliche Situation wie in Zürich. Von London aus, die unsere wichtigste Destination ist, erlebe ich momentan kaum einen Flug, der pünktlich operiert. Wir haben mit herausfordernden Ausseneffekten wie dem Wetter und diversen Fluglotsenstreiks zu kämpfen. Auch die C-Series hat nach wie vor einige technische Schwierigkeiten, die aber nach und nach immer weniger werden. Ausserdem läuft auch der Flughafen Genf seit Jahren am Limit. Um diesen Problemen begegnen zu können, suchen wir laufend nach Lösungen. So arbeiten wir momentan beispielsweise an der Verkürzung der Flugzeug-Bodenzeiten. Pünktlichkeit gehört nach der Rentabilität nach wie vor zu meinen höchsten Prioritäten.

Wie hoch ist der Anteil von Point-to-Point-Operationen in Genf, und wie viele dienen dem Netzwerk der SWISS?

Wir fliegen 36 Destinationen aus Genf an. 34 davon sind reine Point-to-Point-Destinationen. Bei den Flügen zwischen Genf und Zürich handelt es sich um Feeder-Flüge für den Hub Zürich. Selbst bei den Flügen von Genf nach

New York sind 85 Prozent unserer Kundschaft Point-to-Point-Passagiere. Das unterscheidet Genf deutlich von Zürich und bedarf daher eines tieferen Verständnisses. Redet man von der «unprofitablen» Basis Genf, spricht man nur vom Point-to-Point-Geschäft in Europa. Da konkurrieren wir mit den Low-Cost-Carriern (LCC). Würde man den New-York-Flug mit einbeziehen, würde das Resultat bereits besser aussehen. Der Fokus der SWISS in Genf liegt auf der Verbesserung des Point-to-Point-Geschäfts. Das scheint mir auch sehr wichtig und richtig. Die SWISS und die gesamte Lufthansa-Gruppe müssen sich die Frage stellen, wie die Zukunft unserer Kurzstreckenoperation aussehen soll und ob die Hubs im heutigen Stil weiterbetrieben werden können. Mit der Eurowings wird diesbezüglich gerade eine mögliche Antwort aufgebaut. In Zürich ist man durch die geringe Verfügbarkeit von Slots momentan vor der LCC-Konkurrenz geschützt. Doch wird das nicht zwingend so bleiben, und auch da wird man sich fragen müssen, wie man in Zukunft gegenüber den LCCs im Kurzstreckenbetrieb kompetitiv bleiben will.

In Zürich wird die Langstrecke mit zwei neuen Boeing 777 ausgebaut. Stehen auch in Genf nebst dem New-York-Flug neue Langstreckenflüge zur Debatte?

Das ist ein sehr emotionales Thema in der Westschweiz. Die SWISS hat im April 1996 die komplette Langstreckenoperation von Genf nach Zürich verlagert. Natürlich würden zusätzliche Langstreckenflüge in Genf entsprechend gut ankommen. Um zu sehen, ob dafür ein Markt existiert, prüfen wir momentan einige Business Cases. Dabei stehen vor allem Destinationen an der Ostküste von Nordamerika im Fokus. Wir müssen sehr vorsichtig vorgehen, denn wenn wir da nicht erfolgreich sind, kann es für die gesamte Operation in Genf sehr schnell schwierig werden. Nebst der Nachfrage muss untersucht werden, ob wir die operationelle Kapazität in Form von Flugzeugen und Personal haben, um ein solches Wachstum bewältigen zu können.

Seit einiger Zeit operieren aus Genf ausschliesslich die neuen Bombardier-Flugzeuge. Wie hat sich diese Ablösung auf die Operation ausgewirkt? Wie sind die Reaktionen der Crews und der Passagiere?

Die operative Ablösung ist in Bezug auf ein Projekt dieser Grösse sehr gut abgelaufen. Die C Series hat die optimale Grösse für den Markt in Genf. Auch die Reaktionen der Passagiere waren grösstenteils äusserst positiv. Sie können nun den direkten Vergleich zwischen den A320 der Easyjet und unseren neuen Bombardier-Flugzeugen machen. Und da liegen die Unterschiede auf der Hand: Die Hatracks sind grösser, das Flugzeug ist leiser und die Kabine

moderner. Natürlich sind die Galleys für das Kabinenpersonal etwas enger. Doch nach einer kurzen Einarbeitungszeit haben sich auch unsere Kabinen-Crews daran gewöhnt. Entsprechend fallen auch die Reaktionen sowohl des Kabinen- als auch des Cockpitpersonals bis anhin äusserst positiv aus. Natürlich gibt es wie bei allen neuen Flugzeugen noch Verbesserungspotenzial, doch grundsätzlich sind sie sehr zuverlässig.

Seit Kurzem gibt es ein neues Reservekonzept mit Piloten in Genf. Ist dies ein erster Schritt in Richtung einer eigenen Pilotenbasis?

Für die operationelle Stabilität wäre eine Pilotenbasis in Genf durchaus eine mögliche und sinnvolle Lösung, die uns die Organisation in Genf deutlich vereinfachen würde. Wie eine solche aussehen würde und konkret funktionieren könnte, wurde noch nicht genauer evaluiert. Wir sind diesbezüglich sowohl mit Vertretern der SWISS als auch der AEROPERS in Gesprächen. Gemeinsam versuchen wir nun zu evaluieren, was es konkret alles bräuchte, um eine solche Pilotenbasis in Genf zu betreiben. Keinesfalls soll diese Diskussion zu einer Kostenfrage verkommen. Vielmehr ist es meine Vision, dass man den Piloten anbietet, für einen befristeten Zeitraum von wenigen Jahren in Genf zu arbeiten. Ausserdem hätte dies den positiven Effekt, dass die Attraktivität der SWISS als Arbeitgeber in der Romandie steigen würde. Wir müssen uns auch fragen, wie es in Genf mittelfristig weitergehen soll. Wir sind der Meinung, dass ein moderates Wachstum nötig ist, um mit dem Markt mitgehen und den LCCs weiterhin die Stirn bieten zu können. Das muss über mehr Flugzeuge gehen, die in Genf stationiert werden. Der Bedarf an Cockpitpersonal wäre dementsprechend höher. Sollten wir statt acht vielleicht zehn oder zwölf Flugzeuge haben, müssten wir uns ernsthaft über eine Pilotenbasis in Genf Gedanken machen.

Die aktuellste und wohl eine der wichtigsten Neuerungen im Rahmen von GVA-Reloaded ist das neue Catering-Konzept namens «SWISS Saveurs». Kannst Du dazu bereits ein erstes Fazit ziehen?

«SWISS Saveurs» hat einen äusserst positiven Start hinter sich. Negative Reaktionen in den Medien sind ausgeblieben. In den ersten Tagen gab es in Frequentflyer- und Senatorenforen einige Diskussionen. Diese haben sich jedoch schnell wieder gelegt. Auch negative Passagier-Feedbacks halten sich bis anhin in Grenzen. Die meisten Feedbacks sind eher Fragen, bei denen es sich darum dreht, in welchem Ticket was inklusive ist und was extra bezahlt werden muss. Von Seiten der Kabinenbesatzung war die Einführung

von SWISS Saveurs natürlich etwas herausfordernder. Sie mussten sich mit einem neuen Konzept und neuen Procedures auseinandersetzen, bei denen bestimmt noch nicht alles perfekt ist. Was mich persönlich aber extrem stolz macht, sind die über 1000 Rapporte in einem einzigen Monat. Diese waren alle äusserst konstruktiv. Es wurde auf Probleme hingewiesen und es wurden auch gleich Verbesserungsvorschläge eingereicht. Diese Lösungsansätze werden von uns laufend aufgenommen und analysiert. So wurden aufgrund dieser Rapporte bereits erste Anpassungen in der Beladung als auch bei den Abläufen vorgenommen. Man sieht also, dass wir zusammen mit der Kabinenbesatzung intensiv daran arbeiten, das Konzept SWISS Saveurs laufend zu verbessern und so weiterhin erfolgreich zu gestalten. Zusammen mit den besten Globus-Produkten haben wir einen neuen Qualitätsstandard für «Food & Beverage» in Europa gesetzt. Ich kann jedem empfehlen, sich einmal ein Ticket für einen Flug aus Genf zu kaufen und sich selbst davon überzeugen zu lassen.

Der Mehraufwand für die Kabinenbesatzung liegt auf der Hand. Ist ein zufriedenstellender Service auf kurzen Flügen wie beispielsweise von Genf nach Nizza noch möglich?

Ein guter Service ist durchaus noch möglich. Unsere Passagiere bekamen vor der Einführung von SWISS Saveurs ein Wasser und eine Schokolade serviert. Heute hingegen haben sie eine kleine Auswahl aus unseren Menüs. Man muss sich auch darüber im Klaren sein, was die Erwartungshaltung eines Passagiers ist, der einen 30-minütigen Flug antritt. Heutzutage will ein solcher Kunde hauptsächlich schnell und pünktlich am Ziel ankommen. Dabei ist der Service zweitrangig. Ausserdem ist die Erwartung an den Service eines Kunden aus Genf allgemein relativ tief. Das zeigt sich daran, dass 55 Prozent der 17 Millionen Passagiere in Genf mit den LCC fliegen. Auch wir können in den angesprochenen 30 Minuten nach Nizza keinen grossen Service bieten. Jedoch sind wir in der Lage, ein wenig mehr und vor allem bessere Produkte als unsere Konkurrenten anzubieten. Natürlich ist aber der Aufwand für die Kabinenbesatzung in Bezug auf die Fluglänge ein wichtiges Thema, das wir im Fokus behalten werden.

Was unterscheidet uns heute noch in Genf von Low-Cost-Carriern wie Easyjet?

Im Gegensatz zu uns betreibt Easyjet eine «operation-centric»-Organisation. Sie halten ihre Stückkosten tief, indem ihre Operation bis ins letzte

Detail optimiert wird. Wir hingegen arbeiten «customer-centric». Natürlich wollen auch wir möglichst effizient operieren. Jedoch versuchen wir dabei, dem Kunden das bestmögliche Reiseerlebnis zu bieten. Ich bin nicht der Meinung, dass Premium heisst, dass alles inbegriffen sein muss. Premium bedeutet für mich, dass der Passagier individuell entscheiden kann, wie viel Luxus und welche Produkte für ihn wichtig sind. Genau in dieser Wahlmöglichkeit besteht der grosse Unterschied zu den LCCs wie Easyjet. Wichtig ist dabei auch, dass sich der Kunde dieser Wahlmöglichkeit bewusst ist. Wenn man auf der Homepage der SWISS einen Flug aus Genf bucht, erhält man standardmässig einen Economy-Classic-Vorschlag. Auf der Leiste mit den verschiedenen Möglichkeiten kann sich der Kunde in Richtung Economy-Flex und Business bewegen oder aber sich für einen unserer Light-Tarife entscheiden. Bei all diesen Varianten sieht er zu jeder Zeit, was beim jeweiligen Preis inklusive ist. So kommt der Passagier informiert ins Flugzeug und weiss, was ihm zusteht. Sollte er trotz Light-Tarif spontan Lust auf ein Club-Sandwich oder ein Walliser-Plättli verspüren, hat er bei uns die Möglichkeit, solche Zusatzleistungen zu erwerben. Unter dem Strich bekommt bei uns jeder Passagier die Möglichkeit, seine Reiseerfahrung so zu gestalten, wie er es gerne hätte.

Ein weiteres Ziel von GVA-Reloaded besteht darin, die Nummer zwei in Genf hinter Easyjet zu behaupten. Sind wir diesbezüglich auf Kurs?

Easyjet befördert zwischen 46 und 48 Prozent aller Passagiere in Genf. Wir bewirtschaften als Nummer zwei 12 bis 13 Prozent der Kunden. Zählt man unsere Kollegen der Lufthansa-Gruppe dazu, kommen wir auf 18 Prozent. Berücksichtigt man die gesamte Star Alliance, kommen wir sogar auf 25 Prozent. Der drittgrösste Mitstreiter in Genf ist Air France, die viermal kleiner ist als wir. Man kann also sagen, dass wir die klare Nummer zwei in Genf sind. Der Flughafen plant mit einem Wachstum von heute 17 Millionen auf 25 Millionen Passagiere im Jahr 2030. Wenn die Marktanteile in etwa so bestehen bleiben, wie sie heute sind, wird jeder gemäss seiner Grösse am Wachstum teilhaben. Dabei gilt es für uns vor allem zu verhindern, dass wir von den hinteren Konkurrenten angegriffen werden und wir Marktanteile abgeben müssen. Um die Stellung als Nummer zwei in Genf halten und auch für den Flughafen nach Easyjet der erste Ansprechpartner bleiben zu können, werden auch wir unsere Kapazitäten in Zukunft erhöhen müssen. Natürlich kann man die ganze Marktsituation auch anders betrachten und sagen, wir sind die Nummer-eins-Airline mit Vollservice in Genf.

Um das angesprochene Wachstum in Genf bewältigen zu können, werden wohl auch einige bauliche Massnahmen nötig werden?

Das ist korrekt. Die Piste wird wohl so bleiben, wie sie ist, und auch zusätzliche Pisten sind nicht in Planung. Jedoch sollen bauliche Massnahmen und Anpassungen der Bodenmarkierungen die Pistenkapazität während der Low-Visibility-Operation erhöhen. Auch mögliche Schnellabrollwege in Richtung Norden des Flugplatzes werden geprüft. Bereits im Jahr 2020 soll das neue Langstreckenterminal fertiggestellt werden. Es soll neu Platz für sechs Langstrecken- oder alternativ acht Kurzstreckenflugzeuge bieten. Kritisch ist bereits heute die Standplatzkapazität während der Nacht. Auch sie soll in Zukunft erhöht werden.

In Genf kann die SWISS neue Konzepte in kleinem Rahmen ausprobieren. Ist die Einführung des neuen Catering-Konzeptes in Zürich bereits ein Thema?

In der Tat sehen wir uns selber als «Innovationslabor» der Lufthansa-Gruppe auf dem Kurzstreckengeschäft. Neue Konzepte können bei uns relativ unkompliziert eingeführt werden. Sollte einmal etwas nicht wie gewünscht funktionieren, kann man einfacher wieder einen Schritt zurückgehen, als dies bei grösseren Flotten der Fall ist. Was das «Food & Beverage»-Konzept angeht, muss sich die gesamte Lufthansa-Gruppe Gedanken machen, ob wir heute noch das richtige Verpflegungskonzept auf der Kurzstrecke haben. Persönlich kann ich mir gut vorstellen, dass ein Konzept, ähnlich wie wir es jetzt in Genf eingeführt haben, mittelfristig auch in Zürich lanciert werden wird. Betrachtet man den Markt in Europa, stellt man auch rasch fest, dass wir die Einzigen sind, die Essen und Getränke im Flugzeug noch gratis anbieten. Realistisch betrachtet ist wohl kaum das Gratissandwich der ausschlaggebende Faktor für einen Passagier, ein Ticket bei der SWISS zu kaufen.

Gibt es weitere Ideen, die in nächster Zeit in Genf getestet werden?

Wir arbeiten laufend an neuen Produkten, die dem Passagier als Mehrwert dienen könnten. Im Laufe dieses Sommers werden wir einen neuen Shuttle-Service für Flüge früh am Morgen oder spät am Abend einführen. Der Passagier hat dann die Möglichkeit, sich den Transport zum Flughafen nach Hause zu bestellen. Auch da kann er zwischen verschiedenen Angeboten wählen. Diese reichen von der Limousine über den Familienbus bis zum Carpooling. Ausserdem arbeiten wir an einem Familienkonzept, das eine intensive Betreuung von Familien von der Ankunft am Flughafen bis zum Einsteigen in das Flugzeug beinhaltet. Dazu gehören auch spezielle Zonen beim Check-in,

dem Boarding und eventuell sogar ein zugewiesener Bereich für Familien im Flugzeug. Für unsere Businesspassagiere wollen wir eine «super-fast-lane» einrichten, bei der ein Passagier von der Ankunft am Flughafen bis zum Einsteigen maximal 30 Minuten brauchen wird. Das soll ein sehr exklusives Angebot für nur zwei oder drei Passagiere pro Flug werden. Verbesserungspotenzial sehe ich ausserdem bei der Behandlung von Irregularities. Dies könnte meiner Meinung nach ein entscheidender Punkt sein, uns von den LCCs zu unterscheiden. Verschiedene Versuche mit sogenannten Chat-Robotern, welche die Passagiere zum Beispiel im Facebook-Messenger unterstützen oder automatisch Neubuchungen bei annullierten Flügen durchführen, laufen in Genf bereits.

Zum Schluss noch die Frage des wohl wichtigsten Ziels in Genf: Wird die schwarze Null per Ende 2018 erreicht?

Seit Beginn dieses Jahres sind wir positiv unterwegs. Bereits Ende Juni befanden wir uns über den Erwartungen, wobei die starken Sommermonate erst noch anstehen. Ich bin diesbezüglich sehr optimistisch. Sollte nichts Grösseres dazwischenkommen, werden wir dieses Ziel wohl übertreffen. Dieser Turnover ist der Verdienst einer grossartigen Teamleistung aller Beteiligten, ob in Genf oder in Zürich. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken. ●

Lorenzo Stoll ist in Zürich geboren und verbrachte die ersten Jahre seines Lebens in Zürich und in Winterthur, wo er auch die Grundschule besuchte. Nachdem seine Eltern in die Westschweiz gezogen waren, setzte er seine Schullaufbahn in Vevey und Lausanne fort und schloss mit der Eidgenössischen Maturität in Modernen Sprachen ab. Im Anschluss studierte er an der Ecole Hôtelière de Lausanne und startete seine Karriere bei Montreux-Vevey Tourismus als Sales & Marketing Manager. Von 2001 bis 2013 war Lorenzo Stoll in verschiedenen Funktionen und Ländern bei Nestlé tätig, zuletzt als CCO bei Henniez in Paris. Seit Oktober 2013 leitet Lorenzo Stoll den Standort der SWISS in Genf und verantwortet den Turnaround des Kurzstreckengeschäfts. Lorenzo Stoll ist verheiratet und lebt in Mont-sur-Rolle.

Neue Vorstandsmitglieder

Kilian Kraus, Präsident

Bereits zum dritten Mal habe ich den Auftrag der Redaktion erhalten, mich den AEROPERS-Mitgliedern und den Lesern der «Rundschau» vorzustellen.

Nun könnte ich wahrscheinlich die alten Texte heraussuchen und sagen, dass ich noch immer derselbe Typ bin. Ich habe mich aber mit den Jahren auch weiterentwickelt, und für unseren Verband ist mir das Thema «zeitgemässe Weiterentwicklung» ein ebenso grosses Anliegen. Daher möchte ich hier nicht die alten Kamellen herausholen, obschon gewisse Parameter der Vergangenheit natürlich unverändert bleiben. Hier wäre zum Beispiel meine niedersächsische Herkunft aus der Stadt Göttingen zu erwähnen. Ebenso unverändert ist mein fliegerischer Werdegang. Den habe ich 2004 in Wien bei der damaligen Austrian-Tochter Tyrolean auf dem CRJ begonnen, bevor ich im Jahr 2008 zur SWISS auf den Airbus gewechselt habe. Nach insgesamt 14 Jahren kommerzieller Fliegerei habe ich dann letztes Jahr noch bei der SWISS mein Upgrading auf dem A320 gemacht. Nun bin ich bereits seit über einem Jahr bei Edelweiss Air als Captain unterwegs. Ich habe also beide Flugbetriebe kennengelernt, die von der AEROPERS vertreten werden. Deshalb kann ich umso mehr mit einem Gefühl der Sicherheit sagen, dass ich mir zutraue, die Interessen beider Belegschaften vertreten zu können. Das Amt des Präsidenten ist sicherlich immer eine Herausforderung. Auch wenn es von aussen mal etwas ruhiger scheint, läuft die Ideenschmiede für «das langfristige Wohl der Mitglieder am Arbeitsplatz» ständig auf Hochtouren. Dazu gehört eben auch die zeitgemässe Entwicklung der Anstellungsmodelle. Im Jahr 2011 hatte ich das erste Mal einen Sitz im AEROPERS-Vorstand inne und bin bis heute davon überzeugt, dass das mit der beste Job ist, den man im SWISS- und Edelweiss-Air-Konzern haben kann. An keiner Stelle können wir Piloten die Bedingungen und Modelle an unserem Arbeitsplatz so direkt beeinflussen. Meine Aufgaben im Vorstand bezogen sich in der Vergangenheit einerseits auf die Zusammenarbeit und Verknüpfung mit anderen Verbänden, speziell im Lufthansa-Konzern. Und andererseits befasste ich mich mit der strategischen Ausrichtung der AEROPERS. Zusätzlich konnte ich noch einige Zeit Erfahrungen im Medienteam des Verbands sammeln. Nun freue ich mich darauf, die gesammelten Erfahrungen in meinem neuen Amt einbringen zu können. Für meine Zeit als Präsident ist mir wichtig, unseren Verband

langfristig weiter zu stabilisieren. Ich möchte auch durch eine engere Verknüpfung zwischen der SWISS und Edelweiss Air Laufbahnoptionen für Piloten schaffen. Ebenfalls gilt es, die Grundsteine für die nächsten GAV-Verhandlungen zu legen, die Anfang der 20er Jahre anstehen.

Ich erlaube mir bei all den Zielen und Projekten aber auch gerne noch etwas Freizeit und verbringe sie im Sommer oft im Sand beim Beachvolleyball oder auf dem Bodensee.

Ich freue mich auf die Herausforderung, die das Amt mit sich bringt, und auf viele weitere Gespräche mit Euch. Und nicht zuletzt auch über jede aktive Beteiligung Eurerseits in unserem Verband.

Michael Pfister

Gerne nutze ich die Gelegenheit, mich hier einer etwas breiteren Leserschaft vorzustellen. Über meine Wahl in den Vorstand freue ich mich sehr und möchte mich bei allen für das entgegengebrachte Vertrauen herzlich bedanken.

Meine Laufbahn als Linienpilot begann ich Anfang der Neunzigerjahre bei der Swissair. Zu dieser Zeit war ich auch bereits AEROPERS-Mitglied und während einiger Jahre Teil der damaligen Gesamtaufwand-Kommission. In dieser Aufgabe war ich ebenfalls an den Verhandlungen des GAV 99 beteiligt. Nach dem Ende der Swissair 2002 wechselte ich zu Emirates Airlines. Gewerkschaften und auch Berufsverbände sind dort noch heute verboten. Trotzdem waren die Erfahrungen in dieser Welt sehr bereichernd für mich. Seit 2011 arbeite ich nun für Edelweiss Air. Anfänglich im Teilzeitverhältnis, fliege ich nun seit einiger Zeit mit einem 100-Prozent Pensum auf der Langstrecke.

Mit grossem Interesse habe ich in den letzten Jahren sowohl den Zusammenschluss von SWR und SWU, als auch die Fusion der Verbände beobachtet. Dank visionärem Handeln und enormer Arbeitsbereitschaft aller Beteiligten bei der Umsetzung wurde früher Udenkbares plötzlich möglich. Dass solche Veränderungen auch von grossen Herausforderungen begleitet werden, versteht sich von selbst. Bei der Überwindung solcher Herausforderungen spielt nicht zuletzt der Einbezug von Minderheiten in unseren Verband eine bedeutende Rolle. Daher habe ich mich als Vertreter einer solchen Minderheit diesen Frühling entschieden, für den Vorstand zu kandidieren. Als Co-Ressortleiter Mitgliederbetreuung und Kommunikation ist es mein Ziel, die Verbindung insbesondere zwischen

meinen Edelweiss-Air-Kolleginnen und -Kollegen und dem Verband weiter zu festigen und zu vertiefen. Es sollen sich alle unsere Mitglieder möglichst optimal vertreten fühlen und das gegenseitige Vertrauen soll weiter gestärkt werden. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit Euch allen.

Thierry Grünberger

Nachdem Ihr mich nach einer kurzen und knappen Vorstellung als Kandidat für den Vorstand anlässlich der GV gewählt habt, möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich Euch etwas genauer vorzustellen.

Fliegerisch begann meine Laufbahn mit dem FVS 1/99 vor rund 20 Jahren. Danach folgten ein Wechsel zur Skyguide und über Umwege die Ausbildung zum Linienpiloten bei der Lufthansa Passage in Frankfurt. 2011 kam ich zurück in die Schweiz und durfte als First Officer bei der Edelweiss Air Kurz- und Langstrecke fliegen. Vor etwas mehr als einem Jahr erfolgte der Wechsel auf den linken Sitz als Captain A320.

Letzten Herbst wurde bei der AEROPERS eine Stelle als Controller ausgeschrieben, und so begann mein Sprung ins kalte Wasser bei der Verbandstätigkeit. Aufgrund des Ausfalls eines guten Kollegen erfolgte kurz nach dem Antreten dieser Stelle ein Wechsel ins GAV-Verhandlungsteam. Die logische Schlussfolgerung daraus war die Kandidatur für den OPS-Vorstand, damit nach den Verhandlungen auch gewährleistet ist, dass der GAV wie vereinbart umgesetzt wird.

Nach dem baldigen Abschluss des Edelweiss-Air-GAVs stehen bereits weitere Projekte in den Startlöchern. Das wichtigste aus meiner Sicht ist die Einführung eines Karrieremodells zwischen der SWISS und Edelweiss Air. Wie dieses genau aussehen wird, ist noch unklar. Das Kommittent der beiden Unternehmen, dieses Modell vorantreiben zu wollen, stimmt mich aber sehr positiv, sodass ich davon ausgehe, dass wir bis Mitte des nächsten Jahres mit einer Lösung rechnen können.

Obwohl ich bereits jetzt gemerkt habe, was für ein Zusatzaufwand die Mitarbeit im Vorstand mit sich bringt, bin ich motiviert, diesen Effort auf mich zu nehmen, um mich für Eure Interessen einzusetzen. ●

Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

*Text und Bilder: Thomas O. Koller,
Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich»*

Zürich nur noch Zubringerflughafen?

8. Mai 2018

Nationalrat Thomas Hardegger, Rümlang, will gemäss «Blick» einen Flughafen mit weniger interkontinentalen Direktverbindungen. Die Umsteigepassagiere seien ein Risiko für den Flughafen. Mit Verlaub: Herr Hardegger ist ein Risiko für Zehntausende von Arbeitsplätzen in der Exportindustrie, in den Unternehmensdienstleistungen, im Tourismus und nicht zuletzt auch in Wissenschaft und Forschung. Mit der Forderung, auf direkte Interkontinentalverbindungen zu verzichten, sägt er am starken Ast unserer Volkswirtschaft. Wir haben einen kleinen Binnenmarkt. Wenn wir unseren Wohlstand wahren und stärken wollen, brauchen wir exzellente Verbindungen in alle wichtigen Märkte dieser Welt. Exzellent heisst: Direkt, täglich und pünktlich.

Swisshansa

12. Juni 2018

Man kann zwar – wie das einige tun – über die «Swisshansa» schnöden. Aber das ist nicht wahnsinnig weit über den eigenen «Nasenspitz» hinausgeschaut. Zwar ist es schon so: andere Airlines könnten den Hub Zürich theoretisch ebenfalls betreiben. Ihre Loyalität gegenüber Zürich oder der Schweiz wird jedoch kaum ausgeprägt sein. Sie haben nur ein Interesse: Über Zürich sollen möglichst viele eigene und gut ausgelastete Flüge operieren. Die Ausrichtung des Angebots auf die lokale Nachfrage ist sekundär. Die Swiss betreibt den Hub dagegen aus der Schweiz heraus, hat hier ihren Firmensitz, rekrutiert hier ihr Personal, kauft hier ein. Die lokale Verbundenheit ermöglicht ein nachfragegerechtes Angebot dank Kundennähe, erzeugt volkswirtschaftlichen Nutzen dank globalem Netzwerk und schafft Loyalität dank Nähe zwischen Carrier und Standort. Think about!

Nachtflugverbot ab 23 Uhr?

19. Juni 2018

Flughafenkritiker behaupten, ab 23 Uhr sei Schluss mit Flugverkehr in Zürich, das sei gesetzlich so festgelegt. Sie reklamieren zudem auf-

gebracht, die Nachtruhe würde systematisch verletzt und sei ohnehin viel zu lasch. Das ist dreifach falsch. Erstens regelt nicht ein Gesetz, sondern das Betriebsreglement die Betriebszeiten des Flughafens. In diesem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Kraft gesetzten Dokument heisst es zweitens: «Der Flughafen Zürich ist für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr (...) täglich von 6 bis 23.30 Uhr geöffnet.» Einschränkend gilt bloss: Starts und Landungen dürfen bis 23 Uhr geplant werden. Die Zeit zwischen 23 und 23.30 Uhr ist vorgesehen für den Abbau von Verspätungen. Und drittens ist das Nachtflugverbot in Zürich nicht «lasch». Es greift im Gegenteil viel stärker als die Nachtflugregelungen auf anderen wichtigen internationalen Flughäfen und ist sogar strenger als die Nachtflugverbote in Genf und Basel!

Plafonierung Randstunden

26. Juli 2018

Gemäss Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats (LUPO 2016) soll sich der Flughafen Zürich nachfragegerecht entwickeln können. Das ist für unsere Volkswirtschaft von strategischer Bedeutung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) lebt dem LUPO 2016 nun aber kaum nach. Im Gegenteil: zunächst wird im SIL 2 die raumplanerische Sicherung von Südstarts über Mittag ausgeklammert. Dann schiebt das BAZL im SIL-Konzeptteil die Lösung des Kapazitätsproblems in Zürich auf die lange Bank. Und mit Verfügung vom 23. Juli plafoniert es den Flugbetrieb zwischen 21 und 23 Uhr. Das läuft nicht nur der Luftfahrtstrategie des Bundes zuwider, sondern die jüngste Verfügung kommt auch zur Unzeit. Denn es gibt andere Möglichkeiten, die Nachtstunden zu entlasten. Man müsste sie nur umsetzen. Nebst der Festsetzung des seit Jahren hängigen Lärmgebührenmodells würde die Behebung der Kapazitätsengpässe über Mittag für Entspannung sorgen. Kurz: Das BAZL tut derzeit wenig für, aber einiges gegen die Zivilluftfahrt. Das geht zulasten der Konti «Standortqualität», «Wirtschaftsentwicklung» und «internationale Konkurrenzfähigkeit». Die Zeche bezahlen nicht nur der Wirtschafts- und Lebensraum Zürich, sondern auch die Schweizer Volkswirtschaft. ●

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Das Geschäftsjahr 2017 geht als geschichtsträchtiges in die Annalen der **Pilatus Flugzeugwerke AG** ein. Mit einem Umsatz von 986 Millionen Schweizer Franken, einem Gewinn von 135 Millionen, total 115 ausgelieferten Flugzeugen, der Überschreitung von 2000 Vollzeitstellen und der Zertifizierung des **PC-24** als Highlight zum Jahresende seien die gesteckten Vorgaben erfüllt worden. Der aktuelle Bestellbestand ist mit 2,17 Milliarden Schweizer Franken höher als zwei Jahresumsätze. Ende Juni 2017 wurde der 1500. PC-12 ausgeliefert, er ging an den «Royal Flying Doctor Service of Australia». Leider ist es 2017 nicht gelungen, einen neuen PC-21-Kunden zu gewinnen. Schweren Herzens musste Pilatus auch die Produktionseinstellung des **PC-6 Turbo Porter** per 2019 bekannt geben. 2017 wurde gerade mal noch ein Porter verkauft. Nach 60 Jahren in Produktion gehört der PC-6 zu den am längsten hergestellten Flugzeugen weltweit.

Leider wird die Schweizer **Super Constellation** nach 2017 auch 2018 nicht abheben. Wie die Super Constellation Flyers Association (SCFA) auf ihrer Website mitteilt, kommen die Arbeiten an der HB-RSC zwar gut voran, doch entpuppten sich die Reparaturen an der Flugzeugstruktur und an den Systemen als grösser und zeitintensiver, als noch vor ein paar Monaten angenommen. Sie wird also nicht Ende des Sommers zu den verlangten Test- und Checkflügen starten. Die Gespräche mit dem BAZL und die Inspektionen des Luftamtes geben der SCFA aber die Gewissheit, dass man sich noch auf viele Flugsaisons mit der «Connie» freuen kann.

World News ...

Le **C Series** de Bombardier a officiellement rejoint la famille Airbus et devient ainsi le plus petit avion de la gamme. L'avionneur européen a dévoilé la nouvelle dénomination de l'avion, soit l'**A220** lors d'une cérémonie organisée dans son centre de livraison près de Toulouse. L'**A220-300** a atterri en provenance de Montréal Mirabel avec son nouveau nom et ses couleurs Airbus. La famille A220 comprend deux modèles, les **A220-100** et **A220-300**, anciennement la série C de Bombardier (CS100 et CS300). Les avions sont entièrement optimisés pour le marché de 100 à 150 sièges et complètent la gamme A320neo, la plus vendue d'Airbus.

Bombardier will centre its commercial aircraft unit primarily around its CRJ (Canadair Regional Jet) and Q400 (initially known as DHC-8-400) regional aircraft after closing the sale of a majority stake in the CSeries programme to **Airbus**. The plan marks a major strategic shift for a company that for years has focused on developing and selling its advance-technology CSeries family. Airbus is acquiring 50,01% of the CSeries Aircraft Limited Partnership, the entity that manages the programme, in exchange for marketing, sales, customer service and support, but no cash. Meanwhile, **Embraer** indicates that negotiations with **Boeing** over a potential business combination in the commercial aviation segment, possibly a new jointly owned entity, are going «very well».

Eurowings will seek to grow its fleet by more than a third to some 300 aircraft and open new continental bases over the coming years as part of plans to become a pan-European low-cost carrier. Its first priority is driving digitalisation and growing its market share in the traditional DACH markets of Germany, Austria and Switzerland. The Lufthansa group seeks to be the number one operator in its key market. The airline will add 30 aircraft to its fleet this year and is growing operations at markets such as Berlin, Cologne, Düsseldorf and Munich. Eurowings is working closely with Lufthansa to combat competitors. On long-haul routes, the airline is serving the leisure, cruise and tour operator markets which have traditionally been ignored by its mainline sister operator. The carrier has experienced tremendous growth following its absorption of assets from Air Berlin including regional carrier LGW and those of Lufthansa subsidiary Brussels Airlines. Eurowings is reviewing the future use of 20 Bombardier Q400s it inherited when acquired the assets of regional carrier LGW.

All Nippon Airways (ANA) will equip its three on-order Airbus A380s with 520 seats, the second highest accommodation density deployed on the type. The four-class layout includes 383 economy-class seats on the main deck, while the upper deck will have 137 seats: eight in first class, 56 in business and 73 in premium economy. The average seat count across the total 221 in-service A380s is 496. The highest density A380 is operated by Emirates with some aircraft having a 615 seats configuration.

Crash News ...

Einer mit neun Tonnen Goldbarren und Diamanten beladenen **Antonov AN-12 der Kosmos Airlines**, die auf dem Weg von Tschukotka nach Krasnojarsk war, wurde ihre schwere Fracht zum Verhängnis. Nach einem planmäs-

sigen Zwischenstopp in **Yakutsk** löste sich beim Start eine Palette aus der Verzerrung und durchstiess die Heckklappe des Frachtflugzeugs. Etwa drei Tonnen Goldbarren fielen auf die Startbahn. Die AN-12 konnte in Magan, einige Kilometer westlich von Yakutsk, sicher landen. Die auf der Bahn verteilten Goldbarren konnten unter entsprechend zahlreich anwesendem Sicherheitspersonal allesamt sicher geborgen werden. Die Loadmaster wurden verhaftet. Der Gesamtwert der Beladung betrug 368 Millionen US Dollar.

The safety record of **Lion Air Group** carriers is likely to come under fresh scrutiny following a landing incident at Gorontalo's Jalaluddin airport in **Indonesia**. It took place just 10 days after an aborted take-off causing a runway overrun in **Nepal**. In the latest incident, a Boeing 737-800 skidded off the runway and came to a stop in soft ground after landing in rainy conditions. This followed a runway excursion at Kathmandu airport, which involved a B737-900, operated by Lion Air Group subsidiary Malindo Air. The aborted take-off was caused by a technical issue. Aircraft operated by Lion Air and Malindo have been involved in a combined 14 accidents since 2000.

China's civil aviation regulator has disclosed that the right cockpit windshield that separated from a **Sichuan Airlines Airbus 319** was an original part that had not been replaced since the aircraft entered service on July 2011. The aircraft was climbing away from Chongqing normally to a cruising altitude of 32 000 feet and was on the way to Lhasa, when the right cockpit windshield suddenly cracked and detached. This resulted in a loss of cabin pressure, damaging some equipment in the cockpit and injuring the co-pilot. Local media described him as being sucked halfway out of the cockpit. The jet eventually diverted to Chengdu airport, where it landed safely. A flight attendant was also slightly injured during the descent.

Der schwerste Flugzeugunfall der vergangenen Jahre ereignete sich am 11. April auf einem Militärflug einer **Ilyushin IL-76** der **algerischen Luftwaffe**. Offenbar kam es direkt nach dem Abheben zu mindestens einem Triebwerksausfall. Dadurch verloren die Piloten die Kontrolle und stürzten unmittelbar hinter dem Flughafen auf ein Feld. Alle 257 Menschen an Bord kamen dabei ums Leben. Die IL-76 ist allerdings nur für 140 Passagiere oder 128 Fallschirmjäger zertifiziert.

Eine Boeing 737-700 der **Germania** kollidierte beim Zurückschieben vom Terminal des Flughafens **Tel Aviv Ben Gurion** mit einer Boeing 767-300 der **El Al**, die auf dem angrenzenden Rollweg stand. Das Leitwerk der B737 bohrte sich tief in das rechte Höhenleitwerk des Widebodys. Beide Flugzeuge wurden dabei schwer beschädigt; die Fluggäste kamen unverletzt davon.

Zum Unfallzeitpunkt herrschte eingeschränkte Sicht. Nach drei Monaten in Tel Aviv war die B737 repariert, bekam ein neues Seitenleitwerk und steht wieder im Einsatz.

Short News ...

Die Lufthansa wandelte Optionen über sechs **A320neo** in Festbestellungen um und erhöht das Total damit auf 67 Bestellungen. Ausserdem werden noch in diesem Jahr überraschend sechs werksneue A320ceo übernommen, um die Lieferverzögerungen bei den Neos zu kompensieren. Die Lufthansa beschloss auch die Order von zwei weiteren B777-300ER für die **SWISS** sowie von zwei weiteren B777F für **Lufthansa Cargo**.

American Airlines stornierte die 22 noch von US Airways bestellten **A350XWB-900**, nachdem man die Liefertermine schon mehrmals verschoben hatte. Die 100 A321neo will man aber noch planmässig ab Anfang 2019 übernehmen. American bestellte weitere 22 Boeing **787-8** und 25 **787-9** (plus 28 Optionen), alle ausgerüstet mit General-Electric-GENx-Motoren.

Ryanair wandelte 25 **B737MAX-200** Optionen in Festbestellungen um (total 135). Diese neue Version soll bis zu 200 Passagiere fassen und einen zusätzlichen Notausgang in der Mitte besitzen.

Turkish Airlines bestätigte ihre **B787-9**-Bestellung mit leicht abgewandelten Zahlen. Es geht jetzt um 25 Maschinen plus fünf Optionen. Als Antrieb wurden General-Electric-Motoren gewählt.

Lion Air Indonesia bestellte 50 **B737MAX-10**. Sie war die erste Airline überhaupt, die eine B737MAX-8 übernommen hat und erhielt ebenfalls als erster Betreiber soeben eine MAX-9.

Southwest Airlines bestellte schon wieder 40 weitere **B737MAX-8** (total 280).

Auf der Eurasia Airshow in Antalya wurde ein Vorvertrag über je 20 **Sukhoi Superjet** für **Iran Aseman** und **Iran Air Tour** geschlossen. Es soll sich um eine russifizierte Version namens SSJ100R handeln. Diverse westliche Elektronik und Komponenten werden durch russische ersetzt, damit es wegen der Sanktionen keine Probleme mit den USA gibt.

S7 Airlines zeichnete eine Absichtserklärung über 50 **Sukhoi SSJ75** (plus 25 Optionen). Die SSJ75 ist eine angedachte verkürzte Version des SSJ100 für 75 Passagiere. ●

Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 70 Jahren

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs begann die Consolidated Vultee Aircraft Corporation (spätere Convair) mit dem Bau des B-36 «Peacemakers», einem Langstreckenbomber mit einer Reichweite von 16 000 Kilometern. Die United States Army Air Force (USAAF) musste daher ein neues Konzept zum Schutz vor feindlichen Jagdflugzeugen entwickeln. Während der Einsätze über Deutschland erwies sich die P-51 Mustang als optimaler Begleitjäger, um die schweren Bomber (B-17, B-24) vor den Angriffen der deutschen Messerschmitt- und Focke-Wulf-Jäger zu schützen. Mit einer Reichweite von etwa 3000 Kilometern war die Mustang als Beschützer für die zukünftige Bombergeneration jedoch ungeeignet. Obwohl die ersten Luftbetankungen bereits in den 1920er Jahren erfolgreich durchgeführt wurden, war diese Technologie noch zu wenig entwickelt. Die USAAF erwog mehrere Optionen, unter anderem ferngesteuerte Begleitjäger, und entschied, dass ein «Parasite Fighter» die B-36 gegen feindliche Jäger schützen sollte. Das Konzept, dass ein Flugzeug oder ein Zeppelin sein eigenes Jagdflugzeug zum Selbstschutz mitführt, entstand bereits am Ende des Ersten Weltkrieges.

In einer Ausschreibung wandte sich die USAAF an mehrere Flugzeughersteller. Einzig die McDonnell Aircraft Corporation reichte einen konkreten Vorschlag ein und erhielt am 9. Oktober 1945 den Auftrag zur Entwicklung und Produktion von zwei Prototypen. Die USAAF beabsichtigte, 30 Stück zu erwerben. Die Spezifikationen sahen vor, dass der Jäger vollständig im Rumpf der B-36 untergebracht werden sollte. Diese Vorgaben führten zur Konstruktion des kleinsten, je gebauten Abfangjägers. Der Rumpf war gerade mal 4,52 Meter lang und das Leergewicht betrug 1,8 Tonnen. Wegen des kleinen 420-Liter-Tanks war die Flugdauer auf 30 Minuten beschränkt. Auf ein Fahrwerk wurde verzichtet. Zum Schutz vor Beschädigungen bei Aussenlandungen erhielten die Prototypen eine Landekufe. Vier 12,7-mm Kanonen waren als Bewaffnung vorgesehen. Start und Landung erfolgten von einem ausfahrbaren Trapez, das in das «Mutterflugzeug» eingebaut werden sollte. Der «Parasite Fighter» erhielt die Bezeichnung XF-85 «Goblin» (Kobold).

Bereits im Windkanal traten die ersten Probleme auf. Der erste Prototyp

wurde versehentlich von einem Kran aus einer Höhe von 14 Metern fallen gelassen. Der untere Rumpfbereich und der Lufteinlass wurden dabei stark beschädigt. Somit musste das Testprogramm vorerst alleinig mit dem zweiten Prototypen fortgesetzt werden. Am 23. August 1948 führte der McDonnell-Testpilot Edwin Schoch den ersten Erprobungsflug durch. Auf einer Höhe von 6000 Metern wurde die XF-85 von einem B-29-Bomber erfolgreich ausgesetzt. Während zehn Minuten testete Schoch die Flugeigenschaften der Goblin und versuchte danach mittels des ausfahrbaren Fanghakens wieder an das Trapez der B-29 anzudocken. Unerwartete starke Turbulenzen verunmöglichten dieses Manöver aber beim vierten Versuch touchierte die Goblin das Trapez so stark, dass das Canopy der XF-85 zerbrach und Schoch seinen Helm und die Sauerstoffmaske verlor. Unverletzt konnte er in Muroc, der heutigen Edwards Air Force Base, landen. Während der folgenden zwei Monate wurden am Prototypen der Trimbereich und die Aerodynamik modifiziert. Schoch nutzte die Wartezeit und trainierte das Andockmanöver mehrmals erfolgreich mit einem P-80 Shooting Star. Am 14. Oktober gelang es Schoch erstmals, an das Mutterschiff anzudocken. Da auch am Bomber aerodynamische Anpassungen im Bereich des Trapezes vorgenommen worden waren, konnten die Turbulenzen etwas reduziert werden. Das Glück war nur von kurzer Dauer. Von sieben Flügen die Schoch durchführte, endeten vier als Bauchlandungen in der Wüste von Kalifornien. Die United States Air Force (USAF), die in der Zwischenzeit zur eigenständigen Waffengattung erhoben worden waren, gelangte zur Erkenntnis, dass ein durchschnittlicher Pilot mit der Landung der XF-85 überfordert sei. Hinzu kam, dass die Flugeleistungen des Goblin weit unterhalb der Erwartungen lagen. Bei den Erprobungsflügen war sie höchstens halb so schnell wie die sowjetische MiG-15. Am 24. Oktober 1949 annullierte die USAF das XF-85-Programm. Obwohl noch vereinzelte «Parasite Fighter»-Projekte initiiert wurden, setzte sich dieses Konzept letztendlich nie durch.

... vor 20 Jahren

«This is a proud moment for Boeing.» Die stolzen Worte von Harry Stonecipher, Präsident von Boeing, begleiteten den Rollout der Boeing 717 am zehnten Juni 1998 in Long Beach. Hätte er gewusst, dass nur 156 Stück produziert würden, hätte er wohl andere Worte gewählt. McDonnell Douglas begann Anfang der 1990er Jahre mit der Projektierung eines Nachfolgemodells der veralteten DC 9-30. Das Konzept wurde unter der Bezeichnung «MD-95» im Juni 1995

an der Luftfahrtshow von Le Bourget/Paris der Öffentlichkeit präsentiert. Als der amerikanische Low-Cost-Carrier Value Jet kurze Zeit später 50 Flugzeuge bestellte, hätte die Produktion lanciert werden können. Es sollte anders kommen. McDonnell Douglas hatte seit Längerem wirtschaftliche Probleme. 1995 machte das Unternehmen mehr als 400 Millionen Dollar Verlust. Die Nummer drei im zivilen Flugzeugbau hatte den Wettlauf gegen Boeing und Airbus verloren, weil sie keine Flugzeugfamilien zu entwickeln vermochte. Wegen der erfolgreichen Militärprogramme (F-15 und F-18) war McDonnell Douglas dennoch eine attraktive Braut. Am 15. Dezember 1996 verkündeten Boeing und McDonnell Douglas die Fusion ihrer Konzerne. «This is not only a great merger, it's a great time for a merger», kommentierte McDonnell Douglas-Präsident and Chief Executive Officer Harry Stonecipher, welcher dabei auch die Führung von Boeing übernahm, den historischen Moment. Boeing musste sich nun entscheiden, ob sie weiterhin die zivile Produktion des ehemaligen Konkurrenten weiterführen sollte. Neben der MD-11, die noch ein paar Jahre als Frachter weiter gebaut wurde, erhoffte sich Boeing einzig mit der kleinen MD-95 einen wirtschaftlichen Erfolg und führte das Projekt als «Boeing 717-200» weiter. Die Bezeichnung B717 erhielt 1956 ursprünglich ein militärisches Tankflugzeug, das auf der B707 basierte. Da das Militär jedoch die Bezeichnung KC-135 verwendete, wurde die Typenbezeichnung 717 wieder frei.

In Long Beach fand praktisch nur die Endmontage statt. Die einzelnen Komponenten entstanden bei Partnern in aller Welt. Beispielsweise wurden die Triebwerke in Deutschland von BMW und die Rumpfsegmente in Italien von Alenia hergestellt. Am 2. September 1998 fand der Erstflug statt. Fünf Boeing 717 absolvierten insgesamt 1900 Flugstunden bis zur Zertifizierung. Die Boeing 717 war das erste Flugzeug, welches gleichzeitig durch die amerikanische (FAA) und die europäische Luftfahrtbehörde (JAA) zugelassen wurde. Die Boeing 717-200 verfügt über eine Reichweite von knapp 3000 Kilometern und bietet je nach Auslegung etwa 110 Passagieren Platz.

«Launch Customer» wurde der amerikanische Low-Cost-Carrier AirTran Airways. Der designierte Erstkunde Value Jet hatte wegen mehrerer Vorfälle Mitte der 1990er Jahre ein grosses Imageproblem. Um die Fluggesellschaft vor dem drohenden Untergang zu retten, erwarb Value Jet die Muttergesellschaft der Fluggesellschaft AirTran Airways und übernahm dadurch deren Identität. Der «Phönix aus der Asche» konnte den drohenden Untergang abwenden und gelangte wieder in die Gewinnzone. Aber ohne die sparsamen Triebwerke (-24 Prozent) der B717 wäre der nachhaltige Erfolg der Airline wohl kaum

von Dauer gewesen. Boeing war sehr optimistisch und schätzte den weltweiten Bedarf in dieser Kategorie auf mehr als 2500 Flugzeuge. Die Nachfrage bei Boeing lag mit weniger als 200 Bestellungen bis Ende 2001 jedoch weit unter den Erwartungen, sodass die Produktion im Mai 2006 eingestellt wurde. Der Grund dafür lag in den wirtschaftlichen Problemen, die viele Fluggesellschaften infolge der Anschläge vom 11. September 2001 hatten. Somit ersetzten die Airlines ihre alten Flugzeuge gar nicht oder wegen der steigenden Kerosinpreisen, mit sparsamen Flugzeugen, die bevorzugt einer Typenfamilie wie zum Beispiel dem Airbus 320 oder Embraer E-Jets angehören. In den USA gab es noch ein weiteres Problem: Die zwischen Gewerkschaften und Airlines ausgehandelten Scope Clauses untersagten es vielen Main-Carriern, ein Flugzeug mit über 80 Sitzplätzen kostengünstig durch die Regionalpartner operieren zu lassen. Eine 50- bis 70-sitzige Variante (717-100), deren Bau Boeing ebenfalls erwog, hätte zwar im Regionalsegment operiert werden können. Da die 717-200 aber durch diese Verträge zum Main-Carrier gehörte, war der Synergieeffekt einer B717-Flugzeugfamilie nicht mehr gegeben. Trotz der vielen Rückschläge gibt es auch Erfolgsgeschichten. Bei vereinzelt Airlines, die vorwiegend in Nischenmärkten mit hohen Flugfrequenzen und auf kurzen Strecken tätig sind, konnte sich die B717 als Moneymaker etablieren. «It's great little secret. For what we do here in Hawaii, there's no better aircraft built today or even on the drawing board.» Die lobenden Worte stammen vom ehemaligen CEO von Hawaiian Airlines, Mark Dunkerley. Nebst Hawaiian Airlines, die ihre B717 für lange Ferry-Flüge sogar mit Zusatztanks ausrüsten kann, gehören Delta Airlines und Qantaslink zu den grössten Betreibern der Boeing 717. ●

SwissALPA – Cross-check

Die «Rundschau» ist auch eine Publikation der SwissALPA. Jedes Mitglied der Pilotenverbände, die im schweizerischen Dachverband organisiert sind, soll erfahren können, was die unterschiedlichen Verbände im Augenblick beschäftigt. Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-check der Lage innerhalb der Schweiz.

AEROPERS

info@aeropers.ch

Der Sommer 2018 ist streng und arbeitsintensiv, weil sich zu einem gesteigerten Flugprogramm, Kapazitätsengpässen beim Flughafen Zürich und bei den Fluglotsen noch eine Knappheit bei den Pilotenbeständen dazugesellt – dies vor allem auf der Kurzstrecke. Erstmals werden nun auch Direct-entry-Piloten auf der A320 sowie CSeries eingestellt.

Im Juli nahm die AEROPERS zudem an der zweimal jährlich stattfindenden Konferenz der European Cockpit Association (ECA) teil, zu der sich die jeweiligen Vertreter der Pilotenverbände zusammenfinden. Die Konferenz behandelte unter anderem folgende Themen: Eine neue Art des Wetleasings, bei dem die Crews aus Nicht-EU-Ländern mit einer Gendec «on duty» einreisen und während eines «verlängerten Layovers» Flüge für einen EU-Carrier durchführen. Laut ECA stellt dies einen Verstoss dar, da die Crews ein normales Arbeitsvisum besitzen müssten.

Zudem sind weiterhin die Verhandlungen mit Qatar, der Türkei und den Vereinigten Arabischen Emiraten in vollem Gange, um ein europaweites Luftabkommen auszuhandeln. Die drei Länder sind jedoch weiterhin daran interessiert, mit einzelnen EU-Staaten bilaterale Einzelverträge auszuhandeln, um strenge Vorgaben, vor allem im Bereich der Sozialstandards, zu umgehen. Ein weiterer Diskussionspunkt ist die aktuelle Thematik rund um Ryanair. Ein extremer Pilotenmangel führte in den letzten Wochen und Monaten zu einigen Streiktagen – etwas, das vor einigen Jahren noch undenkbar gewesen wäre.

Im Juni trafen wir uns zum ersten Mal mit unseren Lotsenkollegen, um das Aviatik Symposium 2019 zu besprechen, das nächsten April am Flughafen Zürich durchgeführt wird. Die Vorträge und Diskussionen werden sich um die aktuelle Thematik «Just Culture» drehen.



Am Ende ein Ergebnis

Nach langen, zähen und harzigen Verhandlungen konnten drei der vier Schweizer FlugverkehrsleiterVerbände einen neuen GAV mit Skyguide abschliessen. Mit dem erzielten Verhandlungsergebnis konnten wir unseren Mitgliedern ein akzeptables Ergebnis mit minimalem Reallohnwachstum präsentieren. Gleichzeitig gemachte Zugeständnisse helfen Skyguide, sich in Zukunft besser den Marktbedingungen in einem schwierigen Umfeld anzupassen. Leider konnten im finalen Verhandlungsschritt nicht alle Sozialpartner einen Schritt aufeinander zugehen. Skycontrol, die als Verband mehrheitlich die Interessen der Flugverkehrsleiter in der ACC Genf, aber auch auf diversen Regionalflugplätzen vertritt, verkündete im Anschluss an die Abstimmung über den neuen GAV eine Streikandrohung für den 23. Juni 2018. Dieser konnte vorläufig abgewendet werden, und Skyguide und Skycontrol befinden sich wieder in Gesprächen. •

SAFEDroneFlying – «Sicheres Drohnen Fliegen»

interview mit Roger Strebel und Bernhard Drüner, die SAFEDroneFlying mit Unterstützung des Schweizerischen Modellflugverbands, des Aero-Clubs der Schweiz und des Schweizer Verbands Ziviler Drohnen gegründet haben. Die AEROPERS hat sich ihm im April als weiterer Vertrags-partner angeschlossen.

Womit beschäftigt sich SAFEDroneFlying genau?

Ziel dieser Plattform ist es, möglichst viele Drohnenpiloten vor dem Einsatz ihrer Fluggeräte mit Informationen zu einem legalen und rücksichtsvollen Flugbetrieb zu versorgen. Drohnen-Piloten sind bislang gesetzlich zu keiner Ausbildung verpflichtet. Sie müssen also keinen Kenntnissnachweis über die bestehenden Regeln erbringen.

Bleibt das so?

Auf europäischer Ebene werden derzeit Standards erarbeitet, die einen Kenntnis- oder Ausbildungsnachweis zur Vorschrift machen. Diese Regeln werden voraussichtlich auch in der Schweiz gelten.

Wer steht hinter SAFEDroneFlying?

SAFEDroneFlying wurde zunächst mithilfe des AeroClubs der Schweiz (AeCS) und des Modellflugverbands SMV gestartet. Anschliessend kamen weitere Verbände dazu. Auch ihnen ist daran gelegen, dass möglichst viele Drohnenpiloten die bestehenden Gesetze kennen, sodass sie sich daran halten können. Zu den Unterstützern gehört auch die AEROPERS. Es ist nahe liegend, dass Linienpiloten Interesse am Erfolg unserer Arbeit haben. Aber auch Naturschutzorganisationen schätzen unseren Einsatz.

Was hat Sie dazu motiviert, SAFEDroneFlying mitzugründen?

Über diese Tätigkeit durfte ich interessante Partner kennenlernen. Ausserdem konnte ich meinen Einblick in die Drohnenbranche und die Sicherheitsorganisation des Luftverkehrs vertiefen. Und natürlich habe ich das gute Gefühl, einen Beitrag dazu geleistet zu haben, dass Drohnenflüge möglichst erfolgreich und sicher betrieben werden können.

An der Umsetzung der Informationsplattform sind neben meiner Person, Roger Strebel und Helmut Py-rochta beteiligt. Beide haben vielseitige Erfahrungen in der Fliegerei.

Ist es nicht Aufgabe des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, die Sicherheit bei Drohnenflügen sicherzustellen? Wie ist Ihre Plattform in diesem Kontext zu verstehen?

Neben dem BAZL und dem Schweizerischen Verband Ziviler Drohnen (SVZD) ist unsere Plattform eine weitere Möglichkeit, sicherheitsrelevante Informationen zu beziehen. Ferner geht es nicht nur um Sicherheitsregeln, sondern beispielsweise auch um den Datenschutz und um Vorschriften für den Naturschutz, über die Drohnenpiloten Bescheid wissen müssen.

Auf Ihrer Homepage erscheinen auch Handelsunternehmen und Versicherungsanbieter — warum?

Tatsächlich verweisen viele Handelsunternehmen der Schweiz auf ihren Webseiten auf unsere Informations-Plattform. Dadurch sind unsere Informationen dort präsent, wo sie Wirkung haben.

Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht, sich für Drohnen-Flugsicherheit einzusetzen?

Meine Erfahrungen waren unterschiedlich. Es gab viel Zuspruch. Vor allem von Organisationen, die mit den Folgen des Drohnenflugs leben müssen. Aber durchaus auch eine Relativierung des Grundsatzes «Safety first». Leider auch bei Unternehmen und Organisationen, von denen ich das nicht erwartet hätte. ●

Gelesen

Text: Henry Lüscher

Kurzgeschichten ohne Langeweile

T. C. Boyle ist ein Akkordschreiber. Jedes Jahr veröffentlicht er ein Buch, entweder eine kompakte Story oder eine Sammlung von Kurzgeschichten. Unter dem Titel «Good Home (Stories)» sind 20 Geschichten vereint, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Boyle hat dazu oft Zeitungsnotizen als Ausgangslage benutzt, diese mit seiner überbordenden Phantasie angereichert und erweitert und zu diesen Kurzgeschichten geformt.

Wir werden mit den Schicksalen von Leuten konfrontiert, die nicht immer auf der Sonnenseite des Lebens stehen oder diese im Laufe der Geschichte verlassen. Für Leute, die gerne ein Happy End erwarten, lässt Boyle oft den Schluss offen für eigene Schluss-Interpretationen. Einige Stories kommen in voller Fahrt an den «full stop», und man würde gerne noch einige Seiten weiterlesen und sich von den Gedanken Boyles tragen lassen.

Sieben Geschichten habe ich herausgepickt und entsprechende literarische Leckerbissen an Boyle'schen Sätzen *kursiv* dem Text beigefügt:

Ein sterbender Afghan-Rüde wird geklont und dieselbe Hundepflegerin eingestellt, die bereits das Original aufgezogen hat. Ein Journalist der «Weltwoche» (sic!) (*Seine Haare waren zu rotblonden Dreadlocks gewirbelt und an sein Kinn klammerte sich ein Bärtchen in derselben Farbe.*) bezirzt die Pflegerin, um an delikate Hintergrundinformationen für eine Story zu kommen. Oft sitzen sie am Pool (*Die Sonne liess Silbermünzen auf der Wasseroberfläche tanzen.*), wo die Geschichte für den Journalisten abrupt endet.

In Venezuela wird ein Junge zu einem erfolgreichen Baseballspieler und emigriert in die USA. Gangster wollen am Erfolg teilhaben und entführen seine Mutter. Die Polizei will pragmatisch vorgehen, der Sohn alle Forderungen erfüllen, und die Mutter geht auf ihre Art mit der Bande um, spricht: Stockholm-Syndrom. Der grosse Show-down im Dschungel ist eine Verschmelzung von Kampf im Stadion und Kampf um die Mutter. Der Sohn hat als Waffe gegen den Entführer nur einen Stein in der Hand: *Und so holte er aus und warf seinen Fastball, der laut der Radarmessung im Camden-Yard-Stadion hundertsiebenundfünfzig Stundenkilometer draufgehabt hatte, während fünf- undvierzigtausend Leute gestampft und geschrien und seinen Namen gerufen hatten - hoch innen, dachte er, hoch innen - und um die Sache nicht weiter zu komplizieren, sei hier nur gesagt, dass er sein Ziel nicht verfehlte.*

Eine Angeltour zur Insel Anacapa vor Santa Barbara wird für zwei Freunde alles andere als ein vergnüglicher Ausflug. Schuld daran sind eine verhedderte Angelschnur, Seekrankheit und das Schielen auf dieselbe Frau, die für das Ausnehmen der Fische zuständig ist: *Anschliessend fuhr sie mit der Messerschneide über die Haut der Fische, um die Schuppen zu entfernen – ein regelrechter Wirbelsturm durchscheinender Scheiben, die plötzlich wie durch einen Taschenspielertrick zum Leben erwachten und in der Brise tanzten.*

Der Junge einer alleinerziehenden Mutter ist für den Grill zuständig. Er findet, Benzin als Starthilfe wäre ebenso brauchbar wie die dafür konzipierte, aber teure Flüssigkeit, die leider ausgegangen war. Arizonas Präriewind besorgt dann den Rest: *Und das Haus, das hoch oben im Canyon stand, umgeben von ausgebleichten Felsen, die aussahen wie die grossen Zehen von hundert begrabenen Riesen, war das Haus seiner Grossmutter.* Die Nachbarn, ein reiches japanisches Ehepaar, beobachten den Jungen neugierig und misstrauisch. Dabei müssen sie mitansehen, wie ein Vogel einen ihrer seltenen, teuren Fische aus dem Teich entführt: *Er hatte den marmorweissen Purachina Ogon so entschlossen zwischen die beiden Hälften seines langen Schnabels gepackt, als wäre dieser seltsame Vogel ein belebtes Paar Essstäbchen, Hashi mit Beinen und Flügeln.*

Weil er nach dem Tod seiner Frau einsam wurde, kauft sich ein alter Mann eine Python als Haustier. Als Futter holt er eine Ratte aus dem Fachgeschäft. Sie erregt sein Mitleid, als die Schlange ansetzt, sie zu verspeisen. *Als er zu Bett ging, begleitete ihn die Ratte, und wenn er in der Nacht erwachte, spürte er sie neben sich, ihren Lebensgeist, ihr Herz, ihre Wärme, und sie war kein Reptil, kein kaltes, undankbares Ding mit zuckender Zunge und toten Augen, sondern ein Wesen voller Leben.* Damit die Ratte nicht alleine bleiben muss, kauft er noch ein paar weitere Nager. Dass sie sich vermehren würden, ahnt er, aber er ist unfähig, etwas dagegen zu tun. Und an einem besonders kalten Tag stirbt die Schlange.

In einem abgelegenen Bergdorf *Hier oben vergeht die Zeit langsam, es ist, als würden die Stunden wie Zahnpasta aus dem flachen Ende der Tube gedrückt.* Will ein verheirateter Mann seiner kürzlich zur Witwe gewordenen Nachbarin sagen, dass er sie liebt. Weil er den Weg zu ihr übers vereiste Blechdach nimmt, wird ihm der ziemlich niedrige Friction Coefficient zum Verhängnis. Der sturzbedingte Beinbruch erweckt weder bei der Nachbarin noch bei seiner Frau den erhofften Mitleidseffekt.

Samstag kurz nach zwei, die Sonne eine heisse Kompresse auf ihren Schultern und dem Kopf, das Kreischen und Schreien der Kinder, die im flachen Wasser planschen, die übliche Symphonie. In ihrem Rücken das harte Tock des schweren

Gummiballs, der so regelmässig wie ein Herzschlag von Schläger zu Schläger schießt und gegen die Mauer prallt, bis einer der Männer sich verrechnet und der Ball im Schlepptau eines unterdrückten Fluches einen Herzstillstand erleidet. So beginnt die Familiensaga «Tod in Kitschawank», die nicht eben friedlich endet. Wenn auch alles ein Missverständnis war, alles bis auf den Tod.

T. C. Boyle: Good Home

Carl Hanser Verlag, München 2018

ISBN 978-3-446-25808-2 •

Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

Mauerblümchen

Es ist die Geschichte eines un-sicheren, pubertierenden Mädchens, das sich plötzlich dem Rampenlicht der Öffentlichkeit ausgesetzt findet und dieses bald zu geniessen versteht: Weil sie unvermittelt ihre hübschere Schwester in den Schatten zu stellen vermag - weil man sich um sie kümmert - und weil ein Junge (auch pubertierend, auch nicht der grosse Held) sich für sie interessiert, sie sogar erpresst. Und weil diese Erpressung eigentlich auch im Sinn des Mädchens ist, ist das sogar ganz okay.

Wie in allen Büchern dieser Autorin bin ich von der bestechenden Stimmigkeit ihrer Erzählweise fasziniert. Sie passt diese ideal den jeweiligen Protagonisten an, in dieser Geschichte der Gleichzeitigkeit von Leichtigkeit der Jugend und Erdschwere der Probleme in der Pubertät. Die Erzählung ist von ähnlich zwangsläufigen Entwicklungen geleitet wie Gundar-Goshens erste, die ich an dieser Stelle beschrieb: «Löwen wecken». Aber das Umfeld ist persönlicher geprägt. Die Hauptfiguren entbehren zwar nicht eines etwas klischierten Ansatzes, aber sie handeln durchaus nachvollziehbar, und die Zwangsläufigkeit entspringt keiner Künstlichkeit, sondern bleibt durch die ganze Handlung in ihrer Existenz unvermeidbar. Eine schöne Geschichte in jeder Hinsicht. Und sie ist sogar aktuell, könnte sie doch im Kontext von #metoo gelesen werden - muss sie aber nicht.

Ayelet Gundar-Goshen: Lügnerin

Kein&Aber Verlag, Zürich 2017

ISBN 978-3-0369-5766-1

Rollenspiele

Japanische Verhältnisse sind für Westler häufig etwas un-durchsichtig. Milena Michiko Flašars Buch bringt in den inneren Monologen des Protagonisten erstaunlich tiefe Einblicke in ein Denken, das vom permanenten Anspruch geprägt ist, nicht aufzufallen in einer Gesellschaft, die ihre Normen gerne eingehalten weiss.

Er ist gerade in Rente gegangen. Seit Jahren lebt die Hauptfigur des Romans, deren wirklicher Name sich mir nicht erschlossen hat, mit seiner Frau im höchstgelegenen Haus auf einem Hügel der Gemeinde. Sie möchte aller-

dings schon lange weg und näher beim Zentrum wohnen – er weiss, dass er für dieses Haus, diese Aussicht mit allem, was dazu gehört, die ganze Zeit gearbeitet hat. Sie möchte auch hinaus aus dieser Beziehung, die so ganz gut nicht mehr ist, was auch er empfindet, jedoch ohne Fluchtgedanken.

Auf dieser etwas amorphen Basis ist ein Übergang in die Rente keine ideale Veränderung. Die Einsamkeit der strukturlosen Zeit führt beim Jungrentner zu assoziativen Improvisationen, zum Beispiel dazu, dass er auf einem Friedhof den sterbenden Schwan gibt und dabei von einer jüngeren Frau beobachtet und angesprochen wird (ironischerweise hat seine Frau, wie er erst später erfahren wird, gerade begonnen, Ballettstunden zu nehmen). Aus dieser Begegnung ergibt sich allerdings die Mitarbeit bei einer Gruppe von Schauspielenden, die auch manchmal Familienmitglieder für besondere Anlässe mimen, die von den Auftraggebenden einzeln oder in Gruppen gemietet werden können. Sein erster Auftritt soll die Rolle eines Grossvaters für einen farbigen Jungen sein, dessen wirklicher Grossvater weder mit ihm noch mit seiner Tochter Kontakt haben will. Diese Einsätze bieten dem Protagonisten Gelegenheit, seine wachsende Unsicherheit im Leben zu überwinden, und wecken seine eingeschlafene Neugier.

Das Buch mit seinen witzigen Beobachtungen zum Pensionisten-Stand – zum Beispiel den ewigen Vorsätzen, ein Radio zu reparieren oder irgendwo Ordnung zu schaffen – und zum RHS (retired husband syndrome) bei den betroffenen Ehefrauen hat mich für sich eingenommen und bietet geistreiche Unterhaltung.

Milena Michiko Flašar: Herr Kato spielt Familie
Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2018
ISBN 978-3-8031-3292-5

Sommerferienlektüre?

Wenn es so richtig sommerlich heiss wie in diesen Tagen kurz vor dem Redaktionsschluss ist, ist mir eher nach leichterem Lektüre. Dafür bieten sich Krimis oder ganz allgemein Geschichten um schon bekannte Figuren an.

Mit Serien ist es allerdings so eine Sache. Meistens kommt bei mir einmal der Punkt, an dem das Gefühl der Wiederholung unausweichlich ist und die wachsende Langeweile aufkommt. Habe ich anfangs die Bücher um die zwei konkurrierenden Freundinnen Lenu und Lila mit Freude gelesen, ist es mir schon am Ende des dritten Buchs etwas zu lang geworden. Und mit dem vierten, das ich dennoch zu Ende gelesen habe, ist mir endgültig klar

geworden, dass es für mich nun genug ist. Allzu vorhersehbar ist die Entwicklung der Hauptakteurinnen und -akteure geworden. Einblicke in das Neapel der zwei Freundinnen und ihre Beziehungen bringen leider keine Spannung mehr in die Handlung. Und was ich am meisten bedaure, ist der durchsichtige Ansatz, am Ende noch einen «cliffhanger» anzufügen, um einem möglichen fünften Buch den Weg zu ebnen.

Zufällig bin ich danach auf den zweiten Band der Reihe um die Bibliothek der vergessenen Bücher gestossen. Auch in dieser Serie steht er für mich buchstäblich im Schatten des ersten Bands aus Zafóns Feder («Der Schatten des Windes», den ich an dieser Stelle schon lobend erwähnt habe). Er zeigt mir Wiederholungstat und entspricht zwar dem Genre der «gothic novels», was ich aber leider auch nicht (mehr) zu schätzen vermag. In dieser Geschichte geht es um einen Schriftsteller, der sein Talent unter dem Wert verkaufen muss und erst durch einen Pakt mit dem Teufel auf steinigem Weg zu einem gewissen Erfolg findet. Eine etwas zu faustdick aufgetragene Geschichte, und das Leben des Schriftstellers ist allzu vorhersehbar begleitet von schrecklichen Ereignissen.

Es gibt inzwischen noch zwei Bände aus dieser Serie, aber ich werde sie wohl nicht mehr lesen.

Allerdings gibt es auch erfreuliche «Fortsetzungen». Jan Seghers hat letztes Jahr einen neuen Fall für Robert Marthaler entwickelt. Wie immer nimmt er einen realen Mordfall auf und flicht ihn in eine spannend erzählte Geschichte ein. Darin findet die wechselhafte Beziehung zu seiner (ist es wirklich seine?) Tereza endlich Klärung. Auch der aus früheren Romanen bekannte Freund, Gourmand und Pathologe Carlos Sabato, Rudi Ferres, ein nach Südfrankreich geflüchteter Kollege, der immer noch nach dem Täter des im Jahr 1998 ermordeten Tobias Brüning forscht, und eine exzentrische Kommissarin aus Wiesbaden mit Roma-Wurzeln bringen Leben in die Handlung. Wie immer ist es möglich, diesen Roman auch als Solitär zu lesen; mir bringt es mehr im Licht der bisherigen Geschichten.

Und Jan Seghers, der eigentlich Matthias Altenburg heisst, ist ein stilsicherer Schriftsteller mit einem feinen Gespür für die Sprache, die ja zwangsweise unser Denken bestimmt. Das Zitat aus einem Interview mit ihm macht ihn für mich zum deutschen Denker der Gegenwart, er sagt:

«Ich bin – um mit Franz-Josef Degenhardt (das Lied «Spiel nicht mit den Schmuttelkindern» ist vielleicht älteren Semestern noch ein Begriff) zu sprechen – zu den herrschenden Verhältnissen in einem Masse dissident,

dass jede politische Äusserung von mir wie die eines Ausserirdischen klingen würde.»

Elena Ferrante: Die Geschichte des verlorenen Kindes Suhrkamp Verlag, Berlin 2018

ISBN 978-3-518-42576-3

Carlos Ruiz Zafón: Das Spiel des Engels

Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt a.M. 2008

ISBN 978-3-596-18644-0

Jan Seghers: Menschenfischer

Kindler, Berlin 2017

ISBN 978-3-463-40670-1 •

Shooter's Corner

Menschen fotografieren (Teil 3): Beleuchtung und Blitz

Da Personen häufig fotografierte Motive sind, möchte ich eine dritte und vorläufig letzte Folge der Porträtfotografie widmen. Klar, jeder möchte seine Liebsten im besten Licht fotografieren. Ich stelle jedoch fest, dass die wenigsten wissen, worauf sie dabei achten müssen, und entsprechend enttäuschende Resultate hervorbringen. Folgende Tipps sollen etwas Licht ins Dunkel bringen.

Text: Dominique Wirz

Weiches Licht an einem bewölkten Tag oder ein Standort im Schatten eines Hauses sind ideal, um Menschen zu porträtieren. Die Gesichtszüge werden dadurch sehr natürlich und ohne störende Schatten dargestellt. Direktes Sonnenlicht hingegen blendet die fotografierte Person oft und führt zu unruhigen, schweren Schatten, die ausserdem die Verständlichkeit des Bildes herabsetzen. Durch Aufhellung von schweren Schatten mit einem sanften Aufhellblitz (siehe unten) oder einem Aufheller in Form eines weissen Kartons, Tuchs oder Reflektors lassen sich unschöne Schatten teilweise beseitigen. Doch Vorsicht: vermeiden Sie ein Zuviel an Kontrastreduktion, die zu einer flachen und langweiligen Bildwirkung führen könnte.

Mit Gegenlicht zu spannenden Porträts

Besonders spannend ist eine Porträtaufnahme im Gegenlicht. Das Gesicht bleibt dabei relativ dunkel, während sich um das Motiv ein heller Lichtkranz bildet. Dieser hohe Kontrast zwischen Motiv und Hintergrund macht genau den besonderen Reiz des Gegenlichts aus. In den Haaren, an der Schulter- und Armpartie scheint das Licht die Person regelrecht zu umarmen. Je nach Härte und Helligkeit der Lichtquelle fallen einzelne Lichtstrahlen nach vorne oder lassen ein Modell teilweise mit dem Hintergrund verschwimmen. Das Bild bekommt dadurch eine leuchtende, dynamische bis hin zu einer leichten, fast schwebenden Wirkung. Darüber hinaus entstehen keine störenden Schatten im Gesicht. Damit bietet sich eine Gegenlichtführung besonders bei Outdoor-Porträts im direkten Gegenlicht an. Die Person wird nicht von der Sonne geblendet und der Gesichtsausdruck ist entsprechend entspannt. Allerdings sind bei Gegenlicht eventuell hohe Kontraste zu bewältigen. Im Extremfall frisst bei einem korrekt belichteten Gesicht der Hintergrund aus (das heisst, er wird sehr hell

bis weiss), was nicht unbedingt schlecht sein muss. Fotografen setzen das bewusst als Stilmittel ein, um den Hintergrund zu vereinfachen. Durch einen engen Bildausschnitt, der vielleicht noch einen leichten Lichtschein in den Haaren einfängt, können Sie zudem die überstrahlten Bildflächen beschneiden. Manchmal gelingt es auch, einen dunklen Hintergrund eines Gebäudeschattens oder Ähnliches einzubeziehen, zum Beispiel, wenn die Sonne leicht erhöht hinter dem Motiv steht. Perfekt, um den Lichtsaum in den Haaren leuchten zu lassen. Kontraste können Sie auch am Computer reduzieren. Dabei werden Sie bei Fotos im Rohformat einen wesentlich grösseren Spielraum haben.

Aufhellen

Harte Schlagschatten bei Sonnenschein oder oben genannte Gegenlichtsituationen lassen sich auch sehr effizient mit einem Falt-Reflektor oder einem Blitz mildern. Deshalb habe ich auf Reisen meist einen externen Blitz dabei. Da dieser wesentlich stärker ist als der eingebaute kleine Blitz, kommt er auch gegen die Sonne an. Beim Einsatz von Blitzgeräten achte ich jedoch sehr darauf, die Lichtstimmung der Situation nicht zu zerstören. Das heisst, ich stelle die Belichtung so ein, dass das Umgebungslicht etwa eine Blende zu dunkel ist. Den Blitz regle ich dann ebenfalls leicht herunter (zum Beispiel minus 2/3), um ihn nicht zu dominant werden zu lassen. Dabei passe ich die Lichtfarbe des Blitzes mit aufgesetzten Farbfiltern häufig dem Umgebungslicht an. Bei Glühlampenlicht oder am Lagerfeuer zum Beispiel mittels der gelb-orangen Folie. Der Effekt ist dann gelungen, wenn der Blitz auf dem Bild fast nicht bemerkt wird.

Menschenfotos bei wenig Licht

Es gibt häufig Situationen, bei denen das Umgebungslicht kaum mehr für ein scharfes Foto ausreicht. Wir haben nun die Möglichkeit, die ISO-Zahl der Kamera zu erhöhen, allerdings wird dabei je nach Grösse des Kamera-Sensors schnell ein Bildrauschen sichtbar. Trotzdem sind solche Fotos meist stimmungsvoller, als wenn wir einen Blitz als Hauptlichtquelle einsetzen würden (Stichwort «absaufender Hintergrund»). Bei knappem Licht können wir ausserdem ein Weitwinkelobjektiv einsetzen, um die Bewegungsunschärfe und die Verwacklungsgefahr zu verringern. Letztere lässt sich natürlich auch mit einem Anti-Schüttel-Mechanismus oder einem Stativ reduzieren.

Blitz als Hauptlicht

Ist der Blitz die alleinige Lichtquelle, kommt man um externe Blitzgeräte nicht mehr herum. Bei ihnen kann der Kopf meist geschwenkt werden, um

indirekt beispielsweise über die helle Decke oder eine Wand zu blitzen. Dies wirkt meist viel natürlicher als das herkömmliche frontale Anblitzen. Ausserdem werden so rote Augen, unschöne Schlagschatten an Wänden und aufleuchtende Reflexe auf Brillen und Fenstern vermieden. Und was die wenigsten Anwender wissen: Die meisten Kameras können mit dem internen Blitz sogar einen entfesselten – also von der Kamera abgenommenen – externen Blitz kabellos auslösen. Dann haben wir schon zwei Lichtquellen, nämlich den eingebauten Blitz der Kamera und den entfesselten Blitz, den man irgendwo hinlegen oder auf ein Stativ schrauben kann. Die Stärke der einzelnen Blitze lässt sich an der Kamera regeln. Ich lasse meist den seitlichen Blitz als Hauptlicht ohne Korrektur, während ich den Kamerablitz etwa mit minus zwei Blenden hinunterregle, sodass er immerhin noch die Schatten des seitlichen Lichtes aufzuhellen vermag.

Der gezielte Einsatz von Blitzgeräten ist nicht so einfach und erfordert etwas Übung. Experimentieren Sie! Je nachdem kann auch ein Blitzkurs (siehe Link unten) sinnvoll sein. Falls Sie noch kein externes Blitzgerät haben, kann ich Ihnen ein solches nur empfehlen. Richtig eingesetzt sind Blitzgeräte nämlich ein unverzichtbares Hilfsmittel. Sie erweitern unseren fotografischen Spielraum wesentlich und unterstützen uns im Bestreben, unsere fotografierten Personen im besten Licht zu zeigen.

*Aktuelle Fotokurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch.
Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog. •*