

Ausgabe
3/2022



RUNDSCHAU

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

NEIN!



Ramp-up – Sehenden Auges in das Chaos? • MH370 – Die grosse
Unbekannte • Tropenkrankheiten – Elende Blutsauger! • Lost &
Found – Das Interview • Pilotenausbildung – Wie weiter?

Inhalt



3 The President's Voice

AEROPERS-Präsident Clemens Kopetz ist enttäuscht, dass es die beiden Verhandlungsparteien nicht geschafft haben, «ein für beide Seiten vernünftiges und annehmbares Ergebnis zu erzielen». Er scheut sich nicht vor einer ausführlichen Manöverkritik darüber, wie und in welchem Ton die Verhandlungen abgelaufen sind. Nun fordert er aber eine Begegnung auf Augenhöhe und äussert das Ziel, wieder zu einer funktionierenden Sozialpartnerschaft zu kommen.

4 Editorial/Impressum

5 Die grosse Unbekannte

Anfang 2022 jährte sich das Verschwinden des Flugs MH370 der Malaysia Airlines zum achten Mal. Der Flugverlauf der Maschine kann auch ohne Auffinden von Flugdatenschreiber und Voice Recorder weitestgehend rekonstruiert werden. Wir fassen die gesicherten Erkenntnisse zusammen.

12 Sehenden Auges in das Chaos

Bereits zu Beginn der Corona-Krise war klar, dass es nach ihr anders sein wird als davor. Während sich Wirtschaftswissenschaftler uneinig waren, waren sich viele Manager von Fluggesellschaften sicher, dass es danach schlechter sein wird. Im gerade stattfindenden Aufschwung fehlen nun an vielen Stellen Mitarbeiter. Die verbleibenden Mitarbeitenden arbeiten an der Belastungsgrenze.

16 Gepäcksituation am Flughafen Zürich

Der postpandemische Ansturm an Passagieren bringt die Reisebranche an ihre Grenzen. Auch die Angestellten der Bodenabfertigung arbeiten oftmals über ihrem Kapazitätslimit. Bilder chaotischer Zustände und Berge verwaister Gepäckstücke gehen durch die Medien. Swisssport gibt Auskunft über die aktuelle Situation in Zürich.

18 Perspektive Pilotenausbildung

Wie geht es eigentlich in den Flugschulen weiter? Lässt der momentane Personalmangel in der Luftfahrt, vor allem bei der Flugzeugabfertigung und in der Kabine, auf mögliche zukünftige Engpässe bei Pilotinnen und Piloten schliessen? Wir schauen uns aktuelle Ausbildungssituationen an und fragen wartende Pilotenschülerinnen und -schüler, welche Veränderungen auf sie zukommen werden. Ferner befassen wir uns mit Umstellungen bei US-Airlines und werfen einen Blick auf mögliche Trends auf dem Ausbildungsmarkt und welche Probleme vermutlich jetzt schon absehbar sind.

23 Aviatik-Historiker gesucht ...

24 Elende Blutsauger!

Nein, es geht nicht um Firmenpolitik, sondern um das gefährlichste Tier der Welt: die Stechmücke. Jedes Jahr sterben schätzungsweise 750 000 Menschen weltweit an den Folgen eines simplen Mückenstichs. Klimawandel und nicht zuletzt Flugreisen begünstigen die Ausbreitung verschiedenster Krankheiten. Fliegendes Personal zählt dabei zu den Hauptrisikogruppen. Grund genug, einmal einen Blick auf das Thema Tropenkrankheiten zu werfen.

27 Pilots & Controllers «GET TOGETHER»

28 Rückspiegel

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

30 Zeitreise

32 On The Air ...

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

34 Austritt

35 Pensionierungen

36 Eintritte

37 Marc Bertram – vielen Dank!

38 Gelesen

Henry Lüscher und Viktor Sturzenegger geben Buchtipps.

42 SwissALPA – Cross-Check

Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-Check der Lage innerhalb der Schweiz.

43 Neun Fragen an Mustafa Uzun

44 Wir trauern, Termine & Mitteilungen

45 Fly Green...!? – Brutal. Nachhaltig!

Ernest Hemmungslos – haltet Augen und Ohren offen ...

46 Shooter's Corner

Erst die Möglichkeit, Objektive zu wechseln, machen Systemkameras so vielseitig. Nachdem Dominique Wirz in der letzten Folge gezeigt hat, was gute Objektive auszeichnet, kommt er nun zur entscheidenden Frage: Welche Objektive soll ich zu meiner Kamera anschaffen?

The President's Voice



Der GAV2022 wurde von den Pilotinnen und Piloten der SWISS bei 94,7 Prozent Stimmbeteiligung mit 80,5 Prozent Nein-Stimmen deutlich abgelehnt. Die Geschäftsleitung bedauert die Ablehnung in einer ersten Stellungnahme. Ich selbst bedaure die Ablehnung nicht, bin aber enttäuscht. Nicht etwa über das Ergebnis, sondern vielmehr, dass es den beiden

Sozial-/Vertrags-/Sparring-Partnern nicht gelungen ist, ein für beide Seiten vernünftiges und annehmbares Ergebnis zu erzielen. Eigentlich ein Armutszeugnis für die Partnerschaft. Das Ergebnis spricht aber eine klare Sprache: Das Pilotenkorps möchte diesen Vertrag nicht. Wir wollen in den nächsten vier Jahren nicht unter diesen Konditionen arbeiten. Es braucht einen besseren Vertrag.

Auch die SWISS wäre gut beraten, einen breit abgestützten Vertrag zu verhandeln. Denn ein motiviertes und zufriedenes Korps ist eine gute Basis für eine solide und rund laufende Operation.

Wie kann man die deutliche Ablehnung erklären? Ich denke, dass dies mehrere Gründe hat, die es sich zu analysieren lohnt, um daraus für die Zukunft Lehren zu ziehen.

Der Inhaltliche Aspekt: Der vorgelegte GAV war inhaltlich schlicht zu wenig ausgewogen. Auf Sorgen – etwa die steigende Teuerung – wurde nicht eingegangen. Eine finanzielle Perspektive während der Laufzeit fehlte völlig. Die Anpassung des PiVARLO in unrealistische EBIT-Margen stösst – besonders unter dem Deckmantel der Absicherung für Krisenzeiten – auf Unverständnis. Dem gegenüber werden neue Elemente wie Freelancer oder ein Automatismus für Direct Entry F/Os eingeführt. Das «Give and Take» wurde von vielen als nicht ausgewogen empfunden.

Neben dem Inhalt haben aber auch gebrochene Versprechen zu der deutlichen Ablehnung geführt: Zwar ist die typenunabhängige Salärliste etwas Positives. Wurde aber den Kollegen der SWU beim GAV2018 nicht versprochen, dass mit dem nächsten GAV die Ungleichheiten zwischen den beiden Gruppen ex-SWU und ex-SWR endlich aufgehoben werden? Der GAV2022 nähert die beiden Gruppen an – wieso also nicht sämtliche verbleibenden Ungleichheiten aufheben? Die Kosten wären vernachlässigbar gewesen, um dieses Versprechen der Firma umzusetzen.

Das führt mich zu einem weiteren Punkt, der zur Ablehnung geführt hat: der Wille zur Veränderung im Bereich der Planung. Seit Jahren bemängeln wir unser nicht mehr zeitgemässes Planungssystem. Das beginnt beim Bidding-System, geht über die Reserveperiode bis hin zur Planumstellung nach krankheitsbedingten Absenzen. Die Liste lässt sich um viele Punkte ergänzen. Hier besteht seit Jahren Handlungsbedarf. Natürlich muss uns bewusst sein, dass wir in einem 24/7-Schichtbetrieb arbeiten und das Einschränkungen mit sich bringt. Nicht jeder Wunsch kann erfüllt werden, eine gewisse Fremdbestimmung wird es immer geben. Aber: Wieso funktioniert das bei anderen Airlines einfach besser als bei uns? Wieso fehlt es bei uns am Willen (und am Mut), einmal etwas Neues auszuprobieren? In diesem Bereich wurde sehr viel Goodwill verspielt, und es würde sich mit verhältnismässig wenig Aufwand viel erreichen lassen.

Die während der Verhandlungen oft gehörte Phrase, dass Verbesserungen in diesem Bereich kostenneutral sein müs-

sen, ist für mich fast schon höhnisch. Eigentlich erwarte ich, dass kostenneutrale Verbesserungen zu jeder Zeit, unabhängig von GAV-Verhandlungen umgesetzt werden.

Damit wären wir beim Thema der Kommunikation angelangt. Die interne Kommunikation aus der Führung schwankt zwischen dem Aufzeigen von dunklen Wolken und dem Schönreden von eigenen Fehlern hin und her. Allein folgendes Narrativ strotzt vor Widersprüchen: Seit Verhandlungsbeginn wird betont, dass sich die Luftfahrt nur langsam erholen wird und daher eine Flottenreduktion notwendig sei. Diese führte zu einem Überbestand an FCM und CCM, was bei der Kabine Kündigungen zur Folge hatte. Der Sommer hat uns eines Besseren belehrt, und nun sucht man händeringend nach neuen Flight Attendants. Flüge müssen deswegen abgesagt werden. Da die Rekrutierung scheinbar schwieriger ist als angenommen, soll der Engpass über ein Wetlease Agreement mit Air Baltic behoben werden. Der Wetlease ist laut eigener Aussage übrigens teurer, als wenn wir die Flüge selbst durchführen würden. Nun operieren also gleich zwei Wetlease-Anbieter im angeblich so schlechten Winterflugplan 2022/2023 mit zwölf und mehr Flugzeugen für uns. Wieso sollen die Angestellten für diese fragwürdige Planung zahlen? Wieso sollen wir für diese Planungsfehler geradestehen?

Eine Kommunikation mit so vielen Widersprüchen führt zwangsläufig zu einem Misstrauen beim Empfänger. Dieses Misstrauen ist gewachsen und hat sich ebenfalls bei der GAV-Abstimmung gezeigt.

Die Liste der Gründe, weshalb der GAV2022 abgelehnt wurde, würde sich noch weiter fortsetzen lassen. Es sollte aber inzwischen klar sein, dass der Vertrag nicht nur wegen des Inhalts abgelehnt wurde, sondern eine Vielzahl anderer Gründe dazu geführt haben, die sich teilweise in den letzten Jahren angestaut haben.

Es ist nun Zeit, zurück an den Verhandlungstisch zu kommen und auf Augenhöhe einen neuen, besseren GAV zu verhandeln. Damit ist es aber nicht getan. Auch abseits der Verhandlungen, im täglichen Umgang miteinander, muss es zu Veränderungen kommen. Eine motivierte Besatzung meistert jede noch so anspruchsvolle Situation. Dies lässt sich auch auf das Gesamtunternehmen übertragen.

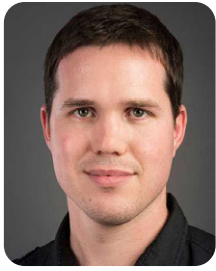
Zu guter Letzt: Auch wir als Verband dürfen uns vor Selbstkritik nicht scheuen. Zu Verhandlungen gehören zwei Seiten dazu, und auch wir haben zum schlechten Verhandlungsklima beigetragen. Wir scheuen uns aber nicht vor einer ausführlichen Manöverkritik am Ende des Verhandlungsprozesses. Jetzt gilt es aber nicht, am Stand zu treten, sondern endlich in konstruktive Verhandlungen einzusteigen. Wir bieten der Firma hier Hand und geben dem noch eine Chance.

Langfristig wäre mein Ziel, wieder zurück zu einer funktionierenden Sozialpartnerschaft mit der SWISS zu kommen. Von der Talsohle, an der wir gerade angelangt sind, ist es jedoch bis dahin noch ein weiter Weg.

Packen wir ihn an!

Clemens Kopetz, Präsident

Editorial



«The Times They Are A-Changin'», sangen schon vor 80 Jahren US-amerikanische Musiker, allen voran der spätere Gewinner des Literaturnobelpreises Bob Dylan. Wir leben aktuell auch in einer Zeit der Veränderung: Pandemie, Krieg in Europa, Rückfall in alte Muster, Klimawandel. Die Aufzählung ist nicht einmal annähernd abschliessend.

Eine Zeitenwende, eingeläutet durch die Corona-Pandemie, steht auch in der Fliegerei an. Die Fluggesellschaften weltweit gingen mit der grössten Krise in der Geschichte der Luftfahrt unterschiedlich um und waren damit auch unterschiedlich erfolgreich. Beinahe gebetsmühlenartig wurden die Herausforderungen des «Ramp-ups» über fast zwei Jahre an die Wand gemalt. Das Chaos an den Flughäfen weltweit zeigt, dass Zeit allein kein Garant für eine gute Vorbereitung ist. Einige Fluggesellschaften wollen die Gelegenheit nutzen und lang gehegte Management-Träume in die Realität umsetzen. Es werden neue Ableger, wie die SAS Link, gegründet und Versuche unternommen, die Mitarbeiter dorthin abzuschieben. Nur ein Streik konnte dies verhindern. Andere Fluggesellschaften wollen die Krise nutzen, um die Arbeitsbedingungen langfristig zu verschlechtern und Kosten zu sparen, und wieder andere schätzen die Arbeit ihrer Mitarbeiter wert und einigen sich auf deutliche Lohnsteigerungen, teilweise im zweistelligen Prozentbereich. In welchem Bereich sich der aufmerksame Leser befindet, kann er selbst beurteilen.

Seit diesem Sommer wird wieder viel geflogen. Je mehr geflogen wird, desto eher kann es vorkommen, dass die Passagiere, aber nicht ihr Gepäck das Ziel erreichen. Welche Abläufe finden im Hintergrund statt, damit das Gepäck möglichst schnell wieder seinen Besitzer erreicht? Welche Rechte haben Passagiere und wieso kann es zu einem Chaos wie in London Heathrow mit Tausenden gestrandeten Koffern in Zürich nicht kommen? Fragen, auf die Roman Boller in seinem Artikel Antworten findet.

Damit auch in Zukunft noch geflogen werden kann, braucht es Nachwuchs. Marc Horstick befasst sich in seinem Artikel damit, wie der Nachwuchs an der Flugschule «Lufthansa Aviation Training» in Glattbrugg die Krise erlebt, hoffentlich überstanden hat und wie das Training in der Zukunft aussehen wird.

Wenn geflogen wird, lauern vor allem in Afrika und Asien auch gesundheitliche Gefahren, auf die Patrick Herr in seinem Artikel eingeht. So viel sei vorab vermerkt: Die schlimmsten kann man recht einfach vermeiden.

Wenn wie an Spitzentagen über 200 000 Flüge stattfinden und sich dabei knapp 20 000 Flugzeuge gleichzeitig in der Luft befinden, kann es sogar vorkommen, dass ein ganzes Flugzeug verschwindet. Über das vermeintliche Schicksal und den aktuellen Stand bei der Suche nach der verschwundenen Boeing 777 von Malaysian Airlines informiert Kevin Fuchs in dieser Ausgabe.

Ich selbst berichte in meinem Artikel über den Ramp-up bei der SWISS, der Lufthansa-Gruppe und anderen Fluggesellschaften. Auch darin wird Bob Dylan sicher wieder vorkommen.

Die Zeiten ändern sich nun mal! Aber zumindest die «Rundschau» bleibt die «Rundschau». Ich wünsche viel Vergnügen beim Lesen!

Dominik Haug, Redaktor

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, pensionierter Captain
Jürg Ledermann, Lektor, Captain A330/340
Roman Boller, Redaktor, F/O A320
Kevin Fuchs, Redaktor, F/O B777
Dominik Haug, Redaktor, F/O A330/340
Patrick Herr, Redaktor, F/O A330/340
Marc Horstick, Redaktor, F/O A220

Ständige Mitarbeiter

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

Layout

André Ruth

Druck

Dataform AG, 8604 Volketswil

Auflage

2700 Druck-Exemplare, > 3000 Downloads in App und aus Website

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 Genehmigung der Redaktion erlaubt.

Titelfoto: © Swiss International Air Lines

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2022: 9. November 2022

Die grosse Unbekannte

Anfang 2022 jährte sich das Verschwinden des Flugs MH370 der Malaysia Airlines zum achten Mal. Über 230 Menschen aus diversen Nationen an Bord der Boeing 777 bleiben bis heute verschwunden. Der Flugverlauf der Maschine bis in den südlichen Indischen Ozean kann auch ohne Auffinden von Flugdatenschreiber und Voice Recorder weitestgehend rekonstruiert werden. Nach zahlreichen Theorien über den Verbleib des Flugzeugs fassen wir die bis heute gesicherten Erkenntnisse zusammen.

Text: Kevin Fuchs

«Good night, Malaysian 370». Ein routinierter Abschiedsgruss am Funk, der im Normalfall keinen Grund zur Sorge auslöst, in diesem Fall jedoch eine grosse Bedeutung besitzt. Er ist am 8. März 2014 das letzte Lebenszeichen des Malaysia Airlines-Flugs MH370 in der Boeing 777-200ER mit der Registrierung 9M-MRO auf dem Weg von Kuala Lumpur nach Peking. Von den 12 Crew-Mitgliedern und 227 Passagieren fehlt auch achteinhalb Jahre nach dem Zwischenfall jede Spur. Währenddessen ist das Rätsel um MH370 zu einem der grössten Mysterien in der Geschichte der Zivilluftfahrt geworden.

Der Verlauf

Um 00.41 Uhr Ortszeit nimmt die Boeing 777 der Malaysia Airlines nach dem Start nordöstlichen Kurs auf ihre Destination Peking. Im Cockpit sitzen die beiden Piloten Captain Zaharie Ahmad Shah und First Officer Fariq Abdul Hamid, zwei erfahrene Piloten mit gültigen Lizenzen und medizinischer Tauglichkeit. First Officer Hamid befindet sich nach seiner Umschulung von der A330 auf die Boeing 777 noch im Line Training. In den Tagen unmittelbar vor dem Event ist Captain Shah bereits nach Melbourne (26. Februar), Bali (3. März) und Peking (7. März) unterwegs gewesen. Zu jenen Flügen konnten im Nachhinein keine Unregelmässigkeiten oder Zwischenfälle festgestellt werden.

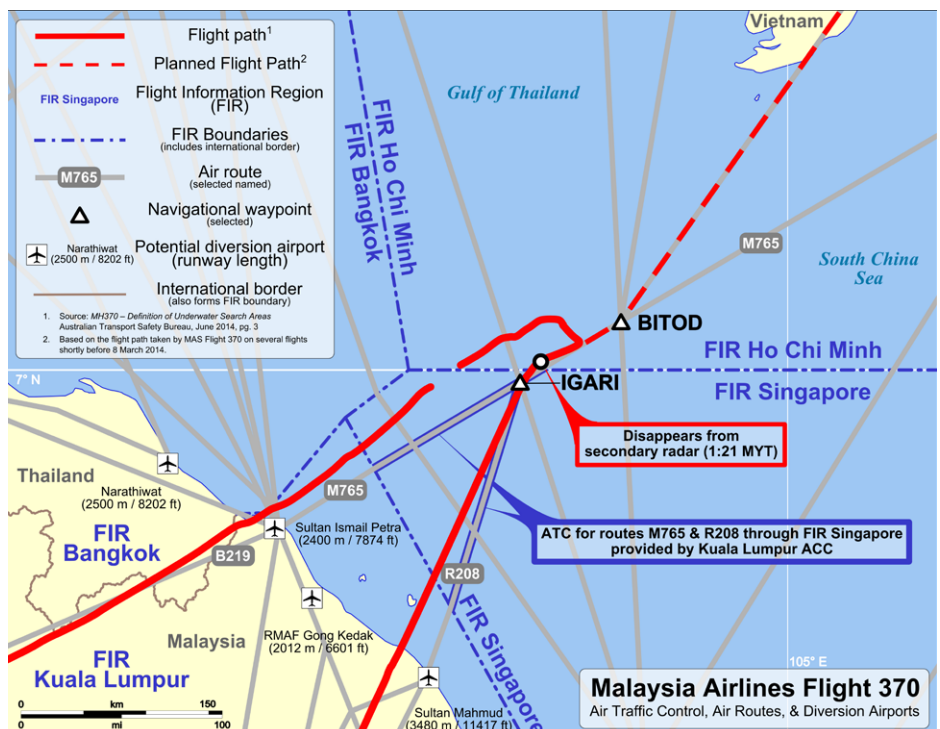
Dass sich der Flug MH370 knapp 40 Minuten nach seinem Start in Kuala Lumpur nach der Übergabe von der malaysischen zur vietnamesischen Flugverkehrskontrolle dort nicht meldete, war der Beginn der ungewöhnlichen Vorkommnisse. Aus bis heute ungeklärten Gründen wurde der Transponder des Flugzeugs abgeschaltet und die Flugroute nach dem Waypoint IGARI an der Grenze zum vietnamesischen Luftraum nach einer zunächst kurzen Rechtsgefolgt von einer Linkskurve (siehe Grafik) zurück über die Halbinsel Malaysias geändert. Der weitere Flugverlauf konnte zunächst noch von der zivilen und schliesslich der militärischen Radarüberwachung erfasst werden: MH370 nahm nach ursprünglich nordöstlicher Flugroute südlich der Insel Penang nun Kurs in Richtung Südwesten auf den südlichen Indischen Ozean.

Bereits 18 Minuten nach dem verlorenen Funkkontakt und Transpondersignal erklärte Subang Air Traffic Control das Flugzeug als vermisst. In einer Pressekonferenz am darauffolgenden Tag gab Malaysia Airlines bekannt, dass ein Grossteil der 239 Vermissten Chinesen (154) und Malaysier (38) waren. Unter den restlichen Passagieren befanden sich Australier, Inder, Franzosen, US-Amerikaner, Neuseeländer, Ukrainer, Kanadier sowie jeweils ein Russe, Italiener, Niederländer und Österreicher.

Heute existieren zahlreiche Theorien über den Verbleib der verschwundenen Boeing. Trotz mehreren Suchaktionen konnte das Wrack des Flugzeugs bisher nicht lokalisiert werden. Im Folgenden sollen sowohl ältere als auch die jüngsten Erkenntnisse der Suchaktionen aufgezeigt werden.

Theorie I: Der technische Defekt

9M-MRO wurde am 31. Mai 2002 neu ab Werk an Malaysia Airlines übergeben. Ihre letztere grössere Wartung hatte die Maschine am 23. Februar 2014 durchlaufen, knapp zwei Wochen vor ihrem Verschwinden. Zu diesem Zeitpunkt hatte sie 7494 Flugzyklen und knapp 54000 Flugstunden absolviert. Nach diesem Check hat sie bis zum 8. März 2014 30 weitere Flüge absolviert. Das Flugzeug befand sich in technisch einwandfreiem Zustand. Im Nachhinein wurde einzig die Batterie des



Abdrehen über dem Punkt IGARI: Die Flugroute der Boeing änderte sich abrupt.

```
QU QXSXMXS
.DPCCAMH 071803
QAGM
AN 9M-MRO/FI MH0370/MA 991I
-
=====
| MALAYSIA AIRLINES - ODC |
=====
URGET REQUEST

PLS CONTACT HO CHI MING ATC ASAP

THEY COMPLAIN CANNOT TRACK YOU ON THEIR RADAR

I RECEIVED CALL FROM SUBANG CENTRE

PLS ACK THESE MSG

REGARDS
```

Versuchte ACARS-Kontaktaufnahme durch MAS ODC.

SSFDR ULB (Solid-State Flight Data Recorder, Underwater Locator Beacon) als im Dezember 2012 abgeliefert identifiziert. Im Abschlussbericht des Unfalls von MH370 wird festgehalten, dass zwar nicht ausgeschlossen werden kann, dass während des Flugs technische Defekte an der 9M-MRO aufgetreten sein könnten. Dennoch gehen Ermittler davon aus, dass der Unterbruch von Kommunikationssystemen bewusst durch mindestens einen Menschen herbeigeführt worden sein muss. Auch die nachweisbare Tatsache, dass MH370 noch rund sieben Stunden geflogen ist, spricht dafür, dass grundlegende Systeme der Maschine, wie zum Beispiel der Autopilot zumindest in seinen «basic modes», ohne Defekte funktioniert haben müssen. Hierbei berufen sich die Ermittler auf eine hohe Wahrscheinlichkeit – ein Beweis wäre nur im Flight Data Recorder zu finden. Weiter geben die Route, die das Flugzeug zurückgelegt, und die Flughöhe, die ermittelt werden konnte, Aufschluss darüber, dass die Triebwerke und die Flugsteuerung von keinen signifikanten Defekten betroffen gewesen sind. Dass ein technischer Defekt zum Absturz geführt hat, kann anhand der vorliegenden Erkenntnisse nahezu ausgeschlossen werden.

Theorie II: Der Abschuss

Parallel zu den vom Kuala Lumpur Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC) um 05.30 Uhr Ortszeit angestossenen Ermittlungen entwickelten sich teils sehr eigene Theorien über den Verbleib von MH370. Dazu zählen unter anderem die der französischen Journalistin Florence de Changy. Sie veröffentlichte dieses Jahr ihr Buch «Verschwunden», in dem sie unter anderem die These aufstellt, an Bord des Malaysia Airlines-Flugs könnte sich ein Spionagegerät von hohem technologischem Wert befunden haben, das die Regierung Chinas unbedingt in ihren Besitz haben wollen. Weiter sinniert de Changy, dass die Amerikaner den Flug nicht von einer Zwischenlandung überzeugen konnten und sich in Folge zu einem Abschuss entschieden hätten. Auch die Möglichkeit, dass MH370 von Chinesen abgeschossen worden sei, hält die Autorin für möglich. In ihren beinahe 500 Seiten umfassenden Theorien lässt sie aber wichtige Fakten ausser Acht: Dass Flug MH370 sein Ende im südlichen Indischen Ozean gefunden hat, ist mittlerweile durch Satellitenda-

ten und durch in La Réunion, Madagaskar und Tansania angeschwemmte Trümmerteile (siehe unten) belegt.

Theorie III: Der Suizid

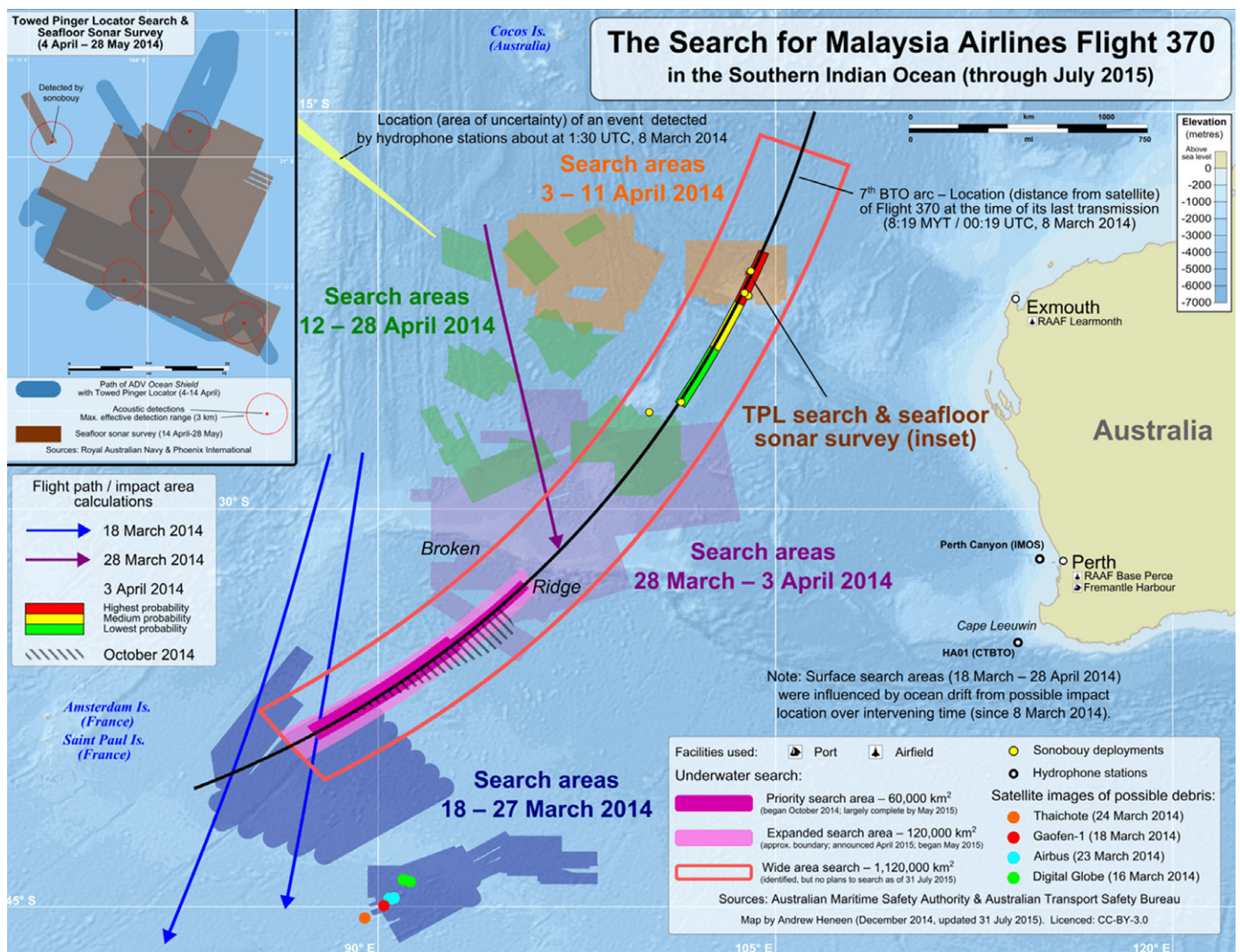
Neben dem verheerenden Absturz einer Germanwings A319, verursacht durch den psychisch erkrankten First Officer im März 2015, gibt es weitere Beispiele für Selbstmord in der Zivilluftfahrt. Die jüngsten Untersuchungen zur Absturzursache des Flugs MU-5735 der China Eastern im März dieses Jahres sind noch nicht abgeschlossen, doch auch hier wird ein suizidales Verhalten einer Person an Bord vermutet. Die Boeing 737-800 war in technisch einwandfreiem Zustand, was neben dem Aircraft Log auch die geborgenen Flugdatenschreiber belegen. Könnte MH370 ebenfalls einem Suizid zum Opfer gefallen sein? Die privaten Hintergründe und Lebensverhältnisse der beiden Piloten wurden nicht nur seitens der Presse, sondern auch von den offiziellen Ermittlern genauestens durchleuchtet. Schnell fand man heraus, dass Captain Shah leidenschaftlicher Flugsimulator-Fan war und auch in der Zeit vor dem rätselhaften Verschwinden der Boeing 777 in seinem persönlichen «Home-Cockpit» sass. Es gelangten Dokumente an die Öffentlichkeit, in denen von einer auf Shabs Simulator gespeicherten Flugroute die Rede ist, die dem Flugverlauf von MH370 ähnelte und aus einem Backup-File des Simulators vom 3. Februar 2014 stammten. Die malaysische Regierung bestätigte den Fund dieser Daten und erklärte, dass es sich um sieben manuell programmierte Wegpunkt-Koordinaten handelte. Sofern diese verbunden und in dieser Reihenfolge abgeflogen werden, ergibt sich eine Route von Kuala Lumpur in ein Gebiet im südlichen Indischen Ozean durch die Andaman-See (Anm.: Randmeer des östlichen Indischen Ozeans, gebildet durch die Küsten von Myanmar, Thailand, Malaysia und der Insel Sumatra). Was zunächst nach einer heissen Spur klang, wurde von den Ermittlern später als eine rein spielbezogene Aktivität bei der Flugsimulation und der Ausübung seines Hobbys, aber nicht für die Investigation relevant, erklärt.

Theorie IV: Die Entführung

Ein ebenso denkbares Szenario ist, dass die Boeing 777 der Malaysia Airlines in die Gewalt von Entführern

und anschliessend zum Absturz gebracht wurde. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden die Sicherheitsmassnahmen insbesondere an Flughäfen verstärkt. Seit 2009 kommen vermehrt Body-Scanner zum Einsatz. Den Anfang bei der Einführung der Geräte machte hierbei der Flughafen Amsterdam-Schiphol. Sie erlauben neben der Funktion als Metalldetektor auch verbotene Substanzen an den überprüften Passagieren festzustellen. Darüber hinaus wurde auch das Sicherheitslevel in Transportmitteln zu Flughäfen durch zusätzliches Personal und Überwachung sowie Zutrittskontrollen zu den Terminals in den vergangenen zwei Jahrzehnten auf ein neues Level bewegt. Durch verschiedene Arten von Hintergrundinformation, wie zum Beispiel die APIS-Daten für die Reise in die Vereinigten Staaten, ist das Buchen eines Flugtickets ohne die entsprechende Validierung gültiger Reisedokumente gar nicht erst möglich. Auch an Bord selbst gab es nach 9/11 einige Veränderungen. So wurden die Cockpit-Türen fast weltweit extra gesichert und schussicher gemacht. Der Zutritt zum Cockpit ist seither nur noch mit einem Code möglich. Nach der Einführung dieser Flut an Sicherheitsbarrieren könnte man meinen, dass es heute zu einem Ding der Unmöglichkeit geworden ist, ein Flugzeug zu entführen oder unerlaubte Flüssigkeiten respektive Gegenstände mitzuführen. Den-

noch gelang es im Frühjahr 2014 dem Ersten Offizier einer Boeing 767 der Ethiopian Airlines auf dem Weg von Addis Abeba nach Rom, den Kommandanten des Flugzeugs aus dem Cockpit auszusperrern und das Flugzeug nach Genf zu entführen. Dass es sich dabei um ein Crew-Mitglied handelte, das sich in seiner afrikanischen Heimat bedroht fühlte und in der Schweiz Asyl suchte, kann den Zwischenfall nicht verharmlosen. Vielmehr zeigt Letzterer, dass Flugzeugentführungen auch in der Zeit eines hohen Sicherheitsniveaus aktuell bleiben und damit gerechnet werden muss, dass es auch künftig Versuche von potenziellen Entführern geben wird, Verkehrsflugzeuge in ihre Gewalt zu bekommen. Im Zuge der Ermittlungen um das Verschwinden von MH370 haben mehrere Behörden, darunter die malaysische und US-amerikanische Regierung, die Hintergründe jedes Fluggasts an Bord von MH370 untersucht. Die chinesische Regierung gab bereits zehn Tage nach dem Verschwinden der Maschine bekannt, alle chinesischen Insassen von MH370 überprüft zu haben. Man könne sicher sein, dass von keinem der chinesischen Passagiere an Bord ein terroristischer Akt oder eine zerstörerische Tat ausgegangen sei, so die offizielle Mitteilung. In den Fokus der Überprüfungen durch die Behörden geriet hingegen ein Passagier, der als Bordingenieur bei einer schweizerischen Charter-Fluggesellschaft ange-



Der 7te Arc: Einer der wenigen Anhaltspunkte für den Flugverlauf von MH370. Auf Satellitendaten basierend, stellt er die wahrscheinlichste Flugroute von MH370 dar: Experten rekonstruierten, dass die B777 dieser Route innerhalb eines Korridors 27,5 NM westlich respektive 25 NM östlich folgte.

stellt gewesen ist, da er über grundlegende aviatische Fähigkeiten und nötiges Hintergrundwissen für eine Flugzeugführung verfügte. Diesem Verdacht konnte nicht weiter nachgegangen werden. Ein grosses, mediales Echo fanden in den Wochen nach dem Verschwinden der Boeing 777 zwei Passagiere, die offensichtlich mit gefälschten Reisepässen an Bord gingen. Interpol wurde auf diese Tatsache aufmerksam. Die Flugtickets der beiden 19- und 29-jährigen Iraner wurden bar bezahlt und über China Southern Airlines gebucht. Sie reisten mit einem österreichischen und einem italienischen Reisepass, die beide zuvor in Thailand als gestohlen gemeldet worden waren. Auch in diesem Fall konnte eine Entführung oder ein terroristischer Akt später ausgeschlossen werden: Die Iraner waren wohl als Asylsuchende gereist.

Was wir wissen

Die vier aufgezeigten Theorien haben alle ihre Pros und Contras. Die sieben Stunden an Bord von MH370 können ohne Flugzeugfund nicht rekonstruiert werden. Hingegen gibt es, auch wenn die Frage nach dem Warum und Wie aktuell offenbleibt, belegbare Erkenntnisse, die nun vorgestellt werden sollen. Dazu dient als Quelle unter anderem der knapp 500 Seiten umfassende Safety Investigation Report, der am 2. Juli 2018 vom malaysischen Safety Investigation Team veröffentlicht wurde.

Die Route verlief bis zum Wegpunkt IGARI nach Plan. Diesen hat die Boeing 777 um 17:20 UTC überflogen. Fast zeitgleich verschwindet das Mode-S-Signal des Flugzeugs von den Radarbildschirmen. Das letzte Sekundär-radar-Signal von MH370 wurde eine knappe Minute später empfangen. Schon beinahe eine Viertelstunde früher, um 17:07 UTC, wurde die letzte Datenübertragung des ACARS-Systems von 9M-MRO gesendet. Hò Chí Minh ACC kontaktierte um 17:39 UTC Kuala Lumpur ACC, da Flug MH370 nicht wie erwartet im vietnamesischen Luftraum eingetroffen war. In den Minuten nach dem Verschwinden der primären und sekundären Radarsignale von MH370 konnte anhand mehrerer «Blips» (Anm.: kurzzeitiger Lichtpunkt auf einem Radarschirm, der ein durch das Radar erfasstes Flugzeug anzeigt) das Flugprofil nach dem Abdrehen IGARI rekonstruiert werden. Hierbei sind nicht nur die erwähnten, anfänglichen und signifikanten Kursänderungen interessant, sondern auch eine deutliche Erhöhung der Geschwindigkeit über Grund. Die dabei gemessene Flughöhe variierte stark und kann nur vage angegeben werden. Zirka vierzig Minuten nach dem Verschwinden wurde um 18:02 UTC ein «Blip» auf nur 4800 Fuss Flughöhe mit einer Geschwindigkeit von 492 Knoten über Grund gemessen. Um 18:15 UTC konnte das Signal ein letztes Mal für weitere sieben Minuten verfolgt werden, dieses Mal auf einer wohl realistischeren Höhe von 29 500 Fuss und mit einer Geschwindigkeit von über 516 Knoten. Das erfasste Flugprofil mit seinen deutlichen Variationen konnte in einem Boeing-777-Simulator auch nach mehreren Versuchen durch Experten nicht exakt so abgefliegen werden.

Ein weiterer Punkt und gleichzeitig ein Hoffnungsschimmer in der Aufklärung des Verschwindens war das Mobiltelefon des First Officers. Es loggte sich um 17:52 UTC in die Station Bandar Baru Farlim im südlichen Teil der Hauptstadt George Town der malaysischen Insel Penang ein. Eine Kommunikation konnte jedoch nicht

nachgewiesen werden. Dass das Telefon eingeschaltet war, ist jedoch bewiesen. Die Ermittlerteams überprüften die Empfangsmöglichkeiten anhand eines Testfluges in einer King Air mit verschiedenen Mobiltelefonen auf unterschiedlichen Flughöhen. Mit der Mehrzahl der Geräte konnte keine Verbindung unter 8000 Fuss erreicht werden, mit einem Gerät jedoch noch auf 20 000 Fuss. Was das Mobiltelefon Fariq Hamids betrifft, kann also davon ausgegangen werden, dass es über George Town eingeschaltet gewesen ist. Ob das Einwählen in die Funkzelle durch Absicht oder Zufall geschah, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Die Tatsache lässt allerdings diverse Spekulationen über die Geschehnisse an Bord von MH370 zu.

Der technische Zustand des Flugzeugs und seiner Systeme wurde genauestens überprüft. Ausser einer grösseren Reparatur an der rechten Flügelspitze durch einen Vorfall beim Taxi auf dem Flughafen Shanghai Pudong im Jahr 2012 hatte die Boeing 777 keine erwähnenswerten Beeinträchtigungen an ihrem Rumpf erlitten. Beim letzten ACARS-Datenaustausch um 17:07 UTC übermittelte das Flugzeug einen Treibstoffstand von 43 800 Kilogramm. Dies lag innerhalb der im Flugplan berechneten Toleranzen, um Peking mit rund 11,9 Tonnen Treibstoff-Reserve zu erreichen. Auch die beiden Rolls-Royce-RB211-Triebwerke wurden ordnungsgemäss gewartet und wiesen für Flug MH370 keine Auffälligkeiten auf.

Die Zusammenstellung der Fracht an Bord von MH370 ergibt ebenfalls keinen Anlass für eine mögliche Absturzursache. Neben zirka zweieinhalb Tonnen Mangostane-Früchten befanden sich 223 Kilogramm Lithium-Ionen-Batterien der Motorola Solutions aus Penang an Bord. Die Fracht musste aufgrund der korrekten Handhabung und Verpackung gemäss den Vorschriften zum sicheren Transport in der Luft nicht als Dangerous Goods klassifiziert werden.

Im Rahmen der Ermittlungen wurde auch das Flugwetter analysiert. Im Moment des letztmaligen Erscheinens auf dem zivilen Radar der Flugsicherung befand sich MH370 in einer Umgebung ohne signifikante Wolken. Turbulenzen oder Gewitter waren für die Nacht des 8. März weder vorhergesagt noch beobachtet worden.

Das ACARS-System einer Boeing 777 kommuniziert via VHF oder über den SATCOM-Kanal. Malaysia Airlines (MAS) operiert das System normalerweise durch den SATCOM-Kanal. Das vordefinierte Austauschintervall liegt bei MAS bei 30 Minuten. Sollte nach dieser Zeit kein Datenaustausch stattgefunden haben, wird das Flugzeug direkt von der Einsatzleitstelle (ODC) der Airline via ACARS Free Text Message kontaktiert und, falls eine Antwort ausbleibt, über SATCOM angerufen. Das Vorgehen bei SWISS ist sehr ähnlich. Wie die Flugzeugpositionen bei SWISS nachverfolgt und aktualisiert werden, erklärt uns Pascal Gabathuler, Teamlead Mission Support und Flight Dispatch Admin, in einem Interview weiter unten.

Die Kontaktaufnahme durch MAS ODC erfolgte um 18:03 UTC (siehe Box) mit der Bitte, Hò Chí Minh ACC zu kontaktieren. Die Nachricht konnte jedoch nicht an das Flugzeug zugestellt werden. Alle weiteren Versuche über die nächsten 30 Minuten blieben erfolglos. Das SATCOM-System verfügt über insgesamt fünf Sprachkanäle und einen Datenkanal. Es stellt neben Sprach- und Textnachrichten auch ACARS-Daten und Ver-

bindungsmöglichkeiten mit dem IFE (In-flight Entertainment) bereit. Die vermisste Boeing war mit dem Inmarsat-Classic-Aero-System ausgestattet, dasselbe, das auch in SWISS-Boeing-777 zum Einsatz kommt. Letzteres stellt eine nahezu globale Abdeckung mit Ausnahme der Polarregionen sicher. Dabei greift es auf sogenannte GES-Bodenstationen (Ground Earth Stations) zurück, die zunächst eine Verbindung zu den Satelliten herstellen und diese mit dem Flugzeug koppeln. Sollten die GES für eine Stunde keine Kommunikation zu einem Flugzeug herstellen können, wird ein «Ping» als Log-on Interrogation an das Flugzeug gesendet. Dabei kommt der flugzeugeigene Identifizierungscode zum Einsatz. Es resultiert ein sogenannter Handshake mit der Maschine. Die Antennen des SATCOMs befinden sich an unterschiedlichen Stellen der Boeing 777: Dabei existieren sowohl High-Gain-Antennen über dem Türpaar 3L/R als auch eine Low-Gain-Antenne im Flugzeugrumpf. Die Sicherungen des Systems befinden sich ausserhalb des Cockpits. Eine beabsichtigte Manipulation des SATCOMs aus dem Cockpit heraus ist somit nahezu ausgeschlossen. Die Ermittler im Fall der verschwundenen MH370 kamen zum Schluss, dass nach dem Ausbleiben der ACARS-Reports, die um 17:37 UTC und 18:07 UTC fällig gewesen wären, ein SATCOM Log-on Request um 18:25 UTC stattgefunden hat. Zwischen der 22. und 78. Flugminute gab es einen Unterbruch der SATCOM-Verbindung, die bis heute nicht erklärt werden kann. Anschliessend ist der SATCOM-Link des Flugzeugs bis 00:19 UTC verfügbar und voll funktionsfähig gewesen. Jedoch hat ausser zwei unbeantworteten Anrufen, die von Bodenstationen ausgelöst wurden, kein Datenaustausch in irgendeiner Form mehr stattgefunden. Die Handshakes zwischen GES und 9M-MRO über die mehr als siebenstündige Flugzeit waren in der Ermittlung ein wesentliches Hilfsmittel, um die wahrscheinlichste Position des Flugzeugs zu bestimmen. Der siebte und letzte

erfolgreiche Handshake erfolgte um 00:19 UTC. Der darauffolgende Log-on Request durch die GES um 01:15 UTC blieb erfolglos.

Die Suche

Um das Wrack von MH370 im südlichen Indischen Ozean westlich von Australien zu lokalisieren, wurden mehr als 120 000 Quadratkilometer Ozeanfläche systematisch abgesucht. Die Leitung und Koordination der Suchaktion lag bei der ATSB, der australischen Flugsicherheitsbehörde.

Trotz des fehlenden Funds des Flugzeugwracks am Absturzort konnten insgesamt 27 Wrackteile identifiziert werden, die teilweise mit Sicherheit, teilweise mit hoher Wahrscheinlichkeit von 9M-MRO stammen. Darunter befinden sich grössere und kleinere Teile wie das rechte Aileron, der rechte vertikale Stabilizer, der rechte Outboard Flap, der linke Outboard Flap, das rechte Engine Fan Cowling, Abdeckungen der Tür 1R, das Engine Nose Cowl und das rechte Flaperon. Auffallend dabei ist, dass viele Teile von der rechten Flugzeughälfte stammen. Auch Teile eines Economy-Class-Sitzes und das Gehäuse eines IFE-Monitors wurden angeschwemmt. Die Fundorte konzentrieren sich auf einen Bereich zwischen Mauritius und den Küsten Madagaskars bis zu den ostafrikanischen Staaten Südafrika, Mozambique und Tansania. Die ersten Funde traten an den östlichsten Stellen in der zweiten Jahreshälfte 2015 auf, die letzten wurden im Juli 2017 an den westlichsten Orten gemacht. Diese Erkenntnisse in Kombination mit der berechneten Meeresströmung stützen die Theorie, dass Flug MH370 im südlichen Indischen Ozean geendet hat.

Das Abdrehen über dem Wegpunkt IGARI war der Beginn des ungewissen Schicksals von MH370.

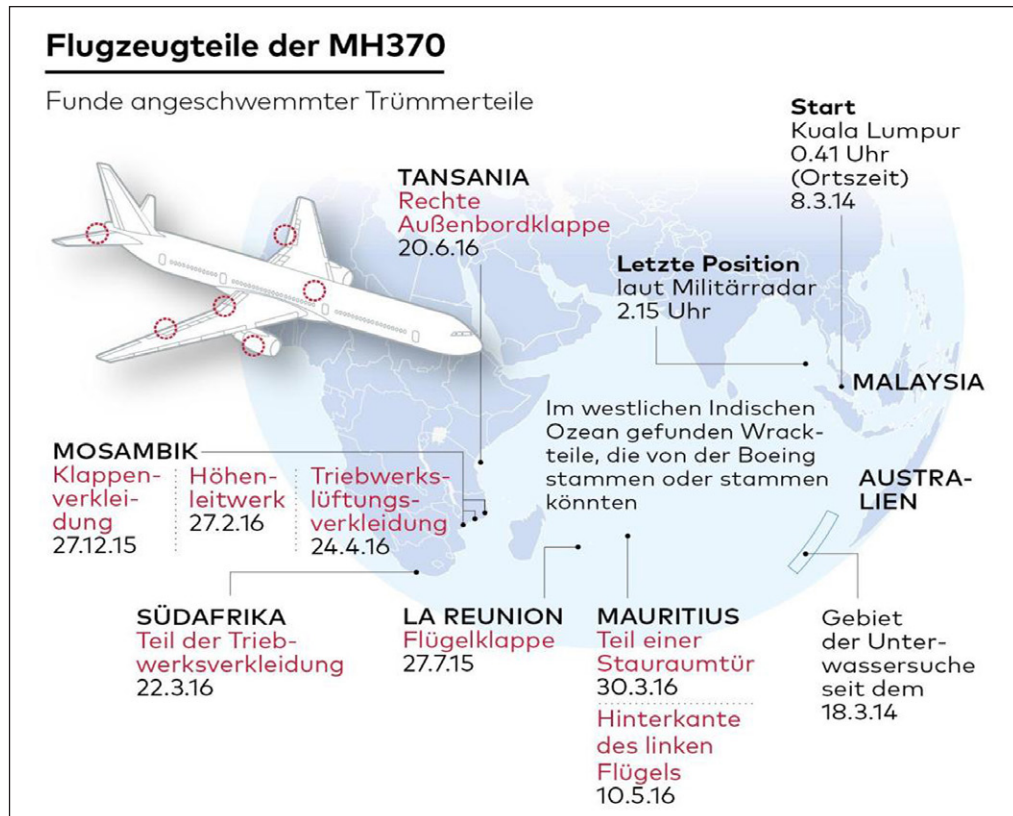
Die Suchaktionen gestalteten sich aufgrund der fehlenden Kenntnis über den genauen Absturzort äusserst schwierig. Ermittler der französischen Flug-



Eines der grössten Wrackteile, das bisher gefunden werden konnte: rechtes Flaperon der 9M-MRO.

Flugzeugteile der MH370

Funde angeschwemmter Trümmerteile



Funde der angeschwemmten Trümmerteile der MH370.

unfalluntersuchung, BEA, die an der Aufklärung des abgestürzten Airbus über dem Südatlantik im Jahr 2009 beteiligt waren, trafen zur Unterstützung am 17. März 2014 in Malaysia ein. Der Appell an alle Länder, die Zugriff auf Satellitenaufnahmen besaßen, wurde am 18. März 2014 gemacht, um gemeinsam ein 7,6 Millionen Quadratkilometer grosses Gebiet zu sichten. Die australische Maritime Safety Agency (AMSA) begann am selben Tag mit ihrer Suche nach der verunglückten Maschine in einem Gebiet 1500 Seemeilen südwestlich von Perth. Dabei wurden sie von Neuseeland und den USA unterstützt. Die Aktion gestaltete sich als herausfordernd und musste aufgrund meteorologischer Bedingungen immer wieder abgebrochen werden. Mögliche Trümmerteile der Unglücksmaschine wurden erstmalig am 20. März durch Satellitenaufnahmen entdeckt, konnten aber anschliessend weder von Flugzeugen noch Schiffen aufgefunden werden. Die darauffolgenden Tage waren von immer mehr Unterstützung bei der Suche, unter anderem durch chinesische und japanische Flugzeuge, geprägt. Wie wir wissen, blieb der grosse Erfolg jedoch bis heute aus. In der Zwischenzeit konzentrierten sich die Ermittler auf Fakten, die Hand und Fuss haben. Schnell kamen sie anhand der SATCOM-Daten zu dem Schluss, dass der Absturz zwischen dem letzten Handshake um 00:19 UTC und der ausbleibenden Kommunikation um 01:15 UTC stattgefunden haben muss. Anfang April 2014 begannen intensive Unterwasser-Suchaktionen im Absturzgebiet. Insgesamt 14 Flugzeuge und 10 Schiffe beteiligten sich zu dem Zeitpunkt an der Suche. Unter Wasser kam die Ausrüstung der australischen ADV Ocean Shield, die einen Towed Pinger Locater (TPL-25) und ein Bluefin-21 Autonomous Underwater Vehicle (AUV) umfasst, zum Einsatz. Letzteres ähnelt einem Torpedo und kann mit einer Geschwindigkeit von fünf

Knoten für bis zu 16 Stunden den Meeresgrund absuchen. Der TPL-25 ist insbesondere für die Suche nach FDR und CVR aus Flugzeugen geeignet. Dabei kann er Signale aus bis zu 6100 Metern Tiefe empfangen. Bis zum 9. April 2014 konnten sowohl die Flotte der AMSA als auch die chinesischen Schiffe mehrere «Pings» lokalisieren. Als hoffnungsvoll wurde die dritte und vierte Detektion eingestuft, die knapp sechs beziehungsweise sieben Minuten dauerten. Schnell war man überzeugt, im richtigen Bereich zu suchen. Jedoch müsste das Wrack erst visuell identifiziert werden, um Gewissheit zu über die letzte Ruhestätte zu erhalten. Ende Mai 2014 brach man diese Suchaktion ab. Die Unterwasser-suche nach 9M-MRO ging Ende Juni 2014 in eine neue Phase. Die Ermittler konzentrierten sich von nun an auf den siebten Arc, der sich durch den letzten Handshake der Satellitenkommunikation mit dem Flugzeug ergab. Für eine grösstmögliche Effektivität wurde das Equipment nun mittels einem knapp zehn Kilometer langen Kabel 200 Meter über dem Ozeanboden gezogen. Bis Mitte Dezember 2014 wurden dabei 208 000 Quadratkilometer Meeresboden systematisch entlang des siebten Arc abgesucht – ohne Erfolg. Parallel dazu wurde im Oktober desselben Absturzjahrs eine weitere Suche gestartet, bei der bis Mitte 2015 AUVs zum Einsatz kamen. Die Geräte suchen selbständig das Gebiet unter Wasser ab, ohne gesteuert werden zu müssen. Die offizielle Suche nach MH370 wurden von den beteiligten Ländern am 17. Januar 2017 eingestellt.

Im Oktober 2017 ergriffen das niederländische Unternehmen Fugro sowie das US-amerikanische Ocean Infinity, das sich mit der Kartierung des Ozeanbodens beschäftigt, die Initiative, die Suche nach MH370 erneut anzustossen. Das im Januar 2018 gestartete Projekt konzentrierte sich auf ein Gebiet von «nur» noch 25 000 Quadratkilometern. Es wurde von der malaysischen Regierung genehmigt mit der Aussicht auf Finanzierung durch den Staat, sollte das Wrack dabei gefunden werden. Acht AUVs wurden eingesetzt und durchkämmten ein Gebiet von schlussendlich doch über 112 000 Quadratkilometern entlang des siebten Arcs in Richtung der damals als höchstwahrscheinlich angenommenen Absturzstelle (S35,6E092,8). Am 9. Juni 2018 wurde das Projekt beendet, ohne neue, nennenswerte Erkenntnisse erlangt zu haben. Ocean Infinity plant aktuell neue Suchen für das Jahr 2023 und 2024.

Die wahre Absturzstelle?

Doch schliesslich folgt ein neuer Ansatz: Im Jahr 2021 ist Richard Godfrey sich sicher, die Absturzstelle der

Triple Seven zu kennen. Das Flugzeug ist ihm zufolge an den Koordinaten S33,17E095,30 auf den Ozean aufgeschlagen. Der pensionierte britische Flugzeugingenieur aus Frankfurt hat sich in den vergangenen acht Jahren laut eigenen Aussagen acht Stunden am Tag mit dem Verschwinden des Flugs MH370 beschäftigt. Godfreys mutmasslicher Fundort liegt im sogenannten Broken Ridge Plateau knapp 2000 Kilometer westlich von Perth. Diese Gebirgskette bildete vor über 95 Millionen Jahren eine magmatische Grossprovinz und erlangte seine neue Form, als sich die australische von der antarktischen tektonischen Platte trennte. Die Broken Ridge erstreckt sich über 1200 Kilometer westlich von Australien und hat eine Breite von 400 Kilometern. An ihrer Südseite ist sie von einer 3000 Meter breiten Schichtstufe gekennzeichnet, während sie zum Norden zum Meerestief des sogenannten Wharton-Beckens abfällt. Die Überreste der Boeing werden in über 4000 Meter Tiefe vermutet. Anhand der beschriebenen «Pings» hat der Wissenschaftler die für ihn plausibelste Flugroute nachkonstruiert und ist sich heute sicher, das Suchgebiet auf einen verglichen zur ehemaligen Suchaktion recht kleinen Bereich eingrenzen zu können. Hinzu kommt Godfreys Analyse, dass MH370 während des Flugverlaufs für rund 20 Minuten 360-Grad-Kurven, ähnlich eines Holding Patterns, geflogen sein könnte. Auf die Frage nach der Ursache des Verschwindens von MH370 bringt Godfrey erneut Captain Shah ins Spiel: Der als Oppositionsführer aktive Pilot habe anhand der in seinem Flugsimulator gespeicherten Koordinaten eine «smoking gun» hinterlassen. Gründe für die Warteschleifen sieht er in der Möglichkeit, nach potenziellen Verfolgern Ausschau zu halten oder in der Überlegung, die malaysische Regierung zu kontaktieren.

Nach über acht Jahren seit dem Verschwinden der Boeing 777 der Malaysia Airlines werden die Gründe für diesen Unfall mutmasslich nicht mehr geklärt werden können. Die nachweisbaren Fakten wurden von den Ermittlerteams zusammengetragen und hier zusammengefasst. Spekulationen und Theorien über die Hintergründe können aufgestellt, teilweise widerlegt, aber grundsätzlich nicht einfach bewiesen werden. Es bleibt den Hinterbliebenen und Angehörigen der 239 Insassen von Flug MH370 Kraft dabei zu wünschen, die Lücke, die die Vermissten hinterlassen haben, eines Tages schliessen zu können. Das Schicksal, das ihnen widerfahren ist, bleibt ungewiss.

Flugzeug-Tracking bei der SWISS

Interview mit Pascal Gabathuler, Team Lead Mission Support und Flight Dispatch Admin

«Rundschau»: Wie erhalten der SWISS Dispatch und Mission Support Informationen über die aktuelle Position der SWISS-Flugzeuge?

Pascal Gabathuler: Wir erhalten von allen SWISS-Flugzeugen automatisch ADS-B und ADS-C Position Reports in unser Flight Watch Tool CAE (vorgängig Sabre) Flight Explorer. Zusätzlich sendet das ACARS aller Airbus 330 und 340 sowie Boeing-777-Flugzeuge automatisch Position Reports. Bei Bedarf kann auch ein einzelner ACARS-Position-Report oder ein Intervall von ACARS-Position-Reports von unseren Kurzstrecken-Flugzeugen angefragt werden. Neuerdings erhalten wir zudem auch satellite-based ADS-B Reports von der Boeing-777-Flotte.

Damit können wir die Polarregion für den Flug von Tokyo Narita nach Zürich abdecken. In dieser Gegend kommt keine ACARS-Verbindung über SATCOM/VHF zustande, deshalb haben wir diesen zusätzlichen Service für die B777 eingekauft.

Gibt es dabei Unterschiede zwischen der Kurz- und Langstreckenflotte?

Da die Kurzstrecke generell per ADS-B abgedeckt ist, reicht dies und ist auch regulatorisch so abgedeckt. Mehr Informationen dazu finden sich auch im OM A unter Artikel 8.3.290.

Spezielle Flüge, wie zum Beispiel die A220-LATAM-Tour, die im Frühling dieses Jahres über den amerikanischen Kontinent führte, werden spezifisch ausgewählt, um zusätzlich von Mission Support überwacht zu werden.

In welchem Zeitintervall erfolgen Position Updates an euch?

Wir empfangen ACARS-Position-Reports in einem 15-Minuten-Intervall von unseren Langstreckenflugzeugen. ADS-B und satellite-based ADS-B Reports finden generell alle 1 bis 3 Minuten statt, dort wo sie verfügbar sind.

Welches Vorgehen erfolgt, wenn ein Flugzeug nach Ablauf dieser Zeit keine Meldungen mehr schicken würde?

Wir handeln nach dem im FOSI (Artikel 3.2.2) festgelegten Procedure. Dabei erhalten wir einen automatischen Alarm, falls uns keine Position Reports von einem Flugzeug mehr erreichen. Danach werden von uns zunächst andere Quellen überprüft, die uns mitteilen, ob ADS-B, satellite-based ADS-B Reports oder allenfalls ADS-C-Daten verfügbar sind. Falls dies nicht der Fall ist, wird die Crew per ACARS oder SATCOM kontaktiert, andere sich in der Nähe befindenden Flugzeuge als Relay-Möglichkeit per ACARS angeschrieben oder die entsprechende ATC angerufen. Sollte keiner dieser Schritte erfolgreich sein, wird von NOC der Emergency-Prozess ausgelöst.

Erinnerst Du dich an solche Zwischenfälle? Kommt dies häufig vor?

Fast einmal pro Woche löst das System einen Alarm aus. In den meisten Fällen kann die Position des Flugzeugs jedoch über eine andere Quelle verifiziert werden. Immer wieder passiert es aber, dass auch keine ADS-B-, satellite-based ADS-B- oder ADS-C-Daten verfügbar sind. In solchen Fällen musste ich die Crew auch schon via ACARS anschreiben oder per SATCOM anrufen. Einen Zwischenfall habe ich erlebt, bei dem unsere SWISS-Crew von einem Lufthansa-Flugzeug über 121.500 MHz kontaktiert werden musste. Einmal hatte ich den Fall, dass ein ATC-Zentrum effektiv angerufen werden musste, um die Position zu bestätigen. Somit lautet die Antwort: Ja, es kommt immer mal wieder vor und löst jedes Mal ein ungutes Gefühl aus, wenn man nicht genau weiss, wo sich ein Flugzeug befindet. Danach bin ich jeweils sehr erleichtert, wenn die Crew sich meldet und zu hören ist, dass es «nur» ein Kommunikations-Problem auf dem Flugzeug gegeben hat.

Herzlichen Dank für diese wertvollen Informationen, Pascal. ■

Sehenden Auges in das Chaos

Bereits zu Beginn der Corona-Krise war klar, dass es nach ihr anders sein wird als davor. Während sich Wirtschaftswissenschaftler uneinig waren, waren sich viele Manager von Fluggesellschaften sicher, dass es danach schlechter sein wird. Im gerade stattfindenden Aufschwung fehlen nun an vielen Stellen Mitarbeiter. Die verbleibenden Mitarbeitenden arbeiten an der Belastungsgrenze. Die Krise wird genutzt, um die Arbeitsbedingungen langfristig zu verändern.

Text: Dominik Haug

Schon kurz nachdem der erste Schock der Corona-Pandemie, die mit ihren Einschränkungen und Verboten im Frühjahr 2020 die Luftfahrt auf den Boden gezwungen hatte, verfliegen war, wurden Stimmen laut, dass man dann für den Aufschwung bereit sein müsse. Das Wort «Ramp-up» wurde von Managern kreiert. Es keimte die kühne Hoffnung, dass sich Strecken und Märkte von der Konkurrenz übernehmen liessen, wenn man besser als diese für den Aufschwung gewappnet sei. Gleichzeitig wurde genauso häufig und wiederholend darauf hingewiesen, dass die Krise immer noch da und existenziell bedrohend sei und ihre Auswirkungen nicht abzusehen seien. Die Luftfahrt nach der Krise werde anders sein als zuvor. Man wisse zwar nicht wie, aber definitiv schlechter als davor! Das «New Normal» – eine weitere Wortschöpfung.

Gerade das vergangene Jahr 2021 wurde von dem Spagat zwischen Bewältigung der Krise und Vorbereitung auf den Aufschwung geprägt. Ein Spagat, den die Luftfahrtbranche weltweit zu meistern hatte. Im Sommer herrschte fast schon normaler Flugverkehr, und im darauffolgenden Winter war wieder relative Flaute. Die Fluggesellschaften reagierten zu Beginn der Pandemie sehr unterschiedlich auf die Krise. Die «Rundschau» berichtete in den Ausgaben 03/2020 und 04/2020 darüber. Genauso unterschiedlich, wie damals auf die Krise reagiert worden war, wurde der Aufschwung geplant und angegangen. Insbesondere zwischen den Kontinenten zeigen sich grosse Unterschiede.

Nordamerika

Schon lange vor der Corona-Krise hatte sich in Nordamerika ein Pilotenmangel abgezeichnet. Die «Rund-

schau» hat auch hierüber in der Ausgabe 03/2018 berichtet. Vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika war der Pilotenmarkt deutlich überaltert. Während der Corona-Pandemie wurden viele dieser älteren Piloten in den Ruhestand geschickt, um den momentanen Personalüberbestand zu reduzieren. Dann in der Zeit des Aufschwungs, der in Nordamerika durch geringere Reisebeschränkungen deutlich früher als in Europa begonnen hatte, wurde aus dem Pilotenüberbestand schnell ein -mangel. Für das Jahr 2023 wird ein noch grösserer Pilotenmangel projiziert. Um diesen Mangel auszugleichen, ermutigt die US-Regierung Berufspiloten, sich um eine Green Card zu bewerben. Einzelne Fluggesellschaften locken mit deutlich verbesserten Arbeitsbedingungen Piloten von der Konkurrenz zu sich, um zumindest selbst nicht unter dem Pilotenmangel zu leiden. Anfang Juli 2022 hat American Airlines ihren angestellten Piloten einen neuen Vertrag mit einer Steigerung von 17 Prozent des Basissalärs vorgelegt.

Europa

Die Bilder von chaotischen Zuständen an Europas Flughäfen sind diesen Sommer medial sehr präsent gewesen. Jeder der dem aufgeschobenen Wunsch nach Reisen diesen Sommer nachgekommen ist, hat seine eigene Geschichte dazu zu erzählen. Die Liste von desaströsen Zuständen an Flughäfen ist lange: Passagiere in Stockholm, die in der Schlange zur Sicherheitskontrolle stehend ihren Flug verpassen, obwohl sie sechs Stunden vor Abflug bereits am Flughafen waren; Tausende Koffer in London Heathrow, die in einer Halle lagern und ihren Besitzern nicht zugeordnet werden konnten; stundenlanges Warten



Bereits 2023 wird im optimistischen Szenario das Vorkrisenniveau erreicht.

an Flughäfen in Deutschland und den Niederlanden.

Die Gemeinsamkeit dieser Probleme ist, dass sie hausgemacht sind. Während die Firmen in der Krise durch unterschiedliche Massnahmen versucht hatten, die Kosten möglichst schnell und stark zu senken, haben sie den Aufbruch verpasst. Es wurde gravierend versäumt, die fehlenden Mitarbeiter wiedereinzustellen und so genügend Arbeitskräfte für die Reisezeit und den Aufschwung im Sommer zu haben. Gerade in einer sicherheitskritischen Branche wie der Aviatik ist es nicht immer möglich, Personal rasch und unbürokratisch einzustellen. In Deutschland zeigt sich aktuell das Problem, dass gerade im Niedriglohsektor eine Vielzahl der Bewerber die für eine Arbeit an einem Flughafen nötige «Zuverlässigkeitsüberprüfung» nicht erhalten werden.

Ein Grossteil der Fluggesellschaften musste im Sommer aufgrund des Personalmangels und der Restriktionen an den Flughäfen Tausende Flüge streichen. Bei den meisten Airlines bewegt sich die Zahl vorab gestrichener Flüge im niedrigen zweistelligen Prozentbereich. British Airways stellte im Sommer den Verkauf von Kurzstreckentickets ein, um nicht zu viele gestrandete Passagiere im Fall von Flugausfällen versorgen zu müssen.

Einen anderen Weg wollte die SAS gehen. Die skandinavische Fluggesellschaft wollte die Krise als Anlass nutzen, um die schon lange geplante Ausgliederung von Arbeitskräften in ein neu gegründetes AOC umzusetzen. Piloten, die während der Corona-Krise von der SAS gekündigt wurden, hatten eine schriftliche Zusage, dass sie nach Ende der Krise wieder eingestellt werden würden. Trotz dieser Zusage bot die Fluggesellschaft diesen Personen nur eine Anstellung bei der Low-cost-Tochter SAS Connect an. Die noch bei der SAS angestellten Piloten streikten für die Wiedereinstellung ihrer entlassenen Kollegen. Der Streik endete nach 15 Tagen mit einer Einigung. Die entlassenen Piloten werden, wenn auch mit finanziellen Einbussen, wieder bei der SAS und nicht bei SAS Connect eingestellt.

Bei Easyjet zeigt sich ein unterschiedliches Bild: In Berlin konnte sich die Fluggesellschaft mit ihren Cockpit- und Kabinenmitarbeitern auf eine Gehaltserhöhung um acht Prozent und eine Einmalzahlung im mittleren vierstelligen Bereich einigen. Gleichzeitig werden die Piloten von Easyjet in Spanien im August für neun Tage streiken. Sie wollen die Konditionen von vor der Corona-Krise zurückerhalten.

Der kriselnden Ferienflieger Condor geriet nach der Insolvenz von Thomas Cook selbst in Existenznot. Die drohende Insolvenz wurde mit Staatsmitteln verhindert. Ende 2020 konnte das staatliche Schutzschirmverfahren verlassen werden. Der deutsche Vermögensverwalter Attestor wurde zum neuen Anteilseigner, und 4000 Arbeitsplätze konnten erhalten werden. Obwohl es bei Condor keine offenen Tarifverträge gab, einigte sich die Fluggesellschaft Anfang August mit den Gewerkschaften Verdi, Ufo und der Vereinigung Cockpit auf eine freiwillige Gehaltserhöhung. Die Mitarbeitenden sollen mindestens sieben Prozent

«Es ist verwunderlich, weshalb eine Geschäftsleitung, die es sich zum Ziel gemacht hat, gestärkt aus der Krise hervorzugehen und Marktanteile von der Konkurrenz zu übernehmen, nicht etwas optimistischer in die Zukunft schaut.»

mehr Gehalt in den nächsten beiden Jahren erhalten. Falls die Inflation über fünf Prozent liegt, erhalten die Angestellten nochmals zwei Prozent, also insgesamt mindestens neun Prozent, mehr Lohn.

Lufthansa Group

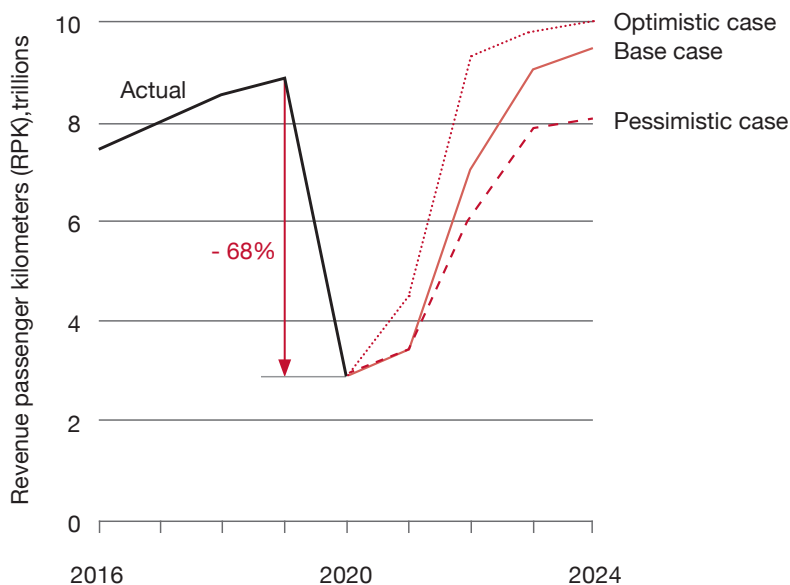
Auch die Lufthansa Group hat diesen Sommer aufgrund des Personalmangels Tausende Flüge streichen müssen. Viele Mitarbeitende, die in der Corona-Pandemie ihren Beruf nicht ausüben konnten, haben sich eine Beschäftigung in anderen Branchen gesucht und kommen nicht in die frühere Anstellung zurück. Angestellte der aufgelösten Germanwings haben zum Teil einen Arbeitsplatz ausserhalb der Lufthansa Group gefunden. Aus dem gleichen Grund, den die British Airways zum Verkaufsstopp von Kurzstreckentickets bewogen hatte, erhöhte die Lufthansa in diesem Bereich die Preise massiv, um nicht zu viele Passagiere versorgen zu müssen. Anfang August musste die Lufthansa bekannt geben, dass nach den bereits 6000 gestrichenen Flügen weitere 7500 Flüge im Zeitraum von August bis Oktober annulliert werden müssen.

SWISS

Die SWISS stellte sich bereits im Sommer 2020 das Ziel, gestärkt aus der Krise hervorzugehen und Marktanteile von der Konkurrenz zu sichern. Gleichzeitig wurde der Eindruck erweckt, dass das eigene Überleben am seidenen Faden hänge und nur durch grosse Einbussen von allen erreicht werden könne. Dass die Corona-Pandemie die grösste Krise in der Geschichte der Luftfahrt ist, ist nicht von der Hand zu weisen. Alle Personalgruppen haben den Ernst der Lage verstanden und an Lösungen gearbeitet, um ihren Teil zur Bewältigung der Krise zu leisten. Leider hat es die Geschäftsleitung verpasst, die Firma so aufzustellen, dass sie für den Aufschwung bereit ist. Anstatt die Chancen nutzen zu wollen, wurde der GAV der Piloten gekündigt. Bei der Kabine kam es im Mai 2021 während der Kurzarbeit zu einer Massenentlassung. Dabei soll die Kurzarbeit genau das verhindern. Die Anzahl der Mitarbeitenden, die das Unternehmen im Zuge der Einführung der Covid-Impfpflicht zusätzlich verlassen musste, wurden erst verzögert eingestellt. Ironischerweise handelt es sich hierbei um eine Anzahl Mitarbeitende, die derjenigen, die durch die Massenentlassung entfielen, sehr ähnlich ist.

Die Geschäftsleitung der SWISS stützte sich vor allem auf Studien von McKinsey und Deloitte. Dies wurde während der GAV-Verhandlungen deutlich.

Global air traffic plummeted in 2020 from 8.9 to 2.9 trillion revenue passenger kilometers.



Source Airline Monitor (April 2021): McKinsey Airline COVID-19 Model (July 2021)

Auch nach McKinsey gibt es Szenarien, die 2023 schon wieder Vorkrisenniveau projizieren.

Diese Studien liegen auch der AEROPERS vor. Leider berücksichtigte die SWISS für ihre Verhandlungen und wohl auch für ihre Planungen, hauptsächlich die negativen Aussichten in diesen Studien. Es ist verwunderlich, weshalb eine Geschäftsleitung, die es sich zum Ziel gemacht hat, gestärkt aus der Krise hervorzugehen und Marktanteile von der Konkurrenz zu übernehmen, nicht etwas optimistischer in die Zukunft schaut. Man kann sich dem Eindruck nicht verwehren, dass unter dem Deckmantel der existenziell bedrohenden Krise, grundlegende Sparmassnahmen und Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen realisiert werden sollten.

Im ersten Halbjahr erzielte die SWISS ein operatives Ergebnis von 67 Millionen Schweizer Franken. Für den Winterflugplan 2022/2023, der Mitte August veröffentlicht wurde, werden weniger als 100 interkontinentale Flüge im Vergleich zur ursprünglichen Netzwerkplanung fehlen.

Ausblick

Die Studie von McKinsey projiziert bereits für 2023 eine zum Grossteil erholte Luftfahrtbranche auf Vorkrisenniveau. Je nach Aussichten von Eurocontrol ist bereits im Jahr 2023 ein höheres Niveau als 2019 möglich. Selbst pessimistische Bewertungen in dieser Studie prognostizieren, dass 95 Prozent des Niveaus von 2019 im Jahr 2025 erreicht werden. Die Studie von McKinsey projiziert in einem durchschnittlichen Szenario auch schon ab 2023 wieder das Erreichen des Vorkrisenniveaus.

Zu den hausgemachten Problemen kommen noch gesellschaftliche Veränderungen hinzu. Celine Chang ist Professorin für HR-Management an der Fakultät der Hochschule München. Sie hat in einem Interview mit dem «Stern» gesagt: «Aufgrund des demografischen Wandels wird sich die Personalnot noch mal

verschärfen, nicht nur im Tourismus mit seinen hierzulande 2,8 Millionen direkt Beschäftigten. Schätzungsweise werden dem deutschen Arbeitsmarkt bis 2030 rund fünf Millionen Fachkräfte fehlen. Umso wichtiger wird es für die Betriebe sein, in die Mitarbeiterbindung zu investieren und attraktive Bedingungen zu schaffen: gute Bezahlung, Weiterbildung, flexible Arbeitszeiten, eine von Wertschätzung geprägte Führungskultur mit flachen Hierarchien und Mitbestimmung.»

Die Zeiten ändern sich durch die Corona-Pandemie schneller als sonst. Es liegt an den Beschäftigten und ihren Personalvertretern, dafür zu sorgen, dass es den Geschäftsleitungen nicht gelingt, die Krise zu nutzen, um Arbeitsbedingungen grundlegend und langfristig zu verschlechtern. Der «Ramp-up» hat gezeigt, dass kein Unternehmen ohne genügend und auch motivierte, fähige Mitarbeitenden in der Lage ist, wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Der Weg zu wirtschaftlichem Erfolg kann nicht nur über Kostensenkungen führen. Wenn sich die Zeiten

ändern, können sich auch feste Strukturen verändern. Um mit Bob Dylan, wie bereits im Editorial erwähnt, zu enden:

*The slowest now will later be fast
As the present now will later be past
The order is rapidly fadin?
And the first one now will later be last
'Cause the times, they are a-changin'*

Den fünften Skytrax-Stern hat die Lufthansa bereits verloren. Hoffen wir, dass die Geschäftsleitung erkannt hat, dass dies nicht der Anfang sein darf! Um das zu verhindern, braucht es Mitarbeiter, die sich mit dem Unternehmen identifizieren, wertgeschätzt fühlen und gute, zukunftsorientierte Arbeitsbedingungen haben. Das geht nur mit den Angestellten, nicht gegen oder trotz ihnen! ■



Mit etwas mehr Weitsicht müsste die SWISS im Winterflugplan keine Flugzeuge im Wetlease einsetzen und die eigenen in der Wüste stehe lassen!

Zustände und Zumutungen in der Kabine – ein (unvollständiger) Rückblick auf die Krise

Text: Dr. Daniel Inäbni, Generalsekretär kapers – Gewerkschaft des Schweizer Kabinenpersonals

So, wie die Pandemie ein Licht auf die verheerenden Unzulänglichkeiten im Gesundheitssystem geworfen hat, zerren nun die Auswirkungen von Corona-politischen Fehlentscheidungen auch in der Aviatik ein dringliches Thema auf die Bühne: der Mangel an qualifizierten, arbeitsfähigen Personen – beim Bodenpersonal, aber insbesondere auch in der Kabine. Vor dem jetzigen, desolaten Zustand hat kapers unaufhörlich gewarnt. Während einige Fachleute noch uneinig darüber sind, ob hier ein fundamentaler Paradigmenwechsel im Grundverständnis von Arbeitsplatzqualität im Tieflohnsegment stattfindet, «the great resignation», wie dieses Phänomen in den USA aktuell bezeichnet wird, decken ebendiese Diskurse in unserem Verständnis zweifelsohne auf, zu welchen prekären Arbeitskonditionen auch ein Grossteil der Kabinenmitarbeitenden bei Schweizer Airlines angestellt sind.

Nichtsdestotrotz hat das Kabinenkörper der Swiss in einer überwältigenden Mehrheit bereits im Januar 2021 einem hart einschneidenden Krisenmassnahmenpaket zugestimmt. Die wirtschaftlichen Einbussen und die weltweite Lage der Fluggesellschaften waren, wie man weiss, dergestalt besorgniserregend, dass die Swiss bereits 2020 bekannt gab, im Folgejahr im ganzen Unternehmen 1000 Stellen über natürliche Abgänge und Frühpensionierungen zu streichen. Geprägt von grossem Berufsstolz und einer ausserordentlichen Solidarität entschieden sich unsere Mitglieder dazu, über mehrere Jahre einen immensen Beitrag zu leisten, um das Unternehmen und seine Arbeitsplätze in der grössten Krise der Firmengeschichte zu retten.

Das Vertrauen in die Besonnenheit und die Fürsorgepflicht der Arbeitgeberin erlitt allerdings an der Stelle die grösste Beschädigung als dennoch 334 unserer Kolleg*innen den höchsten Preis für diese Redimensionierung zahlen mussten und im Mai 2021 die Kündigung ausgesprochen bekamen. Es war eines der schwärzesten Kapitel unserer Sozialpartnerschaft.

Dass diese Massenentlassung noch während der Kurzarbeitsphase vollzogen wurde, nur um wenige Monate später die entlassenen Kolleg*innen wegen massiver Bestandsproblematik zurückzuholen, hat das Vertrauen der Belegschaft ins Swiss-Management erschüttert.

Währenddessen liessen zusätzliche operationelle, planerische und produkttechnische Entscheidungen das verbleibende Kabinenpersonal verzweifeln und führten dazu, dass auch der erste «Black Zero Deal» im Kabinenkörper nahezu unbemerkt blieb: Was sich hinter Home-Office-Bildschirmen in optimierungswahnsinnigem Übereifer als vermeintliche Notwendigkeit anordnen liess, hatte in der konkreten Umsetzung untragbare Auswirkungen auf die Beschäftigten an der Front. Der gegenwärtig so akute Personalmangel in der Kabine und dessen Folgen für das gesamte Netzwerk lässt schnell vergessen, welche Widerständigkeiten unseren Mitgliedern seit Krisenbeginn zugemutet wurden: von anfänglichen Kämpfen darum, sich im Dienst an Board überhaupt mit einer FFP2-Maske schützen zu dürfen, zu schlichtweg inhumanen Zuständen während China-Operationen bis hin zum wohl am schlechtesten gewählten Zeitpunkt für die Einführung eines neuen, kaum umsetzbaren Businessclass-Services gab es zahlreiche Themen, die die ständige Intervention der kapers verlangten. Nur dank der Unterstützung unserer Mitglieder, die beispielsweise zur letztgenannten Service-Thematik insgesamt 3000 Rapporte verfassten, musste die Produkteabteilung zurückkriechen und wesentliche Anpassungen am Konzept vornehmen. Bis heute scheint das Problem übrigens weder vollständig erkannt noch gelöst, denn die entsprechenden Crews müssen sich jeweils selbst zu helfen wissen – von Standardisierung kann keine Rede sein.

Dass sich im Umgang mit dem grössten Personalkörper der Swiss dringend etwas ändern muss, war unter unseren Mitgliedern schliesslich nach einer internen Kommunikation, die in unannehmbarem Duktus strengere Sanktionen bei krankheitsbedingten Kurzarbeitsabsenzen ankündigte, so spürbar wie selten zuvor. Dementsprechend organisierte kapers am 6. April 2022 am Flughafen einen Aktionsanlass: Die grosse Anzahl der Teilnehmenden reizte die Kapazität des dafür gebuchten Raums im Radisson Blue mehr als aus und war für sich schon ein starkes Zeichen des Zusammenhalts und der Solidarität. Dieser wichtige Dialog zwischen Kabinenkörper und kapers-Vorstand zeugte von grossem Unmut gegenüber dem Management und dem Willen, ebendieses wachzurütteln. Unzählige Mitglieder unterschrieben den offenen, an Dieter Vranckx adressierten Brief, der am Tag darauf zusammen mit einer Kiste Zitronen an der Obstgartenstrasse zuhänden des Swiss-CEOs übergeben wurde. Das Symbol der Zitrone war zudem Sujet unserer Pin-Aktion, die mittlerweile von anderen Arbeitnehmer*innenvertretungen im In- und Ausland übernommen wurde. Unsere Hartnäckigkeit und Entschlossenheit, die sich zusätzlich in der Form von Tausenden von E-Mails ans Management äusserten, schafften letztlich spürbare Erleichterungen und eine Aufwertung des Black Zero Deals. So wurden z.B. die Mehrflugeleistungen sowie die «early check-in/late check-out»-Pauschalen wieder eingeführt, und die LAX- und SFO-Rotationen wurden wieder mit zwei Übernachtungen geplant.

Früher als gedacht sollen nun auf Jahresbeginn 2023 erfreulicherweise die Krisenmassnahmen schrittweise abgebaut werden. Weitere Elemente wie Salärschritte, abgegebene Ferientage oder der 13. Monatslohn kommen zurück.

Bis mindestens zum Ende des Summer Timetables 2023 werden dagegen die so schnell nicht abzutragenden Reduktionen der Crew Complements auf Langstreckenrotationen bleiben, die bereits heute nachweislich zu einer überaus bedenklichen Zunahme von sicherheits- und gesundheitsrelevanten Fällen von Überlastung und Fatigue führen. Hier beobachten wir die exorbitant steigende Anzahl an krankheitsbedingten Absenzen, die augenscheinlich mit der wachsenden physischen und psychischen Belastung im Beruf einhergeht, mit grosser Sorge.

Dass Swiss es nicht vermag, unter den schlechten Arbeitskonditionen genügend Fachkräfte zu rekrutieren, erstaunt gerade angesichts der eingangs erwähnten neuen Vorzeichen auf dem Arbeitsmarkt keineswegs. Geschuldet ist der Personalmangel in der Kabine folglich nicht nur betriebswirtschaftlichen Fehlleistungen, während der zugegebenermassen unberechenbaren Covid-Krise, sondern auch der grundsätzlichen Unattraktivität des Berufsstands der Flight Attendants, der unter anderem mit prekären Löhnen sowie der mangelnden beziehungsweise inexistenten Flexibilität hinsichtlich Vereinbarung von Beruf- und Privatleben einhergeht.

Es bleibt zu hoffen, dass die jetzige Personalkrise endlich die längst notwendige Transformation im Hinblick auf Löhne und Arbeitskonditionen im Kabinenbereich einläutet. Wir von kapers werden nicht müde werden, den Finger stets auf diese klaffende Wunde zu legen. ■

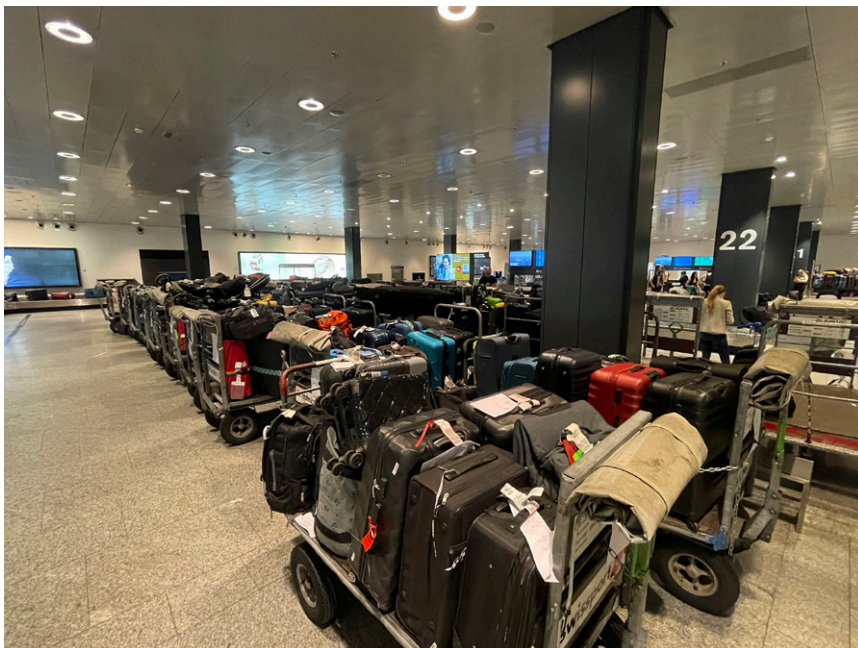
Gepäcksituation am Flughafen Zürich

Der postpandemische Ansturm an Passagieren bringt die Reisebranche an ihre Grenzen. Auch die Angestellten der Bodenabfertigung arbeiten oftmals über ihrem Kapazitätslimit. Bilder chaotischer Zustände und Berge verwaister Gepäckstücke gehen durch die Medien. Swissport gibt Auskunft über die aktuelle Situation in Zürich.

Text: Roman Boller

Nach dem pandemiebedingten, globalen Reisestopp der letzten Jahre sieht sich die gesamte Reisebranche mit einer starken Nachfragesteigerung konfrontiert. Nach dem Motto «jetzt erst recht» hat sich der Begriff «Revenge-Travel» für die aktuell grosse Reiselust etabliert. Der plötzliche Anstieg an Passagierströmen bringt neben Airlines und Infrastruktur auch die Bodenabfertigung an ihre Grenzen. Es bilden sich lange Warteschlangen vor den Check-in-Schaltern und Sicherheitskontrollen. Auch die Gepäckabfertigung kommt vielerorts kaum mit der Arbeitslast zurecht. Verstärkt wird die Problematik in allen Bereichen durch einen akuten Mitarbeitermangel. Airlines versuchen der Situation mit teils kreativen Lösungen zu begegnen. So führte Icelandair auf ihren Flügen nach Amsterdam-Schiphol teilweise eigene Gepäckmitarbeitende mit. Delta flog mit einem Airbus 330 ohne Passagiere, dafür mit 1000 liegendebliebenen Gepäckstücken von Heathrow nach Detroit. Genau wie in Schiphol, musste auch der Flughafen London-Heathrow seine Passagierkapazität beschränken. So weit ist es in Zürich noch nicht gekommen. Dennoch verzeichnet auch der grösste Schweizer Flughafen einen starken Anstieg an Verlustmeldungen von Gepäckstücken. Über die aktuelle Situation in Zürich, und wie man damit umgeht, gibt Nicole Widmer, Team Managerin Arrival Services, Auskunft.

«Rundschau»: Bezüglich Passagiergepäck liest man aktuell von chaotischen Zuständen an vielen Flughäfen. Wie ist die Situation in Zürich?



Passagiergepäck in der Ankunftshalle am Flughafen Zürich.

Gepäck verloren, was tun?

Der Verlust des Gepäcks sollte unmittelbar am Flughafen mittels «Property-Irregularity-Report» gemeldet werden. Die Airline muss separat informiert werden. Dem Passagier steht bei einem Verlust im Ausland eine Entschädigung für Überbrückungseinkäufe zu. Dies gilt für Hygiene-Artikel und dringend benötigte Kleidungsstücke. Kaufbelege müssen zwingend aufbewahrt und eingereicht werden.

Wird das Gepäckstück gefunden, wird es von den meisten Airlines bis zur gewünschten Zieladresse nachgeliefert. Verpflichtet sind sie jedoch lediglich, den verlorenen Koffer bis zum Ankunftsflughafen zu befördern. Wird das Gepäckstück innerhalb von 21 Tagen nicht gefunden, gilt es als verloren. Der Fluggast muss der Airline eine Liste des Kofferinhalts zustellen und hat Anspruch auf entsprechende Entschädigung bis zum Maximalbetrag des am Schluss erwähnten 1131 SZR.

Nicole Widmer: Die Anzahl Passagiere, die ihr Gepäck nach der Ankunft in Zürich nicht auf dem Gepäckband vorfindet, ist tatsächlich höher als normalerweise. Grund dafür sind hauptsächlich Unregelmässigkeiten an ausländischen Flughäfen. Dazu gehört einerseits der Personal-mangel oder Infrastrukturprobleme im Ausland, häufige Flugannullierungen oder Verspätungen der Airlines sowie Engpässe bei Eurocontrol. Diese Faktoren führen dann auch in Zürich beispielsweise dazu, dass Gepäckstücke von verspäteten Flügen nicht rechtzeitig verladen werden können. Diese Umstände haben bei uns zu einem Rückstau an Gepäckstücken geführt, die nachgeliefert werden müssen.

Haben die Passagiere denn auch effektiv mehr Gepäck dabei, als dies vor der Pandemie der Fall war?

Nicht unbedingt mehr Gepäck pro Passagier. Der Zeitpunkt hat sich aber verändert. Normalerweise erreichen wir unseren Peak im Rückreiseverkehr nach den Sommerferien. Ein gewisser Rückstau an Gepäckstücken im August ist normal. Dieses Jahr haben die eingangs erwähnten Unregelmässigkeiten jedoch bereits im Juni zu einem solchen Rückstau geführt. Die Umstände bleiben diesen Sommer konstant anspruchsvoll.

Kannst Du diese «Unregelmässigkeiten» genauer ausführen?

Verspätungen und kurzfristig annullierte Flüge tragen sicherlich zur aktu-

10 Tipps, damit der Koffer nicht verloren geht:

- Keine verbotenen Gegenstände einpacken
- Nichts Wertvolles einpacken
- Keine übermässig teuren Koffer oder Reisetaschen mitnehmen
- Auffällige Reisegepäck mitnehmen (z.B. grelle Farbe)
- Alle alten Gepäck-Kennzeichnungen entfernen
- Gepäck aussen und innen mit persönlichen Angaben versehen
- Reisegepäck rechtzeitig aufgeben
- GPS-Tracker (z.B. Apple AirTag) in Koffer legen
- Koffer mit TSA-Schloss versehen oder nicht abschliessen
- Beim Check-in den ausgedruckten Label kontrollieren (IATA-Code, Flugnummer)

ellen Situation bei. Weiter sind natürlich der Personalmangel und weitere Unregelmässigkeiten an ausländischen Flughäfen ein grosses Thema, das nach dem schnellen Ramp-up die gesamte Aviatikbranche weltweit betrifft. Für einen normalen Sommer mit regulär angekündigtem Flugvolumen, wie wir ihn hier in Zürich erwartet haben, wären wir mit unserer Personalsituation gut aufgestellt gewesen. Die Situation, wie wir sie diesen Sommer haben, mit bis zu fünfmal höherem Gepäckvolumen aufgrund der weltweiten Flugunregelmässigkeiten und höheren Produktionsspitzen als vor der Pandemie, stellt jedoch während Spitzenzeiten auch uns teilweise vor einen Personalengpass.

Was tut man am Flughafen Zürich dafür, diese Situation in den Griff zu bekommen?

Swissport hat bereits im Dezember 2021 mit dem Stelenaufbau begonnen und bis Juni 2022 rund 500 neue Mitarbeitende am Standort Zürich rekrutiert. Einerseits versuchen wir, die Arbeit mit optimierten Prozessen und Abläufen effizienter zu gestalten. Darüber hinaus leistet unser Personal Überzeit und versucht, der Nachfrage mit zusätzlichen Nachtschichten gerecht zu werden. Diese Zusatzbelastung zehrt verständlicherweise an unseren Mitarbeitern, und zumindest vorerst ist noch keine baldige Besserung in Sicht. Leider haben wir auf die aktuelle Situation im Luftverkehr kaum Einflussmöglichkeiten. Mit kleinen Aufmerksamkeiten wertschätzen wir den zusätzlichen Einsatz. Ausserdem entlasten wir die Mitarbeiter wo immer möglich in der Planung, haben unsere Rekrutierungsmassnahmen weiter verstärkt und bieten zusätzliche Mitarbeitende der Stationen Basel oder Genf zur Unterstützung auf. In erster Linie hoffen wir aber darauf, dass sich die Situation mit dem Ende der Sommerferien ein bisschen entspannen wird.

Wie viel Gepäckstücke gehen in Zürich jährlich verloren oder verpassen ihren Anschluss?

Wirklich verloren sind die Gepäckstücke zum Glück nur in äusserst seltenen Fällen. In aller Regel handelt es sich um Gepäckstücke, die an einer Aussenstation hängen geblieben sind und dann nachgeliefert werden. Im Schnitt haben wir momentan täglich ungefähr 150 Gepäckstücke, die ihren Anschlussflug verpassen und in Zürich liegenbleiben. Diese Zahl ist im norma-

len Rahmen. Dazu kommen zirka 200 registrierte Fälle, bei denen das Gepäck von Passagieren mit Enddestination Zürich nicht ankommt. Auch diese Zahl ist nicht aussergewöhnlich und kann an Spitzentagen auch mal 300 erreichen. Es ist jedoch aussergewöhnlich, dass wir bereits früh im Sommer und dann über mehrere Monate konstant so viele Fälle registrieren.

Wie ist der Prozess, wenn ein Gepäckstück nicht auf das angedachte Flugzeug kommt?

Als Erstes muss der betroffene Passagier ein «Property-Irregularity-Report» ausfüllen. Dies kann direkt am Flughafen bei einem unserer Angestellten, am Schalter oder auch online von zu Hause aus erfolgen. Sobald dieser erstellt ist, kann der Status des Gepäcks online oder auf telefonische Anfrage verfolgt werden. Wenn der Koffer von der jeweiligen Airline nachgeliefert wird, kommt dieser bei uns in das Verarbeitungslager. Hier wird der dazugehörige Report des Passagiers geprüft. Sobald man weiss, wo das Gepäck hin muss, wird es zur Auslieferung vorbereitet. Dies kann mittels Kuriers in der Schweiz sein oder dann mittels Weiterflugs, sollte der Passagier bereits wieder im Ausland verweilen. Durch die momentan etwas längeren Verarbeitungszeiten kommt es leider häufiger vor, dass der Passagier bereits nicht mehr dort ist, wo er auf dem Formular ursprünglich angegeben hat. Dies verkompliziert unseren Prozess und verschärft die Situation des rückgestauten Gepäcks zusätzlich.

Wer trägt die Kosten für den Mehraufwand, wenn ein Gepäckstück verloren geht oder den Anschluss verpasst?

Die Airlines kommen als Vertragspartner jeweils für die Kosten der Nachlieferung und allfälliger Entschädigungen auf. Der letzte Flughafen, der vom Passagier angefliegen wird, ist jeweils für die Falleröffnung zuständig, während die zuletzt geflogene Airline für die Kosten aufkommt.

Was kann man als Passagier tun, um die Prozesse zum Wiederfinden eines Gepäckstücks zu beschleunigen?

Wichtig ist vor allem, das Gepäck aussen und innen deutlich zu beschriften, so dass es eindeutig identifiziert werden kann. Selbst angebrachte Gepäcketiketten sollten ausserdem möglichst bündig am Koffer festgemacht werden. Ausserdem sollte man nicht vergessen, sicherzustellen, dass ein bis zwei Strichcodes der Etikette auf dem Koffer sind. ■

Passagierrechte gemäss dem Montrealer Übereinkommen

Das 2004 in kraftgetretene Montrealer Übereinkommen regelt die internationale Luftbeförderung zwischen den Vertragsstaaten. Gemäss diesem Übereinkommen haben Passagiere, deren Gepäck verspätet, beschädigt oder gar nicht ankommt, Anrecht auf eine Entschädigung. Die maximale Entschädigung pro Person entspricht 1131 Sonderziehungsrechten (ca. CHF 1600.-). Das Sonderziehungsrecht (SZR) ist eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds und wird in den wichtigsten Währungen täglich neu festgelegt.

Perspektive Pilotenausbildung

Wie geht es eigentlich in den Flugschulen weiter? Lässt der momentane Personalmangel in der Luftfahrt, vor allem bei der Flugzeugabfertigung und in der Kabine, auf mögliche zukünftige Engpässe bei Pilotinnen und Piloten schliessen? Wir schauen uns aktuelle Ausbildungssituationen an und fragen wartende Pilotenschülerinnen und -schüler, welche Veränderungen auf sie zukommen werden. Ferner befassen wir uns mit Umstellungen bei US-Airlines und werfen einen Blick auf mögliche Trends auf dem Ausbildungsmarkt und welche Probleme vermutlich jetzt schon absehbar sind.

Text: Marc Horstick

Personalmangel

Steigende Treibstoffpreise, Probleme bei Lieferketten und zu wenig Personal sind scheinbar die grössten Schwierigkeiten, mit denen wir in vielen Bereichen des persönlichen und Arbeitsalltags immer wieder konfrontiert werden. Vor allem beschäftigt der Personalmangel die nicht verschont gebliebene Luftfahrtbranche. Wer hätte es auch ahnen können, dass die Bereiche, die während der Corona-Pandemie am stärksten litten und Stellen abbauen mussten, plötzlich wieder rapide wachsen und händeringend Personal benötigen? Für die Optimisten war das natürlich schon lange absehbar, und sie warnten davor, dass früher oder später ein massiver Unterbestand eintreten wird. Dennoch mussten viele Unternehmen während der Pandemie handeln und Überbestandsmassnahmen, unter anderem Massenentlassungen, einleiten.

Monate später, mit der lang erhofften Rückkehr zur Normalität, wurde wie selbstverständlich in vielen Bereichen auch auf die Rückkehr des gekündigten Personals gesetzt. Vor allem im Niedriglohn-Bereich kamen jedoch

unerwartet zu wenige zurück, um die vakanten Stellen wieder zu füllen.

Am Flughafen London Heathrow zum Beispiel sind momentan 10 000 Stellen nicht besetzt, die für einen reibungslosen Betrieb nötig wären. Die Auswirkungen sind den meisten bekannt: Wartezeiten und Verzögerungen in fast allen Bereichen der Flugzeug- und Passagierabfertigung. So müssen regelmässig Flugzeuge «ferry», also ohne Passagiere, zurückkehren, da diese einfach nicht hätten abgefertigt werden können. London ist kein Einzelfall. Ähnlich geht es in Dublin, Amsterdam und vielen deutschen internationalen Flughäfen zu und her.

In die Nachrichten hat es auch die SWISS geschafft, die aufgrund von massivem Unterbestand beim Kabinenpersonal Flüge ausfallen lässt. Es wurde versucht, Flugbegleiter der Lufthansa temporär anzuheuern und Ferien zurückzukaufen, um die Folgen der Kündigungen zu kompensieren. Castings laufen auf Hochtouren, um die unzähligen Kurse über den Sommer zu füllen. Ob die Anzahl der Bewerbungen ausreichen wird, möchten wir hier nicht bewerten. Dennoch zeigt sich die SWISS zuversichtlich, diesen Zustand bald möglichst unter Kontrolle zu bekommen. Denn anders als Pilotinnen und Piloten



Alle zukünftigen Flugphasen der EFA finden mit Cirrus SR20 bei United-Aviate am Flughafen Goodyear in Arizona statt.

sind die ambitionierten neuen Kabinenbesatzungsmitglieder spätestens nach ein paar Wochen Schulung ausgebildet und im Flugdienst einsatzfähig.

Wo und wann mangelt es an Piloten?

Auch wenn der Pilotenbestand in Europa momentan noch ausreichen scheint, ist die Situation in den Vereinigten Staaten bereits eine ganz andere. Die dort künstlich schwierig gestaltete Laufbahn zum Piloten über schlecht bezahlende Regionalfluggesellschaften oder der Einstieg über die Air Force haben den Pilotenbestand in den letzten Jahren recht alt werden lassen. Mit dem Krisenbeginn 2020 haben zudem etwa 10 000 amerikanische Pilotinnen und Piloten ein Angebot zum frühzeitigen Ausstieg angenommen. Den Regionalfluggesellschaften, die schon seit langem wieder auf Vorkrisenniveau fliegen, laufen so momentan aus gutem Grund die Piloten weg. Die «Major Carrier», jene Airlines also, die mit grösserem Fluggerät, besseren Arbeitsverträgen und mit interessanteren Destinationen werben können, suchen nämlich plötzlich dringend Cockpitpersonal. Experten sprechen davon, dass allein 2022 etwa 13 000 vakante Stellen nicht besetzt werden können. United hat diesen Umstand erkannt und 100 Millionen US-Dollar investiert, um mit dem eigenen Ausbildungsprogramm «United-Aviate» bis 2030 etwa 5000 Pilotinnen und Piloten auszubilden. Eine enorme Infrastruktur wurde aufgebaut und auch anderswo aufgekauft. So sollen die ersten Flugerfahrungen der United-Pilotenschülerinnen und -Pilotenschüler auf dem ehemaligen Lufthansa-Campus in Phoenix, Arizona, erfolgen.

Zudem investieren die grossen amerikanischen Airlines in ihre Mitarbeitenden und erhöhen die Bezahlung im zweistelligen Prozentbereich, um den Arbeitsplatz auch zukünftig attraktiv zu halten.

Die Ausgangssituation in den USA ist selbstverständlich eine andere als bei uns. Dennoch war es in der Vergangenheit nicht nur einmal zu beobachten, dass Trends aus Übersee irgendwann auch in Europa Mode wurden.

Schwierige Zeiten für Bewerber

Eine Konstante in der Luftfahrt ist die stetige Veränderung. Der Bedarf an Piloten kennt keinen Normalzustand. Wenn in dem einen Jahr dringend Leute gesucht werden, kann es in den nächsten Jahren schon wieder ganz anders aussehen. Wer sich für den Beruf des Piloten entscheidet, müsste eigentlich gegenläufig der Wirtschaftslage handeln. Das ist aber für junge Schulabgängerinnen und Schulabgänger gar nicht so einfach. Seit fast zwei Jahren werden in fast keiner Flugschule einer Airline Pilotinnen und Piloten ausgebildet. Alternativ eine private Flugschule zu besuchen, ist für viele einfach unmöglich. Schliesslich muss man etwa einen sechsstel-



Keine einfache Entscheidung, einen Aufhebungsvertrag zu unterschreiben und damit seinen Traumberuf aufzugeben.

**«Allein 2022 werden
in den USA etwa 13 000
vakante Piloten-Stellen
nicht besetzt.»**

ligen Betrag für die Ausbildung bei einer Bank oder der Verwandtschaft aufnehmen. Wie soll man dem Kreditgeber gegenüber rechtfertigen, eine immens teure Ausbildung beginnen zu wollen, ohne eine greifbare Chance

auf eine Einstellung zu haben?

In den letzten Jahren konnten Bewerberinnen und Bewerber immer mehr Argumente gegen diesen Karriereweg finden. Wer sich eine Pro- und Kontraliste für die Berufswahl Pilotin oder Pilot erstellt, muss feststellen, dass sie einseitig immer länger

wird. Als Pro-Argument verbleibt bei den meisten letztlich nur der Kindheitstraum vom Fliegen. Dabei hat sich nicht nur die Ausbildungssituation stark verändert, sondern auch das zukünftige Arbeitsumfeld.

Ron Teichmann, CEO und Accountable Manager von Horizon SFA, gab in einem Interview mit der Zeitschrift «Cockpit» bekannt, dass auch die Horizon, die selbstfinanzierte Pilotinnen und Piloten unter anderem auch für Helvetic ausbildet, mit einem massiven Rückgang der Nachfrage umgehen musste. Es sei zunehmend schwieriger geworden, junge Interessentinnen und Interessenten für eine Pilotenausbildung davon zu überzeugen, antizyklisch zu denken. Ein weiterer Faktor, der den Markt erschwere, sei zudem der neue Tarifkatalog des Flughafens Zürich, der ab 1. Januar 2024 den Standplatz für eine DA 42 um das 10-fache verteuere. Laut Teichmann spüre die Horizon heute glücklicherweise, trotz aller Komplexitäten, dennoch eine positive Trendwende.

Wem die Pilotenausbildung in Krisenzeiten hingegen zu unvernünftig erscheint, beginnt nach ausgiebiger Abwägung vielleicht zuerst eine andere Berufsausbildung oder ein Studium und versucht sich zu einem späteren Zeitpunkt erneut als Nachwuchspilot. Schwierig wird es aber für jene, die in der Zwischenzeit eine Familie gründen wollen oder anderen Verpflichtungen nachkommen müssen und dann für Flexibilität um jeden Preis nicht mehr bereit sind.



Wie sich der Markt und die Ausbildungsmodalitäten ändern, ist schwer vorherzusehen. Für zukünftige Bewerberinnen und Bewerber heisst es momentan: abwarten.

Der Königsweg in Europa

Der «Königsweg» für eine Pilotenausbildung innerhalb des deutschsprachigen Raums war bis anhin die vorfinanzierte Ausbildung der Lufthansa, Austrian, der Edelweiss oder der SWISS an der Lufthansa Aviation Training (LAT) beziehungsweise European Flight Academy (EFA). Aus gutem Grund: Die Ausbildungskosten wurden zum grossen Teil getragen, und eine Anstellung bei einer dieser Airlines war durch Übernahmeabsichten quasi sicher. Noch 2019 warb die SWISS mit einer komplett vorfinanzierten Ausbildung mit anschliessender Übernahme. Dank Bundessubventionen konnten bereits 60 000 der 120 000 Franken teuren Ausbildung für Schweizer Bürger getilgt werden. Die übrigen 60 000 Franken teilten sich die SWISS und die Pilotenschülerinnen und -schüler. Dabei wurden die verbleibenden 30 000 Franken von der SWISS ausgelegt und konnten als zinsloses Darlehen in den ersten Anstellungsjahren zurückbezahlt werden. Die Vorgaben der Bundessubvention LFG103 sahen eine Übernahme in den Flugdienst innerhalb von 12 Monaten vor. Dies kam den Pilotenschülerinnen und -schülern natürlich sehr entgegen. Weltweit betrachtet ist dieses Ausbildungsmodell jedoch eher die Ausnahme, und auf den ersten Blick scheint die vorfinanzierte Ausbildung ein ausschliesslich teures Unterfangen für die Airline zu sein. Schaut man aber etwas genauer hin, darf ein zentraler Aspekt nicht vergessen gehen: Die Airlines können ihren Bedarf selbst

steuern und sind somit nicht vom Markt abhängig. Weitere Externalisierungen würden die Airlines zunehmend zum Nachfrager machen. Ausserdem können Bewerberinnen oder Bewerber rein nach qualitativen und qualifikationsspezifischen Aspekten selektioniert werden. Ihre finanzielle Situation ist seltener der ausschlaggebende Punkt, die Berufswahl Pilot zu treffen. Das hat auch, wie zuvor erwähnt, United erkannt und setzt nun auf die eigene Flugschule.

Reformation der Lufthansa Aviation Training

Mit Beginn der Pandemie wurde der Schulungsbetrieb bei der EFA zum Schutz gegen das Coronavirus temporär eingestellt. Von ursprünglich kommunizierten wenigen Wochen Unterbruch wurden ab dem 16. März 2020 die Ausbildungen aller derzeitigen Schülerinnen und Schüler auf ungewisse Zeit pausiert. Zur Überbrückung

sollte man sich in den Trainingshandbüchern fit halten und auf baldige Fortführung der Ausbildung warten. Der längere Unterbruch führte jedoch zu einer kompletten Reformation der EFA in Deutschland. Abhängig vom Ausbildungsstand sollten Abänderungsverträge beziehungsweise

Aufhebungsverträge von den Hunderten derzeitigen Schülerinnen und Schülern unterzeichnet werden. Entscheidend war der Abschluss des Flugtrainings in Phoenix. Jene, die ihre Pilotenausbildung bis hierhin absolviert hatten, durften diese unverändert fortführen. Für die Übrigen bedeutete dies, sofern sie nicht einer

«Die Airlines können ihren Bedarf selbst steuern und sind somit nicht vom Markt abhängig.»

Aufhebung des Vertrags zustimmten, eine Weiterführung der damaligen MPL-Ausbildung an einer anderen privaten Flugschule und eine spätere Bewerbung als «ready entry». Heftige Reaktionen und Unverständnis herrschten bei den ehemaligen Schülerinnen und Schülern aus Bremen, die sich plötzlich in einer ganz anderen Ausgangslage wiedergefunden haben. Nach sowieso schon grosser Wartezeit zwischen Selektion und Ausbildung und monatelanger Pausen nach den ersten Theoriephasen kam nun das abrupte Ende ihrer Ausbildung. Wohlbemerkt für viele ohne Abschluss. Die Bereitschaft der ehemaligen Nachwuchspilotinnen und -piloten, weitere Lasten zu tragen, war auf ein absolutes Minimum geschrumpft. Ohne abgeschlossene Ausbildung und ohne absehbaren Job dazustehen, hat mehrere ehemalige Schülerinnen und Schüler dazu bewegt, ihr Recht mit verschiedenen Sammelklagen vor Gericht einzufordern. Sie pochen unter anderem auf die Einhaltung der damals abgeschlossenen Verträge, auf die Finanzierung der Type-ratings und die Beibehaltung des Ausbildungsstandorts. Gegenargumente der Lufthansa seien vor allem die nicht mehr im eigenen Besitz befindliche Ausbildungsinfrastruktur in Arizona. Dadurch sei die Ausbildung wie bisher so nicht mehr möglich.

Trotz der Gerichtsstreitigkeiten werden sich die Modalitäten der Pilotenausbildung für die Lufthansa-Gruppe, exklusive der SWISS, verändern. Vor allem werde man zukünftig nicht mehr auf eine Vorfinanzierung setzen, die es seit Jahrzehnten gab. Das neue Angebot zielt auf selbstzahlende Bewerberinnen und Bewerber, die nicht nur 105 000 Euro für das Training, sondern auch jegliche Kosten von Kost über Logis, Anreise und Uniform selbst stemmen müssen.

Situation in der Schweiz

Während in Deutschland eine komplett neue Ausgangslage geschaffen wurde und das neue Modell sofort Verwendung findet, ändert sich in der Schweiz vorerst weniger. Schülerinnen und Schüler, die ihre Ausbildungen mit Beginn der Pandemie bereits begonnen hatten und innerhalb der gesetzlichen Frist abschliessen würden, durften diese in den vergangenen Monaten fortführen und beenden. Ihre Flugphasen fanden am Standort in Grenchen, der auch weiterhin fester Bestandteil der Ausbildung sein soll, und am deutschen LAT-Standort in Rostock-Laage statt. Die Infrastruktur in Vero Beach, die es seit über 40 Jahren gab, wurde aufgegeben und spielt zukünftig in der SWISS-Pilotenausbildung keine Rolle mehr.

Mit dem Stichtag 16. März 2020, genau jenem Tag, an dem die EFA ihre Schülerinnen und Schüler für unbestimmte Zeit nach Hause schickte, wurde die Voraussetzung, innerhalb von 12 Monaten in die Airline übernommen zu werden, vom BAZL ausser Kraft gesetzt. Auch wenn sich damit die Finanzierung nicht ändert, fehlt nun eine gewisse Sicherheit, eine Einstellung nach überschaubarer Wartezeit zu erhalten. Auf der anderen Seite erhielten die Schülerinnen und Schüler möglicherweise durch das Aussetzen dieser Frist gar erst die Möglichkeit, anders als bei der LAT in Deutschland, ihre Ausbildung fortzuführen.

Jene Schülerinnen und Schüler, die ihre Ausbildung am 16. März 2020 gerade erst begonnen hatten oder kurz davor standen, mussten etwas mehr Geduld zeigen. Diejenigen, die einen Ausbildungsvertrag zu Beginn

der Pandemie hatten, werden noch im Juli und Oktober 2022 in ihren Kursen starten – im längsten Fall nach dreijähriger Wartezeit. Zwar bleibt der Ausbildungsvertrag unverändert und die Kosten werden durch die LAT gestundet, die schriftliche Absicht um Einstellung konnte ihnen aber nicht erneut ausgehändigt werden. Diese Absicht diente bei vorherigen Kursen dazu, die Bundessubventionen bereits während der Ausbildung beim Bund abzurufen. Sie gilt pro forma und ist keine Verpflichtung der SWISS, die Bewerberin oder den Bewerber nach erfolgreicher Ausbildung einzustellen. Für die Pilotenschülerinnen und -schüler ist nach wie vor nur das Ergebnis des Board II für den Einstieg in die Airline relevant. Allerdings änderte sich durch das Fehlen der Absicht das finanzielle Risiko zu Lasten der Schülerinnen und Schüler. Bei der nachfolgenden Übernahme als First Officer würden zum einen die Bundessubvention und zum anderen ein SWISS-Darlehen die Kosten von 120 000 Franken abfangen. Eine gewisse Unsicherheit machte diesen Schülerinnen und Schülern trotzdem zu schaffen: Es bestand die Befürchtung, dass ohne diese Anstellungsabsicht und im Falle einer Einstellung bei der SWISS nach über einem Jahr Wartezeit die Subventionsgelder nicht mehr gezahlt werden würden und sie selbst dafür aufkommen müssten. Den Rechtsweg hat niemand gewählt. Denn sollte alles nach Plan laufen, ändere sich im Vergleich zu vorherigen Kursen wenig. Die Bestandteile im Ausbildungsvertrag bleiben nach wie vor gültig, auch wenn die finanziellen Risiken sich durchaus änderten.

Offenes Ohr

Gespräche mit den Nachwuchspilotinnen und -piloten zeigen, dass sie sich während der endlos wirkenden Wartezeit ein offenes Ohr gewünscht hätten und mit mehr Feingefühl vielleicht eine positivere Stimmungsgelände



Finanzierungsmodell der Pilotenausbildung der SWISS im Jahr 2019.



Der Ausbildungsstandort in Vero Beach wird zukünftig kein Teil der SWISS-Pilotenausbildung mehr sein.

lage hätte geschaffen werden können. Vertröstungen seitens der SWISS und der LAT fanden bei den Betroffenen weniger Verständnis. Auf das «Gute» und einen Einstellungsvertrag zu hoffen, böte wenig Substanz, wenn der Lebensunterhalt finanziert sein will und die nächste Krise bestimmt irgendwann komme. Ihrer Meinung nach würde eine Absichtserklärung über eine Einstellung nach maximal 12 Monaten ein gewisses Gefühl von Sicherheit verleihen und eine klare Nachricht vermitteln, nicht erneut lange hingehalten zu werden. Ein Statement der SWISS bezüglich der stattgefundenen Kommunikation erhielt ich auf Anfrage leider nicht.

Manche der angehenden Pilotenschülerinnen und -schüler wendeten in der Zwischenzeit der Pilotenausbildung sogar den Rücken zu. Zu gross seien die Widerstände, den Traumberuf momentan zu erlernen. Ihre Bereitschaft, sich mit quasi allen Konditionen zufriedenzugeben, sei zu stark gesunken. Die Mehrheit der Wartenden bleibt hingegen ihrem Berufsziel treu, um sich den Wunsch zu erfüllen, einst in einem Cockpit der SWISS arbeiten zu können.

Nach der Krise

Die Rückkehr der Produktion innerhalb der Lufthansa-Gruppe auf ein Mass von 85 bis 95 Prozent im Vergleich zu 2019 lässt auf eine deutlich schnellere Erholung schliessen als erhofft. Die Lufthansa reaktiviert überraschend die A380, die in den eigentlichen Zukunftsplänen keinen Platz mehr gefunden hatte. Aus Amman werden nun doch mehr A330 für die SWISS aus dem Storage zurückgeholt, die Edelweiss erhält zusätzliche A340, und Einstellungen laufen auf ungeahnten Hochtouren. Der «Ramp-up» ist im vollen Gange. Ob die dazu nötigen Vorbereitungen umfangreich stattfanden, beziehungsweise immer noch stattfinden, wird sich zeigen. Das «New Normal» ähnelt dem «Old Normal» in vielerlei Hinsicht. Die prophezeiten schlechten Zeiten der Analytiker werden sich wahrscheinlich nicht bewahrheiten, wenn der momentane Trendvektor weiterhin anhält. Da aber niemand die Zukunft vorhersehen kann, sind die Auswirkungen von Krieg, Inflation und neuer Covid-Wellen nur schwer absehbar. Momentan lässt sich aber kein substanzieller und nachhaltiger Einsturz erkennen, und es zeigt sich, dass mit Stellenstreichungen innerhalb der Branche wahrscheinlich übers Ziel hinausgeschossen wurde. Edelweiss stellt sogar unterdessen Nachwuchspilotinnen und -piloten ein und bedient

sich dazu am Pool der fertig ausgebildeten und wartenden Abgänger der EFA. Ob wir bei der SWISS daher auf einen Engpass zulaufen, wird sich zeigen. Auf der Warteliste befindet sich derzeit eine überschaubare Anzahl Abgänger der EFA, und weitere wird es im kommenden Jahr wegen des Aussetzens des Schulbetriebs nur wenige geben.

Laut Daniel Leiser, Head of Crew Training SWISS, sei die Lage momentan aber noch auf Kurs, unter der Voraussetzung, dass zeitnah begonnen wird, neue Pilotinnen und Piloten auszubilden. Mit Hochdruck werden Hebel in Bewegung gesetzt, um schnellstmöglich eine neue Perspektive für die Pilotenausbildung zu präsentieren. Das Bewerbungsfenster soll sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2022 wieder öffnen, um die Kurse ab Anfang 2023 zu füllen.

Neue Ausbildungsperspektive bei der SWISS

Wie die neue Pilotenausbildung bei der SWISS und Edelweiss zukünftig aussehen wird, konnte mir zum Redaktionsschluss nicht bekannt gegeben werden. Die Finanzierungsmodalitäten befinden sich noch zur Abstimmung beim Managementboard und sollen zeitnah kommunikationsfähig sein. Das neue Finanzierungsmodell der Pilotenschule stellt grundsätzlich analog der Lufthansa-Gruppe ein Selbstzahlermodell dar. Dabei sollen weiterhin die für Flugschulen in der Schweiz möglichen Bundesfinanzhilfen gemäss LFG vollumfänglich in Anspruch genommen werden können. Zudem beabsichtigt SWISS wie früher, die Ausbildung mit einem Ausbildungsdarlehen zu unterstützen. Die genauen Modalitäten werden in den kommenden Wochen kommuniziert. Zu der Finanzierung wird auch der Trainingssyllabus den neuen Bedürfnissen der LAT angepasst. Verträge mit zukünftigen Trainingspartnern, unter anderem in den USA, müssen neu ausgehandelt werden. Denn aktuelle Kurse der LAT-Deutschland und zukünftige Pilotenklassen der SWISS und der Edelweiss, inklusive der Überganggruppen 2022, werden den praktischen Trainingsbetrieb am neuen Campus der United Flugschule «Aviate» in Phoenix absolvieren. Somit ist das Flugtraining in Vero Beach bei der Flight Safety Academy in Zukunft kein Teil der Ausbildung mehr. Vor zwei Jahren gab die Flight Safety Academy ohnehin ihre Akkreditierung auf und beendete damit einen dreijährigen Kampf um die Einhaltung von Standards für US-amerikanische Berufs- und Fachschulen. ■

Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 70 Jahren
Nur wer

eines weiteren Bombers beauftragt. Unter der späteren Bezeichnung «V-Bombers» entwickelten somit die Hersteller Avro (Vulcan), Handley Page (Victor) und Vickers drei komplett verschiedene Konzepte.

Aviatik-Historiker gesucht ...

Oliver Reist möchte nach über sieben Jahren die Rubrik «Zeitreise» abgeben.

Wir suchen deshalb eine Kollegin oder einen Kollegen, die/der sich der Aviatik-Geschichte für unsere Leser annehmen möchte.

Du brauchst dazu kein Studium, aber etwas Freude am Schreiben und Recherchieren.

Wolltest Du schon immer einmal einen Beitrag für die AEROPERS leisten?

Hast Du Interesse? Möchtest Du mehr zu dieser spannenden Aufgabe erfahren?

Schreibe mir eine E-Mail an andre.ruth@aeropers.ch



«V-Bombers»: Vulcan, Valiant and Victor.



Modell Massstab 1:3 Avro 707-WD280.

Elende Blutsauger!

Nein, es geht nicht um Firmenpolitik, sondern um das gefährlichste Tier der Welt: die Stechmücke. Jedes Jahr sterben schätzungsweise 750 000 Menschen weltweit an den Folgen eines simplen Mückenstichs. Klimawandel und nicht zuletzt Flugreisen begünstigen die Ausbreitung verschiedenster Krankheiten. Fliegendes Personal zählt dabei zu den Hauptrisikogruppen. Grund genug, einmal einen Blick auf das Thema Tropenkrankheiten zu werfen.

Text: Patrick Herr

Noch bevor eine gewisse Viruserkrankung Weltruhm erlangte, sass ich einmal im wunderschönen Aussenbereich des damaligen Crewhotels in Dar-es-Salaam, Tansania. Es war warm, das Bier kühl, über uns ein sternklarer Himmel – und um uns das Gesumme unzähliger kleiner Blutsauger. Es gesellten sich einige Kollegen und Kolleginnen zu uns, die meisten eher knapp bekleidet. Grosszügig bot ich eine Runde Insektenspray an, was dankend abgelehnt wurde. Zitat: «Nein danke. Das passt nicht so gut zu meinem Parfüm.» Alles klar! Tatsächlich war es ein sehr wohlriechendes Parfüm, wohingegen der Duft des Insektensprays wohl nur besonders hartgesottene Zeitgenossen angenehm sein dürfte. Während ich den charakteristischen Duft einer bekannten Insektenspray-Marke verbreitete, sass die Kollegin angenehm duftend nebendran. Am nächsten Tag klagte indes nur eine von uns beiden über heftigst juckende Mückenstiche. Was die kleine Anekdote aufzeigt, ist ein teilweise völlig fehlendes Bewusstsein über die teils folgenschweren Konsequenzen, die ein kleiner Mückenstich mit sich bringen kann. Bedingt ist das sicher durch die Harmlosigkeit eines Stichs hierzulande. Es juckt ein paar Tage, danach ist es aber auch wieder gut. Zumindest ist das jetzt noch so. Denn bedingt durch den Klimawandel verirren sich auch immer häufiger Arten zu uns, die noch ganz andere Krankheiten «im Gepäck» haben.

Was man dagegen tun kann

Es fängt schon bei der Ortswahl an. Generell wird die Insektenbelastung bei der Auswahl von Crew-Hotels berücksichtigt. Wie man dann trotzdem auf das letzte Hotel in Mumbai kommen konnte, ist mir persönlich zwar schleierhaft, aber das Problem ist nun ja glücklicherweise wieder Geschichte. Die kleinen Plagegeister lieben Feuchtigkeit, Wärme und wenig Wind. Zum Brüten benötigen sie Wasserflächen, wobei bereits ein mit Wasser gefüllter Aschenbecher ausreicht, um Hunderten jungen Mücken eine gemütliche Kinderstube zu bieten. Wärme hilft dann gleich doppelt. Zum einen begünstigt eine hohe Aussen- und Wassertemperatur das Wachstum. Und zum anderen sind die potenziellen Opfer (also beispielsweise wir) in der Regel dann deut-



Die Anopheles-Mücke – hauptverantwortlich für die Übertragung von Malaria.

lich leichter bekleidet und bieten jede Menge Angriffsfläche. Zu viel Wind meiden die Biester. Die Lust am Fliegen vergeht ihnen schon ab einer Windstärke von etwa vier Metern pro Sekunde. Für die Aviatiker unter euch – das sind etwa acht Knoten.

Ein Punkt für uns also: Mücken mögen zwar lästig sein, aber immerhin trauen wir uns auch bei acht Knoten Wind noch in die Luft! Leider hilft uns dieser Ego-booster nicht wirklich. Was tatsächlich hilft, ist eigentlich nur die Vermeidung der Stiche. Am effektivsten geht das mit entsprechender Kleidung. Experten empfehlen lange Hemden und Hosen aus hellem Stoff und geschlossene Schuhe. Was dann noch an blanker Haut herauschaut, sollte möglichst grosszügig mit Insektenspray eingesprüht werden. Nein, lange Kleidung ist bei 30 Grad Aussentemperatur nicht wirklich toll. Aber mal ehrlich: 40 Grad Fieber sind auch nicht wirklich besser.

Wenn man sich jetzt noch nicht gerade neben einen Tümpel, Fluss oder Entwässerungskanal setzt und vielleicht noch ein kleines Lüftchen weht, ist man schon auf einem guten Weg. Da nur die Weibchen Blut saugen, erlaube ich mir im Folgenden den bewussten Verzicht auf eine gendergerechte Sprache, man möge mir verzeihen.

Wenn es einer der Quälgeister geschafft und ein freies Fleckchen Haut entdeckt hat, beginnt die Mahlzeit. Dazu

setzt die Mücke die Unterlippen auf die Haut und sticht mit einem Saugrüssel durch die oberen Hautschichten in ein darunter liegendes Blutgefäß. Schläft das Opfer, bleibt das in der Regel unbemerkt. Je nach Qualität der Quelle saugt sie dann zwei bis drei Minuten, bis sie satt ist. Eine solche Mahlzeit reicht für bis zu drei Wochen. Mit gerade einmal 0,01 Millilitern Blut pro Saugvorgang ist es nicht der Blutverlust, der für uns unangenehm ist. Vielmehr sind es der Speichel der Mücke und die darin enthaltenen Stoffe, die uns oft noch tagelang beschäftigen. Im Speichel befinden sich Proteine, die im menschlichen Körper eine Reaktion in Form von Juckreiz oder teils heftigen allergischen Reaktionen auslösen können. Das ist zwar unangenehm, legt sich aber nach einigen Tagen (nicht kratzen!) wieder. Gravierender sind die anderen Mitbringsel, die manche der Blutsauger in unseren Körpern hinterlassen. Im Speichel von Stechmücken können Viren und Bakterien tagelang überleben. Die Insekten nehmen diese Krankheitserreger auf, wenn sie Blut von infizierten Menschen oder Tieren saugen und verbreiten sie dann auf diesem Weg weiter.

Zika

Mit dem Thema Zika-Virus sollte sich ohnehin jeder auseinandersetzen, der die Familienplanung noch nicht abgeschlossen hat. Das Virus wird meistens über die Aedes-Mücke übertragen, kann aber auch über Sexualkontakt weitergegeben werden. Die Aedes-Mücke fühlt sich überall dort wohl, wo es warm und feucht ist. Sie lebt rund um den Äquator, Richtung Norden konnte sie sich bis in die Südstaaten der USA ausbreiten. Mit steigenden Durchschnittstemperaturen ist zu beobachten, dass sie gerade auch den Sprung nach Südeuropa macht. Bereits 2019 konnten in Frankreich Infektionen nachgewiesen werden, die auf Mückenstiche im Süden des Landes zurückzuführen waren. Während gesunde Erwachsene meist lediglich milde Symptome in Form von Kopfschmerzen, Fieber und Hautausschlägen zeigen, besteht ein großes Risiko für schwangere Frauen. Eine Infektion während der ersten sechs Monate einer Schwangerschaft kann beim Fötus zu schweren Fehlbildungen des Gehirns sowie sogar zum Tod führen. Besonders heimtückisch beim Zika-Virus ist, dass das Virus sehr lang ansteckend bleibt. So wurde in einem Fall nachgewiesen, dass das Virus ganze 44 Tage nach der Infektion noch durch ungeschützten Sexualkontakt übertragen werden konnte. Das bedeutet konkret: Wer sich mit dem Zika-Virus infiziert, kann seinen Partner oder seine Partnerin noch über einen Monat später infizieren – mit möglicherweise katastrophalen Folgen im Falle einer Schwangerschaft.

Diverse Gesundheitsbehörden empfehlen derzeit für Männer, eine geplante Schwangerschaft auf sechs Monate nach dem Aufenthalt in einem Risikogebiet zu verschieben. Für fliegendes Personal könnte die Familienplanung dann ziemlich spannend werden.

Malaria

Der wohl bekannteste Vertreter unter den Tropenkrankheiten ist gleichzeitig die weltweit häufigste Infektionskrankheit. Fast 200 Millionen Menschen erkranken jährlich und leiden an einer der drei mög-

lichen Verlaufsformen. Der Erreger ist ein winzig kleiner einzelliger Parasit, der über den Speichel der Anopheles-Mücke übertragen wird.

Nach Europa wird am häufigsten die Variante «Malaria tropicana» eingeschleppt, über die Hälfte der Fälle kommt aus der afrikanischen Äquatorialzone. Leider ist das auch die komplizierteste und gefährlichste Variante. Unbehandelt liegt die Sterblichkeitsrate bei etwa 20 Prozent. Die Inkubationszeit liegt zwischen sieben und 14 Tagen, im Ausnahmefall sogar bei bis zu 30 Tagen. Für eine korrekte Diagnose ist das nicht gerade förderlich. Dazu kommt, dass die Symptome zu Beginn der Erkrankung mit Schüttelfrost und teils hohem Fieber ziemlich unspezifisch sind. Meistens zeigt sich eine Malaria-Erkrankung am regelmä-

sig ansteigenden und wieder absinkenden Fieber. Bei einer Malaria tropicana fehlt dieser Rhythmus indes häufig. Im weiteren Verlauf können Bewusstseinsstörungen, Krampfanfälle, Lähmungen und Koma eintreten. Die Kombination aus anfänglich nicht spezifischen Symptomen und einer langen Inkubationszeit ist für fliegendes Personal besonders brisant. Während Urlaubsreisende die Krankheit in den meisten Fällen mit nach Hause bringen und dort bei guter medizini-

«Die Einnahme von Malarone ersetzt keinen Arztbesuch.»

Anzeige



DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine
an den Flughäfen München und Frankfurt

Bavariaring 26 • 80336 München
Tel. + 49 89 38 666 320 • Fax + 49 89 38 666 321
Mobil + 49 151 191 888 77
kanzlei@ghirardini.de • www.ghirardini.de



Ausbreitungsgebiete des Zika-Virus.

schers Versorgung auskurieren können, befinden wir uns dank vollgepackter Dienstpläne dann meist schon wieder auf dem Sprung. Ob man eine Malaria tropicana beispielsweise wirklich in einem chinesischen Krankenhaus auskurieren möchte, lasse ich unbeantwortet stehen. Wichtig ist das eigene Bewusstsein für das Risiko und das Wissen darum, wo man denn eigentlich genau war. Wer ein bis zwei Wochen nach einer Reise oder einem Layover in einem Risikogebiet plötzlich hohes Fieber bekommt, sollte spätestens dann überlegen, wo sich die nächste medizinische Einrichtung befindet. Besondere Bedeutung bekommt dann unter Umständen auch der Zeitfaktor, da sich der Zustand des Patienten gerade bei einer Infektion mit Malaria tropicana mitunter innerhalb weniger Stunden drastisch verschlechtern kann. Entsprechend sensibilisiert werden sollten übrigens auch die Angehörigen zu Hause. Denn auch die besten Ärzte müssen wissen, wonach sie im Zweifel suchen sollen. In Deutschland weist zwar die Deutsche Gesellschaft für Tropenmedizin, Reisemedizin und globale Gesundheit (DTG) in einer Leitlinie Ärzte darauf hin, gerade bei unspezifischen Krankheitsbildern öfter mal auf Malaria zu testen. Ob das aber bei jedem Mediziner an- und ihm bei Bedarf auch in den Sinn kommt, ist eine andere Frage. Umso wichtiger ist es also, den Arzt selbst auf diese Möglichkeit hinzuweisen. Vorsicht ist bei der Eigentherapie geboten. Zwar versorgte die SWISS das fliegende Personal bislang mit dem Arzneimittel Malarone. Einen Arztbesuch im Fall eines Malariaverdachts ersetzt das aber nicht. Eine konsequente Behandlung durch einen Facharzt ist enorm wichtig, da Teile des Erregers nach einer zu früh abgebrochenen Therapie im Körper überleben können. Die Folge könnte dann ein erneuter Ausbruch sein, teils noch Monate später. Und noch ein Tipp zum Thema Malarone: Schaut doch

mal eure Packung genauer an. Meine ist seit einem halben Jahr abgelaufen. Gerade erst entschied die SWISS übrigens, die Ausgabe von Malarone an das fliegende Personal gänzlich einzustellen. Die Begründung: Die SWISS fliege derzeit nicht mehr in Malariagebiete. Eine interessante Entscheidung, wenn man bedenkt, dass über 70 Prozent der Malaria-Erkrankungen in Asien aus Indien stammen. Gerade die Metropole Mumbai erlebt gerade wieder einen starken Anstieg der Fallzahlen, nachdem es in den letzten Monaten teils heftig geregnet hatte.

Die gute Nachricht: In der Regel kann Malaria gut auskuriert werden, vorausgesetzt, die Behandlung erfolgt schnell und zielgerichtet. Je nach Schwere des Ausbruchs ist sogar das Schlucken von Tabletten ausreichend. Und noch eine gute Nachricht: Eine in Grossbritannien und Katar durchgeführte Studie aus dem Jahr 2019 ergab, dass Flugbegleiter generell über ein besseres Verständnis bezüglich des Infektionsrisikos verfügen als normale Touristen. Das zeigt sich in einer deutlich niedrigeren Ansteckungsrate bei Flugbegleitern im Vergleich zu Urlaubsreisenden in entsprechenden Risikogebieten. Den Grund dafür sehen die Autoren der Studie in einem höheren Verständnis für das Risiko und einer konsequenten Anwendung von persönlichen Schutzmassnahmen. Die anfangs genannte Kollegin scheint also statistisch gesehen eher in der Minderheit zu sein.

Dengue-Fieber

Das Dengue-Fieber gibt es ebenfalls am grössten Teil unserer Langstreckendestinationen. Der Norden der USA, Kanada und Südafrika gelten als sicher. Besonders gefährdet sind auch hier die Regionen rund um den Äquator. Ohne Behandlung führt Dengue in etwa sechs bis 30 Prozent der Fälle zum Tod, bei der beson-

ders aggressiven Variante «DSS» sind es 50 Prozent. Besonders häufig werden schwere Verläufe bei Kindern beobachtet. Wird hingegen korrekt und vor allem schnell genug therapiert, liegen die Überlebenschancen bei 99 Prozent.

Auch beim Dengue-Fieber zeigen sich eher unspezifische Symptome. Nach anfänglich grippeähnlichen Symptomen wie Fieber und Gliederschmerzen entwickeln viele Patienten Hautausschläge, die an Masern erinnern. Nach einer überstandenen Infektion ist man immun – allerdings nur gegen den jeweiligen Subtypen.

Überträger des Dengue-Fiebers sind Stechmücken der Gattung Aedes. Zu dieser Gattung gehören unter anderem die Gelbfiebersmücke und die Asiatische Tigermücke. Letztere ist auch für die Verbreitung des Zika-Virus verantwortlich und macht sich seit einigen Jahren auch in Europa breit. Die Besonderheit bei den Vertretern der Gattung Aedes ist, dass sie tagaktiv sind und sich besonders in städtischen Räumen vermehren. Für tropische und subtropische Regionen bedeutet das: Tagsüber jagen die Aedes-Mücken, nachts die Anopheles-Mücken und viele andere. Oder anders ausgedrückt: tagsüber Dengue, nachts Malaria. Für die persönliche Prophylaxe bedeutet das, dass in Risikogebieten auch tagsüber Insektenschutzmittel und – wenn möglich – lange Kleidung getragen werden sollten.

Langfristig

Die Liste der durch Insekten übertragbaren Krankheiten ist lang und variantenreich. Hinter Zungenbrechern wie Chikungunya und altbekannteren Namen wie Dengue-Fieber stecken Krankheiten, die im Normalfall bei guter medizinischer Versorgung nicht gravierend sind. Nicht gravierend heisst in diesem Fall: Man stirbt nicht unbedingt daran, solange zeitnah und adäquat behandelt wird. Äusserst unangenehm werden kann es trotzdem allemal. Bei nicht wenigen Krankheiten, die über Stechmücken übertragen werden, ist der Genesungsprozess mitunter äusserst langwierig und beschwerlich. Und selbst nach einer vollständigen Genesung sind Spätfolgen nicht ausgeschlossen. Bei Malaria kann es bei zu später Behandlung zu dauerhaften Schädigungen des Gehirns kommen. Dengue-Fieber kann zu irreparablen Schäden an verschiedenen Organen führen. Alles in allem ist das nichts, was den Verzicht auf eine vernünftige Expositionsprophylaxe rechtfertigen würde.

Ob die eingangs erwähnte Kollegin in Dar-es-Salaam unter irgendwelchen Folgen zu leiden hatte, weiss ich nicht – ich möchte es nicht hoffen. Vielleicht muss man sich selbst ab und zu daran erinnern, dass das beste Parfüm das Risiko einer schweren Erkrankung nicht wert ist. Und wenn eh alle nach dem gleichen Insektenschutzmittel riechen, ist es ja sowieso egal. ■

Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



Nächste Treffs

30. August 2022 ■ 27. September 2022 ■ 25. Oktober 2022 ■ 22. November 2022

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

get.together@skyguide.ch



Rückspiegel

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

Text: *Andreas Schürer, Geschäftsführer Komitee «Weltoffenes Zürich»*

Klimaschutz ohne Kontrollchip für alle

7.4.2022

Die Ökologisierung der Luftfahrt ist ein Gebot der Stunde. Zentral ist die Frage, wie die Ökologisierung nachhaltig erreicht werden kann, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu gefährden. Gerade für den Wirtschafts- und Forschungsstandort Zürich ist entscheidend, dass die Luftfahrtinfrastruktur und das Angebot massvoll entwickelt werden können. Sicher der falsche Ansatz sind Verbote sowie nationale Massnahmen – und auf den Holzweg führen auch Postulate wie das der Grünen, das der Kantonsrat an den Regierungsrat überwiesen hat: Die Grünen fordern, dass geschäftliche Flugreisen des Personals des Kantons Zürich mit weniger als 1200 Kilometer Distanz pro Weg nur ausnahmsweise bewilligt werden. Zudem soll jährlich ein Bericht und eine Beurteilung der Mobilität des kantonalen Personals und der Amtsträger in Behörden erstellt werden. Um diesen Monitoringbericht zu erstellen, wird quasi allen Betroffenen ein Chip implantiert, der ihre Reisegewohnheiten festhält. Besser wäre, auf innovative technologische Ansätze zu fokussieren, die über kantonale und nationale Grenzen hinaus Wirkung zeitigen. Alle Studien zeigen, dass in der Ökologisierung der Luftfahrt synthetische Treibstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels, das grösste Potenzial haben.



Innovation braucht Anschub, aber kein Silbertablett

13.4.2022

Der Entwicklung des Flugplatzareals Dübendorf und des Innovationsparks gibt die Zürcher Politik höchste Priorität – das ist richtig so. Der Wirtschafts-, Innovations- und Forschungsstandort Zürich ist zwar gut positioniert. Dass dies so bleibt, ist aber nicht gottgegeben. Politik, Forschung und Wirtschaft müssen gut zusammenwirken, damit Spitzenpositionen nachhaltig erreicht werden können. Die drei Vorlagen, die der Regierungsrat nun dem Kantonsrat vorlegt, sind zielführend. Die

Richtplan-Teilrevision legt die planerischen Eckwerte fest. Für die schrittweise Entwicklung des Innovationsparks beantragt der Regierungsrat 97,45 Millionen Franken und für die Planung des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes 8,2 Millionen Franken. Die Mittel für den Innovationspark sind im Sinne einer Anschubfinanzierung zielführend investiert. Die Unternehmen müssen sich beteiligen – auch das ist richtig. Innovation entsteht nicht auf dem Silbertablett, es braucht Mut und Risikobereitschaft von allen. Gut eingesetzt sind zudem die Mittel für die Entwicklung des Flugplatzes. Die Piste muss erhalten bleiben. Sie ist ein Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparks, und sie bietet Spielraum für bedarfsgerechte künftige Nutzungen. Der Flugplatz hat ein viel grösseres Potenzial, als wie in der Pandemie eine Abstellfläche für Flugzeuge zu sein (siehe Bild).



«Circle» lässt Steuereinnahmen sprudeln

25.4.2022

Die Meldung verdient Beachtung: Die Stadt Kloten erzielte im Geschäftsjahr 2021 nicht wie budgetiert ein Minus von 19,7 Millionen Franken – sondern ein Plus von 15,4 Millionen Franken. Der Grund für die positive Überraschung vor Ostern liegt darin, dass sich die Unternehmen, die in der Flughafenstadt einen überdurchschnittlich hohen Anteil an den Steuerertrag beitragen, rascher erholt haben als befürchtet. Die Airline SWISS und auch die Flughafen Zürich AG schlossen das Geschäftsjahr 2021 zwar noch mit Verlusten ab. Insgesamt zogen die Erträge aber wieder an. Und ein Puzzleteil der Erklärung ist besonders interessant – und für Kloten eine Chance: Die Stadt profitiert vom Grossprojekt Circle. So zogen die Softwareunternehmen SAP und Microsoft Schweiz mit je rund 600 Arbeitsplätzen und der Steuerpflicht in den Circle, ebenso unter anderem das Pharmaunternehmen MSD (Merck Sharp & Dohme). Weitere werden folgen. Das verleiht dem Flughafen Stabilität – und genauso der Stadt Kloten, die ihre Branchenabhängigkeit reduziert. Der Stadtrat schreibt in sei-



ner Mitteilung: «Die Steuereinnahmen von Firmen, die sich neu in Kloten niedergelassen haben (Stichwort <The Circle>) wurden stark unterschätzt.» Und er sieht in dieser Entwicklung die Chance, dass Kloten gestärkt aus der Krise geht.

Globale Lösungen sind gefragt

25.5.2022

Die Luftfahrt wird für den Wirtschaftsstandort Zürich auch in Zukunft wichtig sein – darum müssen die Rahmenbedingungen in der Schweiz eine konkurrenzfähige Entwicklung gewährleisten. Gleichzeitig muss die Luftfahrt ökologisch werden. Wie das erreicht werden soll, hat Bundesrätin Simonetta Sommaruga in ihrer Vorlage zum neuen CO₂-Gesetz aufgezeigt – nun stützt der Zürcher Regierungsrat in einer aktuellen Stellungnahme dieses Vorgehen. Das ist erfreulich. Die von Bundesrätin Sommaruga vorgesehene Beimischquote ist für den Regierungsrat zielführend: Der Anteil an synthetischen Treibstoffen soll gemäss einem definierten Pfad im Laufe der Zeit sukzessive erhöht werden. So seien die Realisierungschancen solcher Projekte gross. An der Generalversammlung des Komitees Weltoffenes Zürich hat Hans Hess, Verwaltungsratspräsident von Synhelion und Komitee-Mitglied, die Ambitionen unterstrichen und erläutert, auf welchen Ansatz Synhelion setzt: Das ETH-Spin-off nutzt Solarthermie zur Umwandlung

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.

Andreas Schürer, Männedorf, ist Geschäftsführer des Komitees «Weltoffenes Zürich». Zudem ist er Inhaber einer Kommunikationsagentur in Männedorf.

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



von CO₂ und Wasser in synthetische Treibstoffe – sogenannte Solartreibstoffe. Der Fahrplan ist ehrgeizig: Bis 2030 plant Synhelion die Produktion von so viel synthetischem Treibstoff, dass 50 Prozent des Schweizer Kerosinverbrauchs ersetzt werden können. Bis 2040 sollen 50 Prozent des europäischen Kerosinverbrauchs abgedeckt werden können. Das ist der richtige Weg: Innovationskraft und Fortschrittsglaube statt nationaler Alleingänge. ■



Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 70 Jahren

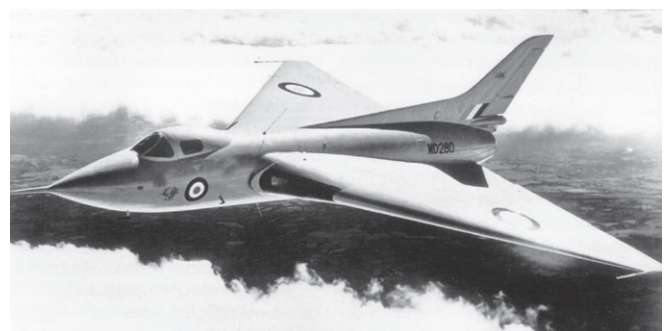
Nur wenige Flugzeuge haben an der traditionellen Luftfahrtausstellung von Farnborough so viel Aufsehen erregt wie die Avro 698 «Vulcan». Am 2. September 1952, drei Tage nach ihrem Erstflug, wurde der damals grösste Deltaflügler noch etwas zögerlich durch den Testpiloten Roly Falk präsentiert. Drei Jahre später hatten die Testpiloten genügend Vertrauen, um mit dem imposanten Bomber sogar eine Rolle zu fliegen. Der erste Kriegseinsatz mit diesem Flugzeug sollte noch über ein Vierteljahrhundert auf sich warten lassen. Die Geschichte der Vulcan begann nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Um ihren globalen Führungsanspruch weiterhin geltend machen zu können, entschied die britische Regierung, dass das vereinte Königreich eigene Kernwaffen entwickeln sollte. Als Trägermittel für einen Nuklearwaffeneinsatz war zu diesem Zeitpunkt einzig ein schwerer Bomber geeignet. Die Royal Air Force (RAF) verfügte aus US-Restbeständen über B-29 Superfortresses. Mit dem aufkommenden Jet-Zeitalter waren die fliegenden Festungen jedoch nicht mehr zeitgemäss. Deshalb wandte sich das britische Luftfahrtministerium im Dezember 1946 mit einer Ausschreibung an die einheimischen Flugzeughersteller. Die Spezifikation B.35/46 forderte ein Flugzeug, das eine einzelne Bombe mit einem Gewicht von 4500 Kilogramm und 10 Metern Länge über eine Distanz von 6200 Kilometern transportieren konnte. 1946 galt die Schallmauer bei den meisten Aerodynamikern noch als unüberwindbar. Mit einer geforderten Höchstgeschwindigkeit von Mach 0,9 und einer Einsatzhöhe von 50 000 Fuss sollte der Bomber unerreichbar für feindliche Jäger sein. Die nachlassende Rüstungsgüterproduktion bei Kriegsende



«V-Bombers»: Vulcan, Valiant and Victor.

verursachte bei vielen Flugzeugherstellern Existenzsorgen. Die englische Flugzeugindustrie hoffte, mit dem «Atombomberprogramm», das ein grosses Auftragsvolumen in Aussicht stellte, den wirtschaftlichen Niedergang abzufangen. Von sechs eingereichten Offerten waren die Projekte von Avro und Handley Page am vielversprechendsten. Da die Umsetzung der geforderten Technologie sehr viele Unklarheiten enthielt, erhielten beide Hersteller den Auftrag zur Erstellung eines Prototyps. Unter der drohenden Eskalierung des Kalten Kriegs (Berlin Blockade 1948) wurde etwas später noch Vickers mit dem Bau eines weiteren Bombers beauftragt. Unter der späteren Bezeichnung «V-Bombers» entwickelten somit die Hersteller Avro (Vulcan), Handley Page (Victor) und Vickers (Valiant) drei komplett verschiedene Konzepte.

Für die Ingenieure von Avro war die Entwicklung eines Nuklear-Bombers eine gewaltige Herausforderung. Das letzte Flugzeug, das bei Avro produziert worden war, war der antiquierte Lancaster-Bomber. In vielen Bereichen musste Grundlagenforschung betrieben werden. Um den Luftwiderstand und das Gewicht zu reduzieren, favorisierte Avros Chefkonstrukteur Roy Chadwick die Delta-Konstruktion. Seine theoretischen Überlegungen wurden durch erbeutete deutsche Windkanaldaten bestätigt. Doch wie konnte das Projekt erfolgreich in die Praxis umgesetzt werden? Unter der Bezeichnung Avro 707 wurden drei flugfähige Modelle im Massstab 1:3 gebaut. Das erste Modell (VX 784) diente zur Verifizierung der Ruderflächendimensionierung und zur Erprobung der Steuereigenschaften. Unter nie geklärten Umständen stürzte es bereits nach dem ersten Flugerprobungsmonat ab. Das zweite 707-Modell (VX 790) flog zum ersten Mal im August 1950. Die Erprobung der Langsamflugeigenschaften stand im Vordergrund. Die Testflüge waren zufriedenstellend. Einzig die Position des Triebwerkeinlasses auf der Oberseite des Rumpfs sorgte für Probleme, da die Ansaugluft durch die Kabinenhaube stark verwirbelt wurde. Die WD 280 (Modell Nummer drei), die einen abgeänderten Triebwerkeinlass erhielt, absolvierte zahlreiche Hochgeschwindigkeitstestflüge. Ab einer Geschwindigkeit von Mach 0,85 traten verschiedene Probleme auf (Buffeting, Longitudinal Instability und Pitch-Oszillation). Abhilfe schafften die Überarbeitung der Flügeleintrittskante sowie das Anbringen von Vortex-Generatoren auf der Flügeloberseite, die den Aufbau der Grenzschicht verzögerten.



Modell Massstab 1:3 Avro 707-WD280.



XH 558 auf Abschiedstournee.

Zwei weitere 707-Modelle wurden 1951 bestellt. Sie kamen jedoch nicht mehr bei Avro zum Einsatz. Während der Modellerprobung lief die Konstruktion des «richtigen» Prototypen (VX 770) auf Hochtouren. Am 30. August 1952 fand der problemlose Erstflug statt. Einzig die Fahrwerksklappen brachen beim Start ab, was den Flug jedoch nicht beeinträchtigte. Die RAF erhielt ihre erste Vulcan (Version B1) im Juli 1957. Um sich nach dem Abwurf der Atombombe gegen die Hitzewelle schützen zu können, wurden sie weiss bemalt. Da bei hoher Belastung in grossen Höhen ein starkes Flattern auftrat und schon bald stärkere Triebwerke zu Verfügung standen, die mehr Platz im Flügel benötigten, wurde mit der Bezeichnung B2 eine zweite Version hergestellt. Die Tragfläche der B2 wurde um drei Meter verlängert. Ausserdem erhielt sie ihre charakteristische geknickte Flügeleintrittskante. Durch diese Modifikationen konnten problemlos Geschwindigkeiten über Mach 0,9 erreicht werden.

Zur Standardbesatzung gehörten zwei Piloten, ein Navigator, ein Radaroffizier und ein Spezialist für elektronische Kriegsführung. Zwei weitere Personen konnten bei Spezialmissionen auf improvisierten Sitzen (Fallschirm) mitfliegen. Nur die Piloten verfügten über einen Schleudersitz. Die restlichen Besatzungsmitglieder mussten im Notfall durch eine Luke im Kabinenboden ins Freie klettern. Insgesamt wurden 15 Vulcans bei Flugunfällen zerstört. In vier Fällen konnten sich einzig die Piloten rechtzeitig retten. Mit der technologischen Weiterentwicklung der Waffen und der ändernden geopolitischen Lage während des Kalten Kriegs wurde die Einsatzdoktrin der Vulcan laufend angepasst. Anstelle einer Atombombe konnten die Vulcans ab 1960 mit einem thermonuklearen Marschflugkörper (Blue Steel) ausgerüstet werden. Mit der Einführung von mit Polaris-Nuklearraketen ausgerüsteten U-Booten im Juni 1969 bei der Royal Navy, die als Hauptabschreckungselement der britischen Verteidigungspolitik dienten, wandelte sich die Rolle der Vulcan zum Tiefflug-Bomber. Zur Tarnung erhielten sie deshalb eine grau-grüne Bemalung. In den letzten Einsatzjahren wurde sie hauptsächlich für maritime Aufklärungsflüge eingesetzt. Nach knapp 30-jähriger Dienstzeit sollte der Deltabomber im Juli 1982 ausgemustert werden. Mit der argentinischen Invasion am 2. April 1982 auf die Falklandinseln im Südatlantik, die von den Briten beansprucht

wurden, änderte sich die Planung schlagartig. Die Regierung unter der Führung der Premierministerin Margret Thatcher reagierte mit militärischer Entschlossenheit auf die argentinische Provokation. Um die Stationierung von argentinischen Mirages und Skyhawks auf den Falklandinseln zu verhindern, musste die Landebahn des einzigen Inselflughafens (Port Stanley) durch die RAF vor dem Eintreffen der Kriegsflotte (Royal Navy) bombardiert werden. Trotz ihres hohen Alters war die Vulcan das einzige Flugzeug, das diesen Einsatz durchführen konnte. Es blieben weniger als drei Wochen, um die Mission vorzubereiten. Die Vulcans erhielten ein Trägheitsnavigationssystem, die Luftbetankungsanlage musste reaktiviert werden, und für den Einbau der Bombenhalterungen wurden die notwendigen Teile auf dem Flugzeugverschrottungsplatz zusammengesucht. Auch die Besatzungen mussten auf diese Mission vorbereitet werden. Nach einem mehrjährigen Unterbruch wurden zum ersten Mal wieder Luftbetankungen und das präzise Bombardieren von Erdzielen – unter dem Protest der «Royal Society for the Protection of Birds» – trainiert. Ende April wurden fünf Vulcan-Bomber auf die Atlantikinsel Ascension verlegt. Von dort wurden während der Operation «Black Buck» der über 6000 Kilometer entfernte Flughafen Port Stanley sowie argentinische Radaranlagen angegriffen. Der Einsatz erforderte eine umfangreiche logistische Planung und ein noch grösseres Improvisationstalent. An der erfolgreichsten Mission (Black Buck 1), bei der erwartungsgemäss nur eine 454-Kilogramm-Bombe die Piste der Flughafens Port Stanley traf, waren 2 Vulcans und 11 Victor Betankungsflugzeuge involviert. Während des 16-stündigen Einsatzes wurden 17 Luftbetankungen durchgeführt.



Vulcan während des Falkland-Konflikts.

Obwohl die militärische Bedeutung dieser Bombardierung marginal war, verdeutlichte sie die Entschlossenheit Thatchers zur Rückeroberung der Falklandinseln. Sie erhielt dadurch den notwendigen Rückhalt durch die eigene Bevölkerung. 45 Tage nach der Operation «Black Buck 1» wurde der Union Jack wieder in Port Stanley gehisst. Der britische Sieg festigte die Stellung der «Iron Lady». In den Worten ihres Nachfolgers John Major wurde sie dank dem Falkland-Krieg auf lange Zeit unbezwingbar und sicherte sich dadurch eine zweite Amtszeit.

Etwas verzögert setzte die RAF die letzten Vulcans im März 1984 ausser Dienst. Eine Maschine (XH 558) wurde durch eine private Stiftung unter grossem (finanziellem) Aufwand bis Oktober 2015 flugtüchtig gehalten und auf zahlreichen Airshows dem begeisterten Publikum vorgeführt. ■

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Der **Schweizer Bundesrat** hat entschieden, seinen **Pilatus PC-24**, der für den VIP-Einsatz verwendet wird, bereits wieder zu verkaufen. Als Grund nannte das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) die mangelnde Reichweite sowie die Tatsache, dass die Maschine vom Bundesrat und den Departementen nur wenig nachgefragt sei. Der Super Versatile Jet von Pilatus verfügt über eine Reichweite von 2800 Kilometern und war erst im Februar 2019 an den Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) ausgeliefert worden. Der PC-24 sei aber in einem sehr guten Zustand und habe daher einen hohen Wiederverkaufswert. Neben dem Pilatus-Jet stehen noch eine Citation Excel 560XL sowie eine Falcon 900EX in der Flotte des LTDB. Die 2013 angeschaffte Falcon war zuvor als Regierungsflugzeug für den Fürsten Albert II. von Monaco unterwegs. Es gibt für die längeren Strecken neben dieser Falcon 900EX derzeit kein Alternativflugzeug. Dies soll sich nun ändern. Das VBS hat den Auftrag, dem Bundesrat bis Ende 2022 einen konkreten Antrag für einen neuen Bundesratsjet vorzulegen.



Der PC-24 der Schweizer Regierung wird jetzt verkauft.

World News ...

Airbus is slowly firming up its plans to raise the **A320neo-family production** to 75 aircraft per month. The move was planned for more than a year and was not unexpected, and customer demand may justify it. The European manufacturer had already committed to reaching 65 aircraft per month in the summer of 2023. The work for the additional 10 aircraft will be spread across all of its sites, but its Mobile (Alabama) facility will be expanded to include a second A320neo final assembly line. All sites will be made capable of building A321neos, and that aircraft's production share is expected to continue to rise. Additionally, Airbus has announced that it plans to boost A220 output to 14 per month, from six, within the next three years. Boeing will not be able to do much to help meet demand for new aircraft, as it is staying at rate 31 for the 737 MAX, at least in the short term. Some customers have nowhere to go but Airbus for additional lift. Airbus had to delay entry into service of the A321XLR by one fiscal quarter, to early 2024 from the end of 2023. The issues are related to the rear-center fuel tank that will be added to the A321XLR as a fixed feature that is also part of the aircraft's structure. Airbus plans to install insulation between the tank and the passenger cabin to avoid a cold-feet effect but told the European Union Aviation Safety Agency (EASA) that there

is no space for fire protection that is fully compliant with current standards between the tank and the passenger cabin. Airbus advertises the aircraft at a range of 4700 nm and has 526 firm orders for the aircraft.

Als der kanadische Flugzeughersteller **Bombardier** 2010 seine **Global 7000 und 8000** vorstellte, war ursprünglich die parallele Entwicklung beider Modelle geplant. Während die 7000 die ursprünglich angestrebten Leistungsdaten übertraf und so zur 7500 mutierte – die Modellbezeichnung reflektiert in der Tat die ungefähre Reichweite in nautischen Meilen – geriet die 8000 in Vergessenheit. Jetzt wurde das Projekt jedoch reaktiviert. Mit einer maximalen Reisegeschwindigkeit von Mach 0,94 und einer Reichweite von 8000 nautischen Meilen setzt die Global 8000 neue Rekordwerte für einen als Geschäftsreiseflugzeug konzipierten Jet. Die besseren Leistungsdaten der Global 8000 erreicht Bombardier durch Softwareänderungen, geringe Modifikationen an den GE-Passport-Triebwerken und ein optimiertes Leergewicht, was mehr Kerosin an Bord ermöglicht.

The **European Union Aviation Safety Agency (EASA)** has banned **21 Russian airlines** from flying in EU airspace. The commission has advised that the airlines have been placed on the list because of serious safety concerns due to Russia's forced re-registration of foreign-owned aircraft, knowingly allowing their operation without valid certificates of airworthiness. It stressed that Russia's move to negate sanctions is in breach of international aviation safety standards. The EU Commissioner for Transport added that this decision was not another sanction against Russia and has been taken solely based on technical and safety grounds. Flying internationally is now a huge challenge for Russian airlines. In short, aircraft are impounded by lessors wherever they can do so. Aeroflot had two aircraft arrested abroad, one of them in Geneva, while attempting to make repatriation flights. So far, 78 Russian-operated commercial aircraft have been seized. Only 193 of the country's 1367 airliners can now be used for international passenger service. These include 148 Russian-made Sukhoi Superjet 100, one Tupolev 204 and 44 Airbus and Boeing narrowbodies owned by Russian entities.

Les trois principales compagnies aériennes chinoises **Air China, China Southern** et **China Eastern Airlines** ont enregistré l'an dernier plus de **5 milliards de francs suisses de pertes**, pénalisées surtout par les restrictions de déplacements à l'international. Premier pays touché par la Covid-19, la Chine a pratiquement fermé ses frontières depuis mars 2020 en application de sa politique sanitaire, ce qui a réduit drastiquement les liaisons aériennes avec le reste du monde. La maîtrise de l'épidémie au niveau local a toutefois permis l'an dernier une reprise progressive du tourisme domestique et des déplacements professionnels dans le pays. La relance est cependant très fragile car le pays est confronté ces dernières semaines à sa pire flambée épidémique depuis le début de l'épidémie fin 2019. Dans ce contexte, la compagnie nationale **Air China** a vu en 2021 ses pertes se creuser à 16,6 milliards de yuans (2,4 milliards de francs). Pour la deuxième année d'épidémie, l'activité a été encore plus entravée par les restrictions à l'étranger et la hausse des prix du pétrole, notant néanmoins une amélioration sur son marché intérieur. Pour sa part, **China Southern** a

enregistré 12,1 milliards de yuans (1,8 milliard de francs) de pertes l'an dernier. La première compagnie du pays en nombre de passagers a indiqué mettre en place une politique de maîtrise des coûts. De son côté, **China Eastern** a fait état de 12,2 milliards de yuans (1,8 milliard de francs) de pertes l'an dernier. La deuxième compagnie chinoise limite la casse par rapport à ses concurrentes, en dépit de dépenses de carburant qui ont flambé. Par ailleurs elle indique qu'elle coopérera à l'enquête en cours sur l'accident du Boeing 737-800 du vol MU5735 dans le sud de la Chine, qui a fait 132 morts le 21 mars. Les enregistrements des boîtes noires de l'avion ont été communiqués à l'avionneur Boeing pour être étudiés.

Crash News ...

Einige Unglücke aus Südamerika:

In **San Felipe** (Kolumbien) setzte die 1944 gebaute Douglas DC3 der **Aliansa** auf der Graspiste auf, brach nach links aus und geriet auf weichen Untergrund. Hierbei brach das linke Fahrwerk, und die Maschine kam schwer beschädigt neben der Piste zum Stehen. Es hatte bereits vorher mehrmals Probleme mit dem Fahrwerk gegeben. Das 78 Jahre alte Flugzeug erlitt erhebliche Schäden und wird sehr wahrscheinlich nicht mehr repariert.



Die DC3 der Aliansa nach dem Unglück.

In **Villavicencio** (Kolumbien) befanden sich 14 Personen an Bord einer DC3, die zur Flotte der Luftstreitkräfte der «**Policia Nacional de Colombia**» gehörte. Der 78 Jahre alte Turboprop brach beim Startlauf auf der Piste 23 nach links aus und raste über Grasnarben. Der Start wurde jedoch nicht abgebrochen. Vor einer Baumgruppe gewann die Maschine nur Sekunden an Höhe, bevor sie zur Seite abkippte und hart auf den Boden neben dem Flughafengelände aufschlug. Die DC3 wurde komplett zerstört.

In **Rio de Janeiro** (Brasilien) landete ein Embraer 195 der **Azul** bei Dunkelheit irrtümlich auf der Piste 20R statt auf der extrem kurzen 20L des Flughafens Santos Dumont. Zum Glück befand sich dort kein Flugzeug. Ersten Untersuchungen zufolge war die 20L zu jener Zeit unbeleuchtet.

In **San José** (Costa Rica) kam eine Boeing 757-200F der **DHL Aero Expresso** von der Piste 07 ab und rutschte einen kleinen Abhang herunter. Hierbei brach der Rumpf des Frachters auseinander. Beide Piloten konnten sich unverletzt aus dem Wrack befreien. Zuvor hatte der Flug nach Guatemala City ein Hydraulikproblem gemeldet.



Die B757-200F der DHL nach dem Unglück in San José.

In **Medellín** (Kolumbien) bereitete eine zehn Jahre alte A320 der **LATAM Colombia** bereits vor dem Abflug Sorgen. Aus technischen Gründen sollte der Flug nach Cartagena gestrichen werden, doch nach stundenlanger Reparatur entschied man sich zum Start. Kaum in der Luft, meldeten die Piloten ein Problem mit dem Bugrad und kehrten zurück. Das Rad hatte sich um 90 Grad gedreht und wurde durch die Fehlstellung stark beschädigt.



Die Landung der A320 der LATAM und das Bugrad nach der Landung.

ShortNews ...

Die Lizenz der **Cargo Logic Germany** ruht wegen der russischen Besitzverhältnisse. Die vier Boeing-737-400-Frachter wurden in Helsinki, Ostrava, Budapest und Katowice jeweils an die Kette gelegt.

Auch der britische Ableger der russischen Air Bridge-Cargo-Gruppe, die **Cargo Logic Air**, musste den Betrieb wegen der Besitzverhältnisse einstellen. Jeweils ein Boeing-747-400-Frachter wurde in Hahn und in Los Angeles beschlagnahmt.

Eurowings hat für diesen Sommer 14 Airbus 320 der **Avion Express Malta** unter Vertrag genommen. Fünf davon ersetzen bisher von Condor zusätzlich gemietete Kapazitäten in Stuttgart, während die anderen in Düsseldorf und Hamburg stationiert sind.

Der Regionalflieger **Green Airlines** (Karlsruhe/Baden-Baden) stellte nach einem Neubeginn Ende März den Flugbetrieb mit einer gemieteten ATR42 nach nur einer Woche mangels Kundeninteresse wieder ein.

Die Neugründung **Aero Italia**, die nicht mit ITA Airways zu verwechseln ist, hat für 2023 bereits hochtrabende Langstreckenpläne in die Karibik und nach Südamerika in der Schublade, wird aber zunächst sechs Boeing 737-800 auf Charterflügen im Inland und inner-europäisch einsetzen.

Ein weiterer neuer italienischer Mitstreiter auf der Langstrecke könnte die **ATI Aereo Trasporti Italiani** werden,

deren Name mit dem einer zwischen 1963 und 1994 überwiegend im Inland tätigen Alitalia-Tochter fast identisch ist. Diese Namensrechte hat sich jetzt eine Investorengruppe gesichert.

Air Moldava hat ihre Flotte mit der Rückgabe eines Airbus 321 und zweier Airbus 319 auf einen Airbus 320 reduziert, nachdem sie grosse Marktanteile an die Hifly-Gruppe verloren hatte.

Die in Bukarest beheimatete Neugründung **Legend Airlines**, die bereits im September letzten Jahres ihre Zulassung erhalten hat, will im Sommer einen ersten Airbus 340 beschaffen, den sie im Laufe der zweiten Jahreshälfte auf Passagier- und Frachtflügen einsetzen will.

Nordic Aviation Capital hat drei Embraer 195 und vier Embraer 175 der **Belavia** (Belarus), die zur Umgehung von Sanktionen vorübergehend in Baku (Aserbaidschan) eingemottet worden waren, jetzt nach Alverca (Portugal) überführt.

Air Bridge Cargo Airlines mit 13 Boeing 747-8F, vier Boeing 747-400F und einem Boeing-777-Frachter musste wie ihre Tochter **Atran** mit acht Boeing-737-Frachtern den Flugbetrieb infolge der Sanktionen einstellen.

Azur Air (Russland) stellte den Flugbetrieb Ende März ein, nachdem drei zuvor im Inland noch teilweise illegal registrierte Boeing 767 eingesetzt worden waren.

Die als Joint Venture mit der türkischen OTI Travel geführte **Royal Flight** (Russland) musste ebenfalls den Flugbetrieb einstellen. Ein Teil der Flotte parkt in Moskau, ein zweiter wurde in Ägypten an die Kette gelegt, während noch einige andere Flugzeuge in der Türkei zur Wartung weilten oder von den Leasingfirmen ausser Landes gebracht werden konnten.

Sky Gates Russia transferierte ihre beiden Boeing-747-400-Frachter über Nacht an die aserbaidshani-

sche Silk Way West Airlines, um den verhängten Sanktionen zu entgehen.

Cargojet Airways (Kanada) hat weitere zwei Boeing 777-200 und vier -777-300-Umbauten bei Mammoth Freighters in Auftrag gegeben, die zwischen 2024 und 2026 übernommen werden. Die Flotte wächst damit auf insgesamt zehn Boeing-777-Frachter.

Westjet übernimmt bis zum kommenden Jahreswechsel die **Sunwing Airlines**, die damit in Zukunft keine saisonalen Kapazitäten mehr mit der TUI-Gruppe austauschen wird. Es ist das Ende einer transatlantischen Kooperation, bei der rund ein Dutzend Boeing 737-800 im Winter nach Kanada beziehungsweise in der Gegenrichtung über den Sommer nach Europa überstellt wurden.

Mit 60 Jahren Geschäftserfahrung in der Luftfahrt wurde **Transportes Aéreos Guatemaltecos** von der guatemaltekischen Regierung zur offiziellen Fluggesellschaft des Landes akkreditiert. Aktuell setzt sie 15 Flugzeuge von der Piper bis zum Embraer 145 ein. Jetzt wird die Indienststellung von vier gemieteten ATR 72 vorbereitet.

Auf Initiative der jeweiligen Wirtschaftskammern bereitet **Caribbean Airlines** trotz aktuell bereits 24 bestehenden täglichen Flugverbindungen zwischen **Tobago** und Port of Spain auf **Trinidad** eine zusätzliche Luftbrücke mit Amphibienflugzeugen speziell für Geschäftsreisende zwischen beiden Häfen vor.

Conviasa (Venezuela) hat den ersten von zwei geplanten **Airbus 340-600** übernommen, die zuvor bei der Mahan Air (Iran) im Einsatz standen. Dazu sollte für Regierungsaufgaben ein Airbus 340-500 von der Regierung Katars übernommen werden. ■

Austritt

René Schärli



Eintritt: 1.8.2010
Austritt: 30.6.2022
Total Flugstunden: 7000

Karriere
F/O: A320, A330/340
Captain: A220

Zur Wahrung meiner persönlichen Werte habe ich mich leider einem Schicksal stellen müssen. Ich musste bitter erfahren, dass die im Cockpit geforderte Just Culture nicht vorbehaltlos gilt. Seitens SWISS wurde diese Philosophie stets gepredigt. Bei unbequemen, aber berechtigten Fragen im Zusammenhang mit einer medizinischen (!) Weisung aus operationellen (!) Gründen hat SWISS diese nun vehement und eindrücklich verweigert und gar bestraft. Als Folge schufteten nun Crews in mehrfacher Hinsicht an und über ihrem Limit, während andere, gesunde und motivierte Crew Member nicht eingesetzt (aber über Monate bezahlt) werden. Nicht weil man nicht kann, sondern weil man nicht will.

Ich wurde nach einem Laientheater, aufgeführt durch alle Führungsstufen der SWISS, gesund und einsatzfähig entlassen. Für mich ist die Zeit gekommen, neue Horizonte zu entdecken. Ich bin dankbar für die schönen Erlebnisse und gewonnenen Freundschaften.

Liebe Grüsse, René

Pensionierungen

Mark Bachmann



Eintritt: 1.4.1988
Pensionierung: 31.8.2022
Total Flugstunden: 17500, plus ca. 5000 im Simulator

Karriere
PIL-F/E: DC10
F/O: MD80, MD11
Captain: A320, A330/A340, B777

Meine «Bilderbuchkarriere» geht beinahe dem Ende zu. Ich durfte die letzten 34 Jahre einen der schönsten Berufe ausüben. Dank der Unterstützung meiner Copis, der vielen tollen Cabincrews und unzähliger Mitstreiter bei der Technik und am Boden ging das ohne nennenswerte Probleme. Vielen Dank Euch Allen. Nun habe ich meiner Gesundheit zuliebe entschlossen, etwas kürzer zu treten. Ich gehe per Ende August als Pilot in Pension. Ich bleibe Euch aber als FDM-Contact noch weiterhin erhalten. Ich freue mich sehr auf ein weniger fremdbestimmtes, planbareres Leben.

Es war mir eine Ehre, dem einen oder anderen von Euch als Instruktor etwas mit auf den pilotischen Weg gegeben zu haben.

Many happy landings, Mark

Rolf Stuber



Eintritt: 1.7.1989
Pensionierung: 31.7.2022
Total Flugstunden: 20 948

Karriere
F/O: F100, MD11
Captain: A320, A330/340

Allen ein herzliches Merci, die mich auf den erlebnisreichen Flügen und Rotationen begleitet haben. Die Kombination aus Fliegen und Reisen machte diesen Beruf einzigartig, und ich würde es nochmals gleich machen. Fliegen werde ich auch noch im neuen Lebensabschnitt, jedoch mit weniger Emissionen. Ich freue mich, bei der Entwicklung zur nächsten Generation der Aviatik dabei zu sein.

Herzliche Grüsse, Rolf (rolf.stuber@smartflyer.ch)

Stefan Rohrer



Eintritt: 1.1.1995
Pensionierung: 31.8.2022
Total Flugstunden: ca. 16 500

Karriere
F/O: MD80, A310, MD11, A320, A330/340
Captain: A320, B777

Die Zeit ist da, um Tschüss zu sagen. Ich habe mit vielen von Euch schöne Flüge und Layovers und auch schlaflose Nächte erlebt. Einige schwierige Zeiten mussten wir überstehen und konnten trotzdem immer wieder Schönes erleben.

Nun ist für mich die Zeit da, die Fliegerei zu verlassen. Ich wünsche Euch weiterhin viel Gelassenheit und trotzdem Hartnäckigkeit, alles Gute!

Happy Landings, Stefan

Christian Frauenfelder



Eintritt: 1.7.1992
Pensionierung: 30.6.2022
Total Flugstunden: 15 300

Karriere

F/O: F100, MD11, A330/340
Captain: A320, A330/340

Covid hat mir zwar zum Abschluss noch den Lastflight «verhagelt», aber ich kann auf coole 30 Jahre in der Fliegerei zurückschauen. Die Aussicht von oben und die Aufenthalte mit interessanten, aufgestellten Crews werde ich sicher vermissen, die Nachtfliegerei und das «politische» Umfeld eher weniger. Ich freue mich darauf, die künftigen Nächte (und Tage) auf Flügen bequem «hinten» bei einem Glas Wein zu verbringen und dabei auch einige von Euch auf dem Weg in die Ferien wiederzusehen. Die mehrjährige Verbandsarbeit in der AEROPERS war eine persönliche Bereicherung und Lebensschule. Ich möchte mich ganz herzlich bei allen «Kampfgefährten» und Supportern, die mich auf diesem Weg begleitet haben, bedanken. Ein spezieller Dank gilt aber Dodo, ohne die bei der AEROPERS vieles nicht so perfekt laufen würde. Die Ausübung des Pilotenberufs bei der Swissair und SWISS war trotz Höhen und Tiefen – bis jetzt – ein Privileg. Die letzten Entwicklungen, sei es global oder bei der SWISS, haben jedoch gezeigt, dass viele unserer Rechte, Privilegien und schönen Seiten des Lebens alles andere als selbstverständlich sind. Ich hoffe, dass sich auch in Zukunft genügend Piloten finden, die sich aktiv für unseren Berufsstand einsetzen und nicht nur in Konsumhaltung auf die Leistung von anderen warten. Auch schwierige Zeiten lassen sich meistern, wenn man zusammensteht – die schönen schmecken dann umso süsser.

Alles Gueti, machets guet und gnüssed d'Flügerei, Christian

Urs Bachmann



Eintritt: 1.1.1986
Pensionierung: 11.6.2022
Total Flugstunden: über 20 000

Karriere

F/O: MD80, A310
Captain: A310, B757/767, A320, A330/A340

Unglaublich, wie sich das Fliegen nach dessen Entdeckung in den jüngsten Jahren der Menschheitsgeschichte entwickelt hat. Leute wie Otto Lilienthal, die Brüder Wright, Santos Dumont (Museo Casa de Santos Dumont, Petropolis, Brasilien) und viele Weitere haben mit Neugier und Ehrgeiz die Basis für die heutige, vielseitige Fliegerei geschaffen. Hier an vorderster Front mitzumachen, erachte ich als riesiges Privileg.

Während fast meiner ganzen Berufstätigkeit durfte ich im Cockpit eines grossen Linienflugzeugs oder eines Militärhelikopters mitwirken und die grössten Flugplätze und die schönsten und spannendsten Gegenden der Welt ansteuern. Ich möchte hier meine grosse Dankbarkeit aussprechen für das mir entgegengebrachte Vertrauen von Euch allen.

Die Erinnerungen an die vielen schönen Begegnungen und Erlebnisse nehme ich gerne mit. Fliegen war für mich immer auch Reisen und Entdecken. Nach dem pflichtbewusst und sorgsam durchgeführten Flug habe ich immer versucht, Land und Leute kennenzulernen. Swissair, Balair, SWISS und Edelweiss haben mir dazu eine riesige Fülle von Möglichkeiten geboten. Es war eine wunderschöne, herausfordernde und spannende Zeit.

Ich blieb bis zuletzt immer neugierig, welche angenehmen Überraschungen der nächste Einsatzplan bringen würde. Nun darf ich meinen Einsatzplan selbst machen und geniesse die neuen Freiheiten mit weniger Pflichten und Verantwortung. Ein grosses Danke an Euch alle, die ich kennenlernen durfte.

Viu Glück u häbets guet, Ürsu

Eintritte

- Marc Herlan (EDW)
- Tyrone Najand (SWR)
- Nicolas Moullet (SWR)

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Adrian Burkhardt



Eintritt: 1.3.1991
Pensionierung: 30.6.2022
Total Flugstunden: 18000

Karriere

F/O: F100, MD11, A330/340
Captain: A320, A330/A340

Die Zeit verging wie im Fluge, doch was bleibt, sind die tollen Begegnungen unterwegs rund um den Globus und Erinnerung an die vielen einzigartigen Momente mit Euch. Hoch und Tiefs ziehen durch, ich wünsche Euch entsprechend das nötige Stehvermögen.

Vielen Dank Euch allen, vor und hinter den Kulissen, für die fantastische Zeit.

Häbet sorg u machets guet und hoffentlich bis irgendwo wieder einmal, Adrian

Marc Bertram – vielen Dank!

Im Juni 2022 nahm Marc Bertram an seiner letzten Vorstandssitzung teil. Damit endet seine siebenjährige Vorstandstätigkeit: Grund genug, mich hier öffentlich im Namen des gesamten Verbands bei ihm für seine Tätigkeit zu bedanken!

Marc wurde im April 2015 in den Vorstand gewählt und übernahm zunächst einen der freien Posten im Flight-OPS-Ressort. Wenn wir uns zurückerinnern, so befanden wir uns auch 2015 in einer anspruchsvollen Situation. Der GAV2014, der die beiden Pilotenkörper der SWU und SWR zusammengeführt hätte, wurde abgelehnt. Es kam zu unschönen Machtspielen rund um die bevorstehende Einflotung der B777. Schlussendlich wurde im Februar 2015 der, oder besser gesagt, die GAVs 2015 abgeschlossen. Ein GAV2015 zwischen der SWISS und IPG und ein GAV2015 zwischen der SWISS und AEROPERS. Es fand eine Vernetzung der beiden Verträge über einen multilateral zwischen der Geschäftsleitung und den beiden Pilotenverbänden abgeschlossenen Vertrag statt: dem «Karriere- und Arbeitsplatzschutz»-Vertrag (KAS).

Misstrauen, Unsicherheit und Unruhe herrschte. Eigentlich so wie jetzt auch, nur etwas mehr.

In diesem Umfeld kam Marc in den Vorstand und wurde von seinen neuen Kollegen skeptisch beäugt. Welcher Fraktion würde er zugehören? Was konnte man sich von diesem dienstälteren Langstrecken-Captain erwarten?

Marc überraschte uns alle. Er gehörte keiner Gruppe an, sondern vertrat seine eigene Meinung und folgte seiner eigenen Überzeugung. Es ging ihm nicht um Partikularinteressen kleiner Gruppen, sondern um das Wohl des ganzen Pilotenkörpers. Nach einiger Zeit wechselte Marc das Ressort und übernahm das



Ressort Safety, Security & Training (damals fehlte noch der Health-Teil im Namen).

Mit seiner akribischen und professionellen Art arbeitete er sich in die Themen ein und betreute dieses grosse und wichtige Ressort, das häufig etwas unbemerkt im Hintergrund arbeitet. Sein Fachwissen und seine pragmatische Art brachten Marc viel Anerkennung bei den vielen Schnittstellen des Ressorts ein. Die Zusammenarbeit mit seinem jeweiligen Gegenüber im Safety- oder Trainingsdepartement bei der SWISS und Edelweiss lief professionell ab. Die Sache stand im Mittelpunkt. Auch nach seiner Pensionierung als Captain A330/

A340 im Jahr 2020 blieb er im Vorstand. Ein gemeinsamer Lastflight nach Osaka fiel leider aufgrund der Corona-Pandemie ins Wasser.

Mit seiner ruhigen und überlegten Art war Marc in turbulenten Zeiten ein Ruhepol im Vorstand. Er sagte nicht vorschnell seine Meinung, sondern handelte nach dem Prinzip: zuerst überlegen, dann sprechen.

In den letzten Jahren seiner Amtszeit war Marc auch Vizepräsident. Er führte auch dieses Amt vorbildlich aus, war über jedes Thema umfänglich informiert und konnte jederzeit einspringen, sollte der Präsident einmal abwesend sein. Marc war für mich, nachdem ich das Präsidium übernommen hatte, von Anfang an eine grosse Unterstützung.

Ich bedanke mich bei Marc für seine Arbeit und sein Engagement für uns Piloten in diesen sieben Jahren. Auch ganz persönlich möchte ich mich bei ihm bedanken und wünsche ihm nun viel Freude und vor allem Gesundheit in der neu gewonnenen Freizeit.

Clemens Kopetz, Präsident

Text: Henry Lüscher

Geheimdienst – echt, nicht wie James Bond



Der junge Genfer Autor Joël Dicker hat vier Thriller geschrieben («Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert», «Die Geschichte der Baltimores», «Das Verschwinden der Stefanie Mailer» und «Das Geheimnis von Zimmer 622»), aber sein erster Roman, den er mit 20 Jahren schrieb, wurde erst 2010 auf Französisch publiziert. Nun folgt unter dem Titel «Die letzten Tage unserer Väter» die deutsche Ausgabe.

Ein Spionageroman aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs? Etwas skeptisch begann ich mit der Lektüre, die eine Handvoll junger Männer und eine Frau porträtiert, die sich 1940 aus unterschiedlichen Motiven beim britischen Geheimdienst melden. Dicker stellt nicht stahlharte, zu allem bereite und kampfproben Typen vor, sondern junge Menschen unterschiedlicher Nationalität mit ihren Ängsten, Wünschen, Zielen, Limitationen und Hoffnungen.

Dass Dicker beim Schreiben des Romans gleich alt wie die beschriebenen Leute war, unterscheidet dieses Buch von Spionageromanen «gestandener» Autoren. Er wird mitunter aber auch etwas langatmig, bis auf den ersten 200 Seiten die Motivation, Selektion und spätere Einteilung der ganzen Truppe erklärt sind. Aber auf den restlichen 200 Seiten blickt bereits Dickers Kunst des Spannungsaufbaus durch. Einige Sabotage- oder Spionageaktionen sind detailliert beschrieben, andere nur angetönt. Vielleicht stand hier «Die Nadel» von Ken Follett Pate, der vielleicht beste Spionageroman.

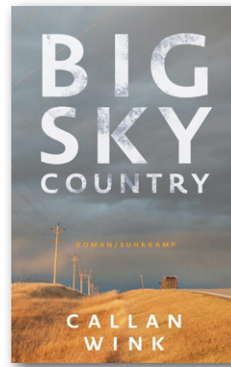
Dicker wurde 40 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs geboren, weshalb er die inhaltliche Präzision wohl nur aufgrund langer, intensiver Studien entsprechender Literatur erreicht hat. Das verdient Anerkennung. Zum Beispiel wird die Taktik der Royal Air Force erwähnt, deren Piloten die V1 aus der Bahn geworfen haben, indem sie sie mit der Flügelspitze antippten. Auch die Invasion vom 6. Juni 1944 wird mitreissend gut beschrieben.

Das Ende des Romans ist etwas süßlich geraten, als sich die Truppe «zufälligerweise» im befreiten Paris wieder trifft. Alle suchen ihren Weg in die sich abzeichnende Friedenszeit. England braucht sie nicht mehr, Frankreich ist befreit. Da sie mit anderen Identitäten ausgestattet wurden, existieren sie offiziell nicht und müssen ein neues Leben aufbauen. Kein leichtes Unterfangen für Leute, die nur das Kriegshandwerk gelernt haben.

Die Zufälligkeit des Erscheinens des Romans mit dem Ausbruch des Kriegs in der Ukraine macht betroffen, denn die Brutalität, wie ein Krieg ausgetragen wird, dürfte bei beiden Ereignissen ebenbürtig sein.

Joël Dicker: *Die letzten Tage unserer Väter*. Piper Verlag GmbH, Zürich 2022 ISBN 978-3-492-07138-3

Eine amerikanische Familie



In der Nähe von Grand Rapids in Michigan wurde ein Knabe geboren. Aus einer Laune heraus gab ihm sein Vater den Namen August. Er wuchs auf einer Farm auf und liebte das Leben und Arbeiten in der Natur und mit den Tieren, auch wenn die ungebetenen Gäste wie Katzen oder Mäuse nicht eben zimperlich behandelt wurden. Augusts Mutter machte den Universitätsabschluss und bewarb sich erfolgreich für eine Stelle als

Bibliothekar in Cozeman, Montana. Da sich ihr Mann in eine andere Frau verguckt hatte, wollte sie mit August möglichst weit wegziehen und reichte die Scheidung ein.

Callan Wink beschreibt Augusts «growing-up» anhand diverser Erlebnisse in der Schule, beim Sport, bei Arbeiten auf einer Farm oder beim Anpirschen an das andere Geschlecht. Eine «Freundin des Hauses» verführte den 17-jährigen August, und als die Mutter eines Morgens Blutflecken auf dem Leintuch sah, war das süsse Leben zu Ende. Da August nicht ans College wollte, sondern seine Berufung als Farmer sah, war seine Zeit zu Hause um.

Auf einer abgelegenen Farm konnte er anheuern. Kim, die Farmerin zeigt ihm sein Zimmer, was Wink so beschreibt: «Sie knipste die Leuchtstoffröhren an. An der Wand stand ein Stockbett. Betonboden mit einer Auswahl an Teppichresten. Eine Doppelherdplatte und ein kleiner Kühlschrank mit Eisfach. Ein runder Tisch mit einzeltem Stuhl. Wände, weiss gestrichen, schmucklos bis auf einen Western-LP-Gas-Kalender vom letzten Jahr.» «Nichts Vornehmes», sagte Kim. «Aber ganz gemütlich.» - «Sieht doch gut aus», meinte August. An die Stille müsse man sich gewöhnen, fuhr Kim fort. Aber wenn mal ein Zug durchfährt, «...haben sie immer dreimal das Signalthorn tuten lassen, dass einem die Plomben in den Zähnen gerappelt haben». Wink beschreibt das amerikanische Leben, wo Barkeeper Psychologen sind, Chefs immer recht haben, zwielichtige Gestalten gute Ratschläge geben, Frauen scheinbar immer erobert werden wollen oder Autos und Häuser amateurhaft unterhalten und repariert werden. Und wo die «harten Kerle» wohnen: Als August nach einem Unfall mit der Dreschmaschine ins Spital fuhr, «...liess er sich aus dem Wagen rutschen und schleppte sich über den Parkplatz, als würde er über die schleimigen Steine des Musselshell River waten. Er stemmte die Flügeltüren mit der Schulter auf, und knallrote Blutspritzer markierten seinen Weg über die Fliesen des Warteraums».

Callan Wink, Jahrgang 1984, lebt am Yellowstone River in Montana, kennt und liebt die «Big Sky» genannte Gegend um Bozeman so sehr, dass er uns in seinem Buch förmlich mitreisst in die Wildnis und Weite der Rocky Mountains. Zwischenmenschliche Abgründe, die in Schlägereien und Attentaten münden oder Verfolgungsjagden provozieren, sind für zartbesaitete Leserinnen und Leser mitunter etwas deftige Kost.

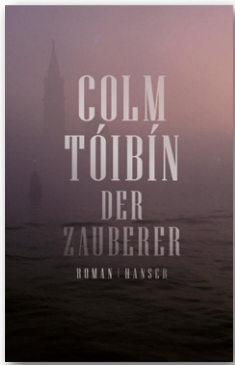
Callan Wink: *Big Sky*. Suhrkamp Verlag, Berlin 2021 ISBN 978-3-518-42983-9

Text: Viktor Sturzenegger

Männer lieben

Ich habe diesmal ein paar Bücher gelesen, die im weitesten Sinn um das Thema «Männer lieben» kreisen, was sowohl in aktiver als auch in passiver Weise gemeint ist, ganz im Sinn des heutigen «hormonellen Unschärfepinzips».

Der Zauderer



Colm Tóibín, der schon in seinen früheren Romanen gern die Homosexualität seiner Protagonisten zum Thema machte, verfährt auch mit Thomas Mann nicht anders.

Mann war mir nie sympathisch. Seine buchhalterische Art des Schreibens, sein elitäres Auftreten und seine wechselhafte politische Haltung machten es mir nicht leicht, ihn als wichtigen Autor anzuerkennen.

Einzig mit Felix Krull vermochte er mich zu erfreuen. Die Gründe für diesen Umstand wurden mir am Ende von Tóibíns Buch klar.

Tóibín gelingt mit seinem Roman eine Art Rehabilitation. Immerhin entwickle ich im Verlauf des Lesens ein gewisses Verständnis für die Person Thomas Mann und dessen Funktionieren im Rahmen einer grossbürgerlichen Existenz mit seiner regelmässigen Notwendigkeit zum Rückzug.

Manns grundlegende Unsicherheit, die er mit Akribie und Fleiss kompensiert, offenbart eine zartere Seele, als ich sie beim Schriftsteller erwartet hätte. Er ist ein genauer Beobachter seiner Umwelt, seiner Mitmenschen und (meist) stiller Bewunderer jungmännlicher Schönheit. Oft gleicht er in der direkten Begegnung mit dem Begehrten einer Schnecke, die sich bei der geringsten Berührung in ihr Haus zurückzieht, und in der Dunkelheit seiner Schale lebt er seine Phantasie aus. Gestützt wird er durch seine Frau Katja, die ihn nicht nur finanziell absichert, sondern für seine Phantasien auch unformuliertes Verständnis aufbringt.

Manns Romane sind Spiegel seines Lebens und führen bei ihrem Erscheinen vielfach zu Zorn bei von ihm dargestellten Nachbarn, Freunden oder Familienmitgliedern. Damit bieten sie ein Bild des Zwanzigsten Jahrhunderts in einem Deutschland, das sich vom Kaiserreich über die fragile Weimarer Demokratie hin zum brutalen Nazistaat entwickelte.

Thomas wird zeitlebens mit seinem Bruder Heinrich (der mir immer der weitaus sympathischere Mann war) in einer weltanschaulichen Rivalität stehen und dabei die Rolle des erfolgreicherer Bruders spielen, die es ihm ermöglicht, den erfolgloseren Heinrich materiell zu unterstützen.

Und was Felix Krull angeht: Mir ist beim Lesen von Tóibíns Buch erst so richtig aufgefallen, wie autobiografisch dieses Romanfragment eigentlich ist. Oder hat sich Tóibín in seiner Darstellung Manns von Krulls

Wesen leiten lassen? Wie auch immer – Felix Krull habe ich mit Vorbehalten zu lesen begonnen und bald erheiternd und erhellend gefunden, wie es mir auch mit Tóibíns Buch über den zaudernden Zauberer ergangen ist.

Colm Tóibín: *Der Zauderer*.

Carl Hanser Verlag, München 2021

ISBN 978-3-446-27089-3

Alles in Butter



Die Aussage im Lead meiner Besprechung stimmt für die wenigsten Charaktere im Roman der japanischen Autorin Asako Yuzuki. Rika Machida ist eine junge Journalistin, die sich ihren Platz in der männlich dominierten Welt der Zeitungs-Redaktionen sichern möchte. Sie steht zwischen der Recherche um Manako Kajii, eine inhaftierte Verdächtige in einigen ungeklärten Todesfällen

von Männern, und den Beziehungen zu ihrem Vorgesetzten, Shinoi, die ich intensiv-platonisch nennen möchte, und ihrem Kollegen Makoto, der in Rikas japanisch komplexem Aufbau der Beziehungspflege am ehesten die Rolle des Liebhabers spielen könnte. Wie Ihr dem letzten Satz unschwer entnehmen könnt, bieten die Namen der handelnden Figuren ähnliche Orientierungshilfen wie die Namen eines russischen Romans. Mit der Zeit habe ich allerdings die jeweils Gemeinten unschwer identifizieren können.

Der Roman beginnt mit einem Besuch Rikas bei ihrer Freundin Reiko. Mit dieser zeichnet die Autorin das Bild einer Frau, die sich offenbar ganz der traditionellen Rollenverteilung in einer japanischen Ehe unterordnet.

Interessant ist die Gegenüberstellung der zwei Freundinnen im Roman, die sich aus ähnlichen Anfängen völlig verschieden entwickeln. Damit gelingt Asako Yuzuki unaufdringlich eine nuancierte Beschreibung der Stellung der Frau in der japanischen Gesellschaft.

Nicht immer zurückhaltend, wie es die japanische Tradition geböte, verbeisst sich Rika in den Zwang, ein Exklusiv-Interview mit der mir eulenhaft erscheinenden vermuteten Mörderin Manako zu erlangen und kommt dabei in eine Art Abhängigkeit von der Gefangenen. Den Anweisungen Manakos folgend, erlebt sie sinnliche Momente, die vor allem mit der französischen Küche und der fast sündhaften Verwendung von Butter in Zusammenhang stehen. Essen ist – wie vieles in Japan – mit Tradition und schlichter Ästhetik verbunden und damit üblicherweise fern von den Anweisungen im «Guide culinaire», des Klassikers G.A. Escoffier.

Im Lauf des Romans wird Rika sogar Gourmet-Tempel besuchen und selbst an gehobenen Koch-

kursen teilnehmen, um ein Verständnis für Manako Kajjis Lebensweise zu entwickeln.

Die Geschichte fasziniert mich heute ähnlich wie in meinen Jugendzeiten J. M. Simmels Roman «Es muss nicht immer Kaviar sein», in dem eine Agentengeschichte mit sinnlichen Rezepten einzigartig kombiniert wurde. Dass mein älterer Bruder Küchenchef war und zwischen seinen saisonalen Anstellungen zu Hause die wunderbarsten Gerichte kochte, bildet wahrscheinlich die Grundlage für meine Begeisterung an dieser Art «kulinarischer Literatur».

Ob ihr diese auch teilen mögt, bleibt selbstverständlich Euch überlassen. En Guete!

Asako Yuzuki: Butter.
Aufbau Verlage, Berlin 2022
ISBN 978-3-351-05098-6

Der gerettete Baum



Zyperns Geschichte ist gezeichnet von Spaltung und Krieg. Elif Shafak lässt in diesem Kontext einen Feigenbaum die berührende Liebesgeschichte zwischen Defne, einer türkisch-stämmigen Frau, und Kostas, einem griechisch-stämmigen Mann, erzählen.

Ich bin versucht, an Romeo und Julia, Pyramus und Thisbe und weiter zu denken und bin sicher, dass die Autorin das auch

bedacht hat. Allerdings gelingt ihr mit dem Buch über einen Feigenbaum, der mitten in einem Restaurant in Nikosia wächst und durch Kostas aus den Trümmern nach einem Bombenanschlag auf das Lokal nach London, seiner Wahl-Heimat, verpflanzt wird, ein berührender Roman, der die fortwährende Zerrissenheit im östlichen Mittelmeer erlebbar formuliert.

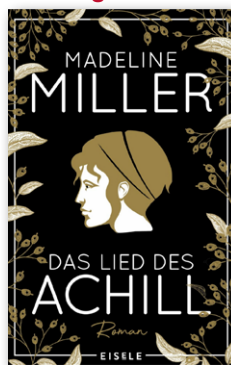
Anfangs war ich skeptisch, weil mir die Vermenschlichung des Baums etwas zu schaffen machte, aber mit zunehmender Lesezeit im Roman fand ich mich ein in der Stimmung einer Kreatur, die verwurzelt und statisch scheint, jedoch fähig ist, mit geeigneter Unterstützung Kostas, sich aus einem Zweig neu zu erschaffen und dabei die Erinnerung nicht zu verlieren.

Die schicksalsschwangere Ballade der zwei Liebenden mag etwas aufgesetzt erscheinen, hat in mir jedoch eine Saite gezupft, die mich mehr rührte als viele grosse Liebesgeschichten in der Literatur. Was sie auszeichnet, ist auch die persönliche Auseinandersetzung der Protagonistinnen mit einer Politik, einer Gesellschaft, die romantischen Gefühlen wenig Raum lässt. Eine Welt, die geprägt ist von Gewalt, geschürtem Hass und Rücksichtslosigkeit.

Da ist ein Kostas mit seiner entrückten Art des Dialogs mit einem Baum ein Lichtblick in gewaltbereiten Zeiten.

Elif Shafak: Das Flüstern der Feigenbäume.
Kein & Aber AG, Zürich 2021
ISBN 978-3-0369-5863-7

Heldengeschichte



Ich habe hier den zweiten Roman Madeline Millers über eine Figur der Antike, Circe, die Nymphe, die es mit Helios aufnahm, vorgestellt. Jetzt bin ich auf ihren ersten Roman über Achill gestossen und habe ihn fast ebenso unterhaltsam gefunden.

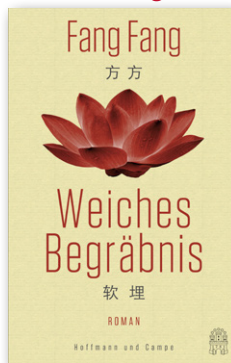
Wir begegnen auch in ihm Odysseus, der aus meiner Erinnerung der Heldensagen nicht wegzudenken ist. Doch im Mit-

telpunkt von Millers Geschichte um Achilleus steht Patroklos, ein etwas unglücklicher Prinz von schwächerer Gestalt. Patroklos's Vater schickt ihn wegen eines Unfalls in die Verbannung zu König Peleas auf Phtihia. Nach anfänglicher Isolation gewinnt er das Interesse von Achill, dem Sohn von Peleas und der Meeresgöttin Thetis, was ihn zum Halbgott macht, zwar nicht unsterblich, dafür betörend schön, stark und wagemutig. Die Selbstverständlichkeit seiner Geschicklichkeit fasziniert natürlich auch Patroklos, doch da es ihm an Selbstsicherheit fehlt, wagt er kaum, auf Achills wachsendes Interesse an ihm zu reagieren.

Kurz, es ist eine Geschichte wie schon die um Circe. Süffig zu lesen und die Antike mit den androgynen Erscheinungsbildern ihres Ensembles in allen Farben zeichnend, dass die heutige Regenbogen-Community sich nach der Decke strecken muss, um ähnlich schillernd herüberzukommen.

Madeline Miller: Das Lied des Achill.
Julia Eisele Verlags GmbH, München 2020
ISBN 978-3-96161-082-2

Widerständige Erinnerung



Im Sterben tauchen aus der verschütteten Erinnerung von Ding Zitao, der alten Mutter von Qinglin, Ereignisse aus ihrer Jugend wieder an die Oberfläche des Denkens auf. Verdrängtes, das zu schrecklich war, als dass es in formulierten Gedanken hätte erfasst werden können, bricht heraus und wühlt die Sterbende auf.

Qinglin ist nach Beendigung seines Architekturstudiums gekommen, um seine Mutter ihre letzten Tage in einem komfortablen neuen Haus in einem noblen Vorort Wuhans verbringen zu lassen. Doch die plötzlich erwachende Erinnerung konfrontiert sie mit Ängsten, die ihr Sohn nicht verstehen kann. So fragt sie ihn, ob er nicht fürchte, dass ihm alles weggenommen werden könne, weil sie sich dunkel an den Verlust ihrer Familie zu Zeiten der «grossen Bodenreform» in China gegen Ende der 40iger Jahre des letzten Jahrhunderts zu erinnern beginnt.

Nachdem sie damals verletzt aus dem Fluss gerettet wurde, kann sie sich nicht mehr an ihre Herkunft erin-

nern. Sie hat alles vergessen, was vor ihrer Rettung in ihrem Leben passiert war. Der Arzt Wu, der sie mit allen Mitteln wieder aufpäppelte, heiratet die Namenlose und nennt sie forthin Ding Zitao. Ihr gemeinsamer Sohn Qinglin versucht, seiner Mutter am Ende ihres Lebens die Zuwendung und Nähe zu geben, die er während seines Studiums vermissen liess, scheitert aber am Wiederkehren der Erinnerung seiner Mutter an ihr erstes Leben. Sie fällt in eine Art Koma.

Fang Fang, die Autorin, die mit ihren «Wuhan Diaries» während der Corona-Pandemie weltweit bekannt wurde, hat selbst Ahnen mit Grossgrundbesitz. Sie kennt die Schicksale ganzer Familien, die im Namen der Bodenreform «bekämpft», geschmäht und umgebracht worden sind, aus ihrer eigenen Geschichte. Schonungslos beschreibt sie die Gräueltaten der Bauern, die viele Familienmitglieder ihrer ehemaligen Landbesitzer in sogenannten «Bekämpfungen» demütigten, peinigten und ermordeten.

Als «Grossgrundbesitzer», «Reiche», «Konterrevolutionäre», «üble» oder «rechte Elemente», beziehungsweise als Nachkommen eines Angehörigen dieser Gruppen klassifiziert zu werden, bedeutete im damaligen China ein Leben in Erniedrigung und Schande. Ich war beeindruckt von der Beschreibung der Würde des Schwiegervaters von Ding Zitao, der lieber von eigener Hand sterben will, als den menschenverachtenden Handlungen der Bauern ausgesetzt zu werden. Dabei nimmt er für seine ganze Familie ein «weiches Begräbnis» in Kauf. Ohne Sarg ist nach verbreitetem Glauben nämlich keine Wiedergeburt möglich, weshalb sich anfangs die Schwiegermutter Ding Zitaos gegen den Vorschlag ihres Mannes wehrt, von ihrer Schwiegertochter und einer Dienerin im Garten des Anwesens in einer Grube verscharrt zu werden. Die Aussicht auf eine unwürdige «Bekämpfung» und der damit verbundenen Qualen, lassen sie allerdings einlenken.

Um die Macht im Staat zu sichern und die Masse der Bauern (immerhin rund 80 Prozent der Bevölkerung Chinas) hinter sich zu scharen, hat die kommunistische Führung Chinas unter Mao zwei Ausmerzungsfeldzüge gegen Aristokraten und Intellektuelle des Landes geführt. Der erste war die «Bodenreform» der späten 40iger Jahre und der zweite die «Kulturrevolution» der späten 70iger und frühen 80iger Jahre. Bei beiden standen «Kritik- und Kampfversammlungen»

im Brennpunkt der Ereignisse, die zahllose Menschen um ihre Existenz und gar ihr Leben brachte.

Es verwundert nicht, dass Fang Fangs Buch im heutigen China, in dem die Verbreitung unliebsamer Erinnerungen mit Sanktionen bestraft wird, weil Parallelen zwischen der Geschichte und der Gegenwart erkannt werden könnten, nicht mehr verfügbar ist.

Fang Fang: Weiches Begräbnis.

Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 2021

ISBN 978-3-455-01103-6

Vademecum für den interessierten Fluggast



Andreas Fecker hat mit seinem neuesten Band vielerlei grössere und kleinere Dinge rund um die Flughäfen in kurzen Abschnitten aufgezeichnet.

Wie schon in seinen früheren, an dieser Stelle auch schon erwähnten Büchern, zeichnet der Autor sich erneut durch faktensichere, allgemein verständliche Erläuterungen im Umfeld der Fliegerei aus. Ich bin immer wieder erstaunt, wie

es ihm gelingt, sowohl komplexere Themen wie Fluglärm, Schengen und Wachstum als auch einfacher scheinende wie Passkontrolle, Flächenenteisung und Frühgepäck unterhaltsam und informativ aufzuarbeiten. Dabei fasst er sich so kurz wie möglich, ohne das Wesentliche des jeweiligen Themas zu vergessen.

Beim Lesen der zahlreichen Kapitel des Bandes wird auch mir, als mit der Materie etwas Vertrautem, erst so richtig bewusst, wie viele Zahnradchen allein im Umfeld eines Flughafens zum Funktionieren der «Grande Complication» Luftverkehr beitragen.

Wer seinem vielleicht vom Fliegen faszinierten Umfeld viele Fragen dazu beantworten muss, findet in Feckers Buch weit mehr als 101 Dinge, die sich lohnen, näher betrachtet zu werden.

Andreas Fecker: 101 Dinge die man über Flughäfen wissen muss.

Geramond Media GmbH, München 2022

ISBN 978-3-96453-364-7



Es gibt mehr Schätze in Büchern als Piratenbeute auf der Schatzinsel... und das Beste ist, du kannst diesen Reichtum jeden Tag deines Lebens geniessen.

Walt Disney



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@swissalpa.ch

In den letzten Ausgaben wurde in diesem Abschnitt bereits öfter über das Thema «Reduced Crew Operation» (RCO) informiert. Mit Spannung wurde darum die Flugzeugbestellung von Cargolux an der diesjährigen Farnborough Airshow in England erwartet. Cargolux ist die grösste Langstrecken-Frachtairline von Europa und galt als aussichtsreicher Kandidat, um ihre alten B747-Frachtflugzeuge mit A350-Frachtern zu ersetzen und hierbei gleich eine Vorreiterrolle im Bereich von RCO zu übernehmen. Der A350 ist bereits auf eine mögliche «Reduced Crew Operation» ausgelegt und als Frachtairline ist man sicherlich nicht im gleichen Scheinwerferlicht der Medien, wenn es darum geht, dass nur

noch ein Pilot während des Flugs im Cockpit sitzt. Cargolux hat sich nun aber für die B777-8-Fracht-Variante entschieden, die nicht auf RCO ausgelegt ist. Der europäische Dachverband ECA hat bereits ein Position Paper publiziert, das unter anderem in der Industrial Working-group entstanden ist. Dies ist nur eine der Gruppen, an denen SwissALPA regelmässig Teilnehmerin ist. Zudem hat nun auch die AEROPERS ein neues RCO Position Paper publiziert und sich gegen eine Einführung dieses Konzepts entschieden. Die künstliche Intelligenz, die den geplanten Personal-Abbau kompensieren soll, ist nicht in der Lage, ihr unbekannte Situationen gleich zuverlässig zu erkennen, analysieren und zu behandeln wie ein Mensch. Dann werden auch Themen wie die Datensicherheit oder die Arbeitsbelastung im Notfall erwähnt. Das ganze Position Paper steht auf der Website der AEROPERS als Download zur Verfügung.

Ende Juli steht zudem ein Treffen der SwissALPA mit dem BAZL an. Auf der Agenda stehen hier die Personalknappheit in der Aviatik-Branche mit einem Outlook bereits auf den Sommer 2023 oder auch eine mögliche Anpassung der Lärmschutzverordnung mit Konsequenzen auf die abendlichen Langstreckenflüge.



swissalpa@helvetica.aero

Ein Freispruch für die Geschichtsbücher?

Das Schweizer Bundesgericht spricht im letzten hängigen Strafverfahren im Zusammenhang mit einem glimpflich abgelaufenen Vorfall einen Freispruch aus. Das Urteil, die Begründung, vor allem aber die anstehende Gesetzesänderung im Sinne der «Just Culture» lässt auf eine neue Ära in der Schweizer Rechtsprechung hoffen.

Der Schweizer Verband der Flugverkehrsleiter:innen Helvetica nimmt mit Genugtuung das Urteil des Schweizer Bundesgerichts vom 29. Juni 2022 zur Kenntnis. Im Verfahren ging es um einen zehn Jahre zurückliegenden Vorfall am Flughafen Zürich, nämlich um eine Annäherung zweier Flugzeuge am Pistenkreuz.

Nach der Verurteilung des wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs angeklagten Flugverkehrsleiters durch das Bezirksgericht Bülach hatte das Obergericht des Kantons Zürich den Mann in zweiter Instanz freigesprochen. Das Bundesgericht bestätigt nun das Urteil des Obergerichts.

Der Flugverkehrsleiter hatte korrigierend in das Geschehen eingegriffen, bevor eine Gefährdung konkrete Gestalt annehmen konnte. Eine erhöhte abstrakte Gefährdung ist für das Gericht in diesem Fall ebenso irrelevant wie hypothetische Geschehensabläufe oder die Frage, ob ein Zufall oder das Verhalten der Beteiligten Schlimmeres verhindert habe.

Nach dem Dafürhalten von Helvetica ist die Argumentation interessant; die Haltung dahinter scheint sich von früheren Urteilen zu unterscheiden. Auch ist es nach mehreren Verfahren gegen Flugverkehrsleiter:innen im Zusammenhang mit glimpflich abgelaufenen Vorfällen seit Jahren nicht mehr zu einer Anklage gekommen. Ob man von einem Umdenken im Schweizer Rechtswesen sprechen kann, bleibt zu hoffen.

Sicher ist, dass der aktuell in Ausarbeitung befindliche Vorschlag, wie das Prinzip der «Just Culture» im Schwei-

zer Recht verankert werden kann, zu einer grundlegenden Veränderung führen dürfte. Künftig sollen Mitarbeitende in hochsicherheitsrelevanten Bereichen (Aviatik, Gesundheitswesen usw.) einen Vorfall, bei dem kein grober Verstoß vorliegt, melden können, ohne dass sie juristische Konsequenzen zu befürchten haben. Wie die Erfahrung in anderen Staaten zeigt, wird dies einen positiven Einfluss auf die Sicherheit haben. Helvetica unterstützt dieses Prinzip seit Jahren und arbeitet auf dessen Umsetzung hin.



info@aeropers.ch

Ende Juli konnten die SWISS-Piloten über den vorgelegten GAV abstimmen, der mit über 80 Prozent Nein-Stimmen klar abgelehnt wurde. Seitens des AEROPERS-Vorstands gab es keine Empfehlung zur Annahme oder Ablehnung des Vertrags, da sich jede und jeder Einzelne

ein eigenes Bild zur Lage machen sollte und darüber hinaus auch einschätzen sollte, wie dieser Vertrag in die aktuelle Zeit passt. Eine Pandemie liegt (hoffentlich) zum grössten Teil hinter uns, die Inflation ist nach jahrelanger Absenz zurückgekehrt, und fast zeitgleich konnte die SWISS wieder einen Halbjahresgewinn ausweisen. Es bleibt zu hoffen, dass dieser unbefriedigende vertragslose Zustand bald beendet wird und man zur alten Sozialpartnerschaft zurückkehren kann. Seitens SWISS wurde zudem entschieden, dass neben Helvetic auch Air Baltic in Zukunft als Wetlease-Partner eingesetzt wird. Bis zu sechs Flugzeuge werden während des Winterflugplans auf dem Streckennetz in Europa eingesetzt. Dies soll für zusätzliche Stabilität im Flugbetrieb sorgen und nicht als Kapazitätsausbau genutzt werden. ■

Neun Fragen an Mustafa Uzun

Kurzporträt von Mustafa Uzun, der an der Generalversammlung im Mai in den AEROPERS-Vorstand gewählt wurde.

«**Rundschau**»: Was wolltest Du als Kind werden?

Mustafa Uzun: Feuerwehrmann.

Was magst Du an dir am meisten und was am wenigsten?

Mit am meisten würde ich sagen mein hohes Empathievermögen und mit am wenigsten, dass ich ab und an zu ungeduldig mit mir selbst bin.

Was machst Du am liebsten und was machst Du gar nicht gerne?

Am liebsten verbringe und genieße ich jeden Augenblick mit meiner 2-jährigen Tochter. Dagegen bin ich jedes Jahr aufs Neue froh, dass ich einen guten Steuerberater habe, dem ich einen grossen Ordner in die Hand drücken kann.

Welchen Traum möchtest Du Dir noch erfüllen?

Ich möchte gerne einmal auf dem Mond stehend auf die Erde hochschauen können.

Was ist Dir eine Sünde wert?

Ganz klar Schokolade!

Was ist Deine Lebensmaxime?

Jedes Limit ist nur eine weitere Etappe.



Mit welcher Persönlichkeit – lebend oder tot – würdest Du gerne einen Flug im Cockpit verbringen?

Mit Hugo Junkers.

Worüber kannst Du lachen, worüber nicht?

Ich bin ein humorvoller Mensch und kann daher gut über mich selbst lachen – bei Ungerechtigkeiten oder Witzen auf Kosten Dritter hört für mich der Spass aber auf.

Drei Sachen, die Du auf einer einsamen Insel unbedingt dabei haben müsstest?

Ich würde ein ELT, ein FAK und eine Axt mitnehmen.

Was würdest Du als SWISS-CEO an Deinem ersten Arbeitstag ändern?

Ich würde zuerst mit der Wiederherstellung der Sozialpartnerschaft zwischen der SWISS und AEROPERS beginnen und damit ein essenzielles Fundament für eine langfristig vertrauensvolle Zusammenarbeit legen. Ich bin davon überzeugt, dass ein Unternehmen nur dann nachhaltig erfolgreich sein kann, wenn es bereit ist, seinen Mitarbeitern gegenüber Wertschätzung zu zeigen.

Wir wünschen Dir viel Erfolg bei Deiner neuen Aufgabe! ■

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Hans Ryser 28.1.1945 – 7.5.2022

Captain B747, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.1.2000

Hans Leuthold 31.1.1925 – 22.6.2022

Captain DC10, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.1.1981

Edwin Gasser 15.9.1941 – 2.7.2022

Flight Engineer B747, pensioniert am 30.3.1998

Klausjürgen Schäfer 27.1.1932 – 31.7.2022

Captain DC10, pensioniert am 31.1.1990

Alfred (Fred) Zuberbühler 3.3.1929 – 3.8.2022

Captain DC10, pensioniert am 31.3.198

Urs Bloch 6.6.1933 – 13.7.2022

Captain DC10, pensioniert am 30.4.1991

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
26.-30.9.2022	17./18.11.2022: Vorstands- und Spezialistenseminar	27.9.2022	27.9.2022
24.-28.10.2022		25.10.2022	25.10.2022
21.-25.11.2022		29.11.2022	22.11.2022

Der **Pensionierten-Stamm** findet jeweils am letzten Dienstag des Monats statt (ohne Dezember).
Ort: im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf. Zeit: ab 14 Uhr.

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

Fly Green...!?

Brutal. Nachhaltig!

«Fly the green» ist etwas, was Airbus-Piloten von der sogenannten «Backup-Speedscale» kennen: Ein Notsystem, falls die normale Geschwindigkeitsberechnung und -anzeige «spinnt» und man über ein AoA-gesteuertes Backup-System das Flugzeug sicher landen kann. AoA heisst glaube ich «Angel of Attack», zu Deutsch so etwas wie «Engel des Angriffs».

Fly Green (ohne «the») ist was anderes... da geht's ums Sparen. Kosten, Flight Attendants, Piloten, Umschulungen, CO₂ usw. Bezüglich CO₂ gibt es da Portale, wo man seinen Kohlendioxid-Fussabdruck verringern kann. Bezüglich Kohle, Piloten, Flight Attendants usw. gibt es dann die Air Baltic (in grün). Mit der kann man seinen Kostenabdruck verringern, die Cabin-Crew-Dürre ausgleichen und freche Piloten in grüne Schranken weisen.

Prima Geschichte! – Der Winter kommt, Corona gleich mit, die böse, böse Krise der Luftfahrt hält an (nur ist das Problem jetzt nicht mehr dieses doofe Virus und der Passagiermangel, sondern Mitarbeiter-Knappheit...). Da kommt im grauen, kalten Winterflugplan, wo es traditionell nix zu arbeiten geben wird, eine frische, grüne Airline gerade recht, zumal die schweiz-schweizerische Helvetic spontan auch nicht noch 100 neue Embraer einflotten konnte. Das heisst, die rote SWISS-Flotte wird um eine «grüne Flotte» ergänzt oder für die Zukunft gleich gänzlich ersetzt, und da haben wir wieder einmal 10 grüne Knallfrösche mit einer Friteuse zu knusprigen Froschschenkel-Häppchen verarbeitet. Wie machen die das nur, diese tollen Mänädscher?

Ich erkläre es Ihnen: Als Erstes verkaufen wir mal unsere Angestellten für dumm. Wie in der letzten Ausgabe beschrieben, wird konsequent die «Just Blame Culture» angewendet, die immer einen Grund für Handlungen liefert. – Dieses Mal waren es erneut die völlig unerwarteten Umstände, dass sich auch nach einer heftigen Störung die Welt

bald wieder relativ normal weiterdrehen wird. Unsere Fluggäste möchten durch die Welt reisen. Ganz überraschend auch in Zürich. Und trotz «unglaublich vorrausschauender» Kündigung gut ausgebildeter, hoch motivierter Kabinencrews, wollen diese unverschämten Passagiere jetzt auch noch ihre gebuchten Flüge antreten. Was soll das denn? Wohin mit diesem «Pack»? Da hat einer der Mänädscher eine suppper Idee: «Fly the Green» – Das Notsystem muss her!

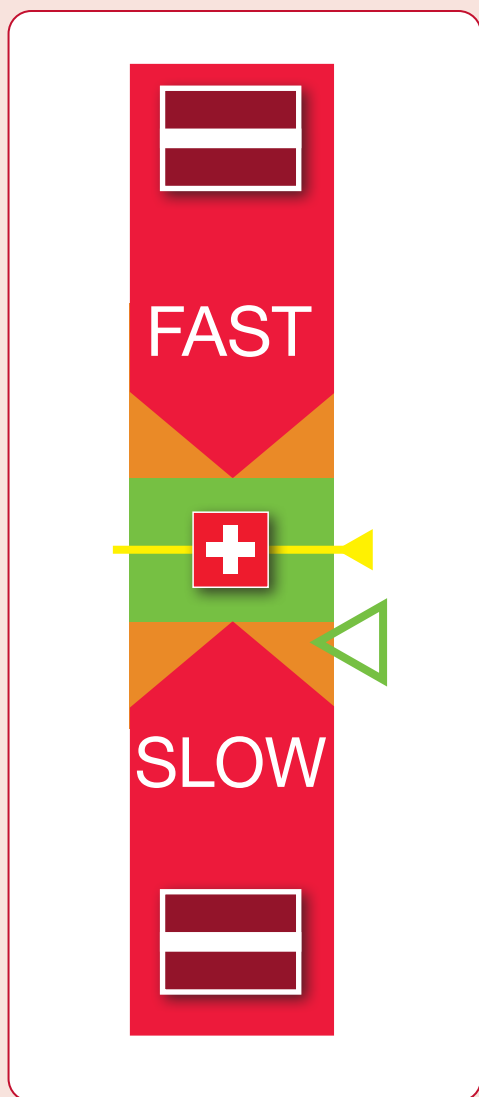
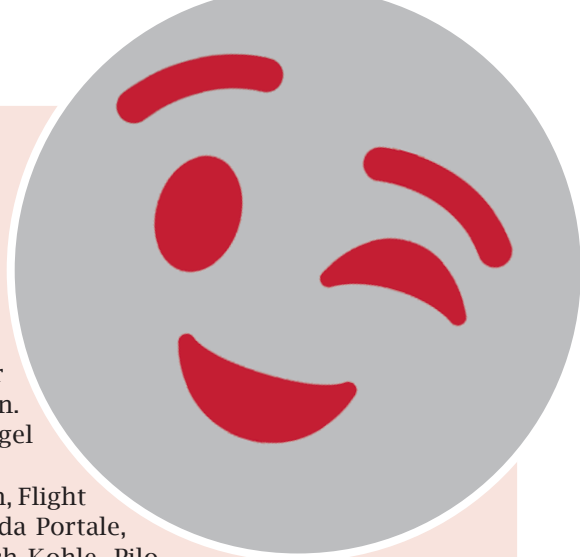
Zuerst werden Tausende Flüge gestrichen, ganz im Sinne von Fly Green. Und wenn das nicht mehr geht, ist ratzfatz der «grüne Engel des Angriffs» angeheuert, und man kann den aufmüpfigen Piloten gleich auch noch die Zornesgrüne ins Gesicht treiben: Die Air Baltic macht's! Im Winter. In der Krise. Wo alles doch so unsicher ist. – Brutal. Grün. Nachhaltig?

Nun, ich würde eher sagen, das normale System «spinnt». Trotz Master Warnings der Angestellten hat man bis heute nicht begriffen, dass auch die «rote Muttergesellschaft» parat sein könnte, hätte man die Warnungen nur ernst genommen. Die Piloten wären parat. Deren Flugzeuge auch. Woran fehlt es denn? An Flight Attendants. Vielleicht sind diese Mänädscher eben auch grün. Hinter den Ohren. Und vielleicht sind sie auch nur auf «Durchlaufposten» und wollen ihren Fussabdruck in der SWISS gar nicht so gross machen? Hauptsache Kohle. – Das ist übrigens das Stichwort: Würde man Flight Attendants korrekt entlohnen, stünden auch nicht Flugzeuge nutzlos für teures Geld am Flughafen rum.

Ich persönlich würde mir langsam mal einen Farbwechsel in der Verwaltung wünschen. Weg von «unterbelichtet» hin zu «erleuchtet». – Wenn das Rot verblasst und verwässert wird, dann werdet ihr erkennen, wie wichtig es ist, dass Piloten im Cockpit nicht farbenblind sein dürfen. Grün ist nicht gleich rot, das gilt an der Ampel gleich wie im Airline-Business!

Die Hausmeister in der Zentrale am Obstgarten sollten nur aufpassen, dass sie nicht die falschen «Engel des Angriffs» geweckt haben. Wenn die Köpfe nämlich irgendwann mal dunkelrot sind, könnten einige Gesichter im Obstgarten plötzlich grün werden... auch dieser Gedanke ist erfrischend. Übrigens CO₂-neutral!

*Haltet Augen und Ohren offen,
Euer Ernest Hemmungslos*



Shooter's Corner

Kamerawahl (Teil 5): Welche Objektive?

Erst die Möglichkeit, Objektive zu wechseln, macht Systemkameras so vielseitig. Nachdem wir in der letzten Folge gelernt haben, was gute Objektive auszeichnet, kommen wir nun zur entscheidenden Frage: Welche Objektive soll ich zu meiner Kamera anschaffen?

Text: Dominique Wirz

Klar: Es gäbe für jede Motivsituation immer ein Objektiv, das gerade ideal wäre. Doch in der Praxis müssen wir uns meist beschränken. Oft ist ein Kompromiss nötig zwischen einer vollständigen Ausrüstung, mit der man für jede Situation optimal vorbereitet ist, und leichtem kompakten Equipment, mit dem man mobiler, schneller und flexibler ist. Gerade in unserem Berufsalltag oder auf Reisen gibt es Situationen, in denen es schnell gehen muss. Wenn ich dann erst das passende Objektiv heraussuchen und wechseln muss, verpasse ich vielleicht die Fotogelegenheit. Deshalb soll die Kameraausrüstung nur so umfangreich wie nötig sein, dafür aber so leicht und handlich wie möglich bleiben. Eine «abgemagerte» Fotoausrüstung ist kein Grund für Ärger, sondern eine Herausforderung an meine Phantasie und Kreativität, mit minimalem Einsatz maximale Resultate zu erzielen. Wir müssen an unsere Bilder, nicht an unsere Ausrüstung glauben!

Bedürfnisse

Wie bei der Wahl eines Schuhs oder einer Kamera müssen wir uns bei der Auswahl unserer Objektive zuerst über unsere Bedürfnisse und Ambitionen im Klaren sein. Beschränke ich mich auf allgemeine Motive oder habe ich spezielle Interessen wie beispielsweise Tiere, Architektur oder Porträts? Wie wichtig sind mir perfekte Fotos? Fotografiere ich nur für mich selbst oder im Auftrag gegen Geld? Werde ich mich auf der Reise vor allem in der Natur oder eher in Städten, bei Menschen aufhalten? Wie bewege ich mich fort? Wenn ich oft zu Fuss in den Bergen bin, hat das erträgliche Gewicht mehr Bedeutung, als wenn ich mich mit dem Fahrrad oder gar mit dem Auto bewege.

Reise- oder Ultrazoom

Natürlich ist es am bequemsten, möglichst den gesamten benötigten Brennweitenbereich mit einem einzigen Objektiv abzudecken. Es gibt heute sehr gute Reisezooms, die von 24 bis 200 mm Brennweite reichen und so vom Weitwinkel bis zum Tele alles in einem bieten. Dieses kommt zwar optisch und von der Lichtstärke her nicht an kleinere Zooms oder gar Festbrennweiten heran. Trotzdem nehme ich immer ein solches Objektiv mit auf die Reise und habe es häufig als Standardobjektiv aufgesetzt. Lieber ein vielleicht nicht technisch perfektes Bild als gar keines, weil ich das Motiv wegen des Objektivwechsels verpasst oder die entsprechende Brennweite aus Bequemlichkeit im Hotel gelassen habe. Bei solchen Allround-Zooms achte ich auf möglichst viel Weitwinkel am unteren Ende. So ziehe ich ganz klar ein 24-200-mm-Objektiv einem 28-300 mm vor, zumal solche Objektive tendenziell im Weitwinkelbereich optisch besser sind als im Telebereich. Ein Reisezoom reicht zwar für viele Motive. Trotzdem nehme ich häufig weitere Objektive mit.

Weitwinkelzoom

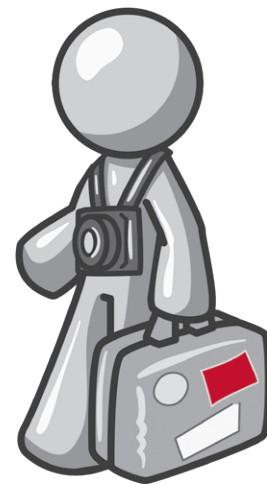
Gerade wer gerne imposante Berglandschaften fotografiert, wird mehr als 24 mm Brennweite schätzen. Weitwinkelzooms reichen meist bis etwa 14 mm – da bringt man einfach mehr drauf. Weit entfernte Bildteile werden kleiner dargestellt, sie scheinen in die Ferne gerückt. Der Vordergrund hingegen erscheint grösser und wird entsprechend betont. Die Entfernungen zwischen den einzelnen Motivebenen sind scheinbar auseinandergezogen, was eine ausgeprägte Räumlichkeit und Dynamik erzeugt. Je kürzer die Brennweite, desto ausgeprägter das Gefühl von Plastizität und Tiefe. Bei Landschaften kann so das Gefühl unendlicher Weite erzeugt werden, und Architekturaufnahmen erscheinen noch höher und wuchtiger.

Da Weitwinkel- im Vergleich zu Teleobjektiven bei gleicher Blende viel mehr Schärfentiefe erzeugen, sind sie auch dazu geeignet, um von vorne bis hinten alles scharf darzustellen. Ausserdem sind sie überall da notwendig, wo wir nicht weiter zurücktreten können, um ein Motiv ins Format zu bekommen, beispielsweise in Innenräumen oder bei beengten Strassenverhältnissen. Aber verkanten Sie dabei die Kamera nicht. Das kann beim Super-Weitwinkel ohne genau waagrechte Kamerahaltung zu unerwünschten Verzeichnungen führen. Ich persönlich schätze Weitwinkelobjektive auch, um Personen in ihrem Umfeld zu zeigen.

Telezoom

Bei Zooms ab 70 mm spricht man von Telezooms. Während Brennweiten um 100 mm ideal für Porträts sind, braucht es für Tieraufnahmen meist weit mehr. Im Telebereich ist die räumliche Wirkung gering. Grössenunterschiede von vorne und hinten schwinden. Es scheint, dass Raum und Objekt regelrecht zusammengequetscht werden. Durch diese Raffung des Raums und die Verflachung dreidimensionaler Objekte lassen sich frappierende Bildeffekte erzielen, wie beispielsweise Autos im Stau, bei denen sich die Stossstangen zu berühren scheinen. Bei Landschaftsaufnahmen entstehen interessante Abstraktionen von Formen und Farben bei Brennweiten ab 300 mm fast künstlerisch. Atmosphärische Phänomene wie Nebel, Hitzeflimmern, Dunst oder staubige Luft lassen sich mit einem Tele verdichten.

Der enge Bildwinkel eines Teleobjektivs macht es leichter, Bilder aufzunehmen, die sich auf das Wesentliche konzentrieren. Dabei kann der Hintergrund durch einen Schritt nach links oder rechts komplett ausgewählt werden, sodass Bildinhalte freier gestaltet werden können. Im Vergleich zum Weitwinkel haben Teles von Natur aus eine geringere Schärfentiefe. Dies lässt sich gezielt einsetzen, um Motive vor einem unscharfen Hintergrund abzuheben. Bei gewissen Motiven lohnt es sich, bereits



aus der Ferne mit dem Tele ein Bild zu machen. Denn ein Kirchturm beispielsweise überragt aus der Nähe die Stadt nicht mehr so, wie er es aus der Ferne tut.

Für kleine Tiere oder solche mit grosser Fluchtdistanz packe ich ein 150-600-mm-Objektiv ein. Auch Sportfotografen verwenden solche Brennweiten. Bei Bühnenaufnahmen sind nicht ganz so starke Teles gefragt, allerdings ist hier eine grosse Lichtstärke von Vorteil, beispielsweise ein 70-200 mm mit Anfangsblende 2,8. Ein solches Telezoom würde sich auch für einen Telekonverter eignen, mit dem sich Brennweite aber auch Blende verdoppeln lassen. Sie sind zwar leicht und kompakt, aber qualitativ nicht immer zufriedenstellend, da sie auch die Abbildungsfehler des Objektivs verdoppeln.

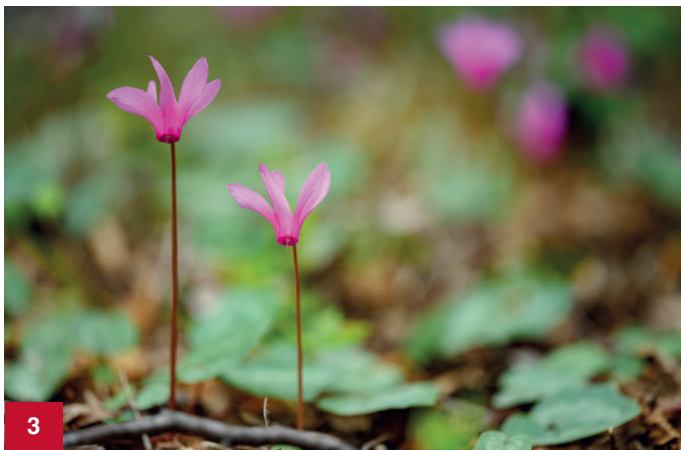
Spezialobjektive

Weitere Objektive können von Fall zu Fall sinnvoll sein. So kommen bei mir auch Festbrennweiten zum Einsatz, hauptsächlich weil sie viel lichtstärker sind. Dadurch eignen sie sich bei wenig Licht, also in Innenräumen, in der Dämmerung oder bei Fotos von Sternenhimmel oder Nordlichtern. Die geringe Schärfentiefe beispielsweise bei einem 35 mm/1,8 oder 50 mm/1,8 ermöglicht mir ausserdem, das Motiv mehr zu betonen, da der Hintergrund unscharf wird, ohne dass ich eine Telebrennweite verwenden muss.

Daneben bin ich auch Fan von meinem Fisheye-Objektiv, mit dem ich 180 Grad des Bildfelds abbilden kann. Dies wird optisch erst möglich, weil der Abbildungsstab nach aussen hin abnimmt, wie es bei einer sehr starken tonnenförmigen Verzeichnung der Fall ist. Die Perspektive sieht dann in etwa so aus, als hätte man das Bild von einer Spiegelkugel abfotografiert. Dieser Bildeffekt kann bei einzelnen Motiven sensationell wirken, aber nur wenn man ihn nicht zu häufig einsetzt.

Ein Makroobjektiv schliesslich ermöglicht mir beispielsweise, Insekten oder Blumen formatfüllend in Szene zu setzen. Klar, auch mit einem Reisezoom kommt man recht nahe ran und mit Zwischenring oder einer aufgeschraubten Nahlinse noch näher. Aber wer gerne Nahaufnahmen bis Massstab 1:1 macht, wird sich früher oder später ein Makroobjektiv leisten. Dabei empfehle ich eine Brennweite von 105 mm, da diese noch genügend Abstand zum Motiv erlaubt und der Hintergrund aktiv ausgesucht werden kann. Und mit der meist guten Anfangsblende von 2,8 eignet sich dieses leichte Tele auch perfekt für Porträts mit viel weniger Schärfentiefe, als dies mit einem Reisezoom möglich wäre.

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



1. Ein Fisheye-Objektiv ermöglicht spektakuläre Perspektiven bei 180 Grad Bildwinkel.
16 mm, f 13, 1/500 Sek., ISO 200.
2. Weitwinkelobjektive betonen den Vordergrund und schaffen räumliche Dynamik.
14 mm, f 11, 0,6 Sek., ISO 200.
3. Ein 105-mm-Makroobjektiv eignet sich neben Nahaufnahmen auch für Porträts.
105 mm, f 3,0, 1/100 Sek., ISO 400.
4. Für gute Tierfotos ist meist ein Tele mit mehr als 300 mm notwendig.
600 mm, f 6,3, 1/40 Sek., ISO 800.

EXKLUSIVES RECHTSSCHUTZANGEBOT FÜR MITGLIEDER DER SWISSALPA

Ist man in einen Streitfall verwickelt,
ist guter Rat sprichwörtlich teuer.

So übersteigen schon allein die Kosten für Gericht und Expertisen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme, und die Anwalts-honorare (pro Stunde durchschnittlich CHF 300.–) bereiten Sorge – es sei denn, man hat mit einer Rechtsschutzversicherung vorgesorgt! 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 Erwachsenenenschutzrecht. 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 bei Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

ANMELDUNG PRIVAT- UND VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ privaLex®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 173.30 statt 346.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 155.40/Jahr	IHRE VORTEILE ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 600 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
<input type="checkbox"/> Eigentümer einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 211.10 statt 393.80/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 193.20/Jahr	

Mehrpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 206.90 statt 413.70/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 184.50/Jahr	IHRE VORTEILE ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 600 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
<input type="checkbox"/> Eigentümer einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 244.70 statt 461.00/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 222.30/Jahr	

*Sie sind Eigentümer weiterer Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (Telefon: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch), damit wir Ihnen ein entsprechendes Angebot unterbreiten können.

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

0000238

Gültig ab	<input type="text"/>	(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)	Mitgliedschafts-Nr.	<input type="text"/>
Name/Vorname	<input type="text"/>		Geburtsdatum	<input type="text"/>
Strasse/Nr.	<input type="text"/>		PLZ/Ort	<input type="text"/>
Telefon/Mobil	<input type="text"/>		E-Mail	<input type="text"/>

Ich bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmer, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf www.cap.ch oder www.swissalpa.net gelesen.

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmer, Ausgabe 09.2021, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 09.2021. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wirdausschliesslich 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 Daten.

Ort/Datum **Unterschrift**

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Postfach, 8010 Zürich **Kontakt:** Tel. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch