

Ausgabe
4/2020



RUNDSCHAU

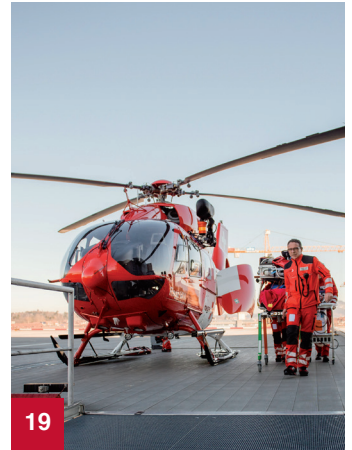
Magazin der Pilotenverbände **AEROPERS** und **SwissALPA**

GEMEINSAM GEGEN CORONA TOGETHER.STRONGER



Wenn das Wetter fast egal ist • Zurück zum Überschall • Schweizer
Luftwaffe: Zwischen Abhängigkeit und Neutralität • Unterschiedliche
Wege aus der Krise • Wie ticken wir? Verschiedene Kulturen im Cockpit

Inhalt



3 The President's Voice

Auch diese Krise wird eine Ende haben. Doch bis dahin werden wir gemeinsam Arbeit in ihre Bewältigung stecken müssen. Der Schlüssel zum Erfolg liegt auch hier wieder im Geben und Nehmen und damit in der Schweizer Sozialpartnerschaft.

4 Editorial/Impressum

5 Unterschiedliche Wege aus der Krise

Die Corona-Pandemie hat die Welt immer noch fest im Griff. Die Fluggesellschaften sind dabei; das Überleben zu sichern und sich mittelfristig neu aufzustellen.

8 Wie ticken wir?

Im Rahmen der Globalisierung heuern Airlines heute Besatzungen weltweit an. Die kulturellen Unterschiede bieten sowohl Chancen als auch Risiken. Was verschiedene Kulturen im Cockpit bewirken können.

13 Schweizer Luftwaffe: Zwischen Abhängigkeit und Neutralität

Der Schweizer Luftraum im Herzen Europas wird von der Schweizer Luftwaffe überwacht, geschützt und verteidigt. Die jüngste Abstimmung über neue Kampfflugzeuge hat gezeigt, wie umstritten die Luftwaffe in der Schweizer Bevölkerung ist. In Zeiten von Pandemien und Klimawandel scheinen klassische Bedrohungen wie Terror oder bewaffnete Konflikte in den Hintergrund zu rücken.

16 Zurück zum Überschall

Die Ära der zivilen Überschallfliegerei endete 2003, als die Concorde in den Ruhestand geschickt wurde. Etablierte Flugzeugbauer und Branchenneulinge lassen den Traum vom schnellen Fliegen jetzt wiederaufleben. Ein Blick auf die neuesten Entwicklungen und den Versuch, Überschallflüge und Ökologie miteinander zu vereinbaren.

19 «Go-ahead» – Wenn das Wetter fast egal ist

Es ist noch nicht allzu lange her, dass Rega-Helikopter bei widrigem Wetter meist am Boden bleiben mussten. Inzwischen gibt es jedoch Verfahren, die auch Einsätze bei schlechten Sichtverhältnissen ermöglichen. Je nach Spital, das dabei angefliegen wird, kann es am Flughafen Zürich zu kurzen Verzögerungen kommen.

24 Zeitreise

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

26 On The Air ...

Aktuelles aus der Fliegerei.

29 Gelesen

Viktor Sturzenegger und Henry Lüscher geben Buchtipps.

34 SwissALPA – Cross-Check

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

36 Rückspiegel

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

38 Pensionierungen

39 Eintritte

40 Wir trauern, Termine & Mitteilungen

41 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

42 Shooter's Corner

Ordnung ist das halbe Leben – das gilt auch für Foto-Workflows. Dabei gibt es einiges zu beachten, das einem die zukünftige Arbeit mit den Bildern erleichtert.

The President's Voice



Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Das 75. Jahr seit Bestehen der AEROPERS. Wir wollten das eigentlich mit euch gemeinsam an vielen ausgesuchten Events feiern. Es kam eine Kleinigkeit dazwischen. Es ist wohl kaum übertrieben zu sagen, dass dieses Jahr in Erinnerung bleiben wird. Ein Virus mit dem Namen Corona wurde bekannt und eroberte die ganze Welt. Seither wird an allen Fronten gegen die Auswirkungen gekämpft.

Für die Pilotenverbände überall auf dem Globus bedeutet das die Konfrontation mit zum Teil drastischen Restrukturierungen. Glücklicherweise können sich derzeit diejenigen schätzen, die im Frachtgeschäft ihr Geld verdienen.

Auch wenn jede grosse Krise immer die grösste der Geschichte der Luftfahrt war, waren die Herausforderungen dieses Jahres die grössten der verhältnismässig jungen Geschichte der Luftfahrt. Die Nachwirkungen werden noch lange zu spüren sein. Die Welt nach Corona wird eine andere sein. Wie sie aussehen wird, darüber kann ich nur spekulieren. Ich bin aber weiterhin überzeugt, dass es eine Zeit nach der Krise geben wird. Eine Zeit, in der alles wieder gut scheint, aber eben sicher anders. Wir wissen alle, dass Krisen auch jeweils Chancen bedeuten. Viele positive Entwicklungen in der Geschichte wurden erst durch Krisen initiiert und ermöglicht. Wie sich diese bei der SWISS und der Edelweiss in den nächsten Jahren darstellen werden, ist nicht vorherzusagen. Nicht vom Verband, aber auch nicht von den Managern und den Verhandlern der Firmen. Es ist schlicht nicht möglich. Das macht es uns allen so schwer. Lösungen in klassischen GAV-Verhandlungen zu finden, scheint heute im Vergleich wie ein Kinderspiel.

Wir befinden uns eben noch immer in einer ausgewachsenen Krise.

Bedrohungen, insbesondere wenn sie existenziell werden, lösen naturgemäss einen Überlebenskampf aus. Ganz nach dem Motto «Alles ist erlaubt!», wird auf der Suche nach einem Ausweg schnell jegliches Mass über Bord geworfen und es werden irrationale Entscheide getroffen. Das sind zwar völlig normale, menschliche Verhaltensweisen und dass sie uns auch in den Verhandlungen über Massnahmen zur Bewältigung der Krise begegnen, ist daher auch irgendwie verständlich. Wir befinden uns auch nicht in klassischen GAV-Verhandlungen und jedem ist bewusst, dass es wohl nicht ohne persönliche Einschnitte gehen wird. Unser Auftrag als eure Vertreter ist, das Mass an verschmerzbarem Verzicht für einen akzeptablen Zeitraum mit den Sozialpartnern zu definieren und den Forderungen der Firmenvertreter die Grenzen des erfüllbaren aufzuzeigen.

In der Krise zeigt sich oft der wahre Charakter eines Gegenübers. Jetzt wird klar, wie wichtig ein vertrauensvoller Umgang mit den Mitarbeitern ist. Der Schlüssel zum Erfolg liegt auch hier wieder im Geben und Nehmen und damit in der Schweizer Sozialpartnerschaft, die ich so gern erwähne.

Das Totschlagargument der Krise darf nicht dafür erhalten, neben dem noch vertretbaren Verzicht zur Bewältigung der Krise, jegliche Grundmanifeste der Arbeitsbedingungen anzugreifen.

Dies gilt es auch in Zeiten wie diesen, den Arbeitgebern deutlich zu machen, als Vorstand, als Mitglied und wenn nötig auch gemeinsam, sichtbar als gesamter Verband.

Piloten stehen grundsätzlich für Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wir erfüllen unsere Aufgaben sicher und zuverlässig. Wir leisten unseren notwendigen Beitrag sicher und zuverlässig. In erfolgreichen Jahren und auch in Krisenzeiten. Wir bleiben! Wir ziehen es durch! Wir leisten unseren Beitrag! Ich erwarte dafür einen vertrauensvollen und sozialverträglichen Umgang mit den Mitarbeitern während der gemeinsamen Bewältigung der Krise!

Von Solidarität wurde in den letzten Monaten bereits viel gesprochen. Die wird es brauchen. Aber eben auch in der Opfersymmetrie zwischen Arbeitgeber und Belegschaft.

Für unseren Verband gilt dasselbe, denn nur im Kollektiv sind wir überzeugend.

Dafür braucht es auch Vertrauen in die Führung. Manchmal fällt es schwer, wenn man nicht alle Fakten bekommt. Dessen bin ich mir bewusst. Wir geben deswegen alle Details sobald als möglich an Euch weiter.

Es ist noch nicht vorbei und bei Redaktionsschluss laufen die Verhandlungen mit der SWISS und der Edelweiss noch auf Hochtouren.

Meiner Meinung nach ist ein Abschluss vor Weihnachten realistisch, wenn die Firmen bereit sind, ihre Verantwortung nach sozialverträglichen Massstäben wahrzunehmen.

In wenigen Wochen werden wir das erste und hoffentlich letzte Weihnachten unter dem Stern von Corona feiern. Auch dieses wird mit Sicherheit anders werden als sonst. Ich werde dann rückblickend darüber nachdenken, wie fragil die Welt doch eigentlich ist, wie schnell uns unerwartet Ereignisse aus der Bahn werfen können und was wirklich wichtig ist im Leben. Eins gehört mit Sicherheit dazu: ein vertrauensvoller Umgang miteinander.

Ich wünsche euch allen ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest im Kreis eurer wichtigsten Menschen. Ich bedanke mich im Namen des ganzen Vorstands für Euer Vertrauen und euren Rückhalt. Wir werden ihn noch brauchen. Und ich möchte mich an dieser Stelle auch beim AEROPERS-Vorstand, bei allen Funktionären und Mitarbeitern unseres Verbands für den überragenden und selbstlosen Einsatz in diesem Jahr bedanken.

Bleibt gesund und kommt gut in ein hoffentlich besseres Jahr 2021!

Kilian Kraus, Präsident

Editorial



Traditionell bieten sich die Winter-Ausgaben für einen Jahresrückblick an. Doch 2020 hat uns nicht viel Erfreuliches beschert. Die Krise hat den Sprung in die Vergangenheit noch nicht geschafft, sie prägt ganz im Gegenteil noch immer unseren Alltag. Auch der Ausblick scheint trüber, als wir uns das erhofft haben. Mittelfristig konkrete Prognosen zu stellen traut sich kaum einer mehr. Dabei geht schnell vergessen, dass die langfristige Prognose sehr konkret ist: Auch diese Krise geht vorbei. Gemeinsam gilt es nun die Ungewissheit auszuhalten, der Krise zu trotzen und die Zuversicht zu behalten. Gemeinsam in unseren Korps, gemeinsam aber auch mit unserem Management. Solch eine Krise ist eine Chance zu zeigen, was wahre und gelebte Sozialpartnerschaft wirklich wert sein kann. So selbstverständlich wie unser Beitrag in schlechten Zeiten ist, so gewiss sollte uns die Teilhabe an zukünftigen Erfolgen sein. Der aussergewöhnliche Zusammenhalt, den wir momentan in unseren Firmen erleben, basiert nicht zuletzt auch auf der hohen Identifikation der Mitarbeiter mit ihren Unternehmen. Eine solche Identifikation ist wiederum nur möglich, wenn sich Mitarbeiter langfristig wohl und ernstgenommen fühlen. Deshalb ist der sozialpartnerschaftliche Weg so wertvoll, denn nur er stellt sicher, dass wir die Basis unseres Erfolgs nicht gefährden.

Diese Erkenntnis hat sich leider bei Weitem nicht bei allen unseren Konkurrenten durchgesetzt.

Wie Dominik Haug in der Fortsetzung seines letzten Artikels zeigt, verfahren einige Airlines mit ihren Mitarbeitern eher wie Elefanten im Porzellanladen. Massivste Eingriffe in die Arbeitsbedingungen, die in keinem Verhältnis zum Ertrag stehen, werden den Belegschaften aufgezwungen. Das Geschirr, das dabei zerschlagen wird, lässt sich kaum je wieder flicken.

Allerdings lassen sich nicht nur zwischen Unternehmen solche kulturellen Unterschiede feststellen. Die Globalisierung vereint auch je länger je mehr verschiedene Kulturen im Cockpit. Dass es bei der Begegnung von verschiedenen Kulturen zu Reibungsverlusten kommt, liegt auf der Hand. Doch die Reibungsenergie lässt sich durchaus auch zum Positiven

nutzen. Kevin Fuchs widmet sich in dieser Ausgabe den kulturellen Unterschieden und Gemeinsamkeiten im Cockpit.

Reibereien gab es auch im Vorfeld der Kampfjet-Abstimmung. Letzten Endes haben sich die Befürworter mit einem hauchdünnen Vorsprung durchgesetzt. Doch in welche Systeme sich der neue Kampfjet eingliedern soll und welche Aufgaben er konkret zu erfüllen hat, war wohl wenigen klar. Roman Boller erklärt uns in dieser Ausgabe, was die Aufgaben der Schweizer Luftwaffe sind, mit welchen Mitteln sie diese erledigt und wo der neue Kampfjet da hineinpasst.

Mit dem neuen Kampfjet haben wir in nicht allzu ferner Zukunft einen weiteren, militärischen Überschall-Teilnehmer im Luftraum. Möglicherweise wird er aber bei der Einführung von einem zivilen Pendant überholt. Denn weltweit arbeiten verschiedene Unternehmen fieberhaft an der Konstruktion eines Überschall-Passagierflugzeugs. Die Dauer bis zur tatsächlichen Einführung wird dabei eher optimistisch eingeschätzt. Inwieweit und in welcher Form wir mit diesen neuen, superschnellen Verkehrsteilnehmern rechnen können, zeigt uns Patrick Herr.

Helikopter sind in der Schweiz hingegen schon lange keine neuen Verkehrsteilnehmer mehr. Doch das für sie entwickelte Low Flight Network und die IFR-Anflüge auf Spitäler haben durchaus noch Neuigkeitswert. Wie wir uns das von der Einführung von neuen Strukturen gewohnt sind, bringen sie neben Erleichterung auch einiges an Komplexität mit sich. Gaby Plüss erklärt uns in ihrem Artikel, wie die neuen Strukturen genau funktionieren und wie sie sich in den bestehenden Verkehr einfügen. Leider ist das Gabys letzter Artikel für die «Rundschau». Acht Jahre lang hat sie mit ihren Artikeln das Verständnis zwischen Piloten und Lotsen gefördert und verbessert. Nun hat sie sich entschieden, das «Rundschau»-Team zu verlassen und wir werden die Einblicke in ihre Arbeit und die stets elegant geschriebenen Artikel vermissen. Aber keine Sorge, wir machen weiter!

In diesem Sinne wünsche ich euch viel Spass mit dieser Ausgabe

Janos Fazekas

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

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

Ständige Mitarbeiter

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

Layout

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2500 Druck-Exemplare, > 1500 Downloads

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Titelbild: © Swiss International Air Lines

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2021: 8. Februar 2021

Unterschiedliche Wege aus der Krise

In der letzten Ausgabe der «Rundschau» haben wir bereits über die Personalsituation bei verschiedenen Fluggesellschaften berichtet. In dieser Ausgabe beleuchten wir ein paar weitere Fluggesellschaften und die Entwicklung der letzten Monate.

Text: Dominik Haug

Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet, befand sich die Luftfahrtbranche bis zur Coronavirus-Pandemie in einem stetigen, scheinbar unaufhaltsamen Wachstum. Dieses Wachstum kam durch die weltweite Krise zum Erliegen. Alle Fluggesellschaften kämpfen darum, ihre Kosten weitestgehend zu senken, um so diese Krise überleben zu können. Kaum eine grosse Fluggesellschaft mit Interkontinentalverkehr wird ohne staatliche Unterstützung überleben können. Hierbei zeigen sich schon seit Beginn der Pandemie deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Keine Unterschiede zeigen sich jedoch bei der Tatsache, dass alle Fluggesellschaften momentan zu viele Mitarbeiter für den kaum existierenden Flugbetrieb haben. Doch bei der Bewirtschaftung dieses Überbestands gehen die Fluggesellschaften verschiedene Wege.

Die Entwicklungen in der aktuellen Krise sind immer noch sehr schnell und täglich kommen neue Meldungen hinzu. Die nachfolgende Auflistung entspricht daher dem Stand des Redaktionsschlusses am 14. November. Sie soll dabei nur einen Ausschnitt der momentanen Situation zeigen. Während im Frühjahr und Sommer schnelle Massnahmen zur Kostensenkung nötig waren, sind die Fluggesellschaften nun dabei, sich mittelfristig kostengünstiger aufzustellen.

Die Kurzarbeitsvereinbarung bei der SWISS und der Edelweiss ist den meisten Lesern bestens bekannt. Dieser Artikel konzentriert sich daher auf die Situation bei anderen Fluggesellschaften.

Norwegian Air

Bereits vor der Krise flog Norwegian Air mit einem Schuldenberg von mehreren Millionen. Die grossen Expansionspläne sowohl auf die Langstrecke als auch in Südamerika haben diesen Schuldenberg angehäuft. Dieser macht Norwegian Air in der Krise besonders verwundbar.

Im Mai dieses Jahres hat die norwegische Regierung nach einem Treffen mit Gläubigern und Leasinggebern deshalb einen Kredit über ungefähr 330 Millionen US-Dollar an Norwegian Air genehmigt. Da die Flotte seit März grösstenteils am Boden steht, meldete die Fluggesellschaft nun, dass im Frühjahr 2021 weiteres Geld benötigt werden wird.

«Die norwegische Regierung ist zum Schluss gekommen, dass dies keine verantwortungsvolle Investition von Steuergeldern ist.»

Der norwegische Staat hat eine weitere finanzielle Unterstützung der Fluggesellschaft ausgeschlossen. Handels- und Industrieministerin Iselin Nybø sagte im Interview: «Die Regierung ist zum Schluss gekommen, dass dies keine verantwortungsvolle Investition von Steuergeldern wäre. (...) Die Airline-Industrie wird wahrscheinlich ausreichend Verbindungen anbieten und wir werden auch in Zukunft einen gesunden Wettbewerb sehen.»

Norwegian Air prüft nun den Verkauf von Flugzeugen, um Geld in die Kassen zu spülen. Die Fluggesellschaft ist in der Vergangenheit nicht unbedingt durch sozialpartnerschaftliches Verhalten aufgefallen. Auch wurden Bemühungen angestellt, AOCs in anderen Staaten zu gründen, um die hohen Kosten in Norwegen zu umgehen. Daher ist die staatliche Unterstützung im Frühjahr in Norwegen bereits auf einige Kritik gestossen.

Norwegian Air meldet nun, dass sie zur Kündigung von weiteren 1600 Mitarbeitern gezwungen sein wird. Vor der Pandemie waren rund 10000 Personen bei Norwegian Air angestellt. In den kommenden Monaten wird die Zahl auf lediglich 600 Personen schrumpfen. Der Flugplan von Norwegian Air beschränkt sich momentan auf Inlandsflüge in Norwegen, die von sechs Flugzeugen durchgeführt werden. Für diese Strecken erwartet Norwegian Air staatliche Unterstützung, wie das in Norwegen auf Inlandsstrecken üblich ist.



Der vor der Corona angehäufte Schuldenberg macht Norwegian in der Covid-Krise besonders verwundbar.

Bild: Norwegian Air

Air France KLM

Die französisch-niederländische Fluggesellschaft hat im Frühjahr staatliche Unterstützung in Form von Krediten erhalten. Air France KLM wollte hauptsächlich durch Pensionierungen, einen Einstellungsstopp und freiwillige Kündigungen die Krise überstehen.

Die Piloten von KLM haben nun Lohnkürzungen zugestimmt. Erst dadurch wurde der Weg für weitere staatliche Unterstützung frei. Denn der niederländische Staat hatte gedroht, andernfalls die Zahlungen der zugesagten Milliardenunterstützung zu stoppen. Die Regierung will die angeschlagene Fluggesellschaft mit einem Kredit in Höhe von 3,4 Milliarden Euro unterstützen. Der Kredit läuft bis ins Jahr 2025 und ist an drastische Sparmassnahmen gekoppelt.



Ein Bild, das kein Airline-Mitarbeiter gerne sieht. Im ersten Halbjahr hatte Emirates eine Passagierauslastung von lediglich fünf Prozent. Bild: Emirates

Easyjet

Bisher kommt Easyjet als eine der wenigen Fluggesellschaften ohne staatliche Unterstützung aus. Dies liegt aber hauptsächlich am fehlenden, kostenintensiven Langstreckenverkehr.

Seit Beginn der Krise verfolgt Easyjet die Strategie, ihre Flugzeuge zu verkaufen und wieder zu leasen. Im September hat die Fluggesellschaft das erste Geschäftsjahr in der Firmengeschichte mit einem Verlust abschliessen müssen. Ende Oktober und Mitte November wurden nochmals einige Airbus A320 verkauft. Insgesamt besitzt Easyjet nun noch 141 eigene Flugzeuge. Das entspricht rund 40 Prozent der Flugzeuge, die für die Fluggesellschaft im Einsatz sind. Durch die zahlreichen Massnahmen für den Kapitalgewinn verfügt Easyjet nun über Barreserven von 2,3 Milliarden Pfund. Denen steht ein Schuldenberg von 1,1 Milliarden Pfund gegenüber.

American Airlines

Die staatlichen Unterstützungsprogramme sind in den USA Ende September ausgelaufen. Da es keine zur Kurzarbeitsregelung vergleichbaren Versicherungen in den USA gibt, stehen nun viele Stellen auf der Kippe. American Airlines will sich durch die Ausgabe von neuen Aktien weiteres Geld von Anlegern beschaffen. Konkret ist die Ausgabe von knapp 40 Millionen Aktien geplant. Dies soll der Fluggesellschaft rund 500 Millionen US-Dollar einbringen.

Emirates

In der letzten Ausgabe haben wir ausführlich über die willkürlichen und drastischen Sofortmassnahmen bei Emirates berichtet. Nun stellt sich die Fluggesellschaft aus den Vereinigten Arabischen Emiraten auch längerfristig auf. Nach der Kündigungswelle im Frühjahr, als die Flugzeuge am Boden standen, konnte durch Frachtflüge etwas Geld gewonnen werden. Einer Passagierauslastung von lediglich fünf Prozent im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr steht ein

Umsatz von immerhin 25 Prozent gegenüber. Dennoch hat die Fluggesellschaft im ersten Halbjahr rund drei Milliarden Euro Verlust gemacht.

Auf diese Entwicklung reagiert die Fluggesellschaft nun, indem sie rund 1000 Piloten angeboten hat, ein Jahr unbezahlten Urlaub zu nehmen. Dabei lässt sich Emirates die Möglichkeit offen, bei einer schnelleren Erholung der Nachfrage diesen Urlaub zu verkürzen. Während der Zeit übernimmt die Fluggesellschaft weiterhin die Kosten für Unterkunft, medizinische Versorgung und andere Zulagen.

TUIfly

Der deutsche Ferienflieger plant, seine Flotte von 39 auf 17 Flugzeuge zu verkleinern, da ab 2021 nur noch reine Veranstaltungsflüge durchgeführt werden sollen. Nach Meldung von aero.de hat die Vereinigung Cockpit (VC) der Fluggesellschaft in Verhandlungen eine Reduktion auf nur 22 Flugzeuge vorgeschlagen. So wollte die VC den Ausschluss von betriebsbedingten Kündigungen erreichen. Tarifexperte Marcel Gröls der Vereinigung Cockpit sagt: «Arbeitsplatzabbau, zum Beispiel im Rahmen eines Freiwilligenprogramms, müssen wir in dieser Lage hinnehmen. Kündigungen allerdings nicht.» Dies war für die Fluggesellschaft nicht akzeptabel und die Verhandlungen gingen ergebnislos zu Ende. Daher wird nun die Neustrukturierung mit 17 Flugzeugen und ohne Ausschluss von Kündigungen geplant. Kurzfristig müssen die Mitarbeiter jedoch keine Kündigungen fürchten. Nach Vertrag sind bei TUI Deutschland noch bis Ende 2021 betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen. Der Mutterkonzern Tui hat im Zuge der Krise staatliche Unterstützung in Milliardenhöhe erhalten. Die Vereinigung Cockpit wünscht sich eine Rückkehr an den Verhandlungstisch und den Einbezug der niedersächsischen Landesregierung als Anteilseigner. Gröls sichert zu, die Krise gemeinsam bewältigen zu wollen: «Wir waren – und sind! – bereit, schmerzhaft

Einschnitte im Bereich beispielsweise des Mantelarifvertrags und des Vergütungstarifvertrags in Kauf zu nehmen. Zum Beispiel können wir die Arbeitszeit entsprechend reduzieren, so dass wir die vorhandene Arbeit auf mehr Schultern verteilen. Ausserdem möchten wir Freiwilligenprogramme mit attraktiven Abfindungszahlungen aufsetzen.»

Delta Air Lines

Die Fluggesellschaft und die Pilotengewerkschaft haben einen Vorschlag erarbeitet, der Entlassungen im Jahr 2021 verhindern würde. Die Gewerkschaft ist dafür bereit, die garantierten Flugstunden um fünf Prozent zu reduzieren. Bereits im September wurden Massnahmen getroffen, die die Freistellungen von ursprünglich rund 1700 auf 220 reduzieren konnten. Ebenfalls im September wurde gemeldet, dass Delta Air Lines insgesamt rund neun Milliarden US-Dollar an Krediten zu fünf Prozent Zinsen beantragen wird. Andere Gesellschaften zahlen um die zehn Prozent Zinsen.

Cathay Pacific

Laut Management von Cathay Pacific hat die Mehrheit der Piloten neue Verträge unterschrieben. Diese neuen Verträge sollen rund 285 Millionen US-Dollar einsparen. Die Massnahmen sehen dauerhafte Gehaltsreduktionen von maximal 58 Prozent im Einzelfall vor. Eine wirkliche Wahl haben die Mitarbeiter nicht. Wer den neuen Vertrag nicht unterschreibt, wird nicht weiterbeschäftigt und erhält stattdessen die Kündigung. Wer ihn unterschreibt, erhält im Gegenzug für zwei Jahre Unterstützung, beispielsweise in der Form von Wohngeld. In einer Meldung der Fluggesellschaft heisst es: «Wir sind sehr dankbar, dass eine Mehrzahl unserer Piloten und des Kabinenpersonals die neuen Bedingungen bereits unterzeichnet hat. Wir möchten

jeden einzelnen unserer Piloten und Kabinenmitarbeiter einladen, sich anzuschliessen und ein Teil der Zukunft von Cathay Pacific zu werden.»

Langfristig gemeinsam durch die Krise

Die weltweite Krise hält weiterhin an und erfährt momentan wieder eine Verschärfung. Diese Krise verdeutlicht aber auch, dass eine funktionierende Arbeitnehmervertretung für die Angestellten existenziell wichtig ist. In Ländern und bei Fluggesellschaften ohne Arbeitnehmervertretung sind die Mitarbeiter vor willkürlichen Kündigungen oder Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen nicht geschützt. Doch einzig die Existenz einer Arbeitnehmervertretung ist nicht ausreichend. Entscheidend ist, ob das Verhältnis zwischen Arbeitnehmervertretung und Arbeitgeber sozialpartnerschaftlich ist. Nur gemeinsam lassen sich Wege finden, die Krise bestmöglich zu bewältigen. Am Ende der Krise müssen noch genügend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter an Bord sein. Gleichzeitig muss die Fluggesellschaft aber noch existieren und wettbewerbsfähig sein.

Es ist aber genauso wichtig, dass die Mitglieder ihre gewählten Arbeitnehmervertreter unterstützen. Für aussenstehende Verbandsmitglieder sind die ganzen Hintergründe und Pläne nicht immer klar ersichtlich. Deshalb müssen wir den Entscheidungsträgern unseres Verbandes Vertrauen schenken.

Die Kostenstruktur der Verträge bei der SWISS und der Edelweiss waren bereits vor der Krise günstig aufgestellt. Das ist eine gute Voraussetzung, erfolgreich durch diese Krise zu kommen. Bei möglichen Spar- und Restrukturierungsmassnahmen ist es daher zentral, das langfristige Wohl der Mitarbeiter im Blick zu haben – so wie es die AEROPERS in ihrer Strategie vorsieht! ●



Easyjet verkauft Flugzeuge und least sie wieder zurück.

Bild: Easyjet

Wie ticken wir?

Die Luftfahrtbranche entwickelt sich rasant. In den 1980er Jahren waren die heutigen Ausmasse der Globalisierung im Aviatik-Business noch unvorstellbar. Mittlerweile bedienen Airlines aus Fernost Strecken vom europäischen Festland in die Vereinigten Staaten. Dafür heuern sie Besatzungen aus der ganzen Welt an. Die kulturellen Unterschiede bieten Chancen und Risiken.

Text: Kevin Fuchs

Kultur – Geschichte der Moderne

«Je besser man weiss, was einen geprägt hat und ausmacht, desto offener wird man für Neues», behauptet der deutsche Gesundheitsminister Jens Spahn (CDU) im September 2020 in den sozialen Medien. Es sei wichtig zu wissen, woher man kommt. Diese Äusserung fiel im Kontext einer Patriotismus-Debatte zur deutschen Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg. Sie lässt sich in den Zusammenhang mit einem zentralen Element unseres alltäglichen Lebens stellen: die Kultur.

Der Kulturbegriff ist von einer bedeutenden, geschichtlichen Entwicklung geprägt. Dabei lässt sich dieser auf die Zeit des 17. Jahrhunderts zurückführen. Die Herleitung entstammt der lateinischen Sprache: «colere» kann sowohl mit «bebauen» als auch «pflegen» oder «verehren» übersetzt werden.

Was der niederländische Kulturforscher Geerd Hofstede einst als kollektive Programmierung des Bewusstseins bezeichnete, hat sich stark in unserem Alltag verankert. Kulturen steuern unsere Denk- und Verhaltensweisen und tragen massgebend zu unseren Entscheidungen bei.

Hofstede unterscheidet dabei verschiedene Dimensionen, anhand derer er unterschiedliche Kulturausprägungen bemisst. Dazu zählen Kriterien wie die Verteilung von Machtverhältnissen in Gesellschaften, Ausprägungen von Geschlechterrollen, aber auch wie mit unbekanntem Situationen umgegangen wird. Zur Bemessung seien seine Dimensionen wertvoller und präziser als generelle, volkswirtschaftliche Kennzahlen. Schliesslich seien Letztere bei Ungleichheiten, zum Beispiel im Einkommen oder bei verfügbaren finanziellen Mitteln, nicht mehr anwendbar.

Auch im 21. Jahrhundert ist die Thematik noch aktuell: Zum Beispiel widmet sich die deutsche Popgruppe Unheilig ihr in ihrem Stück «Wir sind alle wie eins». Die Textpassage «Tausend Sprachen, eine Botschaft, tausend Worte, ein Gefühl. Dieser Weg führt zum Ziel, wir sind alle wie eins.» fällt dabei auf. Vor seinem Ausstieg im Jahr 2016 beschrieb Frontmann und Sänger «Der Graf» seine Sichtweise darauf wie folgt: «Egal wo Du herkommst, egal welche Sprache Du sprichst, egal welche Hautfarbe Du hast, im Grunde sind wir alle ein grosses Ganzes.»

Illusion oder Realität?

Die Menschen haben denselben, evolutionären Ursprung. Kulturen haben sich erst im Laufe der Zeit entwickelt. Dies ist zumindest die allgemein anerkannte Theorie. Der Mensch wird der Gattung Homo zugeschrieben und als höher entwickeltes Säugetier definiert. Der vor rund zwei Millionen Jahren aus einer Form der Menschenaffen, zur Ordnung der Primaten gehörende, entstandene Homo erectus entwickelte sich gleichzeitig in Europa, Asien und Afrika. Der moderne Mensch, bekannt als Homo sapiens (lateinisch kluger, weiser Mensch), ist nach neusten Erkenntnissen etwa 300 000 Jahre alt. Ein Knochenfund im heutigen Marokko legt dies nahe. So viel zur Geschichte.

Doch wie entwickelten sich aus einer gemeinsamen Evolution unterschiedliche Kulturen? Zu unserem heutigen Verständnis von Kulturen tragen sicher unterschiedliche Lebensformen und geografische Faktoren bei. Die eigene Kultur eignet sich der Mensch bis zum 15. Altersjahr an. Dabei nehmen die meisten Wissenschaftler an, Kultur könne weder vollständig erlernt noch begriffen werden. Vielmehr sei das Kultivieren als ein fortlaufender Prozess zu bezeichnen. Der Begriff der Akkulturation beschreibt hingegen das Hereinwachsen in eine fremde Kultur, soweit es uns möglich ist. Hier gibt es verschiedene Formen. Die Varianten reichen dabei von einer gänzlichen Ablehnung (Separation) über Mischformen bis hin zur Assimilation, also der Akzeptanz einer fremden Kultur bei gleichzeitiger Aufgabe der eigenen.



Im interkulturellen Miteinander fällt die Navigation oftmals schwer.

Das Hereinwachsen im Sinne eines dynamischen Prozesses bedingt eine elementare Grundvoraussetzung für den Erfolg mit sich: Das Erlernen der anderen Sprache.

Im Beruf des Linienpiloten treffen wir täglich auf neue Arbeitskollegen, die nicht nur über einen anderen «Rucksack» an Erfahrungen verfügen. Sie entstammen auch unterschiedlichen Ländern und Sozialisationen. Was dem einen als durchweg geläufig vorkommen mag, kann für den anderen eine Neuheit bedeuten. So kann man zum Beispiel den norddeutschen Jungpiloten im Briefing mit der Gender Besatzung und der französischen Begrüßungsform «Bise» zunächst ein wenig überrumpeln.

Während die Unternehmenskulturen bei der SWISS und der Edelweiss Offenheit, Respekt und Vertrauen fördern sowie eine moderne Fehlerkultur zulassen, sind andere Airlines weniger liberal.

Mögen wir uns in der Schweiz und im europäischen Umfeld alle auf mehr oder weniger demselben Nenner bewegen, so gibt es im Rest der Welt komplexere, bis hin für uns undenkbare Formen von interkulturellen Verbindungen. Diese können sowohl als Herausforderung wie auch als Hemmschwelle oder Blockade gesehen werden.

Im Rahmen der Globalisierung treffen vermehrt Zugehörige verschiedenster Kulturen aufeinander – auch die Luftfahrt nimmt massgeblich daran teil. Sie verbindet nicht nur entlegenste Regionen und überwindet damit geografische Grenzen. Auch das Cockpitpersonal entstammt zunehmend den unterschiedlichsten Regionen. Die Zusammenstellung ist dabei seit geraumer Zeit nicht mehr auf Staaten und Ländergruppen beschränkt, sondern bedient sich weltweit ansässiger Mitarbeiter.

Chancen und Risiken

Für den einen ist das unvorstellbar und mit Ängsten verbunden, für den anderen eine Horizonterweiterung und eine Chance. So wandern immer mehr Menschen auch innerhalb der Aviatikbranche ins Ausland ab. Die Anreize sind dabei nicht nur monetärer Natur – auch die persönliche und fachliche Weiterentwicklung, die Attraktivität des neuen Einsatzortes, aber vor allem Karriereperspektiven werden häufig als Entscheidungsgrundlagen genannt.

Qualifizierte Bewerber wurden vor der Krise oft durch attraktive Leistungspakete angelockt, die meist schon in den Stellenausschreibungen Platz fanden. Schaute man sich das «Benefits»-Paket im Job-Angebot für Emirates-Piloten an, fielen neben einem durchschnittlichen Salär besonders die Übernahme von Wohn-, Krankenversicherungs- und Reisekosten ins Auge. Auch die Familie kam dabei nicht zu kurz: Sie profitierte beinahe von denselben Leistungen wie der Angestellte selbst. Die über 60 publizierten Frequently Asked Questions der Stellenausschreibung beantworteten administrative Fragen zu Haushaltshilfen, Schulbildung in Dubai und sogar Führerscheinkategorien.

«Bei der SWISS und der Edelweiss werden Offenheit, Respekt und Vertrauen gefördert sowie eine moderne Fehlerkultur zugelassen, andere Airlines sind weniger liberal.»

Dabei schienen Anforderungen an Flugstunden oder persönliche Skills schon beinahe in den Hintergrund zu rücken.

Doch nicht nur in den Vereinigten Arabischen Emiraten wurden grosse Versprechungen gemacht, auch in Fernost wurde mit allen Mitteln geworben: Cathay

Pacific versprach beispielsweise neben den bereits erwähnten Benefits auch die Übernahme von Ausbildungskosten für die Kinder der Piloten.

Die Liste liesse sich lange fortsetzen. Damit wird klar, dass Airlines mit dieser

Strategie Bewerber aus der ganzen Welt erreichen, die schlussendlich auf rund sechs Quadratmetern zusammentreffen – im Cockpit.

Das birgt neben Vorteilen für die Airlines auch Risiken. Denn Ereignisse aus den letzten Jahrzehnten haben gezeigt, dass kulturelle Hemmschwellen im Cockpit im Extremfall fatale Folgen haben können. Das wohl schwerste zivile Luftfahrtunglück, der Zusammenstoss zweier Boeing B747 auf dem Flughafen von Teneriffa im Jahr 1977, wurde nicht nur durch enormen Zeitdruck und schlechte Sichtverhältnisse verursacht. Auch sprachliche Barrieren und unüberwindbare, hierarchische Strukturen in den Cockpits spielten eine wesentliche Rolle. So kam es zu einer Streckenfreigabe des spanischen Fluglotsen über Funk, die die niederländischen Piloten des KLM-Jumbos irrtümlicherweise für ihre Startfreigabe hielten. Zudem wurde dem Einwand des Bordingenieurs, ob die sich ebenfalls auf der Startbahn befindende 747 der Pan-Am diese bereits verlassen habe, vom Kapitän schlicht zu wenig Beachtung geschenkt. Durch die autoritäre Führung des Kapitäns wurde der Zweifel der anderen beiden Besatzungsmitglieder übergangen. Heute wird gelehrt, bei Unsicherheiten auch nur eines Besatzungsmitglieds nachzuhaken. Dem Unglück folgte die Einführung standardisierter Funkphrasen, um Missverständnissen vorzubeugen. Zudem wurde bei KLM konsequent die einvernehmliche Entscheidungsfindung im Cockpit neu definiert.

Der Turm von Babel

«Hesch au es Zältli welle?» Ich erinnere mich gut an diesen Satz zu Beginn meiner Karriere bei der SWISS. Als mir ein Kapitän auf einem Flug diese Frage stellte, verstand ich nur Bahnhof. In Süddeutschland aufgewachsen, dachte ich stets, der Schweiz geografisch und kulturell nahe zu sein – doch die feinen Nuancen zeigen sich erst im Alltag.

Hede Helfrich beschreibt in «Kulturvergleichende Psychologie» die Sprache als einen der auffälligsten Unterschiede zwischen Kulturen. Der Mensch steht demnach in ständigem Austausch mit seiner physischen und sozialen Umwelt. Es werden Informationen aufgenommen, weiterverarbeitet und umgesetzt. Für diesen Informationsaustausch kann jeder die Rolle des Senders oder Empfängers einnehmen. Dies geschieht mittels Gestik, Mimik und der Sprache. Nach Hofstede ist die Sprache als «Vehikel der Kultur» zu verstehen, indem sie Symbole



Oft gehören attraktive Leistungsangebote nicht nur für den Expatriate selbst, sondern für die ganze Familie zu den Inklusivleistungen.

und Werte trägt. Die spezifischen Regeln zum Sprachgebrauch müssen aber in der Gesellschaft erst erworben werden. Es ergeben sich ebenfalls eigene Sprachroutinen, die keine wortwörtliche Bedeutung mehr besitzen: So wenig wie die Begrüßung «Grüss Gott» in Bayern ein Glaubensbekenntnis ist, bietet sich derjenige, der «Servus!» ruft, als Diener an.

Verschiedene Arten von wissenschaftlichen Kommunikationsmodellen beschreiben die Übermittlung von Botschaften, potenzielle Fehlerquellen oder Anfälligkeiten für Störungen.

Elementar in Cockpits ist jedoch die Tatsache, dass Englisch nur bei einem Bruchteil aller Piloten als Muttersprache gilt. Sprache als Grundvoraussetzung des kulturellen Miteinanders lässt die Kommunikation auf Englisch an unserem Arbeitsplatz zunächst als paradox erscheinen. Denn sie bietet Angriffsfläche für kulturelle Barrieren. Für den Smalltalk mit einem britischen Kollegen mag es ausreichen, doch in einer vom Startle-Effekt geprägten Stresssituation ist es nachvollziehbar, dass man in die eigene Muttersprache zurückzufallen droht.

Die Sprache kann auch die kognitiven Fähigkeiten und Leistungen beeinflussen. So behauptet Helfrich, die Muttersprache hemme oder fördere kognitive Operationen des Menschen.

In einem Experiment zur kognitiven Leistungsfähigkeit wurde wissenschaftlich belegt, dass Chinesen aufgrund der kürzeren Artikulationszeit chinesischer Wör-

ter über höhere Gedächtnisspannen als Deutsche oder Amerikaner verfügen.

Kulturelle Unterscheidungsmerkmale

Auch Emotionen werden kulturell differenziert – eine Kultur kann zum Beispiel als furchtlos gelten. Untersuchungen zeigen, dass einige prototypische Ereignisse von allen Kulturen ähnlich wahrgenommen werden wie zum Beispiel Ärger oder Überraschung. Jedoch müssen Situationen unterschieden werden, die überhaupt emotionsauslösend auf eine Kultur wirken. Kulturen, die von einer grossen Regeltreue bestimmt werden, um unbekannte Situationen zu vermeiden, werden Gefahrensignale eher wahrnehmen, als experimentierfreudige Kulturen.

Auch die Manifestation von Emotionen kann sich unterscheiden. Eine interessante Untersuchung der Forscher Ekman und Friesen aus dem Jahr 1971 zeigt, dass ein Horrorfilm sowohl bei Japanern als auch bei Amerikanern Furcht auslöst. Allerdings manifestiert sich die Emotion bei Amerikanern grundsätzlich, bei Japanern jedoch lediglich, wenn sie unbeobachtet waren. Dieses Phänomen beschreiben Ekman und Friesen als sogenannte Darbietungsregeln (display rules). In diesem Kontext sehen sie westliche Kulturen als offene, asiatische hingegen als zurückhaltende Gesellschaften.

Als First Officer nach Fernost

Wie prägen sich nun all diese kulturellen Unterschiede im Pilotenalltag aus? Tom Müller* (*Name

**«Wer in Dubai brav
seinen Job macht,
wird in Ruhe gelassen.»**

geändert, Name ist der Redaktion bekannt) ist vor drei Jahren aus Europa nach Asien ausgewandert. Angestellt ist er bei einer grossen, renommierten Airline und berichtet der «Rundschau» von den dortigen Arbeitsverhältnissen. «Bei uns gibt es Nationalitäten von überall auf der Welt. Das bedeutet gleichzeitig grosse Unterschiede zwischen den Kulturen, Religionen, aber auch Sprachen», so Müller. Diesbezüglich müsse man sich bewusst sein, dass Humor anders aufgenommen wird, teilweise fehl am Platz sei und Sarkasmus schnell falsch verstanden werde. Jedoch sieht er das für ihn völlig neue Arbeitsklima grundsätzlich als Herausforderung. Von einer offenen Fehlerkultur, wie sie in der Lufthansa Group vorhanden ist, sei man lange Zeit entfernt gewesen: «Das Unternehmen beginnt langsam Fehler zu tolerieren, zu akzeptieren, aber vor allem auch offen darüber zu sprechen. Früher wurden Fehler nicht akzeptiert.» Müller berichtet von sogenannten Operational Learning Reviews im Flottenbüro, wenn etwas nicht gemäss den OPS-Vorschriften ausgeführt wurde. Diese seien den bei der SWISS bekannten «Grüezi-Mails» ähnlich und ohne disziplinarische Konsequenzen. Auf seinem Weg vom Direct Entry First Officer hat sich Tom Müller mittlerweile als Relief Command Pilot qualifizieren können. Für ihn eine wertvolle, neue Funktion, in der er auch Erfahrungen an eine neue Second Officer mit den unterschiedlichsten Hintergründen weitergeben kann: «Oft kommen meine Kollegen aus einer mehrjährigen Anstellung in der General Aviation, bevor sie bei einer Airline als Second Officer das erste Mal in einem Jet sitzen. Nach drei bis vier Jahren dürfen sie als First Officer selbst das Steuer übernehmen.» Nicht nur den Weg zu einer neuen Training-Philosophie, weg vom strikten Checking, zählt Müller zu den positiven Aspekten seiner Arbeit in Asien. Auch das Gesamtpaket zeige immer mehr in die richtige Richtung: Was für die Piloten bei der SWISS und der Edelweiss bereits seit langer Zeit ein fester Bestandteil ihrer Arbeit ist, gibt es für Müller erst seit wenigen Jahren: elektronische An- und Abflugkarten. Zudem wurden manuell erstellte Dienstpläne endlich durch ein elektronisches Jeppesen-Planungssystem ersetzt. Ende 2020 möchte die Airline schliesslich 100 Prozent papierlos unterwegs sein.

Offene Lernfelder finde man noch im Training: «Man benutzt hier nun auch das TPMS. Jedoch bekommen wir unsere Qualifikationen leider erst nach rund einer Woche. Das dort Geschriebene stimmt dann nicht immer vollständig mit dem im Debriefing Gesagten überein. Da vermisse ich die SWISS-Kultur mit offenen, ehrlichen und wertvollen Debriefings. Hier läuft die Kommunikation leider meist noch einseitig — Checker an Trainee.»

Auch Hierarchien und die Auswirkungen verschiedener Kulturen beeinflussen Müllers Arbeit. Er berichtet, dass Captains – sei es bei Line- oder Simulator-Checks – fast nichts falsch machen könnten. «Bei der SWISS wird die Teamleistung beurteilt. Wenn ich hier als First Officer einen Fehler als Pilot Flying mache, wird das lediglich in meiner Qualifikation bemerkt. Der Captain erhält als Pilot Monitoring keinen Eintrag.» Die Hierarchie habe er einmal besonders zu spüren bekommen, als Müller seinen Captain auf einen Schalter am Overhead-Panel aufmerksam machen wollte. Er war für den bevorstehenden Crossbleed-Start in einer



Andreas Thiry ist 35 Jahre alt, verheiratet und Vater von drei Kindern. Aufgewachsen im Saarland, hat er nach dem Abitur und anschliessenden Wehrdienst seine Pilotenausbildung im Jahr 2005 bei CIRRUS Flight Training begonnen. Nachdem er im Anschluss bei Cirrus Airlines Erfahrungen auf der Dornier 328 Turbo-prop sammelte, wechselte Thiry 2009 zur Belair Airlines AG, bei der er bis 2014 als First Officer auf der A320-Familie ab Basel und Zürich eingesetzt wurde. Ende 2014 zog Thiry mitsamt seiner Familie nach Dubai und flog bei Emirates auf dem Airbus A380. Seit Februar 2020 ist Thiry zurück in seiner deutschen Heimat und arbeitet als First Officer bei Cargolux auf der 747-F.

fehlerhaften Stellung. Der Kapitän zeigte nach einem kurzen, aber intensiven Blick nur auf die vier Streifen auf seiner rechten Schulter. «Danach wurde den ganzen Flug nicht mehr viel gesprochen. Ich wusste: Ich habe ihn verloren.» Das Verhältnis zur Kabinenbesatzung beschreibt der Europäer als autoritär geprägt. Man treffe sich im Bus zum Flugzeug, danach in den meisten Fällen erst wieder zum Pick-up in der Hotel-Lobby. «In meinen drei Jahren hier, war ich nur einmal mittags etwas mit einem Teil der Kabinenbesatzung essen.» Zum Abschluss bin ich an Müllers Zukunftsplänen interessiert. «Ich möchte bleiben. Momentan bin ich zufrieden und fühle mich wohl. Im Oktober habe ich erfahren, dass ich noch Teil der Cockpitcrew bin. Tausende Konzernmitarbeiter wurden entlassen.»

Familiengründung im Mittleren Osten

Tom Müllers Beispiel bestätigt in vielen Punkten meine Vorstellung über die Arbeit im Cockpit einer Airline aus Fernost. Doch lassen sich diese Annahmen generalisieren? Wie sieht es in anderen Teilen der Welt aus? Um mehr über Kulturen in Cockpits herauszufinden, treffe ich Andreas Thiry. Er ist mitsamt seiner Familie im Jahr 2014 in die Emirate ausgewandert. Mit seiner langjährigen Erfahrung als First Officer auf der A320-Familie und angetrieben von der Herausforderung, das grösste Passagierflugzeug der Welt zu fliegen, brach er seine Zelte in der Schweiz ab und begann seinen Job als First Officer bei Emirates.

Für die grosse Vielfalt an Nationalitäten seiner Mitarbeiter bekannt, berichtet er von einer tendenziell strikten, von Handbüchern geprägten Arbeit im Cockpit des Airbus A380. «Jedes Verfahren, im Grunde der komplette Arbeitstag vom Pick-up zu Hause bis zum Check-out im Hotel ist bis ins kleinste Detail beschrieben und geregelt. Aber nur so kann eine Firma mit mehr als 100 Nationalitäten im Cockpit und in der Kabine funktionieren», fährt Thiry fort. «Die Kunst für mich als Pilot war es, in den ersten 30 Sekunden nach Betreten des Briefingraums herauszufinden, wie die Kollegen und Kolleginnen, unabhängig ihrer Hautfarbe, Sprache oder ihres kulturellen Hintergrunds ticken. Dann wusste ich meist schon ziemlich genau, ob ein guter, entspannter Flug bevorsteht oder es an diesem Tag sämtlicher Hilfs-

mittel aus der CRM-Trickkiste bedarf.» Interessant sei auch, dass sich Minikulturen ergäben, unter europäischen oder gar rein deutschsprachigen Besatzungen.

Grundsätzlich ist aber eine unterschwellige Sorge vorhanden, einen Fehler zu machen. Dies sei auch im Reporting zu sehen: Auch bei Emirates gibt es Confidential Reports, so Thiry, man frage sich jedoch, inwiefern diese vertraulich behandelt werden: «Um sich den Vorstellungen der Firma zu beugen, hat die Erfahrung gezeigt, dass lieber zu viel als zu wenig rapportiert werden sollte. Dies dient schlussendlich zur persönlichen Absicherung, sollte man wider Erwarten doch einmal zum «Tea and Biscuits» des Flugbetriebs eingeladen werden.» Obwohl die Verantwortung und Rolle des First Officers im OM A eindeutig beschrieben ist, zeige sich das in der Praxis oft anders. «Manch ein Ramp-Agent schaut gar nicht nach rechts, wenn er das Cockpit betritt. Die volle Konzentration liegt meist einzig auf dem Captain.» Zwar selektioniere die Airline First Officer aktiv als «Future Captains», davon sei im Alltag jedoch wenig zu spüren. «Der Captain wird auch von allen Besatzungsmitgliedern mit Captain angesprochen.» Dabei hebt Thiry hervor, dass die allermeisten der Kollegen im Kapitänssitz tolle Teamplayer sind,

die die First Officers in Entscheidungen einbinden und ihnen viel Verantwortung übertragen – wie man es in europäischen Airlines auch kennt.

Das Training und Checking bei Emirates bezeichnet Thiry als sehr fair und stets leistungsorientiert. Thiry schätzt neben dem modernen Fluggerät, den Karriere-chancen auch die Dienstplanstabilität, zuverlässige Infrastruktur und enorme Vielfalt in der Firma: «Es hat mich stolz gemacht, mit einer 30-köpfigen Crew durch

die Airports der Welt zu gehen, um dann bis zu 615 Passagiere im grössten Passagierflugzeug um den halben Erdball zu fliegen. Gerne erinnere ich mich an herzliche Kollegen und besondere Erlebnisse zwischen Crew und Passagieren.» Auch finanzi-

ell sei das Gesamtpaket umfassend und vielfältig: Die medizinische Versorgung, die Unterkunft in Dubai wie auch Spesen seien «nach wie vor konkurrenzfähig».

Schlussendlich betont der ehemalige Expat den unglaublichen Spirit dieser Airline und die mit wenigen Ausnahmen angenehme Stimmung im Cockpit und in der Kabine «Man präsentierte uns quasi zwei Flugzeuge übereinander und hat irgendwo dazwischen das Cockpit platziert. Während die erfahreneren Flight Attendants im Upperdeck mit den zahlungskräftigen Premiumkunden beschäftigt sind, erwarten die Newbies auf dem Hauptdeck Hunderte von reiselustigen Passagieren. Klar, dass sich dabei die Frage stellt, wer eigentlich für das Cockpit zuständig ist.» Gerne erinnert sich der ehemalige Expat an einzigartige Layover, getreu dem Motto: Selten mit der kompletten Crew, aber niemals alleine. «Meine Offenheit und kollegiale Art haben sicher zu der guten Stimmung beigetragen.» Er schliesst mit dem Fazit: «Wer in Dubai brav seinen Job macht und mit dem Gesetz nicht in Konflikt gerät, wird in Ruhe gelassen. So kann man sich auch privat entfalten und die Zeit geniessen.»

Heute fliegt Andreas Thiry als First Officer B747F bei Cargolux und ist mit seiner Familie nach mehr als einer Dekade zurück in die deutsche Heimat gekehrt: «Dehemm is dehemm», strahlt der sympathische Saarländer über beide Ohren.

Kultur pur im 21. Jahrhundert: Der erste Blick zählt

Respekt, Offenheit und Vertrauen gehören zu den Grundpfeilern der Synergienbildung an komplexen Arbeitsplätzen wie dem Airliner-Cockpit.

Wer diese Voraussetzungen und zudem das Verständnis mitbringt, dass andere Kulturen Unterschiede aufweisen, ist auf bestem Wege zu einer erfolgreichen Zusammenarbeit.

Sollten die kulturellen Differenzen im Cockpit jedoch einmal schwierig zu überwinden sein, hilft es, sich auf die Kultur der SWISS und der Edelweiss zu besinnen. Diese sind sowohl von aktivem Zuhören als auch von Intervention geprägt. Dem First Officer wird dabei explizit die Verantwortung zugeschrieben, seine Bedenken stets zu äussern – sei dies auch nur ein Bauchgefühl. Vom Captain wird erwartet, geäusserte Bedenken ernst zu nehmen. Sollte das nicht geschehen, stehen Modelle wie FACE für das weitere Vorgehen zur Verfügung. Immer nach dem Prinzip «What is right, not who is right.»

«In den Vereinigten Arabischen Emiraten wurden grosse Versprechungen gemacht.»

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

Schweizer Luftwaffe: Zwischen Abhängigkeit und Neutralität

Der Luftraum über der Schweiz im Herzen Europas wird von der Schweizer Luftwaffe überwacht, geschützt und verteidigt. Die jüngste Abstimmung über neue Kampfflugzeuge hat gezeigt, wie umstritten die Luftwaffe in der Schweizer Bevölkerung ist. In Zeiten von Pandemien und Klimawandel scheinen klassische Bedrohungen wie Terror oder bewaffnete Konflikte in den Hintergrund zu rücken.

Text: Roman Boller

Die internationalen Spannungen haben in den letzten Jahren global wie auch an den Rändern Europas zugenommen. Viele Länder setzen auf militärische Aufrüstung und investieren in ihre Armeen. Auch der Schweizer Bundesrat sowie das Parlament bezeichnen die langfristige Aussicht der sicherheitspolitischen Lage als ungewiss und instabil. Zum Schutz gegen diese vielfältigen Bedrohungen und Gefahren verfügt die Schweiz über eine breit aufgestellte Armee im Milizsystem. Während Sanitätstruppen bei einer Pandemie oder Rettungstruppen bei Naturkatastrophen zur Verfügung stehen, soll die Luftwaffe den Schweizer Luftraum überwachen, schützen und verteidigen.

Die Schweizer Luftwaffe

Spricht man bei der SWISS bereits von einer verhältnismässig grossen Flottendiversifizierung, wartet die Luftwaffe mit weit mehr verschiedenen Flugzeugmustern auf. Zur Auftragserfüllung stehen 16 verschiedene Einsatzgeräte zur Verfügung. Sie decken alle militärischen Einsätze im Schweizer Luftraum ab. Dazu gehört der Schutz dieses Luftraums genauso wie Lufttransporte und luftgestützte Nachrichtenbeschaffung.

Der Schutz des Luftraums setzt sich aus der Wahrung der Lufthoheit, der Luftverteidigung sowie dem Schutz

gegen Angriffe mit ballistischen Lenkwaffen zusammen. Die Nachrichtenbeschaffung wird unterteilt in Überwachung, Aufklärung, Erkundung, Zielortung und -verfolgung sowie Vermessung für die Kartierung. Luftgestützte Plattformen und Sensoren werden zugunsten der Armee oder zivilen Behörden für die Einsatzleitung von Bodentruppen und zur Suche von vermissten Personen eingesetzt. Die Luftwaffe beinhaltet neben den Einsatzmöglichkeiten in der Luft auch eine bodengestützte Luftverteidigung (BODLUV). Diese kann auf drei Luftverteidigungssysteme zurückgreifen. Die 35-mm-Fliegerabwehr-Kanone wird vom Feuerleitgerät «Skyguard» automatisch gesteuert und für die Tieffliegerabwehr eingesetzt. Ebenfalls gegen tieffliegende Flugzeuge und Helikopter kann das leicht tragbare Fliegerabwehr-Lenkstoffsystem «Stinger» zum Einsatz kommen. Das mobile Flab-Lenkstoffsystem «Rapier» deckt zusätzlich den mittleren Höhenbereich ab. Die Luftwaffe operiert von sechs verschiedenen Standorten aus. Während sich die Operationszentrale in Dübendorf befindet, bildet der Militärflugplatz Payerne die eigentliche Speerspitze der Luftwaffe. 90 Prozent der Luftpolizeieinsätze werden von dort geflogen. Entsprechend viel wird in die Erneuerung dieses Flugplatzes investiert. Die gesamte Infrastruktur soll bis zum Jahr 2028 für 600 Millionen Franken erneuert werden. Als erster Schritt wurde Ende Juli 2020 der neue Kontrollturm als Teil des neuen



Die Northrop F-5 Tiger erreichen wie die F/A-18 spätestens 2030 das Ende ihrer Laufzeit.

Bild: SWISS

Typ	Im Einsatz seit	Anzahl	Zweck
Boeing F/A-18 Hornet	1997	30	Abfangjäger
Northrop F-5F/E Tiger II	1976 & 1978	25	Raumschutz
Pilatus PC-6 Turbo-Porter	1967	15	Transport, Rettung, Fallschirmaufklärer
Pilatus PC-7	1982	27	Trainingsflugzeug
Pilatus PC-9	1988	4	Trainingsflugzeug
Pilatus PC-12	1995	1	Transport, Testflüge für FLORAKO ¹
Pilatus PC-21	2008	8	Trainingsflugzeug
KZD 85 (Kleinzieldrohne)	1985	41	Training FLAB
Beech Model 350C Super King Air	1993	1	Vermessungsflugzeug
Super Puma (TH6)	1987	15	Transport, Rettung, Katastrophenhilfe
Cougar Mk1	2001	10	Transport, Rettung, Katastrophenhilfe
Eurocopter 635	2008	20	Leichter Transport (zwei VIP Versionen), Training
Falcon 900EX	2013	1	Bundesrat-Jet
Diamond DA42 Centaur OPA ²	2012	1	Test von Drohnensystemen
Cessna 560 XL	2005	1	Transport, Bundesrat-Jet
Bombardier Challenger 604	2019	2	Transport

¹ Florida Radarersatz Radarluftlagesystem Kommunikationssystem: Schweizer Radarsystem zur Luftraumüberwachung und Einsatzleitung.

² Nicht im Inventar der Schweizer Luftwaffe, fliegt jedoch in deren Auftrag. Piloten von Armasisuisse.

Operationszentrums in Betrieb genommen. Nebst Payerne operieren die Schweizer Kampffjets auch von den Militärflugplätzen Emmen und Meiringen aus. Locarno bildet die Lufttransportbasis im Süden der Alpen. Der Standort Alpnach dient als Kompetenzzentrum für Helikopter. In Zusammenarbeit mit Dübendorf und Payerne werden regelmässig Such- und Rettungsflüge durchgeführt. Dabei wird die Bereitschaft der Helikopter rund um die Uhr und während des ganzen Jahres sichergestellt. So steht die Armee jederzeit rasch für Einsätze mit ihren Helikoptern bereit.

Luftpolizeidienst

Eine solche Bereitschaft wird ab Beginn des kommenden Jahres auch für den Einsatz der Kampfflugzeuge gewährleistet sein. Hauptsächlich von Payerne aus werden rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr zwei bewaffnete Jets bereitstehen. Innerhalb von 15 Minuten werden die Kampfflugzeuge zu einer «Live-Mission» oder einer «Hot-Mission» starten können. Im ersten Fall handelt es sich um stichprobenartige Kontrollen von Überflügen ausländischer Staatsluftfahrzeuge. Das können Militärtransporter oder auch zivile Regierungsflüge sein. Diese Flüge bedürfen einer Sichtkontrolle, um sicherzustellen, dass sie gemäss den diplomatischen Sonderbewilligungen erfolgen. Als neutrales Land ist die Schweiz darauf angewiesen, dass ihre Lufthoheit respektiert wird. Im Jahr 2018 wurden 245 solcher «Live-Missions» geflogen. Im Gegensatz hierzu geht es in einer «Hot-Mission» darum, Hilfeleistungen an zivilen Flugzeugen zu erbringen, die in eine Notsituation geraten sind. Bekanntestes Beispiel hierfür ist der «ComLoss», bei dem ein Flugzeug über Funk nicht mehr zu erreichen ist. Es kommt aber auch vor, dass Flugzeuge, die den Schweizer Luftraum verletzen,

abgefangen werden müssen. Dabei ist es wichtig, mit Sichtkontakt zu eruieren, ob von dem entsprechenden Flugzeug eine Gefahr ausgeht. Im Jahr 2018 wurden 16 solcher «Hot-Missions» absolviert. Dieser Luftpolizeidienst kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarländern durchgeführt werden. Der Fall der entführten Ethiopian Airlines-Maschine im Jahr 2014 hat dies deutlich vor Augen geführt. Das Flugzeug wurde im italienischen Luftraum von zwei Eurofightern abgefangen und an die französische Grenze begleitet. Dort übernahmen zwei Mirage 2000 die Überwachung bis zur Landung in Genf. Die Schweizer Luftwaffe war zu dieser Zeit in den frühen Morgenstunden noch nicht einsatzbereit. Mit dem Luftpolizeidienst 24 (LP24) wird sich dies nun ab nächstem Jahr ändern. Die Lufthoheit der Schweiz wird rund um die Uhr von der Schweizer Luftwaffe sichergestellt werden. Die dafür notwendigen F/A-18 erreichen jedoch voraussichtlich im Jahr 2030 das Ende ihrer Nutzungsdauer.

Jein zu neuen Kampfflugzeugen

Um auch nach der Ausmusterung der F-5 Tiger und der F/A-18 Hornet eine funktionsfähige Schweizer Luftwaffe zu haben, muss die Flotte der Kampfflugzeuge erneuert werden. Der Volksentscheid zugunsten dieser Erneuerung hätte knapper wohl kaum ausfallen können. Mit 8670 Stimmen oder 0,27 Prozent Unterschied hat das Schweizer Stimmvolk dem Bundesrat die Erlaubnis erteilt, die sechs Milliarden Franken des ordentlichen Militärbudgets für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge zu benutzen. Die hohe Stimmbeteiligung von knapp 60 Prozent zeigt das Interesse an der Thematik. Da der Vorlage eine deutliche Zusage prognostiziert wurde, darf das knappe Resultat durchaus als Erfolg für die Kampffjetgegner ausgelegt werden.

SP-Nationalrätin und Sicherheitspolitikerin Priska Seiler-Graf kündigt denn auch an, bei der Typenwahl genau hinschauen zu wollen. Die Evaluation der in Frage kommenden Kampffjets ist derweil bereits weit fortgeschritten. Bereits in den nächsten Monaten wird ein Entscheid des Bundesrats erwartet. Zwei amerikanische Modelle werden in dieser Typenwahl evaluiert. Die F-35A ist von allen Optionen das modernste und teuerste Kampfflugzeug. Entsprechend kritisch dürfte es von den Kampffjetgegnern begutachtet werden. Die Weiterentwicklung unseres gegenwärtigen Modells, der F/A-18 Super Hornet, würde wohl auf weniger Widerstand stossen. Weitere Optionen sind die Rafale B von Dassault sowie der Eurofighter von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, einem Konsortium aus Airbus, BEA System und Leonardo. Unabhängig davon, wer den Zuschlag erhält, werden für einen Teil der Kosten Kompensationsgeschäfte abgeschlossen werden. Somit müssten Firmen aus dem Herstellerland Aufträge an Schweizer Firmen erteilen. Das soll einen Teil des Investitionsvolumens in die Schweizer Wirtschaft zurückfliessen lassen. Die Nachhaltigkeit solcher Kompensationsgeschäfte ist jedoch stark umstritten. Verschiedene Studien belegen, dass diese vor allem das Rüstungsgeschäft an sich verteuern, da die Anbieter einen erheblichen Mehraufwand erbringen müssen. Andere Länder wie Deutschland verzichten bereits auf solche Kompensationsgeschäfte bei Rüstungsbeschaffungen. Bei der Typenentscheidung sollten aber ohnehin nicht nur die wirtschaftlichen Faktoren eine Rolle spielen. Die Entscheidung hat auch aussenpolitisch weitreichende Konsequenzen.

Die Schweiz – unabhängig und neutral

Während des Abstimmungskampfes wurde von den Befürwortern die Notwendigkeit der Kampffjets für die Wahrung der Schweizer Unabhängigkeit und Neutralität immer wieder betont. Auch auf der Website des VBS steht geschrieben, dass die Schweiz zur Verteidigung ihres Luftraums als neutraler Staat möglichst unabhängig von anderen Staaten und Organisationen sein will. Bereits heute ist die Schweizer

Luftwaffe jedoch substanziell von der Technologie der NATO abhängig und diese wiederum kommt grösstenteils aus den USA. Ein Beispiel für diese einseitige Abhängigkeit ist der «Datalink 16». Mithilfe des «Internets der Lüfte» werden Daten zwischen Flugzeugen, Schiffen und Heeresseinheiten in Echtzeit miteinander geteilt. Dadurch können im Konfliktfall koordinierte Waffeneinsätze bei gemeinsamen Operationen mit der NATO durchgeführt werden. Die NATO-Länder nutzen dieses System genauso untereinander wie die Schweizer Jets. Zur Verfügung gestellt wird dieses System von den USA. Während unsere Nachbarstaaten grösstenteils mit europäischen Kampfflugzeugen operieren, ist die Schweiz durch die amerikanischen F/A-18



Der F-35A Tarnkappen Jet von Lockheed Martin. Bild: Lockheed Martin

zusätzlich an die USA gebunden. Die Amerikaner sind nämlich nach wie vor im Besitz des Quellcodes, also der Software aller F/A-18. Niemand hat Zugang zu diesem Code. Auch die Updates für die Schweizer Flugzeuge finden unter Ausschluss der Schweizer Armee statt. Einige Rüstungsexperten vermuten daher, dass die Amerikaner die Schweizer Luftwaffe jederzeit grounden können – dies ist allerdings nicht belegt. Klar ist jedoch, dass die USA jederzeit über sämtliche ihrer eingesetzten Flugzeuge auf der Welt Bescheid wissen. Die Kontrolle über die eigenen Waffensysteme wird nicht abgegeben. So kann auch sichergestellt werden, dass diese nie gegen ihre eigenen Interessen eingesetzt werden können. Von Unabhängigkeit kann also kaum die Rede sein. Was die Neutralität betrifft, könnte man mit einer einsatzfähigen und schlagkräftigen Luftwaffe immerhin den eigenen Luftraum schützen und vor allem kontrollieren. So kann man verhindern, dass militärische Langstreckenflugzeuge taktische Kriegseinsätze via dem Schweizer Luftraum fliegen. Die Verteidigung der Schweiz findet jedoch im Verbund mit den Nachbarstaaten an den Grenzen Euro-

«Die Updates der Schweizer Flugzeuge finden unter Ausschluss der Schweizer Armee statt.»

pas statt. Der Entscheid, mit welchen neuen Kampfflugzeugen die Schweiz ihren Beitrag dazu leisten will, ist aufgrund der daraus entstehenden Abhängigkeit eine höchst politische Frage. Wie Europa und die Welt in 30 Jahren aussehen wird, kann niemand vorhersagen. Unabhängigkeit vom Hersteller ist bei solch modernen Waffensystemen illusorisch, egal für welchen Typ man sich entscheiden wird. Die Frage ist nun, ob man sich für diese Zeitspanne mit neuen Rüstungsgeschäften weiter an die USA binden will. Deren Augenmerk richtet sich momentan vermehrt in Richtung Pazifik und ins Südchinesische Meer. Aus Europa werden immer mehr Truppen abgezogen. Möchte man sich daher mit europäischen Jets vielleicht eher in das System der EU und der NATO eingliedern? Klar ist, dass das Schweizer Volk bei dieser Entscheidung nicht mehr mitreden können wird.

Zurück zum Überschall

Die Ära der zivilen Überschallfliegerei endete 2003, als die Concorde in den Ruhestand geschickt wurde. Etablierte Flugzeugbauer und Branchenneulinge wollen den Traum vom schnellen Fliegen jetzt wiederaufleben lassen. Ein Blick auf die neuesten Entwicklungen und den Versuch, Überschallflüge und Ökologie miteinander zu vereinbaren.

Text: Patrick Herr

20 Jahre ist es nun her, seit das Aushängeschild der zivilen Überschallflugzeuge direkt nach dem Start in Paris Charles-de-Gaulle in Flammen aufging und abstürzte. Der Absturz der Air-France-Concorde mit 113 Todesopfern läutete das Ende der Überschallära in der zivilen Luftfahrt ein. Dem Flugzeug wurde die Typenzulassung entzogen, über ein Jahr lang blieben die Concorde-Flotten von Air France und British Airways am Boden. Auf das Unglück folgte der wirtschaftliche Niedergang. Als Ende 2001, kurz nach den Anschlägen vom 11. September, der Linienbetrieb zwischen Paris beziehungsweise London und New York wieder aufgenommen wurde, lag die ohnehin schon länger schwächelnde Nachfrage nach Concorde-Flügen endgültig am Boden. Keine zwei Jahre später stellten die beiden Airlines den Flugbetrieb der Concorde ein.

Lange sah es so aus, als wäre der Überschallflug nun endgültig dem Militär vorbehalten. Der enorme Spritverbrauch (die Concorde verbrauchte pro Stunde über 25 000 Liter Treibstoff), kombiniert mit einer überschaubaren Kapazität von gerade einmal etwa 100 Passagieren machten die Concorde zu einem wenig rentablen Prestigeprojekt. Es war nur deshalb halbwegs gewinnbringend zu betreiben, weil die Entwicklungskosten heftig staatlich subventioniert wurden. Schliesslich wollte man im Kalten Krieg das Feld nicht der Sowjetunion überlassen, die ihrerseits mit dem Pendant Tu-144 den Überschallflug zivil nutzbar machte. Den hohen Betriebskosten entsprechend waren auch die Ticketpreise. Ein Ticket für den letzten Passagierflug der Concorde im Jahr 2003 schlug mit über 6000 Euro zu Buche – one way, versteht sich. Damit lag der Preis von vor fast 20 Jahren bereits in der Region heutiger First Class Tickets. Die Passagiere mussten damals zwar auf den Komfort eines flachen Betts verzichten. Dafür dauerte der Flug von London nach New York aber auch nur rund dreieinhalb Stunden.

Die Kleinen wollen mitspielen

Neben Branchengrößen wie Boeing und Airbus, schiessen Überschall-Start-ups wie Pilze aus dem Boden. Aerion



Die Concorde – der bislang letzte zivile Überschallflieger.

Bild: Eduard Marmet, via Wikimedia Commons

**«Die Welt ist einfach
nicht gross genug,
um viel schneller als
Mach 5 zu fliegen.»**

Supersonic und Spike Aerospace versuchen vor allem, den Markt der Business-Jets in den Überschallbereich zu bringen. Die Aerion AS2 soll bereits ab 2023 in die Produktion gehen und dann acht bis zehn eher gutbetuchte Passagiere mit bis zu Mach 1,4 befördern. Schlagzeilen machte das US-amerikanische Start-up Boom Technology, das mit seiner «Overture» den Markt der grösseren Passagierflugzeuge erobern möchte. Die Overture soll dereinst mit mehr als doppelter Schallgeschwindigkeit fliegen. Verglichen mit den beiden Grossen ist Boom ein Winzling. Erst 2014 gegründet, beschäftigt die Firma grademal 140 Mitarbeiter in Denver, Colorado. Allerdings scheint das Interesse am Neuling gross – nach eigenen Angaben hat Boom bereits über 160 Milliarden Dollar Wagniskapital eingesammelt. Für die Entwicklung eines neuen Überschallflugzeugs ist das noch nicht genug. Aber es zeigt, welches Potenzial Risikokapitalgeber in der Rückkehr zum Überschall sehen.

Die Corona-Krise versetzt aber den Überschallambitionen der Airlines und Hersteller nun einen heftigen Dämpfer. Abschreckend wirken vor allem die enormen Entwicklungskosten vor dem Hintergrund einer unsicheren Zukunft. Und so schrumpften die Vorbestellungen bei Boom von über 70 auf nunmehr 30. Davon sollen 20 Stück an Japan Airlines und zehn Stück an Virgin Atlantic gehen. Grundsätzliches Interesse hat indes die U.S. Air Force angemeldet. In einer Forschungskoooperation wird geprüft, ob und inwiefern die



Ab 2030 soll die Boom Overture Passagiere mit Mach 2,2 befördern.

Bild: www.boomsupersonic.com

Overture als Regierungsflieger eingesetzt werden kann. Dabei wird dann auch die grundsätzliche Eignung als neue «Air Force One» geprüft.

Luftfahrtexperten bescheinigen der Overture und anderen Überschallfliegern indes gerade sogar wieder grössere Wachstumschancen. In Zeiten leerer Flieger und sinkender Nachfrage wäre die geringe Kapazität von nur 55 bis 70 Sitzplätzen kein Nachteil mehr. Dafür läge grosses Potenzial im hochpreisigen Marktsegment, ähnlich wie zu Zeiten der Concorde. Auch damals war der Concorde-Flug eher eine Spielerei für Menschen, bei denen der Ticketpreis eher nebensächlich ist. Daran dürfte sich auch nichts ändern, da die Kosten eines Überschallflugs nach wie vor weit über denen eines normalen Flugs liegen. Das hat auch Boom erkannt und erwartet, dass die Kosten pro Sitzkilometer etwa denen eines normalen Business Class-Flugs entsprechen. Überraschend ist allerdings der Preis der Overture. In der Basisausstattung soll sie etwa 200 Millionen US-Dollar pro Stück betragen. Damit ist der Überschallflieger auf den ersten Blick günstiger als eine A350-900 mit über 300 Millionen Euro pro Stück. Allerdings fasst eine A350 auch bis zu viermal mehr Passagiere.

In Zeiten, in denen der Klimaschutz elementarer Bestandteil der Zielsetzungen vieler Airlines ist, erscheint das Konzept ein wenig anachronistisch. Immerhin plant Boom die Verwendung synthetischer Treibstoffe. CO₂-neutral ist das aber noch lange nicht. Auch Forscher gehen davon aus, dass die aktuell geplanten Überschallflugzeuge erheblich mehr Kohlendioxid und Stickstoff ausstossen werden als moderne Unterschalltriebwerke.

«Nach eigenen Angaben hat Boom bereits über 160 Milliarden Dollar Wagniskapital eingesammelt.»

Das «International Council on Clean Transportation» geht daher davon aus, dass die neuen Flugzeuge die derzeit gültigen Anforderungen an Emissionen und Lärmentwicklung noch nicht erfüllen können. Immerhin soll, so Boom-Gründer Blake Scholl, der Spritverbrauch pro Sitzplatz letztlich vergleichbar mit der Treibstoffmenge auf einem normalen Unterschallflug sein. Dafür müsste der Treibstoffverbrauch dann etwa 30 Prozent unter dem Verbrauch der Concorde liegen. Um

das zu erreichen, setzt Boom, genauso wie vergleichbare Konkurrenzprojekte, insbesondere auf leichte Materialien. Der Rumpf soll komplett aus kohlefaserverstärktem Kunststoff bestehen, aerodynamisch orientiert sich die Overture am Vorbild Concorde und erinnert eher an einen Kampffjet als an ein Passagierflugzeug.

Überschall – ein Lärmproblem

Dass der Markt für Überschallflugzeuge nicht gewaltig gross ist, hängt nicht zuletzt mit dem Prinzip Überschall an sich zusammen. Im Überschallflug erzeugen die Schockwellen, die durch die Luftverdichtung am Flugzeug entstehen, den Überschallknall. Da der je nach Flughöhe am Boden ziemlich laut wahrgenommen wird, durfte auch die Concorde nur über dem Atlantik Vollgas geben. Die Overture und ähnliche Projekte dürften vor dem gleichen Problem stehen. Zumindest bis es technisch möglich ist, den Überschallknall deutlich zu reduzieren. Bis das möglich ist, dürften diese Flugzeuge nur auf Strecken interessant sein, die weitgehend über Wasser führen. Um dieses Manko zu beseitigen, startete die NASA 2006 eine Kooperation mit dem Flugzeugbauer

Lockheed Martin mit dem Ziel, den Überschallflug deutlich leiser zu gestalten. Damit sollen dann auch Flüge über bewohnten Gebiet mit Überschall möglich sein. Allein für die ersten Entwicklungsschritte erhält Lockheed Martin etwa zwanzig Millionen Dollar von der NASA. Das Konzeptflugzeug X59 dient ausschliesslich einer Machbarkeitsstudie. Mit einem maximalen Startgewicht von nicht ganz 15 Tonnen ist das Konzept noch weit von einer wirtschaftlichen Nutzbarkeit entfernt. Die X59 zeigt aber vielleicht heute schon, wie zukünftige Überschallflugzeuge optisch daherkommen könnten. Um den Überschallknall zu reduzieren, bestimmt eine lange, spitz zulaufende Nase das Aussehen. Mit neun Metern Länge nimmt sie fast ein Drittel der Gesamtlänge ein. In Kombination mit dem schmalen Rumpf soll es möglich sein, die bislang sehr laute Expansion der zuvor komprimierten Luft im Überschallflug deutlich leiser zu machen. Die lange Nase birgt aber auch eine Herausforderung – nämlich für den Piloten. Weil sie so lang ist und im Landeanflug die Sicht auf die Landebahn versperrt, verzichtet Lockheed Martin gleich ganz auf ein Cockpitfenster nach vorne. Stattdessen übertragen zwei Aussenkameras hochauflösende Bilder auf einen grossen Monitor im Cockpit.

Russische Ambitionen

Wenn in den USA an technologischen Neuerungen gearbeitet wird, lässt die russische Antwort nicht lange auf sich warten. Der russische Präsident Wladimir Putin zeigte sich 2018 so beeindruckt vom Überschallbomber Tu 160, dass er ein grosses Potenzial für eine zivile Nutzung zu erkennen glaubte. Damit traf er offenbar einen Nerv – Aeroflot reagierte mit grossem Interesse. Während einige Airlines scheinbar tatsächlich ein gewisses Potenzial sehen, entpuppt sich die technische Umsetzung von Putins Überschalltraum als schwierig.



Wladimir Putin träumt von einer zivil nutzbaren Version der Tu 160.

Bild: www.mil.ru

Ein Sprecher des Staatskonzerns Rostec äusserte seine Meinung zu Putins Vorschlag recht deutlich: «Es ist ein strategischer Bomber. Wie soll man denn auf dessen Basis ein Passagierflugzeug bauen?» Problematisch sind vor allem Zertifizierungsfragen in der streng regulierten Herstellung von Passagierflugzeugen. Dadurch sei eine komplette Neuentwicklung der einzige Weg hin zu einem zivilen Überschallflugzeug. Während amerikanische Firmen eher in die Entwicklung grösserer Flugzeuge für die Verkehrsfliegerei investieren, sieht man in Russland eher Chancen im Sektor der Businessfliegerei. Das erwartete Marktvolumen für einen Überschall-Business-Jet beziffern die russischen Entwickler kurzfristig mit 30 bis 50 Milliarden US-Dollar. Das klingt nach viel Geld und ist sicher eine interessante Nische. Es ist damit aber noch lange kein Massenmarkt, der die immensen Entwicklungskosten eines neuen Flugzeugs rechtfertigen würde.

Überschall und Hyperschall

Allerdings ist der Überschallflug noch lange nicht die Spitze der Fahnenstange. Elon Musk mit SpaceX und Richard Branson mit Virgin Galactic spielen mit der Idee, ihre Raketen für den superschnellen Interkontinentalflug umzurüsten. Damit wäre die Strecke New York-Sydney theoretisch in einer Stunde zu schaffen. Ob sich allzu viele Reisende allerdings freiwillig in eine Rakete mit der zugehörigen Beschleunigung setzen würden, bleibt abzuwarten.



Die spitze Nase der X59 soll den Überschallknall deutlich reduzieren.

Bild: Nasa

Boeing zum Beispiel bastelt bereits an einem «Hypersonic Aircraft». Das Konzeptflugzeug hat zwar noch nicht mal einen Namen, aber die angestrebten Leistungsdaten klingen bereits recht vielversprechend. Das Flugzeug soll mit Mach 5 fliegen. Damit wäre ein Transatlantikflug in etwa zwei Stunden, ein Transpazifikflug in drei Stunden möglich. Technisch machbar wäre durchaus auch noch mehr, auch wenn dann ganz andere Herausforderungen in Bezug auf die Materialien und Konstruktion auftreten. «Allerdings», so sagte Boeing-Ingenieur Kevin Bowcutt dem Technikmagazin Wired, «ist die Welt einfach nicht gross genug, um schneller als Mach 5 zu fliegen.»

«Go-ahead» – Wenn das Wetter fast egal ist

Es ist noch nicht allzu lange her, dass Rega-Helikopter bei widrigem Wetter meist am Boden bleiben mussten. Inzwischen gibt es jedoch Verfahren, die auch Einsätze bei schlechten Sichtverhältnissen ermöglichen. Je nach Spital, das dabei angefliegen wird, kann es am Flughafen Zürich zu kurzen Verzögerungen kommen.

Text: Gaby Plüss

«Erster Patient profitiert von neuem Anflugverfahren auf das Universitätsspital Zürich.» So lautete der Titel einer Medienmitteilung, die die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega Ende April 2019 publizierte. In dieser Mitteilung war zu lesen, dass ein Patient für eine dringende Herzoperation möglichst rasch vom Tessiner Regionalspital Mendrisio ins Universitätsspital Zürich (USZ) verlegt werden musste. Da sowohl über dem Gotthardpass als auch beim Zielspital schlechte Wetterverhältnisse herrschten, konnte dieser Helikopterflug nicht unter Sichtflugbedingungen durchgeführt werden. Die Crew der Rega-Basis in Locarno nahm den Patienten in Mendrisio auf und flog ihn auf den Routen des sogenannten Low Flight Network (LFN) über den Gotthardpass in die Deutschschweiz. Dank des neuen, instrumentengestützten Anflugverfahrens auf den USZ-Landeplatz konnte die Crew das Zentrumsspital anschliessend trotz schlechter Sicht direkt anfliegen und den Patienten den Spezialisten der Herzchirurgie übergeben.

Schon seit Jahren verfolgt die Rega die Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung. Gemeinsam mit Skyguide und der Schweizer Luftwaffe hat sie deshalb das Low Flight Network ins Leben gerufen. Das LFN soll Flugplätze, Spitäler und Rega-Basen miteinander verbinden. Dazu braucht es ein Streckenflugnetz sowie daran anschliessende An- und Abflugverfahren. Ist ein Helikopter auf dem LFN unterwegs, fliegt er mittels Autopiloten einer, im Flugrechner gespeicherten, Flug-

route nach und ist somit nicht mehr auf VFR-taugliches Wetter angewiesen.

Per Herbst 2020 umfasst das LFN-Streckenflugnetz fünf Haupttrouten (siehe Karte). Hinzu kommen mehrere Linkrouten, die zum Beispiel den Anschluss an einen IFR-Anflug nach Dübendorf ermöglichen. Ebenfalls bereits an das Streckenflugnetz angeschlossen sind das Berner Inselspital, das Universitätsspital Zürich, das Luzerner Kantonsspital, das Kantonsspital Winterthur und das Paraplegiker-Zentrum Nottwil. Hier erfolgt der Anschluss jeweils durch sogenannte Point-in-Space-Verfahren (PinS). Weitere Spitäler sollen folgen.

Auch die Politik unterstützt dieses Projekt. Anfang Juni 2020 nahm der Ständerat eine Motion ohne Gegenstimme an, die den Bundesrat damit beauftragt, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Fertigstellung und Finanzierung des LFN zu regeln.

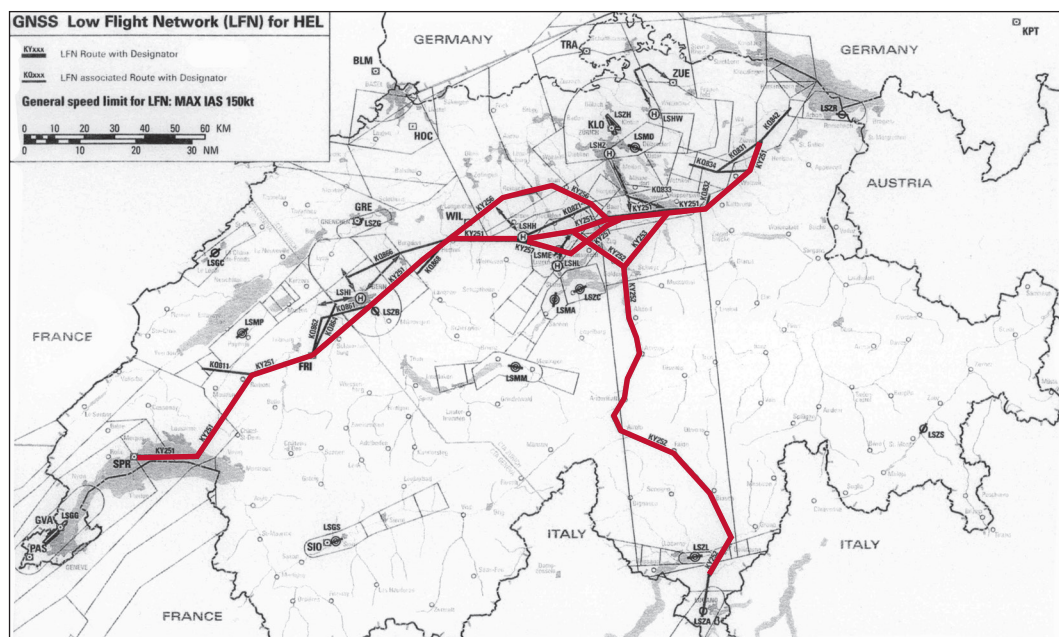
LFN – Übersicht

Das LFN basiert auf satellitengestützten Routen im Schweizer Luftraum, die auch tiefe IFR-Flüge für Helikopter ermöglichen. Es darf momentan jedoch nur von der Rega und der Luftwaffe befliegen werden. Auf dem ganzen Netzwerk gelten RNP-0.3-Toleranzen (Details siehe Kasten).

Die LFN-Routen liegen hauptsächlich in der Luftraumklasse E. Einige Segmente führen auch durch die Klassen C und D. Da LFN-Flüge ebenfalls IFR-Flüge sind, müssen wir sie zu anderem IFR-Verkehr staffeln. Sind auf dem LFN

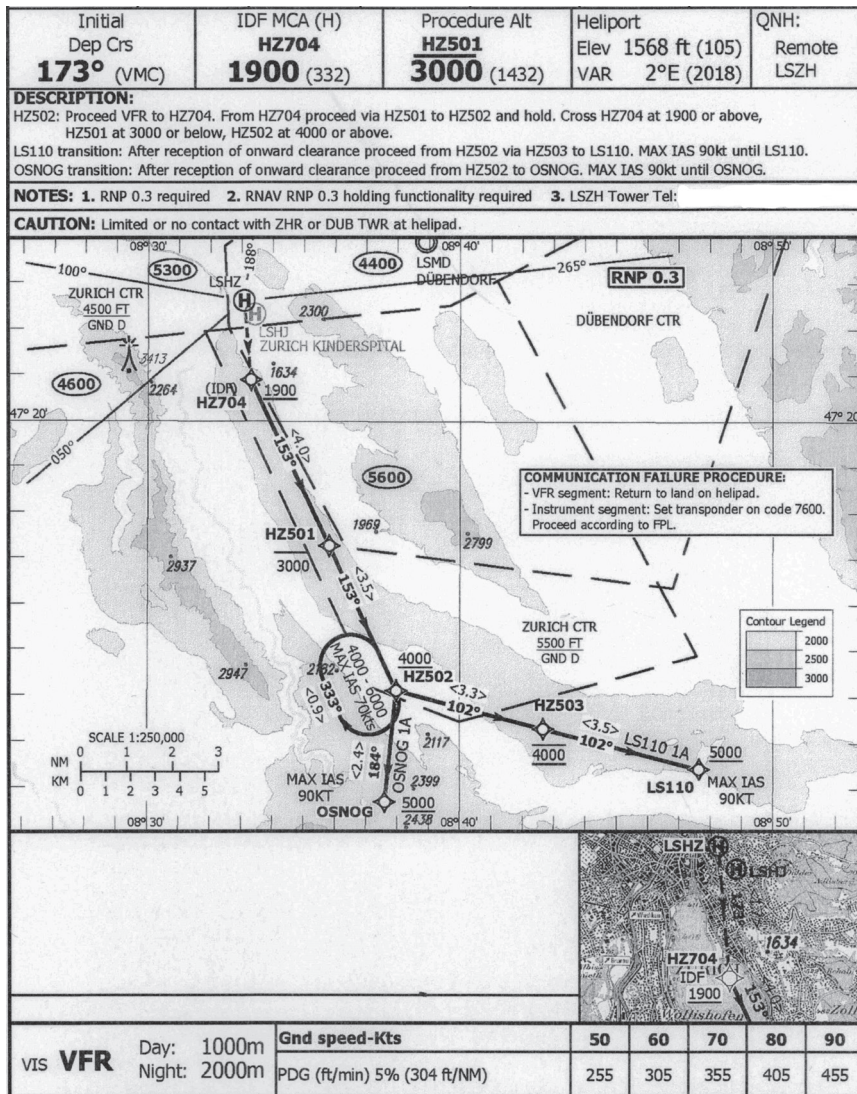
gleichzeitig mehrere Helikopter unterwegs, müssen wir auch diese untereinander staffeln. Dazu haben wir das LFN in verschiedene Sektionen unterteilt. Es gilt die Regel, dass sich in jeder Sektion zeitgleich nur ein Helikopter befinden darf.

Um künftig auch die Luftraumklasse G für das LFN nutzen zu können, läuft seit dem 1. August 2020 eine Machbarkeitsstudie. Dafür wurde ein Luftraumblock definiert, in dem täglich während einer gewissen Zeitspanne die Regeln der Klasse G zur Anwendung kommen. Dieser Block umfasst Teile der LFN-Route über den Gotthard sowie



Übersicht über das LFN-Streckennetz. Die Haupttrouten sind rot eingezeichnet.

Karte: Skyguide



Das PinS-Abflugverfahren für das USZ.

Karte: Skyguide

die An- und Abflugverfahren nach Locarno, Emmen und dem Kantonsspital Luzern. Sind die Regeln der Luftraumklasse G für diesen Block aktiv, kann sich ein IFR-Helikopter darin gemäss den entsprechenden Vorgaben frei bewegen. So braucht es dann zum Beispiel weder eine Freigabe noch Staffelung seitens der ATC.

Auch auf dem LFN muss die Hindernisfreiheit jederzeit gewährleistet sein. Deshalb verfügen die Routen über Minimum Enroute Altitudes (MEA). So liegt beispielsweise die MEA der Route über den Gotthard gut zwei Meilen östlich von GERSA bei 7000 Fuss. Vergleicht man diese Zahl mit der Minimum Crossing Altitude (MCA) von 14000 Fuss über GERSA, wird klar, dass ein Helikopter auf dem LFN tatsächlich ziemlich tief unterwegs ist. Wollen wir einem Flug auf dem LFN Radar Vectors oder eine Direktfreigabe erteilen, müssen wir ihn daher zuerst auf die für uns massgebende Minimum Vectoring Altitude (MVA) steigen lassen. Verlangt ein Helikopter auf dem LFN unterhalb der MVA eine Umkehrkurve, muss er diese unter Berücksichtigung der RNP-0.3-Toleranzen innerhalb der Route fliegen können. Die Freigabe für eine solche Umkehrkurve versehen wir deshalb mit dem Zusatz «remain within route».

Je nach Tageszeit sind unterschiedliche ATC-Units für das LFN zuständig. Zudem können einige Segmente teilweise auch ohne Funkkontakt zur ATC genutzt

werden. Dies gilt etwa für Anflüge auf das Kantonsspital Luzern via Emmen, die ausserhalb der Betriebszeiten des Flugplatzes Emmen stattfinden. Solche Anflüge erfolgen autonom und ohne entsprechenden ATC-Service.

Point-in-Space-Verfahren

Spitallandeplätze erfüllen nur selten die Anforderungen, die an einen IFR-Helikopterlandeplatz gestellt werden. Um Spitäler trotzdem an das LFN-Streckenflugnetz anzubinden, gibt es heutzutage sogenannte Point-in-Space-Verfahren (PinS). Dabei erfolgt das letzte Segment beim Anflug in der Regel als VFR- respektive SVFR-Flug. Gleiches gilt auch für Starts, wobei in diesem Fall das erste Segment im Sichtflug absolviert wird.

Ein PinS-Anflug ist ein Instrumentenverfahren, das zu einem Punkt im Raum (Point-in-Space) geflogen wird. Spätestens bei Erreichen dieses Punktes muss die Crew entscheiden, ob sie den Flug zum Landepunkt unter (S)VFR-Bedingungen fortsetzen kann. Ist dies nicht möglich, muss sie einen Missed Approach durchführen. Sowohl beim Anflug zum Point-in-Space als auch bei einem allfälligen Missed Approach ist die Hindernisfreiheit jederzeit gewährleistet. Liegen Landezonen nahe beieinander, kann derselbe PinS-Anflug für mehrere Landezonen genutzt werden.

Das PinS-Abflugverfahren besteht aus einem VFR-Segment, dem ein IFR-Segment folgt. Die visuelle Phase des Flugs startet am Boden und endet am Initial Departure

Fix (IDF), sofern dieser mindestens auf der entsprechenden MCA überflogen werden kann. Der IDF ist als Fly-by-Waypoint codiert und kann unter Zuhilfenahme des GNSS identifiziert werden. Solange die Piloten unter VFR- respektive SVFR-Bedingungen unterwegs sind, sind sie für die Einhaltung der Hindernisfreiheit verantwortlich. Analog zum Anflugverfahren kann dasselbe PinS-Abflugverfahren für Starts von mehreren Startzonen genutzt werden.

Zürcher Tower-Lotsen können es mit PinS-Verfahren für das Kantonsspital Winterthur (KSW) und das USZ zu tun bekommen. Da das USZ und das Kinderspital Zürich nahe beieinanderliegen, kommen die Verfahren für das USZ auch für das Kinderspital zur Anwendung. Sowohl die PinS-Verfahren für das KSW als auch für das USZ können Auswirkungen auf den Verkehr am Flughafen Zürich haben. Wir wenden sie deshalb nur an, wenn das Wetter es verlangt. Davon ausgenommen sind Trainingsflüge. Diese bewilligen wir jedoch nur zu verkehrsarmen Zeiten und nicht bei sämtlichen Konzepten. Starten wir beispielsweise von der Piste 10, sind Trainingsflüge zum und vom KSW nicht möglich.

Kantonsspital Winterthur

Die PinS-Verfahren für das KSW sind nicht direkt mit dem LFN-Streckennetz verbunden. Die Verfahren begin-



Der Rega-Helikopter «QM» folgt nach einem Trainingsanflug auf das USZ dem gepunktet eingezeichneten Missed Approach.

nen und enden aber über ZUE. Der Anschluss an die gängigen IFR-Routen ist somit möglich, solange die entsprechenden Mindesthöhen eingehalten werden können.

PinS-Anflüge auf das KSW werden zuerst von unserem Approach kontrolliert und koordiniert. Befindet sich der Helikopter auf dem Final Approach Track, transferiert ihn der Approach Controller mit dem Zusatz «radar service terminated» zum Kollegen im Tower. Der Tower-Lotse erteilt die Freigabe zur Landung «at own discretion». Die Crew meldet dem Tower die erfolgreiche Landung via Telefon.

Abflüge vom KSW treten vor dem Start telefonisch mit unserem Tower in Kontakt. Der Tower Controller koordiniert diese Bewegung zuerst mit den Kollegen im Approach. Danach erteilt er der Crew telefonisch die Bewilligung zum Abflug «at own discretion» und weist sie an, beim Erreichen des IDF auf der Frequenz des Departure Controllers aufzurufen.

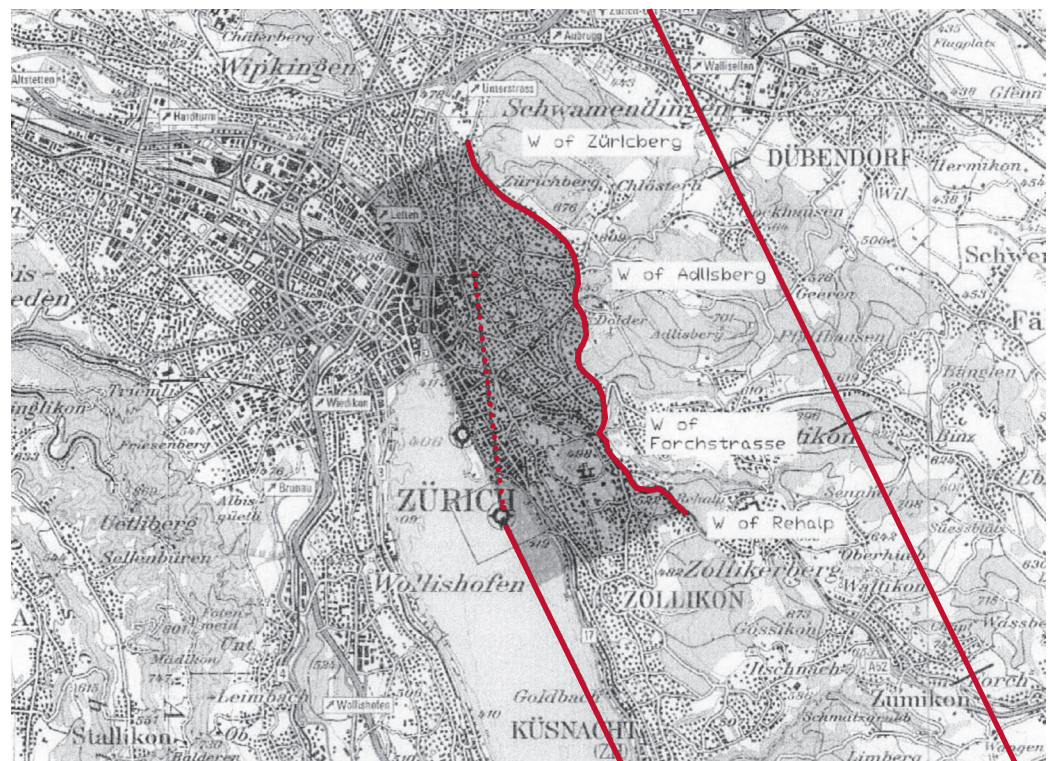
Da das KSW innerhalb der CTR 1 liegt, ist es nicht verwunderlich, dass sich die PinS-Verfahren und unser Verkehr in die Quere kommen können. Einschränkungen gibt es beispielsweise zwischen Anflügen auf das KSW und Starts von Piste 10 in alle Richtungen sowie Starts von Piste 16 Richtung Osten.

Findet zeitgleich ein PinS-Anflug statt, müssen wir solche Starts solange warten lassen, bis wir entweder die Stafflung zum KSW-Anflug garantieren können oder bis der Helikopter seinen Anflug als VFR-Flug fortsetzen kann. Gleiches gilt auch für Starts von vierstrahligen Jets von Piste 34 und Starts der A380 von Piste 32 mit anfänglicher Rechtskurve in Richtung Osten, sofern diese die MCA von 3500 Fuss über DME 4 KLO nicht erreichen können.

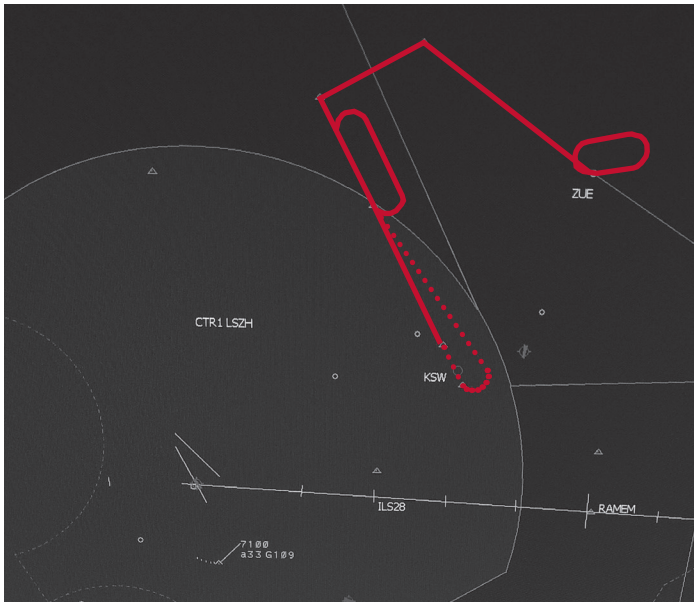
Helikopteranflüge auf das KSW und gleichzeitige Anflüge auf die Pisten 14 und 16 gelten als separiert, ausser es handelt sich um einen GLS-Anflug auf Piste 14. Ist ein Helikopter im Anflug, dürfen wir somit keine GLS-Anflugfreigabe erteilen. Gleiches gilt auch umgekehrt. Solange ein GLS-Anflug auf Piste 14 stattfindet, gibt es keine Freigabe für einen KSW-Anflug. Gleichzeitige Anflüge auf die Piste 28 und das KSW sind möglich, ausser es handelt sich um

einen VOR-Anflug auf Piste 28. Dieser gilt zu einem PinS-Anflug ebenfalls als nicht separiert und kann demnach nicht zeitgleich stattfinden.

Auch Abflüge vom KSW haben Auswirkungen auf die Zürcher Verfahren. Starts von den Pisten 10 und 16 mit Exit ZUE, sowie Starts von Piste 10 mit einer anfänglichen Linkskurve über den Platz zurück gelten von einem KSW-Start als nicht separiert. Ist ein KSW-Abflug in der Luft, dürfen wir solchen Abflügen die



Die Anflugachsen auf das USZ und auf Piste 34. Von links nach rechts rot eingezeichnet sind der PinS-Anflug inklusive gepunktetem VFR-Segment, die Forchstrasse und die verlängerte Pistenachse 34. (Karte: Skyguide)



Radarbild mit rot eingezeichnetem PinS-Anflug auf das KSW, der Missed Approach ist gepunktet dargestellt. Südlich der ILS 28 befindet sich ein Rega-Helikopter im Anflug auf Dübendorf.

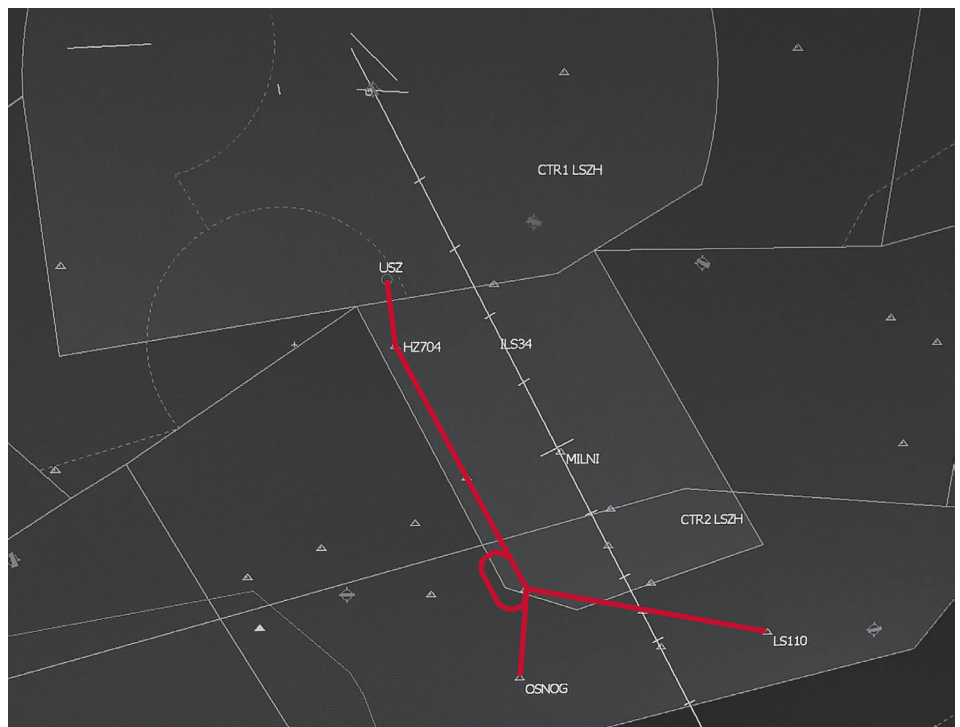
Startfreigabe somit nur erteilen, wenn wir die Staffe- lung zum Helikopter sicherstellen können. Diese Re- gelung gilt auch für Starts von vierstrahligen Jets von Piste 34 und Starts der A380 von Piste 32 mit anfäng- licher Rechtskurve in Richtung Osten, sofern sie die MCA von 3500 Fuss über DME 4 KLO nicht erreichen können.

Analog zu den KSW-Anflügen gelten KSW-Abflüge und GLS-Anflüge auf Piste 14 ebenfalls als nicht se- pariert. Es kommen deshalb die gleichen Einschränk- ungen zur Anwendung. Im Gegensatz zu den KSW- Anflügen tangieren KSW-Abflüge unsere Anflüge auf Piste 28 jedoch in keiner Art und Weise.

Universitätsspital Zürich

Die PinS-Verfahren für das USZ sind über zwei Waypoints direkt an das LFN-Streckennetz angeschlos- sen. Das kam auch dem eingangs erwähnten Flug von Mendrisio zu- gute, der das USZ somit unabhän- gig vom Wetter auf dem schnellst- möglichen Weg anfliegen konnte.

Die Routen der PinS-Flüge zum und vom USZ liegen im Grenzbe- reich zwischen unserem und dem Dübendorfer Luftraum. Diese Flü- ge betreffen deshalb nicht nur uns, sondern auch die Kollegen in Dübendorf. Sofern der Flugplatz Dübendorf aktiv ist und wir nicht auf Piste 34 anfliegen, übernehmen deshalb die Dübendorfer Lotsen das Handling eines solchen An- flugs. Ansonsten sind wir dafür zu- ständig. Folglich kontrolliert und koordiniert zuerst der entspre- chende Approach-Lotse den PinS- Anflug. Sobald sich der Helikop- ter auf dem Final Approach Track



Radarbild mit rot eingezeichnetem PinS-Abflug vom USZ. Der Anschluss an das LFN-Streckennetz erfolgt via OSNOG oder LS110.

befindet, wird er mit dem Zusatz «radar service termi- nated» zum jeweiligen Kollegen im Tower geschickt. Der Tower Controller erteilt die Landefreigabe «at own discretion». Nach erfolgreicher Landung bestätigt die Crew diese per Anruf in unseren Tower.

PinS-Abflüge kontaktieren noch am Boden unseren Tower per Telefon. Nach entsprechender Koordination erteilt unser Tower-Lotse der Crew ebenfalls telefo- nisch die Bewilligung zum Abflug «at own discretion». Zudem gibt er bekannt, ob sie sich bei Erreichen des IDF bei unserem Approach oder bei den Kollegen in Dübendorf melden müssen.

Auch die PinS-Verfahren für das USZ können Aus- wirkungen auf unseren Verkehr haben. Dies betrifft jedoch in erster Linie unsere Anflüge auf Piste 34. So gelten ILS- und LOC-Anflüge auf Piste 34 zu einem Anflug auf das USZ als separiert, solange dieser als LPV-Approach geflogen werden kann. Fliegt der PinS- Anflug hingegen einen LNAV-Approach, besteht keine Staffe- lung zu Anflügen auf die Piste 34. In solch einem Fall ist es an uns, für die nötige Separation zu sorgen. Haben wir es mit einem VOR-Approach auf die Piste 34 zu tun, besteht auch zu einem LPV-Approach keine Staffe- lung. Das VFR-Segment des PinS-Anflugs gilt zu allen IFR-Anflügen auf die Piste 34 als separiert, solan- ge der Helikopter westlich der Forchstrasse bleibt (sie- he Karte). Dies ist für uns vor allem dann massgebend, wenn dieses Segment unter SVFR-Bedingungen geflo- gen werden muss.

PinS-Abflüge gelten von ILS- und LOC-Anflügen auf die Piste 34 als separiert, von VOR-Anflügen dagegen nicht. Für das VFR-Segment nach dem Start gelten die gleichen Staffelungskriterien wie für einen PinS-Anflug.

Training

Nebst den beschriebenen Auswirkungen auf unsere IFR- Bewegungen resultieren die PinS-Verfahren beider Spitä- ler in zusätzlichen Einschränkungen für VFR-Routen und



Die Crew im Rega-Helikopter kurz vor dem Eintauchen in die Wolkendecke.

Bild: Rega

tausch nicht schon längst als wiederkehrende Weiterbildung etabliert hat, sondern nach wie vor praktisch nur in der Freizeit stattfinden kann.

Rückblickend darf ich sagen, dass ich keine Sekunde bereue, die ich im Dienst der «Rundschau» verbracht habe. Ich erachte es als grosses Privileg, dass ich der Stimme aus dem Tower ein Gesicht, und ab und zu auch eine Meinung, verleihen durfte. Besondere Freude bereiten mir zudem all die Kontakte, die ich während dieser Zeit knüpfen konnte. Diese werde ich auch weiterhin gerne pflegen, nicht zuletzt an unserem Stammtisch. Wie lange der Anlass noch ausfällt, wissen wir leider nicht. Aber mein Kollege Jonas Kuster, dem ich die Organisation inzwischen übergeben durfte, wird die nächsten Daten gerne kommunizieren, sobald

Segelfluggzonen. Ich verzichte an dieser Stelle jedoch bewusst darauf, diese auch noch detailliert zu beschreiben. Trotzdem müssen wir sie bei einer PinS-Bewegung ebenfalls beachten und in unser Traffic Handling einbauen.

Wer nun denkt, dass das alles ganz schön kompliziert tönt, liegt damit – zumindest meiner Meinung nach – ziemlich richtig. Seit meiner ersten Schulung im Jahr 2018 haben nur wenige Lotsen einen PinS-Flug im Livebetrieb erlebt. Trotzdem sollten wir auch diese Verfahren bei Bedarf zeitgerecht und möglichst fehlerfrei anwenden können. Damit wir nicht ganz aus der Übung kommen, trainieren wir die PinS-Verfahren deshalb ab und zu im Simulator, wenn wir sie während eines Refresher-Trainings in eine Übung einbauen. Dabei kann ich immer wieder feststellen, dass ich längst nicht die Einzige bin, die das korrekte Handling eines solchen Flugs nicht einfach so aus dem Ärmel schütteln kann. Das erleichtert mir das Training zwar nicht wirklich, wirkt aber dennoch irgendwie beruhigend.

Noch beruhigender wäre es natürlich, wenn diese PinS-Verfahren irgendwann in weniger Auflagen und Abhängigkeiten resultierten. Dass dies in unserem komplexen Umfeld und mit unseren verschachtelten Luftraumstrukturen im Moment nur Wunschdenken ist, ist mir auch klar. Aber wie heisst es doch so schön, die Hoffnung stirbt zuletzt.

gaby.zrhatc@gmail.com

Alles hat ein Ende. Das gilt auch für meine Zeit im Team der «Rundschau». Nach gut acht spannenden und lehrreichen Jahren habe ich entschieden, dass diese «Rundschau»-Ausgabe die letzte ist, bei der ich mit von der Partie bin.

Als ich im Juni 2012 ganz spontan Teil des «Rundschau»-Teams wurde, hatte ich genau genommen keine Ahnung, was mit diesem Engagement alles auf mich zukommen sollte. So habe ich unzählige Stunden hinter dem Computer verbracht, etwa um Texte zu verfassen oder auch Leserfragen zu beantworten. Dass der Austausch zwischen Lotsen und Piloten einem echten Bedürfnis entspricht, wissen wir nicht erst, seit ich für die «Rundschau» schreibe. Gemeinsame Kurse haben in der Vergangenheit mehrfach gezeigt, dass beide Seiten enorm davon profitieren. Umso unverständlicher ist für mich, dass sich dieser Aus-

Treffen wieder ohne grosse Einschränkungen möglich sind. Alles hat ein Ende – die Frage ist bloss wann. •

Required Navigation Performance (RNP)

Definition

Required Navigation Performance (RNP) is a family of navigation specifications under Performance Based Navigation (PBN) which permit the operation of aircraft along a precise flight path with a high level of accuracy and the ability to determine aircraft position with both accuracy and integrity. RNP offers safety benefits by means of its precision and accuracy and it reduces the cost of operational inefficiencies such as multiple step-down non-precision and circling approaches.

RNP refers to the level of performance required for a specific procedure or a specific airspace block. An RNP of 0.3 means the aircraft navigation system must be able to calculate its position to within a circle with a radius of 3 tenths of one nautical mile.

RNP vs RNAV

Under the PBN concept, in addition to the RNP navigation specifications there is also the area navigation (RNAV) family of navigation specifications. RNAV and RNP navigation specifications are substantially very similar; they only differ in relation to the performance monitoring and alerting requirement which applies to RNP navigation specifications. This means that if the RNP system does not perform the way it should then an alert should be provided to the flight crew. In practical terms this means that ATC can have greater confidence in the track keeping performance of the aircraft and this greater confidence translates into being able to place routes closer together.

Quelle: skybrary

Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 50 Jahren

Würde Hollywood einen Oscar für den besten PR-Film verleihen, so wäre 1987 wohl «Top Gun» der grosse Gewinner gewesen. Und die F-14 Tomcat hätte zumindest den Preis als «best supporting actor» erhalten müssen. Die Wurzeln dieses heimlichen Filmstars lassen sich bis in die 1950er-Jahre zurückverfolgen. Als die sowjetischen Waffenbauer neue Marschflugkörper mit Reichweiten von 200 Seemeilen entwickelten, benötigte die US-Navy dringst ein Waffensystem, um ihre Flugzeugträger-Gruppen auf hoher See zu schützen. Gefordert wurde ein trägergestütztes Flugzeug mit einem leistungsfähigen Radar. Dieses Radar musste in der Lage sein, gegnerische Bomber aus grosser Distanz zu erfassen, bevor diese ihre Raketen abfeuern konnten. Da auch die Air-Force ältere Flugzeuge ersetzen wollte, forderte der amerikanische Verteidigungsminister Robert S. McNamara die Teilstreitkräfte auf, ein gemeinsames Projekt zu entwickeln. Unter der Bezeichnung «TFX» entstand die Grumman F-111A. Dieser Schwenkflügelbomber wurde zu einem zuverlässigen Flugzeug für die US-Luftwaffe. Hingegen erwies sich die Navy-Version (F-111B) während der Erprobung als völlig ungeeignet. Durch die für den Trägerbetrieb erforderlichen Zellenverstärkungen war sie viel zu schwer. Ausserdem war der Antrieb so schwach, dass sie ohne Nachbrenner nicht genügend Schub für den Landeanflug auf den Flugzeugträger hatte. Trotz der mangelhaften Testresultate hielt die politische Führung in Washington aus Kostengründen am gemeinsamen Projekt fest. Doch es kam anders: «There isn't enough thrust in christendom to fix this plane.» Mit dieser undiplomatischen Aussage des stellvertretenden Chief of Naval Operations, Vice Admiral Tom Connolly, vor dem Senatsausschuss wurde das F-111B-Projekt nach sieben Prototypen eingestellt. Gemäss der «New York Times» hatte diese Aussage noch weitere Folgen: «With his answer, the Navy version of the F-111 died aborning and Admiral Connolly's dream of promotion to full admiral died along with it.»



Die Grumman F-111B.

Die Navy wollte nun schnellstmöglich ein Jagdflugzeug für den Schutz ihrer Flugzeugträger erwerben und wandte sich mit einer Ausschreibung an die amerikanischen Flug-

zeughersteller. Gefordert wurde ein zweisitziges Flugzeug, das eine Geschwindigkeit von Mach 2,2 erreichen konnte, über ein fortschrittliches Waffensystem verfügte und mehrere Luft-Luft-Raketen einsetzen konnte. Alle namhaften US-Rüstungsfirmen reichten Offerten ein. Im Januar 1969 erhielt Grumman den Auftrag zur Fertigung von sechs Prototypen und 463 Serienmaschinen. Formell erhielt das Flugzeug die Bezeichnung «F-14». Der traditionellen Namensgebung von Grumman-Flugzeugen folgend (Hellcat, Bearcat, Wildcat, Tigercat) und als Dank an den selbstlosen Einsatz von Vice Admiral Tom Connolly, wurde die F-14 auch als «Tomcat» bezeichnet. Die Anforderungen an die Wendigkeit, die hohe Geschwindigkeit und ein gutes Handling beim Langsamflug waren nahezu widersprüchlich. Daher blieb Grumman bei den damali-



Der Prototyp Nummer 5 in Calverton.

gen technologischen Möglichkeiten praktisch nichts anderes übrig, als das Flugzeug mit Schwenkflügeln auszustatten. Die Endmontage aller F-14 fand im Grumman-Werk in Calverton auf Long Island statt. 60 Prozent der Produktion wurden von 150 Subunternehmen an verschiedenen Standorten durchgeführt. Am 21. Dezember 1970 fand der erfolgreiche Erstflug der F-14 vom Firmenflugplatz in Calverton aus statt. Das Wetter war jedoch so schlecht, dass der Erprobungsflug nach ein paar Platzrunden frühzeitig abgebrochen wurde. Wegen eines Totalausfalls der Hydraulik stürzte neun Tage später der erste Prototyp kurz vor der Landung ab. Die Testpiloten konnten sich rechtzeitig mit dem Schleudersitz retten. Die Ursache – ein resonanzbedingter Bruch einer Titanleitung – wurde schnell gefunden und konnte durch den Einsatz von Stahl behoben werden. Durch den Flugzeugverlust verzögerten sich die weiteren Testflüge bis zum Mai 1971. Die weitere Erprobung verlief weitgehend problemlos.

Im Juni 1972 wurde die erste Flugzeugträgerlandung mit einer F-14 durchgeführt und bereits vier Monate später erhielt eine Ausbildungsstaffel die erste Serien-



Erprobung der Schwenkflügel.

maschine. Zu ihrem ersten Einsatz in einem Krisengebiet kam die F-14 im April 1975 während der Evakuierung von Saigon. Die Tomcat war das letzte amerikanische Jagdflugzeug, das nicht mit Fly-by-Wire-Technik ausgerüstet war. Um ein optimales Verhältnis zwischen Auftrieb und Luftwiderstand zu erzielen, konnten die Schwenkflügel zwischen 20 Grad (vorne) und 68 Grad (hinten) bewegt werden. Die Verstellung der Flügelpfeilung erfolgte fortlaufend automatisch. Am Boden konnten die Tragflächen zum platzsparenden Parkieren sogar noch etwas weiter nach hinten geschwenkt werden. Da die F-14 über keine Querruder verfügte, erfolgte die Rollkontrolle über Störklappen an der Flügeloberseite und über die differenziert ansteuerbaren Pendelrudder im Heck. Im mittleren Rumpfbereich befand sich der aus Titan gefertigte Flügelkasten. Dieser war fast sieben Meter lang und beinhaltete die teflonbeschichteten Schwenkgelenke, an denen die Aussenflügel befestigt waren. Durch die konstruktionsbedingte Anpassung an die Lufteinlässe wurde der mittlere Rumpfbereich so grossflächig, dass er die Hälfte des Auftriebs erzeugte. Die daraus resultierende niedrige Flügelstreckung ermöglichte es den Piloten, die F-14 mit hohen Anstellwinkeln zu fliegen, ohne dass ein abrupter Strömungsabriss zu befürchten war. Dadurch konnte auch ein Flugzeug mit geringer Flächenbelastung im Luftkampf ausmanövriert werden. Zur Verbesserung der Wendigkeit im Überschallbereich wurden kleine, einziehbare Vorflügel an der Vorderkante der Flugzeugwurzel eingebaut. Diese erzeugten ab einer Geschwindigkeit von Mach 1,4 zusätzlich Auftrieb und verringerten die Belastung auf die Drehgelenke. Um ihre primäre Aufgabe – die Trägergruppen zu schützen – wahrzunehmen, wurde die F-14 mit einem weitreichenden Hughes Radar ausgerüstet, der es ermöglichte, bis zu 24 Ziele gleichzeitig zu verfolgen. Zur Bekämpfung von feindlichen Flugzeugen konnte die Tomcat bis zu sechs 460 Kilogramm schwere AIM-54 Phoenix-Raketen tragen, die über eine Reichweite von etwa 160 km verfügten und nahezu simultan auf sechs verschiedene Ziele abgeschossen werden konnten. Das «Paradeflugzeug» der Navy hatte auch seine Probleme. Über 50 Tomcats gingen wegen Triebwerksausfällen verloren. Die Hauptursache waren «Flame outs» bei hohen Anstellwinkeln. Die Triebwerks-Luftzufuhr in den Einlässen wurde mittels hydraulisch angesteuerter Klappen an den jeweiligen Flugzustand angepasst. Die optimale Klappenposition wurde 40-mal pro Sekunde durch den Flugdatenrechner ermittelt. Beim Flug mit hohem Anstellwinkel war es möglich, dass ein Triebwerk zu wenig Luft erhielt und ausfiel. Dies war besonders kritisch im Nachbrennerbetrieb. Da die Triebwerke fast drei Meter weit auseinanderlagen,

konnte die F-14 wegen des asymmetrischen Schubs ins Flachtrudeln gelangen. Durch die hohen g-Kräfte war es der Crew kaum noch möglich, den Schleudersitz zu betätigen. Bei einem erfolgreichen Ausschuss drohte zudem Gefahr von der Cockpithaube, die sich beim Trudeln nur langsam vom Flugzeug löste. Im Film «Top Gun» wurden die Folgen eines solchen Triebwerksausfalls realistisch dargestellt. Erst in den 1990er-Jahren konnte das Problem mithilfe eines digitalen Flugrechners gelöst werden. Die letzte F-14 wurde 1989 produziert. Geplante Weiterentwicklungen wurden aus Kostengründen gestrichen. Obwohl Grumman insgesamt 712 Tomcats herstellte, geriet der renommierte Flugzeugbauer fast in Konkurs. Wegen der schlechten Wirtschaftslage Anfang der 1970er-Jahre war die Inflationsrate ungewöhnlich hoch. Da Grumman bei Vertragsunterzeichnung im Januar 1969 einem Festpreis pro Flugzeug zugestimmt hatte und die vereinbarte Inflationsentschädigung zu tief angesetzt wurde, konnten die Kosten nicht mehr gedeckt werden. Durch den zusätzlichen Anstieg der Rohstoffpreise (bei Titan beispielsweise um 50 Prozent innerhalb eines Jahres) betrug der Verlust pro Flugzeug über eine Million US-Dollar. Nach langen Streitigkeiten einigten sich die Parteien auf einen Kompromiss. Grumman akzeptierte einen Verlust von 220 Million US-Dollar auf die ersten 134 ausgelieferten Maschinen. Dafür wurde die Entschädigung für die nachfolgenden Flugzeuge erhöht. Ein notwendiges Überbrückungsdarlehen wurde jedoch kurze Zeit später vom US-Kongress blockiert. Ein heutzutage undenkbares Darlehen von der iranischen Melli-Bank bewahrte Grumman letztendlich vor der drohenden Insolvenz. Wie kam es zu dieser überraschenden Hilfe? Wegen der Komplexität und der hohen Betriebskosten interessierte sich nur der Iran für den Kauf dieses Flugzeugs. Bis zur Islamischen Revolution war das ehemalige Perser-Reich ein enger verbündeter der USA. Sowjetische MiG-25-Aufklärungsflugzeuge überflogen während des Kalten Krieges unbehelligt den Iran. Die F-14 war mit ihrem weitreichenden Radar und den leistungsfähigen Phoenix-Lenk Waffen das ideale Mittel, um der Bedrohung entgegenzuwirken. Unter der Bezeichnung «Persian King» bewilligte der US-Kongress den Waffenexport. Der Iran bestellte insgesamt 80 F-14 Tomcats und 714 Phoenix-Raketen zum Gesamtpreis von zwei Milliarden Dollar. Da der Schah 1979 während der iranischen Revolution gestürzt wurde, blieb die letzte Maschine in den USA. Wie viele F-14 im Iran noch flugtüchtig sind, ist schwer abzuschätzen.



Iranische F-14 während der Airshow von Kish 2018.

In den USA erfolgte die Ausserdienststellung bereits im September 2006. Aus Furcht vor iranischen Ersatzteiljägern wurden bis auf wenige Museumsflieger alle F-14 verschrottet.

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Das **Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)** hat die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren des Rollwegsystems um die Piste 28 herum aufgelegt. Laut einer Sicherheitsüberprüfung aus dem Jahr 2012 stellen die jährlich rund 100 000 Pistenkreuzungen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die künftigen Rollwege werden dieses Risiko reduzieren. Die Piste 10/28 teilt den **Flughafen Zürich in zwei Teile**. Flugzeuge, die nach der Landung auf der Piste 14 nicht das Dock E ansteuern, müssen die Piste 28 überqueren. Mit neuen Abrollwegen für Landungen auf der Piste 14 soll eine klare Trennung von Start- und Landeverkehr ermöglicht werden. Gebäude der General und Business Aviation müssen den neuen Rollwegen weichen. Ersatzbauten sind im Westen vorgesehen. Neben der Rega ist auch das Militär betroffen: Um die neuen Rollwege auch wirklich direkt ab der Piste 14 erreichen zu können, müssen landende Flugzeuge sie nach Osten hin (also nach links) verlassen. Nun liegt dort aber Militärgelände. Der neue Perimeter wird tatsächlich so weit hinaus eingezeichnet, dass die Flughafengrenze neu dort zu liegen käme, wo heute die Panzerpiste verläuft. Der Flughafen Zürich hat den Bau beantragt. Das BAZL prüft nun Einwände, ehe das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über das Vorhaben entscheidet.

World News ...

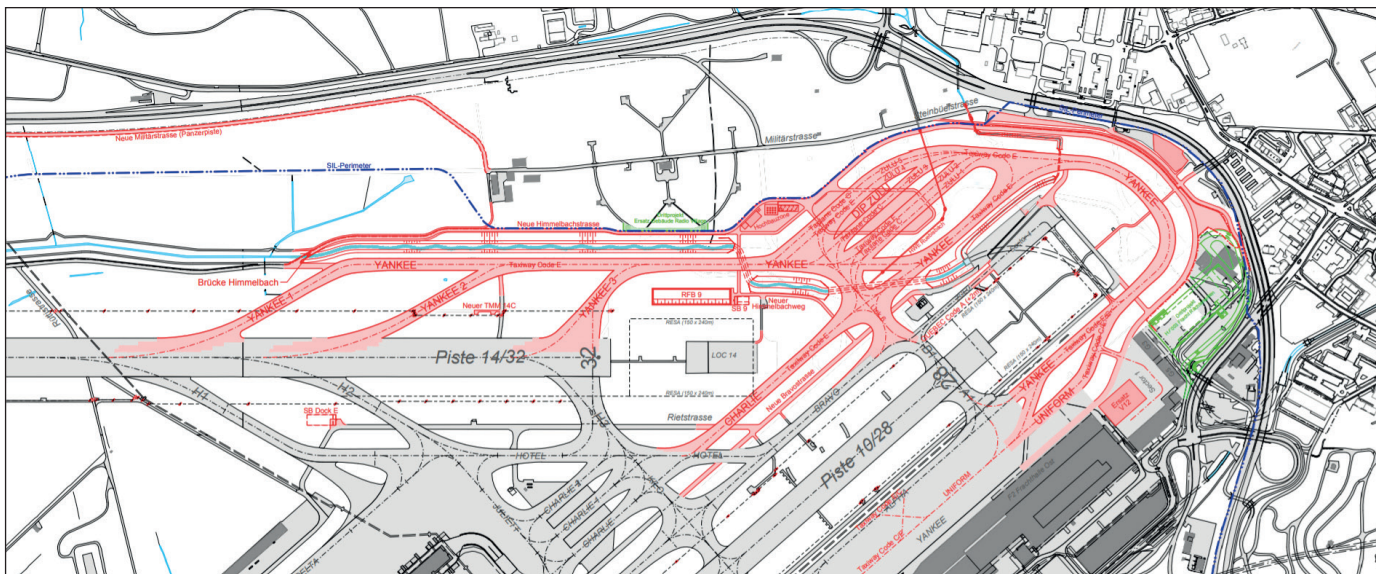
La compagnie aérienne britannique Easyjet a subi la première perte annuelle de ses 25 ans d'histoire et s'inquiète des mois difficiles à venir. Le transporteur a annoncé prévoir une perte avant impôt comprise entre 815 et 845 millions de livres pour l'exercice 2019-2020 achevé fin septembre. Le nombre de passagers a chuté de 50 pour cent à 48 millions pour l'exercice. La compagnie a souffert d'un arrêt complet de ses vols ce printemps. Elle a ensuite repris ses activités le 15 juin mais a dû réduire sa capacité à 38 pour cent des prévisions initiales pour la période d'été. Easyjet ne va tourner



Boeing is using four B777X prototypes for the flight test program.

qu'à 25 pour cent de ses capacités pendant la période allant d'octobre à décembre. La compagnie note cependant que les premières réservations pour l'été 2021 sont pour l'instant au niveau de celles observées lors des années précédentes. Easyjet a déjà annoncé la suppression de 4500 emplois, soit près du tiers de ses effectifs. Le groupe a décidé de fermer ses bases de Southend, Stansted et Newcastle notamment.

Airbus and **Boeing** are resetting their expectations and production levels to match the reduced demand. Airbus made its major changes earlier this year, cutting production by one-third across the board. Its only notable new move was to further trim A350 production to five aircraft per month from six. Boeing's update, unveiled alongside its heavy first-half loss of 3 billion dollars, are more significant. Factoring in both the COVID-19 pandemic's effect on the entire industry and Boeing's B737MAX uncertainties, the US conglomerate is making further cutbacks to its commercial aircraft production rates, studying additional layoffs and delaying deliveries of the B777X until 2022. Boeing also confirmed production of the B747 will end in 2022, and the company is evaluating whether to consolidate its two B787 production facilities in Everett, Washington, and Charleston, South Carolina, into one location. The company's focus remains earning regulatory approval for the B737MAX's



Die geplanten Rollwege um die Piste 28 herum sind rot markiert.

Grafik: FZAG

return to service. But with 450 aircraft already built and in storage awaiting delivery, Boeing is slowing plans to ramp up production to 31 per month from 2021 to early 2022 amid ongoing market softness and the prolonged recertification process. Production of Boeing's two biggest money earners, the B777 and the B787, will also be drastically cut back under the revised plans. Boeing reduces the B787 production to ten per month in 2021 and gradually trim further to seven per month in 2022. The reduction on the B777 will see the combined B777-300ER/B777F and B777X production rate slimmed to just two aircraft per month in 2021. The B777X is offered in two variants, the B777-8 and the larger B777-9.

Es gibt in der Aviatik immer noch Leute, die optimistisch bleiben und neue Fluggesellschaften gründen. **Hi Sky Moldova** heisst ein Start-up aus Moldawien, das die Aufnahme seines Flugbetriebs Corona-bedingt vom Frühjahr auf den Herbst verschieben musste. Das Unternehmen möchte regelmässige Flüge von seinem Drehkreuz in Chisinau zu mehreren europäischen Zielen anbieten. Zum Einsatz kommt eine A320, die schon seit Juli eingemietet wird, eine A319 soll noch folgen. **Ego Airways** heisst ein Newcomer aus Italien, der vorrangig Charteraufgaben übernehmen möchte. Bereits wurde in Maastricht ein erster Embraer E190 lackiert. Auch in Hong Kong hat eine neue Fluggesellschaft ihr AOC (Air Operator Certificate) beantragt. Das Unternehmen heisst **Greater Bay Airlines** und ist mit Donghai Airlines verbunden. Es wäre übrigens die fünfte Fluggesellschaft, die nach Cathay Pacific, Cathy Dragon, HK Express und Hong Kong Airlines, in Hong Kong registriert würde. In Kanada gibt es Pläne für eine neue virtuelle Airlines namens **Régionair**. Stadt- und Regionalvertreter in Quebec haben die Fluggesellschaft vorgestellt und bereits 20 Millionen Dollar investiert. Der Newcomer soll Lücken füllen, die aufgrund des Rückzugs von Air Canada in diesem Markt entstanden sind.



Ego Airways heisst ein neues Start-up aus Italien.

Both **Pratt & Whitney** and **Rolls-Royce** believe that, among other side effects, the longer-term impact of COVID-19 may accelerate the adoption of advanced propulsion technology as governments tie stimulus aid to environmental goals and airframers revise product-development strategies. Although Pratt believes its PW1000G geared turbofan (GTF) family is still relatively early in its development life cycle, the company is studying next-generation options to improve propulsive and thermal efficiency as well as adaptations to make the engine more compatible with future hybrid-electric

power systems. Recent work has shifted to the relatively unexploited thermodynamic potential of the core, where the company has focused on aerodynamic and cooling improvements to the high-pressure (HP) turbine as well as efficiency gains in the HP compressor. Pratt & Whitney is also working with NASA on potential next-generation more-electric GTF concepts that would incorporate megawatt-class generators. For Rolls-Royce, also widely affected by the pandemic and issues with the Trent 1000 engine, the sharper focus on sustainability may help accelerate future developments on the road to recovery. Within Europe, the strategic research includes looking at hybrid-electric solutions and potentially hydrogen. Following years of research into electric propulsion, the industry understands now where the challenges are, particularly with battery energy density and battery weight.

Crash News ...

In Qansadhere (**Somalia**) wurde die von Aeronav (**Kenia**) betriebene LET L410 kurz vor der Landung irrtümlich für ein angreifendes Flugzeug gehalten. Tatsächlich befand sich die Maschine allerdings auf einem Hilfsflug für in Somalia stationierte äthiopische Militäreinheiten. An Bord waren medizinische Schutzausrüstungen. Soldaten eröffneten das Feuer und mehrere Projektile drangen durch den Rumpf des Flugzeugs. Glücklicherweise richteten sie keine grösseren Schäden an.

In Bardere (**Somalia**) versagte bei der Landung einer 28 Jahre alten Fokker 50 der Buff Air Services (**Kenia**) das rechte Fahrwerk. Sie war mit knapp vier Tonnen Hilfsgütern beladen. Zusätzlicher Schaden entstand, als die Tragfläche mitsamt des Propellers Bodenkontakt bekam.

In Beledweyne (**Somalia**) verunfallte eine Bombardier Q400 der Blue Bird Aviation (**Kenia**), die einen Frachtflug von Djibouti ausgeführt hatte. Im Augenblick der Landung kreuzte ein Esel die Sandpiste und kollidierte mit einem der Fahrwerke, das daraufhin zusammenbrach. Der Landeunfall endete in einem brennenden Wrack.



Die russische Antonov AN74 nach der Landung in Bamako (Mali).

In Gao (**Mali**) wurde die 26 Jahre alte Antonov AN74, die von der UTAir Cargo (Russland) für UNO-Hilfsflüge betrieben wurde, bei der Landung irreparabel beschä-

digt. Aufgrund eines Hydraulikschadens stand keine Schubumkehr zur Verfügung und der Jet schoss über das Ende der 2500 Meter langen Piste hinaus.

Short News ...

Wizzair wandelte 25 A320neo-Bestellungen in solche für A321neo um. Total sind jetzt 40 A320neo und 236 A321neo bestellt. Wizzair scheint eine der wenigen Airlines zu sein, die aktuell nicht schrumpfen, sondern weiter expandieren wollen.

Boeing hat Aufträge von **Volga Dnepr** über eine B747-8F und zwei von neun B777F storniert. Dazu kam es vor einigen Wochen zu Streitigkeiten vor Gericht. Volga Dnepr wollte diese Flugzeuge Anfang des Jahres, als sich die Corona-Krise noch auf China konzentrierte, angesichts der Cargoflaute nicht mehr haben. Wenige Wochen später, als die Frachtraten durch die Decke gingen, wollten die Russen von ihrer vorherigen Absage nichts mehr wissen. Aber Boeing hatte die Flugzeuge derweil bereits anderweitig verkauft. Das Gericht entschied zugunsten von Boeing und die Anzahlungen sind nun eventuell weg. Vielleicht hat man sich auch anders geeinigt, denn einige B747-8F und B777F werden ja weiterhin für Volga Dnepr im Auftragsbuch geführt.

Leasinggesellschaften haben weitere **B737MAX-Bestellungen storniert**: 8 Bestellungen von Aviation Capital Group, 15 von CIT Leasing, 4 von GECAS, 3 von Avolon und 2 von ICBC.

Ausserdem stornierte **Royal Air Maroc** zwei von vier bestellten B737MAX, **Blue Air** aus Rumänien sämtliche

sechs und **COPA Panama** auch sechs, die 2016 schon bestellt wurden.

Norwegian meldete, dass sie alle ausstehenden 92 B737MAX und fünf B787-9 storniert hat. Von diesen Flugzeugen sind 14 B737MAX sowie vier Dreamliner schon gebaut und stehen in Norwegian Farben auf den Werksparkplätzen herum. Dazu kommen 18 B737MAX, die Norwegian schon erhalten hat und möglichst auch loswerden möchte.

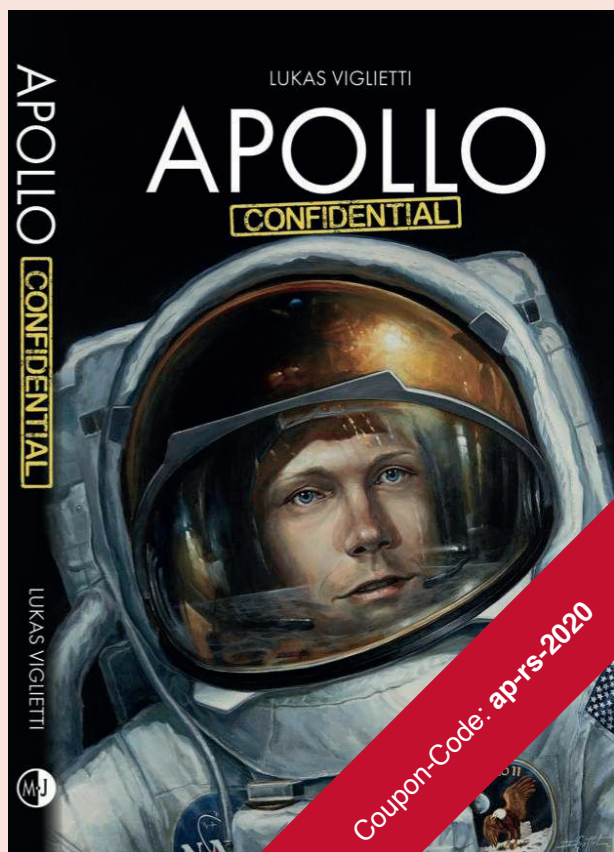
Die Leasinggesellschaft **BOC Aviation**, die inzwischen durch die Reorganisation bei Norwegian einer der Hauptaktionäre der Fluggesellschaft geworden ist, stornierte 30 von 87 B737MAX.

Insgesamt hat **Boeing** in diesem Jahr bereits 812 B737MAX Aufträge offiziell verloren. Zusammen mit knapp 100 Stornierungen im Vorjahr sind somit fast 20 Prozent der B737MAX Aufträge seit ihrem Höchststand von über 5000 Maschinen Ende 2018 weggebrochen.

Easyjet trennt sich dieses Jahr von 34 Flugzeugen, 25 A319 und neun A320, deren Leasingverträge frühzeitig beendet werden konnten. Weitere 17 Flugzeuge folgen 2021. Dazu wurden die nach dem Ausbruch der Corona-Krise eingestellten innerdeutschen Linienflüge nicht wiederaufgenommen und drei Basen in Grossbritannien, darunter sogar Stansted, geschlossen.

British Airways hat entschieden, 31 der verbliebenen, wegen Covid-19 bereits stillgelegten, Boeing B747-400 auszumustern. Dazu wurde auch die Verbindung ab London-City nach New York auf Eis gelegt. •

Mitglieder-Aktion – 25 Prozent Ermässigung



Apollo Confidential

«Dies ist das einzige Buch, das sich mit den menschlichen Aspekten des Apollo-Programms befasst!»

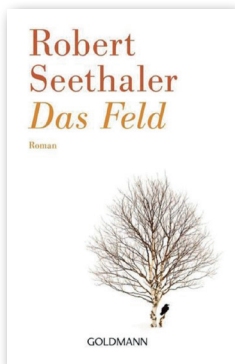
Zwischen 1969 und 1972 spazierten zwölf Menschen auf der Mondoberfläche. Zwölf andere flogen über die karge und majestätische Oberfläche. Sie waren die Söhne von Arbeitern, Bauern, Soldaten und Geschäftsleuten. Sie dachten, alles sei möglich und haben dies der ganzen Welt bewiesen.

Lukas Viglietti ist CMD A330 bei der SWISS. 2009 gründete er zusammen mit seiner Frau Bettina SWISSAPOLLO, um Veranstaltungen zu organisieren und die Menschen mit den Zeugnissen der Apollo-Astronauten zu inspirieren. Er hat Presseartikel geschrieben und Interviews über Apollo-Astronauten in Europa geführt. Lukas ist Initiant und Coproduzent der Show «Apollo 11 - The Immersive Live Show».

Das Buch kann in französischer oder englischer Sprache unter «swissapollo.com» mit einem Mitglieder-Rabatt von 25 Prozent bestellt werden. Lukas wird das Buch auf Wunsch mit einer Widmung und seiner Unterschrift versehen.



Text: Viktor Sturzenegger



Ende?

Im Licht einer sich wohl noch einige Zeit hinziehenden Auseinandersetzung um die Präsidentschaftswahlen 2020 in den USA kann «Ende» wohl nur mit einem Fragezeichen versehen werden.

Allerdings bleibt die Endlichkeit des menschlichen Lebens, angesichts weltweit steigender Fallzahlen von mit Covid-19-Infizierten, eine unangenehme

Tatsache.

Wie es um die Luftfahrt und weite Teile der Reisebranche bestellt ist, zeigen die massiven staatlichen Eingriffmassnahmen allerorten, die aber mit wachsender Zeitdauer der Pandemie und den Einreisehindernissen überall immer mehr einem kurzen Sprühregen in der Sahel-Zone gleichen. Selbst ich, als gern und viel Reisender, sehe kaum Möglichkeiten, meine Reisewünsche aktuell auszuleben. Sie sind vielleicht nicht ganz tot, aber auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Mit den gegenwärtigen Fallzahlen der Schweiz sind wir wohl vielerorts als Gäste eh nicht gern gesehen. So bleibt nur zu wünschen, dass die Branche und natürlich vor allem die SWISS und die Lufthansa-Gruppe genügend Ausdauer besitzen, die Durststrecke zu überwinden. Vielleicht bietet die unerwartete Situation sogar Anreize für einen Luftverkehr der Zukunft.

«Bleiben Sie zu Hause», der Refrain des Covid-Frühlings ist wieder aktuell und weil ich gerne lese, scheint mir diese Forderung gar nicht so schlimm. Was aber lese ich in solchen Zeiten, wenn ich mich nicht gerade mit den sich unsäglich wiederholenden Medienberichten über die Pandemie oder Mutmassungen im Zusammenhang mit den zu erwartenden Reaktionen Donald Trumps auf seine Niederlage und seinem Verhalten in der restlichen Amtsdauer beschäftige?

Zum Beispiel Robert Seethaler. Seinen Roman «Der Trafikant» habe ich mit Freude gelesen und so habe ich sein 2018 erschienenen Büchlein mit dem Titel «Das Feld» ohne Zögern gekauft.

Die Geschichte des aus der Provinz nach Wien gelangten Jünglings im Trafikanten hat mit der Begegnung zwischen Sigmund Freud und der Handlung im Wien der Dreissigerjahre, dem Aufkommen der Nationalsozialisten, eine grosse historische Komponente. Ganz anders «Das Feld». Die Erzählung beschränkt sich auf die Beziehungen in einem fiktiven Ort namens Paulstadt. Zudem wird alles auf dem Friedhof, eben dem Feld vor dem Ort, erzählt – und zwar von den Verstorbenen, die unter ihren Steinen liegen. Deren kurze Geschichten ergänzen sich über die Seiten hinweg zu einem Gesamtbild aus der Erinnerung der Toten. Der Pfarrer, der die Kirche angezündet hat, liegt hier, wie der Bürgermeister und der Mann, der seine Frau gern daran hindern möchte, in ein neues Leben an einem

anderen Ort aufzubrechen. Die Geschichten verweben sich raffiniert ineinander und es stört nicht, dass man mit der Zeit den Überblick über die 29 erzählenden Personen verliert. Vergessen ist menschlich. Auch wenn Friedhöfe der Erinnerung dienen mögen.

Während meiner Reisen habe ich immer wieder gerne Friedhöfe aufgesucht. Seien es einsame, feldgleiche, lockere Ansammlungen von Steinen und Steinkreuzen in keltischen Gegenden oder prachtvolle, farbige Monumente wie die Nekropole von Samarkand und die von Engeln geschmückten Mausoleen in La Recoleta. Alle haben mich fasziniert und für bleibende Bilder in meinen Erinnerungen gesorgt. Gesprochen haben die Toten Gott sei Dank nicht zu mir. Der Gedanke, existenziell nach dem Tod an den Ort der Bestattung gebunden zu sein, wie es Seethaler in seinem Buch suggeriert, wäre mir ein Graus.

Robert Seethaler: *Das Feld*.

Goldmann Verlag, München 2019

ISBN 978-3-442-48998-5



Die Seele Amerikas

Auch auf kleinem Raum bleibt Kent Haruf, wenn er in seinen Romanen vom fiktiven Ort Holt erzählt. Die ländliche Siedlung in den Great Plains von Colorado wird bewohnt von einfachen Menschen, die ihre Menschlichkeit auf vielseitige Weise auszuleben wissen. In seinem letzten Buch setzt der 2014 verstorbene Autor ein Paar in den Mittelpunkt der Handlung, das sich

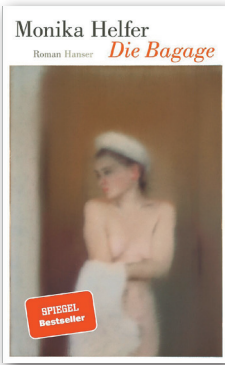
auf Initiative der über 70-jährigen Addie Moore bildet, die beim gleichaltrigen Louis Waters klingelt. Sie sind beide alleinstehend und Addie fragt Louis gerade heraus, ob er nicht ab und zu bei ihr übernachten möchte. Nicht Sex steht für sie im Vordergrund, sondern das Bedürfnis, jemanden neben sich zu haben und miteinander sprechen zu können.

Unaufgeregt, wie schon in seinen früheren Büchern, erzählt Haruf diesmal über eine «Liaison dangereuse» in den Augen der pruden Mitglieder der Ortsgemeinschaft und Louis' Familie. Dabei geht es um Zivilcourage und Selbständigkeit und über die letzte Abhängigkeit von Werten, die einem Nahestehende vertreten, persönliche Entwicklungen in Schranken weisen und zuletzt töten. Will man die Seele des amerikanischen Volkes errahnen, jetzt, wo Joe Biden sie retten will, helfen die Bücher Kent Harufs mit ihren subtilen Porträts. Alle sind sie berührend und ein Gewinn zu lesen.

Kent Haruf: *Unsere Seelen bei Nacht*.

Diogenes Verlag, Zürich 2017

ISBN 978-3-257-06986-0



Schönheit und Schicksal

Im hintersten Winkel des Vorarlbergs lebt eine arme Familie hoch über dem Dorf und wird doch von den Dorfbewohnerinnen und -bewohnern beneidet. Wegen der Schönheit des Paares. Maria und Josef heissen sie. Erzählt wird die Geschichte von einer Enkelin, der Tochter von Margarethe. Der Vater mochte seine Tochter Grete nicht, weil er dachte, sie sei nicht sein Kind.

Wie es dazu kam, klärt diese Geschichte von Liebe und Eifersucht und von Sinnlichkeit gegen Schmallippigkeit, die die bösen Zungen der Dorfbewohner verbirgt. Sie erzählt von einem Untertanen im österreichischen Kaiserreich während des Ersten Weltkriegs, der eingezogen wird und Frau und Kinder zu Hause lassen muss. Josef, der sonst kein geselliger Mensch ist, macht schon lange «Geschäftchen» mit dem Bürgermeister. Dieser hält grosse Stücke auf ihn, weil Josef gescheit ist und gut rechnen kann. Und weil der Bürgermeister nicht in den Krieg gehen muss, bittet Josef ihn darum, auf seine Frau aufzupassen.

Alle Männer im Dorf stellen sich vor, wie es wäre, mit der schönen, schwarzhäarigen Maria zusammen zu sein. Auch der Bürgermeister ist ein Mann des Dorfes. Aber sie weiss sich zu wehren. Und die ältesten Buben Herrmann und Lorenz helfen, wo sie können. Und dort, wo sich die sinnliche Maria auf die Nähe eines Mannes einlässt, ist dieser so einnehmend, dass auch die Kinder ihn mögen.

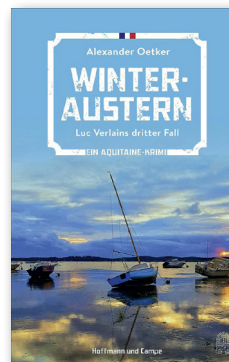
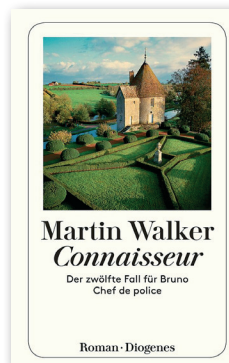
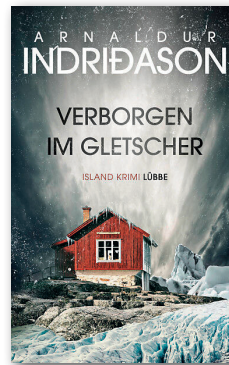
Monika Helfers Sprache ist unmittelbar, wie gesprochen und in der Erzählung springt sie assoziativ vom Gestern ins Heute und zurück, dass es mich packt beim Lesen. Damit erzeugt sie das Gefühl des Unvermeidlichen, des Schicksalshaften, das das Leben dieser Familie bestimmt. Sauber sind sie, Josef rasiert sich täglich, nicht wie die anderen Männer im Tal, wäscht sich im kalten Bach – ein sauberes Paar. Doch die Talbewohner sehen nicht das Saubere, sondern geifern um die Sinnlichkeit, die Maria und Josef ausstrahlen.

Tragisch ist die Geschichte schon, das Schönsein ist in allen Generationen der Familie nicht viel mehr als ein Fluch und selten begleitet von Glück. Aber sie ist schön erzählt, die Geschichte der Bagage.

*Monika Helfer: Die Bagage.
Carl Hanser Verlag, München 2020
ISBN 978-3-446-26562-2*

Kopfreisen

Die mangelnde Möglichkeit, mich selbständig auf Reisen zu machen und neue Weltgegenden zu erkunden oder schon bekannte wieder zu entdecken, lässt sich lesend kompensieren. Dies tue ich sowieso gerne, auch mit Kriminalromanen. Die Nordländer haben es mir seit Jahren angetan. Ich geniesse einen ganz anderen Blick auf die Welt, wenn ich zum Beispiel die Geschichten des Isländers Arnaldur Indriðason verfolge, in denen er inzwi-



schen zwar den Protagonisten gewechselt hat, sich aber darin treu geblieben ist, die unaufgeregte Recherche eines schwerblütigen Einzelgängers und dessen Gedankengänge Interesse weckend zu erzählen.

Sogar wenn der beschriebene Fall schon ein «frozen case» ist und nicht mehr nur «cold» genannt werden kann. Indriðason bringt in seinem neuen Roman einen «neuen» Kommissar in die Geschichte. Konrad ist pensioniert, und man bekommt im Verlauf der Geschichte Einblick in sein bisheriges Schicksal. Schon der Vater war Polizist, was ihn aber nicht daran hinderte, seine Familie im Alkoholrausch zu terrorisieren. Für Konrad wird er so zum abschreckenden Beispiel, obwohl er auch den Polizeiberuf ergreift. Als Konrads Frau an Krebs stirbt, fällt er in ein Loch, aus dem er durch die Beschäftigung mit einem von ihm nie aufgeklärten Fall findet. Die Leiche eines vor vielen Jahren vermissten Mannes wird vom schmelzenden Gletscher freigegeben und Konrad beschliesst, den Fall auf eigene Faust neu aufzurollen.

Viele Probleme werden im Roman kurz angetippt: Alkohol, Klimaerwärmung, Krebs und der Sinn des Lebens,

jedoch nicht vertieft. Vielleicht fällt es mir dadurch aber leichter, der langsam fliessenden Geschichte zu folgen.

Während das Kulinarische in den Romanen Indriðasons keine grosse Rolle spielt, ist es für Martin Walker quasi das Gerüst seiner Geschichten um Bruno Courrèges, Chef de Police eines fiktiven Ortes im Périgord. Auch in seinem neusten Fall um eine in den Brunnen gefallene amerikanische Doktorandin der Kunstgeschichte dreht sich viel um die Köstlichkeiten, die das Land zu bieten hat. Bruno wird sogar Mitglied in der alteingesessenen Gilde der «Confrères du Pâte de Périgueux» und ist seit seiner Beförderung zum Inspecteur beteiligt an der Organisation verschiedener touristischer Veranstaltungen.

Süffig zu lesen sind die Romane Walkers und angereichert durch Brunos Koch- und Liebeskünste erfahren die Lesenden einiges über die «Résistance» im Zweiten Weltkrieg, die Stellung des Magreb in der französischen Politik, die bis heute in Auseinandersetzungen in den «Banlieues» ihre ungelöste Problematik entfaltet und die Bedeutung der «Légion» für Frankreich. Neben dieser Geschichtsstunde bekommt man auch einen guten Einblick in die vielfältige Szene der

Kunstsammler und -experten. Wie immer bei Walker sind die Fakten dazu gut recherchiert.

Ähnlich dem Schotten, der über das Périgord schreibt, ist es bei Alexander Oetker, dem deutschen Autor, das Bordelais, das in leuchtender Begeisterung beschrieben wird. In seinem Roman «Winteraustern» spielen die Intrigen und Machtkämpfe um die Zucht der Meerestiere eine grosse Rolle. Doch bleibt dabei der Genuss nicht auf der Strecke. Das Wasser läuft mir im Mund zusammen, wenn der heldenhafte Luc Verlain durch die Markthallen streift oder sich mit seiner schönen Freundin Anouk mit Blick auf das Bassin d'Arcachon ein von Austern begleitetes Tête à Tête gönnt.

Sie merken gleich, dass hier nicht hohe Literatur angesagt ist, sondern eher das Niveau der «Jerry Cotton»-Hefte, die ich als Junge gerne gelesen habe. Dennoch oder gerade in diesen Zeiten bin ich sehr empfänglich für spannende Zerstreung, was Oetker alleweil bietet.

*Arnaldur Indriðason: **Verborgen im Gletscher.***

Bastei Lübbe, Köln 2019

ISBN 978-3-7857-2657-0

*Martin Walker: **Connaisseur.***

Diogenes Verlag, Zürich 2020

ISBN 978-3-257-07128-3

*Alexander Oetker: **Winteraustern.***

Hoffmann und Campe, Hamburg 2019

ISBN 978-3-455-00078-8

Damit wünsche ich allen Lesenden für das kommende Jahr Glück, Gesundheit und die Möglichkeit, das Leben zu geniessen.

Viktor Sturzenegger

Gelesen

Text: Henry Lüscher



Die Wüste lebt

Jetzt, wo vernünftige Ferienreisen nicht mehr möglich sind, bin ich froh, gibt es wenigstens Literatur, dank der ich mich aus der Quarantäne befreien kann. Vor allem, wenn die Gegend so eindrücklich beschrieben wird wie im Roman «Lullaby Road» von James Anderson. Aus Versehen habe ich die englische Ausgabe bestellt – und kann sie nur empfehlen: Wie er die karge

Wüstenlandschaft Utahs mit ebensolchen Worten beschreibt und die einsilbige Sprache der Bewohner gekonnt wiedergibt ist meisterhaft, berührend aber auch amüsant.

Ben Jones fährt seit Jahrzehnten Lastwagen in einem abgeschiedenen Teil im südlichen Utah. Ausgangspunkt ist Price, wo er auf dem US-Highway 191 nach Süden fährt, dann in den US117 einbiegt, in Rockmore an der Shell-Tankstelle Diesel auffüllt und schliesslich Waren zu seinen Kunden bringt. Einsam ist es hier, abseits der touristischen Hotspots, ruhig, fast tödlich ruhig. Der Winter ist im Anzug und Ben, der jeden Meter der Strasse kennt, fährt trotzdem vorsichtig. Seitenwinde, driftender Schnee, white-out oder Eisglätte sind schon vielen Fahrern zum Verhängnis geworden. Plötzlich sieht er im Rückspiegel einen Truck rasend schnell auf ihn zufahren. Bremsen ist bei Schneetreiben nicht die beste Reaktion, also lenkt er sein Gefährt so nahe an den Strassengraben wie möglich und lässt den anderen passieren. Der Rückspiegel muss dran glauben. Wer war das? Geschah das mit Absicht?

Im «Well Known Desert Diner», der seit 1987 geschlossen ist, erhält er vom Besitzer Walt einen Kaf-

fee. Walt renoviert antike Motorräder und Ben bringt ihm regelmässig Pakete mit Ersatzteilen. Wir lernen den Desert Diner im Laufe der Geschichte besser kennen, aber der verschlossene Walt hütet seine Geheimnisse. Warum würde er sonst in der Abgeschiedenheit leben? Überhaupt leben entlang des Highway 117 skurrile Charaktere, die nicht viele Worte verlieren, aber ihr Besitztum mit der doppelläufigen Schrotflinte verteidigen. Ben philosophiert: «A lot of people who wandered down 117 were not on their way to anywhere in particular; they were leaving somewhere, or someone, particular, and <nowhere> always seemed to be the best place to start, and <nowhere> is a destination only found by the lost.»

Ben beschreibt die Sonnenauf- und -untergänge, den Glanz der Sterne in der Nacht, die Gerüche, die erstaunliche Stille und die tödlichen Gefahren, die in der Wüste lauern: «I roared into a thick sheet of blowing snow, backlit by the setting red sun lingering over the Wasatch Mountains. It was like disappearing behind a peaceful pink curtain and I could feel myself being closed off from civilization as the town and my day faded into my side mirror.» So werden wir eingekullt und sehen die farbigen Tafelberge Utahs vor unserem geistigen Auge, folgen ausgetrockneten Flussläufen, bedauern die einheimischen Bäume, die von eingeschleppten, zähen Gewächsen verdrängt werden, und fragen uns, durch welche dunklen Geschichten die Einwohner hierhergefunden haben.

Doch plötzlich wechselt die Gangart. Ein schrulliger Typ namens John, der seine Bestimmung darin sieht, mit einem Holzkreuz auf dem Rücken den US117 entlang zu pilgern, wird angefahren. Schwer verletzt bleibt er am Strassenbord liegen. George bringt ihn auf der Motorhaube seines Jeeps in die Stadt. Sein Jeep habe nur noch zwei Gänge, deshalb

habe er ihn gesehen. Ben würde ihn als eine «Wüstenratte» bezeichnen, und der Autor beschreibt ihn so: «He was old but wasn't dead. Maybe he didn't weigh more than a hundred pounds soaking wet and skinny as a rail and with his best days in his rear window.» Wegen des permanenten Schneefalls kann der Helikopter nicht fliegen. Ben fährt zu einem pensionierten Doktor, der unnahbar, menschen-scheu und aggressiv ist. Ein doppelläufiges Gewehr ist auf Ben gerichtet: «The shotgun moved a little and I wished I had perhaps phrased my last words differently to allow some room for negotiations.»

Mit aller Überzeugungskraft gelingt es Ben, ihn zu bewegen, John zusammenzuflicken. Wer aber hat ihn angefahren? Was weiss der Jeep-Fahrer? Will jemand gar, dass John stirbt? Ben hat den Eindruck, die Leute würden einen halbwegs Verdächtigen sofort lynchen: «Within one hour he would probably be blamed for everything from high unemployment to daylight saving time.» John kam ins Spital von Price und wurde von Dr. Stafford betreut. Anderson beschreibt sie so: «She was pushing fifty and her blond hair was pulled back so tight it made her face look as if she were a pale sun-dried tomato caught in a wind tunnel.»

Ben findet eines Tages ein Kind und einen Hund in seinem Truck und eine Notiz daneben, offenbar vom Vater des Kindes, der ihn bittet, auf die zwei aufzupassen. Er vertraue nur ihm. Tja, und nun beginnt für Ben eine turbulente Zeit, nicht nur wegen des Babysitens. Seine Nachbarin, Mutter eines unehelichen Kindes, wird vom neuen Liebhaber ihrer Mutter bedrängt – und jetzt lernt man eine andere Seite von Ben kennen, die für Ordnung sorgen kann. Seine blutenden Knöchel werden von der Nachbarin gepflegt.

Back on the road: Abendstimmung, Kind und Hund schlummern, Schneetreiben herrscht, Seitenwind rüttelt am Truck. Da wird Ben von einem Truck mit Air-stream-Wohnanhänger plus Gepäckanhänger überholt und der Beifahrer streckt ihm die Zunge raus. Nach drei Kurven liegen die ersten Aluminiumbleche auf der Strasse. Ben kommt inmitten des zerlegten Lastwagens und der zwei Anhänger zum Stehen.

Hier muss ich Anderson ein Kränzchen winden, wie er angesichts dieser Katastrophe mit einem fast zeitlupenhaften Schreibstil weiterfährt. Man ist fasziniert, gefesselt, erstaunt und wird Teil des Geschehens. Ben wird vom eintreffenden Polizisten zusammengestaucht, weil er dem Unfallverursacher seine klare Meinung über dessen Legitimation zum Führen eines Trucks ins Gesicht geschrien hat. Die Nacht bricht herein – und plötzlich sind Kind und Hund verschwunden. Jemand hat gesehen, wie sie in nördlicher Richtung marschieren sind. Ben rast zu einer Freundin, die einen geländegängigen Quad besitzt – aber der ist defekt. Nächsthbeste Lösung: Ben nimmt ihr Pferd und beginnt eine scheinbar aussichtslose Wanderung in die Wüste.

Atemlos habe ich mich durch die letzten 100 Seiten durchgelesen, die in einem grossen Showdown kumulieren. Wie dieser aussieht wird natürlich nicht verraten. Damit man die Übersicht behält, wäre allerdings eine Liste mit den Personen und ihren Verflechtungen hilfreich.

James Anderson: Lullaby Road.

Broadway Books 2018 (englische Ausgabe),

Polar Verlag Stuttgart 2020 (deutsche Ausgabe)

ISBN 978-3-948392-10-9 (d), 978-1-101-90655-9 (e)

Mitglieder-Aktion

Eine aus 100 «Geschichten, die das Fliegen schrieb»

Ein bunter Vogel

Text: Henry Lüscher

Als junger DC-9-First Officer im ersten Dienstjahr begann ich meine erste sogenannte «Genf-Rotation». Das waren fünftägige Flugeinsätze, speziell für unsere Kollegen aus der Romandie zusammengestellt und mit grosszügigen Aufenthalt in Genf bedacht. Zusammen mit der Kabinenbesatzung checkte ich in Genf ein, sammelte die notwendigen Flugunterlagen und stellte unsere Routen zusammen. Jetzt wartete ich auf meinen «Commandant du Bord» – nennen wir ihn hier Jacques «Jack» Dubois. Zum Briefing für unseren Abendflug von Genf nach Frankfurt kam er leicht verspätet, weil er gerade vom Coiffeur kam – seine zehnjährige Tochter habe ihm die Haare schneiden dürfen. So sah es auch aus. Aber Jack hat sich sowieso immer nur auf die inneren Werte konzentriert... Er begrüsst mich mit seinem charakteristischen jovialen Lachen, das auch noch darauf hinweist, dass vielleicht ein Besuch bei einem Zahnarzt angezeigt wäre. Er erklärte, er müsse noch schnell mit Dispatch etwas Wichtiges besprechen, ich solle schon mal die Planung an die Hand nehmen. Und weg war er, der Vierzigjährige, mit einer eleganten Flanke über die Barriere.

Ich füllte den vorgedruckten Flugplan aus – damals gab es noch keine Computerflugpläne. Für jede Strecke lag ein vorgedruckter Standard-Flugplan im Schubladenkasten, den man auf die aktuelle Situation bezüglich Wind, Beladung und Routenwahl «updaten» musste. Als Jack nach 20 Minuten noch nicht zurück war, bestellte ich das Kerosin und schickte die Kabinenbesatzung schon mal zum Flugzeug. Nach weiteren zehn Minuten nahm auch ich den Bus zum Flugzeug, da ja die Vorbereitungen gemacht werden müssen.

Geschichten, die das Fliegen schrieb

Erinnerungen aus fünf Jahrzehnten
Swissair/Swiss



Flug mit Überraschung

Kurz darauf kam Jack ganz locker auch noch und richtete sich häuslich im Cockpit ein. Kerosin, Passagiere und die Ladeberechnung kamen und wir machten uns auf die Reise. Kurz nach dem Start, nach Einfahren der Räder, glitt Jack mit seinem Sitz in eine bequemere Stellung, stellte die Füße auf die Kante des Panels und griff beherzt nach dem Flugplan. «Your controls» rief er, zu jener Zeit leicht vorschriftswidrig, denn der First Officer durfte erst ab 1000 Meter Höhe selber das Steuer übernehmen.

Beim Nachführen des Flugplans brach er plötzlich in schallendes Gelächter aus und erklärte mir auch grad den Grund: «Sie haben einen Flugplan Basel-Frankfurt erwischt!» (Ja, damals war man noch per Sie, bis endlich das rettende Bier zum Anstossen in der Hand war!) «Und ich habe «Minimum Fuel» bestellt!», fuhr es mir durch den Kopf. «Das gibt sicher einen Zusammenschiss, der sich gewaschen hat.» Zum Glück war es ein Abendflug, da kontrastierte mein roter Kopf wohl nicht mehr so mit der Umgebung. In Erwartung einer Disqualifikation hielt ich den Atem an und wartete. Aber er kritzelte emsig auf dem Flugplan herum und erklärte mit fröhlicher Stimme: «Oh, wir haben 50 Knoten Rückenwind, nicht 10 auf die Nase; und sooo schwer sind wir auch nicht, das gibt auch noch was her. Piste 05 hat uns 500 Kilogramm Treibstoff gespart und wir sind ja jetzt «inflight», also brauchen wir den Ausweichflughafen nicht mehr. Geht doch gut so!» Jack hatte sichtlich Spass an der Situation.

Aufatmen! Das war grosse Schule, wie Jacques mit dieser Situation feinfühlig umgegangen ist. Der Rest des Flugs verlief harmonisch, das Kerosin reichte aus und das mit dem falschen Flugplan sollte mir nie mehr passieren...

Fliegen wie ein Vogel

Ach ja, während des Heimflugs hat mir Jack dafür sein Können demonstriert. Ich wusste, dass er ein begnadeter Mirage-Pilot war und die Flugzeuge mit den Fingerspitzen fliegen konnte. Beim Anflug nach Genf überfliegt ein «normaler» Pilot Lausanne auf etwa 2000 Metern über Grund und mit einer Geschwindigkeit von 400 km/h. Jack hielt 5000 Meter und 500 km/h für angebracht.

«Doch, doch, mutig, mutig!», dachte ich für mich, war aber gespannt, wie Jack diesen Anflug meistern würde. Autopilot aus, Triebwerke in den Leerlauf und ein tiefer Zug aus der Gitane Bleue (das Rauchen war damals noch gestattet!) markierten den Beginn des Endanflugs. Mit der freien Hand steuerte er die Nase sanft runter in Richtung Piste. Wie ein Herrgöttli hatte er die DC-9 im Griff. Mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit schwebte er der Piste zu. Ein Zug aus der Zigarette, Landeklappen bestellt, eine Wolke Gitane Bleue und das Fahrwerk wurde ausgefahren, ein letzter tiefer Zug auf 200 Metern über Grund: Landeklappen in Endposition ausgefahren und die heruntergerauchte (auch hier war Timing alles!) Gitane Bleue im Aschenbescher zerdrückt. Mit der freien Hand gab er den Triebwerken ein wenig Schub, wie das die Vorschriften verlangten - und die Landung war butterweich, innerhalb aller Limiten und wie aus dem Bilderbuch. Ich war so fasziniert, dass sich mein Ruhepuls wahrscheinlich nur minimal erhöht hatte.

So flogen die (wenigen) wirklichen Legenden der Swissair! Er wollte niemandem etwas beweisen oder jemanden animieren, es ihm gleich zu tun, es war einfach seine Art zu fliegen. Ob er, wie gesagt wurde, orange Socken trug, kann ich nicht mehr sagen. Aber das Hemd hätte er schon mehr als einmal wechseln können...

Bei den Kabinenbesatzungen war Jack jedoch gefürchtet wegen seiner hohen Rollgeschwindigkeiten am Boden. Er wollte einfach so schnell wie möglich vom Standplatz an die Piste und in die Luft - sein Element - kommen und schnitt Kurven, gab grosszügig Gas und bremste brüsk. Die Flight Attendants wurden im Flugzeug arg durchgeschüttelt. Jack fand es spassig - aber andererseits, wenn ihm ein Flight Attendant mutig und bestimmt erklärte, die Kabinenbesatzung wünsche bitte eine normale Rollgeschwindigkeit, dann konnte er sogar im Schrittempo rollen! Und fand auch das lustig. Generelle Disziplinierungsversuche der Chefs fruchteten bei diesem Flieger-As allerdings nicht allzu viel. Jacques starb im Jahr 2012 mit 73 Jahren. Rest in peace!

Das Buch «Geschichten, die das Fliegen schrieb» wurde vor einem Jahr von Christine Hüsey und Henry Lüscher herausgegeben. 50 Autorinnen und Autoren haben mit über 100 Geschichten aus ihrer aktiven Zeit bei Swissair und Swiss von 1970 bis 2018 beigetragen, dass ein unterhaltsames, abwechslungsreiches Dokument entstanden ist.

Das Buch kann bei Henry Lüscher zum Vorzugspreis von CHF 20.00 (Taschenbuch) oder zu CHF 32.00 (Hardcover) plus CHF 5.00 für Porto & Verpackung per E-Mail (he.luescher@hispeed.ch) bezogen werden. Es eignet sich besonders als Weihnachtsgeschenk an Fliegende.



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

Aufgrund der aktuellen Situation hat SwissALPA in den letzten zwei Ausgaben auf einen Beitrag verzichtet. Denn wegen der Corona-Krise sind viele reguläre Themenblöcke ein wenig in den Hintergrund gerutscht. Umso mehr freut es uns, euch in dieser Ausgabe wieder ein Update zu unserer Arbeit geben zu können. Zusammen mit ESPA (Easyjet Switzerland), Aerocontrol und der AEROPERS fand in der letzten Oktober-Woche das zweite Networkmeeting des Jahres statt. Wie so viele dieses Jahr, haben auch wir unser Treffen virtuell organisiert. Nach vielen Telefonstunden in den letzten Monaten war es schön, endlich mal wieder ein Gesicht

zur Stimme zu sehen – wenn auch nur virtuell. Alle Parteien stehen aktuell in Verhandlungen. Daher haben wir uns damit befasst, wie die verschiedenen Firmen mit der aktuellen Krise umgehen und wie die Verhandlungen angegangen werden.

Aber auch auf internationaler Ebene waren wir die letzten Monate virtuell aktiv. Im Fokus stand hier die extrem schnelle Expansion des ungarischen Billigfliegers Wizz Air in den westeuropäischen Märkten. Hier beobachten wir die schlagartige Eröffnung von diversen Basen in Italien, England und Norwegen. Was wir früher von Ryanair gewohnt waren, übernimmt nun nach und nach die finanzstarke Wizz Air. Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass schnell eröffnete Basen oftmals schnell wieder geschlossen wurden, wenn die Rahmenbedingungen nicht mehr passten.

Des Weiteren haben wir das Air Traffic Agreement zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich diskutiert. Nach dem Brexit muss hier eine neue rechtliche Grundlage geschaffen werden. Der Ausgang ist weiterhin offen, allerdings besteht mit dem geplanten Verhandlungsabschluss bis Ende Jahr ein gewisser Zeitdruck.



info@aeropers.ch

Bei der SWISS sind die A320- und die A330-Flotten über den Winter weitgehend am Boden. Die A340 und die B777 versuchen mit Fracht und einem Minimum an Passagieren den Langstreckenverkehr aufrechtzuerhalten. Die A220 hält in Europa die verbleibenden Verbindungen mit verhältnismässig wenigen Passagieren aufrecht. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Edelweiss. Im Winter nimmt der Ferienverkehr in Europa generell ab und umso wichtiger wird das Langstreckennetz. Die

Aufnahme der verschiedenen Destinationen ist aber auch hier noch nicht wirklich verlässlich absehbar. Dies hat in den vergangenen Wochen beide Firmen dazu gebracht, sich mit der AEROPERS an den Verhandlungstisch zu setzen, um die herrschende Krise und einen absehbaren Überbestand gemeinsam zu lösen.



AEROCONTROL SWITZERLAND, MEMBER OF

swissatca

aerocontrol@skyguide.ch

Die Landschaft der Schweizer Berufsverbände der Flugverkehrsleitenden hat sich in der Vergangenheit ziemlich unkoordiniert und unkontrolliert entwickelt. Unterschiede zwischen zivilem und militärischem Verkehr, in der Komplexität des Luftraums, in der Verkehrsmenge und -zusammensetzung und auch kultureller Art führten zu verschiedensten Arbeitsbedingungen. Dies führte mitunter auch zu Konflikten unter den Verbänden. Die Verhandlungen mit dem Arbeitgeber wurden immer schwieriger. Die Verbände wurden teilweise auch gegeneinander ausgespielt. Angesichts der momentanen Umstände und der anstehenden Themen war dieser Zustand nicht mehr länger haltbar. Daher wurde ein weiterer Anlauf für einen Zusammenschluss der vier Schweizer Verbände der Flugverkehrsleitenden unternommen.

So begannen vor über einem Jahr die ersten Gespräche untereinander. An den ersten Treffen mit dem Projektnamen «the-merge» war das Misstrauen mit Händen greifbar. Viele Stunden Arbeit wurden investiert. Unter der kompetenten Anleitung des Projektmanagers Eric

Van Dujin, der bereits das Projekt «Grow Together» erfolgreich begleitete, rückten die vier Parteien über die Monate immer näher zueinander. Trotz grossen Hürden wie den Auswirkungen von Covid-19 oder einem Arbeitgeber in finanzieller Notlage, kam das Projekt termingerecht voran. Am 16. Oktober 2020 war es dann so weit und die Mitglieder aller vier Verbände konnten über den Zusammenschluss abstimmen. Die Stimmbeteiligung lag bei 88 Prozent, der Ja-Stimmen-Anteil über 96 Prozent. Diese Zahlen zeigen, wie wichtig ein geeintes, starkes Auftreten den Mitgliedern ist.

Momentan befinden wir uns in der Übergangsphase von der alten zu der neuen, einheitlichen Struktur. Nebst der recht aufwendigen Neuorganisation hält das Tagesgeschäft den Beschäftigungsgrad sehr hoch. Aktuell beschäftigen uns Themen wie die Finanzierung der Skyguide durch den Staat und daran gebundene Konditionen, Vorbereitungen zu Verhandlungen für einen Gesamtarbeitsvertrag, die Just Culture und die Strafverfolgung einzelner Flugverkehrsleiter.

Wir freuen uns ab dem 1. Januar 2021 einheitlich als HelvetiCA - Swiss Controllers Association aufzutreten.

HELVETICA
SWISS CONTROLLERS ASSOCIATION

Anzeige

Ich würde mich freuen Euch zu begrüssen

in unserem

Naturparadies

Im Elsass, auf 900 Meter

Strahlungsarme Umgebung

Demeter Permakultur im Aufbau

Selbstständigkeit = Freiheit =



Nach baubiologischen Kriterien gebaut

75 Minuten von Basel im 3 Ländereck

13 Studios 45-52 m², dazu Gemeinschaftsküche, Essraum, 3 Konferenz-Seminarräume, Bibliothek

flexible Wohngemeinschaft, Viele Selbstentfaltungsmöglichkeiten auf 60'000 m² Wald & Wiesen

www.Demeter.ch suchen << La Fennematt >



Rückspiegel

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

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

Rasch Sicherheit schaffen

9. November 2020

Die Unsicherheit, aus welchem Land zu welcher Zeit eine Quarantänepflicht gilt oder gelten wird, ist ein «Reisekiller». Das zeigt sich daran, wie sich der Buchungsstand für Passagierflüge verhält. Nach dem Lockdown entwickelten sich die Buchungen bei der SWISS bis etwa August wieder überraschend positiv. Mit der Einführung der Quarantäneauflagen brachen sie dann erneut ein. Massgebend ist dabei nicht die Quarantänepflicht per se, sondern die Unsicherheit, welche Destination der behördliche Bannstrahl zu welchem Zeitpunkt trifft. Anders ausgedrückt: Reisewillige sehen sich bei der Planung ihres Auslandsaufenthalts mit der Frage konfrontiert, wann und unter welchen Bedingungen sie überhaupt in die Schweiz zurückkehren können. Das geht so nicht. Soll sich das «annus horribilis» der Luftfahrt nicht zu einem unumkehrbaren Desaster für das «Luftfahrtsystem Schweiz» ausweiten, brauchen die Passagiere wieder einigermaßen stabile und oder zumindest gut abschätzbare Reisebedingungen, und das sehr rasch!



die SWISS. Sie verknüpft aus dem Schweizer Markt heraus die Kurz- und die Langstrecken zu einem auf die Schweizer Bedürfnisse ausgerichteten Liniennetz. Und andererseits gehört dazu der Interkontinental-Flughafen Zürich, der für seine bauliche und betriebliche Entwicklung langfristig günstige Rahmenbedingungen braucht. Planungssicherheit ist das Schlüsselwort. Wer – wie «Links-Grün» das gegenwärtig tut – die aktuelle Krise dazu missbraucht, das ohnehin angeschlagene System «Luftverkehr» in seiner Grundstruktur zu schädigen, handelt gegenüber der Schweizer Volkswirtschaft verantwortungslos.



Wenn zwei dasselbe tun

20. Oktober 2020

Die SBB bieten zwischen den wichtigen Schweizer Städten einen dichten Fahrplan. Das ist möglich, weil die SBB auf grossen Bahnhöfen – zeitlich koordiniert mit eintreffenden und abgehenden Intercity-Zügen – Regionalverbindungen zusammenführen. Die umsteigenden Passagiere schaffen



Strukturschäden vermeiden

27. Oktober 2020

Der Luftverkehr ist seit Mitte März dramatisch eingebrochen. Eine jüngst veröffentlichte Studie des Center for Aviation Competence an der Uni St. Gallen sieht «nach-corona» jedoch eine rasche Erholung der Nachfrage. Dann muss das System «Luftverkehr» wieder hochgefahren werden können. Voraussetzung dafür ist, dass dessen Grundstrukturen über die gegenwärtige Krise hinaus intakt bleiben. Zu dieser Grundstruktur gehört einerseits

ein Verkehrsaufkommen, das im Intercity-Verkehr einen Viertel- oder Halbstundentakt ermöglicht. Nach demselben Prinzip funktioniert – wenigstens unter normalen Umständen – der Flughafen Zürich. Die SWISS als Hub-Carrier bündelt in Zürich Kurz- und Mittelstreckenflüge. Umsteiger und Lokalpassagiere alimentieren abgehende Langstreckenverbindungen – und umgekehrt. Umsteigepassagiere sind die Voraussetzung, dass die SWISS zahlreiche Langstreckenflüge und ein dichtes Europnetz anbieten kann. Bei der Bahn ist Umsteigeverkehr politisch erwünscht. Beim Luftverkehr stösst er auf Widerstand. Das ist irrational. Denn, was für die Bahn gilt, gilt auch für den Luftverkehr: Der Hub-Betrieb ist effizienter und nachhaltiger als jedes andere Verkehrskonzept!

Das ist interessant ...

6. Oktober 2020

Angesichts des schwachen Umsteigeverkehrs in Zürich kann die SWISS gewisse Europa- und Langstreckendestinationen nicht mehr direkt bedienen. Los Angeles beispielsweise wird im Winterflugplan 2020/21 via Frankfurt oder München angefliegen. Madrid, Luxemburg oder Birmingham sind ab Zürich nicht mehr direkt erreichbar. Damit werden von Zürich abfliegende Passagiere «Umsteiger» auf anderen Drehkreuzen. Kaum wurde dies bekannt,



komitee

weltoffenes zürich

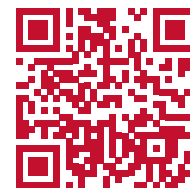
Das Komitee «Weltoffenes Zürich» vertritt Wirtschaftsinteressen. Die Pflege der internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz, namentlich die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Hubs Zürich, steht im Zentrum der Arbeit. Medien- und Öffentlichkeitsarbeit sowie systematische Interessenvertretung gegenüber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

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

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

Weitere Informationen:

www.weltoffenes-zuerich.ch



begann – angestossen von der Sonntagszeitung – das mediale Wehklagen. Und der Blick kommentierte, das sei ein schlechtes Zeichen: «Denn nur als Hub (...) lässt sich in Zürich langfristig ein attraktiver Flugplan aufrechterhalten». Diese Einsicht war mehr als überfällig! Und allen, die den Umsteigeverkehr bisher als «nutzlos» schmähten, sei sie ins Stammbuch geschrieben.

Anzeige



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Akupunkt-Massage

■ Dorn-Therapie

■ Body Detox

Pensionierungen

Bernhard Leuppi



Eintritt: 1.1.1989
Pensionierung: 30.9.2020
Total Flugstunden: 20 000

Karriere

F/O: MD80, A310 (Swissair)
CMD: A310, B757/767 (Balair & Belair), A320/340 (Edelweiss)

Herzlichen Dank für die gemeinsamen Erlebnisse und die schöne Zeit, in der ich mit euch die Leidenschaft Fliegen teilen durfte!

Machets guet, Beni

Daniel Stalder



Eintritt: 26.4.1982
Pensionierung: 31.8.2020
Total Flugstunden: 20 800

Karriere

F/O: DC9, F100, MD11
CMD: A320, A330/340, B777

Mein grösster Dank geht an all meine Copiloten! Die Fliegerei bietet eine unvergleichliche, faszinierende Kombination von Technik und Natur, die mich, wie wohl jeden von uns, seit jungen Jahren fasziniert hat. Dazu kam bald die Freude am Reisen, der Umgang mit den unzähligen neuen Gesichtern in der Crew und das Puzzle von Weltstädten, die jede ein bisschen zur vorübergehenden Heimat wurden. Ich bin sehr dankbar für diese 38 Jahre, auch für die vielfältige Unterstützung und das Klima in der Firma.

Was ich aber am meisten schätzte, ist die Zusammenarbeit im Cockpit. Wer sonst noch hat das Privileg, am laufenden Band so professionelle, motivierte, interessante jüngere Persönlichkeiten praktisch wie persönliche Mitarbeiter führen zu dürfen? Ich werde die spannenden Gespräche über den Wolken und eure oft frischen Inputs und Ideen vermissen!

Ich wünsche allen Mitarbeitern der SWISS, aber auch allen, die im Umfeld der Fliegerei ihren Beruf ausüben, einen baldigen Wiederaufbau aus der unerwarteten aktuellen Krise!

Liebi Grüess, Daniel

Heinz Ehrensberger



Eintritt: 1.12.1983
Pensionierung: 31.10.2020
Total Flugstunden: 19 000 - plus unzählige Stunden im Simulator

Karriere

F/O: SW4, SF34
CMD: SW4, SF340, SB20, MD82/83, E170/190, A220

Nach knapp 37 Jahren bei Crossair und SWISS, mit einem kurzen Abstecher bei Helvetic, trete ich nun definitiv der Pension-Air bei. Allen Kollegen, die mich während meiner Laufbahn begleitet und unterstützt haben, ein herzliches Dankeschön! Die tollen Erlebnisse und das gute Teamwork mit euch werde ich sicherlich in guter Erinnerung behalten. Euch wünsche ich ganz fest, dass diese Krise möglichst bald überstanden ist. Sobald es die Situation zulässt, werden meine Frau und ich unsere zweite Heimat im Nordosten von Thailand (Roi Et) genießen.

Viele Grüsse, Heinz

Felix Hail



Eintritt: 1.4.1986
Pensionierung: 31.1.2021
Flugstunden: Ca. 20 000

Karriere
F/O: DC9, F100, A310
CMD: A320, A330/A340, B777

Wer hat an der Uhr gedreht, ist es wirklich schon so spät? – Ja, man kennt ihn noch, den Jingle aus dem Cartoon mit Paulchen (Pink) Panther. Der Film ist durch, die Erinnerungen an die spassigen Szenen bleiben. *Soll das heissen, ja ihr Leut' mit dem Paul ist Schluss für heut?*

Gestartet ist mein Film in einer Zeit, als für den Piloten ein gutes Descend-Planning noch wichtiger Teil der Visitenkarte zu sein schien, das Fliegen mit zwei Motoren über den Atlantik bei den alten Königen der Lüfte als gefährlich galt und Minimum Fuel natürlich der Standard war. Mit lustigen Crews am Strand des White Sands, bei Bier, Funk und Shaking im Cotton Club oder mit dem widerspenstigen griechischen Chauffeur im Taxi – gute Erlebnisse und souveräne Kollegen waren da viele ... *Paulchen, Paulchen mach doch weiter* ... Nun klar, es gab Ärger und Enttäuschungen, auch der Wichtigster waren da nicht wenige, es bleibt am Schluss aber einzig der Verlust vom one-eleven haften. Fliegen und der Job bei unserer Pensionskasse haben mich fasziniert, es wurde mir ein einmaliges Berufsleben in zwei verschiedenen Welten ermöglicht, wofür ich sehr dankbar bin.

... stimmt es, dass es sein muss ist für heute wirklich Schluss?

Ich wünsche euch weiterhin viel Zuversicht und Freude bei eleganten Approaches und der Arbeit in unserem professionellen Umfeld. Und: «Good times zusammen mit coolen Crews.»

... heute ist nicht alle Tage, es geht weiter, keine Frage!

All the best, Felix

Martin Kläger



Eintritt: September 1990
Pensionierung: 30.9.2020
Total Flugstunden: 17 080

Karriere
F/O: MD80, MD11
CMD: A320, A330/340, A350 ;-)

Danke «allen» für diese schönen Jahre! Wir möchten nun die Reise durch all die Länder, die ich von oben bewundern konnte, auf «FL000» fortsetzen, Land und Leute mit unserem kleinen, rollenden Heim und selbst geplantem «Layover & Zeit» kennenlernen und entdecken (so Corona will...). Natürlich mit so wenig Ballast wie möglich, also schon mit Turnschuhen, Trekkingschuhen, Bergschuhen, Skischuhen, Bikeschuhen, Kletter- und anderen Finken und ein paar Gleitschirmen...

Euch alles Gueti, Martin

Eintritte

- Remo Baumann (EDW)
- Marc Hoyer (SWISS)

Wir heissen alle **AEROPERS**-Neumitglieder herzlich willkommen!

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Hansueli Plüer 2.3.1946 – 5.9.2020

Captain MD11, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 30.11.2001

David Moreillon 25.2.1925 – 12.9.2020

Captain DC10, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 29.2.1980

Fritz Fischer 23.7.1946 – 13.9.2020

Captain MD11, pensioniert am 30.11.2001

Ulrich Schnurrenberger 12.12.1927 – 12.10.2020

Flight Engineer B747, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.12.1985

Werner Roduner 24.12.1929 – 4.11.2020

Flight Engineer DC10, pensioniert am 31.12.1984

Ernst Schuppli 23.3.1933 – 7.11.2020

Captain B747, pensioniert am 31.3.1991

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
14.-18.12.2020		Dez.-Stamm fällt aus	bis auf Weiteres fällt der
18.-22.1.2021		26.1.2021	ATC-Piloten-
22.-26.2.2021		23.2.2021	Stamm aus

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

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

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber, Inseratewesen, Layout

AEROPERS

Airline Pilots Association
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70
rundschau@aeropers.ch

Druck

Akeret Druck AG
Wallisellenstrasse 2
8600 Dübendorf
Telefon 044 801 80 10
info@akeret-ag.ch

Format

A4 - 210 x 297mm
Satzspiegel: 186 x 272 mm

Drucktechnisches

Daten ab CD oder per E-Mail-Übermittlung
(.pdf, .eps vektorisiert, .tiff)

Programme

Photoshop, Indesign, Illustrator (Bitte nehmen Sie für
Details Kontakt mit der Redaktion auf.)

Druckverfahren

Offset (Schwarz und Pantone 187 C, CMYK)

Redaktion

Ein Team von Piloten und der Geschäftsführer des
Verbands

Auflage

2500 Exemplare; Leserschaft: 1450 aktive Pilotinnen
und Piloten, 830 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen,
Behörden, Medien usw., plus ca.1000 Downloads.

Erscheinungsweise

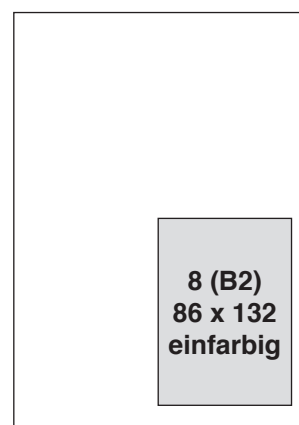
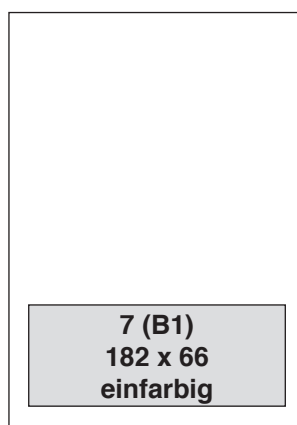
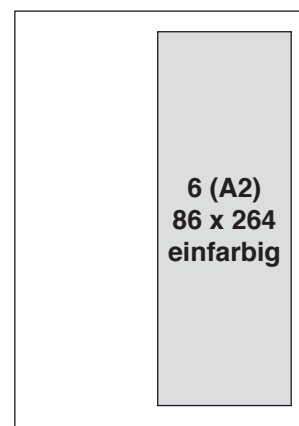
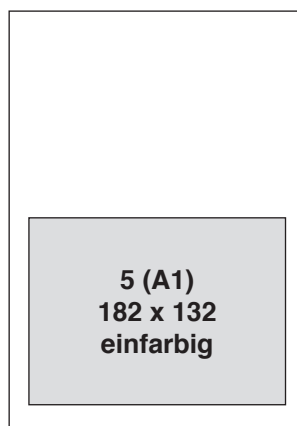
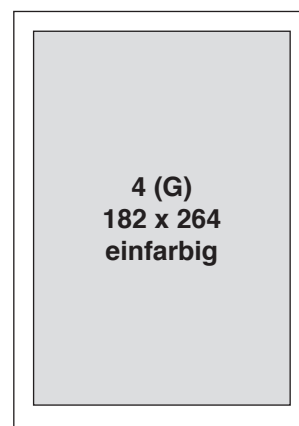
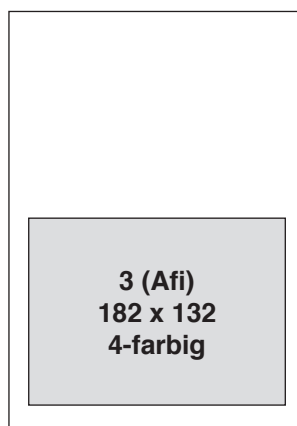
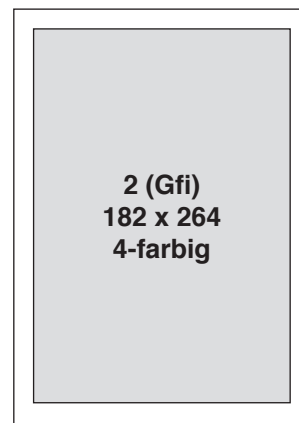
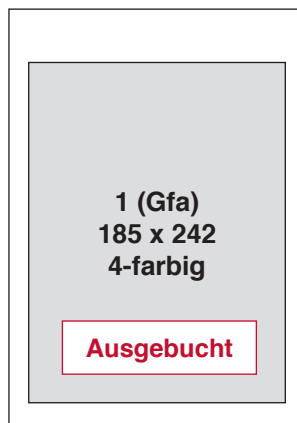
Viermal im Jahr (März, Mai, September, November)

Annahmeschluss Inserate 2021

1/2021: 7. Februar 2021
2/2021: 9. Mai 2021
3/2021: 8. August 2021
4/2021: 14. November 2021
(Bitte Inserate frühzeitig anmelden)

Tarife in CHF

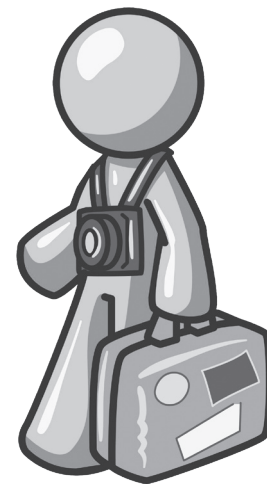
Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (Gfa)	1500.-	2700.-	4800.-
2 (Gfi)	1200.-	2150.-	3850.-
3(Afi)	800.-	1450.-	2550.-
4 (G)	850.-	1700.-	2700.-
5/6 (A1/2)	550.-	1000.-	1750.-
7/8 (B1/2)	425.-	765.-	1360.-
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%) AEROPERS-Mitglieder erhalten 10% Ermässigung.			



Shooter's Corner

Fotos clever verwalten (Teil 2): Der Workflow

In der letzten Folge haben wir die Vorteile und Regeln einer durchdachten Bildverwaltung kennengelernt. Im Kern geht es darum, dass wir mehr aus unseren Fotos machen können, wenn wir unseren Bilderhaufen im Griff haben. In dieser Folge erkläre ich, wie Sie mit Ihren Bildern generell verfahren sollten, damit wir von einer cleveren Fotoverwaltung sprechen können.



Dominique Wirz

Ein Foto-Workflow beinhaltet die Arbeit von der Aufnahme bis zur Verwendung der Bilder. Seine Struktur ist unter anderem davon abhängig, wie wir arbeiten, was unsere Ziele und Ambitionen sind, welche Art Fotos wir machen und was wir mit den Bildern tun wollen. Ein solcher Foto-Workflow kann deshalb individuell sehr unterschiedlich sein. Dennoch wird wohl jeder Foto-Workflow die folgenden Schritte abdecken. Sie werden Ihnen helfen, sich Ihren eigenen Workflow auszudenken. Erst wenn Sie wissen, wie Sie mit Ihren Bildern verfahren möchten, können Sie sich überlegen, welche Software zu Ihrem Workflow passt. Dazu aber mehr in der nächsten Folge.

1. Speichern auf dem Computer, Back-up

Beim Herunterladen der Bilder von der Kamera sollten Sie die nichtssagenden – schlimmer aber noch: die nicht eindeutigen – Dateinamen ersetzen. Bildnamen sollten eindeutig, aber nicht zu lang sein. Widerstehen Sie der Versuchung, zu viele Informationen in den Namen zu stecken. Diese lassen sich viel besser in den Metadaten (siehe unten) unterbringen. Bei mir haben sich folgende Bildnamen bewährt: Wirz_201031_8323. Also «Kürzel des Fotografen_Datum YYMMDD_ursprüngliche Bildnummer in der Kamera». Hat man die Vorlage in der Software einmal erstellt, geschieht die Umbenennung bei jedem Import automatisch.

Die Ablage der Bilder soll übersichtlich und nachvollziehbar erfolgen. Organisieren Sie Ihre Ordner nicht nach Inhalten, wie zum Beispiel Ferien, Familienfeste oder Porträts der Kinder. Denn oft gibt es zu einem Bild mehrere Inhalte und Merkmale (zum Beispiel Kinderporträt und Ferien), die eine klare Zuordnung erschweren. Deshalb sollten auch diese Informationen besser in Metadaten abgespeichert werden. Zudem würden solche thematischen Bildordner ständig wachsen, wodurch der Sicherungsprozess erschwert würde. Bereits gesicherte Dateien sollten möglichst von den neuen Dateien getrennt sein. Ich empfehle deshalb eine streng chronologische Struktur nach Jahren und allenfalls Monaten. Darin folgen einzelne Ordner pro Ereignis, also Tag oder Shooting, zum Beispiel 2020/2020_10/201031_Halloween. Virtuelle thematische Ordner oder Sammlungen mit Bildern verschiedener Ereignisse können Sie immer noch später erstellen.

Bevor Sie schliesslich Ihre Speicherkarte formatieren, sollten Sie die Bilder dreifach abgespeichert haben: Einmal auf Ihrem Arbeitscomputer und zweimal als Sicherungskopie. Die eine Kopie in Ihrem Haus

sichert den Festplatten-Crash ab, die zweite Kopie ausser Haus

sichert den Fall von Diebstahl und Hausbrand ab. Denken Sie immer daran, was ein Verlust der Bilder für Sie bedeuten würde. Meine Bilder haben dank sorgfältiger Sicherung bereits zwei Einbrüche überlebt, bei denen meine Computer und sogar Kameras und Speicherkarten geklaut wurden.

2. Inspizieren, bewerten und löschen

Erst in der grossen Darstellung auf dem Bildschirm lässt sich qualifiziert beurteilen, ob und welche Bilder etwas geworden sind. Für diesen Vorgang braucht man sowohl eine Miniaturdarstellung der Bilder für den Überblick als auch die Möglichkeit, einzelne Bilder gross anzuschauen und mit anderen vergleichen zu können. Es ist sinnvoll, die inspizierten Bilder zu bewerten und damit eine gewisse Qualitätsklassifizierung vorzunehmen. Sie hilft später, die besten Bilder unter Beizug von weiteren Bildinfos schnell zu finden, wie zum Beispiel die besten Porträts von meiner Frau. Für die Bewertungskennzeichnung hat sich eine Sternbewertung etabliert – bei Adobe sind es 1 bis 5 Sterne. Die Kriterien der einzelnen Sternklassen muss man für sich selbst festlegen. Aus der Häufigkeit der Bilder in diesen Sternklassen sollte sich eine Pyramide mit einem breiten Sockel an Bildern mit einem Stern ergeben. Nach oben hin sollte sich diese Pyramide stark verjüngen, dorthin, wo die Bilder mit vielen Sternen liegen. Bilder ohne Stern sind bei mir noch nicht bewertet. Einen Stern erhält ein Bild, wenn ich es behalten möchte und es grundsätzlich verwertbar ist. Bereits die Zwei-Sterne-Bewertung verteile ich vorsichtig und nur an die besten Bilder einer Serie, somit etwa an eines pro fünf bis zehn Ein-Sterne-Bildern. Drei-Sterne-Bilder sind Top-Bilder des Shootings. Vier-Sterne-Bilder sind die besten des Monats oder Jahres. Fünf Sterne verteile ich erst später, um die Vier-Sterne-Bilder zu differenzieren. Löschen Sie überflüssige oder missratene Bilder rigoros. So schaffen Sie eine Bühne für die wirklich guten Bilder, für die es sich lohnt, noch mehr Arbeit zu investieren.

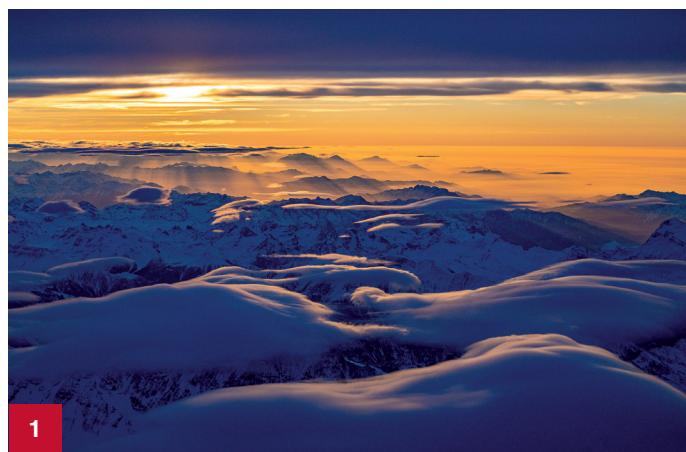
3. Metadaten hinzufügen

Zwar sind die zuvor beschriebenen Sterne-Markierungen schon Bildattribute, sie reichen für eine Bildbeschreibung und eine spätere Suche alleine aber nicht aus. Hierfür sind weitere Merkmale und Beschreibungen erforderlich. Man nennt diese auch Metadaten. Sie liefern Informationen über das Bild. Einen Teil davon bettet bereits die Digitalkamera mit ein – im

EXIF-Datenblock. Dazu gehören beispielsweise Kameratyp, Blende, Zeit und Brennweite. Andere Zusatzinformationen zum Bild muss der Anwender selbst hinzufügen. So etwa diejenigen im Bereich des IPTC-Datenblocks, wo Sie Ihre Kontaktinfos, den Ort der Aufnahme oder eine Bildbeschreibung unterbringen können. Für immer wiederkehrende Bildinformationen sollten Sie Stichwörter verwenden (siehe Bildlegenden). Diese legen Sie einmal fest und können Sie immer wieder einem oder mehreren Bildern auf einmal zuordnen. Erst anhand dieser Bildbeschreibung können Sie gewünschte Motive auch Jahre später schnell wieder auffinden.

4. Bilder optimieren

Bei der Bildoptimierung können Sie ein Bild so verbessern, dass es der erlebten Realität nahekommt. Oder Sie akzentuieren Ihre Bildaussage. Je nach unserer Absicht verfolgen wir also ganz verschiedene Ziele bei der Bildbearbeitung. So kommt es oft vor, dass man vom gleichen Bild unterschiedliche Versionen für verschiedene Zwecke erstellen will. Zudem ist es wünschenswert, dass man Korrekturen rückgängig oder nachträglich nochmals verändern kann und dass die wirkliche Korrektur erst ganz am Schluss in das Pixelbild eingerechnet wird. Denn jede Bildveränderung



Eine kleine Bildauswahl aus der Suche nach «3 Sterne und mehr» aus dem Jahr 2020:

1. Ort: Alpen, Schweiz. Beschreibung: Morgenflug BCN ZRH, LX1951. Stichwörter: Alpen, Landschaft, Luftbild, Sonnenaufgang, Stimmung, Wolken.
2. Ort: Steingletscher, Sustengebiet, BE, Schweiz. Beschreibung: Skitour Gwächten- und Sustenhorn. Stichwörter: Aufstieg, Berge, Eichenberger Peter, Gebirge, Gletscher, Landschaft, Person, Skitour, Skitourengänger.
3. Ort: Burgtrottenweg 1d, Hettlingen, ZH, Schweiz. Beschreibung: Installation Solaranlage. Stichwörter: Energie, Sonnenstern, Hausdach, Person, Photovoltaik, Stimmung, Solarpanel, Szene.

bringt gewisse Qualitätsverluste durch Rundungsfehler und andere Faktoren mit sich, besonders beim JPG-Format. Deshalb setzt die neue Generation von Fotoeditoren auf das Konzept des «nicht-destruktiven Bearbeitens» (siehe nächste Folgen).

5. Präsentieren

Schliesslich wollen wir die Bilder herausgeben und nutzen, beispielsweise für ein Fotoalbum, für eine E-Mail oder eine Diashow. Die Präsentation der Bilder ist wohl das eigentliche Ziel des ganzen Aufwands. Nun ernten Sie die Früchte Ihrer Arbeit, können an Ihren Bildern Freude haben und neue Motivation fürs Fotografieren schöpfen. Je nach Anwendungszweck müssen die Fotos in unterschiedlichen Formaten, Auflösungen oder Dateigrößen vorliegen. Diese Umwandlung beherrschen alle Bildbearbeitungsprogramme. Achten Sie dabei aber darauf, dass Sie die Originalbilder und deren Ordnerstruktur «Originale» nicht verändern. Am besten speichern Sie die für eine bestimmte Verwendung optimierten Bilder in einer separaten – ebenfalls chronologischen – Ordnerstruktur «Versionen» ab. So schützen Sie Ihre Originale und erleichtern den Sicherungsprozess, weil sich einmal gesicherte Original-Ordner nicht mehr verändern.

Zum Schluss: Überladen Sie Ihren Workflow nicht! Was bringt ein noch so ausgefeilter Arbeitsfluss, wenn der Bilderberg stärker wächst, als Sie ihn abarbeiten können? Lieber einfacher, dafür schnell und effizient. Vergeben Sie nur solche Stichwörter, nach denen Sie später auch zu suchen gedenken. Bearbeiten Sie nur diejenigen Bilder, die Sie wirklich verwenden wollen. Der Workflow taugt erst dann im Alltag, wenn wir ihn für sämtliche Bilder verwenden können und sich kein übermässiger Rückstau bildet. Mit etwas Routine wird sich schliesslich die Freude einstellen, endlich Ordnung ins Bilderchaos gebracht zu haben.

*Aktuelle Fotokurse (auch «Lightroom Classic») auf fotowerkstatt-kreativ.ch
Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog*

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
- Anreiskosten 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	
<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 206.90 statt 413.70/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 184.50/Jahr	
<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 _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP) Mitgliedschafts-Nr. _____
 Name/Vorname _____ Geburtsdatum _____
 Strasse/Nr. _____ PLZ/Ort _____
 Telefon/Mobil _____ E-Mail _____

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

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständig-erwerbende und Kleinunternehmer, Ausgabe 01.2020, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 01.2020. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wirdausschliesslich über die Berufungs-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

