



RUNDSCHAU

1 | 2016



Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



GROW.TOGETHER
AEROPERS • IPG • EPA



**Fusion dreier Pilotenverbände • Solidarität im Verband •
ZFI – Spiegel der Flughafenpolitik • Wie man sparen kann –
ausser bei sich selbst • Sichtflüge am Flughafen Zürich**

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Was dient der Sicherheit mehr? Die Zwei-Personen-Regel oder der Schutz des Cockpits durch eine konsequenter geschlossene Türe? Lukas Meyer stellt berechnete Fragen und ist der Meinung, dass es nun an der Zeit ist, die Fakten sachlich zu berücksichtigen.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Grow.Together**
Das Marktumfeld, der Betrieb der Swiss-Flugzeuge mit gemischten Cockpit-Besatzungen und die neue Struktur im Lufthansa-Konzern lassen die Spitzen der Pilotenverbände aktiv werden. Ein geeintes Vorgehen der Piloten ist im heutigen Umfeld nötig und ein klarer Vorteil.
- 8 Stark in die Zukunft: Solidarität im Verband**
Solidarität mag einem als abgenutztes Konzept vorkommen. Diesem Trugschluss gilt es entgegenzuwirken. Gelebte Solidarität ist für unsere Zukunft unerlässlich.
- 10 ZFI – Spiegel der Flughafenpolitik**
Nach Ansicht der Fluglotsen und Piloten wäre ein Massnahmen einig zur Reduktion der ZFI-Werte möglich. Zurzeit widerspiegelt der ZFI, dass Sicherheit und Lärmschutz in der Flughafenpolitik nicht immer an erster Stelle stehen.
- 14 Mission Support**
Am 21. Februar nimmt der Swiss Mission Support offiziell seine Arbeit auf. Er soll den Inflight Support aller Swiss-Langstreckenflüge verbessern und bringt einige interessante Neuerungen mit sich. Mark Ansems, Manager Operations and HUB Control und Project Manager Mission Support, berichtet in einem Interview ausführlich darüber.
- 18 Wie man sparen kann – ausser bei sich selbst**
Nicht nur beim Nachwuchs im Cockpit versuchen die Airlines, mit zweifelhaften Methoden die Kosten niedrig zu halten und Geld zu sparen. Auch bei erfahreneren Piloten wird versucht, die Personalkosten immer weiter zu senken. Nur bei sich selbst machen die Manager mit den grossen Sparsbemühungen eine Ausnahme.
- 21 Civilized Thinking**
So viel Aufregung!!!
- 22 «Go-ahead» – Sichtflüge**
Trotz vieler Einschränkungen existieren für die ATC nach wie vor diverse Möglichkeiten, um VFR-Flüge in das Gesamtkonzept zu integrieren, ohne den IFR-Verkehr zu sehr zu verspäten.
- 26 Veränderungen beim technischen Zinssatz und den Umwandlungssätzen**
Die anhaltende Tiefzinsphase hinterlässt ihre Spuren in den Sozialwerken. Damit die SWIC II ihre Verpflichtungen auch in Zukunft erfüllen kann, mussten der technische Zinssatz und die Umwandlungssätze angepasst werden. Hintergrundinformation aus der Pensionskasse SWIC II.
- 30 Nightstop reloaded – 3. Juni 2016**
Endlich ist es wieder soweit: nightstop meldet sich zurück, und man freut sich auf einen ausgelassenen Abend. Am 3. Juni erwartet man 30 Grad Celsius bei schönstem Sonnenschein – so lautet jedenfalls die wettertechnische Bestellung.
- 31 «Unsere täglich' Luft gib uns heute ...»**
Um die Auswirkungen der kontaminierten Kabinenluft genau nachvollziehen zu können, braucht es einen genauen Test. Die Entwicklung eines Bluttests wird weder universitär noch von der Airline-Industrie unterstützt. Ein Spendenaufruf.
- 32 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.
- 37 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 39 Pilots & Controllers «GET TOGETHER»**
- 40 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 42 Pensionierungen & Austritte**
- 44 Wir trauern, Termine & Mitteilungen**
- 45 Tombola-Spende «70 Jahre AEROPERS»**
Anlässlich der 70-Jahr-Feier der AEROPERS wurde eine Tombola mit attraktiven Preisen durchgeführt. Der Erlös wurde der «Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals» gespendet.
- 46 Shooter's Corner**
Dominique Wirz hat uns bisher gezeigt, wie wir Motive finden und bewusster betrachten können. Nun interessiert, wie die Motive möglichst wirkungsvoll inszeniert und Bilder aktiv gestaltet werden können.

The President's Voice



Vermeintliche Sicherheit

Zunächst zur Theorie: Wenn sich die subjektive Wahrnehmung von der objektiven unterscheidet, so unterliegt man einer Wahrnehmungstäuschung und hat dann eine Fehlvorstellung. Laien sind besonders gefährdet, einer solchen zu unterliegen, da sie ja per Definition die entsprechende Fachkompetenz nicht besitzen. Darum obliegt es Fachleuten, dafür zu sorgen, dass der Laie offen und ehrlich über Tatsachen (eben die objektive Wahrnehmung) ins Bild gesetzt wird.

Nun zur Praxis: Am 24. März 2015 beging der First Officer des Germanwings-Flugs 4U9525 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit (die offizielle Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen) einen erweiternden Suizid. Solch ein tragisches Unglück hat sich in der kommerziellen Fliegerei in den letzten 35 Jahren sechs (!) Mal ereignet (Quelle: BEA-Zwischenbericht vom 6. Mai 2015). Verglichen mit den in diesem Zeitraum durchgeführten kommerziellen Flügen liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Vorkommnisses somit beinahe im Bereich von null. Dies ist ein nachweisbarer und unstrittiger Fakt.

Dass wir uns in Zeiten zunehmender Bedrohung durch terroristische Angriffe auf empfindliche Elemente der Zivilgesellschaft befinden, braucht nicht weiter belegt zu werden. Die zivile Fliegerei ist ein sehr empfindliches und somit «lohnenswertes» Ziel für Terroristen. Dass in diesem Kontext das Eindringen ins Cockpit eines Linienflugzeugs eine zweckmässige Methode zur kriminellen Zielerreichung darstellt, wurde leider bereits mehrfach unter Beweis gestellt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Falles ist auch hier nicht hoch, jedoch um ein x-Faches grösser als die erstgenannte. Wiederum ein unstrittiger Fakt.

Dass man unerwünschte Ereignisse, vor allem in der Luftfahrt, analysiert und gegebenenfalls Massnahmen zur Prävention entwickelt, ist richtig und auch wichtig. Im Rahmen einer Sofortmassnahme als Folge der Tragödie des Germanwings-Flugs entschloss sich das Management des Lufthansa-Konzerns zur Einführung des sogenannten Vier-Augen-Prinzips. Dieses beinhaltet, dass sich zu jeder Zeit zwei Personen im Cockpit aufhalten müssen. Sollte einer der Piloten seinen Platz verlassen, so muss an seiner Stelle eine sogenannte berechnigte Person, in der Praxis meist ein Flight Attendant, ins Cockpit gehen, um die geforderte «Augenzahl» zu gewährleisten. Was diese zweite Person dort genau zu tun hat, ist je nach Airline eher diffus geregelt. Klar ist, was sie nicht tun sollte: Sie sollte sich nicht auf den freien Pilotensitz setzen und auch nicht mit dem verbleibenden Piloten sprechen, da diesem durch die Abwesenheit des zweiten Piloten seine Redundanz fehlt und er sich ausschliesslich auf das Fliegen des Flugzeugs und vor allem auch auf die Kommunikation mit der Flugverkehrsleitstelle konzentrieren muss.

Ob diese zweite Person nun wirklich ein taugliches Mittel darstellt, einen erweiternden Suizid zu verhin-

dern, lässt sich aus Sicht von uns Piloten kaum beurteilen. Diese Diskussion sei den psychologisch geschulten Fachleuten vorenthalten, wenngleich diesen meist die aviatische Kompetenz nicht gegeben ist.

Was hingegen jeder Pilot sehr gut beurteilen kann, ist die Tatsache, dass das Vier-Augen-Prinzip einen beträchtlichen «Mehrverkehr» in und aus dem Cockpit zur Folge hat, die Türe dadurch öfters und jeweils auch länger geöffnet bleibt. Auch dies ist ein Fakt!

Jeder Fliegende weiss genau Bescheid, wie schwierig es sein kann, den richtigen Moment zu erwischen, um das Cockpit kurz zu verlassen – Kameraüberwachung oder Ähnliches hin oder her. Hand aufs Herz: Welcher Pilot stand noch nicht Auge in Auge vor dem die Toilette aufsuchenden Passagier, der überraschend hinter dem Vorhang zur Kabine hervorkam? Die Koordination mit der Kabinenbesatzung für den Personaltausch im Cockpit macht die Situation definitiv nicht besser, das Gegenteil ist der Fall.

Zu Beginn war die Rede von Fehlvorstellung. Warum? Dem Passagier wird suggeriert, man habe im Kontext zum Germanwings-Unglück etwas für die Sicherheit getan. Nachzuvollziehen, wenn auch nur schwer, ist das Argument der Verhinderung einer Nachahmungstat unmittelbar im Nachgang an das Ereignis. Auch hier eine psychologische Thematik. Nicht mehr nachzuvollziehen ist hingegen die Tatsache, dass die Massnahme immer noch aufrechterhalten wird. Ich sage es deutsch und deutlich: Wenn jetzt in dieser Phase ein Attentäter während des «Wechsels» im Rahmen des Vier-Augen-Prinzips ins Cockpit gelangen kann, dann haben diverse Entscheidungsträger «sehr kurze Hosen» an. Die effektive Verantwortung übernehmen wie so oft andere, nämlich die direkt Betroffenen.

Die durch die EASA (European Aviation Safety Agency) gebildete Task Force empfiehlt in ihrem Abschlussbericht, diese Massnahme für ein weiteres Jahr aufrechtzuerhalten: «The Task Force recommends that the 2-persons-in-the-cockpit recommendation is maintained. Its benefits should be evaluated after one year. Operators should introduce appropriate supplemental measures including training for crew to ensure any associated risks are mitigated».

Nach einem Jahr soll also eine Neubeurteilung stattfinden. Es gilt nun, die Fakten klar zu benennen und keine Augenwischerei zu betreiben. Aus Ehrlichkeit gegenüber der Sache, nämlich der effektiven Flugsicherheit – für die Crew und die Passagiere. Schlussendlich ist es eine Frage der Wahrscheinlichkeit, die das Vier-Augen-Prinzip gegenüber der gelebten Praxis in Abwägung stellt.

Ja, es hat Fälle gegeben, bei denen ein Autoinsasse einen Unfall überleben konnte, weil er die Sicherheitsgurte nicht trug. Hat man deswegen die Gurttragepflicht aufgehoben? Nein – warum wohl nicht?

Lukas Meyer
Präsident

Editorial



Das Thema Fatigue taucht im Stichwortverzeichnis, das die letzten 19 Jahre der «Rundschau»-Ausgaben überblickt, im Jahr 2001 zum ersten Mal auf – vor 15 Jahren. Ein Mitglied des Air Safety Comitee berichtete von einer Untersuchung der NASA, bei der seit 1980 kritische Vorfälle im Flugbetrieb über das Aviation Safety Reporting System gesammelt und evaluiert worden sind. Die Auswertung der Daten erbrachte, dass 21,4 Prozent der kritischen Vorfälle auf Ermüdung zurückzuführen sind.

Damals durften in den USA Flüge im Zwei-Mann-Cockpit höchstens acht Stunden dauern. Die SAS setzte bereits ab einer Flugdauer von sechseinhalb Stunden einen dritten Piloten als sogenannten Enlarger ein. Seit 1997 ist nach einer gross angelegten Studie (Drew Dawson und Kathrin Reydt: Fatigue, alcohol and performance impairment) bekannt, dass langes Wachsein unsere geistigen Fähigkeiten wie Alkohol reduziert. Was ist seither geschehen?

Der Schweizer Gesetzgeber hat die Limite für die Blutalkoholkonzentration im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt. Ab diesem Wert gilt die Fahrunfähigkeit als erwiesen.

In der Luft scheinen andere Regeln zu gelten: Die neuen Flight Time Limitations der EASA lassen im Zwei-Mann-Cockpit eine Einsatzdauer von bis zu 13 Stunden und deutlich kürzere Erholungszeiten zu. Nach dem Rückflug aus den USA sollen beispielsweise zwei Nächte zu Hause genügen, um für den nächsten Einsatz wieder genügend erholt zu sein.

Die «Rundschau» nahm das Thema Fatigue bisher mehr als 25 Mal auf und beleuchtete es von verschiedenen Seiten. Die Forderung nach einem besseren Schutz der menschlichen Bedürfnisse verhallte ohne Wirkung. Vor fünf Jahren schrieb Peter Tilly einen Bericht mit dem Titel: «Fatigue – das Thema ist noch lange nicht vom Tisch».

Und nun kam es doch: Ein FRM-Programm (Fatigue Risk Management) wurde bei der Swiss eingeführt. Das Fatigue-Risiko wird nun nicht, wie man meinen könnte, durch eine Verkürzung der Einsatzzeiten reduziert – wie es von Wis-

senschaftlern seit Längerem empfohlen wird. Zunächst soll ein möglichst grosser, statistisch relevanter Datensatz gesammelt werden.

Im Wissen um die Tatsache, dass vor allem Boeing (Flugzeughersteller) und Jeppesen (Lieferant von Systemen zur Einsatzplanung von Flugbesatzungen) die treibenden Kräfte bei der Entwicklung dieses FRM-Systems sind, werde ich eine gewisse Skepsis nicht los. Deshalb sei die Frage erlaubt, warum Loukia Loukopoulou, Manager Human Performance and Systems, ihren Bericht über das FRM im Swiss Safety Letter ausgerechnet mit den Worten beginnt: «No, no, you have not been «framed»...! But you are now being Fatigue Risk Managed!»

Immerhin ist bei der Swiss nun offiziell auf allen Stufen erkannt und bekannt gemacht worden, dass Flugbesatzungen unter Fatigue leiden. Rapporte zu diesem Thema werden ausgewertet, seien willkommen – und an dieser Stelle ausdrücklich empfohlen. Es ist noch nicht lange her, dass Rapporte, in denen «fatigue» als möglicher «contributing factor» eines Vorfalles genannt wurde, öffentlich als politisch motiviert abgetan wurden. In dieser Beziehung sind wir nun hoffentlich einen Schritt weiter.

Auch ist nun allen Stellen bekannt, dass «fatigue is not to be negotiated. If fatigue is an issue now it must be mitigated now. It cannot be mitigated later». Wenn sich also ein erschöpftes Besatzungsmitglied nicht in der Lage sieht, einen Flug durchzuführen, so ist dies von allen Stellen und Managern kommentarlos zu akzeptieren.

Und trotzdem: «Das Thema ist noch lange nicht vom Tisch».

Nun hoffe ich, dass Ihnen bei der Lektüre dieser Ausgabe nicht gerade die Augen zufallen, denn es sind wieder viele interessante Berichte im Angebot. Wenn doch – dann hatten Sie den Schlaf bitter nötig.

Ich wünsche eine packende Lesezeit!


Jürg Ledermann

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

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

Ständige Mitarbeiter

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

Layout

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2900 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Titelbild: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2016: 4. Mai 2016

Grow.Together

Das Marktumfeld, der Betrieb der Swiss-Flugzeuge mit gemischten Cockpit-Besatzungen und die neue Struktur im Lufthansa-Konzern lassen die Spitzen der Pilotenverbände aktiv werden. Ein geeintes Vorgehen der Piloten von Swiss International, Swiss Global und Edelweiss ist im heutigen Umfeld nötig und ein klarer Vorteil, wie Projektleiter Eric van Duijn überzeugt ist.

*Interview: Frank Zuber,
SE/O A330/340, Projektteam «Grow.Together»*

Die neuen Gesamtarbeitsverträge wurden 2015 eingeführt, und mit ihnen bleibt auch die Tatsache bestehen, dass in den Cockpits der Swiss weiterhin zwei verschiedene Pilotenkorps arbeiten. Die Entstehung der neuen Verträge hat den Pilotenverbänden einmal mehr deutlich aufgezeigt, wie wichtig die Zusammenarbeit untereinander ist. Diese Erkenntnis scheint nicht neu. Und so wird mit der Gründung der Arbeitsgruppe ein weiteres Mal die Möglichkeit einer intensiveren Zusammenarbeit überprüft.

In der Zwischenzeit ist diese Arbeitsgruppe mit Mitgliedern der Edelweiss Pilot Association (EPA) ergänzt worden und trifft sich monatlich unter dem vielversprechenden Arbeitstitel «Grow.Together» im Ewigen Wegli in Kloten. Im Gespräch mit dem Projektleiter Eric van Duijn möchten wir mehr über dieses Projekt erfahren.

Frank Zuber: Eric, Anfang Februar haben an die 1500 Piloten der Swiss und von Edelweiss Air eine Information per Post erhalten, in dem über das gemeinsame Projekt informiert wurde. In einer Zeit, wo ausser dem monatlichen Lohnzettel nur mehr digital kommuniziert wird, hat dieses Schreiben schon fast überrascht. Wie kam es dazu?

Eric van Duijn: Von weit weg betrachtet gibt es drei grosse Treiber für dieses Projekt. Der erste ist der Aviatik-Markt und dessen Entwicklung in Europa. Das Reisen per Flugzeug ist zur Massenware geworden, der Kampf der Fluggesellschaften um Marktanteile löst damit Optimierungsprozesse aus, die wie überall vor allem auf die Mitarbeiter zurückfallen. Der Billigste kommt zum Zuge, nicht der Beste. Diese Maxime zwingt die Verbände zu einer neuen Taktik. Zweitens: Unsere Muttergesellschaft hat uns neue Strukturen verpasst, die einen gewaltigen Koordinationsaufwand nach sich ziehen. Die Boeing-Flotte wird gemischt betrieben, auf dem Avro fliegen junge Captains aus dem Airbus-Korps,

bald werden auch die Bombardier C-Series mit Upgradern von Airbus ergänzt, und die Edelweiss möchte ihre Lücken ebenfalls mit Airbus-Personal der Swiss aufstocken. Die einst klar getrennten Geschäftsfelder vermischen oder überlappen sich. Dies führt drittens dazu, dass die drei Verbandsspitzen gezwungen sind, die Aktivitäten viel intensiver als bisher miteinander zu koordinieren. Allein schon deshalb ist aus arbeitstechnischer Sicht eine Zusammenführung zwingend. Die neuen Köpfe in allen drei Verbänden haben die Zeichen der Zeit erkannt.

Nun könnte man meinen, die Erkenntnis einer vertieften Zusammenarbeit unter den Verbänden sei nicht neu. Wieso steht man heute wieder am Anfang einer solchen Partnerschaft?

Wie bei anderen wichtigen Entwicklungen gilt auch hier: «Gut Ding will Weile haben.» Es braucht die Bereitschaft und die Einsicht eines jeden Mitgliedes für diese Partnerschaft. Diese Bereitschaft war in früheren Anläufen noch zu wenig ausgereift, ist aber meines Erachtens in den letzten Jahren stetig gewachsen. Die Umfragen nach der einseitigen

Ablehnung des GAV14 durch die AEROPERS-Mitglieder haben gezeigt, dass das Nein nicht mit der Zusammenführung mit der SWU zu tun hatte. Auf Seite SWU war und ist die Zustimmung schon fast legendär. Das Jahr 2016 ist vielleicht die letzte Chance, um dieses Unterfangen ins Trockene zu bringen, zumal es gelungen ist, auch die EPA (Verband der Edelweiss-Piloten) für das Projekt zu gewinnen.

AEROPERS und IPG haben je einen GAV bis ins Jahr 2019 abgeschlossen, der Vertrag der EPA läuft noch mindestens zwei Jahre. Wieso besteht überhaupt Handlungsbedarf?

Die Laufzeit der GAVs gewährt den nötigen Schutz, um die Veränderungsprozesse, die Anpassungen in den Abläufen und das Zusammenwachsen der Verbände zu gewährleisten, ohne dass von Tag eins weg ein Ver-

**«Ein geeintes Vorgehen
ist ein klarer Vorteil
im heutigen Umfeld.»**



GROW.TOGETHER
AEROPERS ■ IPG ■ EPA

teilkampf stattfindet. Darum heisst das Projekt auch «Grow.Together» – weil zuerst ein Zusammenwachsen und anschliessend ein gemeinsames Wachsen vorgesehen sind. Wenn alles gut läuft, wird der neu aufgestellte Verband ab 2018 die Prozesse für die nächste Runde von Vertragsverhandlungen einleiten können. Ein geeintes Vorgehen ist ein klarer Vorteil im heutigen Umfeld und ermöglicht dem zukünftigen Vorstand eine ausgereifere und umfassendere Wahrnehmung der Interessen aller Mitglieder.

Die Arbeitsgruppe trifft sich seit vergangenem Herbst monatlich. Zu Beginn waren die IPG und AEROPERS unter sich, später sind Kollegen der Edelweiss Pilot Association dazugestossen. Weshalb wurde die Gruppe erweitert?

Seit geraumer Zeit finden Verhandlungen über temporäre Überlassungen von der Swiss zur Edelweiss statt, da die Edelweiss mit den Swiss-A340 ihre Langstreckenflotte mehr als verdoppelt. Die von der AEROPERS initiierten Gespräche wurden von den beiden Arbeitgebern aufgenommen und umgesetzt. Den Grundstein für den Schulterschluss auf Verbandsseite legten somit die Arbeitgeber mit der Einbettung der A340 in die Edelweiss. Ich halte es für einen ausgesprochenen Glücksfall, dass es den Vereinspräsidenten nach der Kontaktaufnahme gelungen ist, so schnell eine gemeinsame Interessenlage zu finden. Persönlich habe ich klar die Haltung vertreten, dass dieses Projekt aus drei, noch lieber aber aus den vier namhaften Parteien am Schweizer Himmel zusammengesetzt sein sollte.

Die Beziehung unter den Pilotenverbänden AEROPERS und IPG wurde im vergangenen Jahr mit den Verhandlungen um den GAV2015 kurzzeitig auf die Probe gestellt. Spürt man davon heute noch etwas in der Arbeitsgruppe?

Das kann ich klar verneinen. Die Interessenvertreter der drei Gruppen bringen alle ihre eigenen Anliegen und Ansichten ein. Die Diskussionen sind nicht ohne Konfliktpotenzial. Manchmal verlaufen die Ansichten aber nicht einmal entlang dieser Gruppierungen. Die Gesprächskultur am Meeting-Tisch ist hervorragend. Die Meinungsverschiedenheiten sind gesund, und ich hoffe, dass dadurch am Schluss ein wirklich guter und cleverer Vorschlag vorliegen wird.

Was waren die ersten Schritte, nachdem die Ausgangslage zum Projekt klar war?

Sehr bewusst haben wir mit dem Projekt zuerst einen Schritt zurück gemacht. Während mehrerer Treffen haben wir in Gruppen die Chancen und Risiken sowie die Stärken und Schwächen der verschiedenen Optionen angeschaut. Die Zusammenfassung dieser Arbeit hat viele Punkte klären können, die uns sonst später wieder eingeholt hätten.

Danach haben wir unseren Auftrag sauber formuliert und den Vorständen zur Bewilligung vorgelegt. Damit wurde der Weg frei für die Detailarbeiten in den diversen Projektgruppen.

Zu Beginn der Arbeitsgruppe war die Rede von «vertiefter Zusammenarbeit», heute sind Schlagwörter wie Verbandsfusion zu hören. Was ist das erklärte Ziel des Projekts?

Wir wollen im Herbst 2016 statutenkonform eine Abstimmung über die Zusammenarbeit der drei Verbände ermöglichen. Das Projekt soll für eine hohe Chance einer Annahme sorgen. Zudem wollen wir die (Minderheits-)Anliegen und Risiken aller drei Parteien berücksichtigen. Es geht in diesem Projekt nicht um neue Gesamtarbeitsverträge. Das Projekt soll absichern, dass kein Mitglied durch diese Zusammenführung schlechter gestellt wird als in den heute gültigen GAVs inklusive Anhängen.

Nachdem alle Verbände gültige Verträge haben und auch eine Verbandsfusion nichts daran ändern würde, könnte man auch einfach alles beim Alten lassen und einen intensiven Austausch pflegen. Genügt das nicht?

Wie gesagt, die treibenden Kräfte für eine Zusammenführung kommen von ausserhalb. Auch der Ölpreis lindert diesen Druck nur kurzfristig, und sollte er tief bleiben, so profitiert eine Eurowings ungemein mehr als ein grosser Hub-Carrier, da deren Kerosin-Kosten einen viel grösseren Anteil des Gesamtaufwands ausmachen. Sollen wir dasitzen und abwarten, bis die einzelnen Verbände erneut gegeneinander ausgespielt werden, wie dies auf unschöne und wenig ethische Art das letzte Mal geschehen ist? Wohl kaum. Und das gilt für alle drei Parteien in diesem Projekt – denn wer weiss schon, wer das nächste Mal ins Offside manövriert wird?

Eine solche Verbandshochzeit ist historisch gesehen oft kurz vor der Trauung wieder abgesagt worden. Im Jahr 2013 lag der Fusionsvertrag fertig formuliert und zur Unterschrift bereit auf dem Tisch. Was will man heute besser machen, damit es diesmal klappt?

Letztlich haben die Mitglieder das Sagen. Und das ist gut so. Grundlage für ein gutes, demokratisches Resultat ist ein umfassender Wissensstand aller Abstimmenden. Korrekte, vollständige und gut strukturierte Information bildet die Grundlage – gepaart mit einem prozessorientierten Einbezug von Mitgliedern an mehreren Punkten des Projekts. Wir wollen dies unter ande-

«Wir erleben gerade sowas wie eine «Ver-Aldisierung» unseres Umfelds.»



Eric van Duijn, Captain und TRE/SFE B-777. Geboren 1961, startete er seine Fliegerkarriere nach der Matura in der Schweizer Luftwaffe. Als Milizpilot trat er 1983 in die Swissair ein. Er war während der Anfangszeit der Swiss Flottenchef der A320 und ist seit über dreissig Jahren als Instruktor tätig. Er absolvierte neben der Fliegerei ein MBA an der Heriot Watt University und schrieb in seiner Zeit als First Officer auch ein Buch über Sport im Ausdauerbereich.



«Einst klar getrennte Geschäftsfelder vermischen oder überlappen sich.»

rem in Form von Umfragen, Info-Austausch, Paneelen und Gesprächsrunden machen.

Die Pilotenverträge der drei Korps unterscheiden sich gerade hinsichtlich Lohn, Pensionskasse und FTL teilweise deutlich. Können solche Differenzen überhaupt überwunden werden?

Eine wichtige Sache ist die Erkenntnis, dass dieses Projekt nichts mit GAV-Verhandlungen zu tun haben kann. Begehrlichkeiten auf allen Seiten sind normal, und hüben wie drüben wünscht sich jeder eine sofortige Besserung und Umverteilung zu seinen Gunsten. Lassen wir diese Forderungen zu, können wir unser Projekt begraben. «Grow.Together» ist der Ansatz, auf bestehender Vertragsbasis zu beginnen, sich zu einigen und dann zu wachsen.

Um es nochmals klar zu sagen: diese Differenzen werden wir nicht beseitigen können. Aber in Zukunft wird ein geeinter Verband berechtigten Forderungen besser zum Erfolg verhelfen können. Auch bin ich überzeugt, dass es Abstufungen in den einzelnen Segmenten braucht. Ein geschickter Verband wird das Leisure Business zum Beispiel nicht mit überrissenen Forderungen torpedieren.

Und Achtung: Dieses Projekt hat keinen Einfluss darauf, ob die Swiss die vertraglich vorgesehene Zusammenlegungsoption auslöst. Dieses Recht haben wir mit dem letzten GAV unterzeichnet. Die Folgen davon kann jeder im Anhang des Vertrags nachlesen. Auch da, glaube ich, wäre ein geeinter Verband nur von Vorteil.

Wie möchte man möglichen Vorbehalten seitens der Mitglieder begegnen?

Die drei Vorstände garantieren, dass jedes einzelne Mitglied durch die Veränderungen nicht schlechter gestellt wird bis zum Auslaufen der heutigen Verträge. Dies wird durch einen gemeinsamen Vertrag der drei

Parteien abgesichert. Diese Gewähr beruhigt alle Parteien und ermöglicht eine entkrampfte Diskussion auf der Sachebene. Zudem soll den Minderheiten während der getrennten Laufzeit der Verträge ein Schutz gegeben werden, in den Statuten als temporäre Massnahme eingebettet.

Was sind die nächsten Schritte, wie ist das weitere Vorgehen?

Das Projekt ist in acht Teilbereiche gegliedert. Viele Arbeiten laufen auf Hochtouren: da werden Statuten überdacht, ein Vertragswerk wird zusammengestellt und die Finanzen müssen analysiert und konsolidiert werden. Rechtliche Aspekte harren der Klärung, oder Zusammenarbeits-Themen bis hin zur Datenverwaltung und Mitgliederbeitrags-Inkasso brauchen Lösungen. Der Kommunikations-Teil braucht täglich Pflege – die Liste ist lang.

Zum Schluss: Wieso bedeutet Dir dieses Projekt persönlich so viel?

Ich hoffe, dass dieses Projekt Signalwirkung im europäischen Markt ausübt. Die Arbeitnehmer-Konditionen sind seit mehr als zehn Jahren einer fortwährenden Erosion ausgesetzt, die meinem Verständnis und Commitment zu Qualität und Professionalität entgegenlaufen. Wir erleben gerade sowas wie eine «Ver-Aldisierung» unseres Umfelds. Ebenso halte ich ein Auseinanderdividieren und Aushöhlen der Verbände für wenig sozialpartnerschaftlich. Langfristig werden dadurch ungeeignete Kandidaten für unseren anspruchsvollen Beruf rekrutiert. Das sind Argumente genug, um meine Erfahrungen diesem guten Zweck zu widmen und einen Beitrag zu leisten.

Lieber Eric, vielen Dank für die spannenden Informationen! •

«Es geht in diesem Projekt nicht um neue Gesamtarbeitsverträge.»

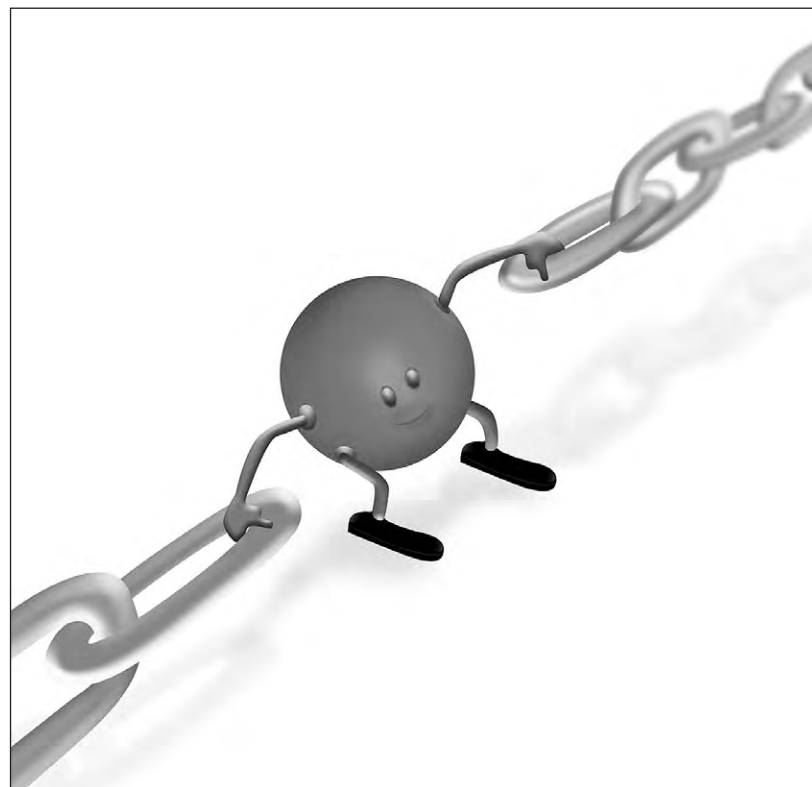
Stark in die Zukunft: Solidarität im Verband

Unser Berufsleben wird neben den fliegerischen Anforderungen auch immer mehr von wirtschaftlichen und politischen Diskussionen geprägt. Dabei haben wir nicht immer die gleichen Vorstellungen, wie unsere Zukunft am besten zu sichern sei. Ein solidarischer und damit starker Verband ist aber in jedem Fall eine Grundvoraussetzung.

Text: Janos Fazekas

«Gemeinsam sind wir stark!» Aufgrund dieses einfachen Satzes organisieren wir uns zu Gewerkschaften, Verbänden und sogar zu Nationalstaaten. Über tausend Menschen aus verschiedenen Ländern und Regionen, mit verschiedenen Geschlechtern, Religionen und auch Hobbys konstituieren die Mitgliedschaft der AEROPERS. Und wir alle sind daran interessiert, unsere Arbeitsbedingungen so gut wie möglich zu erhalten, wenn nicht sogar zu verbessern. Das ist jedoch gerade in unserem aktuellen Umfeld schwieriger geworden. Betrachtet man das Vorgehen unseres Konzern-Managements, wird schnell deutlich, dass man die Verbände aufbrechen will. Und vor lauter Schwarzmalerei ist es fast nachvollziehbar, wenn einige Verbandsmitglieder sich irgendwann sagen, dass sie sich selbst am nächsten sind. Um solchen Widrigkeiten entgegenzustehen, braucht es neben effizienten Verhandlungsstrategien vor allem auch eins: Solidarität zwischen den Mitgliedern.

**«Eine Vorbedingung
für Solidarität ist
Gruppen-Kohäsion.»**



«Der Erfolg einer Gruppe steht und fällt mit dem Willen jedes Mitglieds, seinen Kollegen zur Seite zu stehen.»

Gewerkschaft und Solidarität

Wobei handelt es sich nun bei diesem Begriff? Die Definitionen unterscheiden sich je nach wissenschaftlicher Ausrichtung. Ich möchte hier jene des Soziologen Alfred Vierkandt aufnehmen, die auch im Duden zu finden sind: «Solidarität ist die Gesinnung einer Gemeinschaft mit starker innerer Verbundenheit». Und: «Solidarität ist das Zusammengehörigkeitsgefühl, das praktisch werden kann und soll». Wirft man einen Blick in die jüngere Geschichte, findet man einige Beispiele erfolgreich gelebter Solidarität. Als Reaktion

auf die Industrialisierung entstand im 19. Jahrhundert die Gewerkschaftsbewegung. Hierbei schlossen sich Arbeiter zusammen, um sich gemeinsam für ihre Interessen einzusetzen. Eines der berühmtesten Beispiele solch einer Gewerkschaft ist wohl «Solidarnosc». Diese Gewerkschaft der Danziger Schiffsbauer begann 1980 einen Prozess, der Jahre später massgeblich zur Beendigung von kommunistischen Diktaturen beitragen sollte. Dies, obwohl die Solidarnosc relativ rasch verboten und ihre Mitglieder verfolgt wurden. Betrachtet man nun in diesem Kontext die Definitionen nochmals, fallen die Begriffe «Zusammenhalt» und «Verbundenheit» auf. Die Arbeiter in diesen Gewerkschaften hatten intrinsische Motive, sich gegenseitig zu unterstützen. Sie verstanden sich als eine Einheit, die gemeinsame Ziele hat und gemeinsames Unrecht erlebt. Kurzum: eine Vorbedingung für Solidarität ist Gruppen-Kohäsion.

Verband, Kohäsion und Willen

Warum eine Gruppe zusammenhält, kann verschiedene Gründe haben. Einerseits kann es sich um gemeinsame Werte handeln, die wir als uns innewohnend annehmen. Hierbei denke ich an das Phänomen Staatszugehörigkeit und das daraus abgeleitete Zusammengehörigkeitsgefühl. Andererseits organisieren wir uns auch mit Menschen, die zwar andere Hintergründe haben, aber die gleichen Aufgaben oder Ziele. Was daraus erkenntlich wird, erscheint im ersten Moment als Teufelskreis. Um in einer Gruppe erfolgreich Interessen durchsetzen zu können, braucht es von Beginn an Kohäsion. Ist diese aber nicht einfach bereits gegeben, muss sie erarbeitet werden. Dies wiederum gelingt wohl am besten, indem die einzelnen Mitglieder in die Gruppe investieren, ohne dadurch einen sofortigen Nutzen

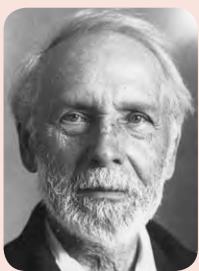
zu erhalten. Sie müssen sich also solidarisch zeigen. Solidarität ist aber eine Folge von Kohäsion.

Eines wird hier augenblicklich klar: Die Existenz eines Verbands und die damit einhergehende Solidarität und Kohäsion ist also ein Willensakt. Der Erfolg einer solchen Gruppe steht und fällt mit dem Willen jedes individuellen Mitglieds, sich mit seinen Kollegen und Kolleginnen zu identifizieren und ihnen gegebenenfalls zur Seite zu stehen. Soweit zur Theorie.

Nur gemeinsam geht es weiter

Fraglos sind diese Betrachtungen relevant, wenn wir in unsere Zukunft als Piloten und Verbandsmitglieder blicken. Durch unsere Mitgliedschaft in der AEROPERS haben wir uns bereits in unseren Interessen und durch unsere Mitgliederbeiträge solidarisch gezeigt. Hierbei zahlt jedes Mitglied denselben Prozentbetrag als Beitrag ein. Somit zahlt ein frischer First Officer absolut gesehen deutlich weniger ein als eine dienstältere Kapitänin. Der First Officer profitiert hier vom solidarischen Verhalten der älteren Kollegen. Er weiss aber auch, dass er eines Tages mehr zahlen muss.

Doch beim Finanziellen alleine darf unsere Solidarität keinen Abschluss finden. Blicken wir in unsere nächste Zukunft, sehen wir vier, zeitweise sogar fünf Fliegertypen, die in Gesellschaften mit unterschiedlichen Verträgen betrieben werden. Das bietet dem Management also eine optimale Gelegenheit, unser Korps zu spalten. Gerade hier ist Solidarität unendlich wichtig.



Alfred Vierkandt (* 4. Juni 1867 in Hamburg; † 24. April 1953 in Berlin) war ein deutscher Soziologe, Ethnologe, Sozialpsychologe, Sozial- und Geschichtsphilosoph.

Der aus ärmlichen Verhältnissen stammende Vierkandt studierte an der Universität Leipzig Mathematik, Physik, Geographie und Psychologie und habilitierte 1894 in Braunschweig. 1909 gehörte er zu den Gründern der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. Von 1913 bis 1934 war er Professor für Soziologie an der Friedrich-Wilhelms-Universität in Berlin. Mit seiner Emeritierung wurde er von den Nationalsozialisten mit Vorlesungsverbot belegt, setzte seine Lehrtätigkeit aber ab 1946 wieder fort.

Quelle: Wikipedia



«Solidarität heisst auch, zu vertrauen.»

Hierfür gibt es jetzt schon Beispiele im Konzern. Es tauchen Stellenangebote auf, bei denen es darum geht, für etwas Zusatzlohn Leute auszubilden, die dann letztendlich die Arbeitsplätze unserer Kollegen bei der Lufthansa oder Austrian bedrohen. Selbstverständlich scheint es viel verlangt, auf solche Vorteile freiwillig zu verzichten. Schliesslich handelt es sich teilweise um beträchtliche Summen. Es wird sich aber je länger, desto mehr jeder von uns darauf verlassen müssen, dass unsere Kollegen diesen Verzicht auch üben würden. Denn nur so können wir verhindern, dass wir gegeneinander ausgespielt werden. Über kurz oder lang heisst das für uns bei der Swiss, dass kein Weg an der Fusion der Korps und der Verbände vorbeiführt. Das ist im Interesse aller Piloten. «Gemeinsam sind wir stark!», aber nur dann, wenn wir uns in einem solchen neuen Verband solidarisch zeigen. Wenn wir einsehen, dass wir alle in demselben Boot sitzen und uns gegenseitig tragen sollten, anstatt nur zu ertragen. Das gilt prinzipiell auch für den gesamten Lufthansa-Konzern.

Es ist einfach, solche Ansichten als optimistisch oder gar als naiv abzutun. Solidarität heisst auch, zu vertrauen. Letzten Endes ist Vertrauen in unsere Kollegen eines der wenigen Dinge, die uns Halt geben können, wenn wir stürmischen Zeiten entgegenblicken.

Zynisches Resignieren und unentwegtes Wiederholen, dass nichts mehr zu unternehmen sei, ist hingegen Gift für eine Form der Zusammenarbeit, die sich etliche Male schon bewährt hat. Ich kann zumindest für mich sagen: ich verlasse mich auf Euch. Und ich garantiere Euch, dass Ihr Euch auf mich verlassen könnt. ●

ZFI – Spiegel der Flughafenpolitik

Ginge es nach den Vorstellungen von Fluglotsen und Piloten, wäre mit wenigen Massnahmen einiges zur Reduktion der ZFI-Werte möglich. Zurzeit widerspiegelt der ZFI, welche Prioritäten in der Flughafenpolitik in den letzten Jahren gesetzt wurden. Dabei standen Sicherheit und Lärmschutz nicht immer an erster Stelle.

Text: Jürg Ledermann

Zürcher Fluglärm-Index – ZFI. Schon bei der Nennung dieses Begriffs machen sich viele Leser ihre Gedanken. Jeder hat wohl seine Meinung zum ZFI. Wenn der jährliche Bericht der Abteilung «Akustik/Lärminderung» der Empa (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) erscheint, gehen die Wogen hoch, und die Kommentatoren schlagen sich in Leserbriefen und Foren wacker. Oft wird der ZFI missbraucht, um die enge Sicht auf partikuläre Interessen zu verteidigen – oder er wird als ganz und gar nutzlos abgetan.

So schlecht, wie oft behauptet wird, ist der ZFI aber nicht. Er vermittelt eine konkrete und übersichtliche Schau auf die Verteilung und konkrete Auswirkung des Flugbetriebs um den Flughafen Zürich. Dazu werden die Bewohner gezählt, die bei Tag übermässig belastigt (HA, Highly Annoyed) und die in der Nacht im Schlaf stark gestört werden (HSD, Highly Sleep Disturbed). Der ZFI entsteht aus der Addition von HA und HSD. Damit wird sichergestellt, dass die Personen, die am Tag und in der Nacht durch den Flugbetrieb gestört werden, auch doppelt erfasst sind. In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wird die Beschallung durch die Überflüge stärker gewichtet, um der Empfindung der gestörten Anwohner gerecht zu werden.

Konzepte und Sachpläne

Alle diese Grundlagen sind nachvollziehbar, und die Resultate werden in den Berichten der Empa sachlich und objektiv hergeleitet und dargestellt. Die wichtigs-

ten Faktoren, die den ZFI beeinflussen, sind die Bevölkerungszahl und die Anzahl Überflüge der verschiedenen Flugzeugtypen. Jedes Flugzeug hinterlässt einen klar definierten Lärmteppich. Es ist offensichtlich, dass modernere, leisere Flugzeuge und Maschinen, die schneller an Höhe gewinnen, sowie das Überfliegen von weniger besiedelten Gebieten den ZFI entlasten. Die Zunahme der Bevölkerung beispielsweise lässt den ZFI aber wachsen. Schon bei der Vorstellung dieser Mechanismen schrieb Roland Zaugg in der

«Rundschau»-Ausgabe 3/2007 von einer «erstaunlichen Bautätigkeit» um den Flughafen herum. Er prophezeite, dass der ZFI-Grenzwert bei dieser Bevölkerungszunahme auch überschritten werde, «ohne dass in Zürich auch nur ein einziges Flugzeug mehr zum Einsatz» komme.

Zum Schutz der Bevölkerung im direkten Umfeld des Flughafens wird deshalb versucht, verschiedene Planungsrichtlinien koordiniert umzusetzen. Das sind zum einen der kantonale Richtplan und das darin enthaltene Raumordnungskonzept (ROK). Mit diesen Mitteln will der Kanton Zürich die Raumordnung politisch so steuern, dass «die bestehende Vielfalt und Qualität an Lebens- und Landschaftsräumen trotz anhaltendem Bevölkerungswachstum auch in Zukunft zu bewahren» ist.

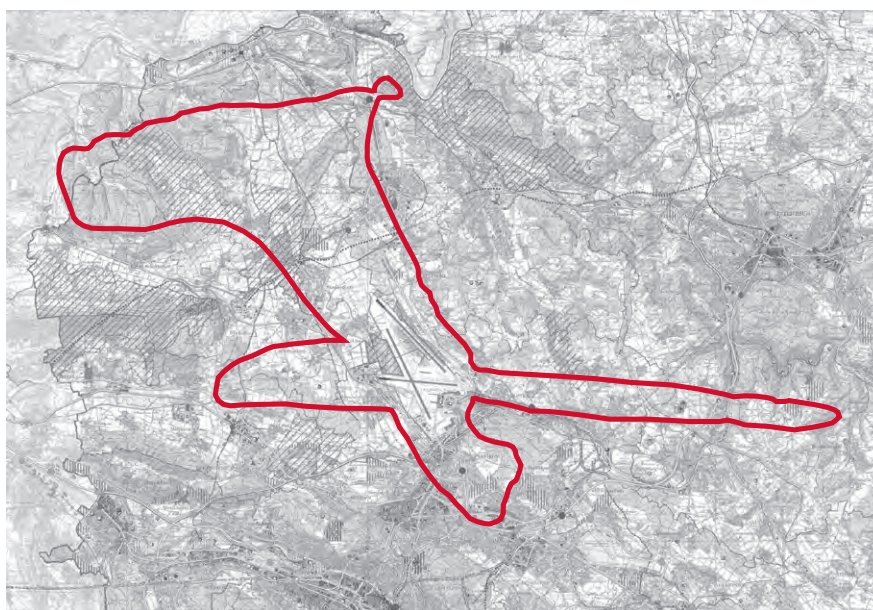
Auf der anderen Seite steht der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Für jede Flugplatzanlage legt er den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb fest. Der SIL ist somit die Grundlage für den Betrieb eines Flugplatzes und insbesondere für dessen Konzession und Betriebsreglement.

Nah und fern

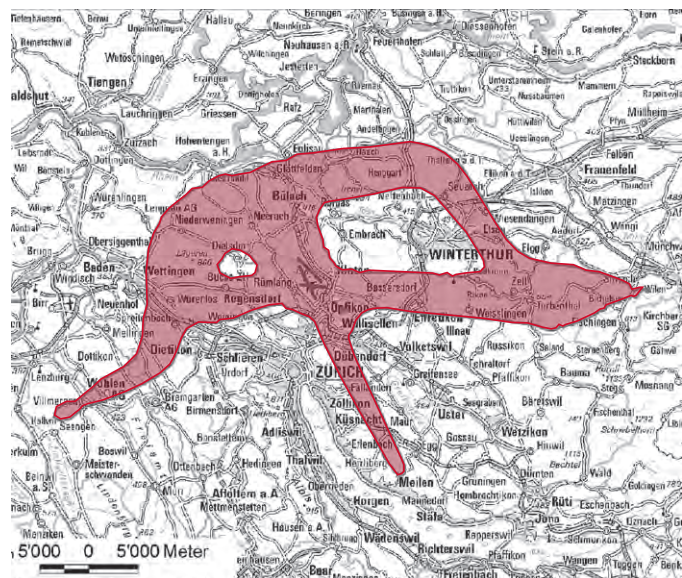
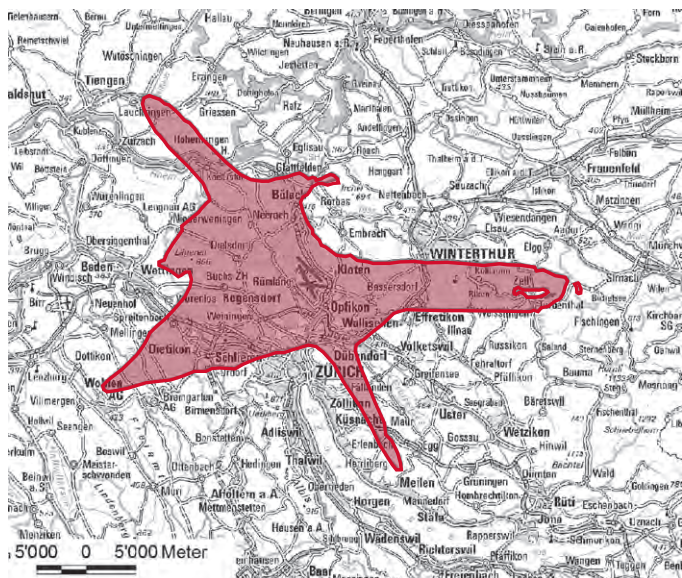
Dass sich die kantonalen Wünsche nicht mit denjenigen des Bundes decken, ist bei einem Projekt und den Auswirkungen dieser Grössenordnung selbstverständlich. Immerhin ist es gelungen, ein Gebiet zu definieren, innerhalb dessen eine gewisse Koordination stattfinden soll. Dieses Gebiet wird von der sogenannten Abgrenzungslinie definiert (Grafik 1).

Innerhalb dieses Gebiets gelten unter anderem besondere Vorschriften bezüglich der Schallschutzmassnahmen von Gebäuden. Zudem wird die energetische und schalltechnische Sanierung von Gebäuden speziell gefördert. Obwohl es bekannt ist, dass innerhalb der AGL mit

«Oft wird der ZFI dazu missbraucht, die enge Sicht auf partikuläre Interessen zu verteidigen.»



Grafik 1: Abgrenzungslinie um den Flughafen Zürich herum.



Grafik 2: Die Erhebungen zum ZFI ergaben im Jahr 2014 die folgenden Perimeter. Links: Untertags belästigte HA. Rechts: In der Nacht gestörte HSD.

zusätzlichem Lärm der startenden und landenden Flugzeuge zu rechnen ist, wächst die Bevölkerung auch in diesen Gemeinden stetig. Aufgrund des ROK des Kantons ist das Wachstum in Ballungsgebieten wie Bülach, Wallisellen oder Kloten-Opfikon gewünscht. Der Kanton möchte nämlich zu 80 Prozent in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wachsen – in den Gebieten also, die bereits jetzt gut erschlossen sind.

Während die Bevölkerung innerhalb der AGL also eine gewisse Aufmerksamkeit bezüglich des Schallschutzes genießt und den ZFI dementsprechend weniger beeinflusst, bewirkt das Wachstum der Bevölkerung in den übrigen Ballungszentren entlang der Limmat und um Winterthur ein Ansteigen des ZFI, auch wenn es keine zusätzlichen Flugbewegungen gibt. Das wird an den viel grösseren Perimetern deutlich, die zur Erfassung der ZFI-Zahlen untersucht werden (Grafik 2).

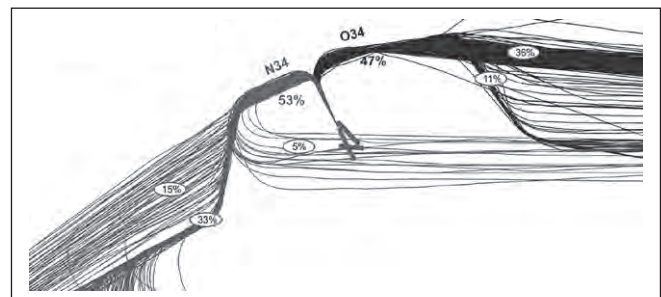
Gerade in diesen Gebieten ist der Kanton im Dilemma. Einerseits soll er den Flughafen fördern und andererseits «den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs» berücksichtigen, wie Paragraph 1 des Flughafengesetzes lautet.

Es gibt zwei Problemfelder, bei denen Lösungen möglich sind, die der Kanton aber beharrlich auf die lange Bank schiebt. Es geht einerseits um die im ZFI erfassten Personen, die seit der Einführung der FL-80-Regel jeden Abend zusätzlich beschallt werden. Andererseits leidet die Pünktlichkeit des Flugbetriebs aufgrund von Kapazitätsengpässen in den Spitzenstunden.

FL-80-Regel

Jeder Pilot strebt danach, die Nase seines Flugzeugs nach dem Start möglichst rasch in die Richtung zu drehen, in der sich die Destination befindet. Natürlich gibt es da Hindernisse, die weder er noch der ATC-Controller beeinflussen kann. Das können zum Beispiel die Topographie im Ausflugsektor oder auch die Luftraumstruktur sein. Weitere Beschränkungen können wie im Fall des Flugplatzes Zürich aufgrund von lärmpolitischen Überlegungen erlassen werden. Ein ATC-Controller muss ein Flugzeug in Zürich «due to noise abatement» auf der SID fliegen lassen, bis es mindestens «at 5000ft AMSL or above» ist, wie in den entsprechenden Vorschriften der

Fluglotsen vermerkt ist. Erst dann sind «deviations from a SID LSZH permitted». Das typische Beispiel ist hier der Abflug von Piste 28 (gegen Westen) mit einer SID in Richtung DEGES (im Osten des Flugplatzes gelegen). Auch am Abend, wenn die Starts auf den Pisten 32 und 34 erfolgen, möchten die Piloten möglichst rasch den direkten Kurs auf den Zielflughafen einnehmen. Auch ATC-Controller möchten Flugzeuge nicht unnötig lange in ihrem Kontrollbereich haben. Die aufgefächerten Radarspuren in Grafik 3 lassen erkennen, wie A340-Flüge nach den ersten Kurven von der SID weggedreht wurden.

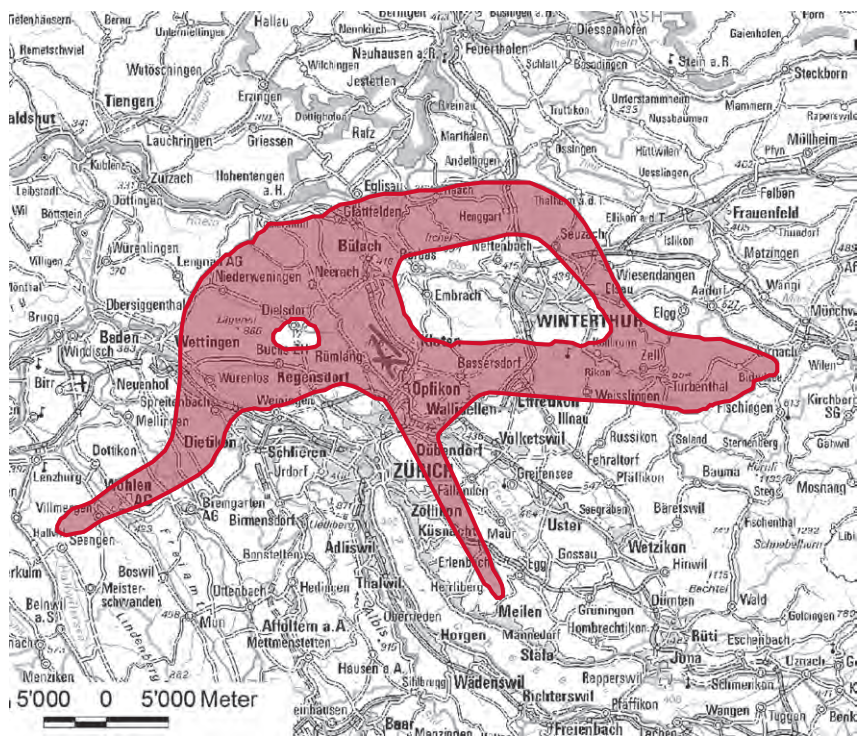


Grafik 3: Radarspuren von A340-Starts auf Piste 34 im ersten Quartal 2011.

Von den aufgezeichneten A340-Flügen, die zu Destinationen im Osten flogen, konnte die Mehrzahl (47 Prozent) nach dem Start über den Flugweg «O34» nach rechts drehen. 36 Prozent der Flüge konnten direkt auf einem östlichen Kurs weiterfliegen. Elf Prozent mussten auf der SID bleiben und einen kleinen Umweg in südöstlicher Richtung machen. Nur fünf Prozent der aufgezeichneten Flüge mussten zuerst über «N34» links abdrehen und dann mit einer Schleife im Westen des Flugplatzes Kurs in die eigentlich bevorzugte Himmelsrichtung nehmen.

Bei den Flügen, die über «N34» nach Westen drehten, fällt die Auffächerung der 15 Prozent auf, die direkt zu weiter entfernt gelegenen Waypoints auf ihrem Flugplan geschickt wurden. Aargauer Gemeinden intervenierten darauf und beklagten, dass sich die Piloten nicht an die vorgeschriebenen Routen hielten.

Die Regelung, dass Flugzeuge über 5000 Fuss Flughöhe von der SID abweichen dürfen, wurde im Sommer



Grafik 6: Perimeter zur Ermittlung der HSD-Zahl nach Einführung der FL-80-Regel (Erhebung 2012).

In der Mittagsspitze wirken operationelle Sicherheitsmassnahmen wie die Regelung «GATO 14/16» als Bremsklotz (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Selbst wenn sich eine Cessna 172 im Anflug auf die Piste 14 befindet, müssen Langstreckenmaschinen minutenlang auf eine Startfreigabe vor der Piste 16 warten. Dass General-Aviation-Flüge in der Mittagsspitze einen Airport Slot erhalten, ist in diesem Zusammenhang mit keinem vernünftigen Argument zu erklären. Eine Neuurteilung der GATO-Regelung mit kleineren Sicherheitsabständen brächte wohl nur eine minimale Verbesserung. Um wirklich zählbare Resultate erzielen zu können, braucht es deshalb eine generelle, systematische Entflechtung der Flugrouten.

Insbesondere bei Wetterlagen wie starkem Ostwind (Bise) ist das Pisten- und Abflugsystem mit vielen Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft den Anforderungen nicht gewachsen. Darunter leiden die Pünktlichkeit und auch das Sicherheitsniveau. Gerade bei speziellen Wetterlagen ist eine Entflechtung der Bewegungen am Boden und der Flugwege dringend nötig. Der viel diskutierte gerade Ausflug von der Piste 16 ist wohl das einzig Richtige. Bereits im Sommer 2000, als die Piste 28 wegen der Bauarbeiten für das Dock Midfield gesperrt war, konnten mit dem «straight-out 16» gute Erfahrungen gesammelt werden.

Damit steigt nicht nur die Sicherheitsmarge, sondern es werden auch weniger Verspätungen erzeugt. Bedingung wäre allerdings auch hier, dass diese zusätzlich gewonnene Kapazität nicht wieder mit zusätzlichen Flugbewegungen aufgefüllt wird, sondern lediglich dazu benutzt wird, die Mittagsspitze pünktlich loszuschicken.

Der Kanton hat es in der Hand, den Auftrag im Gesetz ernst zu nehmen und zu handeln. Ein flexiblerer und weniger belasteter Flugbetrieb am Tag bringt deutlich weniger Verspätungen am Abend - und eine Entlastung des ZFI.

Neue Technologie und neuer Ansatz

Der Trend des ZFI wird in Zukunft immer nach oben zeigen. Das Bevölkerungswachstum alleine ist dafür ver-

antwortlich. Erleichterungen wie vorgehend skizziert sind aber möglich.

Der Umbau der Flotte der Swiss wird ebenfalls einen lindernden Effekt haben. Viermotorige Flugzeuge werden durch zweistrahlige ersetzt. C-Series-Flugzeuge lösen die betagten RJ100 ab. Auch einige A340 werden in den nächsten Jahren die Swiss-Flotte zugunsten neuer B-777 verlassen. Dass ein Zweistrahler schneller an Höhe gewinnt als vierstrahlige Flugzeuge, kann täglich beobachtet werden. Der Grund liegt bei gesetzlichen Vorschriften, die festlegen, wie sich ein Flugzeug nach dem Ausfall eines Triebwerks verhalten soll und welche minimalen Steigraten eingehalten werden müssen. Zweimotorige Maschinen sind demnach im Normalfall, wenn alle Triebwerke Schub liefern, «übermotorisiert» und steigen besser weg.

Das C-Series-Triebwerk von Pratt&Whitney bringt mit dem Geared Turbofan sogar eine technische Spezialität nach Zürich. Die erste Stufe des Kompressors (der grosse sichtbare Fan) wird mittels eines Getriebes von der Turbine entkoppelt. Dadurch können die Drehzahl dieser ersten Gebläsestufe gesenkt und die Schallemission markant verringert werden.

Die Faktenlage ist bekannt. Daran gibt es wenig zu interpretieren. Sachlich gesehen sind Wege zur Verbesserung der momentanen Lage leicht zu identifizieren. Die Diskussion um das weitere Vorgehen findet auf der politischen Bühne allerdings mit vielen Nebengeräuschen statt. Regierungsrätin Carmen Walker Späh meinte am 27. November 2015 an der Medienkonferenz zum Flughafenbericht 2015: «Es ist ein Balance-Akt mit Widersprüchen, der eine gesamtheitliche Sicht erfordert.»

Es ist zu hoffen, dass der neue BAZL-Chef Christian Hegner wieder etwas mehr Sachlichkeit in die aufgeheizte Stimmung bringen kann. Als Ausgangspunkt einer neuen Diskussionsrunde könnte man tatsächlich gesamtheitlich fragen: «Was wollen wir eigentlich?» Wenn es bei der Flughafenpolitik darum ginge, Verspätungen zu vermeiden und den Flugbetrieb sicherer zu machen, dann wäre aus Sicht der Piloten und Fluglotsen mit wenigen Massnahmen einiges möglich. ●

Weiterführende Literatur

- Regierungsrat: Flughafenbericht 2015. Zürich, 11. November 2015
- Empa: Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahre 2014. Dübendorf, 23. Oktober 2015
- Empa: Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahre 2014 - Sensitivitätsbetrachtungen. Dübendorf, 23. Oktober 2015
- Kantonsrat: Kanton Zürich Richtplan. Zürich, 25. September 2015
- Regierungsrat: Raumplanungsbericht 2013. Zürich, 12. Februar 2014
- Empa: Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahre 2011 - Einfluss der Flight Level 80-Regel auf den ZFI. Dübendorf, 25. Oktober 2012

Mission Support

Am 21. Februar nimmt der Swiss Mission Support offiziell seine Arbeit auf. Er soll den Inflight Support aller Swiss-Langstreckenflüge verbessern und bringt einige interessante Neuerungen mit sich. Mark Ansems, Manager Operations and Hub Control und Project Manager Mission Support, berichtet in einem Interview ausführlich darüber.

Interview: Marcel Bazlen

Marcel Bazlen: Warum wurde der Mission Support überhaupt ins Leben gerufen?

Mark Ansems: Schon im Jahr 2011 gab es bei der Swiss intern eine Evaluation (ERO), bei der wir zu dem Ergebnis gekommen sind, dass der Inflight Support, den wir bis anhin betrieben haben, durchaus ausbaufähig ist. Dazu kommt, dass nach diversen Unfällen in den letzten Jahren - darunter der Absturz der Air France über dem Südatlantik, die missglückte Landung der Turkish Airlines in Katmandu und das Verschwinden von Malaysian Flug MH370 - die ICAO eine Empfehlung an alle Airlines aussprach, ihren Flight Watch auszubauen.

Mit wem hat man am Aufbau gearbeitet: Externe Partner, andere Airlines oder ist alles intern entstanden?

Die Software für unseren Mission Support, der Flight Explorer, stammt, genau wie unser Flight Plan Manager, aus dem Hause Sabre, weshalb wir beim Aufbau natürlich eng mit Sabre zusammengearbeitet haben. Des Weiteren haben wir einige Airlines besucht, die schon einen Mission Support in ihre Flugoperation integriert haben, darunter United Airlines, Air China, Air France und die Lufthansa.

Welche Erkenntnisse konntest Du durch diese Besuche bei anderen Airlines gewinnen?

Durch den Besuch von anderen Airlines konnte ich natürlich beobachten, wie ein Mission Support, der schon in die Flugoperation integriert ist, arbeitet, und somit einige Ideen und Inputs für uns selber mitnehmen. Wobei man hier sagen muss, dass auch bei den meisten besuchten Airlines der Mission Support noch mehr oder weniger in den Kinderschuhen steckt und teilweise die Gefahr besteht, dass die Motivation in einen gewissen Aktionismus ausartet. Unser Ziel ist deshalb ganz klar: Uns hört man nur, wenn es auch wirklich etwas zu berichten gibt. Wir wollen die Flight Crews nicht mit unnötigen Nachrichten überfluten. Auf der anderen Seite braucht es jedoch auch das Vertrauen seitens der Piloten, dass, wenn wir uns mit ihnen in Kontakt setzen, auch etwas dahintersteckt. Es wird eine grosse Challenge sein, die Balance zu finden zwischen reinem Informieren und aktivem Mission Support.

Worin besteht zukünftig die Hauptaufgabe des Mission Supports?

Als Hauptziel hat sich der Mission Support vier Eckpfeiler auf die Fahne geschrieben:

- Improved Situational Awareness
- Commercial Flight Optimization
- Turbulence Watch
- Severe Weather Avoidance

Die Übergänge sehen wir hier fließend. Aus unserer Sicht kann in vielen Situationen unserer täglichen Flugoperation, zum Beispiel eine verbesserte Situational Awareness, auch zu einer monetären Optimierung des Flugs führen. Des Weiteren sind wir davon überzeugt, dass unsere zukünftige Turbulence Watch und

Severe Weather Avoidance die Flight Safety deutlich erhöhen wird. Gerade durch Turbulenzen gab es in den letzten Jahren einige Vorfälle bei diversen Airlines, bei denen sowohl Passagiere als auch Kabinenbesatzungen zu Schaden kamen. Wir bei der Swiss wurden hier in jüngster Vergangenheit von grösseren Zwischenfällen verschont.

Ab wann wird der Mission Support in unserer täglichen Operation standardmässig im Einsatz sein? Bleibt es beim ursprünglichen Starttermin zur Einführung der B-777 am 21. Februar 2016?

Wir werden am 21. Februar pünktlich mit der Inbetriebnahme der B-777 im Langstreckenverkehr auch mit dem Mission Support starten. Wichtig ist, hier zu sagen, dass Mission Support nicht wegen der Einführung der B-777 aufgebaut wurde. Zusammen mit OC, OS, OF und OB haben wir uns schon lange dafür eingesetzt, einen Mission Support ins Leben zu rufen, der mit modernem technischem Equipment und ausreichend Mitarbeitern/-innen unsere Flugoperation betreuen und unterstützen

«Der Swiss-Langstreckenbetrieb soll ab dem Winterflugplan 2016 vollumfänglich unterstützt werden.»



Mark Ansems ist gebürtiger Niederländer und 41 Jahre alt. Er ist verheiratet und hat vier Kinder. Seine berufliche Karriere startete Mark im Jahr 1996 bei OGDEN Aviation am Flughafen Berlin-Schönefeld.

Im Jahr 1997 wechselte er zur Swissair, wo er am Berliner Flughafen Tegel im Bereich Groundoperation tätig war. Nach drei Jahren bei der Einsatzleitstelle der Crossair in Basel wechselte Mark 2002 zur Swiss, wo er zunächst für vier Jahre in der Operation Control tätig war. Anschliessend arbeitete er von 2006 bis 2012 als Duty Manager Network. Seit 2012 ist er Manager Operations and Hub Control und ist ausserdem Project Manager Mission Support.

kann. Dies konnten wir jetzt umsetzen, und die Inbetriebnahme der B-777 hat sich als Startpunkt – sowohl zeitlich als auch operationell – angeboten.

Also ist in nächster Zeit auch der Ausbau auf die anderen Flotten vorgesehen?

Ja, auf jeden Fall. Der Mission Support soll den Swiss-Langstreckenbetrieb ab dem Winterflugplan 2016 vollumfänglich unterstützen. Nach dem Startschuss mit der Einführung der B-777 ist geplant, ab dem 1. März operationell kritische Flüge der Airbus-Flotte wie zum Beispiel nach Miami, Sao Paolo und Bangkok zu integrieren. Ab dem 1. Juni sollen dann Flüge zu Destinationen wie San Francisco, Montreal und Hongkong dazustossen. Dies ist natürlich nur ein anfänglicher Plan, wobei Zeitpunkt und Destinationen je nach Bedarf und Aktualität variieren können.

In welchem Umfang wird man zukünftig auf einem Routineflug mit Mission Support in Kontakt kommen?

Auf einem Routineflug ohne bevorstehende meteorologische oder operationelle Auffälligkeiten wird man als Pilot zumindest zweimal pro Flug mit Mission Support in Kontakt kommen. Standardmässig wird in Zukunft bei jedem Langstreckenflug der Flugplan bei Top-of-climb neu berechnet. Hierfür verwenden wir die neusten Daten des letzten Reporting-points (Grossweight usw.) und können somit im Zusammenspiel mit aktuellen und genauen Windmodellen den Flugplan optimieren. Im Gegensatz zur heute gängigen Praxis, bei der der Flugplan und die Daten oft beim Start schon einige Stunden alt sind, können wir hier exakte Berechnungen tätigen und die Effizienz steigern.

Was ist der zweite Moment für einen Kontakt?

Wenn der Flug nach dem Top-of-climb ohne Auffälligkeiten verläuft, wird man von uns erst wieder zirka zwei Stunden vor der Landung ein Top-of-descent Briefing erhalten. Dieses Briefing wird die verfügbaren aktuellen Daten über Wetterverhältnisse, Parkposition, Passagierinformationen und Informationen zur aktuellen Verkehrslage beinhalten. Vor allem bei der Verkehrslage ist es uns natürlich ein Anliegen, die Besatzungen mit Informationen zu versorgen, die so genau wie möglich sind. Das heisst: Wie viele Warteschleifen sind aktuell zu erwarten und eventuell warum? Dies ist natürlich nur nach «best available data» möglich und variiert von Station zu Station sehr stark. Jedoch sehe ich hier einen wichtigen Punkt in unserer zukünftigen Arbeit. Wir werden dann aktiv sein, wenn es sinnvoll ist und den Kollegen/innen im Cockpit nützt. Dazu müssen wir natürlich vieles lernen, um uns besser in die Köpfe der Piloten hinein denken zu können. In dieser Sache sind wir stark auf Euer Feedback angewiesen.

Welche Infos werden von unserem FMS automatisch an Mission Support gesendet? Welche können zusätzlich aktiv ausgelesen werden?

Aktuell werden keine Informationen automatisch geschickt. Wir können einen Position, Performance und

Progress Report anfragen. Diese Daten werden dann automatisch in den Flight Explorer eingelesen.

Was wird sonst noch im «Grundangebot» geliefert?

Das Arbeitsfeld des Mission Support wird sich in der aktuellen Flugoperation sehr umfangreich gestalten. Wir werden ständig einen Blick auf die Grosswetterlage enroute und an unseren Destinationen haben. Durch die gewonnenen Erkenntnisse werden wir dann unter anderem unserer Aufgabe der Severe Weather Avoidance und der Turbulence Watch nachgehen. Leider sind wir bei den Vorhersagen von Turbulenzen im Moment noch nicht so weit, dass wir uns vollumfänglich auf unsere Prognosen verlassen können. Wir sind sehr auf Eure Rückmeldungen angewiesen, um die Qualität unseres Tools überprüfen zu können. Um dies zu erreichen, werden wir Euch auch aktiv nach der Intensität von aufgetretenen Turbulenzen befragen. So können wir unsere angezeigten Daten mit den realen Verhältnissen vergleichen und zukünftige Prognosen weiter verfeinern. Natürlich werden wir auch nach dem Top-of-climb versuchen, unsere Flüge durch eventuelle Re-routings kommerziell zu optimieren, wenn neu verfügbare Daten einen Anhaltspunkt dafür geben, dass sich eine Ersparnis durch Neuberechnungen ergibt.

Wie sehen solche Neuberechnungen aus?

Der Sabre Flight Plan Manager ist im Moment nicht in der Lage, dass er ständig automatisch all unsere Flugrouten neu berechnen und uns dann einen Alert geben kann, falls ein schnelleres, sparsameres Routing als das aktuelle gefunden wird. Das heisst, dass Neuberechnungen aktiv manuell initiiert werden müssen, wenn wir uns dadurch eine Verbesserung versprechen. Kommerzielle Optimierung durch automatisierte Neuberechnungen wird auch in naher Zukunft leider noch kein Standard sein. Es kann jedoch auch sein, dass wir aufgrund von bevorstehendem Wetter ein Re-routing empfehlen und den Flugplan dann selbstverständlich neu berechnen und die betroffene Crew entsprechend informieren.

Angenommen, es kommt zu einem Re-routing: Steht Ihr in Kontakt mit den ATC-Units, um die Verfügbarkeit der neuen Route zu überprüfen und eventuell direkt einen neuen Flugplan aufzugeben?

Nein, das ist uns leider (noch) nicht möglich. Wenn es zu einem Re-routing kommt, werden wir Euch im Cockpit kontaktieren und Euch den neu berechneten Flugplan zuschicken. Die Verfügbarkeit der neuen Route und eine entsprechende Re-clearance muss die Flight Crew dann direkt bei der zuständigen ATC-Unit anfragen und einholen.

Wir haben neue ETOPS-Regeln bekommen. Seid Ihr da bei der Überwachung der Plätze auch aktiv?

Die ETOPS-Watch, gerade mit der neuen ETOPS-Policy, wird ein recht grosser Bestandteil unserer zukünftigen Arbeit sein. Wir werden den Status der EERAs (ETOPS enroute alternate aerodromes) ständig, sowohl in Bezug auf Wetter als auch auf eventuelle NOTAMs, überwachen. Ergibt sich eine Änderung des

geplanten Szenarios wie zum Beispiel ein Re-routing oder Re-planning, wird der Mission Support die nötigen Informationen an die Crews übermitteln und weitere Hilfestellungen leisten. Eine weitere Herausforderung bei der ETOPS-Watch wird auch die B-777 sein, die zukünftig Twin-engine in Gebieten der Welt unterwegs sein wird, auf denen wir in der Vergangenheit keine ETOPS-Flüge betrieben haben.

Und die EROPS-Segmente der A340?

Für unsere A340-Flüge werden wir ebenfalls ein Monitoring der Flugplätze auf EROPS-Segmenten etablieren, wobei wir hier noch einen Korridor links und rechts der Route definieren werden, um die Anzahl der Flugplätze überschaubar zu halten. Ebenfalls in den Aufgabenbereich des Mission Support fällt ein Position Tracking aller Swiss-Flüge, vor allem in Gebieten der Welt ohne ADS-Abdeckung. Des Weiteren wollen wir das Fuel-on-board und den errechneten EFOB überwachen, um Negativ-Trends zu erkennen und im Falle eines Falles im Bild zu sein und entsprechend unterstützen zu können. Um uns zu helfen, bitten wir Euch, negative Fuel Trends per ACARS zu melden.

Wo liegt hier die Schwelle, um aktiv zu werden?

Darauf kann man keine allgemeine Antwort geben, denn dies wird sehr situationsabhängig sein und ist nicht an einem festen Zahlenwert festzumachen. Unser Wunsch ist, dass die Piloten schon vor einem Flug mit vorhersehbaren Problemen oder einer absehbaren Diversion zum Mission Support kommen und wir im Gremium Eventualitäten, Optionen und den Fuel-Entscheid besprechen können. Wenn der Mission Supporter schon von Anfang an auf dem gleichen Informationsstand wie die Crew ist und er weiss, wie viel Kerosin für welche Optionen an Board gedacht ist, vereinfacht dies die Kommunikation und die Zusammenarbeit im Falle einer Diversion und beim Erstellen eines Ops-plans extrem. Wichtig ist mir hier, zu sagen, dass wir keinesfalls Einfluss auf den Fuel-Entscheid der Besatzungen nehmen wollen und dieser selbstverständlich uneingeschränkt im Ermessen der Besatzung liegt. Wir wollen den Piloten dabei helfen, auf dem richtigen Flug die richtige Menge Kerosin dabeizuhaben, und werden beratend tätig sein. Mir ist bewusst, dass dies grosses beidseitiges Vertrauen voraussetzt. Wir werden versuchen, dieses Vertrauen herzustellen. Denn nur so kann das Projekt Mission Support Erfolg haben.

Wie genau wird sich die Severe Weather Avoidance in der Realität präsentieren?

Mit Hilfe unseres Flight Explorers sind wir in Zukunft in der Lage, uns ein umfassendes, detailliertes und vor allem aktuelles Bild über die Wetterlage an jedem Ort der Welt zu verschaffen. Wir verfügen durch die Software über Echtzeit-Satelliten-Radar-Bilder mit Richtungs- und



Ein Arbeitsplatz des Mission Supports.

Intensitätsanzeigen. Wir sind also in der Position, eine Situationsanalyse betreiben zu können, die anhand der flugzeugeigenen Radarsysteme technisch einfach nicht zu erreichen ist. Nehmen wir als Beispiel grosse Gewitterfronten, deren laterales und vertikales Ausmass aus dem Cockpit oft schwer einzuschätzen ist. Hier sind wir technisch gut ausgerüstet, um die Piloten bei der Wahl des besten Avoidance Routings unterstützen zu können.

Wie steht es mit der Weather Watch im Anflug auf unsere Destinationen?

Wir werden natürlich auch an den Destinationen ein guter Ansprechpartner und ein unterstützendes Element in der Flugoperation sein. Ein gutes Beispiel hierfür ist zum Beispiel unsere Operation nach Miami. Den meisten ist wahrscheinlich die Odyssee der Lufthansa-A380 aus dem Jahr 2014 über Florida bekannt, und wir alle kennen die Dynamik, mit der sich das lokale Wetter dort in kürzester Zeit ändern kann. So könnte

ich nun also einer Crew, die vor der Küste in der Warteschleife ist, mitteilen, dass hinter dem Gewitter, das gerade über dem Platz steht, direkt das nächste im Anmarsch ist, der Weg nach Fort Lauderdale im Moment noch frei ist, dort aber in 30 Minuten auch ein Gewitter erwartet wird. Beschliesst die Crew nun anhand der geschaffenen Informationslage, nach Fort Lauderdale zu gehen, aufzutanken und eine Stunde später bei schönstem Wetter in Miami zu landen, ist dies sowohl ein enormer Gewinn für die Safety und um ein Vielfaches günstiger, als eine halbe Stunde über Miami zu warten und das Flugzeug am Ende doch in Orlando abstellen zu müssen. Dieses Beispiel zeigt gut, was ich meine mit fließenden Übergängen zwischen Improved Situational Awareness und Commercial Flight Optimization. Hier gäbe es natürlich noch viele andere Beispiele zu nennen, vor allem von Destinationen wie den USA, wo es keinen Diversion Support von den betroffenen ATC-Units gibt.

«Das Arbeitsfeld des Mission Support wird sich in der aktuellen Flugoperation sehr umfangreich gestalten.»

Du hast auch schon einige Male die Turbulence Watch angesprochen. Was können wir hier erwarten?

Wie vorher schon kurz angesprochen, gab es in den letzten Jahren einige unschöne Zwischenfälle bei anderen Airlines aufgrund von auftretenden Turbulenzen. Dem wollen wir entgegenwirken. Wir haben ja jetzt schon auf unserem OFP eine durch den Flight Plan Manager getroffene Shear-Rate-Vorhersage. Durch den Flight Explorer, dem ein anderes Berechnungsmodell und aktuelle Daten zugrunde liegen, erhoffen wir uns, in Zukunft genaue Turbulenz-Warnungen übermitteln zu können. Das Fernziel ist es, einer Crew zum Beispiel sagen zu können: «Auf Eurem Level werdet ihr in 300 Meilen mittelstarken Turbulenzen begegnen.» So können sich die Kollegen im Cockpit darauf einstellen und adäquate Vorbereitungen treffen. Hier sind wir vor allem am Anfang sehr auf Euer Feedback angewiesen, um die Vorhersagen in unserem System überprüfen zu können. Des Weiteren werden wir veröffentlichte SIGMETS mit den geplanten Routen abgleichen und jene, die einen Korridor von 50 Meilen links und rechts unserer Routen tangieren, den betroffenen Crews zuschicken.

Gibt es noch weitere Dienstleistungen, die zukünftig geplant sind?

Das ist im Moment schwer abzuschätzen. Vieles wird vom Feedback abhängig sein. Ich könnte mir eventuell vorstellen, unseren Service auch den Edelweiss-Kollegen anzubieten.

Wie verhält es sich mit Nordatlantik-Flügen, die ab 30 Grad West durch den Dispatch New York betreut werden?

In Zukunft erfolgt die Übergabe der Flüge zwischen Dispatch ZRH und JFK nicht mehr bei 30 Grad West. Flüge in Richtung Nordamerika werden zirka zwei Stunden vor der Landung an den Dispatcher in New York übergeben, und Flüge nach Zürich und Genf werden bereits bei Top-of-climb an den Mission Support übergeben. Ausnahmen sind hier Vorkommnisse wie zum Beispiel medizinische Notfälle, die eine Inflight-diversion mit sich bringen. Diese werden dann bis Neustart am Diversion Airport weiterhin von unseren Kollegen in den USA begleitet.

Wie verlief der erste 24-Stunden-Trial-Day am 22. Oktober? Mit welchen Anfangsproblemen saht Ihr Euch konfrontiert?

Der erste Mission Support Trial war im Grossen und Ganzen sehr erfolgreich. Von den betroffenen Crews,

vor allem von jenen, die wir aufgrund des enroute-Wetters aktiv unterstützen konnten, haben wir durchweg positives Feedback erhalten. Auch die Kommunikation innerhalb des OCC bewies sich als sehr zufriedenstellend. Der Flight Explorer hat sich als sehr gutes Tool bewiesen. Einige Schwachstellen zeigt er jedoch noch beim Alerting, vor allem bei der ETOPS-Watch. Hier muss noch die eine oder andere Anpassung gemacht werden. Des Weiteren hat sich gezeigt, dass der Sabre Flight Plan Manager, der ursprünglich nur für die Flugplanung entwickelt wurde, im Inflight Replanning noch nicht ganz so benutzerfreundlich ist und technisch auch noch nicht ganz da ist, wo wir ihn uns wünschen. Alles in allem waren wir jedoch sehr zufrieden und haben uns in unserer Arbeit bestätigt gesehen.

Wer wird als Mission Supporter im Einsatz sein?

Um den Mission Support realisieren zu können, konnten wir erreichen, dass fünf neue Dispatcher bei der Swiss eingestellt wurden. Den Posten des Mission Support werden zukünftig erfahrene Swiss-Dispatcher übernehmen, die für diese Aufgabe weitergebildet wurden. Unsere neuen Kollegen werden vorerst als Dispatcher tätig sein.

Was versprechen sich Du und Dein Team vom Mission Support?

Wir werden am Anfang viel lernen müssen, wobei ich davon ausgehe, dass die Lernkurve recht steil nach oben zeigen wird. Ich erwarte einen besseren und vor allem frühzeitigen Überblick über mögliche «Hot Spots».

Nur so werden wir in der Lage sein, Euch optimal zu unterstützen. Ich bin mir bewusst, dass nicht alles von heute auf morgen perfekt funktionieren wird. Deshalb sind mir Eure Rückmeldungen sehr wichtig.

Was erwartest Du von den Flight Crews?

Ich erhoffe mir zukünftig einen besseren Austausch zwischen Mission Support und Crew. Wenn Ihr ein mögliches Problem in der Entstehung seht, wäre es gut, wenn Ihr den Mission Support zeitnah darüber informieren würdet, damit wir ein spezielles Auge auf Euren Flug werfen können. Umgekehrt sollte das genauso stattfinden. In den meisten Fällen werden wir Euch keine «pfannenfertige» Lösung bieten können, sondern im Dialog mit Euch einen Plan erarbeiten.

Herzlichen Dank für diese spannenden Informationen – und auf eine gute Zusammenarbeit! ●

Anzeige



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Akupunkt-Massage

■ Dorn-Therapie

■ Body Detox

Wie man sparen kann – ausser bei sich selbst

Während junge Nachwuchspiloten immer mehr dazu genötigt werden, für ihre Stunden in einem Jet zu bezahlen, machen auch die Sparbemühungen bei älteren Piloten nicht Halt. Die Airlines zeigen sich hierbei äusserst einfallsreich und sparen an vielen möglichen Stellen – ausser bei ihrem Führungspersonal.

Text: Dominik Haug

Lokführer, Feuerwehrmann und Pilot – eine Liste der Traumberufe. Das ist zweifellos immer noch so, und auch der Beruf Pilot ist in dieser Liste zu Recht vertreten. Sein Geld damit zu verdienen, um die Welt zu fliegen, wunderschöne Aussichten zu geniessen, neue Kulturen zu entdecken und die Verantwortung für Passagiere und Maschine zu übernehmen, ist eine sehr schöne Vorstellung. Diese Faszination ist immer noch gegeben, und der Pilotenberuf ein wunderschöner.

Aber wie überall gibt es auch Schattenseiten. In der letzten «Rundschau»-Ausgabe habe ich über Pay2Fly berichtet und wie die Lage von jungen Piloten ohne Flugstunden von einigen Airlines schamlos ausgenutzt wird. In dieser Ausgabe soll es nun darum gehen, dass die Sparbemühungen auch vor erfahreneren Piloten nicht haltmachen.

Anmieten statt anstellen

Über das Modell von Ryanair wurde in der AEROPERS-«Rundschau» schon häufiger berichtet.

Was auf den ersten Blick seltsam klingt, macht aus buchhalterischer Sicht durchaus Sinn. Anstatt einen Piloten als Arbeitnehmer fest anzustellen, mietet man nur seine Dienste bei einer Firma an. Der Pilot ist also gezwungen, seine Arbeitskraft über eine Firma vermitteln zu lassen. Daher gründen die meisten eine Firma

und vermieten sich so selbst an Ryanair. Ryanair als Arbeitgeber bezahlt dann der Firma und nicht dem Arbeitnehmer direkt den Lohn. Dieser erhält den Lohn dann theoretisch von seiner eigenen Firma ausbezahlt, deren einziger Angestellter er selbst ist.

Auf den ersten Blick mag es kaum einen Unterschied machen, ob das Gehalt von der Airline direkt oder einer Zwischenfirma bezahlt wird. Es hat für die Airline aber den riesigen Vorteil, dass sie nicht für die Sozialabgaben verantwortlich ist, da der Pilot nicht auch Arbeitnehmer ist. Dies wird vor allem im Falle von Krankheit oder Unfall deutlich. Hier ist die Airline dann auch nicht für eine Lohnfortzahlung oder Krankengeld verantwortlich. Dieses Geld müsste die Firma des

Piloten an ihn bezahlen, da die Firma der Arbeitgeber und nicht die Airline ist. Da er aber der einzige Angestellte der Firma ist, ist es nicht sinnvoll. Die Zahlung von Krankengeld an sich selbst käme ja aus seinem eigenen Geldbeutel.

Für den Arbeitgeber, also die Airline, ist eine solche vertragliche Regelung also durchaus sinnvoll, für den Arbeitnehmer ist es in der Tat unsinnig und nicht nachvollziehbar.

Arbeitsort in Europa, Vertrag in Asien

Der Low-Cost-Anbieter Norwegian aus Skandinavien zeigt sich besonders kreativ im Entwickeln neuer Möglichkeiten, die Personalkosten zu senken. In der Vergangenheit vermehrt bei Cockpit-, inzwischen aber insbesondere bei Kabinenbesatzungen, stellt die Airline Bemühungen an, die Mitarbeiter in Ländern in Südostasien zu beschäftigen.

Für die Bediensteten hat dies keinerlei Vorteile, für die Airline als Arbeitgeber jedoch eine Vielzahl. So gelten für die Angestellten die Arbeitsgesetze des Landes, in denen der Arbeitsvertrag geschlossen und welches der Arbeitsort ist. In diesem konkreten Fall ist dies Thailand. Daher kann sich der Arbeitnehmer auch nur auf die Arbeitsschutzbedingungen aus Thailand berufen, die weniger sozial sind als diejenigen im sehr sozialen Skandinavien. Dies hat einen grossen verhandlungstechnischen Vorteil für den Arbeitgeber, da beispielsweise das Streikrecht in Ländern Südostasiens deutlich geringer oder gar nicht vorhanden ist. Neben diesem Vorteil hat es aber vor allem finanzielle Vor-

«Es ist indiskutabel, sich selbst eine Gehaltserhöhung zu geben und die Angestellten zu immer grösseren Zugeständnissen zu nötigen.»



Die irische Billig-Airline will die Kosten um jeden Preis niedrig halten.



Freudige Stimmung bei Norwegian – aber selten bei den Mitarbeitern.

teile. Da die Arbeitsgesetze der Vertragsländer zum Tragen kommen, genießt der Arbeitnehmer also auch nur deren Sozialsysteme – wie beispielsweise in Thailand. Da sind die Abgaben für Krankenversicherung, Arbeitslosigkeit und die Altersvorsorge nur rudimentär vorhanden, was zu grossen finanziellen Einsparungen für den Arbeitnehmer führt. Der Arbeitgeber hingegen muss diese Kosten selbst tragen und erhält meist schon einen geringeren Lohn, als wenn er in Skandinavien angestellt wäre.

Auf den ersten Blick mag dieses System transparent sein, und jeder Arbeitnehmer kann sich dafür oder dagegen entscheiden, in Thailand zu leben und dort angestellt zu sein. Verwirrend wird diese Praktik aber, wenn man bedenkt, dass die Mehrheit der Arbeitnehmer in Skandinavien lebt. Sie haben folglich die Lebenshaltungskosten dieser Länder zu tragen, ohne von den sozialen Systemen zu profitieren. Besonders verschärft sich die Situation noch in Skandinavien, wo die sozialen Systeme teilweise über die normalen Steuern finanziert werden, welche die Arbeitnehmer aufgrund ihres Wohnsitzes bezahlen müssen. Der Arbeitnehmer wird in der Folge doppelt belastet, während sich der Arbeitgeber mithilfe eines geschickten Schachzuges aus seiner Verantwortung stiehlt.

Norwegian ist aber auch bekannt dafür, nicht nur beim Personal Kosten sparen zu wollen. So sind die Flieger von Norwegian teilweise in Irland immatrikuliert, um auch hier Steuern zu sparen.

Als einzelner Arbeitnehmer kann man gegen solche Praktiken sehr wenig bis gar nichts ausrichten. Selbst Pilotenverbänden sind teilweise die Hände gebunden. Daher ist es an der Politik, solche Tricks der Airlines zu unterbinden. Denn neben den Arbeitnehmern sind insbesondere die Staaten die Hauptleidtragenden. Ihnen entgehen schliesslich auch Steuereinnahmen. Leider ist aber auf europäischer Ebene wenig Enthusiasmus zu spüren, hier einen Riegel vorzuschieben. Das Problem kann aber nur europaweit und nicht auf Nationalstaaten-Ebene gelöst werden, da sich sonst die Airlines den Staat mit den besten

Konditionen aussuchen würden. Es sind daher alle Nationalstaaten gefragt, und es darf keine Sonderrolle eines einzelnen Staates geben, der sich durch günstigere Konditionen erhofft, die Airlines anzulocken und damit aber das gesamte System für seinen Profit schwächen würde.

Verletzung der Fürsorgepflicht

Unter der Fürsorgepflicht versteht man die Verantwortung des Arbeitgebers, sich um das Wohlergehen seines Arbeitnehmers zu kümmern. Die Grundsätze der Fürsorgepflicht sind beispielweise in Deutschland und Österreich sogar im Gesetz festgehalten. Genauer versteht man darunter, dass der Arbeitgeber dafür Sorge tragen muss, dass die Arbeitnehmer vor Gefahren für das Leben und die Gesundheit geschützt sind.

In der Schweiz ist die Fürsorgepflicht nicht gesetzlich geregelt. In der Praxis wird sie aber aus anderen Gesetzen hergeleitet, wie beispielsweise dem Persönlichkeitsschutz. In der Schweiz sind aber die berechtigten Interessen des Arbeitnehmers durch die Eigeninteressen des Arbeitgebers begrenzt.

Die Beispiele Ryanair und Norwegian Air Shuttle kann man durchaus als Verletzung der Fürsorgepflicht verstehen. Der Arbeitgeber ist auch in den anderen europäischen Ländern dazu verpflichtet, sich um das Wohlergehen seiner Angestellten zu kümmern – insbesondere im sehr sozial eingestellten Skandinavien. Wenn der Arbeitgeber sich nun aus der Verantwortung stiehlt, im Krankheitsfall Krankentagegeld zu bezahlen und für die Sozialabgaben aufzukommen wie im Beispiel von Ryanair, dann liegt hier deutlich ein Nichterfüllen der Fürsorgepflicht vor. Auch die Praktiken von Norwegian sind nicht deutlich besser. Zwar entrichtet Norwegian im Gegensatz zu Ryanair Sozialabgaben. Diese sind aber nach den Standards in Thailand bemessen. Da die betroffenen Arbeitnehmer ihren Lebensmittelpunkt aber beinahe ausschliesslich in Europa haben, sind die Sozialabgaben nicht ausreichend. Der Arbeitgeber kommt auch hier seiner Fürsorgepflicht nicht vollkommen nach.



Satte 15 Prozent mehr Lohn haben die Manager des Lufthansa-Konzerns sich selbst zugesprochen.

Sparen bei Arbeitern, auszahlen bei Managern

Seit Jahren liegt das Management uns Arbeitnehmern in den Ohren, dass der Druck auf unsere Airline stetig stärker werde. Wir stehen unter starkem Konkurrenzdruck sowohl durch Low-Cost-Carrier als auch durch Airlines vom Golf. Dies fand seinen traurigen Höhepunkt in der Ablehnung des GAV 2014 und den daraus folgenden Diskussionen und Streitigkeiten.

Auch hat sich seither weder an den Aussagen des Managements noch an der Wettbewerbssituation etwas Wesentliches geändert. Es werden weiterhin vom Management von allen Seiten Zugeständnisse erwartet, wird und mit allen Vertragspartnern hart verhandelt. Dies ist in sich auch schlüssig, wenn die Zeiten schwierig sind und gespart werden muss, um sein Weiterbestehen zu sichern.

Im Herbst 2015 wurde dann aber bekannt, dass sich die komplette Management-Etage des Lufthansa-Konzerns eine satte Gehaltserhöhung von ganzen 15 Prozent gönnt. Es stehen also zwei Szenarien im Raum.

• Die dunklen Zeiten sind vorbei

Das erste mögliche Szenario ist naheliegend. Die dunklen, schwierigen Zeiten sind vorbei und die Früchte der Arbeit der vergangenen Jahre können nun geerntet werden. Alle Beteiligten haben an einem Strang gezogen, grosse finanzielle Zugeständnisse gemacht und auf Freizeit verzichtet – also mehr für weniger Gehalt gearbeitet. Die Umstrukturierungen innerhalb des Konzerns waren auch erfolgreich. Die Schwierigkeiten wurden also gemeistert, und die Konkurrenz konnte in Schach gehalten werden. Daher ist es nur verdient, sich jetzt etwas zu gönnen und von seinen Zugeständnissen wieder einen Teil zurückzubekommen. Ein Zeichen der Wertschätzung also.

Im Falle dieses Szenarios wäre der folglich nächste Schritt eine ebenso satte Gehaltserhöhung für alle Angestellten, denn man kann es sich ja jetzt offensichtlich wieder leisten.

• Die Grossen lassen es sich auf Kosten der Kleinen gut gehen

Das andere Szenario wäre, dass das Management sich diese Gehaltserhöhung selbst geleistet hat, aber bei den Angestellten immer noch auf Sparkurs ist. Dieses Verhalten wäre aber absolut unverständlich und nicht nachvollziehbar. Es ist indiskutabel, sich selbst mehr Geld zu bezahlen, während die Angestellten zu immer grösseren Zugeständnissen genötigt werden. Die Akzeptanz dieser Sparmassnahmen innerhalb der Mitarbeiter sinkt dann folgerichtig auch auf null. Es ist nicht mehr zu verstehen, wie man selbst zu Zugeständnissen bereit sein soll, wenn das Management sich zum gleichen Zeitpunkt in die andere Richtung bewegt.

Bisher sind noch keine Andeutungen seitens des Managements erfolgt, die darauf hindeuten liessen, dass uns Arbeitnehmer auch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen erwartet. Es bleibt also, auf die nächste Mitteilung zu warten, ob noch immer von den



Gehaltserhöhung im Aufsichtsrat um 150 Prozent in zehn Jahren!

harten Zeiten gesprochen wird. Dann hätte das Management selbst sämtliches, eventuell noch vorhandenes Verständnis seitens der Arbeitnehmer verspielt.

Gehaltserhöhung in Millionenhöhe

Noch eindrücklicher ist jedoch die Gehaltsentwicklung des Aufsichtsrats und Vorstandsvorsitzenden, wenn man die Zahlen der letzten 15 Jahre vergleicht. Eine Entwicklung, von der normale Arbeitnehmer nicht einmal zu träumen wagen.

Im Jahr 2002 lag das Jahressalär des Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Lufthansa bei 60 000 Euro, im Jahr 2012 bei stolzen 150 000 Euro. Eine Gehaltserhöhung von 150 Prozent! Als Begründung führt die Lufthansa an, dass der variable Lohnanteil der Vorstandsmitglieder gesenkt wurde und dafür der fixe Teil erhöht wurde. Was unter dem Strich zu keiner wirklichen Lohnerhöhung geführt haben sollte. Seit 2002 hat sich das Grundgehalt auch mehr als verdoppelt. So hat ein Vorstandsmitglied 2005 bei einer operativen Marge von 3,2 Prozent einen variablen Teil von 690 000 Euro verdient. Im Jahr 2013, bei einer Marge von geringeren 3,0 Prozent, höhere 790 000 Euro. Der Gesamtlohn, bestehend aus fixem und variablem Lohnbestandteil eines Vorstandsmitglieds, stieg im Durchschnitt in zehn Jahren von 900 000 Euro (im Jahr 2003) um satte 77 Prozent auf 1,6 Millionen Euro (im Jahr 2013)!

Ausserdem hat der Lufthansa-Konzern im Jahr 2010 beschlossen, dass die variable Vergütung nicht mehr an die Dividende gekoppelt ist, sondern an das Ergebnis je Aktie. Diese unscheinbare Änderung hatte zur Folge, dass der variable Lohnanteil im Schnitt um 60 000 Euro pro Aufsichtsrat gestiegen ist. Das 20-köpfige Gremium hat die Lufthansa in den Jahren 2010, 2011 und 2012 pro Jahr 1,2 Millionen Euro mehr gekostet als mit der vorherigen Vergütungsberechnung! Seit dem Jahr 2013 wird dem Aufsichtsrat keine variable Vergütung mehr ausgezahlt, aber als «Entschädigung» wurde das fixe Gehalt nochmals um 60 Prozent erhöht!

Das Gesamtsalär des Vorstandsvorsitzenden hat sich vom Jahr 2005 von ungefähr 1 300 000 Euro auf ungefähr 2 500 000 Euro im Jahr 2012 verbessert. Eine Steigerung von knapp 100 Prozent bei einer EBIT-Marge, die im gleichen Zeitraum um knapp 3 Prozent gesunken ist! •

So viel Aufregung!!!

Eigentlich, geschätzte Lesende, wollte ich meine Berichterstattung an dieser Stelle wegen flauer Ereignislosigkeit und ausgedehnten Stimmungstiefs für immer abbrechen und mich nur noch meiner rein fliegerischen Tätigkeit widmen, aber dann ist plötzlich so viel Positives passiert, so viel Freude über uns hereingebrochen, dass ich wahrlich nicht umhin komme, darüber gebührend zu berichten. Der grösste Quell der Freude ist natürlich die Einflottung unseres neuen Flaggschiffs, eines State-of-the-art-Produkts amerikanischer Provenienz, das punkto Ökonomie, Ergonomie und Empathie nichts zu wünschen übrig lässt und die Speerspitze modernster Ingenieurskunst darstellt. Wenn unsere Firma die Ehre hat, ein solches Flugzeug als Launching Carrier einführen zu dürfen, dann ist natürlich entsprechender Stolz angebracht, und die Feierlichkeiten können nicht gross genug sein. Gut, die Österreicher haben, scheints, schon ein paar ähnliche Modelle, aber vermutlich handelt es sich bei jenen um noch nicht ganz zertifizierte Prototypen. Versuchsballone sozusagen. Wir haben die schöneren. Jedenfalls lässt uns altgediente Airbus-Sidestickler ein Blick in das futuristisch anmutende Innere des neuen Cockpits (erstaunlich, was sich aus einem alten Airbus-Simulator so alles machen lässt!) erleichen. Ist es Neid? Vermutlich schon.

Die Aufregung war gross, und alle waren furchtbar gibbelig. Es gab ein Hangarfest, wie man es seit Jumbozeiten nicht mehr erlebt hat. Auf das Jungfernflugzeug hatte man, nach einem strengen Ausleseprozess, die Konterfeis der 2718 schönsten Angestellten geklebt. An zwei Tagen konnte man zudem das Wunderteil besichtigen, zusammen mit den Enkelkindern, die alles anlangen und zudem ausprobieren durften, ob das eingebaute WiFi auch wirklich etwas taugt.

So eine Einführung beflügelt naturgemäss nicht nur die frisch Umgeschulten und deren Familienmitglieder, sondern in hohem Masse auch die flotten und andern Chefs, welche in grosser Euphorie und mit blumigen Worten die neu entdeckte Harmonie im innovativen Beflottungskonstrukt beschworen und sich in Editorials und anderen Bulletins fast nicht mehr einbringen konnten vor lauter positiver Energie und resultierender Synergie und grossen kulturellen Chancen, die sie an den Hörnern zu packen im Sinne hätten.

Doch eine gute Nachricht kommt selten allein. Da kam die Ankündigung gerade recht, dass der Herr Harry uns erhalten bleibt, zwar nur in Form eines Verwaltungsrats, aber immerhin. Er bleibt also unser Chef, was uns zuversichtlich stimmt. Geht's also wei-



terhin bergauf. Mit Verwaltungsräten hatten wir bekanntlich schon immer Glück, man erinnere sich nur etwa zwanzig Jahre zurück.

Und dann erst der Ölpreis! Es müsste ja der viel beschworene Yield (schon lang nichts mehr von ihm gehört!) wegen des spottbilligen Fuels inzwischen so hoch sein, dass man in Frankfurt kaum noch wüsste, wohin mit der Kohle. Hätte man nicht die ganzen Tanklager mit teuer gehatchtem Altöl gefüllt.

Dann gab es da noch eine andere Einführung, die in ihrer Langzeitwirkung bestimmt viel eindrücklicher sein wird als die weiter oben erwähnte: die neuen FTL anstelle der alten FDR. Endlich kriegen wir mal Flight Time Limitations, die diesen Namen auch verdienen, weil sie uns effektiv an die Limite bringen werden; nicht wie diese vorgängigen Weichschnäbeler-Flight Duty Regulations, die einem so viele überzählige Freitage bescherten, dass man kaum noch wusste, was anzufangen mit der freien Zeit (z.B. solche Blogs zu schreiben). Auf diesem Gebiet ist halt die EASA genauso kompromisslos wie der Rest der dazugehörigen EU, man kennt das von den Bananenvermarktungsnorm- und anderen stringenten Vorschriften aus dem nördlichen Ausland. Quasi als Kompensationsstrategie durften wir aber gleichzeitig zur FTL-Einführung ein neu entwickeltes Fatigue Risk Management-Programm im Selbststudium abspulen, welches so interessant war, dass auch Leute, die bisher an absolut untherapierbaren Schlafproblemen litten, vor dem Computer augenblicklich in Tiefschlaf verfielen. Diese Fatigue-Management-Präsentation wird unterdessen von führenden Schlafexperten als potentes Hypnotikum empfohlen. Im Vergleich zum Selbstlernkurs sei beispielsweise ein Medikamenten-Cocktail aus Dormicum Forte, angereichertem Melatonin und Rohypnol etwa so wirksam wie ein paar vertrocknete Globuli aus der homöopathischen Hausapotheke.

So viele erfreuliche Neuigkeiten! Und das war noch nicht alles! In der nächsten Ausgabe: Die ganze Wahrheit über das neue eLogbook, das neue iPHW und das neue eOps (u.a. mit iSRS via Facebook, Twitter und anderen vertrauenswürdigen Kanälen).

Aber freuen wir uns zwischenzeitlich zusammen auf den Phase-out des A340. Auf Ein-Nächter in Bangkok und Hongkong kann man gut verzichten, die haben eh keinen grossen Unterhaltungswert. Und gewöhnen wir uns doch langsam an die neue interne Weltordnung: A(airbus)-Klasse, B(oeing)-Liga, C-Series (sofern Letztere denn kommt. Aber das wiederum ist nur ein böses Gerücht, und davon distanzieren wir uns in aller Form).

pk2

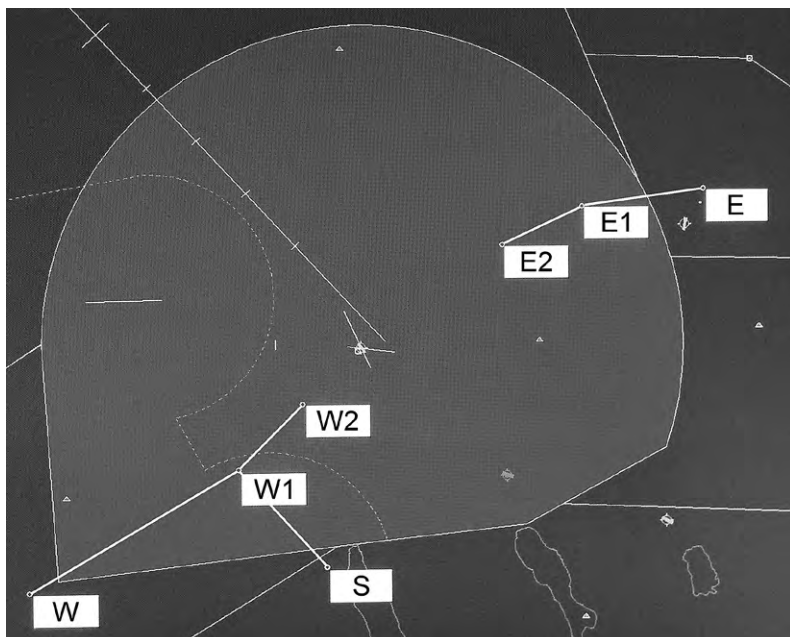
«Go-ahead» – Sichtflüge

Gewisse Leute möchten die VFR-Fliegerei vermutlich am liebsten ganz vom Flughafen Zürich verbannen. Das Betriebsreglement des Flughafens Zürich besagt jedoch, dass auch VFR-Flüge zu den zugelassenen Verkehrsarten gehören. Und obschon die ATC früher auch in Bezug auf das VFR-Handling flexibler war und weniger Vorgaben zu berücksichtigen hatte, existieren nach wie vor Möglichkeiten, um VFR-Flüge ohne gravierende Verzögerungen für den IFR-Verkehr in das Gesamtkonzept zu integrieren.

Text: Gaby Plüss

Während VFR-Flüge für uns ein bisschen so etwas wie das Salz in der täglichen Lotsensuppe sind, ärgert sich der eine oder andere Airline-Pilot zwischendurch auch einmal über unsere «Kleinen». «Thanks a lot for delaying us for a VFR landing», lautete in etwa ein Kommentar, den eine meiner Kolleginnen vor einiger Zeit am Funk zu hören bekam. Besagter Pilot wartete vor Piste 10 auf seinen Start und beobachtete die Landung eines VFR-Flugs auf Piste 10. Dass der vorhergehende Start auf Piste 16 seinen Climb-out auf Piste 10 blockierte und meine Kollegin diese VFR-Landung somit ohne zusätzliche Verspätung für seinen Start auf Piste 10 eingefädelt hatte, war diesem Piloten offenbar nicht bewusst.

Wie dieses Beispiel zeigt, kann ein geordnetes Nebeneinander von Gross und Klein immer noch funktionieren, auch wenn das nicht immer für alle auf den ersten Blick ersichtlich ist. Bedingung dafür ist allerdings, dass wir ein freies Plätzchen im System für die «Kleinen» haben, und dass alle Beteiligten genau so mitmachen, wie wir uns dies jeweils vorstellen. Dass dies leider nicht immer der Fall ist, ist ebenfalls allen klar – doch im Nachhinein weiss man bekanntlich immer alles besser.



Die Kontrollzone mit den publizierten VFR-Routen «Whiskey» (W-W1-W2), «Sierra» (S-W1-W2) und «Echo» (E-E1-E2).

Verkehrsflusssteuerung

«Zu meinen Anfangszeiten als Tower-Lotsin waren VFR-Flüge noch nicht reguliert. Wir haben alles genommen, und es hat immer irgendwie funktioniert.» Eine solche Aussage sorgt bei meinen jungen Kolleginnen und Kollegen regelmässig für ungläubiges Staunen, denn so etwas ist inzwischen schlicht nicht mehr vorstellbar. Auch VFR-Flüge von Flächenflugzeugen unterliegen mittlerweile der Verkehrsflusssteuerung und brauchen einen Airport Slot. Je nach Tageszeit variiert dabei die Anzahl ver-

gebener Slots, und während IFR-Abflugspitzen erhalten VFR-Flüge gar keine Slots mehr. Aufgrund unserer komplexen und schwerfälligen IFR-Verfahren fehlt uns heutzutage die Flexibilität, die wir bräuchten, um VFR-Flüge auch bei viel Abflugverkehr vernünftig in das Gesamtsystem zu integrieren. Wir können es uns schlicht nicht erlauben, ein GATO-Loch für einen IFR-Start ungenutzt verstreichen zu lassen, nur weil der Ablauf eines VFR-Flugs nicht wie geplant funktioniert hat und der IFR-Abflug darum nicht wie vorgesehen starten kann (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012).

Bei speziellen Pistenkonzepten wie beispielsweise Startpiste 10 kann der Supervisor im Tower das Slot-Büro anweisen, die zur Verfügung stehenden VFR-Slots zu reduzieren. Diese Massnahme hat allerdings nur dann einen Effekt, wenn nicht vorgängig bereits alle Slots vergeben worden sind. Sollte es aus Gründen der Sicherheit notwendig werden, kann unser Supervisor sämtliche VFR-Flüge temporär suspendieren lassen.

Hie und da hat sich auch schon ein VFR-Pilot am Funk beklagt, weil er trotz des erteilten Airport Slots eine Verzögerung in Kauf nehmen musste. Ein erteilter VFR-Slot garantiert aber keineswegs eine verzögerungsfreie Behandlung. Natürlich versuchen wir alles, um VFR-Flüge möglichst speditiv in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dennoch lassen sich Wartezeiten nicht immer vermeiden. Die Kunst des Tower Controllers besteht einerseits darin, die Möglichkeiten für VFR-Bewegungen im System zu erkennen und konsequent auszunutzen. Andererseits muss er aber auch sehen, wann es keine Lücken hat und der VFR-Verkehr folglich warten muss.

Im Gegensatz zu Flächenflugzeugen brauchen Helikopter grundsätzlich keinen Airport Slot. Allerdings gilt zwischen 12.45 und 14.15 Uhr Lokalzeit für Helikopter ebenfalls eine Sperrzeit. Da um diese Zeit ein hohes IFR-Verkehrsaufkom-

men herrscht, dient diese Massnahme der Entlastung des Gesamtsystems.

Lärmschutz

Auch für VFR-Flüge gelten diverse Lärmschutzmassnahmen. So sind VFR-Flüge nur zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr Lokalzeit zulässig. Ein Pilot kann nur mit einer Anflugbewilligung rechnen, wenn er spätestens um 21.45 Uhr über den Meldepunkten «Sierra», «Whiskey» oder «Echo» ist. Und obwohl die Landung gemäss AIP spätestens um 22.00 Uhr erfolgt sein muss, dürfen wir, sofern aus verkehrstechnischen Gründen nötig, den VFR-Flug verzögern und eine Landefreigabe auch nach 22.00 Uhr erteilen. Bedingung dafür ist allerdings, dass der Pilot die genannten Limiten eingehalten hat.

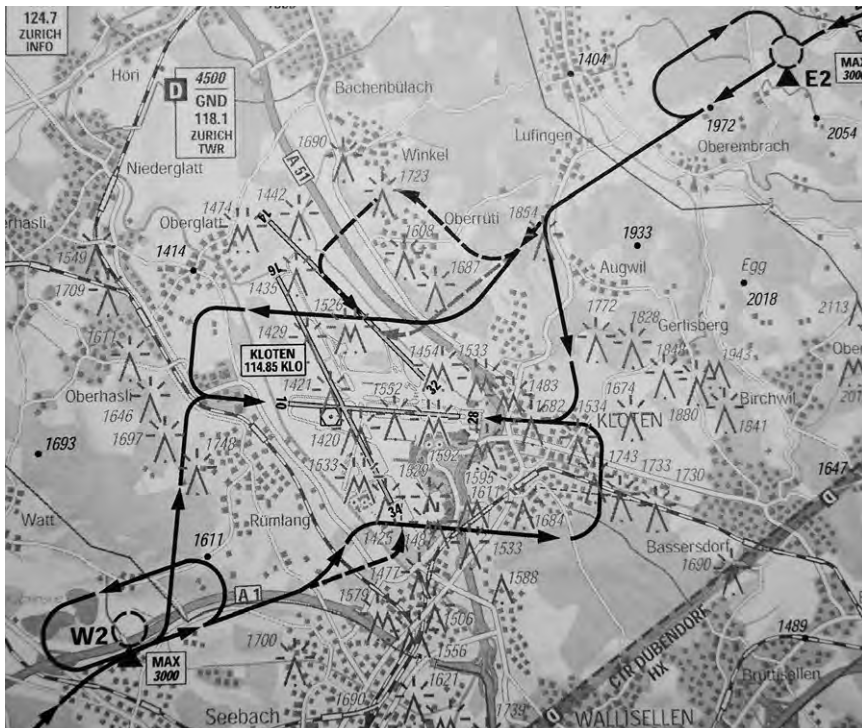
Die VFR-Routen innerhalb der Kontrollzone gelten für ein- und mehrmotorige Propellerflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 5,7 Tonnen, für die JU-52 sowie für Helikopter. Zusätzlich dürfen wir kolbenmotorgetriebene Propellerflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 15 Tonnen ebenfalls auf die VFR-Routen verweisen, sofern wir dadurch Verspätungen für den IFR-Verkehr vermeiden können. Dieser Passus kam früher oft zur Anwendung, als die DC-3 noch zu unseren regelmässigen Kunden zählte.

VFR-Flüge haben grundsätzlich die publizierten VFR-Routen zu befliegen. Abweichungen sind nur für Ausnahmefälle wie beispielsweise die Rega-Helikopter oder vorgängig koordinierte Spezialflüge zulässig. Unsere VFR-Routen sind so ausgelegt, dass möglichst wenige Personen beschallt werden. So führt beispielsweise die Helikopterroute zwischen dem Meldepunkt «Echo Two» und dem Heliport westlich Piste 16 via Pistenschwelle 32. Dadurch wird zwar Kloten umflogen, dafür aber ein möglicher Gefahrenpunkt zwischen einem allfälligen Durchstart auf Piste 14 und einem Helikopter in Kauf genommen.

Traffic Handling

Mit Ausnahme von Starts auf Piste 14 sind VFR-Bewegungen auf allen Pisten zulässig. Nicht erlaubt ist ausserdem der Swing-over vom Endanflug auf Piste 28 in Richtung Piste 32. Zudem dürfen Abflüge auf Piste 28 nicht mehr rechts nach «Echo Two» drehen, um das Midfield-Terminal nicht zu überfliegen.

Früher hatten wir die Möglichkeit, VFR-Flüge unmittelbar hinter einem Flugzeug der Gewichtsklasse «Medium» starten zu lassen und bezüglich Wake Turbulence nur eine entsprechende Warnung auszusprechen. Leider wurde uns diese Möglichkeit vor einiger Zeit abgesprochen, was für uns eine erhebliche Einschränkung bedeutet. Handelt es sich bei einem IFR-Start um eine Maschine der Gewichtskategorie «Small» oder «Light», können wir einen VFR-Start nach wie vor unmittelbar dahinter freigeben. Im Folgenden möchte ich einige wei-



Die publizierten Platzrunden für VFR-Anflüge auf die verschiedenen Pisten – ausgezogene Linien stehen für Normalverfahren, gestrichelte Linien für Alternativverfahren.

tere Varianten aufzeigen, die uns für das VFR-Handling zur Verfügung stehen.

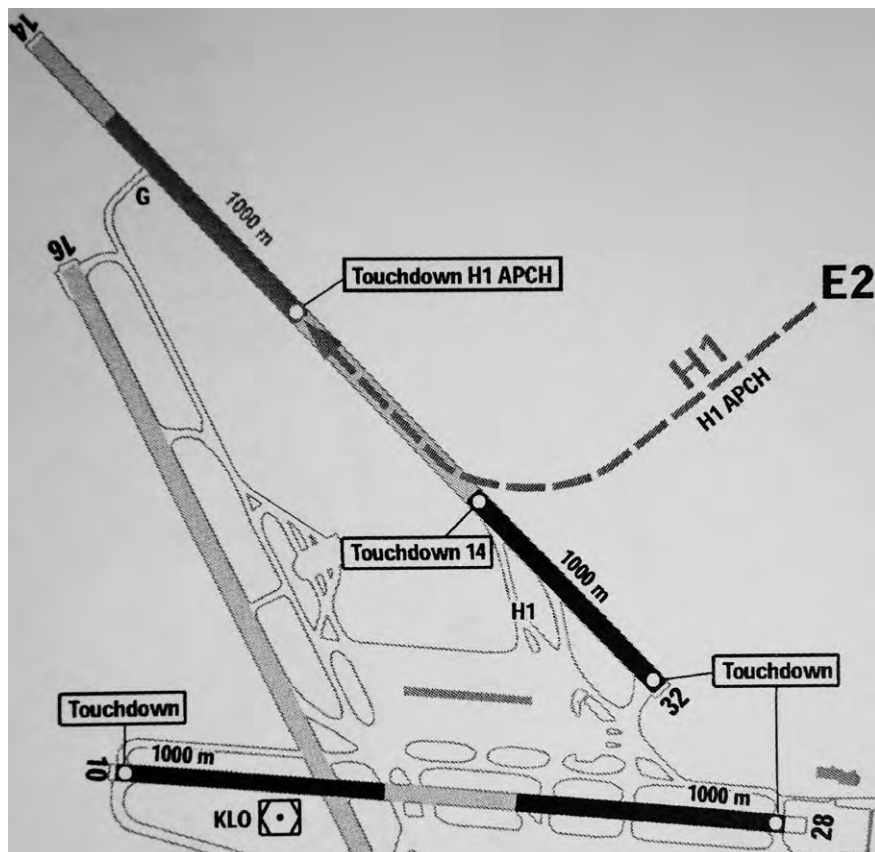
Nach einem IFR-Start auf Piste 16 Richtung Westen dauert es – wegen der langen Linkskurve mit Überflug der Piste 28 – rund drei Minuten, bis der nächste IFR-Start auf Piste 28 möglich ist. In diesem Zeitfenster können wir VFR-Bewegungen auf Piste 28 abwickeln, ohne den IFR-Verkehr dadurch zusätzlich zu verzögern.

Finden IFR-Starts ausschliesslich auf Piste 28 statt, können wir VFR-Flüge auch auf Piste 16 von Intersection «Echo Six» starten lassen. Bedingung dafür ist allerdings das Einverständnis der Kollegen der Apron Control, denn sie müssen uns das VFR-Flugzeug vor Piste 16 stellen können. Für VFR-Anflüge via Route «Sierra» und «Whiskey» bietet sich in diesem Szenario zudem Piste 34 für Landungen an. Einerseits können wir IFR-Starts so flüssiger auf Piste 28 auflinieren. Andererseits müssen wir mit dem Erteilen der nächsten Startfreigabe nur so lange warten, bis wir sicher sind, dass die VFR-Landung Piste 34 vor Piste 28 verlässt. Zudem können wir während der VFR-Landung auf Piste 34 auch Kreuzungen auf Piste 28 bewilligen.

Benötigen wir zwischen zwei IFR-Starts drei oder mehr Minuten Separation, können wir diese Lücken ebenfalls für VFR-Bewegungen ausnützen. Brauchen wir zwischen zwei IFR-Starts mindestens 120 Sekunden Wake-Turbulence-Separation, können wir diese Zeitspanne für eine VFR-Landung einsetzen.

Wie eingangs beschrieben, blockiert ein IFR-Start auf Piste 16 den Climb-out eines nachfolgenden IFR-Starts auf Piste 10. VFR-Anflüge auf Piste 10 versuchen wir in diesem Szenario deshalb so einzufädeln, dass die VFR-Maschine dann im Endanflug ist, wenn der IFR-Start auf

«Ein erteilter Airport Slot garantiert keine verzögerungsfreie Abwicklung.»



Der «Hotel-One-Approach» vom Meldepunkt «E2» auf Piste 32.

Piste 16 seinen Startvorgang eingeleitet hat. Bei IFR-Starts auf Piste 10 lassen wir VFR-Flüge zudem, wenn immer möglich, auf Piste 16 von Intersection «Echo Six» und via Route «Sierra» oder «Whiskey» starten, um die IFR-Abflüge nicht noch mehr zu verzögern. Allerdings funktioniert dies nur, wenn wir gleichzeitig keine IFR-Starts auf Piste 16 geplant haben.

Landet der IFR-Verkehr auf Piste 28 oder 34, steht den VFR-Landungen in erster Linie Piste 32 zur Verfügung. Dabei kommt der sogenannte «Hotel-One-Approach» zur Anwendung. Der Anflug erfolgt via Meldepunkt «Echo Two». Das Base-leg für Piste 32 wird auf Höhe des Rollwegs «Hotel One» geflogen. Das Kreuzen der Anflugachse 28 und die Zone südlich der Piste 32 sind zu meiden. Der Aufsetzpunkt befindet sich in der Pistenmitte, das Abrollen erfolgt je nach Anweisung der ATC via Rollweg «Golf» oder mittels Back-track. Hat es zwischen den IFR-Anflügen grössere Lücken, so können wir diese selbstverständlich ebenfalls für VFR-Bewegungen auf den entsprechenden Pisten gebrauchen.

Müssen wir aufgrund der GATO-Regelungen die Anflüge auf Piste 14 unterbrechen, können wir diese Löcher für VFR-Landungen auf Piste 14 nützen. Da es sich hier aber um ein nicht sehr gängiges Alternativverfahren handelt, wenden wir dieses hauptsächlich bei Piloten mit guten Platzkenntnissen an.

«Swiss 180, traffic Cessna landing simultaneously on runway 28, will hold short of runway 16, wind calm, runway 16 cleared for take-off.» Vielleicht hat sich der eine oder andere Pilot schon ein wenig über eine derartige

Freigabe gewundert. Dieses Verfahren nennt sich «Land and Hold Short Operation (LAHSO)». LAHSO erlaubt es uns, unter gewissen Bedingungen während einer Bewegung auf Piste 16/34 gleichzeitig eine VFR-Landung auf Piste 28 stattfinden zu lassen. Und obschon LAHSO uns in einzelnen Fällen die Verkehrsabwicklung erleichtern kann, wenden wir es aufgrund seiner Komplexität nur mit Vorsicht an. Stolpersteine gibt es diverse; die Möglichkeiten, diese zu korrigieren, sind aber nur sehr beschränkt. Details zur Anwendung von LAHSO sind im Kasten zu finden.

Obwohl diese Auflistung keineswegs abschliessend ist, verzichte ich an dieser Stelle bewusst darauf, noch weitere Varianten zu beschreiben. Die sich bietenden Möglichkeiten sind immer auch vom jeweiligen Pistenkonzept und der aktuellen Verkehrssituation abhängig. Hinzu kommt, dass wir immer auch die Performance der VFR-Piloten zu berücksichtigen versuchen. Piloten, die den Platz und unsere Verfahren offensichtlich kennen, teilen wir viel eher eine alternative Variante zu. Eine allfällige Unsicherheit eines VFR-Piloten können wir oft bereits am Funk erkennen.

Auch ein ausländisches Rufzeichen lässt uns aufhorchen. In solchen Fällen kann es sinnvoller sein, einen VFR-Anflug über einem Meldepunkt kurz warten zu lassen und ihm dafür anschliessend den von ihm vorbereiteten Anflug auf Piste 28 zu ermöglichen. Die Chance, dass ein nicht erwartetes Alternativverfahren nicht wie gewünscht funktioniert, ist in solchen Momenten relativ gross. Der Aufwand, um die Situation zu bereinigen, lohnt sich in den wenigsten Fällen.

Seit Frühling 2015 besteht für VFR-Flächenflugzeuge ein generelles Voltenverbot. Lokalflüge von weniger als 20 Minuten Flugdauer sowie Touch-and-go-Flüge sind

untersagt. Es ist jedoch nicht Aufgabe der ATC, die Vorgabe bezüglich Flugdauer aktiv zu überprüfen. Diese Massnahme wurde als Folge eines Vorfalls im Jahr 2012 eingeführt und dient der Reduktion der Komplexität.

«IFR-Flüge müssen in der Kontrollzone nicht von VFR-Flügen separiert werden.»

Wie bereits weiter oben beschrieben, existieren zwischen IFR- und VFR-Flügen auch Gefahrenpunkte. Die genannte Helikopteroute ist dabei längst nicht das einzige Beispiel, das sich auflisten liesse. Generell begegnen wir solchen Gefahrenpunkten immer dort, wo sich Flugwege kreuzen können. Da unsere Kontrollzone jedoch der Luftraumklasse «Delta» angehört, müssen wir zwischen IFR- und VFR-Flügen keine Separation erstellen, sondern nur entsprechende Verkehrshinweise erteilen und dafür sorgen, dass es zu keiner Kollision kommt.

Helikopter

Helikopter benutzen zwar nur selten eine Piste. Dennoch haben wir einige spezielle Punkte zu beachten. Unser Heliport befindet sich westlich der Piste 16. Da

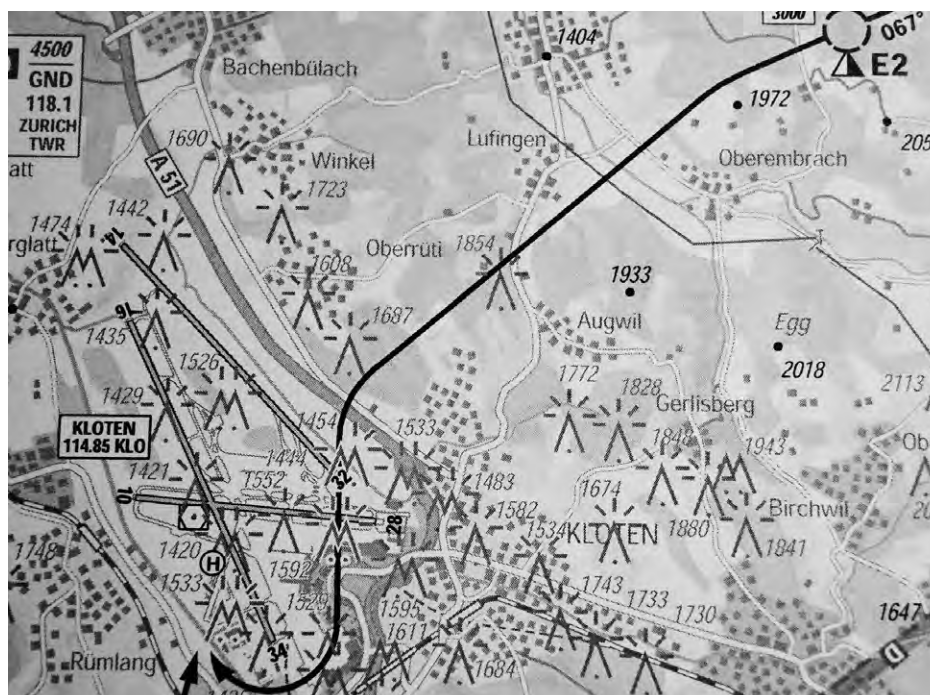
die Distanz zur Piste 16/34 aber weniger als 760 Meter beträgt, müssen wir die Wake Turbulence von Bewegungen auf Piste 16/34 beim Handling von Helikopterbewegungen ebenfalls berücksichtigen. Konkret gilt ein Start eines Helikopters nach einem IFR-Start auf Piste 16 als Intersection Departure und erfordert deshalb drei Minuten Separation. Startet ein Helikopter nach einer IFR-Landung auf Piste 34, so brauchen wir zwei Minuten Separation. Landet ein Helikopter, benötigt er bezüglich Wake Turbulence von Bewegungen auf Piste 16/34 keine Separation, bekommt von uns aber einen entsprechenden Warnhinweis.

Nördlich der Pistenschwelle 28 befindet sich das Rega-Center. Von dort finden ebenfalls Helikopterbewegungen statt. Und auch in diesen Fällen müssen wir bezüglich Wake Turbulence vergleichbare Vorschriften einhalten, denn das Rega-Center ist ebenfalls weniger als 760 Meter von Piste 28/10 entfernt. Gleiches gilt auch für Helikopterbewegungen zum Swissjet-Hangar und zur Basis der Lions Air, die sich beide südlich der Pistenschwelle 28 befinden.

Sichtflüge auf einem Landesflughafen

«Die VFR-Fliegerei gehört weg von Zürich. Auf unserem grössten Landesflughafen haben wir für solche Spässe schlicht keinen Platz mehr!» Auch wenn ich ab und zu mit solchen Aussagen konfrontiert werde, bin ich persönlich nicht dieser Meinung. Und solange VFR-Flüge gemäss Betriebsreglement zugelassen sind und keine Alternative besteht, sind solche Diskussionen eigentlich sowieso überflüssig.

Es gibt tatsächlich Momente, in denen wir für VFR-Bewegungen heutzutage keinen Platz mehr haben. Normalerweise bekommen VFR-Flüge dann aber gar keinen Airport Slot mehr. Sollte dies aufgrund besonderer Umstände trotzdem der Fall sein, werden wir alles versuchen, um den VFR-Verkehr nicht einfach zu suspendieren, sondern ihn so gut wie möglich in das Gesamtkonzept zu integrieren. Mal gelingt uns dies besser, mal weniger gut, wobei



Die publizierte Route für Helikopter zwischen dem Meldepunkt «E2» und dem Helicopterport «H» westlich der Piste 16.

Land and Hold Short Operation (LAHSO)

Conditions of application

The hold short operation RWY28 is applicable to VFR flights with single engine aircraft up to 5700kg MTOW. The procedure shall not be applied under the following conditions:

- cloud ceiling is less than 1500ft AGL; or
- visibility is less than 5 km; or
- RWY28 is wet and also subject to tailwind component; or
- RWY28 is affected by reported and/or detected low level wind shear; or
- RWY28 is contaminated e.g. by snow, ice, standing water or rubber deposit, to the extent that aircraft braking action could be adversely affected; or
- the braking action on the declared reduced landing distance of RWY28 is reported or measured less than «good»

Procedures

The aerodrome controller shall:

- issue the clearance for hold short operation only to a pilot who has confirmed to be able to comply with the procedure and to aircraft that are approved for it
- inform all crews participating on simultaneous operation
- ensure that the hold short instructions transmitted together with the landing clearance are confirmed by readback

Quelle: Air Traffic Management Manual Zurich Tower/Approach

das Endresultat meist von diversen Faktoren abhängig ist. Ein bisschen Vertrauen in die Fähigkeiten der ATC kann auch in solchen Momenten kaum schaden. Kommentare wie der eingangs beschriebene verschaffen dem Kommentierenden zwar kurzfristig ein wenig Luft, nützen aber letztlich nichts und widerspiegeln oftmals nur die eigene Perspektive.

gaby.pluess@swissatca.org

In letzter Zeit bekomme ich vermehrt auch E-Mails von Piloten, die nicht für die Swiss fliegen. Es scheint, dass sich meine Adresse inzwischen auch in anderen aviatischen Kreisen ein wenig herumgesprochen hat, was mich natürlich sehr freut.

Ebenso freue ich mich über Zuschriften, mit denen sich Piloten für unsere Unterstützung in speziellen Situationen bedanken. Diese E-Mails leite ich jeweils sehr gerne an meine Kolleginnen und Kollegen weiter, denn auch sie freuen sich immer über positive Rückmeldungen. •

Veränderungen beim technischen Zinssatz und den Umwandlungssätzen

Die anhaltende Tiefzinsphase hinterlässt ihre Spuren in den Sozialwerken. Damit die SWIC II ihre Verpflichtungen auch in Zukunft erfüllen kann, mussten der technische Zinssatz und die Umwandlungssätze angepasst werden. Diese Anpassungen führen zu einem leichten Abbau bei den zukünftigen Renten. Hintergrundinformation aus der Pensionskasse SWIC II.

*Text: Felix Hail,
Captain A330/340 und Stiftungsrat SWIC II*

Die immer extremere Menge an gedrucktem Geld der Zentralbanken bedroht die Vermögenswerte der Pensionskassen: Die künstlich niedrig gehaltenen Zinsen sorgen dafür, dass es für die Pensionskassen immer schwieriger wird, die erforderlichen Anlage-Erträge an den Kapitalmärkten zu erwirtschaften. Diese braucht es für eine vollständige Deckung der Pensionsverpflichtungen und um eine entsprechende Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven zu erzielen. Vor diesem Hintergrund musste auch unsere Pensionskasse SWIC II im Verlaufe des Jahres 2015 die technischen Grundlagen anpassen: Es veränderten sich der technische Zinssatz, die Umwandlungssätze und in deren Folge auch

der Deckungsgrad. Diese Anpassungen werden hier dargestellt.

Am Anfang der Abschnitte wird das Wesentliche jeweils zusammengefasst (fett). Der interessierte Leser findet anschliessend weitere Details zu den einzelnen Fragen.

Wozu brauchen die Pensionskassen den technischen Zins?

Der technische Zins dient der Kapitalisierung der laufenden Renten (Umrechnung der zu zahlenden Renten in einen Barwert) der Pensionskasse. Da die garantierten laufenden und die zukünftigen Renten für die Kasse Verpflichtungen darstellen, wird bei dieser Kapitalisierung über den technischen Zinssatz das Risiko einer Unterdeckung für die Kasse beeinflusst.

Bei der Pensionierung eines Destinatärs wandelt die Pensionskasse das angesparte Alterskapital in Rentendeckungskapital um. Damit übernimmt die Pensionskasse die Verantwortung, dem Rentner (und gegebenenfalls dessen Hinterlassenen) bis an das Lebensende eine festgelegte Rente zu bezahlen.

Wird das Altersguthaben vom Rentner bei der Pensionierung hingegen als Kapital bezogen, entfällt die beschriebene Verpflichtung bei der Pensionskasse, und der Rentner wird selbst für die Ausstattung seiner Altersvorsorge verantwortlich.

Das von der Kasse - für alle Renten - benötigte Rentendeckungskapital hängt im Wesentlichen von zwei Einflussfaktoren ab: von der zu erwartenden Rendite auf dem Kapital über die Rentendauer (entspricht dem technischen Zinssatz) und der zukünftigen Lebenserwartung der Rentner. Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich mit dem technischen Zinssatz.

Das Rentendeckungskapital entspricht dem Barwert der Zahlungen (Renten) über die Lebenszeit des Rentners. Während der Ausrichtung dieser Renten wird das vorhandene Kapital von der Kasse angelegt. Dadurch erzielt sie einen Vermögensertrag. Die Kasse nimmt für diesen langfristigen Anlageertrag eine erwartete Rendite an. Diese wird dem Rentendeckungskapital in Form eines kalkulatorischen Zinses jährlich zugerechnet. Dies ist der sogenannte technische Zinssatz. Somit sollten die zu erwartenden Anlageerträge und die erwartete Lebensdauer möglichst realistisch angesetzt werden, damit weder die Kasse noch der Rentner einen Verlust erleidet.

Um keine Vermögenstransfers zwischen den Aktiven und den Rentnern zu erleiden, sollte die Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven langfristig den gleichen Wert, nämlich mindestens der Höhe des technischen Zinses, entsprechen.

Zusammensetzung Stiftungsrat

Arbeitnehmervertreter

Felix Hail, Vizepräsident des Stiftungsrats,
Präsident der Anlagekommission,
seit 2012
CMD A330/A340

Marco Järmann, Stiftungsrat,
seit 2015
F/O A330/A340

Walter Vogler, Stiftungsrat,
Mitglied der Anlagekommission,
seit 2012
CMD A330/A340

Arbeitgebervertreter

Patrick Heiz, Stiftungsrat,
Mitglied der Anlagekommission,
seit 2010
Head of Commercial & Logistics Technics

Jörg Mnich, Präsident des Stiftungsrats,
Mitglied der Anlagekommission,
seit 2009
Head of Strategic Procurement

Christoph Ulrich, Stiftungsrat,
seit 2015
Head of Compensation & Labor Agreements

Geschäftsführer

Urs Ackermann, CEO der PFS AG

Somit wird ersichtlich: der technische Zins hat für die Pensionskasse eine zentrale und sehr auf die lange Frist bezogene Bedeutung. Da es äusserst schwierig ist, die Rendite-Entwicklung im Voraus über derart lange Zeithorizonte zu prognostizieren, ist bei der Festlegung des technischen Zinssatzes grosse Umsicht geboten.

Wie wird der technische Zinssatz bei der Pensionskasse festgelegt? Wer bestimmt die Höhe des technischen Zinssatzes?

Es ist äusserst schwierig, die zukünftig zu erwartenden Vermögenserträge abzuschätzen (die dem technischen Zinssatz entsprechen sollten). Deshalb wird zur Bestimmung des technischen Zinses auf die Referenzformel der Kammer der Schweizer Pensionskassenexperten abgestützt. Es obliegt dem Stiftungsrat mit Unterstützung durch den Pensionskassenexperten, über den technischen Zinssatz bei der Pensionskasse zu entscheiden.

Eine Pensionskasse im Gleichgewicht sollte mit der erwarteten Rendite der Anlagestrategie eine Rendite erzielen, die mindestens dem technischen Zinssatz entspricht - oder diesen sogar übertrifft. Eine höhere Anlage-Rendite würde viele Probleme lösen, ist allerdings nur durch ein höheres Kapitalanlagerisiko erzielbar. Da die Rentenleistungen aber mit einer absoluten Garantie über eine lange Frist erfolgen müssen, ist es richtig, das Risiko der Kapitalanlage massvoll zu halten und die Höhe des technischen Zinssatzes an risikoarmen Kapitalanlagen auszurichten.

Um diese Zusammenhänge bei der Bestimmung des technischen Zinssatzes zu berücksichtigen und nicht ganz im Trüben zu fischen, stützen sich die Pensionskassen auf die Referenzformel der Kammer der Schweizer Pensionskassenexperten ab: Der technische Zinssatz wird ausgehend vom arithmetischen Mittel bestimmt, das zu zwei Dritteln mit der durchschnittlichen Performance des «Pictet BVG-Index 2005 BVG25 plus» der letzten 20 Jahre und zu einem Drittel mit der aktuellen Rendite zehnjähriger Bundesanleihen gewichtet wird. Diese Formel wird als Mass für die Durchschnittsrendite der Pensionskassen und als Referenzwert für den technischen Zinssatz angewendet.

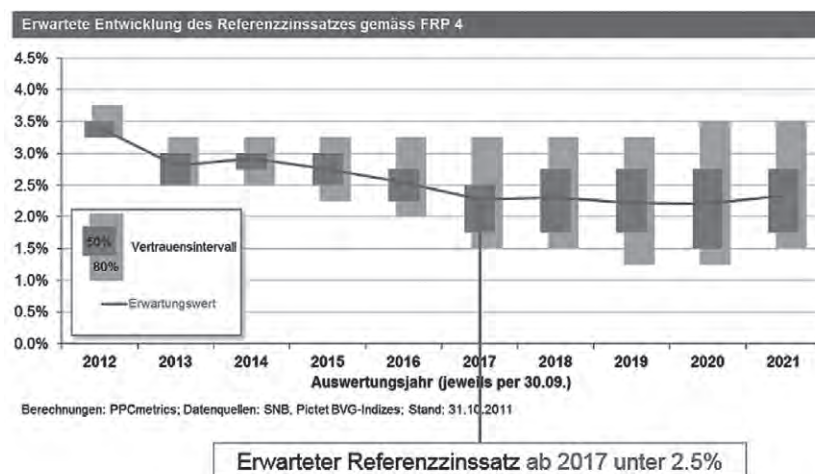
Der Druck zur Veränderung des technischen Zinses wird nun ersichtlich: per Ende Dezember 2014 lag der gültige Kassazinssatz der Bundesanleihen mit zehn Jahren Restlaufzeit bei zirka +0,38%. Nach der Einführung der Minuszinsen fiel dieser Satz bis im November 2015 auf -0,37% ab. Aktuell steht der Satz bei zirka -0,11%.Im

Das Sinken der Zinsen

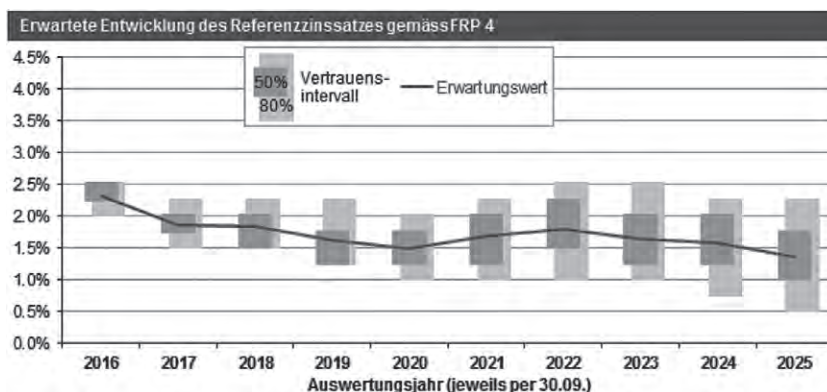
Seit 2012 sinkt der erwartete Referenzzinssatz (für den technischen Zinssatz) immer weiter ab.



SNB-Kassazinssatz Bundesobligation 10-jährig (2011 bis 2016).



Erwartete Entwicklung des Referenzzinssatzes (für den technischen Zinssatz) - Projektion im Jahr 2012.



Erwartete Entwicklung des Referenzzinssatzes (für den technischen Zinssatz) - Projektion im Jahr 2016.

Gleichschritt dazu reduzierte sich die Durchschnittsrendite des Index «BVG 25 plus», da wegen des rollenden Zeitfensters beim Index sehr gute Anlage-Ergebnisse der 90er-Jahre durch magere aktuelle Anlage-Ergebnisse ersetzt wurden. Wenn man diese Veränderungen nun in die Formel einsetzt, kann man die Reduktion des tech-



«Die Pensionskasse übernimmt die Verantwortung, dem Rentner bis an das Lebensende eine festgelegte Rente zu bezahlen.»

nischen Zinssatzes bei SWIC II nachvollziehen: SWIC II musste sich mit der Reduktion des technischen Zinssatzes von 3,25% auf 2,5% der Realität anpassen. In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung auf den Märkten sind weitere Anpassungen möglich.

Der Entscheid für die Festlegung des technischen Zinssatzes liegt beim Stiftungsrat. Dieser ist bei der Beurteilung der Perspektiven allerdings nicht frei in seinem Ermessen, sondern ist in seinem Entscheid stark von der Empfehlung des beratenden Pensionskassenexperten abhängig. Die erwarteten zukünftigen Erträge, die Struktur der Kasse und die Reservesituation fliessen in den Entscheid mit ein.

Was ist der Umwandlungssatz? Warum sinken die Umwandlungssätze bei SWIC II?

Nachdem die Kasse das Altersguthaben in Renten-deckungskapital gewandelt hat und somit weiss, wie viel Kapital für das Ausrichten einer Rente zur Verfügung steht, muss nun die Aufteilung des Altersguthabens in eine Rente vorgenommen werden. Dies geschieht mit Hilfe des Umwandlungssatzes. Der Umwandlungssatz beschreibt, wie viel Jahresrente aus einem Kapital von zum Beispiel 100 000 Franken bis an das Lebensende ausgerichtet wird.

Die von den Notenbanken mit Liquidität gefluteten Märkte und die damit künstlich tief gehaltenen Zinsen bewirken, dass die künftig zu erwartenden Anlageerträge sinken. Dies führt auch bei SWIC II zu tieferen Umwandlungssätzen: SWIC II musste im Zuge der Absenkung des technischen Zinssatzes die Umwandlungssätze für die Jahre 2017 und 2018 um 2,13% pro Jahr senken.

Die Höhe der Rente wird zum Zeitpunkt der Pensionierung durch das angesparte Altersguthaben und den Umwandlungssatz festgelegt. Die jährliche Rente ist dabei gleich dem angesparten Altersguthaben multipliziert mit dem Umwandlungssatz. So bedeutet zum Beispiel ein Umwandlungssatz von 5% eine Jahresrente von 5000 Franken pro 100 000 Franken Guthaben. Bei einer laufenden Rente bleibt der Umwandlungssatz bestehen, die Rente ist damit lebenslänglich in der bestehenden Höhe garantiert. Für zukünftige Renten kann der Umwandlungssatz neu festgelegt werden. Doch auch hier gilt: Ist die Rente einmal am Laufen, bleibt sie lebenslänglich garantiert.

Bei SWIC II werden die Umwandlungssätze alle paar Jahre für neue Renten angeglichen, das letzte Mal wurden die Umwandlungssätze für 2017 und 2018 im Dezember 2015 festgelegt. Dabei sind die zukünftig tiefer zu erwartenden Erträge aus der Kapitalanlage und die zu erwartende höhere Lebensdauer der Neu-Rentner die massgebenden Grössen für die leichte Senkung der Umwandlungssätze.

Im Selbstverständnis von SWIC II liegt eine angemessene Generationensolidarität verankert – die gesprochenen Renten sollen durch das Rentendeckungskapital der Rentner gedeckt sein, ohne dass die aktiven Destinatäre dafür aufkommen müssen. Darum kommen bei SWIC II je nach Lebensalter gestaffelte Umwandlungssätze zur Anwendung (Alter des Neu-Rentners und bei Partnerschaften: Alter des Lebenspartners). Es bestehen bei SWIC II unterschiedliche Umwandlungssätze für Frauen und Männer, was seinen Ursprung in der längeren Lebenserwartung (somit längere Rentenzahlungsdauer) der Frauen hat (Generationensolidarität und nicht Gendersolidarität als Aufgabe der Pensionskasse).

Wie wirkt sich der technische Zinssatz auf die zukünftigen Renten aus?

Je tiefer der technische Zinssatz, desto tiefer die Umwandlungssätze (und umgekehrt). Ein tiefer technischer Zinssatz führt – ohne Kompensationsmassnahmen – zu kleineren zukünftigen Renten.

Wie oben beschrieben, steht am Anfang das Renten-deckungskapital als Verpflichtung der Pensionskasse. Dabei werden zukünftig erwartete Vermögenserträge in der Höhe des technischen Zinses einberechnet. Bei der Berechnung der Umwandlungssätze fliessen nun der technische Zinssatz und die zukünftige Lebenserwartung der Rentner wieder ein, sonst könnte das bei der Ausrichtung der Rente von der Kasse bereitgestellte Rentendeckungskapital nicht ausreichen und die Kasse einen Verlust erleiden – oder dem Rentner zu wenig ausbezahlt werden (Durchschnittsbetrachtung). Es wird klar: Der technische Zinssatz ist mit dem Umwandlungssatz und somit mit der Höhe der Rente unauflöslich verknüpft, und es gilt: Je höher der technische Zinssatz, desto höher kann der Umwandlungssatz sein. Eine Senkung des technischen Zinssatzes ist mit einer Senkung der Umwandlungssätze verknüpft.

Umgekehrt proportional verhält es sich bei einer Erhöhung der zukünftigen Lebenserwartung: Je stärker die Lebenserwartung steigt, desto tiefer werden die Umwandlungssätze ausfallen. Für die Abschätzung der Lebenserwartung rechnet der Pensionskassenexperte die aktuell beobachteten Sterbewahrscheinlichkeiten und Sterblichkeitstrends ein.

Was ist der Deckungsgrad bei der Pensionskasse? Wie wird dieser berechnet?

Der Deckungsgrad ist das Verhältnis zwischen dem Vermögen der Pensionskasse und deren Verpflichtungen. Er ist ein Mass für die Solvenz der Kasse.

Wenn wir uns die Bilanz einer Pensionskasse in einfachster Form anschauen, sehen wir folgendes Bild:

- **Aktiva:** Hier finden sich die Vermögensanlagen der Kasse.

- **Passiva:** Hier finden sich die Verpflichtungen der Kasse gegenüber den Aktiven, den Rentnern und die erforderlichen technischen Rückstellungen.

Der Deckungsgrad beschreibt, in welchem Ausmass die Aktiva (das Vermögen der Kasse) die eingegangenen Verpflichtungen der Kasse (Passiva) zu decken vermögen. Die Aktiva bemessen sich aus den Marktwerten des Vermögens am Bilanzstichtag und sind somit abhängig vom Marktgeschehen. Die Verpflichtungen der Kasse ergeben sich hauptsächlich aus dem Sparkapital der Aktiven und dem vom PK-Experten berechneten aktuellen Wert des Rentendeckungskapitals, das abhängig vom technischen Zinssatz ist.

Übersteigen die Aktiva die Passiva, so spricht man von einer Überdeckung, ansonsten von einer Unterdeckung der Pensionskasse. Im Falle einer Überdeckung verfügt die Kasse über eine Wertschwankungsreserve. Für die Berechnung des Deckungsgrads gibt es verschiedene Methoden. Bei uns wird die verbreitete statische Methode angewandt.

Wie beeinflusst die Veränderung des technischen Zinssatzes den Deckungsgrad?

Durch die Absenkung des technischen Zinssatzes erhöhen sich die Verpflichtungen der Kasse auf Kosten der Wertschwankungsreserven. Das Rentendeckungskapital wird grösser – der Deckungsgrad wird deshalb tiefer.

Für die in der Vergangenheit gesprochenen Renten gingen wir von einem technischen Zinssatz von 3,25%

aus. Wie beschrieben, kann diese Annahme nicht mehr gehalten werden, ohne dass die Kasse zusätzliche Risiken einginge. Das heisst: für die bereits laufenden Renten kann nicht mehr damit gerechnet werden, dass die Vermögenserträge den angenommenen Wert von 3,25% erreichen werden. Damit die Kasse trotz den zu erwartenden kleineren Vermögenserträgen die laufenden Renten weiterhin zahlen kann, wird das Rentendeckungskapital zulasten der Wertschwankungsreserve erhöht. Durch diese Umbuchung (Verkleinerung der Wertschwankungsreserven, Erhöhung des Rentendeckungskapitals) wird das Verhältnis zwischen Aktiva und Passiva beeinflusst. Der Deckungsgrad verändert sich. Dieser Vorgang führt dazu, dass durch die Senkung des technischen Zinses bei SWIC II ein Absinken des Deckungsgrads um zirka 1,9% resultiert. Dies wird in der Jahresrechnung per 31.12.2015 zu sehen sein.

Die anhaltende Tiefzinsphase hinterlässt ihre Spuren in den Sozialwerken. Damit die SWIC II auch in Zukunft ihre Verpflichtungen erfüllen kann, im Gleichgewicht bleibt und die Generationensolidarität nicht überstrapaziert wird, mussten der technische Zinssatz und die Umwandlungssätze angepasst werden. Diese nötigen Anpassungen führen zu einem leichten Abbau bei den zukünftigen Renten. Ob dieser Abbau wieder aufgefangen werden kann, ist ungewiss – von der Ertragsseite bräuchten wir dazu eine Zinswende. Andere Möglichkeiten zur Kompensation wären höhere Sparbeiträge oder eine längere Spardauer. •

Anzeige

JETZT HELI-PILOT WERDEN

20 FLUGLEHRERSTUNDEN GRATIS





20

JAHRE

hs

ABHEBEN MIT helisitterdorf

Sitterdorf • Zürich • Fehraltorf

www.helisitterdorf.ch

Nightstop reloaded: 3. Juni 2016

Save The Date

Endlich ist es wieder soweit: nightstop meldet sich zurück, und wir freuen uns auf einen ausgelassenen Abend mit Euch allen! Noch ist es winterlich frisch - Skifahren, sonstiger Wintersport und Après-Ski sind angesagt.

Aber nicht mehr lange, denn unser Sommer-Event ist in voller Planung. Am 3. Juni erwarten wir 30 Grad Celsius bei schönstem Sonnenschein - so lautet jedenfalls unsere wettertechnische Bestellung. Viel wichtiger als das Wetter aber seid Ihr, unsere Gäste - und darauf ist Verlass, soviel ist gewiss.

Apéro, Dinner, Drinks und Clubbing

Nun, sollte es auch etwas kühler werden als die genannten 30 Grad, sind wir vorbereitet und werden das «RWY34» wetterfest einpacken. Verschiedene Bands und DJs werden dann für die gute Stimmung sorgen und ab Mitternacht unsere Favorite Location so richtig zum Kochen bringen.

Aber alles schön der Reihe nach: Wie auch die letzten Jahre vertrauen wir auf die exzellenten Küchenchefs des «RWY34». Auch heuer gehen wir es erst mal ruhig an, bevor wir Stühle und Bänke zur Seite räumen und die Lokalität zur Tanzfläche erklären.

Viele Lounges, gemütliche Ecken und das einzigartige Fliegerflair im Innen- und Aussenbereich laden dazu ein, sich mit alten Bekannten zu unterhalten, Freunde zu treffen oder interessante Leute anderer Firmen und Airlines kennenzulernen. Über 1600 Gäste durften wir bei unserer letzten nightstop-Party begrüßen - ein Riesending! Nur dank Euch allen, zusammen mit unseren treuen Sponsoren, ist es überhaupt möglich, diese Events durchzuführen.

AEROPERS bringt Euch sicher nach Hause

Wir sind mächtig stolz, auch in diesem Jahr auf die tatkräftige und finanzielle Unterstützung der AEROPERS zählen zu dürfen. Damit Ihr alle sicher nach Hause kommt, stehen mehrere Stretch-Limousinen und ein VBZ-Buss im Einsatz.



nightstop

PARTY FROM AIRLINERS FOR AIRLINERS

3. Juni 2016

Runway 34
Rohrholzstrasse 67, 8152 Glattbrugg
www.nightstop.ch

Aktuelle Infos findet Ihr wie immer auf unserer Website nightstop.ch oder auf unserer Facebook-Seite facebook.com/nightstop.

Wir freuen uns auf Euch!
Many happy landings, Euer nightstop-Team ●



«Unsere täglich' Luft gib uns heute...»

Um die Auswirkungen der kontaminierten Kabinenluft genau nachvollziehen zu können, braucht es einen genauen Test. Wischproben taugen dazu nicht. Die Entwicklung eines Bluttests wird weder universitär noch von der Airline-Industrie unterstützt. Mit Crowd-funding soll das benötigte Geld zusammenkommen. Ein Spendenaufruf.

Text: Patrick Bovens, Vorstandsmitglied

In etwas abgeänderter Form kommt der Titel schon daher. Dennoch scheint es so, als ob der Zugang zu Luft keine Selbstverständlichkeit ist – zumindest nicht zu sauberer Luft.

Wir Piloten wissen, woher die Atemluft in unseren Flugzeugen kommt. Richtig: aus dem Bleed Air System über die Airconditioning Packs. Das ist an und für sich eine saubere Sache – aber nur im Idealfall. Ideal heisst: 100-prozentige Abdichtung zu den im Triebwerk oder zur APU pyrolysierten Stoffen. Im Normalfall gelangen immer Stoffe aus dem Verbrennungsprozess in die Kabinenluft. Dies wird weltweit durch sogenannte Wischproben bestätigt.

Dass dieses technische Konzept nicht sein muss, zeigt zum Beispiel der B-787 «Dreamliner». Dort werden zur Belüftung der Kabine und zur Erzeugung des benötigten Innendrucks elektrische Kompressoren eingesetzt, welche die direkt von aussen eingelassene Frischluft lediglich noch komprimieren müssen. Mancher mag sagen, dass die Re-circulated Air doch mittels HEPA-Filtern gereinigt wird. Das stimmt schon. Nur sind diese lediglich gegen Bakterien und Viren effizient, nicht aber gegen giftige Gaskomponenten.

Wer in den Medien zu diesem einschlägigen Thema nach Vorfällen sucht, wird auch fündig: zuletzt bei dem Flug AA109 vom 28. Januar 2016. Ob sich solche Vorfälle auch bei uns ereignen haben oder ereignen könnten, muss man sich da schon fragen. 2015 gab es bei der Swiss mehrere Flüge, nach denen die Besatzungen einen SMOKE/SMELL-Rapport ausfüllen mussten. Ebenfalls wurde medizinische Betreuung in Anspruch genommen. Glücklicherweise konnten keine anhaltenden Schäden festgestellt werden.

Die Datenlage, ob denn nun wirklich eine giftige Substanz in der Kabinenluft war, lässt sich heute erst unbefriedigend abbilden. Es sind Haar- und Urinproben, die indirekt Aufschluss über eine Exposition geben können. Kleiderproben sind ebenfalls möglich. Aber wirklich stichhaltig wäre nur ein entsprechender Bluttest. Ein ebensolcher Bluttest wird zurzeit in den USA an der University of Washington entwickelt. Da dieses Projekt weder vom Staat noch von der Airline-Industrie unterstützt wird, ist es auf Spenden angewiesen. Der Beweis von kontaminierter Kabinenluft würde Modifikationen der Flugzeuge vorantreiben, wie zum Beispiel den Einbau von Sensoren in der Kabinenluft oder von Filtern, die ebendiese giftigen Stoffe herausfiltern können. Sensoren und auch Filter existieren bereits auf dem Markt. Oder die Suche nach weniger giftigen Beigaben von Triebwerksölen könnte intensiviert werden. Nicht zuletzt aber wäre auch der Zusammenhang mit Berufskrankheit oder sogar der Loss of Licence im Zusammenhang mit langjähriger Exposi-



GCAQE

Global Cabin Air Quality Executive

Mehr Informationen gibt es unter:
<http://gcaqe.org/bloodtest/>

tion oder nach einem Incident beweisbar.

Die europäische Kultur tut sich meist schwer mit Spendenaufrufen. In den Vereinigten Staaten ist das sogenannte Crowd-funding ein normaler Prozess. Und somit wollen wir alle Leser dieses Artikels aufrufen, sich an dem Crowd-funding zur Fertigstellung des Bluttests zu beteiligen. In den vergangenen 13 Jahren wurden lediglich zirka 400 000 USD zusammengetragen. Wer weiss, mit welchen Summen Pharmafirmen ihre Forschung alimentieren, wird schnell feststellen, dass dieser Betrag nicht ausreicht. So sind wir alle aufgerufen, mit der «Give ten – get ten»-Kampagne selber 10 Franken, Euro oder US-Dollars zu spenden und dieses Anliegen gleichzeitig an zehn interessierte Personen weiterzugeben. Natürlich dürfen es auch 20 oder 50 sein – Personen oder Franken!

Wir sind überzeugt, einen wichtigen Beitrag zu besserer Kabinenluft leisten zu können, indem wir mithelfen, den Bluttest zu finanzieren. ●

Spenden

Einzahlungen in Euro

IBAN: CH59 0900 0000 9171 8083 8
AEROPERS, 8302 Kloten
PostFinance AG
Mingerstrasse 20
3030 Bern
Schweiz

Einzahlungen in Franken

IBAN: CH50 0070 0114 4000 1001 8
AEROPERS, 8302 Kloten
Zürcher Kantonalbank
Postfach
8010 Zürich
Schweiz

Vermerk: «Bloodtest for better Cabin Air»

Text: Viktor Sturzenegger

Sankt Florian



Der im Verlag der «NZZ» erschienene Band über die «Schweizer Terrorjahre» enthält eine sorgfältig recherchierte Geschichte über das diplomatische Wirken in der Schweiz während der 60er- und 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts.

Marcel Gyr ist damit ein äusserst interessantes und überzeugendes Buch gelungen. Mit Interviews noch lebender Protagonisten gewürzt, dokumen-

tiert er Geschichte aus der Zeit des Kalten Krieges. Ausgehend vom immer noch schwelenden Pulverfass des Mittleren Ostens, ist es ein Lehrstück über Gewalt und Erpressbarkeit im Umfeld des Terrorismus.

Gyr lässt den damaligen Untersuchungsrichter bei der Bezirksanwaltschaft Bülach, Robert Akeret, zu Wort kommen, der mit dem Fall einer El-Al-Maschine, die im Februar 1969 während des Rollens am Flughafen Kloten von Terroristen beschossen worden ist, betraut worden war. Dessen Frustration um die während seiner damaligen Recherchen zunehmende Verneblung der Umstände durch «höhere Mächte» ist offenkundig.

Walter Buser, in jener Zeit Bundeskanzler, rückt in seinen Erinnerungen diese «andere Seite», den Gesamtbundesrat und speziell Pierre Grabers Wirken in Zusammenarbeit mit Jean Ziegler, ins rechte Licht. Die guten Beziehungen des Wahl-Genfers, Freundes allen Widerstandes und damaligen SP-Nationalrats zu palästinensischen Interessenvertretern halfen dem EDA-Vorsteher, Kontakte zu PLO- und PLFP-Vertretern herzustellen, während drei Zivilflugzeuge, darunter eine DC-8 der Swissair, mit Hunderten von Geiseln in der jordanischen Wüste bei Zerqa festsassen.

Hintergrund der Recherchen Gyrs ist allerdings das ungesühnte Paket-Bombenattentat auf die Maschine des Flugs SR330, die am 21. Februar 1970 bei Würenlingen abstürzte. Die danach teils unerklärlichen Aussagen von Bundesbehörden (beziehungsweise das Ausbleiben von Information der Öffentlichkeit durch diese), die eine Aufklärung des Anschlags vereitelten, lassen nicht nur die Angehörigen der Opfer von SR330, sondern auch den ursprünglich mit dem Fall betrauten Untersuchungsrichter Akeret bis heute nicht ruhen, wie sie sich in Gesprächen mit dem Journalisten äussern.

Auch wenn die eigentliche Hauptaussage eines Geheimabkommens zwischen Bundesrat Pierre Graber, unterstützt durch den damaligen Geheimdienstchef André Amstein und Bundesanwalt Hans Walder, mit den aussenpolitischen Vertretern der PLO, zum Zweck des Vermeidens weiterer Anschläge auf Schwei-

zer Gebiet oder Institutionen mit diesem Buch nicht bewiesen werden kann, ist der darin geförderte Denkanstoss interessant und die Geschichte meist spannend zu lesen. Möge sie den Beginn einer restlosen und den Hinterbliebenen der Opfer Frieden bringenden Aufklärung bilden.

Marcel Gyr: Schweizer Terrorjahre - Das geheime Abkommen mit der PLO.

Verlag NZZ, Zürich 2016

ISBN 978-3-03810-145-1

Schuld und Sühne in der Wüste



Vor 46 Jahren stand ich im Busbahnhof von Be'er Sheva und wartete auf den Bus nach Eilat. Diese Erinnerung befällt mich beim Lesen der ersten Zeilen des neuen Buchs der israelischen Autorin und Psychologin Ayelet Gundar-Goshen. Darin hadert die Hauptfigur des Romans, der Neurologe Etan Grien, mit seinem Schicksal, das ihn in diese Stadt am Nordrand der Negev-Wüste verbannte.

Ich schmecke den Sand im Mund und spüre die Hitze förmlich.

Etan wird aber noch mehr zu hadern bekommen. Seine Frau, die Kriminalbeamtin Liat, ist nämlich von der Sorte, die nicht so schnell aufgibt. Sie bleibt dran, wenn sie einen Fall aufklären will, auch gegen offensichtliches Desinteresse ihrer Vorgesetzten. Auch wenn es sich beim Opfer «nur» um einen eingewanderten Eritreer handelt – oder erst recht! Dass sie, wenn sie den Fahrer des Jeeps ermittelt, der den Einwanderer überfuhr, ihrem Gatten begegnen würde, kann sie nicht wissen.

Aber wir Lesenden wissen alles in diesem tiefgründigen Roman. Dank der inneren Monologe der zwei Protagonistinnen (Liat und Sirkit, die Frau des Unfallopfers, die eine äusserst bedrohliche und engagierte Rolle spielt) und Etans sind wir immer im Bild über die Hintergründe, die deren Handlungen vorantreiben.

Eine Geschichte wie der Wüstenwind: trocken, Unruhe stiftend, kaum zu ertragen und nicht zuletzt wegen der quasi sandgestrahlten Zeichnung der Agierenden, die zutiefst menschlich weder nur gut noch nur böse handeln, trotzdem – oder erst recht – faszinierend. Es ist eine Parabel über den berechtigten Wunsch, eine unerträgliche Lebenssituation zu verlassen, was ja in jüngerer Zeit zu einem äusserst aktuellen gesellschaftlichen Thema geworden ist – unbedingt lesenswert!

Ayelet Gundar-Goshen: Löwen wecken.

Verlag Kein & Aber, Zürich 2015

ISBN 978-3-0369-5714-2

Text: Henry Lüscher

Glanz und Gloria



Buchauszüge von «Schöne Seelen», die im «Tagi-Magi» publiziert worden sind, machten mich neugierig. Das Leben der Zürcher Hautevolée wird aufs Korn genommen. Der teure Lebensstil, Tratsch und Klatsch, angesagte Mode und Getränke sowie ein Psychiater, zu dem alle rennen, werden aus der Sicht dieser Leute, deren einziger Daseinszweck die menschliche Deko-

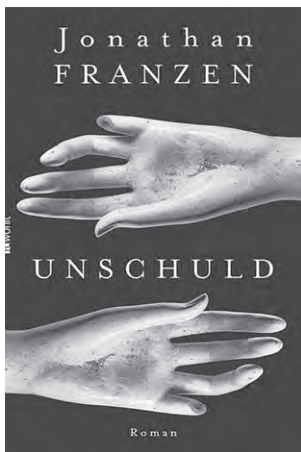
ration angesagter Partys zu sein scheint, tiefsinnig beleuchtet.

Viktor (nicht der Sturzenegger, bewahre!) soll in eine Therapie, hat aber keinen Bock drauf. Also bietet sich sein Freund Oskar an, diese unter Viktors Namen zu besuchen. Da kommt natürlich einiges schief heraus, wenn man die Beziehungskisten zweier anderer Menschen als die eigenen ausgeben soll.

Ein amüsanter, flüssig zu lesendes Buch, das einem manch ein Lachen entlockt. Ich wage aber zu behaupten, Martin Suter («Business Class») hätte das süffiger hingekriegt.

Philipp Tingler: Schöne Seelen.
Verlag: Kein & Aber, Zürich 2015
ISBN 978-3-0369-5723-4

Literarisches Mosaik der Sonderklasse



Vor Jahren verschlang ich «Die Korrekturen», Jonathan Franzens ersten Welterfolg, worin eine alte Mutter lange Zeit vergeblich bemüht ist, ihre drei Kinder zum letzten gemeinsamen Weihnachtsfest einzuladen, da ihr Vater zunehmend dement wird. Danach kaufte ich sein zweites, ebenfalls fast 800 Seiten dickes Buch «Freiheit» – das ich nach gelesener Hälfte weglegte.

Zu Weihnachten erhielt ich Franzens neuesten Roman, «Unschuld», und der Klappentext versprach – wie bei den vorangegangenen Romanen – eine literarische Familienanalyse, ein psychologisches Mosaik der Sonderklasse.

Franzens Beschreibungen von Situationen, Personen, Handlungen und Orten sind umwerfend. Sie

gehen aber auch tief ins Detail. So werden zu fällende Entscheidungen schachspielerisch über Seiten ausgebreitet, die Überlegungen «was-wäre-wenn» eins zu eins dem Leser mitgeteilt. Das führte dazu, dass ich geneigt war, ebenso zu verfahren wie mit «Freiheit». Aber ab Seite 400 nahm der Text Fahrt auf, und mir wurde bewusst, dass jedes Detail wichtig ist für das Vervollständigen des Mosaiks auf Seite 830. Franzen ist ein Meister im Umherspringen zwischen den Personen und in Zeitabschnitten – im vorliegenden Roman gut dreissig Jahre. Man erfährt immer so viel wie nötig, zusätzliche Wissenshäppchen werden später homöopathisch verabreicht.

Worum geht es? Pip, die von ihrer Mutter Purity getauft wurde, kennt ihren Vater nicht. Pip trifft auf eisiges Schweigen der Mutter, die einen anderen Namen und ein Einsiedlerleben angenommen hat. Wir lernen dysfunktionale Familienmitglieder kennen, aber auch einen DDR-Sozialarbeiter, der in einer Ostberliner Kirche Jugendliche «auf den rechten Weg» bringt. Nach dem Mauerfall entdeckt er das Internet, wird zu einem Whistleblower und errichtet ein Camp in Bolivien.

Pip begibt sich in dieses Camp, weil ihr gesagt wurde, dort könne sie von den Hackern vielleicht Informationen darüber erhalten, wer ihr Vater sei. Das Camp ist esoterisch angehaucht, weshalb sie es wieder verlässt und in Denver in einer Zeitungsredaktion anheuert.

Tom, der Besitzer, ist liiert mit einer Frau, die ihren querschnittgelähmten Mann pflegt und sich darüber aufregt, dass Tom gedanklich nicht von seiner ersten Frau wegkommt.

Gute Ingredienzien also für eine wortgewaltige Analyse der Hauptdarsteller und das zuweilen undurchsichtige Beziehungsgewebe. Seite für Seite tun sich neue Abgründe auf, und alte werden zugeschüttet. Bald erhöht sich die Spannung um die Frage, wer denn Vater von Pip ist, denn jemand der Hauptfiguren muss es ja sein.

Alles in allem ein mitreissender Roman, der recht zügig gelesen sein will, damit man keinen Mosaikstein vergisst. Und nicht aufgeben, wenn mal eine Durststrecke zu überwinden ist. Der Weg ist auch hier das Ziel!

Die «NZZ» hat treffend geschrieben: «Die eigentliche Stärke dieses ausufernden Gesellschaftsepos aber liegt in der psychologischen Tiefenbohrung, die den Figuren in die verwinkelten Schächte ihrer neurotischen Psyche folgt.» Also für Leser ungeeignet, die bei einer Geschichte schnell auf den Punkt gebracht werden wollen.

Jonathan Franzen: Unschuld.
Verlag: Rowohlt, Reinbek 2015
ISBN 978-3-498-02137-5



SwissALPA

Swiss Airline Pilots Association

SwissALPA – Cross-check

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



AEROPERS

Nach aussen hin scheint es ruhig geworden zu sein rund um die AEROPERS. Eigentlich ist das ein gutes Zeichen: Wir befinden uns auf gutem Kurs. Nach der turbulenten Zeit vor und nach dem Inkrafttreten des neuen GAVs haben wir nun mehr Zeit, interne Projekte anzugehen. Das betrifft etwa die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Pilotenverbänden in der Schweiz, in Deutschland und Österreich. Auch die internen Verbandsstrukturen wurden überarbeitet. Statt fünf Tage im Monat sitzt der Vorstand nur noch drei Tage am Ewigen Wegli zusammen. Die restlichen Tage werden für Ressortarbeit eingeplant. Dies bedingt, dass die anstehenden Themen effizienter aufbereitet und abgehandelt



werden. Der Vorstand soll wieder mehr ein Entscheidungs- und weniger ein Diskussionsgremium werden.

In den nächsten Monaten werden auch die Ressorts angepasst.

Das bisherige Ressort «GAV Monitoring & Benchmark» wird aufgelöst und in die Ressorts «Finanzen» und «Aussenbeziehungen» aufgeteilt.

Das Mitgliederressort wird aufgewertet und soll sich vermehrt mit der internen und externen Kommunikation befassen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass wir hier Aufholbedarf haben.

Neu gibt es ein «Ressort des 1. Vizepräsidenten». Die neu geschaffene Stelle wird sich ausschliesslich mit strategisch wichtigen Projekten befassen. Er unterstützt den Präsidenten in seinen Aufgaben und überwacht, dass der Vorstand das «grosse Ganze» im Auge behält.

Ebenfalls soll es neu eine permanente Vertretung der AEROPERS-SwissALPA bei der European Cockpit Association geben. Diese «ECA-Schnittstelle» bedient im Augenblick Clemens Kopetz, der neben seiner Vorstandstätigkeit bei der AEROPERS auch im Vorstand der ECA sitzt. Dies erweist sich im Moment als grosser Mehrwert, der auch in Zukunft erhalten bleiben soll. AEROPERS-SwissALPA hat die Ressourcen, jeweils eine Schlüssel-funktion bei der ECA zu besetzen, und hat sich nun den Anspruch gesetzt, in Zukunft entweder einen Vorstand oder einen Leiter/Stv. Leiter einer Working Group der ECA zu stellen.

→ www.aeropers.ch

belpers

Pilotenvereinigung der Belair

belpers – Pilotenvereinigung der Belair

Die Arbeiten an einer Anpassung der Arbeitsbedingungen für die Piloten der Belair sind weiterhin in vollem Gange. Auch wenn mit dem Management vereinbart wurde, die Anpassungen nur kostenneutral zu gestalten,



ten, sind genügend Ansätze vorhanden, um die Interessen der Piloten zu stärken. Ein Beispiel, das bereits in der letzten Ausgabe der «Rundschau» genannt wurde, ist die Verbesserung der Ferienvergabe. Hinzu kommen Themen wie die Ausgestaltung der Bereitschaftsdienste oder die Möglichkeiten der Einflussnahme der Piloten auf die Dienstplanung (Crew Requests).

Eine weitere grosse Herausforderung ist aktuell die Einführung der neuen Flight Time Limitations der europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA. Hier betreten sowohl die nationalen Behörden als auch die Betreiber und die Pilotenverbände Neuland. Sehr hilfreich ist deshalb die in diesem Bereich stattfindende Zusammenarbeit der Verbände innerhalb der Schweiz im Rahmen der SwissALPA sowie auf europäischer Ebene, koordiniert von der European Cockpit Association (ECA).

→ www.belpers.ch



EPA – Edelweiss Pilots Association

Der Personalaufbau in Cockpit und Kabine ist angelauten, und Edelweiss befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Im monatlichen Rhythmus finden Typing- und Umschulungskurse statt. Unser neuestes Flottenmitglied, ein Airbus 320 (HB-IJU), ist bereits im neuen Farbleid der Edelweiss unterwegs. Im Zuge des Flottenaufbaus werden sich alle Flugzeuge im neuen, leicht veränderten Design präsentieren. Das nächste Langstreckenflugzeug, ein Airbus 330-300 (HB-JHR), wird im April 2016 mit neuer Lackierung in Zürich-Kloten eintreffen.

Da wir den sehr hohen Bedarf an Cockpit-Personal vorübergehend nicht aus den eigenen Reihen decken



können, sind wir seit geraumer Zeit in intensivem Kontakt mit der AEROPERS und der Swiss, um eine «in-house»-Lösung auszuhandeln. Es ist das Ziel, durch einen Ausleihvertrag möglichst keine Direct-entris einstellen zu müssen. Damit sollen die Karrieren unserer Nachwuchspiloten nicht unnötig verzögert werden. Erfreulich daran ist auch, dass beide Firmen gleichzeitig von diesem Projekt profitieren und Kapazitäten im Schulungsapparat besser genutzt werden können.

Am 19. Januar fand ausserdem die jährliche Generalversammlung statt, an der Präsident Roger Bruhin (CMD A320) und Vizepräsident Raphael Küttel (CMD A320/A330) ihren Rücktritt bekannt gegeben haben. Gleichzeitig wurden drei neue Mitglieder in den Vorstand gewählt. Der neue EPA-Vorstand besteht nun wieder aus fünf Vorstandsmitgliedern, wird sich bis Ende Februar nach einem Übergabe-Meeting selbst konstituieren und im Anschluss daran die Ämterverteilung kommunizieren.

→ www.edelweiss-pilots.ch



IPG – Pilotenverband der Swiss Global

Vom Airbus First Officer zum «Avronauten» oder Upgrading auf dem Avro

Mit einem Schmunzeln habe ich letzten Frühsommer im «Ops-Newsletter» gelesen, dass es für uns Airbus First Officer die Möglichkeit gibt, das Upgrading im Herbst 2015 auf dem Avro zu machen. Ich fragte mich damals, wer und ob sich überhaupt jemand melden würde.

Mehr und mehr jedoch faszinierte mich das Angebot: Für den beruflichen Wechsel fühlte ich mich bereit, die Langstrecke setzte mir zu, und der Zeitpunkt für ein Upgrading passte aus familiären Gründen sehr gut. Zusätzlich ist es wohl die letzte Chance, ein «richtiges» Flugzeug zu fliegen, und falls mir das nicht gefallen würde, wäre die Zeit wegen der bevorstehenden Ausflottung befristet. Natürlich gibt es auch Risiken: Sind wir bei den SWU-Piloten überhaupt willkommen? Oder: Was geschieht mit uns, wenn wir das Upgrading nicht bestehen?

Aber ich bin eine Optimistin (meine Freunde sagen allerdings, ich sei Realistin), und zu guter Letzt hat mir jeder Captain immer gesagt: «Nimm jedes Angebot für ein Upgrading/UK an, das dir die Firma gibt. Du weisst nie, wann die nächste Chance kommt.» Na also!

Ende September 2015 haben wir sechs dann mit dem Upgrading und integriertem UK begonnen. Der Empfang durch die SWU-Flottenführung war herzlich. Alle freuten sich, dass wir diesen Schritt gewagt hatten.

Die Zeit während der Simulatorübungen war sehr anstrengend. Die britische Dame hat relativ hohe Ansprüche an das fliegerische Können und das Scanning. Auch bedarf es einer anderen Analyse als auf dem Airbus, der einem immer nett sagt, wo der Schuh drückt.



Beim «Jumbolino» braucht es da etwas mehr Fingerspitzengefühl, oder anders gesagt: Es gilt, die leuchtenden Kippschalter, Knöpfe und Warning Panels richtig zu interpretieren, sonst weiss man schon gar nicht, in welche Checkliste man einsteigen muss ... Und nicht vergessen darf man die 49 Memory Actions!

Während der Preloft- und Loft-Übungen konnten wir unsere Wissensrucksäcke mit vielen guten Tipps der Instruktoren für unsere neue Aufgabe als Captains füllen. Auch jetzt, während der Streckeneinführung, werden wir gut begleitet, und die Instruktoren schaffen eine lernfördernde Atmosphäre. Fliegerisch macht der Avro enorm Spass, und ich schätze den Zusammenhalt und die Kollegialität eines kleinen, motivierten Teams sehr.

Die Erfahrungsdichte auf der Kurzstrecke ist enorm. Ich erlebe auf einer Rotation mehr als während eines halben Jahres auf der Langstrecke: Blitzschlag, «Stromschlag» (das mag die britische Dame gar nicht), Slots, Sturm, Schnee, Anschlusspassagiere, Enteisen, Low vis ... Die Tage sind schnell vorbei, und nachts kann ich wieder so richtig schlafen!

Nun freue ich mich auf die nächsten Rotationen und natürlich auf den ersehnten vierten Streifen.

Es war eine gute Entscheidung, diesen Schritt zu wagen. Meine Befürchtungen von wegen SWR/SWU-Knatsch und -Tratsch waren alle unbegründet. Wir sind alle Kollegen, die gerne fliegen und Freude an ihrem Beruf haben – egal ob mit SWU- oder SWR-Vertrag. Welches Flugzeug wir fliegen, ist doch eigentlich ganz egal. Ich kann jedem, der die Möglichkeit hat, nur empfehlen, seine Karriere in die Hand zu nehmen, zu wählen und zu entscheiden.

Eure Kollegin Yvonne Schwarz, CMA BAe 146

→ www.ipg-cockpit.ch



Aerocontrol – Verband der Zürcher Fluglotsen

Als Fachverband kümmert sich Aerocontrol Switzerland nicht nur um soziale Belange, sondern auch um operationelle Aspekte unseres Berufs. Wie in der letzten «Rundschau»-Ausgabe zu lesen war, hat Skyguide per 25. Juni 2015 einen Passus im AIP aufgenommen, der besagt: «When cleared for take-off, ATC will expect and has planned on the aircraft being rolling within 10 seconds (of take-off clearance being issued). Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before entering the RWY.»

Aerocontrol hat deshalb nach Einführung der neuen Airbus Procedures durch die Swiss Anfang Juli Messungen der Reaktionszeiten nach Erhalt der Startfreigabe vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Messungen waren sehr ernüchternd und bestätigten unsere Befürchtungen vollumfänglich. Weder wurde die Vorgabe der zehn Sekunden eingehalten noch die ATC entsprechend informiert.

Inzwischen hat sich die Länge der Reaktionszeiten der Swiss-Piloten zwar merklich verkürzt. Die Vorgabe der zehn Sekunden wird aber nach wie vor nur sehr selten eingehalten, und die eigentlich notwendige Information an die ATC bleibt in den meisten Fällen weiterhin aus. Und obschon die Swiss-Piloten damit bei Weitem nicht die einzigen sind, erschweren sie uns mit diesem Verhalten unsere tägliche Arbeit.

Unser komplexes System lässt uns nur sehr wenig Spielraum und bedingt, dass wir genau arbeiten. Ein «zu frühes» Erteilen einer Startfreigabe, um eine zu lange Reaktionszeit abzufedern, ist für uns keine Option. Sollte die Reaktionszeit in solch einem Fall doch kürzer als erwartet sein und daraus ein Vorfall mit einem anderen Flugzeug resultieren, würde der Tower-Lotse vollumfänglich in der Verantwortung stehen. Es versteht sich vermutlich von selbst, dass wir dieses Risiko nicht freiwillig auf uns nehmen wollen.

→ www.aerocontrol.ch •

Anzeige



SWISS Band Matinee @ Kloten

13. März, 11 Uhr
Stadtsaal, Zentrum Schluefweg

Vorverkauf & Infos: SWISS-BAND.CH

Gratis-Apéro nach dem Konzert
Gratis-Kinderhütedienst (1 bis 6 Jahre) ab 10.30 Uhr

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Für den nächsten Sommer kommuniziert und bewirbt **Germania Flug** bereits jetzt aktiv einen massiven Ausbau ihres Angebots ab Zürich, das die Airline in Eigenverantwortung vermarktet. Mit den beiden nun in eigenen Farben fliegenden A319 will Germania rund zwanzig Flüge pro Woche anbieten. So plant sie, täglich nach Palma de Mallorca zu fliegen sowie ein- oder zweimal wöchentlich die Destinationen Antalya, Beirut, Hurghada, Kos, Kreta, Larnaca, Rhodos und Varna anzufliegen. Zusätzlich werden auch im Sommer wieder Voll-Charter für diverse Anbieter durchgeführt. Neben der bewährten Zusammenarbeit mit Air Prishtina für Flüge nach Pristina sowie Skopje informierte Germania über einen Voll-Charter ab Zürich nach Porto und über Flüge nach Calvi (Korsika), letztere auch ab Bern.

Der zweite **Pilatus PC-24-Prototyp** hob im November vom Flugplatz Buochs zu seinem Jungfernflug ab. Der «Super Versatile Jet» flog insgesamt 82 Minuten über der Zentralschweiz. Es ist das einzige Flugzeug, das die Vielseitigkeit eines Turboprops, die Kabinengrösse eines Medium Light Jets und die Leistungsdaten eines Light Jets kombiniert. Nach dem Erstflug des ersten PC-24-Prototyps im Mai 2015 kann Pilatus einen weiteren wichtigen Schritt im PC-24-Entwicklungsprogramm verbuchen. Die ersten Auslieferungen sind für 2017 vorgesehen.



Der zweite Prototyp des Pilatus PC-24 über der Zentralschweiz.

Le fabricant aéronautique **Pilatus** livrera aux forces aériennes de l'armée **australienne** 49 appareils d'entraînement PC-21 entre 2017 et 2019. Dans le cadre de l'appel d'offres, Pilatus a créé une entreprise commune avec le géant américain de la défense Lockheed Martin et l'équipementier Hawker Pacific Aerospace, également basé outre-Atlantique et contrôlé par Lufthansa. La part de Pilatus se monte à près de 800 millions de francs, un montant correspondant quasiment au chiffre d'affaires d'une année.

World News...

Russian lessor **Ilyushin Finance** has tentatively agreed its first **Bombardier CSeries** placement, with a deal for two aircraft from a non-Russian carrier. The lessor which has agreed to acquire 32 CS300s, has been inten-

ding to market the type to foreign operators, a strategy which has become more crucial following the problems in the internal Russian air transport market. Ilyushin Finance chief executive said the two CS300s would be delivered at the end of 2016 but declined to identify the customer. The leasing company also signed a letter of intent to place up to 10 Sukhoi Superjet 100s with an undisclosed non-Russian operator. Ilyushin Finance also has to relocate five Transaero aircraft following the carrier's collapse.

Airbus has been cleared to start delivering the **A320neo** following certification of the Pratt & Whitney PW1100G powered version of the aircraft. It secured certification under the type's formal designation, the A320-271n, from both the European Aviation Safety Agency and the US Federal Aviation Administration. Both authorities have also approved the rival CFM International Leap-1A at engine level, but the full certification currently covers only the PW100G equipped airframe. Three flight-test aircraft clocked more than 1070 hours over 350 flights. Airbus expects the A320neo to cut fuel-burn by 15 per cent, through the fitting of more efficient power plants and inclusion of modifications such as sharklet wing tips. The airframer has secured orders for over 4400 jets across the A320neo family. EASA and the FAA will classify the aircraft as a variant of the baseline A320 under the same pilot type rating.

Singapore Airlines ist der Erstkunde für den **Airbus 350-900ULR** mit vergrößerter Reichweite für eine Flugzeit bis zu 19 Stunden. Die Gesellschaft wandelte sieben Flugzeuge aus ihrer A350-Bestellung in diese «Ultra Long Range» (ULR)-Version um und bestellte zusätzlich vier weitere A350. Total sind jetzt 67 A350XWB durch Singapore Airlines bestellt worden. Die für lediglich 170 Passagiere eingerichteten ULRs werden ab 2018 geliefert und sollen die früher mit A340-500 durchgeführten Nonstop-Flüge von Singapur nach Los Angeles sowie New York erneut aufleben lassen. Die A340 hatten übrigens seinerzeit nur 110 Passagiere. Die Änderungen der A350-900ULR gegenüber der normalen A350 sollen minimal sein, und die Flugzeuge können bei Bedarf zurückgerüstet werden. Angeblich werden sie lediglich für ein höheres maximales Startgewicht zugelassen (280t statt 275t) und erhalten das Treibstoffsystem der A350-1000, das ansonsten ungenutzte Tanks einbezieht.



Die neue A350-900ULR für Singapore Airlines.

Rayani Air, première compagnie aérienne **malaisienne** «charia-compatible», vient d'effectuer son premier

vol entre Kuala Lumpur et la ville de Langkawi après avoir reçu les autorisations nécessaires du gouvernement malaisien. C'est un Boeing 737-400 qui a embarqué les 150 passagers, dont 18 orphelins, pour le vol inaugural. Le directeur est fier de cette nouvelle compagnie, qui est en totalité conforme à la charia. Il est dit que le personnel et les passagères devront porter le voile, du moins pour celles qui sont musulmanes, un simple foulard pour les autres. Les vêtements des passagers non-musulmans seront étudiés avant le départ et les personnes qui ne sont pas habillées convenablement pourront être refusées à bord. Il ne sera servi aucun alcool ni produits dont le porc entrerait dans la composition. Un temps de prière devra être respecté avant chaque décollage. Tout ce qui sera consommé à bord devra être également halal. La Malaisie étant un pays avec une forte proportion de musulmans, le directeur de Rayani Air ne doute pas un instant de son succès.



Toutes les hôtesses de Rayani Air (Malaisie) portent le voile.

The first **Mitsubishi Aircraft MRJ** flight test aircraft has now flown. Japan's first commercial jet transport, and only its second airliner since World War II, took off for the first time on the morning of November 11 at Nagoya Airport. The MRJ powered by Pratt & Whitney PW1200G engines, flew for 1 hour and 30 minutes, confirming its basic characteristics and functionality in ascent, descent and turning in airspace off the Pacific coast, stated Mitsubishi Aircraft as well as its airframe prime contractor and major shareholder, Mitsubishi Heavy Industries. The maximum speed was about 150 knots (280 kph) and the greatest altitude around 15 000 feet (4700 meters). The landing gear and flaps were not moved. Their operation will be tested after the second flight. Deliveries are planned to start in well under two years, during the second quarter of 2017. MRJ certifica-



The Mitsubishi Aircraft MRJ90 made its initial flight.

tion is to be achieved with the first five flight-test MRJs, all of which have been or are being built to the design of the MRJ90, the version that in airline service will seat 92 passengers in a standard, all-economy configuration. MRJ70s, designed for 78 seats, will follow. The MRJ program has already orders for 191 aircraft. Launch customer is All Nippon Airways, but the largest one is Sky West (USA), with 100 aircraft on order.

Crash News...

Circumstances surrounding the stall of the ill-fated Indonesia **Air Asia Airbus 320** over the Java Sea on 28 December 2014 bear similarities to those preceding the loss of Air France flight AF447. Both appear to have involved a sudden trigger event and degradation of flight control laws, followed by nose-up commands, a rapid climb to high altitude, loss of airspeed and failure to recover from the subsequent stall. Indonesian investigators believe the A320's first officer was startled by an un-commanded roll of 54° left, and pulled backwards on his side stick. While the first officer was wrestling with the roll, the aircraft was continuing to climb as a result of the earlier nose-up command. The A320's stall warning activated and, initially, the first officer pushed the side stick forward, reducing the angle of attack and cancelling the warning. But just after the warning stopped, the flight data recorder showed nose-up input to the first officer's side stick. The aircraft pitched up again and began climbing at 11 000 feet/min. Although the captain repeatedly gave the command "pull down", the inquiry says this order resulted in greater rearward input to the first officer's side stick. The captain attempted to push the aircraft's nose down with forward pitch on his side stick, but the nose-down input was ineffective because the first officer was continuing to pull rearwards. Investigators additionally believe the flight crew may not have recognised the aircraft had stalled because it was descending rapidly in a level attitude. As the aircraft fell through 29 000 feet, its wings were level and its pitch was nearly zero. Despite the level attitude, the angle of attack was around 40°, which kept the aircraft aerodynamically stalled. Investigators have concluded that cracked solder joints on a circuit board, prompting the failure of the rudder trim limiter around 30 minutes after departure, were the trigger for the event. Maintenance records show the aircraft, a 2008 built A320, had developed 23 rudder travel limit system faults over the previous year caused by the same solder crack.

Short News...

TAP Air Portugal bestätigte ihre Ankündigungen über neue Single-aisle- und Wide-body-Airbusse. Es wurden 14 A330-900neo, 15 A320neo sowie 23 A321neo bestellt. Mehrere A321 werden von der Langstrecken-version A321LR sein und für Flüge an die USA-Ostküste und nach Brasilien eingesetzt.

Die **International Airline Group (IAG)** wandelte weitere **Airbus-330**-Optionen in Festbestellungen um, und zwar für Aer Lingus und Iberia. IAG wandelte auch noch 25 **A320neo**-Optionen um (total jetzt 87 A320/321neo für British Airways, Vueling, Iberia und Aer Lingus).

Wizzair bestätigte ihren Vorvertrag über 110 **A321neo** (plus 90 purchase rights). Sie werden für 239 Passagiere eingerichtet.

Bei einem Staatsbesuch von Bundeskanzlerin Merkel in China unterzeichnete die **China Aviation Supplies Holding Company** ein General Terms Agreement über weitere 30 **A330-300** (für Air China und China Southern) sowie über nochmals 100 Maschinen der **A320-Familie**. Insgesamt haben die Chinesen damit in diesem Jahr die 75 A330 fest bestellt, die im Zusammenhang mit dem Bau des A330-Ausstattungs-Zentrums in Tianjin vereinbart worden waren.

2015 besuchte der **chinesische Präsident** bei seiner USA-Reise auch die **Boeing-Werkhallen** in Everett. Dabei wurde ohne viele Details von Aufträgen über 300 Flugzeuge berichtet, darunter je 30 B-737 für die Leasing-Gesellschaften ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) und CDB (China Development Bank), weitere 190 B-737 sowie 50 Grossraumflugzeuge für chinesische Fluggesellschaften.

Norwegian bestellte 19 eigene **Boeing 787-9** (plus zehn Optionen). Aktuell hat die Gesellschaft acht B-787-8 im Einsatz und hatte schon vorher Leasingverträge über elf B-787-9 abgeschlossen. Man plant also für die nicht allzu ferne Zukunft mit fast 40 Dreamlinern. Angeblich laufen die billigen Langstreckenflüge der Norwegian wie geschmiert.

Boeing gab eine Bestellung über 75 **Boeing 737MAX-8** für die indische **Jet Airways** bekannt. Dazu haben sich nun noch 50 Optionen beziehungsweise Kaufrechte gesellt.

Aeroflot palaverete kürzlich erneut davon, dass sie die 22 bestellten **B-787** nicht mehr haben wolle. Laut Boeing-Angaben wurde der Auftrag allerdings von 22 B-787-8 auf 18 B-787-8 und vier Maschinen der grösseren Version B-787-9 geändert ... •

Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



Nächste Treffs

29. März 2016 • 26. April 2016 • 31. Mai 2016 • 28. Juni 2016

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

gaby.pluess@swissatca.org

Anzeige

An advertisement for 'WINGS AIRLINE BAR & LOUNGE'. The word 'WINGS' is written in a large, bold, red, stylized font. Below it, 'AIRLINE BAR & LOUNGE' is written in a smaller, red, sans-serif font. In the center, a dark grey rounded rectangle contains the text: 'Wir sind neu bereits ab 11.30 Uhr für euch da! Täglich wechselnde frische Gerichte mit Rezeptkreationen von Meta Hildebrand.' At the bottom, the slogan 'LET YOUR SOUL FLY' is written in large, white, bold, sans-serif letters. Below the slogan, the website 'WWW.WINGS-LOUNGE.CH' is written in red. The background is a blurred image of an airport terminal with people walking.

Zeitreise

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

Text: *Oliver Reist*

... vor 80 Jahren

«Don't change anything» – mit diesen Worten drückte der Testpilot Joseph Summers am 5. März 1936 seine Zufriedenheit über die Flugleistungen des Spitfire-Prototyps nach dem erfolgreichen Erstflug aus. Auch die Zuschauer am Boden waren zufrieden. Die historische Weisheit, dass Flugzeuge, die gut ausschauen, auch gut fliegen, hatte sich wieder einmal bestätigt. Bereits drei Monate später und noch vor Beendigung aller Testflüge erteilte das britische Luftfahrtministerium der Firma Supermarine den Auftrag zur Produktion von 310 Spitfires.



Der Spitfire-Prototyp.

Der Prototyp erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 550 Kilometern pro Stunde und war mit einem Rolls-Royce-Merlin-Motor ausgerüstet, der 990 PS leistete. Die letzte Spitfire lief am 20. Februar 1948 vom Fließband und wurde nun von einem 2085 PS starken Rolls-Royce-Griffon-Motor angetrieben. Insgesamt wurden 20 334 Spitfires hergestellt. Es war das einzige britische Jagdflugzeug, das vor, während und nach dem Zweiten Weltkrieg produziert wurde.

Um den Erfolg der Spitfire zu verstehen, ist ein Blick in die Geschichte der englischen Luftfahrt notwendig.

Die Royal Air Force verfügte zu Beginn der 1930er-Jahre, ähnlich wie die Schweizer Flugwaffe, nur über leistungsschwache Doppeldecker. Das britische Luftfahrtministerium schrieb deshalb 1931 einen Auftrag zur Entwicklung eines neuen Flugzeugs aus. Da sich die verantwortlichen Offiziere des Ministeriums uneinig über die notwendigen Eigenschaften eines fortschrittlichen Jagdflugzeugs waren, orientierte sich die Submission in vielen Punkten an den taktischen Anforderungen des Ersten Weltkriegs.

Die namhaften Flugzeughersteller der damaligen Zeit (Bristol, Vickers, Gloster, Hawker) taten sich schwer, einen modernen Jäger zu konstruieren. Die Testflüge waren selten erfolgreich. Die erfolgversprechenden Flugzeuge von Bristol und Vickers stürzten bei irreversiblen Flat Spins ab.

Auch Supermarine, ein auf Wasserflugzeuge spezialisierter Flugzeughersteller, beteiligte sich an der Ausschreibung. Deren Technischer Direktor Reginald Joseph (R.J.) Mitchell entwickelte einen Stuka-ähnlichen Prototypen mit der Bezeichnung «Type 224». Bei den Testflügen offenbarten sich jedoch unlösbare Probleme. «With the red warning lights flashing on all over the place, one had to be a plumber to understand what was going on», kommentierte der enttäuschte Testpilot Jeffrey Quills gegenüber dem sensiblen Mitchell die Probleme mit dem Kühlsystem, das sich bei schnellen Steigflügen überhitzte und die Kühlflüssigkeit verdampfen liess.

Enttäuscht über die Misserfolge der britischen Luftfahrtindustrie, erwog die britische Regierung nun sogar den Erwerb von polnischen Flugzeugen. Doch es kam anders ...

Der britische Flugzeugmotoren-Hersteller Rolls-Royce entwickelte auf eigene Initiative hin einen V-12-Motor mit 27 Litern Hubraum (Rolls-Royce PV-12, der spätere «Merlin»), der einer zukünftigen Generation von Flugzeugen als Antrieb dienen sollte und 1933 den ersten Probelauf absolvierte.

Supermarine und Rolls-Royce hatten schon früher erfolgreich bei der Konstruktion von prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeits-Wasserflugzeugen zusammengearbeitet. So kam es, dass der Verwaltungsrat von Vickers-Armstrong (die Muttergesellschaft von Submarine) am 6. November 1934 beschloss, die Entwicklung eines neuen Flugzeugs zu finanzieren, das um den neuen Rolls-Royce-Motor herum gebaut werden sollte. Da das Projekt zumindest anfänglich nicht von der Regierung unterstützt wurde, hatte R.J. Mitchell bei der Konstruktion weitgehend freie Hand.

Das wohl augenfälligste Merkmal der Spitfire ist die elliptische Form der Tragfläche. Mehrere Gründe mögen ausschlaggebend dafür gewesen sein, dass sich Mitchell und sein Chef-Aerodynamiker Beverley Shenstone für diese Flügelform entschieden haben. Einen besonders niedrigen induzierten Widerstand sowie eine hohe Torsionsfestigkeit bei einfacher Bauweise waren die wesentlichen Vorteile. Nicht zuletzt bot diese Flügelauslegung auch die Möglichkeit, bis zu vier Bordwaffen pro Flügelseite zu installieren. Dies war ein neues Erfordernis der Luftwaffenführung.



Spitfire Mark I beim Kalibrieren des Kompasses.

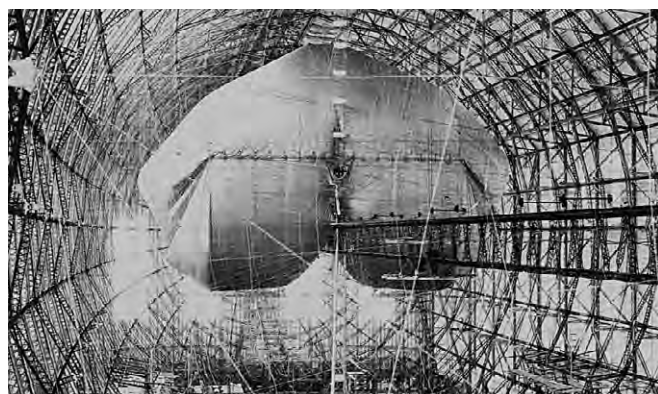
Mitchel war bestrebt, die Spitfire mit einem möglichst dünnen und widerstandsarmen Flügelprofil auszustatten, das hohe Geschwindigkeiten ermöglichte. Das britische National Physical Laboratory erachtete aufgrund von Windkanalmessungen ein Thickness-Chord-Ratio (Verhältnis der Profildicke zur der Länge der Profilsehne) von unter 15 Prozent als unvorteilhaft. In den 1930er-Jahren lieferten Windkanalversuche an Modellen oft nur Annäherungswerte. Mitchel hatte mehr Vertrauen in seine langjährigen praktischen Erfahrungen, und die Spitfire erhielt ein Profil mit einem Thickness-Chord-Ratio von lediglich 13 Prozent an der Flügelwurzel und 6 Prozent an der Flügelspitze. Einzig den Strömungsverlauf des Kühlers liess er im Windkanal erproben. Nicht zuletzt spielte wohl das intuitive Urteilsvermögen von R.J. Mitchell bei Fragen der Formgestaltung eine entscheidende Rolle: «It looks right - and is right.»

Obwohl der Entwurf der Spitfire nicht vollumfänglich den inzwischen erweiterten Anforderungen der Ausschreibung entsprach, erkannte das Luftfahrtministerium das Potenzial und unterstützte die Entwicklung des Prototyps mit finanziellen Mitteln. Im August 1938 wurden die ersten Staffeln mit der Serienversion (Mark I) ausgerüstet. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs verfügte die Royal Air Force bereits über 300 Spitfires.

R.J. Mitchell erlebte den Erfolg «seiner» Spitfire nicht mehr. Er verstarb mit nur 42 Jahren am 11. Juni 1937 an Krebs.

... vor 80 Jahren, einen Tag vor dem ersten Spitfire-Flug

Auf das Kommando «Luftschiff marsch!» wurde am 4. März 1936 der Zeppelin LZ 129 durch die 200-köpfige Haltemannschaft aus der Friedrichshafener Luftfahrtwerft hinausgezogen. Auf ein Glockenzeichen hin wurden die Halteleinen gelöst, und die LZ 129 erhob sich zum ersten Mal in die Luft. An Bord befanden sich 85 Personen. In 100 Metern Höhe wurden die Motoren gestartet. Als das Luftschiff nach etwas mehr als drei Stunden wieder landete, waren alle Beteiligten mit dem Ergebnis der Testfahrt zufrieden. Obwohl die Luftschiffbau Zeppelin GmbH als Herstellerin grosse Erfahrung mit der Konstruktion von Luftschiffen hatte, dauerten die Projektierung und der Bau der LZ 129, die später den



Versuchsaufbau mit Wasserstoff- und Helium-Zelle.

Zusatznamen «Hindenburg» erhielt, fast sechs Jahre. Der Erbauer wurde dabei mit den unterschiedlichsten Problemen konfrontiert.

Werbung für Zeppelfahrten nach Nord- und Südamerika.

Nach Unfällen mit wasserstoffgefüllten Zeppelin wurde im November 1930 beschlossen, ein Luftschiff anzufertigen, das mit unbrennbarem Helium gefüllt werden sollte. Helium hatte jedoch eine geringere Tragkraft als Wasserstoff. Deshalb konstruierten die Ingenieure eine Wasserstoff-Kernzelle, die von einer Helium-Zelle umschlossen wurde.

Letztendlich scheiterte diese Idee jedoch an der Helium-Lieferung. Die USA, die damals als einziges Land über ausreichende Mengen dieses Edelgases verfügten, benötigten es für die Luftschiffe der US-Navy. Hinzu kam ein Gesetz, das den Helium-Export grundsätzlich untersagte.

Somit musste die LZ 129 mit brennbarem Wasserstoff gefüllt werden. Eine fast noch grössere Herausforderung war die Finanzierung dieses Projekts. Wegen der Weltwirtschaftskrise, die 1931 ihren Höhepunkt erreichte, war es praktisch unmöglich, Investoren zu finden. Die Finanzierung des Luftschiffneubaus war erst gesichert, als die Zeppelinwerft Ende 1933 ein unverzinsliches Darlehen in der Höhe von drei Millionen Reichsmark vom Reichsluftfahrtministerium erhielt. Die nationalsozialistische Regierung sicherte sich somit den Einfluss auf den Fahrbetrieb und erhielt die Möglichkeit, den Zeppelin für ihre Propagandazwecke einzusetzen.

Nebst den Passagierfahrten gab es deshalb immer wieder Sonderfahrten im Auftrag des Propagandaministeriums. Am 1. August 1936 wurde die «Hindenburg» zur Eröffnung der Olympischen Spiele eindrucksvoll über Berlin vorgeführt. Zur Einstimmung auf die Eröffnungszeremonie kreiste sie zwei Stunden vor den eigentlichen Feierlichkeiten über dem Olympiastadion. Weitere Propagandafahrten erfolgten während des Reichsparteitags der NSDAP am 14. September 1936. Der Zeppelin konnte auch gechartert werden. Die Firma Krupp buchte die LZ 129 im Juni 1936, um mit ihren Kaderleuten eine Rundfahrt über der Schweiz durchzuführen.

Bis zum nie vollständig aufgeklärten Unglück am Ankerplatz in Lakehurst am 6. Mai 1937 führte die «Hindenburg» zehn Fahrten nach New York und sieben Fahrten nach Rio de Janeiro durch. ●

Pensionierungen

Alfred Schaffner



Eintritt: 28.4.1980
Austritt: 31.12.2015
Total Flugstunden: 19 000 (davon 3500 Segelflugstunden)

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

Zufrieden, dankbar und mit vielen guten Erinnerungen gehe ich in Pension. Ich freue mich auf die kommende Zeit. Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen, werde ich vermissen. Sonst nichts. Bewahrt Euch die Freude am Fliegen!

Herzliche Grüsse, Fredy (www.fredyschaffner.ch)

Erich Seiler



Eintritt: 1.10.1986
Austritt: 29.2.2016
Total Flugstunden: 16 570

Karriere:
PIL-F/E: DC-10
F/O: MD-80, A310
CMD: A320/330, A320

Als Erster der ersten PIL-F/E-Klasse gehe ich in Pension, und Ihr stellt fest, dass meine Karriere verkehrt herum (von Lang- auf Kurzstrecke) verlaufen ist. Dank der Flugzeugtypen-Wahl (ja, das gab es damals schon) habe ich mir mit der A310 ein Mix-Streckennetz ausgesucht und dieses mit dem MFF teilweise erhalten können, um dann im «hohen» Alter die Karriere mit dem ursprünglichen Einstiegsgrund (Fliegen, nicht Reisen) zu beschliessen. Nun trete ich gerne und beruhigt ins zweite Glied zurück, die Nachfolge ist geregelt, und auf das regulatorische Drumherum kann ich gut verzichten. Es folgt eine Zeit ohne Termine und Verpflichtungen und kein Interbids, das den Monat verplant (das macht von nun an meine Frau). Über alles gesehen hatte ich eine gute Zeit und wünsche Euch, dass Ihr das auch mal sagen könnt.

Tschou zämä, Erich

Heinz Schneider



Eintritt: 1.2.1981
Austritt: 29.2.2016
Total Flugstunden: 16 500

Karriere:
F/E: DC-10
F/O: F100, MD-11, A320, A330/340

Es war eine schöne Zeit in einem spannenden Beruf mit vielen interessanten Leuten. Ich freue mich jetzt auf die Zeit nach der Fliegerei mit allem, was das Leben sonst noch bietet.

Euch wünsche ich alles Gute für die Zukunft, Heinz

Austritte

Moritz Gasser



Eintritt: Sommer 1990
Austritt: 29.2.2016
Total Flugstunden: 15 200

Karriere:
F/O: MD-80, B-747, A320/330
CMD: A320

Mein RAV geht dem Ende entgegen. Seit knapp drei Jahren bin ich als Factory Test Pilot bei Pilatus tätig. Die Arbeit ist sehr spannend und voller Überraschungen. Somit bleibe ich bei Pilatus.

23 Jahre Swissair und Swiss waren eine tolle und prägende Zeit! AEROPERS, herzlichen Dank! Ihr habt euch immer für unsere Piloten-Anliegen eingesetzt und oft mehr aus den Verhandlungen herausgeholt, als viele von uns zu wissen glaubten. Ein Dank auch unseren Chefs und Sekretärinnen auf dem Flotten-Büro. Ich war nicht viel bei Euch oben, aber wenn ich ein reelles Anliegen hatte, konnte ich auf Eure Unterstützung zählen. Die Uniform usw. bringe ich dann mal bei Gelegenheit vorbei. Selbstverständlich werde ich «aufmunitioniert» erscheinen: keine Angst, nur X-Mas-Schnupf! Es würde mich freuen, an diesem Tag viele bekannte Gesichter nochmals anzutreffen, eine Prise zu geniessen und tschüss zu sagen!

Machet's guet, happy Landings und Pris, Moritz

Peter-Christian Müller



Eintritt: 7.1.2008
Austritt: 29.2.2016
Total Flugstunden: 9500 (6200 Flugzeuge und 3300 Heli)

Karriere:
F/O: A320, A330/340

Für die tolle Zusammenarbeit in den letzten Jahren möchte ich mich ganz herzlich bei Euch bedanken. Als Engadiner zieht es mich nun zurück in die Berge, nach Samedan, wo ich am 1. März 2016 meine neue Stelle als REGA-Pilot auf der AgustaWestland AW109 Da Vinci antreten werde. Die Airbus-Langstreckenflotte der Swiss auf dem gesamten Streckennetz durch die Welt zu pilotieren war ein grosses Privileg. Nun freue ich mich auf die neue Herausforderung in der Rettungsfliegerei.

Es würde mich freuen, Euch auch in Zukunft wiederzusehen, am besten auf ein Kafi auf der Einsatzbasis Samedan.

Machends guet, always happy landings, Peter (Mulo)



Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Börje Danielsson 1925 – 22.10.2015
Pilot DC-8, pensioniert am 31.7.1981, ehemaliges Mitglied

Max Vonbank 19.7.1934 – 7.11.2015
Flight Engineer B-747, pensioniert am 31.7.1989, ehemaliges Mitglied

Willi Stierli 20.10.1923 – 4.12.2015
Captain B-747, pensioniert 1981

Roger Suter 5.10.1929 – 21.12.2015
Captain DC-10, pensioniert am 31.10.1987, ehemaliges Mitglied

Eugen Vollmar 31.1.1928 – 19.1.2016
Flight Engineer B-747, pensioniert am 30.6.1983, ehemaliges Mitglied

Erich Härtner 18.3.1950 – 25.1.2016
Captain MD-11, pensioniert am 31.8.2002

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
21.-24.3.2016	23.5.2016: AEROPERS-GV Apéro 18 Uhr, Beginn 19 Uhr Hilton Zürich Airport, Glattbrugg	29.3.2016	29.3.2016
25.-29.4.2016		26.4.2016	26.4.2016
23.-27.5.2016		31.5.2016	31.5.2016

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

Tombola-Spende «70 Jahre AEROPERS»

Anlässlich der 70-Jahr-Feier der AEROPERS wurde eine Tombola mit attraktiven Preisen durchgeführt. Der Erlös wurde der «Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals» gespendet.

Text: André Ruth

Mit grosser Freude überreichte AEROPERS-Präsident Lukas Meyer den Scheck über 4300 Franken an Walter Vollenweider, den Präsidenten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.

Die Stiftung

Dieses Jahr feiert das Hilfswerk sein 60-jähriges Bestehen. Die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals setzt sich konsequent für Bildung und Schulen ein, und dies immer mit dem Ziel, Kinder, die einmal das Glück und die Chance haben, über die «Türschwelle» einer Schule zu treten, möglichst lange und kontinuierlich zu unterstützen, bis sie eines Tages selbständig ihr Leben gestalten können.

Diese Strategie will sie zusammen mit den Spenderinnen und Spendern noch möglichst viele Jahre weiterverfolgen.

Nachhaltig trotz bescheidener Mittel

Hin und wieder hört man bei der Stiftung die Feststellung: «Was Ihr da macht, ist wohl nicht mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein!» Grösse ist jedoch nicht der einzige Gradmesser. Was ebenso zählt, sind die

Wirkung und die Nachhaltigkeit.

Als kleines Hilfswerk sei man gezwungen, Prioritäten zu setzen, bestehende Projekte immer wieder kritisch zu hinterfragen, sich auf wenige Projekte zu fokussieren und mit bescheidenen Mitteln eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen.

Daher hat man sich auch praktisch nie bei Katastrophen engagiert. Das wird den grossen Hilfswerken überlassen.

Spenden

Die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals nimmt selbstverständlich gerne eine Spende entgegen:

Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals

Müllackerstrasse 4
CH-8152 Glattbrugg
+41 (0) 44 810 72 31
PC 80-26140-7
swissair-kinderhilfe.ch •



AEROPERS-Präsident Lukas Meyer übergibt den Scheck an Walter Vollenweider, den Präsidenten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.

Shooter's Corner

Bilder aktiv gestalten (Teil 1) – Motive inszenieren



Wir haben in den letzten drei Folgen gelernt, wie wir unsere Motive finden und bewusster betrachten können. Nun interessiert uns natürlich, wie wir die gesehenen Motive möglichst wirkungsvoll inszenieren und somit ein Bild aktiv gestalten können.

Text: Dominique Wirz

Wie man sich einem Motiv nähert und was für Fotos man am Schluss nach Hause nimmt, hängt stark von der beabsichtigten Bildwirkung und der jeweiligen Situation ab. Trotzdem möchte ich hier einige bewährte Tipps geben.

Bildaussage

Die Absicht, mit der Sie fotografieren, beeinflusst Ihre Bildgestaltung. Werden Sie sich deshalb bewusst, warum Sie ein Motiv vor die Linse nehmen. Denn das wird die gewählte Perspektive, den Ausschnitt, die Schärfentiefe und viele weitere Faktoren entscheidend beeinflussen. Wollen Sie informieren oder ein abstraktes Kunstwerk schaffen? Fotografieren Sie für einen Auftraggeber oder nur für sich selbst? Wenn Sie informieren wollen, werden Sie wahrscheinlich eine traditionellere Bildgestaltung vorziehen, damit sich jeder Betrachter im Bild zurechtfinden und die enthaltenen Informationen schnell erfassen kann. Wenn Sie ein abstraktes Kunstwerk schaffen wollen, wählen Sie vielleicht eine extreme Perspektive oder experimentieren mit gewagten Ausschnitten und Kompositionen. Insbesondere, wenn Sie eine bestimmte Aussage mit dem Bild machen wollen, müssen Sie es so gestalten, dass Ihre Mitteilung beim Betrachter ankommt. Wenn Sie zum Beispiel den Haupttempel des Angkor Wat nicht isoliert fotografieren, sondern mit der fotografierenden Menschenmenge davor, dann weisen Sie darauf hin, dass dieser Tempel oft fotografiert und besucht wird. Sie setzen also die Sehenswürdigkeit in einen anderen Kontext. Vielfach gewinnt ein Bild dadurch und hebt sich so von der Masse der gleichartigen Bilder des Tempels ab.

Vorbereitung

Nicht nur geplante Fotos brauchen Vorbereitung, sondern gerade auch für spontane Fotos ist sie unerlässlich. Beherrschen Sie Ihre Kamera und fahren Sie nicht mit einer neuen Ausrüstung in die Ferien. Packen Sie diejenigen Ausrüstungsteile ein, die Sie für die erwarteten Motive brauchen. Das spart Gewicht und Zeit im entscheidenden Moment. Zur Vorbereitung gehört auch eine sorgfältige Recherche. Denn je besser Sie Ihre Motive kennen, desto bessere Bilder werden Sie nach Hause bringen. Das gilt für das Fotografieren von Tieren in freier Wildbahn ebenso wie für Fotos von Besonderheiten einer barocken Kirche. Wenn Sie die Geschichte hinter einem Motiv kennen, können Sie das Bild nämlich auch so gestalten, dass diese überkommt. Eine gute Vorbereitung zahlt sich insbesondere auch bei flüchtigen Motiven aus, bei denen Sie nur eine Chance haben. Wenn Sie das Verhalten von Tieren kennen oder bereits wissen, wo die Prozession genau durchziehen wird, können Sie entsprechend vorausschauend arbeiten. Sie sind am richtigen Ort, haben

das richtige Objektiv auf der Kamera, die entsprechende Belichtung eingestellt und müssen nur noch abdrücken. Also, schaffen Sie sich einen Vorsprung durch Information, und denken Sie vorausschauend.

Vereinfachung

Helfen Sie dem Betrachter: Lassen Sie Unnötiges weg und lenken so den Blick auf das Wesentliche. Räumen Sie auf, wählen Sie aus und überlegen Sie immer, was noch weggelassen werden kann. Ihre Bilder werden stärker und prägnanter, wenn Sie Ihre Bildaussage auf den Punkt bringen. Fast alle grossen Bilder haben diese Tatsache gemeinsam: Sie bestehen aus wenigen Bildelementen, die sofort klar erfasst werden können. Das mag einfach klingen, setzt aber voraus, dass Sie fotografisch sehen können. Sie müssen im Blick haben, was für Objekte, Licht- oder Farbflecken im Hintergrund von ihrem Motiv ablenken. Eine Überprüfung der Umrisse des Motivs stellt sicher, dass nichts Ihr Hauptmotiv stört und es sich klar vom Hintergrund abhebt. Selbst wenn sich auf den ersten Blick nichts mehr vereinfachen lässt, meist geht es trotzdem, wenn Sie sämtliche fotografischen Mittel ausschöpfen. Dazu gehört neben der Wahl des Bildausschnitts auch der gezielte Einsatz einer Brennweite, die Wahl einer anderen Perspektive oder eines anderen Standpunkts, die Wahl einer geringen Schärfentiefe oder auch eine gezielte Aufhellung/Beleuchtung des Motivs bei gleichzeitigem Abdunkeln von unerwünschten Objekten im Hintergrund. Weitere Techniken zur Vereinfachung sind die Reduktion der Farben, indem zum Beispiel bei Gegenlicht, bei Regen oder Nebel fotografiert wird oder ein Motiv in der Nachbearbeitung entsättigt oder gleich in Schwarzweiss umgewandelt wird. Also merken Sie sich: Weniger ist mehr. Einfachheit sollte eines Ihrer wichtigsten Ziele bei Ihrer fotografischen Arbeit werden. Denn aufgeräumte Bilder werden nicht nur schneller verstanden, sie sind auch schöner.

Kontraste

Visuelle Gegensätze erzeugen Spannung und können Bilder dadurch lebendig und interessanter machen. Die offensichtlichsten Kontraste sind wohl hell und dunkel. Ähnlich deutlich sind Farbkontraste, insbesondere Komplementärfarben. Aber Gegensätze können auch subtiler sein; rau – glatt oder kurz – lang beispielsweise. In manchen Fällen ermöglichen Gegensätze erst eine Einordnung des Bildinhalts. Wenn Sie zum Beispiel einen Felsen sehen, dann können Sie seine Grösse ohne Vergleichsmassstäbe wie Menschen oder Bäume nicht einschätzen. Kontraste funktionieren aber auch im inhaltlichen Bereich und nicht nur im formalen. Armut und Reichtum wirken stärker, wenn man Sie gegeneinander stellt, ebenso Altes und Neues oder Ruhe und Hektik. Kontraste

als Stilmittel sind natürlich nicht für jedes Motiv die richtige Herangehensweise. Manchmal ist es besser, ein Motiv als Einheit zu zeigen, nicht gegen etwas anderes, sondern in sich ruhend und harmonisch.

Standpunkt

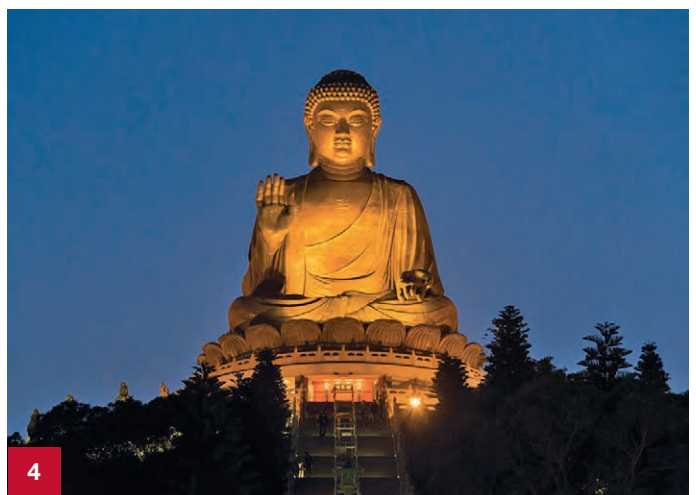
Anfänger nehmen die meisten Fotos aus der normalen Stehhöhe auf, meist vom Standpunkt aus, wo das Motiv entdeckt wurde. Das mag vielleicht natürlich wirken, aber wegen der fehlenden Abwechslung in der Perspektive auch langweilig. Vergessen Sie deshalb nicht, dass ein Bild viel gewinnen kann, wenn der Standpunkt der Kamera bewusst gewählt wird. Die gleiche Szene kann sehr unterschiedlich wirken, wenn einmal ein tiefer Standpunkt, einmal ein hoher Standpunkt gewählt wird. Erkunden Sie deshalb Ihr Motiv von verschiedenen Standpunkten. Ein tiefer Standpunkt der Kamera kann beispielsweise mehr Vordergrund einschliessen, diesen betonen und so mehr Räumlichkeit erzeugen. Wenn Sie mit der Kamera von unten schräg nach oben zielen, spricht man auch von Untersicht. Sie lässt manch Vertrautes wieder interessant und originell erscheinen. Motive wirken so grösser, dramatischer und mächtiger. Also perfekt, wenn Sie damit

Ihre Bildaussage unterstützen können. Ein hoher Standpunkt lässt den Blick des Betrachters nach unten ins Bild wandern, bietet mehr Übersicht und lässt Dinge eher kleiner erscheinen als in der Normalsicht. Sie erreichen den Effekt, wenn Sie von oben schräg nach unten fotografieren (= Aufsicht), sei es beim Blick über den gedeckten Tisch, beim Hochhalten der Kamera über die Menschenmenge oder beim Ausblick von einem Turm oder Flugzeug. Bewegen Sie sich zur Seite, werden sich Vorder- und Hintergrund zueinander verschieben. Sie können z.B. so ein störendes Element im Hintergrund durch ein Objekt im Vordergrund verdecken und die Elemente des Vordergrundes optimal auf den Hintergrund ausrichten. Bewegen Sie sich vor- oder rückwärts, verändert sich das Verhältnis von Vorder- zu Hintergrund. Je näher Sie an ein Objekt gehen, desto grösser wird es im Vergleich zum Hintergrund und umgekehrt.

Also seien Sie beweglich bei der Inszenierung Ihres Motivs. Haben Sie keine Angst davor, eigenartig auszusehen, wenn Sie sich für ein Foto hinsetzen oder irgendwo draufsteigen. Das gehört zum Fotografieren dazu.

Aktuelle Fotokurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch.

Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog. •



Am Beispiel des viel fotografierten Riesen-Buddhas auf Lantau (Hongkong) möchte ich meine Gedanken zur Motiv-Inszenierung teilen: (1) Vom Lantau Peak herkommend, sah ich den Buddha das erste Mal aus der Ferne. Das Bild fällt auf wegen der klaren Umrisse und monotonen Farben (Vereinfachung) und beeindruckt auf den zweiten Blick wegen des Grössenkontrasts des Buddhas zu den Bäumen und Menschen daneben. (2) Auf der Treppe zum Buddha inszenierte ich den Buddha als Besuchermagnet. Personen dominieren das Bild wegen der klaren Umrisse und der knalligen Farben. (3) Die Lichtverhältnisse werden spannender, als die Sonne langsam untergeht und der Buddha beleuchtet wird. Der Buddha scheint zum Leben erweckt zu werden. (4) Doch erst während der «blauen Stunde» aus der Distanz erreiche ich die angestrebte Bildwirkung: Der Riesen-Buddha mit einer göttlichen Aura, unterstrichen durch den Farb- und Grössenkontrast.

P.P.

CH-8302 Kloten

DIE POST 

Exklusives Angebot für Mitglieder der AEROPERS-SwissALPA

3 gute Gründe dafür, den CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® abzuschliessen.

Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen. Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:

- Anwaltshonorare
- Gerichtskosten und Untersuchungskosten
- Kosten für Expertisen
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten


1 Günstige Prämie – **50%** Spezialrabatt

2 Geldleistung bis CHF 600 000.– pro Schadenfall

3 Weltweite Deckung



SwissALPA
Swiss Airline Pilots Association

www.cap.ch – a company of Allianz 



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und schliesse den privaLex® Global-Rechtsschutz ab:

- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mieter Familie | CHF 175.90 statt 351.80/Jahr | <input type="checkbox"/> Mieter Einzel | CHF 148.10 statt 296.10/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Familie | CHF 199.50 statt 399.–/Jahr | <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Einzel | CHF 171.70 statt 343.40/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Fam. | CHF 232.10 statt 464.10/Jahr | <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Einzel | CHF 204.20 statt 408.50/Jahr |

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

Vertragsdauer: 1 Jahr mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird **Zahlbar:** Jährlich im Voraus

Gültig ab		(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)
Name/Vorname		
Adresse/PLZ/Ort		
Telefon/Mobile	Geburtsdatum	
Datum Verbandsbeitritt	Mitgliedschaftsnummer	
Ort/Datum	Unterschrift	

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

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

The President's Voice

Vermeintliche Sicherheit

Zunächst zur Theorie: Wenn sich die subjektive Wahrnehmung von der objektiven unterscheidet, so unterliegt man einer Wahrnehmungstäuschung und hat dann eine Fehlvorstellung. Laien sind besonders gefährdet, einer solchen zu unterliegen, da sie ja per Definition die entsprechende Fachkompetenz nicht besitzen. Darum obliegt es Fachleuten, dafür zu sorgen, dass der Laie offen und ehrlich über Tatsachen (eben die objektive Wahrnehmung) ins Bild gesetzt wird.

Nun zur Praxis: Am 24. März 2015 beging der First Officer des Germanwings-Flugs 4U9525 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit (die offizielle Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen) einen erweiternden Suizid. Solch ein tragisches Unglück hat sich in der kommerziellen Fliegerei in den letzten 35 Jahren sechs (!) Mal ereignet (Quelle: BEA-Zwischenbericht vom 6. Mai 2015). Verglichen mit den in diesem Zeitraum durchgeführten kommerziellen Flügen liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Vorkommnisses somit beinahe im Bereich von null. Dies ist ein nachweisbarer und unstreitiger Fakt.

Dass wir uns in Zeiten zunehmender Bedrohung durch terroristische Angriffe auf empfindliche Elemente der Zivilgesellschaft befinden, braucht nicht weiter belegt zu werden. Die zivile Fliegerei ist ein sehr empfindliches und somit «lohnenswertes» Ziel für Terroristen. Dass in diesem Kontext das Eindringen ins Cockpit eines Linienflugzeugs eine zweckmässige Methode zur kriminellen Zielerreichung darstellt, wurde leider bereits mehrfach unter Beweis gestellt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Falles ist auch hier nicht hoch, jedoch um ein x-Faches grösser als die erstgenannte. Wiederum ein unstreitiger Fakt.

Dass man unerwünschte Ereignisse, vor allem in der Luftfahrt, analysiert und gegebenenfalls Massnahmen zur Prävention entwickelt, ist richtig und auch wichtig. Im Rahmen einer Sofortmassnahme als Folge der Tragödie des Germanwings-Flugs entschloss sich das Management des Lufthansa-Konzerns zur Einführung des sogenannten Vier-Augen-Prinzips. Dieses beinhaltet, dass sich zu jeder Zeit zwei Personen im Cockpit aufhalten müssen. Sollte einer der Piloten seinen Platz verlassen, so muss an seiner Stelle eine sogenannte berechnete Person, in der Praxis meist ein Flight Attendant, ins Cockpit gehen, um die geforderte «Augenzahl» zu gewährleisten. Was diese zweite Person dort genau zu tun hat, ist je nach Airline

eher diffus geregelt. Klar ist, was sie nicht tun sollte: Sie sollte sich nicht auf den freien Pilotensitz setzen und auch nicht mit dem verbleibenden Piloten sprechen, da diesem durch die Abwesenheit des zweiten Piloten seine Redundanz fehlt und er sich ausschliesslich auf das Fliegen des Flugzeugs und vor allem auch auf die Kommunikation mit der Flugverkehrsleitstelle konzentrieren muss.

Ob diese zweite Person nun wirklich ein taugliches Mittel darstellt, einen erweiternden Suizid zu verhindern, lässt sich aus Sicht von uns Piloten kaum beurteilen. Diese Diskussion sei den psychologisch geschulten Fachleuten vorenthalten, wenngleich diesen meist die aviatische Kompetenz nicht gegeben ist.

Was hingegen jeder Pilot sehr gut beurteilen kann, ist die Tatsache, dass das Vier-Augen-Prinzip einen beträchtlichen «Mehrverkehr» in und aus dem Cockpit zur Folge hat, die Türe dadurch öfters und jeweils auch länger geöffnet bleibt. Auch dies ist ein Fakt!

Jeder Fliegende weiss genau Bescheid, wie schwierig es sein kann, den richtigen Moment zu erwischen, um das Cockpit kurz zu verlassen – Kameraüberwachung oder Ähnliches hin oder her. Hand aufs Herz: Welcher Pilot stand noch nicht Auge in Auge vor dem die Toilette aufsuchenden Passagier, der überraschend hinter dem Vorhang zur Kabine hervorkam? Die Koordination mit der Kabinenbesatzung für den Personaltausch im Cockpit macht die Situation definitiv nicht besser, das Gegenteil ist der Fall.

Zu Beginn war die Rede von Fehlvorstellung. Warum? Dem Passagier wird suggeriert, man habe im Kontext zum Germanwings-Unglück etwas für die Sicherheit getan. Nachzuvollziehen, wenn auch nur schwer, ist das Argument der Verhinderung einer Nachahmungstat unmittelbar im Nachgang an das Ereignis. Auch hier eine psychologische Thematik. Nicht mehr nachzuvollziehen ist hingegen die Tatsache, dass die Massnahme immer noch aufrechterhalten wird. Ich sage es deutsch und deutlich: Wenn jetzt in dieser Phase ein Attentäter während des «Wechsels» im Rahmen des Vier-Augen-Prinzips ins Cockpit gelangen kann, dann haben diverse Entscheidungsträger «sehr kurze Hosen» an. Die effektive Verantwortung übernehmen wie so oft andere, nämlich die direkt Betroffenen.

Die durch die EASA (European Aviation Safety Agency) gebildete Task Force empfiehlt in ihrem Abschlussbericht, diese Massnahme für ein weiteres Jahr aufrechtzuerhalten: «The Task Force recommends that the 2-persons-in-the-cockpit recommendation is maintained. Its benefits should

be evaluated after one year. Operators should introduce appropriate supplemental measures including training for crew to ensure any associated risks are mitigated».

Nach einem Jahr soll also eine Neubeurteilung stattfinden. Es gilt nun, die Fakten klar zu benennen und keine Augenwischerei zu betreiben. Aus Ehrlichkeit gegenüber der Sache, nämlich der effektiven Flugsicherheit – für die Crew und die Passagiere. Schluss-endlich ist es eine Frage der Wahrscheinlichkeit, die das Vier-Augen-Prinzip gegenüber der gelebten Praxis in Abwägung stellt.

Ja, es hat Fälle gegeben, bei denen ein Autoinsasse einen Unfall überleben konnte, weil er die Sicherheitsgurte nicht trug. Hat man deswegen die Gurttragepflicht aufgehoben? Nein – warum wohl nicht?

Lukas Meyer
Präsident

Editorial

Das Thema Fatigue taucht im Stichwortverzeichnis, das die letzten 19 Jahre der «Rundschau»-Ausgaben überblickt, im Jahr 2001 zum ersten Mal auf – vor 15 Jahren. Ein Mitglied des Air Safety Comitee berichtete von einer Untersuchung der NASA, bei der seit 1980 kritische Vorfälle im Flugbetrieb über das Aviation Safety Reporting System gesammelt und evaluiert worden sind. Die Auswertung der Daten erbrachte, dass 21,4 Prozent der kritischen Vorfälle auf Ermüdung zurückzuführen sind.

Damals durften in den USA Flüge im Zwei-Mann-Cockpit höchstens acht Stunden dauern. Die SAS setzte bereits ab einer Flugdauer von sechseinhalb Stunden einen dritten Piloten als sogenannten Enlarger ein. Seit 1997 ist nach einer gross angelegten Studie (Drew Dawson und Kathrin Reyd: Fatigue, alcohol and performance impairment) bekannt, dass langes Wachen unsere geistigen Fähigkeiten wie Alkohol reduziert. Was ist seither geschehen?

Der Schweizer Gesetzgeber hat die Limite für die Blutalkoholkonzentration im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt. Ab diesem Wert gilt die Fahruntfähigkeit als erwiesen.

In der Luft scheinen andere Regeln zu gelten: Die neuen Flight Time Limitations der EASA lassen im Zwei-Mann-Cockpit eine Einsatzdauer von bis zu 13 Stunden und deutlich kürzere Erholungszeiten zu. Nach dem Rückflug aus den USA sollen beispielsweise zwei Nächte zu Hause genügen, um für den nächsten Einsatz wieder genügend erholt zu sein.

Die «Rundschau» nahm das Thema Fatigue bisher mehr als 25 Mal auf und beleuchtete es von verschiedenen Seiten. Die Forderung nach einem besseren Schutz der menschlichen Bedürfnisse verhallte ohne Wirkung. Vor fünf Jahren schrieb Peter Tilly einen Bericht mit dem Titel: «Fatigue – das Thema ist noch lange nicht vom Tisch».

Und nun kam es doch: Ein FRM-Programm (Fatigue Risk Management) wurde bei der Swiss eingeführt. Das Fatigue-Risiko wird nun nicht, wie man meinen könnte, durch eine Verkürzung der Einsatzzeiten reduziert – wie es von Wissenschaftlern seit Längerem empfohlen wird. Zunächst soll ein möglichst grosser, statistisch relevanter Datensatz gesammelt werden.

Im Wissen um die Tatsache, dass vor allem Boeing (Flugzeughersteller) und Jeppesen (Lieferant von Systemen zur Einsatzplanung von Flugbesatzungen) die treibenden Kräfte bei der Entwicklung dieses FRM-Systems sind, werde ich eine gewisse Skepsis nicht los. Deshalb sei die Frage erlaubt,

warum Loukia Loukopoulou, Manager Human Performance and Systems, ihren Bericht über das FRM im Swiss Safety Letter ausgerechnet mit den Worten beginnt: «No, no, you have not been <framed>...! But you are now being Fatigue Risk Managed!»

Immerhin ist bei der Swiss nun offiziell auf allen Stufen erkannt und bekannt gemacht worden, dass Flugbesatzungen unter Fatigue leiden. Rapporte zu diesem Thema werden ausgewertet, seien willkommen – und an dieser Stelle ausdrücklich empfohlen. Es ist noch nicht lange her, dass Rapporte, in denen «fatigue» als möglicher «contributing factor» eines Vorfalls genannt wurde, öffentlich als politisch motiviert abgetan wurden. In dieser Beziehung sind wir nun hoffentlich einen Schritt weiter.

Auch ist nun allen Stellen bekannt, dass «fatigue is not to be negotiated. If fatigue is an issue now it must be mitigated now. It cannot be mitigated later». Wenn sich also ein erschöpftes Besatzungsmitglied nicht in der Lage sieht, einen Flug durchzuführen, so ist dies von allen Stellen und Managern kommentarlos zu akzeptieren.

Und trotzdem: «Das Thema ist noch lange nicht vom Tisch».

Nun hoffe ich, dass Ihnen bei der Lektüre dieser Ausgabe nicht gerade die Augen zufallen, denn es sind wieder viele interessante Berichte im Angebot. Wenn doch – dann hatten Sie den Schlaf bitter nötig.

Ich wünsche eine packende Lesezeit!

Jürg Ledermann

Grow. Together

Das Marktumfeld, der Betrieb der Swiss-Flugzeuge mit gemischten Cockpit-Besatzungen und die neue Struktur im Lufthansa-Konzern lassen die Spitzen der Pilotenverbände aktiv werden. Ein geeintes Vorgehen der Piloten von Swiss International, Swiss Global und Edelweiss ist im heutigen Umfeld nötig und ein klarer Vorteil, wie Projektleiter Eric van Duijn überzeugt ist.

*Interview: Frank Zuber,
SF/O A330/340, Projektteam «Grow.Together»*

Die neuen Gesamtarbeitsverträge wurden 2015 eingeführt, und mit ihnen bleibt auch die Tatsache bestehen, dass in den Cockpits der Swiss weiterhin zwei verschiedene Pilotenkörpers arbeiten. Die Entstehung der neuen Verträge hat den Pilotenverbänden einmal mehr deutlich aufgezeigt, wie wichtig die Zusammenarbeit untereinander ist. Diese Erkenntnis scheint nicht neu. Und so wird mit der Gründung der Arbeitsgruppe ein weiteres Mal die Möglichkeit einer intensiveren Zusammenarbeit überprüft.

In der Zwischenzeit ist diese Arbeitsgruppe mit Mitgliedern der Edelweiss Pilot Association (EPA) ergänzt worden und trifft sich monatlich unter dem vielversprechenden Arbeitstitel «Grow.Together» im Ewigen Wegli in Kloten. Im Gespräch mit dem Projektleiter Eric van Duijn möchten wir mehr über dieses Projekt erfahren.

Frank Zuber: Eric, Anfang Februar haben an die 1500 Piloten der Swiss und von Edelweiss Air eine Information per Post erhalten, in dem über das gemeinsame Projekt informiert wurde. In einer Zeit, wo ausser dem monatlichen Lohnzettel nur mehr digital kommuniziert wird, hat dieses Schreiben schon fast überrascht. Wie kam es dazu?

Eric van Duijn: Von weit weg betrachtet gibt es drei grosse Treiber für dieses Projekt. Der erste ist der Aviatik-Markt und dessen Entwicklung in Europa. Das Reisen per Flugzeug ist zur Massenware geworden, der Kampf der Fluggesellschaften um Marktanteile löst damit Optimierungsprozesse aus, die wie überall vor allem auf die Mitarbeiter zurückfallen. Der Billigste kommt zum Zuge, nicht der Beste. Diese Maxime zwingt die Verbände zu einer neuen Taktik. Zweitens: Unsere Muttergesellschaft hat uns neue Strukturen verpasst, die einen gewaltigen Koordinationsaufwand nach sich zie-

hen. Die Boeing-Flotte wird gemischt betrieben, auf dem Avro fliegen junge Captains aus dem Airbus-Korps, bald werden auch die Bombardier C Series mit Upgradern von Airbus ergänzt, und die Edelweiss möchte ihre Lücken ebenfalls mit Airbus-Personal der Swiss aufstocken. Die einst klar getrennten Geschäftsfelder vermischen oder überlappen sich. Dies führt drittens dazu, dass die drei Verbandsspitzen gezwungen sind, die Aktivitäten viel intensiver als bisher miteinander zu koordinieren. Allein schon deshalb ist aus arbeitstechnischer Sicht eine Zusammenführung zwingend. Die neuen Köpfe in allen drei Verbänden haben die Zeichen der Zeit erkannt.

Nun könnte man meinen, die Erkenntnis einer vertieften Zusammenarbeit unter den Verbänden sei nicht neu. Wieso steht man heute wieder am Anfang einer solchen Partnerschaft?

Wie bei anderen wichtigen Entwicklungen gilt auch hier: «Gut Ding will Weile haben.» Es braucht die Bereitschaft und die Einsicht eines jeden Mitgliedes für diese Partnerschaft. Diese Bereitschaft war in früheren Anläufen noch zu wenig ausgereift, ist aber meines Erachtens in den letzten Jahren stetig gewachsen. Die Umfragen nach der einseitigen Ablehnung des GAV14 durch die AEROPERS-Mitglieder haben gezeigt, dass das Nein nicht mit der Zusammenführung mit der SWU zu tun hatte. Auf Seite SWU war und ist die Zustimmung schon fast legendär. Das Jahr 2016 ist vielleicht die letzte Chance, um dieses Unterfangen ins Trockene zu bringen, zumal es gelungen ist, auch die EPA (Verband der Edelweiss-Piloten) für das Projekt zu gewinnen.

AEROPERS und IPG haben je einen GAV bis ins Jahr 2019 abgeschlossen, der Vertrag der EPA läuft noch mindestens zwei Jahre. Wieso besteht überhaupt Handlungsbedarf?

Die Laufzeit der GAVs gewährt den nötigen Schutz, um die Veränderungsprozesse, die Anpassungen in den Abläufen und das Zusammenwachsen der Verbände zu gewährleisten, ohne dass von Tag eins weg ein Verteilungskampf stattfindet. Darum heisst das Projekt auch «Grow.Together» – weil zuerst ein Zusammenwachsen und anschliessend ein gemeinsames Wachsen vorgesehen sind. Wenn alles gut läuft, wird der neu aufgestellte Verband ab 2018 die Prozesse für die nächste Runde von Vertragsverhandlungen einleiten können. Ein geeintes Vorgehen ist ein klarer Vorteil im heutigen Umfeld und ermöglicht dem zukünftigen Vorstand eine ausgereifere und umfassendere Wahrnehmung der Interessen aller Mitglieder.

Die Arbeitsgruppe trifft sich seit vergangenem Herbst monatlich. Zu Beginn waren die IPG und AEROPERS unter sich, später sind Kollegen der Edelweiss Pilot Association dazugestossen. Weshalb wurde die Gruppe erweitert?

Seit geraumer Zeit finden Verhandlungen über temporäre Überlassungen von der Swiss zur Edelweiss statt, da die Edelweiss mit den Swiss-A340 ihre Langstreckenflotte mehr als verdoppelt. Die von der AEROPERS initiierten Gespräche wurden von den beiden Arbeitgebern aufgenommen und umgesetzt. Den Grundstein für den Schulterschluss auf Verbandsseite legten somit die Arbeitgeber mit der Einbettung der A340 in die Edelweiss. Ich halte es für einen ausgesprochenen Glücksfall, dass es den Vereinspräsidenten nach der Kontaktaufnahme gelungen ist, so schnell eine gemeinsame Interessenlage zu finden. Persönlich habe ich klar die Haltung vertreten, dass dieses Projekt aus drei, noch lieber aber aus den vier namhaften Parteien am Schweizer Himmel zusammengesetzt sein sollte.

Die Beziehung unter den Pilotenverbänden AEROPERS und IPG wurde im vergangenen Jahr mit den Verhandlungen um den GAV2015 kurzzeitig auf die Probe gestellt. Spürt man davon heute noch etwas in der Arbeitsgruppe?

Das kann ich klar verneinen. Die Interessenvertreter der drei Gruppen bringen alle ihre eigenen Anliegen und Ansichten ein. Die Diskussionen sind nicht ohne Konfliktpotenzial. Manchmal verlaufen die Ansichten aber nicht einmal entlang dieser Gruppierungen. Die Gesprächskultur am Meeting-Tisch ist hervorragend. Die Meinungsverschiedenheiten sind gesund, und ich hoffe, dass dadurch am Schluss ein wirklich guter und cleverer Vorschlag vorliegen wird.

Was waren die ersten Schritte, nachdem die Ausgangslage zum Projekt klar war?

Sehr bewusst haben wir mit dem Projekt zuerst einen Schritt zurück gemacht. Während mehrerer Treffen haben wir in Gruppen die Chancen und Risiken sowie die Stärken und Schwächen der verschiedenen Optionen angeschaut. Die Zusammenfassung dieser Arbeit hat viele Punkte klären können, die uns sonst später wieder eingeholt hätten.

Danach haben wir unseren Auftrag sauber formuliert und den Vorständen zur Bewilligung vorgelegt. Damit wurde der Weg frei für die Detailarbeiten in den diversen Projektgruppen.

Zu Beginn der Arbeitsgruppe war die Rede von «vertiefter Zusammenarbeit», heute sind Schlagwörter wie Verbandsfusion zu hören. Was ist das erklärte Ziel des Projekts?

Wir wollen im Herbst 2016 statutenkonform eine Abstimmung über die Zusammenarbeit der drei Verbände ermöglichen. Das Projekt soll für eine hohe Chance einer Annahme sorgen. Zudem wollen wir die (Minderheits-) Anliegen und Risiken aller drei Parteien berücksichtigen. Es geht in diesem Projekt nicht um neue Gesamtarbeitsverträge. Das Projekt soll absichern, dass kein Mitglied durch diese Zusammenführung schlechter gestellt wird als in den heute gültigen GAVs inklusive Anhängen.

Nachdem alle Verbände gültige Verträge haben und auch eine Verbandsfusion nichts daran ändern würde, könnte man auch einfach alles beim Alten lassen und einen intensiven Austausch pflegen. Genügt das nicht?

Wie gesagt, die treibenden Kräfte für eine Zusammenführung kommen von ausserhalb. Auch der Ölpreis lindert diesen Druck nur kurzfristig, und sollte er tief bleiben, so profitiert eine Eurowings ungemein mehr als ein grosser Hub-Carrier, da deren Kerosin-Kosten einen viel grösseren Anteil des Gesamtaufwands ausmachen. Sollen wir dasitzen und abwarten, bis die einzelnen Verbände erneut gegeneinander ausgespielt werden, wie dies auf unschöne und wenig ethische Art das letzte Mal geschehen ist? Wohl kaum. Und das gilt für alle drei Parteien in diesem Projekt – denn wer weiss schon, wer das nächste Mal ins Offside manövriert wird?

Eine solche Verbandshochzeit ist historisch gesehen oft kurz vor der Trauung wieder abgesagt worden. Im Jahr 2013 lag der Fusionsvertrag fertig formuliert und zur Unterschrift bereit auf dem Tisch. Was will man heute besser machen, damit es diesmal klappt?

Letztlich haben die Mitglieder das Sagen. Und das ist gut so. Grundlage für ein gutes, demokratisches Resultat ist ein umfassender Wissensstand aller Abstimmenden. Korrekte, vollständige und gut strukturierte Information bildet die Grundlage – gepaart mit einem prozessorientierten Einbezug von Mitgliedern an mehreren Punkten des Projekts. Wir wollen dies unter anderem in Form von Umfragen, Info-Austausch, Paneelen und Gesprächsrunden machen.

Die Pilotenverträge der drei Korps unterscheiden sich gerade hinsichtlich Lohn, Pensionskasse und FTL teilweise deutlich. Können solche Differenzen überhaupt überwunden werden?

Eine wichtige Sache ist die Erkenntnis, dass dieses Projekt nichts mit GAV-Verhandlungen zu tun haben kann. Begehrlichkeiten auf allen Seiten sind

normal, und hüben wie drüben wünscht sich jeder eine sofortige Besserung und Umverteilung zu seinen Gunsten. Lassen wir diese Forderungen zu, können wir unser Projekt begraben. «Grow.Together» ist der Ansatz, auf bestehender Vertragsbasis zu beginnen, sich zu einigen und dann zu wachsen.

Um es nochmals klar zu sagen: diese Differenzen werden wir nicht beseitigen können. Aber in Zukunft wird ein geeinter Verband berechtigten Forderungen besser zum Erfolg verhelfen können. Auch bin ich überzeugt, dass es Abstufungen in den einzelnen Segmenten braucht. Ein geschickter Verband wird das Leisure Business zum Beispiel nicht mit überrissenen Forderungen torpedieren.

Und Achtung: Dieses Projekt hat keinen Einfluss darauf, ob die Swiss die vertraglich vorgesehene Zusammenlegungs-Option auslöst. Dieses Recht haben wir mit dem letzten GAV unterzeichnet. Die Folgen davon kann jeder im Anhang des Vertrags nachlesen. Auch da, glaube ich, wäre ein geeinter Verband nur von Vorteil.

Wie möchte man möglichen Vorbehalten seitens der Mitglieder begegnen?

Die drei Vorstände garantieren, dass jedes einzelne Mitglied durch die Veränderungen nicht schlechter gestellt wird bis zum Auslaufen der heutigen Verträge. Dies wird durch einen gemeinsamen Vertrag der drei Parteien abgesichert. Diese Gewähr beruhigt alle Parteien und ermöglicht eine entkrampfte Diskussion auf der Sachebene. Zudem soll den Minderheiten während der getrennten Laufzeit der Verträge ein Schutz gegeben werden, in den Statuten als temporäre Massnahme eingebettet.

Was sind die nächsten Schritte, wie ist das weitere Vorgehen?

Das Projekt ist in acht Teilbereiche gegliedert. Viele Arbeiten laufen auf Hochtouren: da werden Statuten überdacht, ein Vertragswerk wird zusammengestellt und die Finanzen müssen analysiert und konsolidiert werden. Rechtliche Aspekte harren der Klärung, oder Zusammenarbeits-Themen bis hin zur Datenverwaltung und Mitgliederbeitrags-Inkasso brauchen Lösungen. Der Kommunikations-Teil braucht täglich Pflege – die Liste ist lang.

Zum Schluss: Wieso bedeutet Dir dieses Projekt persönlich so viel?

Ich hoffe, dass dieses Projekt Signalwirkung im europäischen Markt ausübt. Die Arbeitnehmer-Konditionen sind seit mehr als zehn Jahren einer fortwährenden Erosion ausgesetzt, die meinem Verständnis und Commitment zu Qualität und Professionalität entgegenlaufen. Wir erleben gerade sowas wie

eine «Ver-Aldisierung» unseres Umfelds. Ebenso halte ich ein Auseinanderdividieren und Aushöhlen der Verbände für wenig sozialpartnerschaftlich. Langfristig werden dadurch ungeeignete Kandidaten für unseren anspruchsvollen Beruf rekrutiert. Das sind Argumente genug, um meine Erfahrungen diesem guten Zweck zu widmen und einen Beitrag zu leisten.

Lieber Eric, vielen Dank für die spannenden Informationen! ●

Stark in die Zukunft: Solidarität im Verband

Unser Berufsleben wird neben den fliegerischen Anforderungen auch immer mehr von wirtschaftlichen und politischen Diskussionen geprägt. Dabei haben wir nicht immer die gleichen Vorstellungen, wie unsere Zukunft am besten zu sichern sei. Ein solidarischer und damit starker Verband ist aber in jedem Fall eine Grundvoraussetzung.

Text: Janos Fazekas

«Gemeinsam sind wir stark!» Aufgrund dieses einfachen Satzes organisieren wir uns zu Gewerkschaften, Verbänden und sogar zu Nationalstaaten. Über tausend Menschen aus verschiedenen Ländern und Regionen, mit verschiedenen Geschlechtern, Religionen und auch Hobbys konstituieren die Mitgliedschaft der AEROPERS. Und wir alle sind daran interessiert, unsere Arbeitsbedingungen so gut wie möglich zu erhalten, wenn nicht sogar zu verbessern. Das ist jedoch gerade in unserem aktuellen Umfeld schwieriger geworden. Betrachtet man das Vorgehen unseres Konzern-Managements, wird schnell deutlich, dass man die Verbände aufbrechen will. Und vor lauter Schwarzmalerei ist es fast nachvollziehbar, wenn einige Verbandsmitglieder sich irgendwann sagen, dass sie sich selbst am nächsten sind. Um solchen Widrigkeiten entgegenzustehen, braucht es neben effizienten Verhandlungsstrategien vor allem auch eins: Solidarität zwischen den Mitgliedern.

Gewerkschaft und Solidarität

Wobei handelt es sich nun bei diesem Begriff? Die Definitionen unterscheiden sich je nach wissenschaftlicher Ausrichtung. Ich möchte hier jene des Soziologen Alfred Vierkandt aufnehmen, die auch im Duden zu finden sind: «Solidarität ist die Gesinnung einer Gemeinschaft mit starker innerer Verbundenheit». Und: «Solidarität ist das Zusammengehörigkeitsgefühl, das praktisch werden kann und soll». Wirft man einen Blick in die jüngere Geschichte, findet man einige Beispiele erfolgreich gelebter Solidarität. Als Reaktion auf die Industrialisierung entstand im 19. Jahrhundert die Gewerkschaftsbewegung. Hierbei schlossen sich Arbeiter zusammen, um sich gemeinsam für ihre Interessen einzusetzen. Eines der berühmtesten Beispiele solch einer Gewerkschaft ist wohl «Solidarnosc». Diese Gewerkschaft der Danziger Schiffsbauer begann 1980 einen Prozess, der Jahre

später massgeblich zur Beendigung von kommunistischen Diktaturen beitragen sollte. Dies, obwohl die Solidarnosc relativ rasch verboten und ihre Mitglieder verfolgt wurden. Betrachtet man nun in diesem Kontext die Definitionen nochmals, fallen die Begriffe «Zusammenhalt» und «Verbundenheit» auf. Die Arbeiter in diesen Gewerkschaften hatten intrinsische Motive, sich gegenseitig zu unterstützen. Sie verstanden sich als eine Einheit, die gemeinsame Ziele hat und gemeinsames Unrecht erlebt. Kurzum: eine Vorbedingung für Solidarität ist Gruppen-Kohäsion.

Verband, Kohäsion und Willen

Warum eine Gruppe zusammenhält, kann verschiedene Gründe haben. Einerseits kann es sich um gemeinsame Werte handeln, die wir als uns innewohnend annehmen. Hierbei denke ich an das Phänomen Staatszugehörigkeit und das daraus abgeleitete Zusammengehörigkeitsgefühl. Andererseits organisieren wir uns auch mit Menschen, die zwar andere Hintergründe haben, aber die gleichen Aufgaben oder Ziele. Was daraus erkenntlich wird, erscheint im ersten Moment als Teufelskreis. Um in einer Gruppe erfolgreich Interessen durchsetzen zu können, braucht es von Beginn an Kohäsion. Ist diese aber nicht einfach bereits gegeben, muss sie erarbeitet werden. Dies wiederum gelingt wohl am besten, indem die einzelnen Mitglieder in die Gruppe investieren, ohne dadurch einen sofortigen Nutzen zu erhalten. Sie müssen sich also solidarisch zeigen. Solidarität ist aber eine Folge von Kohäsion.

Eines wird hier augenblicklich klar: Die Existenz eines Verbands und die damit einhergehende Solidarität und Kohäsion ist also ein Willensakt. Der Erfolg einer solchen Gruppe steht und fällt mit dem Willen jedes individuellen Mitglieds, sich mit seinen Kollegen und Kolleginnen zu identifizieren und ihnen gegebenenfalls zur Seite zu stehen. Soweit zur Theorie.

Nur gemeinsam geht es weiter

Fraglos sind diese Betrachtungen relevant, wenn wir in unsere Zukunft als Piloten und Verbandsmitglieder blicken. Durch unsere Mitgliedschaft in der AEROPERS haben wir uns bereits in unseren Interessen und durch unsere Mitgliederbeiträge solidarisch gezeigt. Hierbei zahlt jedes Mitglied denselben Prozentbetrag als Beitrag ein. Somit zahlt ein frischer First Officer absolut gesehen deutlich weniger ein als eine dienstältere Kapitänin. Der First Officer profitiert hier vom solidarischen Verhalten der älteren Kollegen. Er weiss aber auch, dass er eines Tages mehr zahlen muss.

Doch beim Finanziellen alleine darf unsere Solidarität keinen Abschluss finden. Blicken wir in unsere nächste Zukunft, sehen wir vier, zeitweise sogar fünf Fliegertypen, die in Gesellschaften mit unterschiedlichen Verträgen betrieben werden. Das bietet dem Management also eine optimale Gelegenheit, unser Korps zu spalten. Gerade hier ist Solidarität unendlich wichtig. Hierfür gibt es jetzt schon Beispiele im Konzern. Es tauchen Stellenangebote auf, bei denen es darum geht, für etwas Zusatzlohn Leute auszubilden, die dann letztendlich die Arbeitsplätze unserer Kollegen bei der Lufthansa oder Austrian bedrohen. Selbstverständlich scheint es viel verlangt, auf solche Vorteile freiwillig zu verzichten. Schliesslich handelt es sich teilweise um beträchtliche Summen. Es wird sich aber je länger, desto mehr jeder von uns darauf verlassen müssen, dass unsere Kollegen diesen Verzicht auch üben würden. Denn nur so können wir verhindern, dass wir gegeneinander ausgespielt werden. Über kurz oder lang heisst das für uns bei der Swiss, dass kein Weg an der Fusion der Korps und der Verbände vorbeiführt. Das ist im Interesse aller Piloten. «Gemeinsam sind wir stark!», aber nur dann, wenn wir uns in einem solchen neuen Verband solidarisch zeigen. Wenn wir einsehen, dass wir alle in demselben Boot sitzen und uns gegenseitig tragen sollten, anstatt nur zu ertragen. Das gilt prinzipiell auch für den gesamten Lufthansa-Konzern.

Es ist einfach, solche Ansichten als optimistisch oder gar als naiv abzutun. Solidarität heisst auch, zu vertrauen. Letzten Endes ist Vertrauen in unsere Kollegen eines der wenigen Dinge, die uns Halt geben können, wenn wir stürmischen Zeiten entgegenblicken.

Zynisches Resignieren und unentwegtes Wiederholen, dass nichts mehr zu unternehmen sei, ist hingegen Gift für eine Form der Zusammenarbeit, die sich etliche Male schon bewährt hat. Ich kann zumindest für mich sagen: ich verlasse mich auf Euch. Und ich garantiere Euch, dass Ihr Euch auf mich verlassen könnt. ●

ZFI – Spiegel der Flughafenpolitik

Ginge es nach den Vorstellungen von Fluglotsen und Piloten, wäre mit wenigen Massnahmen einiges zur Reduktion der ZFI-Werte möglich. Zurzeit widerspiegelt der ZFI, welche Prioritäten in der Flughafenpolitik in den letzten Jahren gesetzt wurden. Dabei standen Sicherheit und Lärmschutz nicht immer an erster Stelle.

Text: Jürg Ledermann

Zürcher Fluglärm-Index – ZFI. Schon bei der Nennung dieses Begriffs machen sich viele Leser ihre Gedanken. Jeder hat wohl seine Meinung zum ZFI. Wenn der jährliche Bericht der Abteilung «Akustik/Lärminderung» der Empa (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) erscheint, gehen die Wogen hoch, und die Kommentatoren schlagen sich in Leserbriefen und Foren wacker. Oft wird der ZFI missbraucht, um die enge Sicht auf partikuläre Interessen zu verteidigen – oder er wird als ganz und gar nutzlos abgetan.

So schlecht, wie oft behauptet wird, ist der ZFI aber nicht. Er vermittelt eine konkrete und übersichtliche Schau auf die Verteilung und konkrete Auswirkung des Flugbetriebs um den Flughafen Zürich. Dazu werden die Bewohner gezählt, die bei Tag übermässig belästigt (HA, Highly Annoyed) und die in der Nacht im Schlaf stark gestört werden (HSD, Highly Sleep Disturbed). Der ZFI entsteht aus der Addition von HA und HSD. Damit wird sichergestellt, dass die Personen, die am Tag und in der Nacht durch den Flugbetrieb gestört werden, auch doppelt erfasst sind. In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wird die Beschallung durch die Überflüge stärker gewichtet, um der Empfindung der gestörten Anwohner gerecht zu werden.

Konzepte und Sachpläne

Alle diese Grundlagen sind nachvollziehbar, und die Resultate werden in den Berichten der Empa sachlich und objektiv hergeleitet und dargestellt. Die wichtigsten Faktoren, die den ZFI beeinflussen, sind die Bevölkerungszahl und die Anzahl Überflüge der verschiedenen Flugzeugtypen. Jedes Flugzeug hinterlässt einen klar definierten Lärmteppich. Es ist offensichtlich, dass modernere, leisere Flugzeuge und Maschinen, die schneller an Höhe gewinnen, sowie das Überfliegen von weniger besiedelten Gebieten den ZFI entlasten. Die Zunahme der Bevölkerung beispielsweise lässt den ZFI aber wachsen. Schon bei der Vorstellung dieser Mechanismen schrieb Roland Zaugg in der

«Rundschau»-Ausgabe 3/2007 von einer «erstaunlichen Bautätigkeit» um den Flughafen herum. Er prophezeite, dass der ZFI-Grenzwert bei dieser Bevölkerungszunahme auch überschritten werde, «ohne dass in Zürich auch nur ein einziges Flugzeug mehr zum Einsatz» komme.

Zum Schutz der Bevölkerung im direkten Umfeld des Flughafens wird deshalb versucht, verschiedene Planungsrichtlinien koordiniert umzusetzen. Das sind zum einen der kantonale Richtplan und das darin enthaltene Raumordnungskonzept (ROK). Mit diesen Mitteln will der Kanton Zürich die Raumordnung politisch so steuern, dass «die bestehende Vielfalt und Qualität an Lebens- und Landschaftsräumen trotz anhaltendem Bevölkerungswachstum auch in Zukunft zu bewahren» ist.

Auf der anderen Seite steht der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Für jede Flugplatzanlage legt er den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb fest. Der SIL ist somit die Grundlage für den Betrieb eines Flugplatzes und insbesondere für dessen Konzession und Betriebsreglement.

Nah und fern

Dass sich die kantonalen Wünsche nicht mit denjenigen des Bundes decken, ist bei einem Projekt und den Auswirkungen dieser Grössenordnung selbstverständlich. Immerhin ist es gelungen, ein Gebiet zu definieren, innerhalb dessen eine gewisse Koordination stattfinden soll. Dieses Gebiet wird von der sogenannten Abgrenzungslinie definiert (Grafik 1).

Innerhalb dieses Gebiets gelten unter anderem besondere Vorschriften bezüglich der Schallschutzmassnahmen von Gebäuden. Zudem wird die energetische und schalltechnische Sanierung von Gebäuden speziell gefördert. Obwohl es bekannt ist, dass innerhalb der AGL mit zusätzlichem Lärm der startenden und landenden Flugzeuge zu rechnen ist, wächst die Bevölkerung auch in diesen Gemeinden stetig. Aufgrund des ROK des Kantons ist das Wachstum in Ballungsgebieten wie Bülach, Wallisellen oder Kloten-Opfikon gewünscht. Der Kanton möchte nämlich zu 80 Prozent in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wachsen – in den Gebieten also, die bereits jetzt gut erschlossen sind.

Während die Bevölkerung innerhalb der AGL also eine gewisse Aufmerksamkeit bezüglich des Schallschutzes geniesst und den ZFI dementsprechend weniger beeinflusst, bewirkt das Wachstum der Bevölkerung in den übrigen Ballungszentren entlang der Limmat und um Winterthur ein Anstei-

gen des ZFI, auch wenn es keine zusätzlichen Flugbewegungen gibt. Das wird an den viel grösseren Perimetern deutlich, die zur Erfassung der ZFI-Zahlen untersucht werden (Grafik 2).

Gerade in diesen Gebieten ist der Kanton im Dilemma. Einerseits soll er den Flughafen fördern und andererseits «den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs» berücksichtigen, wie Paragraph 1 des Flughafengesetzes lautet.

Es gibt zwei Problemfelder, bei denen Lösungen möglich sind, die der Kanton aber beharrlich auf die lange Bank schiebt. Es geht einerseits um die im ZFI erfassten Personen, die seit der Einführung der FL-80-Regel jeden Abend zusätzlich beschallt werden. Andererseits leidet die Pünktlichkeit des Flugbetriebs aufgrund von Kapazitätsengpässen in den Spitzenstunden.

FL-80-Regel

Jeder Pilot strebt danach, die Nase seines Flugzeugs nach dem Start möglichst rasch in die Richtung zu drehen, in der sich die Destination befindet. Natürlich gibt es da Hindernisse, die weder er noch der ATC-Controller beeinflussen kann. Das können zum Beispiel die Topographie im Ausflugsektor oder auch die Luftraumstruktur sein. Weitere Beschränkungen können wie im Fall des Flugplatzes Zürich aufgrund von lärmpolitischen Überlegungen erlassen werden. Ein ATC-Controller muss ein Flugzeug in Zürich «due to noise abatement» auf der SID fliegen lassen, bis es mindestens «at 5000ft AMSL or above» ist, wie in den entsprechenden Vorschriften der Fluglotsen vermerkt ist. Erst dann sind «deviations from a SID LSZH permitted». Das typische Beispiel ist hier der Abflug von Piste 28 (gegen Westen) mit einer SID in Richtung DEGES (im Osten des Flugplatzes gelegen). Auch am Abend, wenn die Starts auf den Pisten 32 und 34 erfolgen, möchten die Piloten möglichst rasch den direkten Kurs auf den Zielflughafen einnehmen. Auch ATC-Controller möchten Flugzeuge nicht unnötig lange in ihrem Kontrollbereich haben. Die aufgefächerten Radarspuren in Grafik 3 lassen erkennen, wie A340-Flüge nach den ersten Kurven von der SID weggedreht wurden.

Von den aufgezeichneten A340-Flügen, die zu Destinationen im Osten flogen, konnte die Mehrzahl (47 Prozent) nach dem Start über den Flugweg «O34» nach rechts drehen. 36 Prozent der Flüge konnten direkt auf einem östlichen Kurs weiterfliegen. Elf Prozent mussten auf der SID bleiben und einen kleinen Umweg in südöstlicher Richtung machen. Nur fünf Prozent der aufgezeichneten Flüge mussten zuerst über «N34» links abdrehen und dann mit einer Schleife im Westen des Flugplatzes Kurs in die eigentlich bevorzugte Himmelsrichtung nehmen.

Bei den Flügen, die über «N34» nach Westen drehen, fällt die Auffächerung der 15 Prozent auf, die direkt zu weiter entfernt gelegenen Waypoints auf ihrem Flugplan geschickt wurden. Aargauer Gemeinden intervenierten darauf und beklagten, dass sich die Piloten nicht an die vorgeschriebenen Routen hielten.

Die Regelung, dass Flugzeuge über 5000 Fuss Flughöhe von der SID abweichen dürfen, wurde im Sommer 2011 geändert. Seither gilt für Fluglotsen, dass sie Flugzeuge in der Nacht von 22 bis 6 Uhr erst ab einer Flughöhe von 8000 Fuss (FL 80) von der SID wegdrehen dürfen. Die nächtlichen Abflüge nach 22 Uhr werden daher stärker kanalisiert. In Grafik 4 wird ersichtlich, dass die Flugzeuge der SID länger folgten.

Die Auswertung der HSD-Zahlen zeigte schnell, dass die Einführung der FL-80-Regel in der Nacht ihr Ziel erreicht hatte. Vor allem die aargauischen Gemeinden Oberrohrdorf und Wettingen profitierten mit einem HSD-Rückgang von 837 Personen.

Aargauer Profit und Zürcher Verlust

Die FL-80-Regel hat andernorts ungeahnte Folgen. Wo früher 47 Prozent der beobachteten Flüge der gewünschten Route «O34» folgen konnten (Grafik 3), sind es jetzt nur noch 31 Prozent (Grafik 4). Sie müssen sich länger an den Verlauf der SID halten und fliegen nahe an Winterthur vorbei. Früher flog die Mehrheit dieser Flüge zwischen Winterthur und Frauenfeld hindurch über weniger besiedeltes Gebiet (36 Prozent in Grafik 3).

Ob ein Flugzeug das gewünschte «O34» bekommt oder den Umweg über «N34» machen muss, wird nach einfachen Regeln zugeteilt. Erfolgen Anflüge auf Piste 34, bekommen Abflüge nach Osten auch heutzutage das kürzere «O34». Bei Anflügen auf Piste 28 hingegen müssen alle Abflüge der «N34»-Route mit Wendeschlaufe folgen. Da die Controller Abflüge erst ab FL 80 von der SID wegdrehen dürfen, wird ihr Handlungsspielraum im Osten des Flughafens zu sehr eingeschränkt, um auf der «O34»-Route noch für die nötigen Sicherheitsabstände zwischen An- und Abflügen sorgen zu können.

Dadurch werden Zürcher Gemeinden in Flughafennähe stärker beschallt. Vor allem in Regendorf, Kloten, Bassersdorf und Winterthur gibt es deutlich mehr HSD. Im Gesamten steht dem Aargauer Rückgang von 837 HSD im Kanton Zürich ein Anstieg von 2145 HSD gegenüber. Die untersuchten Perimeter zur Erhebung der ZFI-Zahlen vor und nach der FL-80-Regel sind in den Grafiken 5 und 6 ersichtlich.

An diesem Beispiel wird deutlich, wie komplex das System «Flughafen Zürich» ist. Isolierte Massnahmen, die wegen Partikularinteressen einer Bevöl-

kerungsgruppe getroffen werden, haben an anderen Orten nicht gewollte Konsequenzen.

Eine flexiblere Auslegung der FL-80-Regel hätte nur positive Auswirkungen: weniger in der Nacht gestörte Personen und kürzere Abflugwege – lärmpolitisch, ökologisch und ökonomisch ein Gewinn.

Nicht flexibel am Tag, verspätet am Abend

Etwas mehr Handlungsspielraum täte dem Flugbetrieb grundsätzlich und während der Spitzenzeiten ganz besonders gut. Verspätungen im Wellensystem der Swiss, die sich im Verlauf des Tages aufgebaut haben, wirken bis in die späten Abendstunden nach. Damit können die Flugzeuge, die eigentlich vor 22 Uhr nach Zürich zurückkehren sollten, nicht mehr pünktlich landen. Gerade diese verspäteten Ankünfte nach 22 Uhr treiben den ZFI in die Höhe. Kommen diese Zubringerflüge ohne Verspätung zurück, steht auch dem pünktlichen Abdocken der Flüge der abendlichen Welle vor 23 Uhr nichts im Wege.

Die Personen, die von verspäteten Flügen ab 23 Uhr betroffen sind, werden durch den ZFI zwar nicht zusätzlich taxiert, da die Flüge bereits in die Kategorie «Nachtflüge ab 22 Uhr» fallen. Dass Flüge in der Nachtruhesperre aber ein sensibles Thema sind und spezielle Reaktionen auslösen, ist mit der Kontroverse um die frühmorgendlichen Anflüge von drei Flugzeugen der katarischen Königsfamilie im Dezember 2015 deutlich geworden.

Um die Spitzenzeiten zu entlasten, sollte der Kanton seine Aufsicht bei der Vergabepraxis von Airport Slots verstärken. Der Flughafen verkauft bewusst zu viele Slots und weigert sich beharrlich, die Anzahl verkaufter Slots zu reduzieren. Er belastet ein System künstlich, das vielmehr entlastet werden sollte.

Die Massnahmen, die getroffen werden, um diese widersinnige Situation einigermaßen unter Kontrolle zu halten, sind für einen internationalen Flughafen weltweit einzigartig. So wird der Flughafen am Wochenende morgens beispielsweise für eine gewisse Zeit für ankommende Flüge gänzlich geschlossen. Nur so können die Flugzeuge der Morgenwelle ohne nennenswerte Verspätung in den Tag starten.

In der Mittagsspitze wirken operationelle Sicherheitsmassnahmen wie die Regelung «GATO 14/16» als Bremsklotz (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Selbst wenn sich eine Cessna 172 im Anflug auf die Piste 14 befindet, müssen Langstreckenmaschinen minutenlang auf eine Startfreigabe vor der Piste 16 warten. Dass General-Aviation-Flüge in der Mittagsspitze einen Airport Slot erhalten, ist in diesem Zusammenhang mit keinem vernünftigen Argument zu erklären. Eine Neubeurteilung der GATO-Regelung mit klei-

neren Sicherheitsabständen brächte wohl nur eine minimale Verbesserung. Um wirklich zählbare Resultate erzielen zu können, braucht es deshalb eine generelle, systematische Entflechtung der Flugrouten.

Insbesondere bei Wetterlagen wie starkem Ostwind (Bise) ist das Pisten- und Abflugsystem mit vielen Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft den Anforderungen nicht gewachsen. Darunter leiden die Pünktlichkeit und auch das Sicherheitsniveau. Gerade bei speziellen Wetterlagen ist eine Entflechtung der Bewegungen am Boden und der Flugwege dringend nötig. Der viel diskutierte gerade Ausflug von der Piste 16 ist wohl das einzig Richtige. Bereits im Sommer 2000, als die Piste 28 wegen der Bauarbeiten für das Dock Midfield gesperrt war, konnten mit dem «straight-out 16» gute Erfahrungen gesammelt werden.

Damit steigt nicht nur die Sicherheitsmarge, sondern es werden auch weniger Verspätungen erzeugt. Bedingung wäre allerdings auch hier, dass diese zusätzlich gewonnene Kapazität nicht wieder mit zusätzlichen Flugbewegungen aufgefüllt wird, sondern lediglich dazu benutzt wird, die Mittagswelle pünktlich loszuschicken.

Der Kanton hat es in der Hand, den Auftrag im Gesetz ernst zu nehmen und zu handeln. Ein flexiblerer und weniger belasteter Flugbetrieb am Tag bringt deutlich weniger Verspätungen am Abend – und eine Entlastung des ZFI.

Neue Technologie und neuer Ansatz

Der Trend des ZFI wird in Zukunft immer nach oben zeigen. Das Bevölkerungswachstum alleine ist dafür verantwortlich. Erleichterungen wie vorgehend skizziert sind aber möglich.

Der Umbau der Flotte der Swiss wird ebenfalls einen lindernden Effekt haben. Viermotorige Flugzeuge werden durch zweistrahlige ersetzt. C-Series-Flugzeuge lösen die betagten RJ100 ab. Auch einige A340 werden in den nächsten Jahren die Swiss-Flotte zugunsten neuer B-777 verlassen. Dass ein Zweistrahler schneller an Höhe gewinnt als vierstrahlige Flugzeuge, kann täglich beobachtet werden. Der Grund liegt bei gesetzlichen Vorschriften, die festlegen, wie sich ein Flugzeug nach dem Ausfall eines Triebwerks verhalten soll und welche minimalen Steigraten eingehalten werden müssen. Zweimotorige Maschinen sind demnach im Normalfall, wenn alle Triebwerke Schub liefern, «übermotorisiert» und steigen besser weg.

Das C-Series-Triebwerk von Pratt&Whitney bringt mit dem Geared Turbofan sogar eine technische Spezialität nach Zürich. Die erste Stufe des Kompressors (der grosse sichtbare Fan) wird mittels eines Getriebes von der Tur-

bine entkoppelt. Dadurch können die Drehzahl dieser ersten Gebläsestufe gesenkt und die Schallemission markant verringert werden.

Die Faktenlage ist bekannt. Daran gibt es wenig zu interpretieren. Sachlich gesehen sind Wege zur Verbesserung der momentanen Lage leicht zu identifizieren. Die Diskussion um das weitere Vorgehen findet auf der politischen Bühne allerdings mit vielen Nebengeräuschen statt. Regierungsrätin Carmen Walker Späh meinte am 27. November 2015 an der Medienkonferenz zum Flughafenbericht 2015: «Es ist ein Balance-Akt mit Widersprüchen, der eine gesamtheitliche Sicht erfordert.»

Es ist zu hoffen, dass der neue BAZL-Chef Christian Hegner wieder etwas mehr Sachlichkeit in die aufgeheizte Stimmung bringen kann. Als Ausgangspunkt einer neuen Diskussionsrunde könnte man tatsächlich gesamtheitlich fragen: «Was wollen wir eigentlich?» Wenn es bei der Flughafenpolitik darum ginge, Verspätungen zu vermeiden und den Flugbetrieb sicherer zu machen, dann wäre aus Sicht der Piloten und Fluglotsen mit wenigen Massnahmen einiges möglich. ●

Mission Support

Am 21. Februar nimmt der Swiss Mission Support offiziell seine Arbeit auf. Er soll den Inflight Support aller Swiss-Langstreckenflüge verbessern und bringt einige interessante Neuerungen mit sich. Mark Ansems, Manager Operations and Hub Control und Project Manager Mission Support, berichtet in einem Interview ausführlich darüber.

Interview: Marcel Bazlen

Marcel Bazlen: Warum wurde der Mission Support überhaupt ins Leben gerufen?

Mark Ansems: Schon im Jahr 2011 gab es bei der Swiss intern eine Evaluation (ERO), bei der wir zu dem Ergebnis gekommen sind, dass der Inflight Support, den wir bis anhin betrieben haben, durchaus ausbaufähig ist. Dazu kommt, dass nach diversen Unfällen in den letzten Jahren – darunter der Absturz der Air France über dem Südatlantik, die missglückte Landung der Turkish Airlines in Katmandu und das Verschwinden von Malaysian Flug MH370 – die ICAO eine Empfehlung an alle Airlines aussprach, ihren Flight Watch auszubauen.

Mit wem hat man am Aufbau gearbeitet: Externe Partner, andere Airlines oder ist alles intern entstanden?

Die Software für unseren Mission Support, der Flight Explorer, stammt, genau wie unser Flight Plan Manager, aus dem Hause Sabre, weshalb wir beim Aufbau natürlich eng mit Sabre zusammengearbeitet haben. Des Weiteren haben wir einige Airlines besucht, die schon einen Mission Support in ihre Flugoperation integriert haben, darunter United Airlines, Air China, Air France und die Lufthansa.

Welche Erkenntnisse konntest Du durch diese Besuche bei anderen Airlines gewinnen?

Durch den Besuch von anderen Airlines konnte ich natürlich beobachten, wie ein Mission Support, der schon in die Flugoperation integriert ist, arbeitet, und somit einige Ideen und Inputs für uns selber mitnehmen. Wobei man hier sagen muss, dass auch bei den meisten besuchten Airlines der Mission Support noch mehr oder weniger in den Kinderschuhen steckt und teilweise

die Gefahr besteht, dass die Motivation in einen gewissen Aktionismus ausartet. Unser Ziel ist deshalb ganz klar: Uns hört man nur, wenn es auch wirklich etwas zu berichten gibt. Wir wollen die Flight Crews nicht mit unnötigen Nachrichten überfluten. Auf der anderen Seite braucht es jedoch auch das Vertrauen seitens der Piloten, dass, wenn wir uns mit ihnen in Kontakt setzen, auch etwas dahintersteckt. Es wird eine grosse Challenge sein, die Balance zu finden zwischen reinem Informieren und aktivem Mission Support.

Worin besteht zukünftig die Hauptaufgabe des Mission Supports?

Als Hauptziel hat sich der Mission Support vier Eckpfeiler auf die Fahne geschrieben:

- Improved Situational Awareness
- Commercial Flight Optimization
- Turbulence Watch
- Severe Weather Avoidance

Die Übergänge sehen wir hier fließend. Aus unserer Sicht kann in vielen Situationen unserer täglichen Flugoperation, zum Beispiel eine verbesserte Situational Awareness, auch zu einer monetären Optimierung des Flugs führen. Des Weiteren sind wir davon überzeugt, dass unsere zukünftige Turbulence Watch und Severe Weather Avoidance die Flight Safety deutlich erhöhen wird. Gerade durch Turbulenzen gab es in den letzten Jahren einige Vorfälle bei diversen Airlines, bei denen sowohl Passagiere als auch Kabinenbesatzungen zu Schaden kamen. Wir bei der Swiss wurden hier in jüngster Vergangenheit von grösseren Zwischenfällen verschont.

Ab wann wird der Mission Support in unserer täglichen Operation standardmässig im Einsatz sein? Bleibt es beim ursprünglichen Starttermin zur Einführung der B-777 am 21. Februar 2016?

Wir werden am 21. Februar pünktlich mit der Inbetriebnahme der B-777 im Langstreckenverkehr auch mit dem Mission Support starten. Wichtig ist, hier zu sagen, dass Mission Support nicht wegen der Einführung der B-777 aufgebaut wurde. Zusammen mit OC, OS, OF und OB haben wir uns schon lange dafür eingesetzt, einen Mission Support ins Leben zu rufen, der mit modernem technischem Equipment und ausreichend Mitarbeitern/-innen unsere Flugoperation betreuen und unterstützen kann. Dies konnten wir jetzt umsetzen, und die Inbetriebnahme der B-777 hat sich als Startpunkt – sowohl zeitlich als auch operationell – angeboten.

Also ist in nächster Zeit auch der Ausbau auf die anderen Flotten vorgesehen?

Ja, auf jeden Fall. Der Mission Support soll den Swiss-Langstreckenbetrieb ab dem Winterflugplan 2016 vollumfänglich unterstützen. Nach dem Startschuss mit der Einführung der B-777 ist geplant, ab dem 1. März operationell kritische Flüge der Airbus-Flotte wie zum Beispiel nach Miami, Sao Paulo und Bangkok zu integrieren. Ab dem 1. Juni sollen dann Flüge zu Destinationen wie San Francisco, Montreal und Hongkong dazustossen. Dies ist natürlich nur ein anfänglicher Plan, wobei Zeitpunkt und Destinationen je nach Bedarf und Aktualität variieren können.

In welchem Umfang wird man zukünftig auf einem Routineflug mit Mission Support in Kontakt kommen?

Auf einem Routineflug ohne bevorstehende meteorologische oder operationelle Auffälligkeiten wird man als Pilot zumindest zweimal pro Flug mit Mission Support in Kontakt kommen. Standardmässig wird in Zukunft bei jedem Langstreckenflug der Flugplan bei Top-of-climb neu berechnet. Hierfür verwenden wir die neusten Daten des letzten Reporting-points (Grossweight usw.) und können somit im Zusammenspiel mit aktuellen und genauen Windmodellen den Flugplan optimieren. Im Gegensatz zur heute gängigen Praxis, bei der der Flugplan und die Daten oft beim Start schon einige Stunden alt sind, können wir hier exakte Berechnungen tätigen und die Effizienz steigern.

Was ist der zweite Moment für einen Kontakt?

Wenn der Flug nach dem Top-of-climb ohne Auffälligkeiten verläuft, wird man von uns erst wieder zirka zwei Stunden vor der Landung ein Top-of-descent Briefing erhalten. Dieses Briefing wird die verfügbaren aktuellen Daten über Wetterverhältnisse, Parkposition, Passagierinformationen und Informationen zur aktuellen Verkehrslage beinhalten. Vor allem bei der Verkehrslage ist es uns natürlich ein Anliegen, die Besatzungen mit Informationen zu versorgen, die so genau wie möglich sind. Das heisst: Wie viele Warteschleifen sind aktuell zu erwarten und eventuell warum? Dies ist natürlich nur nach «best available data» möglich und variiert von Station zu Station sehr stark. Jedoch sehe ich hier einen wichtigen Punkt in unserer zukünftigen Arbeit. Wir werden dann aktiv sein, wenn es sinnvoll ist und den Kollegen/innen im Cockpit nützt. Dazu müssen wir natürlich vieles lernen, um uns besser in die Köpfe der Piloten hinein denken zu können. In dieser Sache sind wir stark auf Euer Feedback angewiesen.

Welche Infos werden von unserem FMS automatisch an Mission Support gesendet? Welche können zusätzlich aktiv ausgelesen werden?

Aktuell werden keine Informationen automatisch geschickt. Wir können einen Position, Performance und Progress Report anfragen. Diese Daten werden dann automatisch in den Flight Explorer eingelesen.

Was wird sonst noch im «Grundangebot» geliefert?

Das Arbeitsfeld des Mission Support wird sich in der aktuellen Flugoperation sehr umfangreich gestalten. Wir werden ständig einen Blick auf die Grosswetterlage enroute und an unseren Destinationen haben. Durch die gewonnenen Erkenntnisse werden wir dann unter anderem unserer Aufgabe der Severe Weather Avoidance und der Turbulence Watch nachgehen. Leider sind wir bei den Vorhersagen von Turbulenzen im Moment noch nicht so weit, dass wir uns vollumfänglich auf unsere Prognosen verlassen können. Wir sind sehr auf Eure Rückmeldungen angewiesen, um die Qualität unseres Tools überprüfen zu können. Um dies zu erreichen, werden wir Euch auch aktiv nach der Intensität von aufgetretenen Turbulenzen befragen. So können wir unsere angezeigten Daten mit den realen Verhältnissen vergleichen und zukünftige Prognosen weiter verfeinern. Natürlich werden wir auch nach dem Top-of-climb versuchen, unsere Flüge durch eventuelle Re-routings kommerziell zu optimieren, wenn neu verfügbare Daten einen Anhaltspunkt dafür geben, dass sich eine Ersparnis durch Neuberechnungen ergibt.

Wie sehen solche Neuberechnungen aus?

Der Sabre Flight Plan Manager ist im Moment nicht in der Lage, dass er ständig automatisch all unsere Flugrouten neu berechnen und uns dann einen Alert geben kann, falls ein schnelleres, sparsameres Routing als das aktuelle gefunden wird. Das heisst, dass Neuberechnungen aktiv manuell initiiert werden müssen, wenn wir uns dadurch eine Verbesserung versprechen. Kommerzielle Optimierung durch automatisierte Neuberechnungen wird auch in naher Zukunft leider noch kein Standard sein. Es kann jedoch auch sein, dass wir aufgrund von bevorstehendem Wetter ein Re-routing empfehlen und den Flugplan dann selbstverständlich neu berechnen und die betroffene Crew entsprechend informieren.

Angenommen, es kommt zu einem Re-routing: Steht Ihr in Kontakt mit den ATC-Units, um die Verfügbarkeit der neuen Route zu überprüfen und eventuell direkt einen neuen Flugplan aufzugeben?

Nein, das ist uns leider (noch) nicht möglich. Wenn es zu einem Re-routing kommt, werden wir Euch im Cockpit kontaktieren und Euch den neu berechneten Flugplan zuschicken. Die Verfügbarkeit der neuen Route und eine entsprechende Re-clearance muss die Flight Crew dann direkt bei der zuständigen ATC-Unit anfragen und einholen.

Wir haben neue ETOPS-Regeln bekommen. Seid Ihr da bei der Überwachung der Plätze auch aktiv?

Die ETOPS-Watch, gerade mit der neuen ETOPS-Policy, wird ein recht grosser Bestandteil unserer zukünftigen Arbeit sein. Wir werden den Status der EERAs (ETOPS enroute alternate aerodromes) ständig, sowohl in Bezug auf Wetter als auch auf eventuelle NOTAMs, überwachen. Ergibt sich eine Änderung des geplanten Szenarios wie zum Beispiel ein Re-routing oder Re-planning, wird der Mission Support die nötigen Informationen an die Crews übermitteln und weitere Hilfestellungen leisten. Eine weitere Herausforderung bei der ETOPS-Watch wird auch die B-777 sein, die zukünftig Twin-engine in Gebieten der Welt unterwegs sein wird, auf denen wir in der Vergangenheit keine ETOPS-Flüge betrieben haben.

Und die EROPS-Segmente der A340?

Für unsere A340-Flüge werden wir ebenfalls ein Monitoring der Flugplätze auf EROPS-Segmenten etablieren, wobei wir hier noch einen Korridor links und rechts der Route definieren werden, um die Anzahl der Flugplätze überschaubar zu halten. Ebenfalls in den Aufgabenbereich des Mission Support fällt ein Position Tracking aller Swiss-Flüge, vor allem in Gebieten der Welt ohne ADS-Abdeckung. Des Weiteren wollen wir das Fuel-on-board und den errechneten EFOB überwachen, um Negativ-Trends zu erkennen und im Falle eines Falles im Bild zu sein und entsprechend unterstützen zu können. Um uns zu helfen, bitten wir Euch, negative Fuel Trends per ACARS zu melden.

Wo liegt hier die Schwelle, um aktiv zu werden?

Darauf kann man keine allgemeine Antwort geben, denn dies wird sehr situationsabhängig sein und ist nicht an einem festen Zahlenwert festzumachen. Unser Wunsch ist, dass die Piloten schon vor einem Flug mit vorhersehbaren Problemen oder einer absehbaren Diversion zum Mission Support kommen und wir im Gremium Eventualitäten, Optionen und den Fuel-Entscheid besprechen können. Wenn der Mission Supporter schon von Anfang an auf dem gleichen Informationsstand wie die Crew ist und er weiss, wie viel Kero-

sin für welche Optionen an Board gedacht ist, vereinfacht dies die Kommunikation und die Zusammenarbeit im Falle einer Diversion und beim Erstellen eines Ops-plans extrem. Wichtig ist mir hier, zu sagen, dass wir keinesfalls Einfluss auf den Fuel-Entscheid der Besatzungen nehmen wollen und dieser selbstverständlich uneingeschränkt im Ermessen der Besatzung liegt. Wir wollen den Piloten dabei helfen, auf dem richtigen Flug die richtige Menge Kerosin dabeizuhaben, und werden beratend tätig sein. Mir ist bewusst, dass dies grosses beidseitiges Vertrauen voraussetzt. Wir werden versuchen, dieses Vertrauen herzustellen. Denn nur so kann das Projekt Mission Support Erfolg haben.

Wie genau wird sich die Severe Weather Avoidance in der Realität präsentieren?

Mit Hilfe unseres Flight Explorers sind wir in Zukunft in der Lage, uns ein umfassendes, detailliertes und vor allem aktuelles Bild über die Wetterlage an jedem Ort der Welt zu verschaffen. Wir verfügen durch die Software über Echtzeit-Satelliten-Radar-Bilder mit Richtungs- und Intensitätsanzeigen. Wir sind also in der Position, eine Situationsanalyse betreiben zu können, die anhand der flugzeugeigenen Radarsysteme technisch einfach nicht zu erreichen ist. Nehmen wir als Beispiel grosse Gewitterfronten, deren laterales und vertikales Ausmass aus dem Cockpit oft schwer einzuschätzen ist. Hier sind wir technisch gut ausgerüstet, um die Piloten bei der Wahl des besten Avoidance Routings unterstützen zu können.

Wie steht es mit der Weather Watch im Anflug auf unsere Destinationen?

Wir werden natürlich auch an den Destinationen ein guter Ansprechpartner und ein unterstützendes Element in der Flugoperation sein. Ein gutes Beispiel hierfür ist zum Beispiel unsere Operation nach Miami. Den meisten ist wahrscheinlich die Odyssee der Lufthansa-A380 aus dem Jahr 2014 über Florida bekannt, und wir alle kennen die Dynamik, mit der sich das lokale Wetter dort in kürzester Zeit ändern kann. So könnte ich nun also einer Crew, die vor der Küste in der Warteschleife ist, mitteilen, dass hinter dem Gewitter, das gerade über dem Platz steht, direkt das nächste im Anmarsch ist, der Weg nach Fort Lauderdale im Moment noch frei ist, dort aber in 30 Minuten auch ein Gewitter erwartet wird. Beschliesst die Crew nun anhand der geschaffenen Informationslage, nach Fort Lauderdale zu gehen, aufzutanken und eine Stunde später bei schönstem Wetter in Miami zu landen, ist dies sowohl ein enormer Gewinn für die Safety und um

ein Vielfaches günstiger, als eine halbe Stunde über Miami zu warten und das Flugzeug am Ende doch in Orlando abstellen zu müssen. Dieses Beispiel zeigt gut, was ich meine mit fließenden Übergängen zwischen Improved Situational Awareness und Commercial Flight Optimization. Hier gäbe es natürlich noch viele andere Beispiele zu nennen, vor allem von Destinationsländern wie den USA, wo es keinen Diversion Support von den betroffenen ATC-Units gibt.

Du hast auch schon einige Male die Turbulence Watch angesprochen. Was können wir hier erwarten?

Wie vorher schon kurz angesprochen, gab es in den letzten Jahren einige unschöne Zwischenfälle bei anderen Airlines aufgrund von auftretenden Turbulenzen. Dem wollen wir entgegenwirken. Wir haben ja jetzt schon auf unserem OFP eine durch den Flight Plan Manager getroffene Shear-Rate-Vorhersage. Durch den Flight Explorer, dem ein anderes Berechnungsmodell und aktuelle Daten zugrunde liegen, erhoffen wir uns, in Zukunft genaue Turbulenz-Warnungen übermitteln zu können. Das Fernziel ist es, einer Crew zum Beispiel sagen zu können: «Auf Eurem Level werdet ihr in 300 Meilen mittelstarken Turbulenzen begegnen.» So können sich die Kollegen im Cockpit darauf einstellen und adäquate Vorbereitungen treffen. Hier sind wir vor allem am Anfang sehr auf Euer Feedback angewiesen, um die Vorhersagen in unserem System überprüfen zu können. Des Weiteren werden wir veröffentlichte SIGMETS mit den geplanten Routen abgleichen und jene, die einen Korridor von 50 Meilen links und rechts unserer Routen tangieren, den betroffenen Crews zuschicken.

Gibt es noch weitere Dienstleistungen, die zukünftig geplant sind?

Das ist im Moment schwer abzuschätzen. Vieles wird vom Feedback abhängig sein. Ich könnte mir eventuell vorstellen, unseren Service auch den Edelweiss-Kollegen anzubieten.

Wie verhält es sich mit Nordatlantik-Flügen, die ab 30 Grad West durch den Dispatch New York betreut werden?

In Zukunft erfolgt die Übergabe der Flüge zwischen Dispatch ZRH und JFK nicht mehr bei 30 Grad West. Flüge in Richtung Nordamerika werden zirka zwei Stunden vor der Landung an den Dispatcher in New York übergeben, und Flüge nach Zürich und Genf werden bereits bei Top-of-climb an den Mission Support übergeben. Ausnahmen sind hier Vorkommnisse wie zum

Beispiel medizinische Notfälle, die eine Inflight-diversion mit sich bringen. Diese werden dann bis Neustart am Diversion Airport weiterhin von unseren Kollegen in den USA begleitet.

Wie verlief der erste 24-Stunden-Trial-Day am 22. Oktober? Mit welchen Anfangsproblemen saht Ihr Euch konfrontiert?

Der erste Mission Support Trial war im Grossen und Ganzen sehr erfolgreich. Von den betroffenen Crews, vor allem von jenen, die wir aufgrund des enroute-Wetters aktiv unterstützen konnten, haben wir durchweg positives Feedback erhalten. Auch die Kommunikation innerhalb des OCC bewies sich als sehr zufrieden stellend. Der Flight Explorer hat sich als sehr gutes Tool bewiesen. Einige Schwachstellen zeigt er jedoch noch beim Alerting, vor allem bei der ETOPS-Watch. Hier muss noch die eine oder andere Anpassung gemacht werden. Des Weiteren hat sich gezeigt, dass der Sabre Flight Plan Manager, der ursprünglich nur für die Flugplanung entwickelt wurde, im Inflight Re-planning noch nicht ganz so benutzerfreundlich ist und technisch auch noch nicht ganz da ist, wo wir ihn uns wünschen. Alles in allem waren wir jedoch sehr zufrieden und haben uns in unserer Arbeit bestätigt gesehen.

Wer wird als Mission Supporter im Einsatz sein?

Um den Mission Support realisieren zu können, konnten wir erreichen, dass fünf neue Dispatcher bei der Swiss eingestellt wurden. Den Posten des Mission Support werden zukünftig erfahrene Swiss-Dispatcher übernehmen, die für diese Aufgabe weitergebildet wurden. Unsere neuen Kollegen werden vorerst als Dispatcher tätig sein.

Was versprechen sich Du und Dein Team vom Mission Support?

Wir werden am Anfang viel lernen müssen, wobei ich davon ausgehe, dass die Lernkurve recht steil nach oben zeigen wird. Ich erwarte einen besseren und vor allem frühzeitigen Überblick über mögliche «Hot Spots».

Nur so werden wir in der Lage sein, Euch optimal zu unterstützen. Ich bin mir bewusst, dass nicht alles von heute auf morgen perfekt funktionieren wird. Deshalb sind mir Eure Rückmeldungen sehr wichtig.

Was erwartest Du von den Flight Crews?

Ich erhoffe mir zukünftig einen besseren Austausch zwischen Mission Support und Crew. Wenn Ihr ein mögliches Problem in der Entstehung seht, wäre

es gut, wenn Ihr den Mission Support zeitnah darüber informieren würdet, damit wir ein spezielles Auge auf Euren Flug werfen können. Umgekehrt sollte das genauso stattfinden. In den meisten Fällen werden wir Euch keine «pfannenfertige» Lösung bieten können, sondern im Dialog mit Euch einen Plan erarbeiten.

Herzlichen Dank für diese spannenden Informationen - und auf eine gute Zusammenarbeit! ●

Wie man sparen kann – ausser bei sich selbst

Während junge Nachwuchspiloten immer mehr dazu genötigt werden, für ihre Stunden in einem Jet zu bezahlen, machen auch die Sporbemühungen bei älteren Piloten nicht Halt. Die Airlines zeigen sich hierbei äusserst einfallsreich und sparen an vielen möglichen Stellen – ausser bei ihrem Führungspersonal.

Text: Dominik Haug

Lokführer, Feuerwehrmann und Pilot – eine Liste der Traumberufe. Das ist zweifellos immer noch so, und auch der Beruf Pilot ist in dieser Liste zu Recht vertreten. Sein Geld damit zu verdienen, um die Welt zu fliegen, wunderschöne Aussichten zu geniessen, neue Kulturen zu entdecken und die Verantwortung für Passagiere und Maschine zu übernehmen, ist eine sehr schöne Vorstellung. Diese Faszination ist immer noch gegeben, und der Pilotenberuf ein wunderschöner.

Aber wie überall gibt es auch Schattenseiten. In der letzten «Rundschau»-Ausgabe habe ich über Pay2Fly berichtet und wie die Lage von jungen Piloten ohne Flugstunden von einigen Airlines schamlos ausgenutzt wird. In dieser Ausgabe soll es nun darum gehen, dass die Sporbemühungen auch vor erfahreneren Piloten nicht haltmachen.

Anmieten statt anstellen

Über das Modell von Ryanair wurde in der AEROPERS-«Rundschau» schon häufiger berichtet.

Was auf den ersten Blick seltsam klingt, macht aus buchhalterischer Sicht durchaus Sinn. Anstatt einen Piloten als Arbeitnehmer fest anzustellen, mietet man nur seine Dienste bei einer Firma an. Der Pilot ist also gezwungen, seine Arbeitskraft über eine Firma vermitteln zu lassen. Daher gründen die meisten eine Firma und vermieten sich so selbst an Ryanair. Ryanair als Arbeitgeber bezahlt dann der Firma und nicht dem Arbeitnehmer direkt den Lohn. Dieser erhält den Lohn dann theoretisch von seiner eigenen Firma ausbezahlt, deren einziger Angestellter er selbst ist.

Auf den ersten Blick mag es kaum einen Unterschied machen, ob das Gehalt von der Airline direkt oder einer Zwischenfirma bezahlt wird. Es hat für die Airline aber den riesigen Vorteil, dass sie nicht für die Sozialabgaben verantwortlich ist, da der Pilot nicht auch Arbeitnehmer ist. Dies wird vor allem im

Falle von Krankheit oder Unfall deutlich. Hier ist die Airline dann auch nicht für eine Lohnfortzahlung oder Krankengeld verantwortlich. Dieses Geld müsste die Firma des Piloten an ihn bezahlen, da die Firma der Arbeitgeber und nicht die Airline ist. Da er aber der einzige Angestellte der Firma ist, ist es nicht sinnvoll. Die Zahlung von Krankengeld an sich selbst käme ja aus seinem eigenen Geldbeutel.

Für den Arbeitgeber, also die Airline, ist eine solche vertragliche Regelung also durchaus sinnvoll, für den Arbeitnehmer ist es in der Tat unsinnig und nicht nachvollziehbar.

Arbeitsort in Europa, Vertrag in Asien

Der Low-Cost-Anbieter Norwegian aus Skandinavien zeigt sich besonders kreativ im Entwickeln neuer Möglichkeiten, die Personalkosten zu senken. In der Vergangenheit vermehrt bei Cockpit-, inzwischen aber insbesondere bei Kabinenbesatzungen, stellt die Airline Bemühungen an, die Mitarbeiter in Ländern in Südostasien zu beschäftigen.

Für die Bediensteten hat dies keinerlei Vorteile, für die Airline als Arbeitgeber jedoch eine Vielzahl. So gelten für die Angestellten die Arbeitsgesetze des Landes, in denen der Arbeitsvertrag geschlossen und welches der Arbeitsort ist. In diesem konkreten Fall ist dies Thailand. Daher kann sich der Arbeitnehmer auch nur auf die Arbeitsschutzbedingungen aus Thailand berufen, die weniger sozial sind als diejenigen im sehr sozialen Skandinavien. Dies hat einen grossen verhandlungstechnischen Vorteil für den Arbeitgeber, da beispielsweise das Streikrecht in Ländern Südostasiens deutlich geringer oder gar nicht vorhanden ist. Neben diesem Vorteil hat es aber vor allem finanzielle Vorteile. Da die Arbeitsgesetze der Vertragsländer zum Tragen kommen, geniesst der Arbeitnehmer also auch nur deren Sozialsysteme - wie beispielsweise in Thailand. Da sind die Abgaben für Krankenversicherung, Arbeitslosigkeit und die Altersvorsorge nur rudimentär vorhanden, was zu grossen finanziellen Einsparungen für den Arbeitnehmer führt. Der Arbeitgeber hingegen muss diese Kosten selbst tragen und erhält meist schon einen geringeren Lohn, als wenn er in Skandinavien angestellt wäre.

Auf den ersten Blick mag dieses System transparent sein, und jeder Arbeitnehmer kann sich dafür oder dagegen entscheiden, in Thailand zu leben und dort angestellt zu sein. Verwirrend wird diese Praktik aber, wenn man bedenkt, dass die Mehrheit der Arbeitnehmer in Skandinavien lebt. Sie haben folglich die Lebenshaltungskosten dieser Länder zu tragen, ohne von den sozialen Systemen zu profitieren. Besonders verschärft sich die Situation

noch in Skandinavien, wo die sozialen Systeme teilweise über die normalen Steuern finanziert werden, welche die Arbeitnehmer aufgrund ihres Wohnsitzes bezahlen müssen. Der Arbeitnehmer wird in der Folge doppelt belastet, während sich der Arbeitgeber mithilfe eines geschickten Schachzuges aus seiner Verantwortung stiehlt.

Norwegian ist aber auch bekannt dafür, nicht nur beim Personal Kosten sparen zu wollen. So sind die Flieger von Norwegian teilweise in Irland immatrikuliert, um auch hier Steuern zu sparen.

Als einzelner Arbeitnehmer kann man gegen solche Praktiken sehr wenig bis gar nichts ausrichten. Selbst Pilotenverbänden sind teilweise die Hände gebunden. Daher ist es an der Politik, solche Tricks der Airlines zu unterbinden. Denn neben den Arbeitnehmern sind insbesondere die Staaten die Hauptleidtragenden. Ihnen entgehen schliesslich auch Steuereinnahmen. Leider ist aber auf europäischer Ebene wenig Enthusiasmus zu spüren, hier einen Riegel vorzuschieben. Das Problem kann aber nur europaweit und nicht auf Nationalstaaten-Ebene gelöst werden, da sich sonst die Airlines den Staat mit den besten Konditionen aussuchen würden. Es sind daher alle Nationalstaaten gefragt, und es darf keine Sonderrolle eines einzelnen Staates geben, der sich durch günstigere Konditionen erhofft, die Airlines anzulocken und damit aber das gesamte System für seinen Profit schwächen würde.

Verletzung der Fürsorgepflicht

Unter der Fürsorgepflicht versteht man die Verantwortung des Arbeitgebers, sich um das Wohlergehen seines Arbeitnehmers zu kümmern. Die Grundsätze der Fürsorgepflicht sind beispielweise in Deutschland und Österreich sogar im Gesetz festgehalten. Genauer versteht man darunter, dass der Arbeitgeber dafür Sorge tragen muss, dass die Arbeitnehmer vor Gefahren für das Leben und die Gesundheit geschützt sind.

In der Schweiz ist die Fürsorgepflicht nicht gesetzlich geregelt. In der Praxis wird sie aber aus anderen Gesetzen hergeleitet, wie beispielsweise dem Persönlichkeitsschutz. In der Schweiz sind aber die berechtigten Interessen des Arbeitnehmers durch die Eigeninteressen des Arbeitgebers begrenzt.

Die Beispiele Ryanair und Norwegian Air Shuttle kann man durchaus als Verletzung der Fürsorgepflicht verstehen. Der Arbeitgeber ist auch in den anderen europäischen Ländern dazu verpflichtet, sich um das Wohlergehen seiner Angestellten zu kümmern – insbesondere im sehr sozial eingestellten Skandinavien. Wenn der Arbeitgeber sich nun aus der Verantwortung stiehlt, im Krankheitsfall Krankentagegeld zu bezahlen und für die Sozial-

abgaben aufzukommen wie im Beispiel von Ryanair, dann liegt hier deutlich ein Nichterfüllen der Fürsorgepflicht vor. Auch die Praktiken von Norwegian sind nicht deutlich besser. Zwar entrichtet Norwegian im Gegensatz zu Ryanair Sozialabgaben. Diese sind aber nach den Standards in Thailand bemessen. Da die betroffenen Arbeitnehmer ihren Lebensmittelpunkt aber beinahe ausschliesslich in Europa haben, sind die Sozialabgaben nicht ausreichend. Der Arbeitgeber kommt auch hier seiner Fürsorgepflicht nicht vollkommen nach.

Sparen bei Arbeitern, auszahlen bei Managern

Seit Jahren liegt das Management uns Arbeitnehmern in den Ohren, dass der Druck auf unsere Airline stetig stärker werde. Wir stehen unter starkem Konkurrenzdruck sowohl durch Low-Cost-Carrier als auch durch Airlines vom Golf. Dies fand seinen traurigen Höhepunkt in der Ablehnung des GAV 2014 und den daraus folgenden Diskussionen und Streitigkeiten.

Auch hat sich seither weder an den Aussagen des Managements noch an der Wettbewerbssituation etwas Wesentliches geändert. Es werden weiterhin vom Management von allen Seiten Zugeständnisse erwartet, wird und mit allen Vertragspartnern hart verhandelt. Dies ist in sich auch schlüssig, wenn die Zeiten schwierig sind und gespart werden muss, um sein Weiterbestehen zu sichern.

Im Herbst 2015 wurde dann aber bekannt, dass sich die komplette Management-Etage des Lufthansa-Konzerns eine satte Gehaltserhöhung von ganzen 15 Prozent gönnt. Es stehen also zwei Szenarien im Raum.

- **Die dunklen Zeiten sind vorbei**

Das erste mögliche Szenario ist naheliegend. Die dunklen, schwierigen Zeiten sind vorbei und die Früchte der Arbeit der vergangenen Jahre können nun geerntet werden. Alle Beteiligten haben an einem Strang gezogen, grosse finanzielle Zugeständnisse gemacht und auf Freizeit verzichtet – also mehr für weniger Gehalt gearbeitet. Die Umstrukturierungen innerhalb des Konzerns waren auch erfolgreich. Die Schwierigkeiten wurden also gemeistert, und die Konkurrenz konnte in Schach gehalten werden. Daher ist es nur verdient, sich jetzt etwas zu gönnen und von seinen Zugeständnissen wieder einen Teil zurückzubekommen. Ein Zeichen der Wertschätzung also.

Im Falle dieses Szenarios wäre der folglich nächste Schritt eine ebenso satte Gehaltserhöhung für alle Angestellten, denn man kann es sich ja jetzt offensichtlich wieder leisten.

- **Die Grossen lassen es sich auf Kosten der Kleinen gut gehen**

Das andere Szenario wäre, dass das Management sich diese Gehaltserhöhung selbst geleistet hat, aber bei den Angestellten immer noch auf Sparkurs ist. Dieses Verhalten wäre aber absolut unverständlich und nicht nachvollziehbar. Es ist indiskutabel, sich selbst mehr Geld zu bezahlen, während die Angestellten zu immer grösseren Zugeständnissen genötigt werden. Die Akzeptanz dieser Sparmassnahmen innerhalb der Mitarbeiter sinkt dann folgerichtig auch auf null. Es ist nicht mehr zu verstehen, wie man selbst zu Zugeständnissen bereit sein soll, wenn das Management sich zum gleichen Zeitpunkt in die andere Richtung bewegt.

Bisher sind noch keine Andeutungen seitens des Managements erfolgt, die darauf hindeuten liessen, dass uns Arbeitnehmer auch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen erwartet. Es bleibt also, auf die nächste Mitteilung zu warten, ob noch immer von den harten Zeiten gesprochen wird. Dann hätte das Management selbst sämtliches, eventuell noch vorhandenes Verständnis seitens der Arbeitnehmer verspielt.

Gehaltserhöhung in Millionenhöhe

Noch eindrücklicher ist jedoch die Gehaltsentwicklung des Aufsichtsrats und Vorstandsvorsitzenden, wenn man die Zahlen der letzten 15 Jahre vergleicht. Eine Entwicklung, von der normale Arbeitnehmer nicht einmal zu träumen wagen.

Im Jahr 2002 lag das Jahressalär des Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Lufthansa bei 60 000 Euro, im Jahr 2012 bei stolzen 150 000 Euro. Eine Gehaltserhöhung von 150 Prozent! Als Begründung führt die Lufthansa an, dass der variable Lohnanteil der Vorstandsmitglieder gesenkt wurde und dafür der fixe Teil erhöht wurde. Was unter dem Strich zu keiner wirklichen Lohn-erhöhung geführt haben sollte. Seit 2002 hat sich das Grundgehalt auch mehr als verdoppelt. So hat ein Vorstandsmitglied 2005 bei einer operativen Marge von 3,2 Prozent einen variablen Teil von 690 000 Euro verdient. Im Jahr 2013, bei einer Marge von geringeren 3,0 Prozent, höhere 790 000 Euro. Der Gesamtlohn, bestehend aus fixem und variablem Lohnbestandteil eines Vorstandsmitglieds, stieg im Durchschnitt in zehn Jahren von 900 000 Euro (im Jahr 2003) um satte 77 Prozent auf 1,6 Millionen Euro (im Jahr 2013)!

Ausserdem hat der Lufthansa-Konzern im Jahr 2010 beschlossen, dass die variable Vergütung nicht mehr an die Dividende gekoppelt ist, sondern an das Ergebnis je Aktie. Diese unscheinbare Änderung hatte zur Folge, dass der variable Lohnanteil im Schnitt um 60 000 Euro pro Aufsichtsrat gestiegen

ist. Das 20-köpfige Gremium hat die Lufthansa in den Jahren 2010, 2011 und 2012 pro Jahr 1,2 Millionen Euro mehr gekostet als mit der vorherigen Vergütungsberechnung! Seit dem Jahr 2013 wird dem Aufsichtsrat keine variable Vergütung mehr ausgezahlt, aber als «Entschädigung» wurde das fixe Gehalt nochmals um 60 Prozent erhöht!

Das Gesamtsalär des Vorstandsvorsitzenden hat sich vom Jahr 2005 von ungefähr 1 300 000 Euro auf ungefähr 2 500 000 Euro im Jahr 2012 verbessert. Eine Steigerung von knapp 100 Prozent bei einer EBIT-Marge, die im gleichen Zeitraum um knapp 3 Prozent gesunken ist! ●

Civilized Thinking

So viel Aufregung!!!

Eigentlich, geschätzte Lesende, wollte ich meine Berichterstattung an dieser Stelle wegen flauer Ereignislosigkeit und ausgedehnten Stimmungstiefs für immer abbrechen und mich nur noch meiner rein fliegerischen Tätigkeit widmen, aber dann ist plötzlich so viel Positives passiert, so viel Freude über uns hereingebrochen, dass ich wahrlich nicht umhin komme, darüber gebührend zu berichten. Der grösste Quell der Freude ist natürlich die Einflottung unseres neuen Flaggschiffs, eines State-of-the-art-Produkts amerikanischer Provenienz, das punkto Ökonomie, Ergonomie und Empathie nichts zu wünschen übrig lässt und die Speerspitze modernster Ingenieurskunst darstellt. Wenn unsere Firma die Ehre hat, ein solches Flugzeug als Launching Carrier einführen zu dürfen, dann ist natürlich entsprechender Stolz angebracht, und die Feierlichkeiten können nicht gross genug sein. Gut, die Österreicher haben, scheints, schon ein paar ähnliche Modelle, aber vermutlich handelt es sich bei jenen um noch nicht ganz zertifizierte Prototypen. Versuchsballone sozusagen. Wir haben die schöneren. Jedenfalls lässt uns altgediente Airbus-Sidestickler ein Blick in das futuristisch anmutende Innere des neuen Cockpits (erstaunlich, was sich aus einem alten Airbus-Simulator so alles machen lässt!) erbleichen. Ist es Neid? Vermutlich schon.

Die Aufregung war gross, und alle waren furchtbar gibbelig. Es gab ein Hangarfest, wie man es seit Jumbozeiten nicht mehr erlebt hat. Auf das Jungfernflugzeug hatte man, nach einem strengen Ausleseprozess, die Konterfeis der 2718 schönsten Angestellten geklebt. An zwei Tagen konnte man zudem das Wunderteil besichtigen, zusammen mit den Enkelkindern, die alles anlangen und zudem ausprobieren durften, ob das eingebaute WiFi auch wirklich etwas taugt.

So eine Einführung beflügelt naturgemäss nicht nur die frisch Umgeschul-ten und deren Familienmitglieder, sondern in hohem Masse auch die flotten und andern Chefs, welche in grosser Euphorie und mit blumigen Worten die neu entdeckte Harmonie im innovativen Beflottungskonstrukt beschwo-ren und sich in Editorials und anderen Bulletins fast nicht mehr einbringen konnten vor lauter positiver Energie und resultierender Synergie und gros-sen kulturellen Chancen, die sie an den Hörnern zu packen im Sinne hätten.

Doch eine gute Nachricht kommt selten allein. Da kam die Ankündigung gerade recht, dass der Herr Harry uns erhalten bleibt, zwar nur in Form eines Verwaltungsrats, aber immerhin. Er bleibt also unser Chef, was uns

zuversichtlich stimmt. Geht's also weiterhin bergauf. Mit Verwaltungsräten hatten wir bekanntlich schon immer Glück, man erinnere sich nur etwa zwanzig Jahre zurück.

Und dann erst der Ölpreis! Es müsste ja der viel beschworene Yield (schon lang nichts mehr von ihm gehört!) wegen des spottbilligen Fuels inzwischen so hoch sein, dass man in Frankfurt kaum noch wüsste, wohin mit der Kohle. Hätte man nicht die ganzen Tanklager mit teuer gehatchtem Altöl gefüllt.

Dann gab es da noch eine andere Einführung, die in ihrer Langzeitwirkung bestimmt viel eindrücklicher sein wird als die weiter oben erwähnte: die neuen FTL anstelle der alten FDR. Endlich kriegen wir mal Flight Time Limitations, die diesen Namen auch verdienen, weil sie uns effektiv an die Limite bringen werden; nicht wie diese vorgängigen Weichschnäbeler-Flight Duty Regulations, die einem so viele überzählige Freitage bescherten, dass man kaum noch wusste, was anzufangen mit der freien Zeit (z.B. solche Blogs zu schreiben). Auf diesem Gebiet ist halt die EASA genauso kompromisslos wie der Rest der dazugehörigen EU, man kennt das von den Bananenvermarktungsnorm- und anderen stringenten Vorschriften aus dem nördlichen Ausland. Quasi als Kompensationsstrategie durften wir aber gleichzeitig zur FTL-Einführung ein neu entwickeltes Fatigue Risk Management-Programm im Selbststudium abspulen, welches so interessant war, dass auch Leute, die bisher an absolut untherapierbaren Schlafproblemen litten, vor dem Computer augenblicklich in Tiefschlaf verfielen. Diese Fatigue-Management-Präsentation wird unterdessen von führenden Schlafexperten als potentes Hypnotikum empfohlen. Im Vergleich zum Selbstlernkurs sei beispielsweise ein Medikamenten-Cocktail aus Dormicum Forte, angereichertem Melatonin und Rohypnol etwa so wirksam wie ein paar vertrocknete Globuli aus der homöopathischen Hausapotheke.

So viele erfreuliche Neuigkeiten! Und das war noch nicht alles! In der nächsten Ausgabe: Die ganze Wahrheit über das neue eLogbook, das neue iPHW und das neue eOps (u.a. mit iSRS via Facebook, Twitter und anderen vertrauenswürdigen Kanälen).

Aber freuen wir uns zwischenzeitlich zusammen auf den Phase-out des A340. Auf Ein-Nächter in Bangkok und Hongkong kann man gut verzichten, die haben eh keinen grossen Unterhaltungswert. Und gewöhnen wir uns doch langsam an die neue interne Weltordnung: A(irbus)-Klasse, B(oeing)-Liga, C-Series (sofern Letztere denn kommt. Aber das wiederum ist nur ein böses Gerücht, und davon distanzieren wir uns in aller Form).

pk2

«Go-ahead» – Sichtflüge

Gewisse Leute möchten die VFR-Fliegerei vermutlich am liebsten ganz vom Flughafen Zürich verbannen. Das Betriebsreglement des Flughafens Zürich besagt jedoch, dass auch VFR-Flüge zu den zugelassenen Verkehrsarten gehören. Und obschon die ATC früher auch in Bezug auf das VFR-Handling flexibler war und weniger Vorgaben zu berücksichtigen hatte, existieren nach wie vor Möglichkeiten, um VFR-Flüge ohne gravierende Verzögerungen für den IFR-Verkehr in das Gesamtkonzept zu integrieren.

Text: Gaby Plüss

Während VFR-Flüge für uns ein bisschen so etwas wie das Salz in der täglichen Lotsensuppe sind, ärgert sich der eine oder andere Airline-Pilot zwischendurch auch einmal über unsere «Kleinen». «Thanks a lot for delaying us for a VFR landing», lautete in etwa ein Kommentar, den eine meiner Kolleginnen vor einiger Zeit am Funk zu hören bekam. Besagter Pilot wartete vor Piste 10 auf seinen Start und beobachtete die Landung eines VFR-Flugs auf Piste 10. Dass der vorhergehende Start auf Piste 16 seinen Climb-out auf Piste 10 blockierte und meine Kollegin diese VFR-Landung somit ohne zusätzliche Verspätung für seinen Start auf Piste 10 eingefädelt hatte, war diesem Piloten offenbar nicht bewusst.

Wie dieses Beispiel zeigt, kann ein geordnetes Nebeneinander von Gross und Klein immer noch funktionieren, auch wenn das nicht immer für alle auf den ersten Blick ersichtlich ist. Bedingung dafür ist allerdings, dass wir ein freies Plätzchen im System für die «Kleinen» haben, und dass alle Beteiligten genau so mitmachen, wie wir uns dies jeweils vorstellen. Dass dies leider nicht immer der Fall ist, ist ebenfalls allen klar – doch im Nachhinein weiss man bekanntlich immer alles besser.

Verkehrsflusssteuerung

«Zu meinen Anfangszeiten als Tower-Lotsin waren VFR-Flüge noch nicht reguliert. Wir haben alles genommen, und es hat immer irgendwie funktioniert.» Eine solche Aussage sorgt bei meinen jungen Kolleginnen und Kollegen regelmässig für ungläubiges Staunen, denn so etwas ist inzwischen schlicht nicht mehr vorstellbar. Auch VFR-Flüge von Flächenflugzeugen unterliegen mittlerweile der Verkehrsflusssteuerung und brauchen einen

Airport Slot. Je nach Tageszeit variiert dabei die Anzahl vergebener Slots, und während IFR-Abflugspitzen erhalten VFR-Flüge gar keine Slots mehr. Aufgrund unserer komplexen und schwerfälligen IFR-Verfahren fehlt uns heutzutage die Flexibilität, die wir bräuchten, um VFR-Flüge auch bei viel Abflugverkehr vernünftig in das Gesamtsystem zu integrieren. Wir können es uns schlicht nicht erlauben, ein GATO-Loch für einen IFR-Start ungenutzt verstreichen zu lassen, nur weil der Ablauf eines VFR-Flugs nicht wie geplant funktioniert hat und der IFR-Abflug darum nicht wie vorgesehen starten kann (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012).

Bei speziellen Pistenkonzepten wie beispielsweise Startpiste 10 kann der Supervisor im Tower das SlotBüro anweisen, die zur Verfügung stehenden VFR-Slots zu reduzieren. Diese Massnahme hat allerdings nur dann einen Effekt, wenn nicht vorgängig bereits alle Slots vergeben worden sind. Sollte es aus Gründen der Sicherheit notwendig werden, kann unser Supervisor sämtliche VFR-Flüge temporär suspendieren lassen.

Hie und da hat sich auch schon ein VFR-Pilot am Funk beklagt, weil er trotz des erteilten Airport Slots eine Verzögerung in Kauf nehmen musste. Ein erteilter VFR-Slot garantiert aber keineswegs eine verzögerungsfreie Behandlung. Natürlich versuchen wir alles, um VFR-Flüge möglichst speditiv in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dennoch lassen sich Wartezeiten nicht immer vermeiden. Die Kunst des Tower Controllers besteht einerseits darin, die Möglichkeiten für VFR-Bewegungen im System zu erkennen und konsequent auszunutzen. Andererseits muss er aber auch sehen, wann es keine Lücken hat und der VFR-Verkehr folglich warten muss.

Im Gegensatz zu Flächenflugzeugen brauchen Helikopter grundsätzlich keinen Airport Slot. Allerdings gilt zwischen 12.45 und 14.15 Uhr Lokalzeit für Helikopter ebenfalls eine Sperrzeit. Da um diese Zeit ein hohes IFR-Verkehrsaufkommen herrscht, dient diese Massnahme der Entlastung des Gesamtsystems.

Lärmschutz

Auch für VFR-Flüge gelten diverse Lärmschutzmassnahmen. So sind VFR-Flüge nur zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr Lokalzeit zulässig. Ein Pilot kann nur mit einer Anflugbewilligung rechnen, wenn er spätestens um 21.45 Uhr über den Meldepunkten «Sierra», «Whiskey» oder «Echo» ist. Und obwohl die Landung gemäss AIP spätestens um 22.00 Uhr erfolgt sein muss, dürfen wir, sofern aus verkehrstechnischen Gründen nötig, den VFR-Flug verzögern

und eine Landefreigabe auch nach 22.00 Uhr erteilen. Bedingung dafür ist allerdings, dass der Pilot die genannten Limiten eingehalten hat.

Die VFR-Routen innerhalb der Kontrollzone gelten für ein- und mehrmotorige Propellerflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 5,7 Tonnen, für die JU-52 sowie für Helikopter. Zusätzlich dürfen wir kolbenmotorgetriebene Propellerflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 15 Tonnen ebenfalls auf die VFR-Routen verweisen, sofern wir dadurch Verspätungen für den IFR-Verkehr vermeiden können. Dieser Passus kam früher oft zur Anwendung, als die DC-3 noch zu unseren regelmässigen Kunden zählte.

VFR-Flüge haben grundsätzlich die publizierten VFR-Routen zu befliegen. Abweichungen sind nur für Ausnahmefälle wie beispielsweise die Rega-Helikopter oder vorgängig koordinierte Spezialflüge zulässig. Unsere VFR-Routen sind so ausgelegt, dass möglichst wenige Personen beschallt werden. So führt beispielsweise die Helikopterroute zwischen dem Meldepunkt «Echo Two» und dem Heliport westlich Piste 16 via Pistenschwelle 32. Dadurch wird zwar Kloten umflogen, dafür aber ein möglicher Gefahrenpunkt zwischen einem allfälligen Durchstart auf Piste 14 und einem Helikopter in Kauf genommen.

Traffic Handling

Mit Ausnahme von Starts auf Piste 14 sind VFR-Bewegungen auf allen Pisten zulässig. Nicht erlaubt ist ausserdem der Swing-over vom Endanflug auf Piste 28 in Richtung Piste 32. Zudem dürfen Abflüge auf Piste 28 nicht mehr rechts nach «Echo Two» drehen, um das Midfield-Terminal nicht zu überfliegen.

Früher hatten wir die Möglichkeit, VFR-Flüge unmittelbar hinter einem Flugzeug der Gewichtsklasse «Medium» starten zu lassen und bezüglich Wake Turbulence nur eine entsprechende Warnung auszusprechen. Leider wurde uns diese Möglichkeit vor einiger Zeit abgesprochen, was für uns eine erhebliche Einschränkung bedeutet. Handelt es sich bei einem IFR-Start um eine Maschine der Gewichtskategorie «Small» oder «Light», können wir einen VFR-Start nach wie vor unmittelbar dahinter freigeben. Im Folgenden möchte ich einige weitere Varianten aufzeigen, die uns für das VFR-Handling zur Verfügung stehen.

Nach einem IFR-Start auf Piste 16 Richtung Westen dauert es – wegen der langen Linkskurve mit Überflug der Piste 28 – rund drei Minuten, bis der nächste IFR-Start auf Piste 28 möglich ist. In diesem Zeitfenster können wir VFR-Bewegungen auf Piste 28 abwickeln, ohne den IFR-Verkehr dadurch zusätzlich zu verzögern.

Finden IFR-Starts ausschliesslich auf Piste 28 statt, können wir VFR-Flüge auch auf Piste 16 von Intersection «Echo Six» starten lassen. Bedingung dafür ist allerdings das Einverständnis der Kollegen der Apron Control, denn sie müssen uns das VFR-Flugzeug vor Piste 16 stellen können. Für VFR-Anflüge via Route «Sierra» und «Whiskey» bietet sich in diesem Szenario zudem Piste 34 für Landungen an. Einerseits können wir IFR-Starts so flüssiger auf Piste 28 auflinieren. Andererseits müssen wir mit dem Erteilen der nächsten Startfreigabe nur so lange warten, bis wir sicher sind, dass die VFR-Landung Piste 34 vor Piste 28 verlässt. Zudem können wir während der VFR-Landung auf Piste 34 auch Kreuzungen auf Piste 28 bewilligen.

Benötigen wir zwischen zwei IFR-Starts drei oder mehr Minuten Separation, können wir diese Lücken ebenfalls für VFR-Bewegungen ausnützen. Brauchen wir zwischen zwei IFR-Starts mindestens 120 Sekunden Wake-Turbulence-Separation, können wir diese Zeitspanne für eine VFR-Landung einsetzen.

Wie eingangs beschrieben, blockiert ein IFR-Start auf Piste 16 den Climb-out eines nachfolgenden IFR-Starts auf Piste 10. VFR-Anflüge auf Piste 10 versuchen wir in diesem Szenario deshalb so einzufädeln, dass die VFR-Maschine dann im Endanflug ist, wenn der IFR-Start auf Piste 16 seinen Startvorgang eingeleitet hat. Bei IFR-Starts auf Piste 10 lassen wir VFR-Flüge zudem, wenn immer möglich, auf Piste 16 von Intersection «Echo Six» und via Route «Sierra» oder «Whiskey» starten, um die IFR-Abflüge nicht noch mehr zu verzögern. Allerdings funktioniert dies nur, wenn wir gleichzeitig keine IFR-Starts auf Piste 16 geplant haben.

Landet der IFR-Verkehr auf Piste 28 oder 34, steht den VFR-Landungen in erster Linie Piste 32 zur Verfügung. Dabei kommt der sogenannte «Hotel-One-Approach» zur Anwendung. Der Anflug erfolgt via Meldepunkt «Echo Two». Das Base-leg für Piste 32 wird auf Höhe des Rollwegs «Hotel One» geflogen. Das Kreuzen der Anflugachse 28 und die Zone südlich der Piste 32 sind zu meiden. Der Aufsetzpunkt befindet sich in der Pistenmitte, das Abrollen erfolgt je nach Anweisung der ATC via Rollweg «Golf» oder mittels Back-track. Hat es zwischen den IFR-Anflügen grössere Lücken, so können wir diese selbstverständlich ebenfalls für VFR-Bewegungen auf den entsprechenden Pisten gebrauchen.

Müssen wir aufgrund der GATO-Regelungen die Anflüge auf Piste 14 unterbrechen, können wir diese Löcher für VFR-Landungen auf Piste 14 nützen. Da es sich hier aber um ein nicht sehr gängiges Alternativverfahren handelt, wenden wir dieses hauptsächlich bei Piloten mit guten Platzkenntnissen an.

«Swiss 180, traffic Cessna landing simultaneously on runway 28, will hold short of runway 16, wind calm, runway 16 cleared for take-off.» Vielleicht hat sich der eine oder andere Pilot schon ein wenig über eine derartige Freigabe gewundert. Dieses Verfahren nennt sich «Land and Hold Short Operation (LAHSO)». LAHSO erlaubt es uns, unter gewissen Bedingungen während einer Bewegung auf Piste 16/34 gleichzeitig eine VFR-Landung auf Piste 28 stattfinden zu lassen. Und obschon LAHSO uns in einzelnen Fällen die Verkehrsabwicklung erleichtern kann, wenden wir es aufgrund seiner Komplexität nur mit Vorsicht an. Stolpersteine gibt es diverse; die Möglichkeiten, diese zu korrigieren, sind aber nur sehr beschränkt. Details zur Anwendung von LAHSO sind im Kasten zu finden.

Obwohl diese Auflistung keineswegs abschliessend ist, verzichte ich an dieser Stelle bewusst darauf, noch weitere Varianten zu beschreiben. Die sich bietenden Möglichkeiten sind immer auch vom jeweiligen Pistenkonzept und der aktuellen Verkehrssituation abhängig. Hinzu kommt, dass wir immer auch die Performance der VFR-Piloten zu berücksichtigen versuchen. Piloten, die den Platz und unsere Verfahren offensichtlich kennen, teilen wir viel eher eine alternative Variante zu. Eine allfällige Unsicherheit eines VFR-Piloten können wir oft bereits am Funk erkennen. Auch ein ausländisches Rufzeichen lässt uns aufhorchen. In solchen Fällen kann es sinnvoller sein, einen VFR-Anflug über einem Meldepunkt kurz warten zu lassen und ihm dafür anschliessend den von ihm vorbereiteten Anflug auf Piste 28 zu ermöglichen. Die Chance, dass ein nicht erwartetes Alternativverfahren nicht wie gewünscht funktioniert, ist in solchen Momenten relativ gross. Der Aufwand, um die Situation zu bereinigen, lohnt sich in den wenigsten Fällen.

Seit Frühling 2015 besteht für VFR-Flächenflugzeuge ein generelles Voltenverbot. Lokalflüge von weniger als 20 Minuten Flugdauer sowie Touch-and-go-Flüge sind untersagt. Es ist jedoch nicht Aufgabe der ATC, die Vorgabe bezüglich Flugdauer aktiv zu überprüfen. Diese Massnahme wurde als Folge eines Vorfalls im Jahr 2012 eingeführt und dient der Reduktion der Komplexität.

Wie bereits weiter oben beschrieben, existieren zwischen IFR- und VFR-Flügen auch Gefahrenpunkte. Die genannte Helikopterroute ist dabei längst nicht das einzige Beispiel, das sich auflisten liesse. Generell begegnen wir solchen Gefahrenpunkten immer dort, wo sich Flugwege kreuzen können. Da unsere Kontrollzone jedoch der Luftraumklasse «Delta» angehört, müssen wir zwischen IFR- und VFR-Flügen keine Separation erstellen, sondern nur entsprechende Verkehrshinweise erteilen und dafür sorgen, dass es zu keiner Kollision kommt.

Helikopter

Helikopter benutzen zwar nur selten eine Piste. Dennoch haben wir einige spezielle Punkte zu beachten. Unser Heliport befindet sich westlich der Piste 16. Da die Distanz zur Piste 16/34 aber weniger als 760 Meter beträgt, müssen wir die Wake Turbulence von Bewegungen auf Piste 16/34 beim Handling von Helikopterbewegungen ebenfalls berücksichtigen. Konkret gilt ein Start eines Helikopters nach einem IFR-Start auf Piste 16 als Intersection Departure und erfordert deshalb drei Minuten Separation. Startet ein Helikopter nach einer IFR-Landung auf Piste 34, so brauchen wir zwei Minuten Separation. Landet ein Helikopter, benötigt er bezüglich Wake Turbulence von Bewegungen auf Piste 16/34 keine Separation, bekommt von uns aber einen entsprechenden Warnhinweis.

Nördlich der Pistenschwelle 28 befindet sich das Rega-Center. Von dort finden ebenfalls Helikopterbewegungen statt. Und auch in diesen Fällen müssen wir bezüglich Wake Turbulence vergleichbare Vorschriften einhalten, denn das Rega-Center ist ebenfalls weniger als 760 Meter von Piste 28/10 entfernt. Gleiches gilt auch für Helikopterbewegungen zum Swissjet-Hangar und zur Basis der Lions Air, die sich beide südlich der Pistenschwelle 28 befinden.

Sichtflüge auf einem Landesflughafen

«Die VFR-Fliegerei gehört weg von Zürich. Auf unserem grössten Landesflughafen haben wir für solche Spässe schlicht keinen Platz mehr!» Auch wenn ich ab und zu mit solchen Aussagen konfrontiert werde, bin ich persönlich nicht dieser Meinung. Und solange VFR-Flüge gemäss Betriebsreglement zugelassen sind und keine Alternative besteht, sind solche Diskussionen eigentlich sowieso überflüssig.

Es gibt tatsächlich Momente, in denen wir für VFR-Bewegungen heutzutage keinen Platz mehr haben. Normalerweise bekommen VFR-Flüge dann aber gar keinen Airport Slot mehr. Sollte dies aufgrund besonderer Umstände trotzdem der Fall sein, werden wir alles versuchen, um den VFR-Verkehr nicht einfach zu suspendieren, sondern ihn so gut wie möglich in das Gesamtkonzept zu integrieren. Mal gelingt uns dies besser, mal weniger gut, wobei das Endresultat meist von diversen Faktoren abhängig ist. Ein bisschen Vertrauen in die Fähigkeiten der ATC kann auch in solchen Momenten kaum schaden. Kommentare wie der eingangs beschriebene verschaffen dem Kommentierenden zwar kurzfristig ein wenig Luft, nützen aber letztlich nichts und widerspiegeln oftmals nur die eigene Perspektive.

gaby.pluess@swissatca.org

In letzter Zeit bekomme ich vermehrt auch E-Mails von Piloten, die nicht für die Swiss fliegen. Es scheint, dass sich meine Adresse inzwischen auch in anderen aviatischen Kreisen ein wenig herumgesprochen hat, was mich natürlich sehr freut.

Ebenso freue ich mich über Zuschriften, mit denen sich Piloten für unsere Unterstützung in speziellen Situationen bedanken. Diese E-Mails leite ich jeweils sehr gerne an meine Kolleginnen und Kollegen weiter, denn auch sie freuen sich immer über positive Rückmeldungen. ●

Ende Artikel

Veränderungen beim technischen Zinssatz und den Umwandlungssätzen

Die anhaltende Tiefzinsphase hinterlässt ihre Spuren in den Sozialwerken. Damit die SWIC II ihre Verpflichtungen auch in Zukunft erfüllen kann, mussten der technische Zinssatz und die Umwandlungssätze angepasst werden. Diese Anpassungen führen zu einem leichten Abbau bei den zukünftigen Renten. Hintergrundinformation aus der Pensionskasse SWIC II.

Text: Felix Hail, Captain A330/340 und Stiftungsrat SWIC II

Die immer extremere Menge an gedrucktem Geld der Zentralbanken bedroht die Vermögenswerte der Pensionskassen: Die künstlich niedrig gehaltenen Zinsen sorgen dafür, dass es für die Pensionskassen immer schwieriger wird, die erforderlichen Anlage-Erträge an den Kapitalmärkten zu erwirtschaften. Diese braucht es für eine vollständige Deckung der Pensionsverpflichtungen und um eine entsprechende Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven zu erzielen. Vor diesem Hintergrund musste auch unsere Pensionskasse SWIC II im Verlaufe des Jahres 2015 die technischen Grundlagen anpassen: Es veränderten sich der technische Zinssatz, die Umwandlungssätze und in deren Folge auch der Deckungsgrad. Diese Anpassungen werden hier dargestellt.

Am Anfang der Abschnitte wird das Wesentliche jeweils zusammengefasst (fett). Der interessierte Leser findet anschliessend weitere Details zu den einzelnen Fragen.

Wozu brauchen die Pensionskassen den technischen Zins?

Der technische Zins dient der Kapitalisierung der laufenden Renten (Umrechnung der zu zahlenden Renten in einen Barwert) der Pensionskasse. Da die garantierten laufenden und die zukünftigen Renten für die Kasse Verpflichtungen darstellen, wird bei dieser Kapitalisierung über den technischen Zinssatz das Risiko einer Unterdeckung für die Kasse beeinflusst.

Bei der Pensionierung eines Destinatärs wandelt die Pensionskasse das angesparte Alterskapital in Rentendeckungskapital um. Damit übernimmt die Pensionskasse die Verantwortung, dem Rentner (und gegebenenfalls

dessen Hinterlassenen) bis an das Lebensende eine festgelegte Rente zu bezahlen.

Wird das Altersguthaben vom Rentner bei der Pensionierung hingegen als Kapital bezogen, entfällt die beschriebene Verpflichtung bei der Pensionskasse, und der Rentner wird selbst für die Ausstattung seiner Altersvorsorge verantwortlich.

Das von der Kasse – für alle Renten – benötigte Rentendeckungskapital hängt im Wesentlichen von zwei Einflussfaktoren ab: von der zu erwartenden Rendite auf dem Kapital über die Rentendauer (entspricht dem technischen Zinssatz) und der zukünftigen Lebenserwartung der Rentner. Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich mit dem technischen Zinssatz.

Das Rentendeckungskapital entspricht dem Barwert der Zahlungen (Renten) über die Lebenszeit des Rentners. Während der Ausrichtung dieser Renten wird das vorhandene Kapital von der Kasse angelegt. Dadurch erzielt sie einen Vermögensertrag. Die Kasse nimmt für diesen langfristigen Anlageertrag eine erwartete Rendite an. Diese wird dem Rentendeckungskapital in Form eines kalkulatorischen Zinses jährlich zugerechnet. Dies ist der sogenannte technische Zinssatz. Somit sollten die zu erwartenden Anlageerträge und die erwartete Lebensdauer möglichst realistisch angesetzt werden, damit weder die Kasse noch der Rentner einen Verlust erleidet.

Um keine Vermögenstransfers zwischen den Aktiven und den Rentnern zu erleiden, sollte die Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven langfristig den gleichen Wert, nämlich mindestens der Höhe des technischen Zinses, entsprechen.

Somit wird ersichtlich: der technische Zins hat für die Pensionskasse eine zentrale und sehr auf die lange Frist bezogene Bedeutung. Da es äusserst schwierig ist, die Rendite-Entwicklung im Voraus über derart lange Zeithorizonte zu prognostizieren, ist bei der Festlegung des technischen Zinssatzes grosse Umsicht geboten.

Wie wird der technische Zinssatz bei der Pensionskasse festgelegt? Wer bestimmt die Höhe des technischen Zinssatzes?

Es ist äusserst schwierig, die zukünftig zu erwartenden Vermögenserträge abzuschätzen (die dem technischen Zinssatz entsprechen sollten). Deshalb wird zur Bestimmung des technischen Zinses auf die Referenzformel der Kammer der Schweizer Pensionskassenexperten abgestützt. Es obliegt dem Stiftungsrat mit Unterstützung durch den Pensionskassen-

experten, über den technischen Zinssatz bei der Pensionskasse zu entscheiden.

Eine Pensionskasse im Gleichgewicht sollte mit der erwarteten Rendite der Anlagestrategie eine Rendite erzielen, die mindestens dem technischen Zinssatz entspricht – oder diesen sogar übertrifft. Eine höhere Anlage-Rendite würde viele Probleme lösen, ist allerdings nur durch ein höheres Kapitalanlage-Risiko erzielbar. Da die Rentenleistungen aber mit einer absoluten Garantie über eine lange Frist erfolgen müssen, ist es richtig, das Risiko der Kapitalanlage massvoll zu halten und die Höhe des technischen Zinssatzes an risikoarmen Kapitalanlagen auszurichten.

Um diese Zusammenhänge bei der Bestimmung des technischen Zinssatzes zu berücksichtigen und nicht ganz im Trüben zu fischen, stützen sich die Pensionskassen auf die Referenzformel der Kammer der Schweizer Pensionskassenexperten ab: Der technische Zinssatz wird ausgehend vom arithmetischen Mittel bestimmt, das zu zwei Dritteln mit der durchschnittlichen Performance des «Pictet BVG-Index 2005 BVG25 plus» der letzten 20 Jahre und zu einem Drittel mit der aktuellen Rendite zehnjähriger Bundesanleihen gewichtet wird. Diese Formel wird als Mass für die Durchschnittsrendite der Pensionskassen und als Referenzwert für den technischen Zinssatz angewendet.

Der Druck zur Veränderung des technischen Zinses wird nun ersichtlich: per Ende Dezember 2014 lag der gültige Kassazinssatz der Bundesanleihen mit zehn Jahren Restlaufzeit bei zirka +0,38%. Nach der Einführung der Minuszinsen fiel dieser Satz bis im November 2015 auf -0,37% ab. Aktuell steht der Satz bei zirka -0,11%. Im Gleichschritt dazu reduzierte sich die Durchschnittsrendite des Index «BVG 25 plus», da wegen des rollenden Zeitfensters beim Index sehr gute Anlage-Ergebnisse der 90er-Jahre durch magere aktuelle Anlage-Ergebnisse ersetzt wurden. Wenn man diese Veränderungen nun in die Formel einsetzt, kann man die Reduktion des technischen Zinssatzes bei SWIC II nachvollziehen: SWIC II musste sich mit der Reduktion des technischen Zinssatzes von 3,25% auf 2,5% der Realität anpassen. In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung auf den Märkten sind weitere Anpassungen möglich.

Der Entscheid für die Festlegung des technischen Zinssatzes liegt beim Stiftungsrat. Dieser ist bei der Beurteilung der Perspektiven allerdings nicht frei in seinem Ermessen, sondern ist in seinem Entscheid stark von der Empfehlung des beratenden Pensionskassenexperten abhängig. Die erwarteten

zukünftigen Erträge, die Struktur der Kasse und die Reservesituation fließen in den Entscheid mit ein.

Was ist der Umwandlungssatz? Warum sinken die Umwandlungssätze bei SWIC II?

Nachdem die Kasse das Altersguthaben in Renten-deckungskapital gewandelt hat und somit weiss, wie viel Kapital für das Ausrichten einer Rente zur Verfügung steht, muss nun die Aufteilung des Altersguthabens in eine Rente vorgenommen werden. Dies geschieht mit Hilfe des Umwandlungssatzes. Der Umwandlungssatz beschreibt, wie viel Jahresrente aus einem Kapital von zum Beispiel 100 000 Franken bis an das Lebensende ausgerichtet wird.

Die von den Notenbanken mit Liquidität gefluteten Märkte und die damit künstlich tief gehaltenen Zinsen bewirken, dass die künftig zu erwartenden Anlage-Erträge sinken. Dies führt auch bei SWIC II zu tieferen Umwandlungssätzen: SWIC II musste im Zuge der Absenkung des technischen Zinssatzes die Umwandlungssätze für die Jahre 2017 und 2018 um 2,13% pro Jahr senken.

Die Höhe der Rente wird zum Zeitpunkt der Pensionierung durch das angesparte Altersguthaben und den Umwandlungssatz festgelegt. Die jährliche Rente ist dabei gleich dem angesparten Altersguthaben multipliziert mit dem Umwandlungssatz. So bedeutet zum Beispiel ein Umwandlungssatz von 5% eine Jahresrente von 5000 Franken pro 100 000 Franken Guthaben. Bei einer laufenden Rente bleibt der Umwandlungssatz bestehen, die Rente ist damit lebenslänglich in der bestehenden Höhe garantiert. Für zukünftige Renten kann der Umwandlungssatz neu festgelegt werden. Doch auch hier gilt: Ist die Rente einmal am Laufen, bleibt sie lebenslänglich garantiert.

Bei SWIC II werden die Umwandlungssätze alle paar Jahre für neue Renten angeglichen, das letzte Mal wurden die Umwandlungssätze für 2017 und 2018 im Dezember 2015 festgelegt. Dabei sind die zukünftig tiefer zu erwartenden Erträge aus der Kapitalanlage und die zu erwartende höhere Lebensdauer der Neu-Rentner die massgebenden Grössen für die leichte Senkung der Umwandlungssätze.

Im Selbstverständnis von SWIC II liegt eine angemessene Generationensolidarität verankert – die gesprochenen Renten sollen durch das Rentendeckungskapital der Rentner gedeckt sein, ohne dass die aktiven Destinatäre dafür aufkommen müssen. Darum kommen bei SWIC II je nach Lebensal-

ter gestaffelte Umwandlungssätze zur Anwendung (Alter des Neu-Rentners und bei Partnerschaften: Alter des Lebenspartners). Es bestehen bei SWIC II unterschiedliche Umwandlungssätze für Frauen und Männer, was seinen Ursprung in der längeren Lebenserwartung (somit längere Rentenzahlungsdauer) der Frauen hat (Generationensolidarität und nicht Gendersolidarität als Aufgabe der Pensionskasse).

Wie wirkt sich der technische Zinssatz auf die zukünftigen Renten aus?

Je tiefer der technische Zinssatz, desto tiefer die Umwandlungssätze (und umgekehrt). Ein tiefer technischer Zinssatz führt – ohne Kompensationsmassnahmen – zu kleineren zukünftigen Renten.

Wie oben beschrieben, steht am Anfang das Rentendeckungskapital als Verpflichtung der Pensionskasse. Dabei werden zukünftig erwartete Vermögenserträge in der Höhe des technischen Zinses einberechnet. Bei der Berechnung der Umwandlungssätze fließen nun der technische Zinssatz und die zukünftige Lebenserwartung der Rentner wieder ein, sonst könnte das bei der Ausrichtung der Rente von der Kasse bereitgestellte Rentendeckungskapital nicht ausreichen und die Kasse einen Verlust erleiden – oder dem Rentner zu wenig ausbezahlt werden (Durchschnittsbetrachtung). Es wird klar: Der technische Zinssatz ist mit dem Umwandlungssatz und somit mit der Höhe der Rente unauflöslich verkoppelt, und es gilt: Je höher der technische Zinssatz, desto höher kann der Umwandlungssatz sein. Eine Senkung des technischen Zinssatzes ist mit einer Senkung der Umwandlungssätze verkoppelt.

Umgekehrt proportional verhält es sich bei einer Erhöhung der zukünftigen Lebenserwartung: Je stärker die Lebenserwartung steigt, desto tiefer werden die Umwandlungssätze ausfallen. Für die Abschätzung der Lebenserwartung rechnet der Pensionskassenexperte die aktuell beobachteten Sterbewahrscheinlichkeiten und Sterblichkeitstrends ein.

Was ist der Deckungsgrad bei der Pensionskasse? Wie wird dieser berechnet?

Der Deckungsgrad ist das Verhältnis zwischen dem Vermögen der Pensionskasse und deren Verpflichtungen. Er ist ein Mass für die Solvenz der Kasse.

Wenn wir uns die Bilanz einer Pensionskasse in einfachster Form anschauen, sehen wir folgendes Bild:

- **Aktiva:** Hier finden sich die Vermögensanlagen der Kasse.
- **Passiva:** Hier finden sich die Verpflichtungen der Kasse gegenüber den Aktiven, den Rentnern und die erforderlichen technischen Rückstellungen.

Der Deckungsgrad beschreibt, in welchem Ausmass die Aktiva (das Vermögen der Kasse) die eingegangenen Verpflichtungen der Kasse (Passiva) zu decken vermögen. Die Aktiva bemessen sich aus den Marktwerten des Vermögens am Bilanzstichtag und sind somit abhängig vom Marktgeschehen. Die Verpflichtungen der Kasse ergeben sich hauptsächlich aus dem Sparkapital der Aktiven und dem vom PK-Experten berechneten aktuellen Wert des Rentendeckungskapitals, das abhängig vom technischen Zinssatz ist.

Übersteigen die Aktiva die Passiva, so spricht man von einer Überdeckung, ansonsten von einer Unterdeckung der Pensionskasse. Im Falle einer Überdeckung verfügt die Kasse über eine Wertschwankungsreserve. Für die Berechnung des Deckungsgrads gibt es verschiedene Methoden. Bei uns wird die verbreitete statische Methode angewandt.

Wie beeinflusst die Veränderung des technischen Zinssatzes den Deckungsgrad?

Durch die Absenkung des technischen Zinssatzes erhöhen sich die Verpflichtungen der Kasse auf Kosten der Wertschwankungsreserven. Das Rentendeckungskapital wird grösser – der Deckungsgrad wird deshalb tiefer.

Für die in der Vergangenheit gesprochenen Renten gingen wir von einem technischen Zinssatz von 3,25% aus. Wie beschrieben, kann diese Annahme nicht mehr gehalten werden, ohne dass die Kasse zusätzliche Risiken einginge. Das heisst: für die bereits laufenden Renten kann nicht mehr damit gerechnet werden, dass die Vermögenserträge den angenommenen Wert von 3,25% erreichen werden. Damit die Kasse trotz den zu erwartenden kleineren Vermögenserträgen die laufenden Renten weiterhin zahlen kann, wird das Rentendeckungskapital zulasten der Wertschwankungsreserve erhöht. Durch diese Umbuchung (Verkleinerung der Wertschwankungsreserven, Erhöhung des Rentendeckungskapitals) wird das Verhältnis zwischen Aktiva und Passiva beeinflusst. Der Deckungsgrad verändert sich. Dieser Vorgang führt dazu, dass durch die Senkung des technischen Zinses bei SWIC II ein Absinken des Deckungsgrads um zirka 1,9% resultiert. Dies wird in der Jahresrechnung per 31.12.2015 zu sehen sein.

Die anhaltende Tiefzinsphase hinterlässt ihre Spuren in den Sozialwerken. Damit die SWIC II auch in Zukunft ihre Verpflichtungen erfüllen kann, im Gleichgewicht bleibt und die Generationensolidarität nicht überstrapaziert wird, mussten der technische Zinssatz und die Umwandlungssätze angepasst werden. Diese nötigen Anpassungen führen zu einem leichten Abbau bei den zukünftigen Renten. Ob dieser Abbau wieder aufgefangen werden kann, ist ungewiss – von der Ertragsseite bräuchten wir dazu eine Zinswende. Andere Möglichkeiten zur Kompensation wären höhere Sparbeiträge oder eine längere Spardauer. ●

Nightstop reloaded: 3. Juni 2016

Save The Date

Endlich ist es wieder soweit: nightstop meldet sich zurück, und wir freuen uns auf einen ausgelassenen Abend mit Euch allen! Noch ist es winterlich frisch – Skifahren, sonstiger Wintersport und Après-Ski sind angesagt.

Aber nicht mehr lange, denn unser Sommer-Event ist in voller Planung. Am 3. Juni erwarten wir 30 Grad Celsius bei schönstem Sonnenschein – so lautet jedenfalls unsere wettertechnische Bestellung. Viel wichtiger als das Wetter aber seid Ihr, unsere Gäste – und darauf ist Verlass, soviel ist gewiss.

Apéro, Dinner, Drinks und Clubbing

Nun, sollte es auch etwas kühler werden als die genannten 30 Grad, sind wir vorbereitet und werden das «RWY34» wetterfest einpacken. Verschiedene Bands und DJs werden dann für die gute Stimmung sorgen und ab Mitternacht unsere Favorite Location so richtig zum Kochen bringen.

Aber alles schön der Reihe nach: Wie auch die letzten Jahre vertrauen wir auf die exzellenten Küchenchefs des «RWY34». Auch heuer gehen wir es erst mal ruhig an, bevor wir Stühle und Bänke zur Seite räumen und die Lokalität zur Tanzfläche erklären.

Viele Lounges, gemütliche Ecken und das einzigartige Fliegerflair im Innen- und Aussenbereich laden dazu ein, sich mit alten Bekannten zu unterhalten, Freunde zu treffen oder interessante Leute anderer Firmen und Airlines kennenzulernen. Über 1600 Gäste durften wir bei unserer letzten nightstop-Party begrüßen – ein Riesending! Nur dank Euch allen, zusammen mit unseren treuen Sponsoren, ist es überhaupt möglich, diese Events durchzuführen.

AEROPERS bringt Euch sicher nach Hause

Wir sind mächtig stolz, auch in diesem Jahr auf die tatkräftige und finanzielle Unterstützung der AEROPERS zählen zu dürfen. Damit Ihr alle sicher nach Hause kommt, stehen mehrere Stretch-Limousinen und ein VBZ-Buss im Einsatz.

Aktuelle Infos findet Ihr wie immer auf unserer Website **nightstop.ch** oder auf unserer Facebook-Seite **facebook.com/nightstop**.

Wir freuen uns auf Euch!

Many happy landings, Euer nightstop-Team •

Ende Artikel

«Unsere täglich' Luft gib uns heute...»

Um die Auswirkungen der kontaminierten Kabinenluft genau nachvollziehen zu können, braucht es einen genauen Test. Wischproben taugen dazu nicht. Die Entwicklung eines Bluttests wird weder universitär noch von der Airline-Industrie unterstützt. Mit Crowd-funding soll das benötigte Geld zusammenkommen. Ein Spendenaufruf.

Text: Patrick Bovens, Vorstandsmitglied

In etwas abgeänderter Form kommt der Titel schon daher. Dennoch scheint es so, als ob der Zugang zu Luft keine Selbstverständlichkeit ist – zumindest nicht zu sauberer Luft.

Wir Piloten wissen, woher die Atemluft in unseren Flugzeugen kommt. Richtig: aus dem Bleed Air System über die Airconditioning Packs. Das ist an und für sich eine saubere Sache – aber nur im Idealfall. Ideal heisst: 100-prozentige Abdichtung zu den im Triebwerk oder zur APU pyrolisierten Stoffen. Im Normalfall gelangen immer Stoffe aus dem Verbrennungsprozess in die Kabinenluft. Dies wird weltweit durch sogenannte Wischproben bestätigt.

Dass dieses technische Konzept nicht sein muss, zeigt zum Beispiel der B-787 «Dreamliner». Dort werden zur Belüftung der Kabine und zur Erzeugung des benötigten Innendrucks elektrische Kompressoren eingesetzt, welche die direkt von aussen eingelassene Frischluft lediglich noch komprimieren müssen. Mancher mag sagen, dass die Re-circulated Air doch mittels HEPA-Filtern gereinigt wird. Das stimmt schon. Nur sind diese lediglich gegen Bakterien und Viren effizient, nicht aber gegen giftige Gaskomponenten.

Wer in den Medien zu diesem einschlägigen Thema nach Vorfällen sucht, wird auch fündig: zuletzt bei dem Flug AA109 vom 28. Januar 2016. Ob sich solche Vorfälle auch bei uns ereignet haben oder ereignen könnten, muss man sich da schon fragen. 2015 gab es bei der Swiss mehrere Flüge, nach denen die Besatzungen einen SMOKE/SMELL-Rapport ausfüllen mussten. Ebenfalls wurde medizinische Betreuung in Anspruch genommen. Glücklicherweise konnten keine anhaltenden Schäden festgestellt werden.

Die Datenlage, ob denn nun wirklich eine giftige Substanz in der Kabinenluft war, lässt sich heute erst unbefriedigend abbilden. Es sind Haar- und Urinproben, die indirekt Aufschluss über eine Exposition geben können. Kleiderproben sind ebenfalls möglich. Aber wirklich stichhaltig wäre nur ein

entsprechender Bluttest. Ein ebensolcher Bluttest wird zurzeit in den USA an der University of Washington entwickelt. Da dieses Projekt weder vom Staat noch von der Airline-Industrie unterstützt wird, ist es auf Spenden angewiesen. Der Beweis von kontaminierter Kabinenluft würde Modifikationen der Flugzeuge vorantreiben, wie zum Beispiel den Einbau von Sensoren in der Kabinenluft oder von Filtern, die ebendiese giftigen Stoffe herausfiltern können. Sensoren und auch Filter existieren bereits auf dem Markt. Oder die Suche nach weniger giftigen Beigaben von Triebwerksölen könnte intensiviert werden. Nicht zuletzt aber wäre auch der Zusammenhang mit Berufskrankheit oder sogar der Loss of Licence im Zusammenhang mit langjähriger Exposition oder nach einem Incident beweisbar.

Die europäische Kultur tut sich meist schwer mit Spendenaufrufen. In den Vereinigten Staaten ist das sogenannte Crowd-funding ein normaler Prozess. Und somit wollen wir alle Leser dieses Artikels aufrufen, sich an dem Crowd-funding zur Fertigstellung des Bluttests zu beteiligen. In den vergangenen 13 Jahren wurden lediglich zirka 400 000 USD zusammengetragen. Wer weiss, mit welchen Summen Pharmafirmen ihre Forschung alimentieren, wird schnell feststellen, dass dieser Betrag nicht ausreicht. So sind wir alle aufgerufen, mit der «Give ten – get ten»-Kampagne selber 10 Franken, Euro oder US-Dollars zu spenden und dieses Anliegen gleichzeitig an zehn interessierte Personen weiterzugeben. Natürlich dürfen es auch 20 oder 50 sein – Personen oder Franken!

Wir sind überzeugt, einen wichtigen Beitrag zu besserer Kabinenluft leisten zu können, indem wir mithelfen, den Bluttest zu finanzieren. ●

Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

Sankt Florian

Der im Verlag der «NZZ» erschienene Band über die «Schweizer Terrorjahre» enthält eine sorgfältig recherchierte Geschichte über das diplomatische Wirken in der Schweiz während der 60er- und 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts.

Marcel Gyr ist damit ein äusserst interessantes und überzeugendes Buch gelungen. Mit Interviews noch lebender Protagonisten gewürzt, dokumentiert er Geschichte aus der Zeit des Kalten Krieges. Ausgehend vom immer noch schwellenden Pulverfass des Mittleren Ostens, ist es ein Lehrstück über Gewalt und Erpressbarkeit im Umfeld des Terrorismus.

Gyr lässt den damaligen Untersuchungsrichter bei der Bezirksanwaltschaft Bülach, Robert Akeret, zu Wort kommen, der mit dem Fall einer El-Al-Maschine, die im Februar 1969 während des Rollens am Flughafen Kloten von Terroristen beschossen worden ist, betraut worden war. Dessen Frustration um die während seiner damaligen Recherchen zunehmende Verneblung der Umstände durch «höhere Mächte» ist offenkundig.

Walter Buser, in jener Zeit Bundeskanzler, rückt in seinen Erinnerungen diese «andere Seite», den Gesamtbundesrat und speziell Pierre Grabers Wirken in Zusammenarbeit mit Jean Ziegler, ins rechte Licht. Die guten Beziehungen des Wahl-Genfers, Freundes allen Widerstandes und damaligen SP-Nationalrats zu palästinensischen Interessenvertretern halfen dem EDA-Vorsteher, Kontakte zu PLO- und PLFP-Vertretern herzustellen, während drei Zivilflugzeuge, darunter eine DC-8 der Swissair, mit Hunderten von Geiseln in der jordanischen Wüste bei Zerqa festsassen.

Hintergrund der Recherchen Gyrs ist allerdings das ungesühnte Paket-Bombenattentat auf die Maschine des Flugs SR330, die am 21. Februar 1970 bei Würenlingen abstürzte. Die danach teils unerklärlichen Aussagen von Bundesbehörden (beziehungsweise das Ausbleiben von Information der Öffentlichkeit durch diese), die eine Aufklärung des Anschlags vereitelten, lassen nicht nur die Angehörigen der Opfer von SR330, sondern auch den ursprünglich mit dem Fall betrauten Untersuchungsrichter Akeret bis heute nicht ruhen, wie sie sich in Gesprächen mit dem Journalisten äussern.

Auch wenn die eigentliche Hauptaussage eines Geheimabkommens zwischen Bundesrat Pierre Graber, unterstützt durch den damaligen Geheimdienstchef André Amstein und Bundesanwalt Hans Walder, mit den aussenpolitischen Ver-

tretern der PLO, zum Zweck des Vermeidens weiterer Anschläge auf Schweizer Gebiet oder Institutionen mit diesem Buch nicht bewiesen werden kann, ist der darin geförderte Denkanstoss interessant und die Geschichte meist spannend zu lesen. Möge sie den Beginn einer restlosen und den Hinterbliebenen der Opfer Frieden bringenden Aufklärung bilden.

Marcel Gyr: Schweizer Terrorjahre - Das geheime Abkommen mit der PLO. Verlag NZZ, Zürich 2016, ISBN 978-3-03810-145-1

Schuld und Sühne in der Wüste

Vor 46 Jahren stand ich im Busbahnhof von Be'er Sheva und wartete auf den Bus nach Eilat. Diese Erinnerung befällt mich beim Lesen der ersten Zeilen des neuen Buchs der israelischen Autorin und Psychologin Ayelet Gundar-Goshen. Darin hadert die Hauptfigur des Romans, der Neurologe Etan Grien, mit seinem Schicksal, das ihn in diese Stadt am Nordrand der Negev-Wüste verbannte. Ich schmecke den Sand im Mund und spüre die Hitze förmlich.

Etan wird aber noch mehr zu hadern bekommen. Seine Frau, die Kriminalbeamtin Liat, ist nämlich von der Sorte, die nicht so schnell aufgibt. Sie bleibt dran, wenn sie einen Fall aufklären will, auch gegen offensichtliches Desinteresse ihrer Vorgesetzten. Auch wenn es sich beim Opfer «nur» um einen eingewanderten Eritreer handelt – oder erst recht! Dass sie, wenn sie den Fahrer des Jeeps ermittelt, der den Einwanderer überfuhr, ihrem Gatten begegnen würde, kann sie nicht wissen.

Aber wir Lesenden wissen alles in diesem tiefgründigen Roman. Dank der inneren Monologe der zwei Protagonistinnen (Liat und Sirkit, die Frau des Unfallopfers, die eine äusserst bedrohliche und engagierte Rolle spielt) und Etans sind wir immer im Bild über die Hintergründe, die deren Handlungen vorantreiben.

Eine Geschichte wie der Wüstenwind: trocken, Unruhe stiftend, kaum zu ertragen und nicht zuletzt wegen der quasi sandgestrahlten Zeichnung der Agierenden, die zutiefst menschlich weder nur gut noch nur böse handeln, trotzdem – oder erst recht – faszinierend. Es ist eine Parabel über den berechtigten Wunsch, eine unerträgliche Lebenssituation zu verlassen, was ja in jüngerer Zeit zu einem äusserst aktuellen gesellschaftlichen Thema geworden ist – unbedingt lesenswert!

Ayelet Gundar-Goshen: Löwen wecken.

Verlag Kein & Aber, Zürich 2015, ISBN 978-3-0369-5714-2 ●

Gelesen

Text: Henry Lüscher

Glanz und Gloria

Buchauszüge von «Schöne Seelen», die im «Tagi-Magi» publiziert worden sind, machten mich neugierig. Das Leben der Zürcher Haute-volée wird aufs Korn genommen. Der teure Lebensstil, Tratsch und Klatsch, angesagte Mode und Getränke sowie ein Psychiater, zu dem alle rennen, werden aus der Sicht dieser Leute, deren einziger Daseinszweck die menschliche Dekoration angesagter Partys zu sein scheint, tiefsinnig beleuchtet.

Viktor (nicht der Sturzenegger, bewahre!) soll in eine Therapie, hat aber keinen Bock drauf. Also bietet sich sein Freund Oskar an, diese unter Viktors Namen zu besuchen. Da kommt natürlich einiges schief heraus, wenn man die Beziehungskisten zweier anderer Menschen als die eigenen ausgeben soll.

Ein amüsanter, flüssig zu lesendes Buch, das einem manch ein Lachen entlockt. Ich wage aber zu behaupten, Martin Suter («Business Class») hätte das süffiger hingekriegt.

Philipp Tingler: Schöne Seelen.

Verlag: Kein & Aber, Zürich 2015, ISBN 978-3-0369-5723-4

Literarisches Mosaik der Sonderklasse

Vor Jahren verschlang ich «Die Korrekturen», Jonathan Franzens ersten Welterfolg, worin eine alte Mutter lange Zeit vergeblich bemüht ist, ihre drei Kinder zum letzten gemeinsamen Weihnachtsfest einzuladen, da ihr Vater zunehmend dement wird. Danach kaufte ich sein zweites, ebenfalls fast 800 Seiten dickes Buch «Freiheit» – das ich nach gelesener Hälfte weglegte.

Zu Weihnachten erhielt ich Franzens neuesten Roman, «Unschuld», und der Klappentext versprach – wie bei den vorangegangenen Romanen – eine literarische Familienanalyse, ein psychologisches Mosaik der Sonderklasse.

Franzens Beschreibungen von Situationen, Personen, Handlungen und Orten sind umwerfend. Sie gehen aber auch tief ins Detail. So werden zu fällende Entscheidungen schachspielerisch über Seiten ausgebreitet, die Überlegungen «was-wäre-wenn» eins zu eins dem Leser mitgeteilt. Das führte dazu, dass ich geneigt war, ebenso zu verfahren wie mit «Freiheit». Aber ab Seite 400 nahm der Text Fahrt auf, und mir wurde bewusst, dass jedes Detail wichtig ist für das Vervollständigen des Mosaiks auf Seite 830. Franzen ist ein Meis-

ter im Umherspringen zwischen den Personen und in Zeitabschnitten – im vorliegenden Roman gut dreissig Jahre. Man erfährt immer so viel wie nötig, zusätzliche Wissenshäppchen werden später homöopathisch verabreicht.

Worum geht es? Pip, die von ihrer Mutter Purity getauft wurde, kennt ihren Vater nicht. Pip trifft auf eisiges Schweigen der Mutter, die einen anderen Namen und ein Einsiedlerleben angenommen hat. Wir lernen dysfunktionale Familienmitglieder kennen, aber auch einen DDR-Sozialarbeiter, der in einer Ostberliner Kirche Jugendliche «auf den rechten Weg» bringt. Nach dem Mauerfall entdeckt er das Internet, wird zu einem Whistleblower und errichtet ein Camp in Bolivien.

Pip begibt sich in dieses Camp, weil ihr gesagt wurde, dort könne sie von den Hackern vielleicht Informationen darüber erhalten, wer ihr Vater sei. Das Camp ist esoterisch angehaucht, weshalb sie es wieder verlässt und in Denver in einer Zeitungsredaktion anheuert.

Tom, der Besitzer, ist liiert mit einer Frau, die ihren querschnittgelähmten Mann pflegt und sich darüber aufregt, dass Tom gedanklich nicht von seiner ersten Frau wekommt.

Gute Ingredienzien also für eine wortgewaltige Analyse der Hauptdarsteller und das zuweilen undurchsichtige Beziehungsgewebe. Seite für Seite tun sich neue Abgründe auf, und alte werden zugeschüttet. Bald erhöht sich die Spannung um die Frage, wer denn Vater von Pip ist, denn jemand der Hauptfiguren muss es ja sein.

Alles in allem ein mitreissender Roman, der recht zügig gelesen sein will, damit man keinen Mosaikstein vergisst. Und nicht aufgeben, wenn mal eine Durststrecke zu überwinden ist. Der Weg ist auch hier das Ziel!

Die «NZZ» hat treffend geschrieben: «Die eigentliche Stärke dieses ausufernden Gesellschaftsepos aber liegt in der psychologischen Tiefenbohrung, die den Figuren in die verwinkelten Schächte ihrer neurotischen Psyche folgt.» Also für Leser ungeeignet, die bei einer Geschichte schnell auf den Punkt gebracht werden wollen.

Jonathan Franzen: Unschuld.

Verlag: Rowohlt, Reinbek 2015, ISBN 978-3-498-02137-5 ●

SwissALPA – Cross-check

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

AEROPERS

Nach aussen hin scheint es ruhig geworden zu sein rund um die AEROPERS. Eigentlich ist das ein gutes Zeichen: Wir befinden uns auf gutem Kurs. Nach der turbulenten Zeit vor und nach dem Inkrafttreten des neuen GAVs haben wir nun mehr Zeit, interne Projekte anzugehen. Das betrifft etwa die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Pilotenverbänden in der Schweiz, in Deutschland und Österreich. Auch die internen Verbandsstrukturen wurden überarbeitet. Statt fünf Tage im Monat sitzt der Vorstand nur noch drei Tage am Ewigen Wegli zusammen. Die restlichen Tage werden für Ressortarbeit eingeplant. Dies bedingt, dass die anstehenden Themen effizienter aufbereitet und abgehandelt werden. Der Vorstand soll wieder mehr ein Entscheidungs- und weniger ein Diskussionsgremium werden.

In den nächsten Monaten werden auch die Ressorts angepasst.

Das bisherige Ressort «GAV Monitoring & Benchmark» wird aufgelöst und in die Ressorts «Finanzen» und «Aussenbeziehungen» aufgeteilt.

Das Mitgliederressort wird aufgewertet und soll sich vermehrt mit der internen und externen Kommunikation befassen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass wir hier Aufholbedarf haben.

Neu gibt es ein «Ressort des 1. Vizepräsidenten». Die neu geschaffene Stelle wird sich ausschliesslich mit strategisch wichtigen Projekten befassen. Er unterstützt den Präsidenten in seinen Aufgaben und überwacht, dass der Vorstand das «grosse Ganze» im Auge behält.

Ebenfalls soll es neu eine permanente Vertretung der AEROPERS-SwissALPA bei der European Cockpit Association geben. Diese «ECA-Schnittstelle» bedient im Augenblick Clemens Kopetz, der neben seiner Vorstandstätigkeit bei der AEROPERS auch im Vorstand der ECA sitzt. Dies erweist sich im Moment als grosser Mehrwert, der auch in Zukunft erhalten bleiben soll. AEROPERS-SwissALPA hat die Ressourcen, jeweils eine Schlüsselfunktion bei der ECA zu besetzen, und hat sich nun den Anspruch gesetzt, in Zukunft

entweder einen Vorstand oder einen Leiter/Stv. Leiter einer Working Group der ECA zu stellen.

→ www.aeropers.ch

belpers – Pilotenvereinigung der Belair

Die Arbeiten an einer Anpassung der Arbeitsbedingungen für die Piloten der Belair sind weiterhin in vollem Gange. Auch wenn mit dem Management vereinbart wurde, die Anpassungen nur kostenneutral zu gestalten, sind genügend Ansätze vorhanden, um die Interessen der Piloten zu stärken. Ein Beispiel, das bereits in der letzten Ausgabe der «Rundschau» genannt wurde, ist die Verbesserung der Ferienvergabe. Hinzu kommen Themen wie die Ausgestaltung der Bereitschaftsdienste oder die Möglichkeiten der Einflussnahme der Piloten auf die Dienstplanung (Crew Requests).

Eine weitere grosse Herausforderung ist aktuell die Einführung der neuen Flight Time Limitations der europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA. Hier betreten sowohl die nationalen Behörden als auch die Betreiber und die Pilotenverbände Neuland. Sehr hilfreich ist deshalb die in diesem Bereich stattfindende Zusammenarbeit der Verbände innerhalb der Schweiz im Rahmen der SwissALPA sowie auf europäischer Ebene, koordiniert von der European Cockpit Association (ECA).

→ www.belpers.ch

EPA – Edelweiss Pilots Association

Der Personalaufbau in Cockpit und Kabine ist angelaufen, und Edelweiss befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Im monatlichen Rhythmus finden Typing- und Umschulungskurse statt. Unser neuestes Flottenmitglied, ein Airbus 320 (HB-IJU), ist bereits im neuen Farbkleid der Edelweiss unterwegs. Im Zuge des Flottenaufbaus werden sich alle Flugzeuge im neuen, leicht veränderten Design präsentieren. Das nächste Langstreckenflugzeug, ein Airbus 330-300 (HB-JHR), wird im April 2016 mit neuer Lackierung in Zürich-Kloten eintreffen.

Da wir den sehr hohen Bedarf an Cockpit-Personal vorübergehend nicht aus den eigenen Reihen decken können, sind wir seit geraumer Zeit in intensivem Kontakt mit der AEROPERS und der Swiss, um eine «in-house»-Lösung auszuhandeln. Es ist das Ziel, durch einen Ausleihvertrag möglichst keine Direct-entrys einstellen zu müssen. Damit sollen die Karrieren unserer Nachwuchspiloten nicht unnötig verzögert werden. Erfreulich daran ist auch, dass beide Firmen gleichzeitig von diesem Projekt profitieren und Kapazitäten im Schulungsapparat besser genutzt werden können.

Am 19. Januar fand ausserdem die jährliche Generalversammlung statt, an der Präsident Roger Bruhin (CMD A320) und Vizepräsident Raphael Küttel (CMD A320/A330) ihren Rücktritt bekannt gegeben haben. Gleichzeitig wurden drei neue Mitglieder in den Vorstand gewählt. Der neue EPA-Vorstand besteht nun wieder aus fünf Vorstandsmitgliedern, wird sich bis Ende Februar nach einem Übergabe-Meeting selbst konstituieren und im Anschluss daran die Ämterverteilung kommunizieren.

→ www.edelweiss-pilots.ch

IPG – Pilotenverband der Swiss Global

Vom Airbus First Officer zum «Avronauten» oder Upgrading auf dem Avro

Mit einem Schmunzeln habe ich letzten Frühsommer im «Ops-Newsletter» gelesen, dass es für uns Airbus First Officer die Möglichkeit gibt, das Upgrading im Herbst 2015 auf dem Avro zu machen. Ich fragte mich damals, wer und ob sich überhaupt jemand melden würde.

Mehr und mehr jedoch faszinierte mich das Angebot: Für den beruflichen Wechsel fühlte ich mich bereit, die Langstrecke setzte mir zu, und der Zeitpunkt für ein Upgrading passte aus familiären Gründen sehr gut. Zusätzlich ist es wohl die letzte Chance, ein «richtiges» Flugzeug zu fliegen, und falls mir das nicht gefallen würde, wäre die Zeit wegen der bevorstehenden Ausflottung befristet. Natürlich gibt es auch Risiken: Sind wir bei den SWU-Piloten überhaupt willkommen? Oder: Was geschieht mit uns, wenn wir das Upgrading nicht bestehen?

Aber ich bin eine Optimistin (meine Freunde sagen allerdings, ich sei Realistin), und zu guter Letzt hat mir jeder Captain immer gesagt: «Nimm jedes Angebot für ein Upgrading/UK an, das dir die Firma gibt. Du weisst nie, wann die nächste Chance kommt.» Na also!

Ende September 2015 haben wir sechs dann mit dem Upgrading und integriertem UK begonnen. Der Empfang durch die SWU-Flottenführung war herzlich. Alle freuten sich, dass wir diesen Schritt gewagt hatten.

Die Zeit während der Simulatorübungen war sehr anstrengend. Die britische Dame hat relativ hohe Ansprüche an das fliegerische Können und das Scanning. Auch bedarf es einer anderen Analyse als auf dem Airbus, der einem immer nett sagt, wo der Schuh drückt. Beim «Jumbolino» braucht es da etwas mehr Fingerspitzengefühl, oder anders gesagt: Es gilt, die leuchtenden Kippschalter, Knöpfe und Warning Panels richtig zu interpretieren, sonst weiss man schon gar nicht, in welche Checkliste man einsteigen muss ... Und nicht vergessen darf man die 49 Memory Actions!

Während der Preloft- und Loft-Übungen konnten wir unsere Wissensrucksäcke mit vielen guten Tipps der Instruktoren für unsere neue Aufgabe als Captains füllen. Auch jetzt, während der Streckeneinführung, werden wir gut begleitet, und die Instruktoren schaffen eine lernfördernde Atmosphäre. Fliegerisch macht der Avro enorm Spass, und ich schätze den Zusammenhalt und die Kollegialität eines kleinen, motivierten Teams sehr.

Die Erfahrungsdichte auf der Kurzstrecke ist enorm. Ich erlebe auf einer Rotation mehr als während eines halben Jahres auf der Langstrecke: Blitzschlag, «Stromschlag» (das mag die britische Dame gar nicht), Slots, Sturm, Schnee, Anschlusspassagiere, Enteisen, Low vis... Die Tage sind schnell vorbei, und nachts kann ich wieder so richtig schlafen!

Nun freue ich mich auf die nächsten Rotationen und natürlich auf den ersehnten vierten Streifen.

Es war eine gute Entscheidung, diesen Schritt zu wagen. Meine Befürchtungen von wegen SWR/SWU-Knatsch und -Tratsch waren alle unbegründet. Wir sind alle Kollegen, die gerne fliegen und Freude an ihrem Beruf haben – egal ob mit SWU- oder SWR-Vertrag. Welches Flugzeug wir fliegen, ist doch eigentlich ganz egal. Ich kann jedem, der die Möglichkeit hat, nur empfehlen, seine Karriere in die Hand zu nehmen, zu wählen und zu entscheiden.

Eure Kollegin Yvonne Schwarz, CMA BAe 146

→ www.ipg-cockpit.ch

Aerocontrol – Verband der Zürcher Fluglotsen

Als Fachverband kümmert sich Aerocontrol Switzerland nicht nur um soziale Belange, sondern auch um operationelle Aspekte unseres Berufs. Wie in der letzten «Rundschau»-Ausgabe zu lesen war, hat Skyguide per 25. Juni 2015 einen Passus im AIP aufgenommen, der besagt: «When cleared for take-off, ATC will expect and has planned on the aircraft being rolling within 10 seconds (of take-off clearance being issued). Pilots un-able to comply with this requirement shall notify ATC before entering the RWY.»

Aerocontrol hat deshalb nach Einführung der neuen Airbus Procedures durch die Swiss Anfang Juli Messungen der Reaktionszeiten nach Erhalt der Startfreigabe vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Messungen waren sehr ernüchternd und bestätigten unsere Befürchtungen vollumfänglich. Weder wurde die Vorgabe der zehn Sekunden eingehalten noch die ATC entsprechend informiert.

Inzwischen hat sich die Länge der Reaktionszeiten der Swiss-Piloten zwar merklich verkürzt. Die Vorgabe der zehn Sekunden wird aber nach wie vor nur sehr selten eingehalten, und die eigentlich notwendige Information an die ATC bleibt in den meisten Fällen weiterhin aus. Und obschon die Swiss-Piloten damit bei Weitem nicht die einzigen sind, erschweren sie uns mit diesem Verhalten unsere tägliche Arbeit.

Unser komplexes System lässt uns nur sehr wenig Spielraum und bedingt, dass wir genau arbeiten. Ein «zu frühes» Erteilen einer Startfreigabe, um eine zu lange Reaktionszeit abzufedern, ist für uns keine Option. Sollte die Reaktionszeit in solch einem Fall doch kürzer als erwartet sein und daraus ein Vorfall mit einem anderen Flugzeug resultieren, würde der Tower-Lotse vollumfänglich in der Verantwortung stehen. Es versteht sich vermutlich von selbst, dass wir dieses Risiko nicht freiwillig auf uns nehmen wollen.

→ www.aerocontrol.ch •

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Für den nächsten Sommer kommuniziert und bewirbt **Germania Flug** bereits jetzt aktiv einen massiven Ausbau ihres Angebots ab Zürich, das die Airline in Eigenverantwortung vermarktet. Mit den beiden nun in eigenen Farben fliegenden A319 will Germania rund zwanzig Flüge pro Woche anbieten. So plant sie, täglich nach Palma de Mallorca zu fliegen sowie ein- oder zweimal wöchentlich die Destinationen Antalya, Beirut, Hurghada, Kos, Kreta, Larnaca, Rhodos und Varna anzusteuern. Zusätzlich werden auch im Sommer wieder Voll-Charter für diverse Anbieter durchgeführt. Neben der bewährten Zusammenarbeit mit Air Prishtina für Flüge nach Pristina sowie Skopje informierte Germania über einen Voll-Charter ab Zürich nach Porto und über Flüge nach Calvi (Korsika), letztere auch ab Bern.

Der zweite **Pilatus PC-24-Prototyp** hob im November vom Flugplatz Buochs zu seinem Jungfernflug ab. Der «Super Versatile Jet» flog insgesamt 82 Minuten über der Zentralschweiz. Es ist das einzige Flugzeug, das die Vielseitigkeit eines Turboprops, die Kabinengrösse eines Medium Light Jets und die Leistungsdaten eines Light Jets kombiniert. Nach dem Erstflug des ersten PC-24-Prototyps im Mai 2015 kann Pilatus einen weiteren wichtigen Schritt im PC-24-Entwicklungsprogramm verbuchen. Die ersten Auslieferungen sind für 2017 vorgesehen.

Le fabricant aéronautique **Pilatus** livrera aux forces aériennes de **l'armée australienne** 49 appareils d'entraînement **PC-21** entre 2017 et 2019. Dans le cadre de l'appel d'offres, Pilatus a créé une entreprise commune avec le géant américain de la défense Lockheed Martin et l'équipementier Hawker Pacific Aerospace, également basé outre-Atlantique et contrôlé par Lufthansa. La part de Pilatus se monte à près de 800 millions de francs, un montant correspondant quasiment au chiffre d'affaires d'une année.

World News...

Russian lessor **Ilyushin Finance** has tentatively agreed its first **Bombardier CSeries** placement, with a deal for two aircraft from a non-Russian carrier. The lessor which has agreed to acquire 32 CS300s, has been intending to market the type to foreign operators, a strategy which has become more crucial following the problems in the internal Russian air transport market.

Ilyushin Finance chief executive said the two CS300s would be delivered at the end of 2016 but declined to identify the customer. The leasing company also signed a letter of intent to place up to 10 Sukhoi Superjet 100s with an undisclosed non-Russian operator. Ilyushin Finance also has to relocate five Transaero aircraft following the carrier's collapse.

Airbus has been cleared to start delivering the **A320neo** following certification of the Pratt & Whitney PW1100G powered version of the aircraft. It secured certification under the type's formal designation, the A320-271n, from both the European Aviation Safety Agency and the US Federal Aviation Administration. Both authorities have also approved the rival CFM International Leap-1A engine level, but the full certification currently covers only the PW100G equipped airframe. Three flight-test aircraft clocked more than 1070 hours over 350 flights. Airbus expects the A320neo to cut fuel-burn by 15 per cent, through the fitting of more efficient power plants and inclusion of modifications such as sharklet wing tips. The airframer has secured orders for over 4400 jets across the A320neo family. EASA and the FAA will classify the aircraft as a variant of the baseline A320 under the same pilot type rating.

Singapore Airlines ist der Erstkunde für den **Airbus 350-900ULR** mit vergrößerter Reichweite für eine Flugzeit bis zu 19 Stunden. Die Gesellschaft wandelte sieben Flugzeuge aus ihrer A350-Bestellung in diese «Ultra Long Range» (ULR)-Version um und bestellte zusätzlich vier weitere A350. Total sind jetzt 67 A350XWB durch Singapore Airlines bestellt worden. Die für lediglich 170 Passagiere eingerichteten ULRs werden ab 2018 geliefert und sollen die früher mit A340-500 durchgeführten Nonstop-Flüge von Singapur nach Los Angeles sowie New York erneut aufleben lassen. Die A340 hatten übrigens seinerzeit nur 110 Passagiere. Die Änderungen der A350-900ULR gegenüber der normalen A350 sollen minimal sein, und die Flugzeuge können bei Bedarf zurückgerüstet werden. Angeblich werden sie lediglich für ein höheres maximales Startgewicht zugelassen (280t statt 275t) und erhalten das Treibstoffsystem der A350-1000, das ansonsten ungenutzte Tanks einbezieht.

Rayani Air, première compagnie aérienne **malaisienne** «charia-compatible», vient d'effectuer son premier vol entre Kuala Lumpur et la ville de Langkawi après avoir reçu les autorisations nécessaires du gouvernement malaisien. C'est un Boeing 737-400 qui a embarqué les 150 passagers, dont 18 orphelins, pour le vol inaugural. Le directeur est fier de cette nouvelle compagnie, qui est en totalité conforme à la charia. Il est dit que le personnel et les passagères devront porter le voile, du moins pour celles qui sont

musulmanes, un simple foulard pour les autres. Les vêtements des passagers non-musulmans seront étudiés avant le départ et les personnes qui ne sont pas habillées convenablement pourront être refusées à bord. Il ne sera servi aucun alcool ni produits dont le porc entrerait dans la composition. Un temps de prière devra être respecté avant chaque décollage. Tout ce qui sera consommé à bord devra être également halal. La Malaisie étant un pays avec une forte proportion de musulmans, le directeur de Rayani Air ne doute pas un instant de son succès.

The first **Mitsubishi Aircraft MRJ** flight test aircraft has now flown. Japan's first commercial jet transport, and only its second airliner since World War II, took off for the first time on the morning of November 11 at Nagoya Airport. The MRJ powered by Pratt & Whitney PW1200G engines, flew for 1 hour and 30 minutes, confirming its basic characteristics and functionality in ascent, descent and turning in airspace off the Pacific coast, stated Mitsubishi Aircraft as well as its airframe prime contractor and major shareholder, Mitsubishi Heavy Industries. The maximum speed was about 150 knots (280 kph) and the greatest altitude around 15 000 feet (4700 meters). The landing gear and flaps were not moved. Their operation will be tested after the second flight. Deliveries are planned to start in well under two years, during the second quarter of 2017. MRJ certification is to be achieved with the first five flight-test MRJs, all of which have been or are being built to the design of the MRJ90, the version that in airline service will seat 92 passengers in a standard, all-economy configuration. MRJ70s, designed for 78 seats, will follow. The MRJ program has already orders for 191 aircraft. Launch customer is All Nippon Airways, but the largest one is Sky West (USA), with 100 aircraft on order.

Crash News...

Circumstances surrounding the stall of the ill-fated Indonesia **Air Asia Airbus 320** over the Java Sea on 28 December 2014 bear similarities to those preceding the loss of Air France flight AF447. Both appear to have involved a sudden trigger event and degradation of flight control laws, followed by nose-up commands, a rapid climb to high altitude, loss of airspeed and failure to recover from the subsequent stall. Indonesian investigators believe the A320's first officer was startled by an un-commanded roll of 54° left, and pulled backwards on his side stick. While the first officer was wrestling with the roll, the aircraft was continuing to climb as a result of the earlier nose-up command. The A320's stall warning activated and, initially, the

first officer pushed the side stick forward, reducing the angle of attack and cancelling the warning. But just after the warning stopped, the flight data recorder showed nose-up input to the first officer's side stick. The aircraft pitched up again and began climbing at 11 000 feet/min. Although the captain repeatedly gave the command "pull down", the inquiry says this order resulted in greater rearward input to the first officer's side stick. The captain attempted to push the aircraft's nose down with forward pitch on his side stick, but the nose-down input was ineffective because the first officer was continuing to pull rearwards. Investigators additionally believe the flight crew may not have recognised the aircraft had stalled because it was descending rapidly in a level attitude. As the aircraft fell through 29 000 feet, its wings were level and its pitch was nearly zero. Despite the level attitude, the angle of attack was around 40°, which kept the aircraft aerodynamically stalled. Investigators have concluded that cracked solder joints on a circuit board, prompting the failure of the rudder trim limiter around 30 minutes after departure, were the trigger for the event. Maintenance records show the aircraft, a 2008 built A320, had developed 23 rudder travel limit system faults over the previous year caused by the same solder crack.

Short News...

TAP Air Portugal bestätigte ihre Ankündigungen über neue Single-aisle- und Wide-body-Airbusse. Es wurden 14 A330-900neo, 15 A320neo sowie 23 A321neo bestellt. Mehrere A321 werden von der Langstreckenversion A321LR sein und für Flüge an die USA-Ostküste und nach Brasilien eingesetzt.

Die **International Airline Group** (IAG) wandelte weitere **Airbus-330**-Optionen in Festbestellungen um, und zwar für Aer Lingus und Iberia. IAG wandelte auch noch 25 **A320neo**-Optionen um (total jetzt 87 A320/321neo für British Airways, Vueling, Iberia und Aer Lingus).

Wizzair bestätigte ihren Vorvertrag über 110 **A321neo** (plus 90 purchase rights). Sie werden für 239 Passagiere eingerichtet.

Bei einem Staatsbesuch von Bundeskanzlerin Merkel in China unterzeichnete die **China Aviation Supplies Holding Company** ein General Terms Agreement über weitere 30 **A330-300** (für Air China und China Southern) sowie über nochmals 100 Maschinen der **A320**-Familie. Insgesamt haben die Chinesen damit in diesem Jahr die 75 A330 fest bestellt, die im Zusammenhang mit dem Bau des A330-Ausstattungs-Zentrums in Tianjin vereinbart worden waren.

2015 besuchte der **chinesische Präsident** bei seiner USA-Reise auch die **Boeing**-Werkhallen in Everett. Dabei wurde ohne viele Details von Aufträgen über 300 Flugzeuge berichtet, darunter je 30 B-737 für die Leasing-Gesellschaften ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) und CDB (China Development Bank), weitere 190 B-737 sowie 50 Grossraumflugzeuge für chinesische Fluggesellschaften.

Norwegian bestellte 19 eigene **Boeing 787-9** (plus zehn Optionen). Aktuell hat die Gesellschaft acht B-787-8 im Einsatz und hatte schon vorher Leasingverträge über elf B-787-9 abgeschlossen. Man plant also für die nicht allzu ferne Zukunft mit fast 40 Dreamlinern. Angeblich laufen die billigen Langstreckenflüge der Norwegian wie geschmiert.

Boeing gab eine Bestellung über 75 **Boeing 737MAX-8** für die indische **Jet Airways** bekannt. Dazu haben sich nun noch 50 Optionen beziehungsweise Kaufrechte gesellt.

Aeroflot palaverte kürzlich erneut davon, dass sie die 22 bestellten **B-787** nicht mehr haben wolle. Laut Boeing-Angaben wurde der Auftrag allerdings von 22 B-787-8 auf 18 B-787-8 und vier Maschinen der grösseren Version B-787-9 geändert ... ●

Zeitreise

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

Text: Oliver Reist

... vor 80 Jahren

«Don't change anything» – mit diesen Worten drückte der Testpilot Joseph Summers am 5. März 1936 seine Zufriedenheit über die Flugleistungen des Spitfire-Prototyps nach dem erfolgreichen Erstflug aus. Auch die Zuschauer am Boden waren zufrieden. Die historische Weisheit, dass Flugzeuge, die gut ausschauen, auch gut fliegen, hatte sich wieder einmal bestätigt. Bereits drei Monate später und noch vor Beendigung aller Testflüge erteilte das britische Luftfahrtministerium der Firma Supermarine den Auftrag zur Produktion von 310 Spitfires.

Der Prototyp erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 550 Kilometern pro Stunde und war mit einem Rolls-Royce-Merlin-Motor ausgerüstet, der 990 PS leistete. Die letzte Spitfire lief am 20. Februar 1948 vom Fließband und wurde nun von einem 2085 PS starken Rolls-Royce-Griffon-Motor angetrieben. Insgesamt wurden 20 334 Spitfires hergestellt. Es war das einzige britische Jagdflugzeug, das vor, während und nach dem Zweiten Weltkrieg produziert wurde.

Um den Erfolg der Spitfire zu verstehen, ist ein Blick in die Geschichte der englischen Luftfahrt notwendig.

Die Royal Air Force verfügte zu Beginn der 1930er-Jahre, ähnlich wie die Schweizer Flugwaffe, nur über leistungsschwache Doppeldecker. Das britische Luftfahrtministerium schrieb deshalb 1931 einen Auftrag zur Entwicklung eines neuen Flugzeugs aus. Da sich die verantwortlichen Offiziere des Ministeriums uneinig über die notwendigen Eigenschaften eines fortschrittlichen Jagdflugzeugs waren, orientierte sich die Submission in vielen Punkten an den taktischen Anforderungen des Ersten Weltkriegs.

Die namhaften Flugzeughersteller der damaligen Zeit (Bristol, Vickers, Gloster, Hawker) taten sich schwer, einen modernen Jäger zu konstruieren. Die Testflüge waren selten erfolgreich. Die erfolgversprechenden Flugzeuge von Bristol und Vickers stürzten bei irreversiblen Flat Spins ab.

Auch Supermarine, ein auf Wasserflugzeuge spezialisierter Flugzeughersteller, beteiligte sich an der Ausschreibung. Deren Technischer Direktor Reginald

Joseph (R.J.) Mitchell entwickelte einen Stuka-ähnlichen Prototypen mit der Bezeichnung «Type 224». Bei den Testflügen offenbarten sich jedoch unlösbare Probleme. «With the red warning lights flashing on all over the place, one had to be a plumber to understand what was going on», kommentierte der enttäuschte Testpilot Jeffrey Quills gegenüber dem sensiblen Mitchell die Probleme mit dem Kühlsystem, das sich bei schnellen Steigflügen überhitzte und die Kühlflüssigkeit verdampfen liess.

Enttäuscht über die Misserfolge der britischen Luftfahrtindustrie, erwog die britische Regierung nun sogar den Erwerb von polnischen Flugzeugen. Doch es kam anders ...

Der britische Flugzeugmotoren-Hersteller Rolls-Royce entwickelte auf eigene Initiative hin einen V-12-Motor mit 27 Litern Hubraum (Rolls-Royce PV-12, der spätere «Merlin»), der einer zukünftigen Generation von Flugzeugen als Antrieb dienen sollte und 1933 den ersten Probelauf absolvierte.

Supermarine und Rolls-Royce hatten schon früher erfolgreich bei der Konstruktion von prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeits-Wasserflugzeugen zusammengearbeitet. So kam es, dass der Verwaltungsrat von Vickers-Armstrong (die Muttergesellschaft von Submarine) am 6. November 1934 beschloss, die Entwicklung eines neuen Flugzeugs zu finanzieren, das um den neuen Rolls-Royce-Motor herum gebaut werden sollte. Da das Projekt zumindest anfänglich nicht von der Regierung unterstützt wurde, hatte R.J. Mitchell bei der Konstruktion weitgehend freie Hand.

Das wohl augenfälligste Merkmal der Spitfire ist die elliptische Form der Tragfläche. Mehrere Gründe mögen ausschlaggebend dafür gewesen sein, dass sich Mitchell und sein Chef-Aerodynamiker Beverley Shenstone für diese Flügelform entschieden haben. Einen besonders niedrigen induzierten Widerstand sowie eine hohe Torsionsfestigkeit bei einfacher Bauweise waren die wesentlichen Vorteile. Nicht zuletzt bot diese Flügelauslegung auch die Möglichkeit, bis zu vier Bordwaffen pro Flügelenseite zu installieren. Dies war ein neues Erfordernis der Luftwaffenführung.

Mitchell war bestrebt, die Spitfire mit einem möglichst dünnen und widerstandsarmen Flügelprofil auszustatten, das hohe Geschwindigkeiten ermöglichte. Das britische National Physical Laboratory erachtete aufgrund von Windkanalmessungen ein Thickness-Chord-Ratio (Verhältnis der Profildicke zur der Länge der Profilhöhe) von unter 15 Prozent als unvorteilhaft. In den 1930er-Jahren lieferten Windkanalversuche an Modellen oft nur Annäherungswerte. Mitchell hatte mehr Vertrauen in seine langjährigen praktischen Erfahrungen, und die Spitfire erhielt ein Profil mit einem Thickness-Chord-

Ratio von lediglich 13 Prozent an der Flügelwurzel und 6 Prozent an der Flügelspitze. Einzig den Strömungsverlauf des Kühlers liess er im Windkanal erproben. Nicht zuletzt spielte wohl das intuitive Urteilsvermögen von R.J. Mitchell bei Fragen der Formgestaltung eine entscheidende Rolle: «It looks right – and is right.»

Obwohl der Entwurf der Spitfire nicht vollumfänglich den inzwischen erweiterten Anforderungen der Ausschreibung entsprach, erkannte das Luftfahrtministerium das Potenzial und unterstützte die Entwicklung des Prototyps mit finanziellen Mitteln. Im August 1938 wurden die ersten Staffeln mit der Serienversion (Mark I) ausgerüstet. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs verfügte die Royal Air Force bereits über 300 Spitfires.

R.J. Mitchell erlebte den Erfolg «seiner» Spitfire nicht mehr. Er verstarb mit nur 42 Jahren am 11. Juni 1937 an Krebs.

... vor 80 Jahren, einen Tag vor dem ersten Spitfire-Flug

Auf das Kommando «Luftschiff marsch!» wurde am 4. März 1936 der Zeppelin LZ 129 durch die 200-köpfige Haltemannschaft aus der Friedrichshafener Luftfahrtwerft hinausgezogen. Auf ein Glockenzeichen hin wurden die Halteleinen gelöst, und die LZ 129 erhob sich zum ersten Mal in die Luft. An Bord befanden sich 85 Personen. In 100 Metern Höhe wurden die Motoren gestartet. Als das Luftschiff nach etwas mehr als drei Stunden wieder landete, waren alle Beteiligten mit dem Ergebnis der Testfahrt zufrieden. Obwohl die Luftschiffbau Zeppelin GmbH als Herstellerin grosse Erfahrung mit der Konstruktion von Luftschiffen hatte, dauerten die Projektierung und der Bau der LZ 129, die später den Zusatznamen «Hindenburg» erhielt, fast sechs Jahre. Der Erbauer wurde dabei mit den unterschiedlichsten Problemen konfrontiert.

Nach Unfällen mit wasserstoffgefüllten Zeppelin wurde im November 1930 beschlossen, ein Luftschiff anzufertigen, das mit unbrennbarem Helium gefüllt werden sollte. Helium hatte jedoch eine geringere Tragkraft als Wasserstoff. Deshalb konstruierten die Ingenieure eine Wasserstoff-Kernzelle, die von einer Helium-Zelle umschlossen wurde.

Letztendlich scheiterte diese Idee jedoch an der Helium-Lieferung. Die USA, die damals als einziges Land über ausreichende Mengen dieses Edelgases verfügten, benötigten es für die Luftschiffe der US-Navy. Hinzu kam ein Gesetz, das den Helium-Export grundsätzlich untersagte.

Somit musste die LZ 129 mit brennbarem Wasserstoff gefüllt werden. Eine fast noch grössere Herausforderung war die Finanzierung dieses Projekts.

Wegen der Weltwirtschaftskrise, die 1931 ihren Höhepunkt erreichte, war es praktisch unmöglich, Investoren zu finden. Die Finanzierung des Luftschiffneubaus war erst gesichert, als die Zeppelinwerft Ende 1933 ein unverzinsliches Darlehen in der Höhe von drei Millionen Reichsmark vom Reichsluftfahrtministerium erhielt. Die nationalsozialistische Regierung sicherte sich somit den Einfluss auf den Fahrbetrieb und erhielt die Möglichkeit, den Zeppelin für ihre Propagandazwecke einzusetzen.

Nebst den Passagierfahrten gab es deshalb immer wieder Sonderfahrten im Auftrag des Propagandaministeriums. Am 1. August 1936 wurde die «Hindenburg» zur Eröffnung der Olympischen Spiele eindrucksvoll über Berlin vorgeführt. Zur Einstimmung auf die Eröffnungszeremonie kreiste sie zwei Stunden vor den eigentlichen Feierlichkeiten über dem Olympiastadion. Weitere Propagandafahrten erfolgten während des Reichsparteitags der NSDAP am 14. September 1936. Der Zeppelin konnte auch gechartert werden. Die Firma Krupp buchte die LZ 129 im Juni 1936, um mit ihren Kaderleuten eine Rundfahrt über der Schweiz durchzuführen.

Bis zum nie vollständig aufgeklärten Unglück am Ankerplatz in Lakehurst am 6. Mai 1937 führte die «Hindenburg» zehn Fahrten nach New York und sieben Fahrten nach Rio de Janeiro durch. ●

Tombola-Spende «70 Jahre AEROPERS»

Anlässlich der 70-Jahr-Feier der AEROPERS wurde eine Tombola mit attraktiven Preisen durchgeführt. Der Erlös wurde der «Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals» gespendet.

Text: André Ruth

Mit grosser Freude überreichte AEROPERS-Präsident Lukas Meyer den Scheck über 4300 Franken an Walter Vollenweider, den Präsidenten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.

Die Stiftung

Dieses Jahr feiert das Hilfswerk sein 60-jähriges Bestehen. Die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals setzt sich konsequent für Bildung und Schulen ein, und dies immer mit dem Ziel, Kinder, die einmal das Glück und die Chance haben, über die «Türschwelle» einer Schule zu treten, möglichst lange und kontinuierlich zu unterstützen, bis sie eines Tages selbständig ihr Leben gestalten können.

Diese Strategie will sie zusammen mit den Spenderinnen und Spendern noch möglichst viele Jahre weiterverfolgen.

Nachhaltig trotz bescheidener Mittel

Hin und wieder hört man bei der Stiftung die Feststellung: «Was Ihr da macht, ist wohl nicht mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein!» Grösse ist jedoch nicht der einzige Gradmesser. Was ebenso zählt, sind die Wirkung und die Nachhaltigkeit.

Als kleines Hilfswerk sei man gezwungen, Prioritäten zu setzen, bestehende Projekte immer wieder kritisch zu hinterfragen, sich auf wenige Projekte zu fokussieren und mit bescheidenen Mitteln eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen.

Daher hat man sich auch praktisch nie bei Katastrophen engagiert. Das wird den grossen Hilfswerken überlassen.

Spenden

Die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals nimmt selbstverständlich gerne eine Spende entgegen:

Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals

Müllackerstrasse 4

CH-8152 Glattbrugg

+41 (0) 44 810 72 31

PC 80-26140-7

swissair-kinderhilfe.ch ●

Ende Artikel

Shooter's Corner

Bilder aktiv gestalten (Teil 1) – Motive inszenieren

Wir haben in den letzten drei Folgen gelernt, wie wir unsere Motive finden und bewusster betrachten können. Nun interessiert uns natürlich, wie wir die gesehenen Motive möglichst wirkungsvoll inszenieren und somit ein Bild aktiv gestalten können.

Text: Dominique Wirz

Wie man sich einem Motiv nähert und was für Fotos man am Schluss nach Hause nimmt, hängt stark von der beabsichtigten Bildwirkung und der jeweiligen Situation ab. Trotzdem möchte ich hier einige bewährte Tipps geben.

Bildaussage

Die Absicht, mit der Sie fotografieren, beeinflusst Ihre Bildgestaltung. Werden Sie sich deshalb bewusst, warum Sie ein Motiv vor die Linse nehmen. Denn das wird die gewählte Perspektive, den Ausschnitt, die Schärfentiefe und viele weitere Faktoren entscheidend beeinflussen. Wollen Sie informieren oder ein abstraktes Kunstwerk schaffen? Fotografieren Sie für einen Auftraggeber oder nur für sich selbst? Wenn Sie informieren wollen, werden Sie wahrscheinlich eine traditionellere Bildgestaltung vorziehen, damit sich jeder Betrachter im Bild zurechtfinden und die enthaltenen Informationen schnell erfassen kann. Wenn Sie ein abstraktes Kunstwerk schaffen wollen, wählen Sie vielleicht eine extreme Perspektive oder experimentieren mit gewagten Ausschnitten und Kompositionen. Insbesondere, wenn Sie eine bestimmte Aussage mit dem Bild machen wollen, müssen Sie es so gestalten, dass Ihre Mitteilung beim Betrachter ankommt. Wenn Sie zum Beispiel den Haupttempel des Angkor Wat nicht isoliert fotografieren, sondern mit der fotografierenden Menschenmenge davor, dann weisen Sie darauf hin, dass dieser Tempel oft fotografiert und besucht wird. Sie setzen also die Sehenswürdigkeit in einen anderen Kontext. Vielfach gewinnt ein Bild dadurch und hebt sich so von der Masse der gleichartigen Bilder des Tempels ab.

Vorbereitung

Nicht nur geplante Fotos brauchen Vorbereitung, sondern gerade auch für spontane Fotos ist sie unerlässlich. Beherrschen Sie Ihre Kamera und fahren

Sie nicht mit einer neuen Ausrüstung in die Ferien. Packen Sie diejenigen Ausrüstungsteile ein, die Sie für die erwarteten Motive brauchen. Das spart Gewicht und Zeit im entscheidenden Moment. Zur Vorbereitung gehört auch eine sorgfältige Recherche. Denn je besser Sie Ihre Motive kennen, desto bessere Bilder werden Sie nach Hause bringen. Das gilt für das Fotografieren von Tieren in freier Wildbahn ebenso wie für Fotos von Besonderheiten einer barocken Kirche. Wenn Sie die Geschichte hinter einem Motiv kennen, können Sie das Bild nämlich auch so gestalten, dass diese rüberkommt. Eine gute Vorbereitung zahlt sich insbesondere auch bei flüchtigen Motiven aus, bei denen Sie nur eine Chance haben. Wenn Sie das Verhalten von Tieren kennen oder bereits wissen, wo die Prozession genau durchziehen wird, können Sie entsprechend vorausschauend arbeiten. Sie sind am richtigen Ort, haben das richtige Objektiv auf der Kamera, die entsprechende Belichtung eingestellt und müssen nur noch abdrücken. Also, schaffen Sie sich einen Vorsprung durch Information, und denken Sie vorausschauend.

Vereinfachung

Helfen Sie dem Betrachter: Lassen Sie Unnötiges weg und lenken so den Blick auf das Wesentliche. Räumen Sie auf, wählen Sie aus und überlegen Sie immer, was noch weggelassen werden kann. Ihre Bilder werden stärker und prägnanter, wenn Sie Ihre Bildaussage auf den Punkt bringen. Fast alle großen Bilder haben diese Tatsache gemeinsam: Sie bestehen aus wenigen Bildelementen, die sofort klar erfasst werden können. Das mag einfach klingen, setzt aber voraus, dass Sie fotografisch sehen können. Sie müssen im Blick haben, was für Objekte, Licht- oder Farbflecken im Hintergrund von ihrem Motiv ablenken. Eine Überprüfung der Umrisse des Motivs stellt sicher, dass nichts Ihr Hauptmotiv stört und es sich klar vom Hintergrund abhebt. Selbst wenn sich auf den ersten Blick nichts mehr vereinfachen lässt, meist geht es trotzdem, wenn Sie sämtliche fotografischen Mittel ausschöpfen. Dazu gehört neben der Wahl des Bildausschnitts auch der gezielte Einsatz einer Brennweite, die Wahl einer anderen Perspektive oder eines anderen Standpunkts, die Wahl einer geringen Schärfentiefe oder auch eine gezielte Aufhellung/Beleuchtung des Motivs bei gleichzeitigem Abdunkeln von unerwünschten Objekten im Hintergrund. Weitere Techniken zur Vereinfachung sind die Reduktion der Farben, indem zum Beispiel bei Gegenlicht, bei Regen oder Nebel fotografiert wird oder ein Motiv in der Nachbearbeitung entsättigt oder gleich in Schwarzweiss umgewandelt wird. Also merken Sie sich: Weniger ist mehr. Einfachheit sollte eines Ihrer wichtigsten Ziele bei Ihrer

fotografischen Arbeit werden. Denn aufgeräumte Bilder werden nicht nur schneller verstanden, sie sind auch schöner.

Kontraste

Visuelle Gegensätze erzeugen Spannung und können Bilder dadurch lebendig und interessanter machen. Die offensichtlichsten Kontraste sind wohl hell und dunkel. Ähnlich deutlich sind Farbkontraste, insbesondere Komplementärfarben. Aber Gegensätze können auch subtiler sein; rau – glatt oder kurz – lang beispielsweise. In manchen Fällen ermöglichen Gegensätze erst eine Einordnung des Bildinhalts. Wenn Sie zum Beispiel einen Felsen sehen, dann können Sie seine Grösse ohne Vergleichsmassstäbe wie Menschen oder Bäume nicht einschätzen. Kontraste funktionieren aber auch im inhaltlichen Bereich und nicht nur im formalen. Armut und Reichtum wirken stärker, wenn man Sie gegeneinander stellt, ebenso Altes und Neues oder Ruhe und Hektik. Kontraste als Stilmittel sind natürlich nicht für jedes Motiv die richtige Herangehensweise. Manchmal ist es besser, ein Motiv als Einheit zu zeigen, nicht gegen etwas anderes, sondern in sich ruhend und harmonisch.

Standpunkt

Anfänger nehmen die meisten Fotos aus der normalen Stehhöhe auf, meist vom Standpunkt aus, wo das Motiv entdeckt wurde. Das mag vielleicht natürlich wirken, aber wegen der fehlenden Abwechslung in der Perspektive auch langweilig. Vergessen Sie deshalb nicht, dass ein Bild viel gewinnen kann, wenn der Standpunkt der Kamera bewusst gewählt wird. Die gleiche Szene kann sehr unterschiedlich wirken, wenn einmal ein tiefer Standpunkt, einmal ein hoher Standpunkt gewählt wird. Erkunden Sie deshalb Ihr Motiv von verschiedenen Standpunkten. Ein tiefer Standpunkt der Kamera kann beispielsweise mehr Vordergrund einschliessen, diesen betonen und so mehr Räumlichkeit erzeugen. Wenn Sie mit der Kamera von unten schräg nach oben zielen, spricht man auch von Untersicht. Sie lässt manch Vertrautes wieder interessant und originell erscheinen. Motive wirken so grösser, dramatischer und mächtiger. Also perfekt, wenn Sie damit Ihre Bildaussage unterstützen können. Ein hoher Standpunkt lässt den Blick des Betrachters nach unten ins Bild wandern, bietet mehr Übersicht und lässt Dinge eher kleiner erscheinen als in der Normalsicht. Sie erreichen den Effekt, wenn Sie von oben schräg nach unten fotografieren (= Aufsicht), sei es beim Blick über den gedeckten Tisch, beim Hochhalten der Kamera über die Menschenmenge oder beim Ausblick von einem Turm oder Flugzeug. Bewegen Sie sich zur Seite, werden

sich Vorder- und Hintergrund zueinander verschieben. Sie können z.B. so ein störendes Element im Hintergrund durch ein Objekt im Vordergrund verdecken und die Elemente des Vordergrundes optimal auf den Hintergrund ausrichten. Bewegen Sie sich vor- oder rückwärts, verändert sich das Verhältnis von Vorder- zu Hintergrund. Je näher Sie an ein Objekt gehen, desto grösser wird es im Vergleich zum Hintergrund und umgekehrt.

Also seien Sie beweglich bei der Inszenierung Ihres Motivs. Haben Sie keine Angst davor, eigenartig auszusehen, wenn Sie sich für ein Foto hinsetzen oder irgendwo draufsteigen. Das gehört zum Fotografieren dazu.

Aktuelle Fotokurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch.

Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog. •