

Ausgabe
4/2024



RUNDSCHAU

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

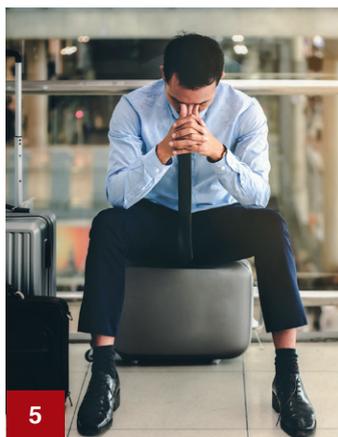


Lebensgefahr: Schlaflosigkeit • Burn-out – raus aus der kraftlosen Leere •

Allein im Cockpit – was geht verloren, und wo bleibt die Teamleistung? •

Von der Taube bis zum Jet • Mit Zelt und Flieger ans Nordkap

Inhalt



3 The President's Voice

Die Fluktuation im Cockpitkorps ist klein, doch die Anzahl Kolleginnen und Kollegen, die in ein Teilzeitmodell flüchten, steigt. «Flüchten» deshalb, weil sie die Hoffnung aufgegeben haben, ihr Sozialleben mit den schlecht funktionierenden Planungssystemen der Firma organisieren zu können. Frustration im Korps und Silent Quitting sind Alarmzeichen, die unsere Arbeitgeberin mit den Worten quittiert, die Fluktuation sei erfreulich gering.

4 Editorial/Impressum

5 Raus aus der kraftlosen Leere

In unserer modernen Gesellschaft ist das Burn-out zu einem prominenten Phänomen mutiert. Immer häufiger trifft es auch Angestellte der Aviatikbranche. Wir lassen uns die Symptomatik, Diagnose und Behandlungsformen von ärztlicher Seite erklären und stellen verschiedenste Arten der Prävention vor.

11 Lebensgefahr: Schlaflosigkeit

In der letzten Ausgabe habe ich beschrieben, was Schlaf ist und welche Funktionen er in unserem Körper erfüllt und wie er idealerweise auszusehen hat. Jeder kennt das Gefühl jedoch, nicht genügend oder schlecht geschlafen zu haben. In dieser Ausgabe soll es darum gehen, welche Konsequenzen dies haben kann.

17 Von der Taube bis zum Jet

Luftpost existiert seit Beginn der Luftfahrt und ermöglicht die schnelle Beförderung zeitkritischer Nachrichten. Besonders militärische Konflikte führten immer wieder zu technologischen Fortschritten. Heute sind Luftpost und -fracht ein unverzichtbarer Teil der globalen Wirtschaft geworden.

22 Reduced Crew Operations

Folge 2 – Allein im Cockpit – was geht verloren, und wo bleibt die Teamleistung?

24 Mit Zeit und Flieger ans Nordkap

Im Juni dieses Jahres nahmen zwei Piloten der SWISS und Edelweiss mit einer gecharterten Rutschmeyer Kurs auf das Nordkap. Im Interview mit der «Rundschau» erzählen sie von ihren Erlebnissen, Eindrücken und den Herausforderungen, die ihnen auf ihrer Reise begegnet sind.

28 Ist der Plan schon drin?

Gültige Verfahrensregeln werden von der SWISS seit 2016 nicht angewendet. Nachdem die AEROPERS dies korrigieren wollte, bewirkte die SWISS beim BAZL eine Erleichterung – allerdings so intransparent, dass der Schritt vor das Bundesverwaltungsgericht nötig wird.

32 SwissALPA – Cross-Check

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

34 Rückspiegel

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

36 Aviation History –

Urs Bänziger, der «Held von Genua»

Ehemalige Flight Crewmember berichten über einprägende Luftfahrerlebnisse. Sie geben Erfahrungen weiter und stellen sich gleichzeitig kurz vor.

38 On The Air ...

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

40 Pensionierung

41 Verabschiedungen aus dem Vorstand

Nach fünf Jahren im Amt beendet Roman Kälin seine Tätigkeit im AEROPERS-Vorstand. Grund genug, sich bei Roman hier öffentlich im Namen des gesamten Verbands für sein Engagement zu bedanken!

42 Neues Vorstandsmitglied – zehn Fragen an Floriano Rau

Kurzinterview mit Floriano Rau, der seit August Mitglied im AEROPERS-Vorstand ist.

43 Die AEROPERS-«Rundschau» sucht eine Redaktorin oder einen Redaktor!

44 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

45 Gelesen

Henry Lüscher und Viktor Sturzenegger geben Buchtipps.

48 Shooter's Corner

Die Kameras unserer Smartphones sind in den letzten Jahren qualitativ markant besser geworden. Immer mehr Menschen nutzen sie deshalb als einzige oder als Zweitkamera, zumal sie immer bei uns ist, wenn wir das Schöne und Vergängliche festhalten und mit anderen teilen möchten. Dominique Wirz gibt Tipps, wie Du das Beste aus Deiner Handykamera herausholen kannst.

51 Wir trauern, Termine & Mitteilungen

51 Eintritte

The President's Voice



«Wir stehen an einer Weggabelung. Der Ausgang der GAV-Verhandlungen wird wegweisend sein für die Stimmung und Motivation im Korps der nächsten Jahre. Werden wir als wertgeschätzte Mitarbeiter behandelt oder als Kostenstelle, die es zu optimieren gilt?»

Diese Aussage tätigte ich vor ziemlich genau drei Jahren an dieser Stelle. Inzwischen ist der GAV2023 knapp zwei Jahre in Kraft. Die Idee, dass sich der Vertrag während der Laufzeit durch verschiedene Projekte aus dem Schlussprotokoll weiterentwickeln würde, ging nicht auf. Schon mehrfach haben wir kommuniziert, dass wir diesen Fehler nicht noch einmal eingehen würden. Zukünftige Vorstände mögen sich an diese Zeilen bitte erinnern.

Dass der GAV2023 nicht das hält, was wir uns versprochen haben, enttäuscht mich auch persönlich. Nach wie vor erachte ich das Ergebnis der damaligen Verhandlungen als solide.

Finanziell konnten wir nur kleine Verbesserungen erreichen, dafür konnten endlich die Unterschiede zwischen den Ex-SWU- und Ex-SWR-Pilotinnen und -Piloten aufgehoben werden. Wir konnten mehrere Verbesserungen im Bereich der Planstabilität erreichen, die wir seit Jahren gefordert hatten.

Gute Errungenschaften, die aber nun über die Laufzeit verblasen. Weiterhin haben wir nur marginalen Einfluss auf unseren Dienstplan. Die Ferieneingabe ist immer noch ein Glücksspiel – besonders wenn man in den Schulferien einmal frei haben möchte. Und das Reserve/Stand-by-System wird durch übermässigen Einsatz von Reserveblöcken ad absurdum geführt.

Nicht nur wurden die Projekte aus dem Schlussprotokoll nicht umgesetzt, auch die Gespräche für Vergütungsanpassungen endeten mit einer Nulllohnrunde. Der GAV ist statisch geblieben.

Im Korps ist ein grosser Frust zu spüren. Der GAV ist jedoch nur ein Grund dafür. Die Bestandessituation ist angespannt. Das führt zu unbefriedigenden Ferienvergaben, das ohnedies schon ungeliebte Bidding-System funktioniert noch schlechter als sonst und die Arbeitsbelastung der einzelnen FCM steigt an.

Doch nicht nur beim fliegenden Personal gibt es einen Unterbestand, sondern es kommt immer mehr der Eindruck auf, dass die Arbeitsbelastung auch in den Büros unerträglich hoch ist. Dass Anrufe beim Ferienbüro nicht beantwortet werden und die Planungsabteilung alle Hände voll zu tun hat, das System am Laufen zu halten, sind nur zwei Beispiele dafür. Kein Wunder, dass die GAV-Projekte nicht vorwärtskommen. Für Weiterentwicklungen und neue Ideen gibt es kaum Ressourcen.

Das ist schade! Denn man kann ein System für eine gewisse Zeit am Limit laufen lassen. Irgendwann tritt aber ein übermässiger Verschleiss ein, und es beginnt zusammenzubrechen. Ein Motor kann durchaus für einige Zeit im roten Bereich arbeiten. Langfristig wird er aber Schaden nehmen. Ich sehe unsere Firma aktuell im roten Bereich laufen. Als Angestell-

ter macht mir das grosse Sorgen. Wie lange können wir uns in diesem Bereich noch aufhalten? Wann bricht das System zusammen?

Die schlechten Resultate im Bereich «Health» bei der letzten InvolveMe-Umfrage sind hier ein ernstzunehmendes Alarmsignal.

Wie sind wir überhaupt an diesen Punkt gelangt? Die Ergebnisse der Firma sind sehr ansprechend. Es steht eine Flottenerneuerung und sogar etwas Wachstum bevor. Anstatt Frust sollte eigentlich Freude herrschen. Anstelle von «burnt-out» sollten wir alle – und damit meine ich das fliegende sowie das Bodenpersonal – top motiviert und voller Tatendrang für die Aufgaben der nächsten Jahre sein.

Der Peak steht uns erst bevor! Aber ich habe das Gefühl, wir stehen jetzt schon ausgebrannt und nach Luft schnappend neben dem Wegrand, und der grosse Anstieg hat eben erst begonnen.

Erinnern wir uns an die eingangs erwähnte Weggabelung zurück. Ich habe stark das Gefühl, dass die Geschäftsleitung den falschen Weg eingeschlagen hat. Angesprochen auf die schlechte Stimmung und die knappen Personalbestände hört man Aussagen wie: «Der GAV sei schuld», oder «Wir wollten das so», oder mein persönlicher Liebling «Es geht ja niemand und die Fluktuation sei erfreulich gering.»

Zunächst: Tatsächlich wollten wir den GAV. Aber der GAV ist nicht schuld an der Situation. Der Umgang mit dem GAV ist das Problem. Das Ausnützen jeder Lücke, die Nichteinhaltung und Nichtumsetzung von Teilen des GAV sind das Problem. Der GAV ist nicht schuld an den knappen Beständen.

Ich erinnere übrigens hier an Zeiten während der Corona-Krise, als die Geschäftsleitung am liebsten grosse Teile des Korps entlassen hätte. Dank des Verbands ist das nicht passiert. Nun, ein paar Jahre später sollen wir also wieder schuld an der Bestandessituation sein. Ich schüttle da nur den Kopf.

Die Fluktuation im Cockpit ist tatsächlich sehr gering. Dennoch höre ich immer häufiger, dass sich Kolleginnen und Kollegen nach Alternativen umsehen. Die Zahl der FCM, die in Teilzeit arbeiten, nimmt stark zu. Es kommt einem der Begriff des Silent Quitting in den Sinn.

Zwei Jahre nach Inkrafttreten des GAV stehen wir also wieder vor einer Weggabelung. Ist die Geschäftsleitung bereit, endlich die Wertschätzung zu zeigen, die ihre Angestellten – und ich spreche hier erneut von allen Angestelltengruppen – verdienen? Oder redet sie sich die Situation weiterhin schön und verschliesst Augen und Ohren vor der Realität?

In einem der beiden Fälle können wir die Herausforderungen der nächsten Jahre wohl gemeinsam stemmen. Im anderen Fall wird es irgendwann einen grossen Knall geben. Spätestens dann, wenn der aktuelle GAV ausläuft.

Clemens Kopetz, Präsident

Editorial



Die vierte und letzte Ausgabe des Jahres der AEROPERS-«Rundschau» erscheint wie üblich in den kürzesten Tagen im Jahr. Nicht nur um das Tageslicht wird es in dieser Zeit etwas rarer, auch die intensivste Periode des Flugbetriebs während der Sommermonate ist einmal mehr überstanden.

Gerne zitiere ich die Mitglieder-E-Mail des AEROPERS-Vorstands von Ende September: «Krankheitsraten steigen überdurchschnittlich an», «Kolleginnen und Kollegen werden in Teilzeit gedrängt», und «Die Beeinflussbarkeit des Dienstplans (...) ist unverändert miserabel.» Mich haben diese Worte des Vorstands bewegt wie bestimmt viele von Euch. Während die Flight Crewmember der Edelweiss bald von einem neuen GAV profitieren dürften, ist die gegenwärtige Situation bei der SWISS ausbaufähig. Offen bleibt die Frage nach dem Warum. Warum nimmt eine Arbeitgeberin die steigende Unzufriedenheit ihres Personals in Kauf? Warum werden Bedürfnisse, wie zum Beispiel das nach einer verbesserten Beeinflussbarkeit der Dienstpläne, zurückgestellt und Varianten für moderne Arbeitsplatzgestaltung nicht realisiert? Warum werden Forderungen nach einem Inflationsausgleich abgelehnt?

Dass unser Körper permanentem Leistungsdruck nicht dauerhaft standhalten kann, zeigen Fälle des Burn-out-Syndroms. Ich habe mich auf die Recherche begeben, um zu verstehen, was zum Burn-out führen kann und wie damit umzugehen ist. Stationäre Therapien werden zur Behandlung eingesetzt. Als viel wichtiger gelten jedoch die präventiven Massnahmen, die seit über 60 Jahren in der Werner-Messmer-Klinik am Bodensee beansprucht werden können. Auf sich selbst zu achten, Warnzeichen zu erkennen und dann zu handeln, ist dabei immens wichtig.

Das Redaktionsteam hat sich auch in dieser Ausgabe interessanten Themen gewidmet und Euch für die ruhigere Jahreszeit eine spannende Lektüre bereitet: Christina hat sich mit der Geschichte der Luftpost beschäftigt und zeigt uns deren Wandel von den Anfängen mit der «Pariser Ballonpost» bis ins heutige Jet-Zeitalter vor. Marc berichtet über die Reise zweier Piloten aus unserem Verband, die sich im Juni 2024 mit einer gecharterten Ruschmeyer auf den teilweise abenteuerlichen Weg zum Nordkap gemacht haben. Dominik zeigt in der Fortsetzung von «Schlaflos» unter anderem die Gefahren auf, die Schlafmangel hervorrufen kann. Damit schliesst sich der Kreis. Denn Schlafmangel ist nicht nur Auslöser verschiedener Krankheitsbilder, wie Depression oder Burn-out, sondern wird oft von diesen auch verursacht.

Ich wünsche Euch eine spannende Lektüre und gute Winterzeit.

Kevin Fuchs, Redaktor

Impressum

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

Redaktion
rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, pensionierter Captain
Jürg Ledermann, Lektor, Captain A330/340
Christina Coray, Radaktorin, F/O A330
Kevin Fuchs, Redaktor, F/O B777
Dominik Haug, Redaktor, F/O A330/340
Marc Horstick, Redaktor, F/O A330

Ständige Mitarbeiter
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pensionierter Captain
Dr. Frank J. Schwabe («Aviation History»)
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pensionierter Captain
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), Captain A320

Layout
André Ruth

Druck
Dataform AG, 8604 Volketswil

Auflage
2700 Druck-Exemplare, > 4000 Downloads aus Reader-App und Website

Erscheinungsweise
Viermal pro Jahr.

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

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

Titelfoto: © AEROPERS, erstellt mit Adobe Firefly (KI)

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2025: 12. Februar 2025

Raus aus der kraftlosen Leere

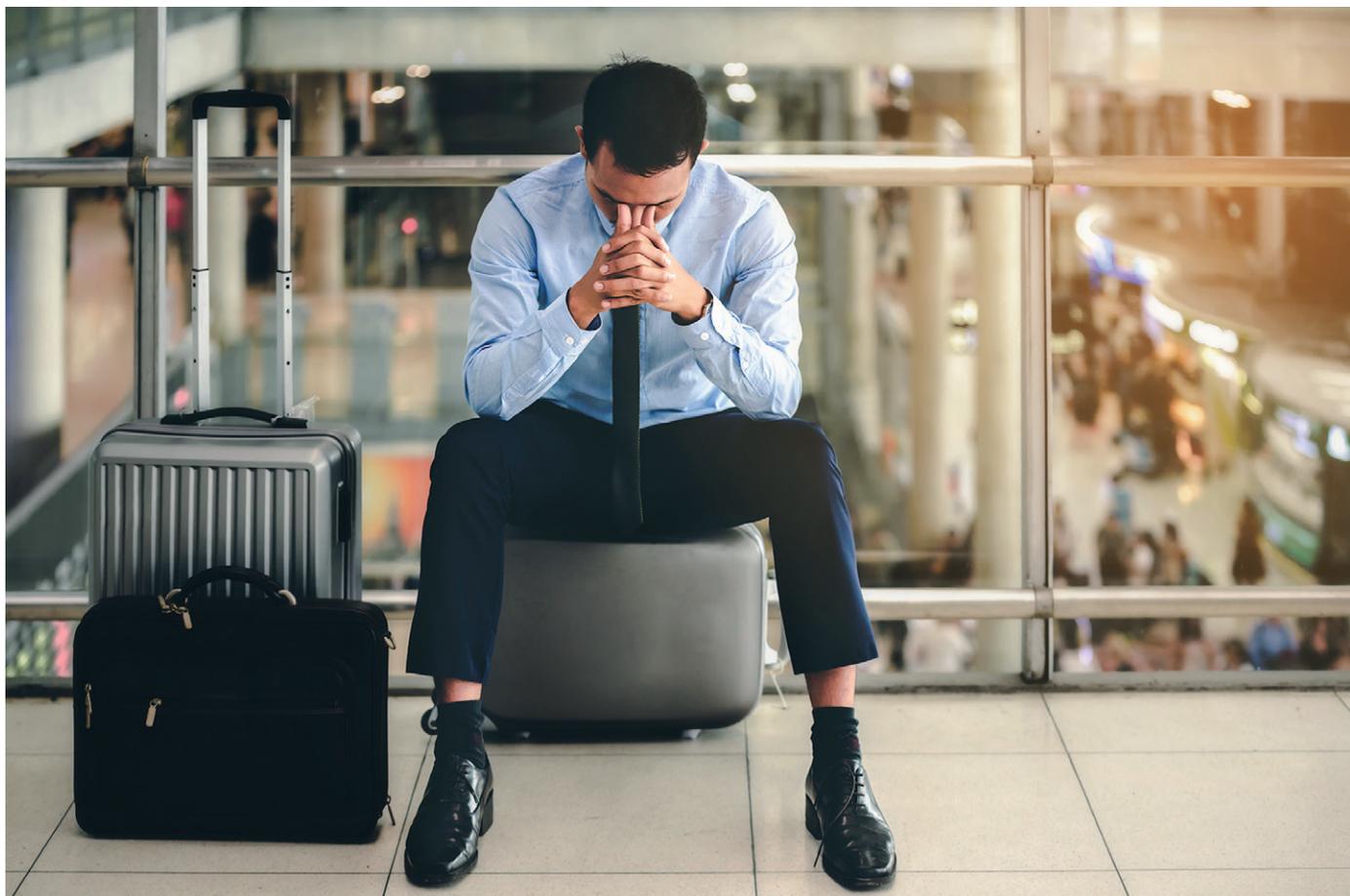
In Zeiten von Workaholics und einem stetig zunehmendem Leistungsdruck ist das Burn-out ein prominentes Phänomen geworden. Es tangiert alle Berufsgruppen und betrifft zuletzt auch immer häufiger Angestellte der Aviatikbranche. Wir lassen uns die Symptomatik, Diagnose und Behandlungsformen von ärztlicher Seite erklären und stellen präventive Massnahmen vor.

Text: Kevin Fuchs

12,5 Prozent der Deutschen – und somit fast jeder Achte – litten im Jahr 2022 an einer Depression (Erfassung ab dem 10. Lebensjahr; Quelle: gesundheitsatlas-deutschland.de). Eine innere Leere, Antriebs- und Energielosigkeit wird Menschen, die Depressionen zum Opfer fallen, zugeschrieben. Nicht nur die Symptome, sondern auch das Krankheitsbild der Depression ähneln dem des Burn-outs, wobei eine Unterscheidung der beiden ernstzunehmenden Krankheiten vor allem für die Therapie bedeutend ist. Fachkreise warnen vor Zuständen, die eine angemessene Erholung nach oder vor der beruflichen Verpflichtung nicht mehr ermöglichen. «Wenn man selbst plötzlich die grossen Steine auf dem eigenen Lebensweg liegen sieht, fühlt es sich schrecklich an (...).» Die Bestseller-Autorin Charlotte Link sagte für das Jahr 2024 all ihre Termine ab und nennt ein Burn-out-Syndrom als Grund. Ihre Lesereise hole sie 2025 nach, für jetzt sei kämpfen angesagt, so die Schriftstellerin auf ihrem Instagram-Profil.

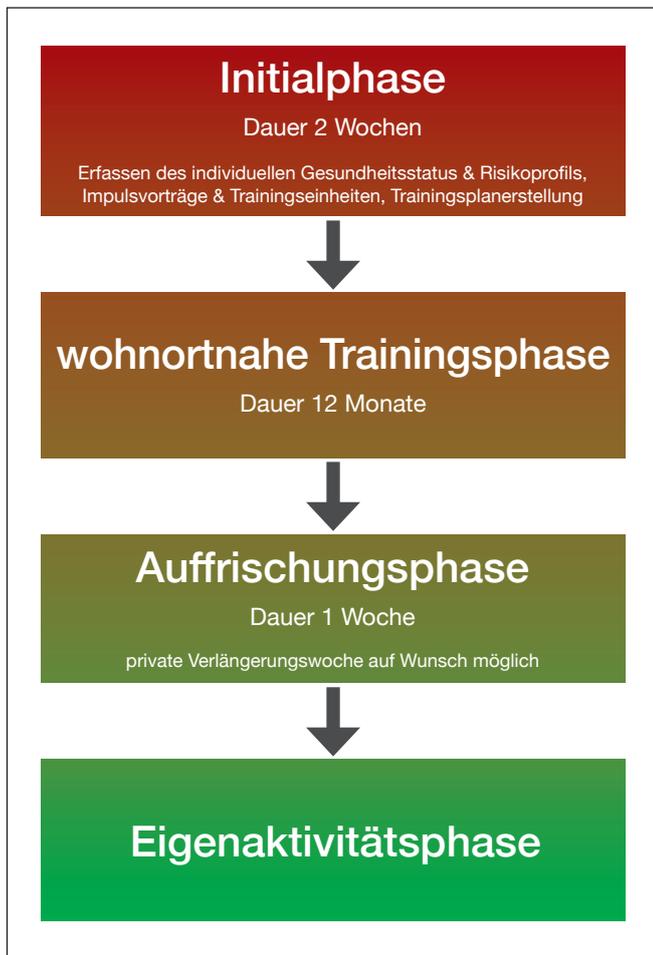
Burn-out – das Krankheitsbild

Das Burn-out ist in aller Munde, und es scheint womöglich glasklar zu sein, dass es sich bei dieser modernen Erscheinung um eine Antriebslosigkeit handelt, die mit zu viel Arbeit, zu grossen Ansprüchen an sich selbst und gleichzeitig einer unzureichenden Work-Life-Balance einhergeht. Definiert als Zustand physischer, emotionaler und mentaler Erschöpfung äussert sie sich oftmals durch Erschöpfungs- oder Überforderungserscheinungen und durch reduzierte Leistungsfähigkeit. Auch Zynismus gegenüber Arbeitskollegen und dem sozialen Umfeld kann ein Anzeichen für Burn-out sein. Doch was genau passiert in einem menschlichen Körper, der von einem Burn-out betroffen ist? Das Eidgenössische Department für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) beschreibt das Burn-out als Ergebnis aus einem Prozess: Nach sehr hohem Engagement, gepaart mit starkem Leistungswillen, entsteht aufgrund zu kurzer Erholungsphasen ein Überforderungszustand. Im Extremfall entsteht aus diesem eine massive psychische Erschöpfung. Ein Burn-out entsteht nicht von heute auf morgen, seine Ent-



Erschöpfung und Überforderung können Anzeichen für ein Burn-out sein.

Quelle : 123rf.com



Das airline-spezifische Präventionsprogramm der Mettnau. Quelle: mettnau.com

wicklung ist meist eher schleichend und birgt die Gefahr, zu Beginn unbemerkt zu bleiben. Wie bei einer Depression liegt dem Burn-out selten eine einzige Ursache zugrunde. Auch hier kommt es zu einem Zusammenspiel von genetischen und psychosozialen Faktoren. Unterschiedlichste Stressoren wie Arbeitslosigkeit, chronische Überlastung, Pensionierung oder der Tod einer nahestehenden Person können unseren Organismus aus dem Gleichgewicht bringen. Doch ein Stressor allein löst kein Burn-out aus. Erst durch eine länger anhaltende Stressphase (chronischer Stress) kann es zum Ausbruch der Krankheit kommen. Grundsätzlich kann chronischer Stress dann entstehen, wenn Stressphasen von Betroffenen als bleibende Belastung empfunden werden, für deren Bewältigung zu wenig Ressourcen verfügbar sind. Dass ein Burn-out vorliegt, zeigt sich vor allem an der fehlenden Erholung einer Person trotz ausreichender Möglichkeit dazu, zum Beispiel nach der Arbeit, am Wochenende oder in den Ferien. Um ein detailliertes Verständnis über diese Krankheit zu erhalten, fragen wir beim Ärzte-Team von SWISS Medical Services nach.

«Rundschau»: Was können erste Anzeichen sein, sich in einem Burn-out zu befinden? Können Betroffene diese in der Regel selbst erkennen?

SWISS Medical Services: Medizinisch wird zwischen körperlichen und psychischen Symptomen unterschieden, wobei das Beschwerdebild vielfältig sein kann. Körperliche

Symptome sind zum Beispiel eine ständige Erschöpfung, Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Muskelverspannungen oder Rückenschmerzen sowie Verdauungsprobleme.

Das psychische Beschwerdebild kann emotionale Anzeichen wie Gereiztheit, Ungeduld, Gefühle der Überforderung oder Sinnlosigkeit oder eine innere Leere beinhalten. Aber auch Konzentrationsschwierigkeiten oder Gedächtnisprobleme sind mögliche Anzeichen eines gestörten geistigen Wohlbefindens. Typisch sind ein gewisser Zynismus und Motivationsverlust.

Betroffene bemerken oft erst spät, dass sie sich in einem Burn-out befinden, da die Symptome schleichend auftreten und oft mit «normalem» Stress verwechselt werden.

Wann ist der Zeitpunkt, sich medizinische Hilfe bzw. den Rat eines Experten zu holen?

Die Tendenz, Warnsignale zu ignorieren, ist häufig. Typisch ist im Verlauf der Zynismus. Ausserdem nehmen viele Menschen das Gefühl von Erschöpfung als normal hin, besonders bei hohen Ansprüchen an sich selbst und in einem leistungsorientierten Umfeld.

Das berufliche und familiäre Umfeld kann oft früher Veränderungen wahrnehmen. Freunde, Kollegen oder Familienmitglieder bemerken möglicherweise, dass sich die Person zurückzieht, häufiger gereizt ist oder ihre gewohnte Leistungsfähigkeit nachlässt. Sie können eine wichtige Rolle spielen, indem sie auf diese Veränderungen aufmerksam machen und Betroffene dazu ermutigen, Hilfe zu suchen.

Ein offenes und unterstützendes Umfeld kann wesentlich dazu beitragen, Burn-out frühzeitig zu erkennen und zu handeln.

Können sich Betroffene direkt an SWISS Medical Services wenden, oder soll zunächst der «reguläre» Weg über den Hausarzt eingeschlagen werden?

SWISS Medical Services steht als offizielles Aeromedical Center des BAZL immer für Fragen von fliegendem Personal bei gesundheitlichen Problemen zur Verfügung. Darüber hinaus steht Angestellten der SWISS und Edelweiss auch unsere interne Psychological Advisor respektive das Employee Councelling in Stellvertretung als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Rolle von SWISS Medical Services ist hierbei unterstützend, um beispielsweise erste Massnahmen in die Wege zu leiten oder bei der Suche nach einem geeigneten Behandler zu unterstützen. Als niederschwelliger Erstkontakt kann auch das «Pilot Peer Support»-Programm Hilfe anbieten.

Wie kann man sich die Behandlung eines Burn-out-Patienten bzw. einer -Burn-out-Patientin vorstellen? Kommen Medikamente zum Einsatz?

Die Behandlung von Burn-out erfordert einen ganzheitlichen Ansatz, der sowohl die körperliche als auch die psychische Erholung in den Fokus stellt. Da Burn-out das Ergebnis von anhaltendem Stress und Überlastung ist, liegt der Schlüssel in der Wiederherstellung des emotionalen und körperlichen Gleichgewichts sowie in der Reduzierung der Stressfaktoren.

Konkret ist hierfür immer die Betreuung durch einen Psychotherapeuten (Psychiater oder Psychologen) erforderlich. Zusätzlich sollte ein Allgemeinmediziner (Hausarzt) ausschliessen, dass es körperliche Ursachen für die Beschwerden gibt und so eine Grundlage für die medizinische Behandlung schaffen.

In einzelnen Fällen kann die vorübergehende Einnahme von Medikamenten sinnvoll sein, um die stärksten Symptome zu lindern. Eine medikamentöse Behandlung sollte jedoch immer eine ergänzende Massnahme zur psychotherapeutischen Betreuung sein.

Ist ein stationärer Aufenthalt nötig, oder können die meisten Fälle ambulant behandelt werden?

Dies ist immer vom Einzelfall abhängig. In der Regel erfolgen solche Behandlungen jedoch ambulant.

Was ist die durchschnittliche Zeit, die ein Burn-out-Patient bzw. Burn-out-Patientin benötigt, um in den Flugdienst zurückzukehren? Wahrscheinlich gibt es auch hier individuelle Abweichungen?

Die Behandlungsdauer variiert stark und ist von vielen Faktoren abhängig. Der Schweregrad, das individuelle Ansprechen auf die Therapie und die persönlichen Lebensumstände spielen eine entscheidende Rolle. Vereinfacht können bei Störungen des geistigen Wohlbefindens (wozu ein Burn-out zählt) verschiedene Phasen unterschieden werden: die akute Erholung, in der es darum geht, Stress zu reduzieren und Ruhe zu finden, gefolgt von einer Therapiephase der zugrundeliegenden Probleme. Hier steht das Thema Stressbewältigung im Vordergrund mit dem Erlernen von Coping-Strategien und der Stärkung der Resilienz.

Die Ausfalldauer kann 3 bis 12 Monate betragen. Hinsichtlich der Rückkehr in den Flugdienst gibt die EASA vor, dass ein stabiler Zustand ohne relevante psychische Symptome vorliegen muss, die einen Einfluss auf die sichere Ausübung der Tätigkeiten haben können. Das bedeutet, dass ein Psychiatriefachexperte jedes Flight Crewmember vor einer Rückkehr in den Flugdienst beurteilen muss.

Haben die Burn-out-Betroffenen Sorgen oder Ängste, erneut in eine solche Situation zu geraten?

Auch in diesem Punkt gibt es individuelle Unterscheidungen. Im Idealfall lernen Betroffene, besser mit Stress umzugehen und durch eine realistische Selbsteinschätzung ihren Energiehaushalt besser zu regulieren.

Was wird aus ärztlicher Sicht empfohlen, um einem Burn-out vorzubeugen?

Allgemein gesagt: Ein gesunder Lebensstil sowie Massnahmen, mit denen Stress frühzeitig erkannt und effektiv bewältigt werden kann. Hierzu zählen (nicht abschliessend): Gesunde Work-Life-Balance (eigene Grenzen kennen/setzen, regelmässige Pausen), Entspannungstechniken, ausgewogene Ernährung, ausreichend Schlaf, regelmässige Bewegung, Pflege sozialer Kontakte, regelmässige Ferien.

Vielen Dank für dieses interessante Gespräch.

Dem Energieverlust vorbeugen

«Einfach mal abschalten», ist oft gar nicht so leicht, wie viele Leserinnen und Leser wissen. So mag der Flugdienst womöglich theoretisch mit dem Verstreichen der Post Flight Duty enden. Jedoch fallen nicht selten zusätzliche Arbeiten an, wie das Verfassen von SRS-Rapporten, der Vorbereitung auf den folgenden Einsatz, die den Arbeitstag auch nach dem offiziellen Dienstag für Flight Crewmember verlängern. Doch muss der heutige Airline-Pilot wirklich ein Sabbatical, ruhendes Arbeitsverhältnis (RAV) oder UBU+ (Unbezahlter Urlaub zwischen 60 bis maximal 180 Tagen) beantragen, um den Risikofaktoren eines Burn-outs zu entgehen? Das kann sicher nicht die Idee sein, obwohl ein halbes Jahr in Australien durchaus verlockend klingen mag. Die unter Kolleginnen und Kollegen häufig gehörte Argumentation, ein Vollzeitpensum sei ein Entscheid gegen die Gesundheit (insbesondere auf Short-haul-Flotten), darf nach Haltung der AEROPERS auch nicht gültig sein. Ein Blick in das SWISS OM A verrät die nüchterne Anweisung, dass Flight und Cabin Crewmember in guter physischer und mentaler Kondition zu sein haben. Konkrete Umsetzungsmassnahmen dazu gibt der Arbeitgeber seinen Besatzungen in diesem einzigen Satz zur Thematik leider nicht. Im Rahmen der «Wie geht's dir?»-Kampagne, die von mehreren Schweizer Kantonen und der «Pro Mente Sana»-Stiftung bereits 2014

Anzeige



DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine
an den Flughäfen München und Frankfurt

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



Ob allein oder in der Gruppe: Yoga kann zeit- und ortsunabhängig stattfinden.

Quelle: 123rf.com

ins Leben gerufen wurde, bietet SWISS ihren Mitarbeitenden mit Bodenfunktion und Führungskräften in den kommenden Monaten sogenannte «Mental Health First Aid»-Trainings an. In diesem Kurs, der unter der Leitung eines externen Coachs stattfindet, lernen die Teilnehmenden unter anderem Strategien, ihre mentale Stärke aufrechtzuerhalten oder zurückzugewinnen. Weshalb der Kurs Flight Crewmitgliedern nicht zur Verfügung steht, ist fragwürdig. Schauen wir uns also an, was wir konkret tun können, um mental fit zu bleiben, falls weder die Auszeit in Australien noch das Teilzeitpensum eine Option sind.

Gesunder Lebensstil

Eine ausgewogene und gesunde Ernährung, ausreichend Bewegung gelten als Grundvoraussetzung und wichtige Basis, um körperlich und geistig gesund zu bleiben. Im stressigen Alltag mögen diese Punkte wohl nicht immer leicht umzusetzen sein. Eine Möglichkeit ist es daher, feste (Frei-)Zeiten einzubauen, um an eben jenen zu arbeiten. Unter dem Begriff «Quality Time» wird die Zeit verstanden, die ausschliesslich der Bewirtschaftung menschlicher Beziehungen dient und durch soziale Aktivitäten mit Freunden und Familie, wie zum Beispiel dem gemeinsamen Sport oder Kochen, geprägt ist. Diese wertvolle Qualitätszeit sollte auch im eng getakteten Berufsleben ihren wohlverdienten Platz erhalten. Der Begriff kann ebenfalls für die Zeit, die der Beschäftigung mit einem Hobby zugutekommt, um sich von den Belastungen des Arbeitslebens zu erholen. Der Kalender sollte unbedingt Platz für solche bieten.

Soziale Kontakte

Die grosse Bedeutung unseres sozialen Umfelds trägt zu unserer psychischen Gesundheit bei. Dass gute soziale Kontakte und Beziehungen, die von Vertrauen geprägt sind, ein Schlüssel zu einem glücklichen Leben sind, ist das Ergebnis einer Langzeitstudie der Harvard University. Dabei gilt es dem Studienleiter Robert Waldinger zufolge drei Faktoren zu beachten: Zunächst kann Einsamkeit unseren Gesundheitszustand negativ beeinflussen, ähnlich wie das Rauchen oder Alkoholkonsum. Die Qualität der Beziehungen zu unseren Mitmenschen hat wiederum einen Einfluss auf unser Wohlbefinden. Konkret fördern glückliche Beziehungen unsere Gesundheit. Zuletzt bieten uns stabile, gut funktionierende Beziehungen zu einem Partner einen Rückhalt, um schwierige Situationen zu meistern. Im Umkehrschluss begünstigen problematische Beziehungen körperliche Beschwerden. Eine Empfehlung zur Anzahl sozialer Kontakte gibt es nicht und ist vielmehr individuell unterschiedlich. Dem einen stellt sich der kleine Freundeskreis als ein wichtiger Anker dar, die andere pflegt zahlreiche Freundschaften. Apropos Pflege: Beziehungen zu Freunden benötigen nicht nur Zeit, sondern auch das richtige Feingefühl. Die Helsana-Gesundheitsberatung empfiehlt neben einer allgemeinen Offenheit zu neuen Kontakten im Alltag auch den spontanen Kontakt zu Bekannten und Freunden, die vielleicht schon länger aus den Augen verlorengegangen sind (Quelle: [helsana.ch](https://www.helsana.ch)). Dabei komme es insbesondere darauf an, Interesse am Gegenüber zu zeigen und nicht nur von den eigenen Erlebnissen zu berichten. Wieso also nicht einmal online einen

alten Jugendfreund kontaktieren? Oder die Joggingrunde einmal im Team laufen, anstatt sie allein zu absolvieren? Es ist immens wichtig, nicht dem Teufelskreis der Einsamkeit zu verfallen. Wie die «NZZ am Sonntag» berichtet, nimmt die Einsamkeit in der Schweiz seit 2007 stetig zu. So geben mittlerweile 6,4 Prozent der Schweizer Bevölkerung, Menschen im Alter zwischen 15 und 34 Jahren, an, sich häufig bis sehr häufig einsam zu fühlen (Quelle: «NZZ am Sonntag», 29.9.2024). Dieser Wert hat sich seit dem Jahrtausendwechsel verdoppelt. Die Coronapandemie und immer mehr digitale Angebote begünstigen diese Entwicklung. Ganz generell tendiert die zwischenmenschliche Komponente in unserer Gesellschaft zu verschwinden: Durch Self-Scanning-Angebote beim Einkaufen, Bestellungen per App, Homeoffice und Noise-Cancelling-Kopfhörern schotten sich viele unter uns von ihren Mitmenschen regelrecht ab. Dabei ist die Einsamkeit – ebenso wie das Burn-out – eine moderne Entwicklung: Während das Gefühl der Angst in der Evolution allgegenwärtig ist, sucht man die Emotion der Einsamkeit in Überlieferungen vergebens (ebd.).

Sport

Als CRM-Trainings bei der SWISS noch Priorität hatten und noch ausser Haus durchgeführt wurden, erlebten die teilnehmenden Flight Crewmember vor einigen Jahren in Pfäffikon einen kurzen Exkurs in die Welt des Yoga. Nicht überraschend, dass die Sequenz von einigen belächelt wurde, da es doch eher unüblich ist, eine Gruppe von 20 Pilotinnen und Piloten auf der Yoga-Matte anzutreffen. Doch was wollten die Designer des Kurses wohl mitgeben?

Als eine der sechs klassischen Schulen der indischen Philosophie steht die Wortbedeutung Yoga für «Vereinigung» oder «Integration». Schwerpunkte können sowohl auf körperlichen Übungen («Hatha Yoga») als auch auf geistiger Konzentration, zum Beispiel durch Atemübungen, liegen. Die Meta-Studie «Effect of Hatha Yoga on Anxiety» (2016) zeigt, dass Hatha Yoga zu einer nennenswerten Reduktion von Angst und Stress führt und das allgemeine Wohlbefinden verbessert. Der Begriff leitet sich aus dem Altindischen «ha» für Sonne und Kraft und «tha» dem Mond, der Stille, ab und vereint somit entgegengesetzte Kräfte. Durch die bewusste Atmung kann der Blutfluss verbessert werden. Hatha Yoga eignet sich als Einstieg in die Yoga-Welt, da Übungen für jedes Alters- und Fitnesslevel existieren. Die SWISS bietet ihren Mitarbeitenden dienstags und donnerstags Yoga-Lektionen um 12.05 Uhr im Raum AU-22 in der Obstgartenstrasse an. Die Kursgebühr pro Lektion à 45 Minuten beträgt fünf Schweizer Franken und kann vor Ort entrichtet werden. Interessierte dürfen einfach vorbeischaun – auch ohne Anmeldung oder können Yogī Beat Hauser (Beat.Hauser@swiss.com) kontaktieren. Beat freut sich über neue Gesichter.

Wer sich auch nach dieser Empfehlung nicht mit Yoga anfreunden kann, dem bleiben unzählige weitere Sportarten, um die innere Balance und eine gesunde Work-Life-Balance

«Gute soziale Beziehungen sind der Schlüssel zum glücklichen Leben.»

zu finden. Dem einen mag Krafttraining helfen, dem anderen die morgendliche Jogging-Runde. Wichtig ist dabei bestimmt nicht der lässigste Look oder die beste Sportbekleidung oder -ausrüstung, sondern vielmehr, dass das Training Freude bereitet. Übrigens sind wenige Minuten Bewegung am Tag bereits der perfekte Ausgleich zur sitzenden Tätigkeit, der die meisten Erwachsenen beruflich nachgehen. Aus der Evolution kommt der Mensch nämlich ständiger Bewegung zu: Dabei kann das Laufen als soziales Ereignis gesehen werden, denn der Mensch ist über etliche Jahre in Gruppen gelaufen. Strecken von bis zu 15 Kilometern täglich galten zu Zeiten der Jäger und Sammler als normal. Wie der Biologe Daniel Liebermann, Professor der Biologie an der Harvard Universität, dem «Süddeutsche Zeitung Magazin» berichtet, ist die heutige Bewegungsform in Fitnessstudios auf Laufbändern aus evolutionärer Sicht atypisch (SZ-Magazin, 13/2024). Diese physische «Faulheit», wenn man sie so bezeichnen möchte, begann mit dem Zeitalter der Industriellen Revolution, als vermehrt Maschinen begannen, dem Menschen Tätigkeiten abzunehmen. Um

Warnzeichen, die ernstgenommen werden sollten

- ➔ Ich nehme Arbeitsprobleme oft mit in meine Freizeit.
- ➔ Ich bin weniger produktiv, obwohl ich mich immer mehr einsetze.
- ➔ Ich ziehe mich vermehrt zurück.
- ➔ Ich vernachlässige meine Familie, Freunde und Bekannte zugunsten meiner Arbeit.
- ➔ Ich verdränge meine persönlichen Bedürfnisse immer wieder und das bereits seit längerem.
- ➔ Ich arbeite ständig und gönne mir kaum Pausen oder freie Zeit.
- ➔ Ich fühle mich oft nervös, erschöpft und müde.
- ➔ Nach der Arbeit fühle ich mich richtig ausgelaugt.
- ➔ Ich kann mich schlecht konzentrieren.
- ➔ Ich bin vergesslicher als früher.
- ➔ Ich fühle mich ständig überfordert.
- ➔ Ich habe immer mehr Mühe, mich für meine Arbeit zu motivieren.
- ➔ Ich habe Einschlafprobleme oder kann nachts schlecht abschalten.
- ➔ Ich bin körperlich angeschlagen (z.B. schwaches Immunsystem).
- ➔ Ich reagiere oft gereizt und ärgere mich rascher und häufiger als früher.
- ➔ Ich reagiere empfindlicher als sonst.
- ➔ Ich neige zu Sarkasmus und Zynismus.
- ➔ Ich bewerte mich und meine Arbeitsergebnisse negativer als sonst.
- ➔ Ich konsumiere vermehrt Substanzen, die mich wach und leistungsfähig erhalten.

Quelle: Eidg. Dep. für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

der Degeneration von Muskeln vorzubeugen, müssen diese regelmässig gefordert werden. «Wer sich im Alter jung fühlen will, muss seine Zellen jung halten», hebt der ärztliche Direktor der Präventiven Sportmedizin und Sportkardiologie der Technischen Universität München, Prof. Dr. med. Martin Halle, die Wichtigkeit von Bewegung hervor (Quelle: Focus Magazin 12/2022). Nur durch sportliche Aktivität können Zellwände elastisch gehalten und Alterungsprozesse verlangsamt werden. Ein positiver Nebeneffekt beim Sport kommt dem Nervensystem zu: Training sorgt für eine Erhöhung der Denkgeschwindigkeit, denn nicht nur Gehirnzellen erhalten so mehr Sauerstoff, sondern auch durch zusätzliche Botenstoffe wie Serotonin, Dopamin oder Noradrenalin können Nervenzellen neu entstehen und sich vernetzen. Professor Liebermann kennt keine allgemeingültige Empfehlung auf die Frage nach dem perfekten Bewegungsbedarf, rät aber zu rund 150 Minuten wöchentlich, an denen die Herzfrequenz um 50 Prozent steigt. Das entspricht getreu seinem Motto «Ein bisschen Sport ist gut, mehr ist besser, und zu viel kann zu Verletzungen führen», zum Beispiel an fünf Tagen einer halben Stunde aktiver Bewegung.

Bevor es zu spät ist: Das Präventionsprogramm der METTNAU

Idyllisch gelegen bietet die Werner-Messmer-Klinik auf der Halbinsel Mettnau nahe der Stadt Radolfzell bereits seit 2017 ein stationäres Präventionsprogramm, das die besonderen Ansprüche der fliegerischen Berufe fokussiert und physische sowie psychische Regeneration bietet. Dieses wurde auf Initiative der Deutschen Rentenversicherung (DRV) ins Leben gerufen und kann nach einer Voruntersuchung durch den Flieger- oder Hausarzt beantragt werden. Insbesondere sind es Warnsignale, die bei anhaltendem Leistungsdruck auftreten und durch unterschiedlichste Symptome wie zum Beispiel Schlafstörungen oder Infektanfälligkeiten begleitet werden, bei denen Cockpit- und Kabinenbesatzungen dringend handeln sollten, so der Chefarzt der Klinik Dr. Robin Schulze. Die Behandlungsmöglichkeiten für fliegendes Personal haben in den medizinischen Reha-Einrichtungen der Stadt Radolfzell eine lange Tradition. Das Antragsformular findet sich auf der Website der Klinik www.metttau.com oder über die Internetpräsenz der Deutschen Rentenversicherung. Dr. Schulze betont in der «VC-Info», dass die Massnahmen des Programms nicht nur den Patientinnen und Patienten dienen, sondern auch im Interesse des Arbeitgebers liegen. Daher sollte eine Freistellung durch die Fluggesellschaft im Arbeitsvertrag aufgenommen werden.

Konkret ist das Airliner-Präventionsprogramm als 4-Phasen-Modell konzipiert: Zu Beginn steht eine zweiwöchige stationäre Phase (Initialphase), die nach einem ärztlichen Check-up, in dem der Gesundheitsstatus und das individuelle Risikoprofil erfasst wird, auch verschiedene Impulsvorträge enthält. Letztere beinhalten unter anderem Strategien

zur Stressbewältigung und zur Airline-spezifischen Ernährung. Weiter sind Gruppenübungen, in denen Schwerpunkte auf die Fitness der Teilnehmenden und Strategien zum Selbstmanagement gelegt werden, Teil der Initialphase.

Dabei werden Dehn- und Lockerungsübungen, die am Arbeitsplatz im Cockpit zur Anwendung kommen können, vermittelt. Auf diese erste Phase folgt eine nicht stationäre Konsolidierungsphase über ungefähr ein Jahr. Diese wird als wohnortnahe Trainingsphase betrachtet, die insbesondere

durch den Transfer des Gelernten in den (Berufs-)Alltag gekennzeichnet ist. Die erfolgreiche Umsetzung wird abschliessend in einer einwöchigen Auffrischung in der Klinik überprüft, die nach Wunsch auch verlängert werden kann. Vor dem Übergang in die abschliessende Eigenaktivitätsphase werden Ziele vereinbart.

Die Anmeldung zum Programm kann über die Reservationsabteilung der Werner-Messmer-Klinik erfolgen (Tel. +49 (0)7732 - 151 810). Da die Nachfrage gross ist, empfiehlt sich eine frühzeitige Reservation. Verfügbarkeiten können auch auf der Website der Klinik eingesehen werden. Die eigentliche Antragsstellung erfolgt erst nach der telefonischen Kontaktaufnahme mit der Klinik.

In aller Kürze

Nach dieser Informationsflut ist abschliessend nochmals die Ernsthaftigkeit eines Burn-outs hervorzuheben. Es handelt sich um eine Erkrankung, die unbedingt einer richtigen Behandlung bedarf und nicht einmal eben wie eine Erkältung auskuriert werden kann. Wer bei sich Anzeichen feststellt, die auf ein Burn-out hindeuten, sollte beizeiten medizinischen Rat einholen. Viel wünschenswerter ist jedoch, der Krankheit erst gar keine Chance zu geben. In unserem eng getakteten (Arbeits-)Alltag, der beim fliegenden Personal meist nur wenige freie Tage zur Erholung bietet, mag die nötige Zeit für den ein oder anderen genannten Tipp nicht immer vorhanden sein. Vielmehr kann schon der Versuch, sich täglich 10 bis 15 Minuten Zeit zu nehmen, zum Beispiel für ein Achtsamkeitstraining, eine Nachricht an einen Freund oder einen Spaziergang mit der Partnerin oder dem Partner, dazu beitragen, physisch und psychisch gesund zu bleiben. Zumindest Teile davon lassen sich auch im Layover oder beim schwierigen Schichtwechsel von «früh auf spät» noch unterbringen. ➔

Lebensgefahr: Schlaflosigkeit

In der letzten Ausgabe habe ich beschrieben, was Schlaf ist, welche Funktionen er in unserem Körper erfüllt und wie er idealerweise auszusehen hat. Jeder kennt das Gefühl jedoch, nicht genügend oder schlecht geschlafen zu haben. In diesem Beitrag soll es darum gehen, welche Konsequenzen dies haben kann.

Text: Dominik Haug

Erholsamer und ausreichender Schlaf ist für Lebewesen genauso überlebensnotwendig wie Essen und Trinken. Erwachsene Menschen brauchen im Normalfall zwischen sieben und neun Stunden Schlaf. Neben der reinen Dauer des Schlafs sind auch unter anderem die Qualität und Regelmässigkeit von entscheidender Bedeutung. All dies kann man in der vergangenen Ausgabe der «Rundschau» detailliert nachlesen. Private und berufliche Verpflichtungen, Sorgen, schlechte Routinen und Weiteres haben einen negativen Einfluss auf unseren Schlaf. Den idealen Schlaf im Alltag zu finden, ist oft schwer, bisweilen unmöglich. Die medizinischen Konsequenzen können gravierend sein.

Werbung

Es gibt jedoch ein revolutionäres Mittel, das das Leben verlängert. Es verbessert das Gedächtnis und fördert die Kreativität. Es sorgt dafür, dass man attraktiver auf andere wirkt, fördert den Stoffwechsel und wirkt damit Übergewicht und Heisshunger entgegen, verkleinert das Diabetesrisiko. Darüber hinaus schützt es vor Krebs, Demenz, hilft gegen Erkältungen und Grippe und senkt das Risiko für Herzinfarkte und Schlaganfälle drastisch. Ausserdem fühlt man sich glücklicher, weniger depressiv und ängstlich.

Dieser Werbetext klingt zu schön, um wahr zu sein. Es handelt sich dabei aber um kein revolutionäres, neues Mittel, für das man Unsummen an Geld ausgeben muss. Es ist ein jahrtausendealtes Mittel, das jedem von uns kostenlos zur Verfügung steht. Eine Nacht guten, ausreichenden Schlafs hat all diese Auswirkungen auf unseren Körper. Dies wurde in über 17000 gut untersuchten Studien erforscht. Leider sind den meisten von uns die wundermittelähnlichen Fähigkeiten des Schlafs unbekannt.

Schlafen für das Gehirn

Die Fähigkeit zu erinnern

Zahlreiche Abläufe im Gehirn hängen vom Schlaf ab. Jede Phase des Schlafs hat eine andere Funktion im Gehirn und ist daher wichtig. Keine Phase ist wichtiger als die andere. Gerade die Verbindung von Schlaf auf die Lern- und Merkfähigkeit ist gut erforscht. Ausreichend Schlaf erneuert jede Nacht unsere Fähigkeit, neue Erinnerungen



Zu wenig Schlaf haben, ist wie betrunken zu sein.

Quelle: 123rf.com

zu bilden. Im Wachzustand nimmt das Gehirn permanent bewusst und unbewusst neue Informationen auf und verarbeitet diese. Faktenbasierte Informationen, wie zum Beispiel sich eine neue Einkaufsliste zu merken, wo man das Auto geparkt hat oder den Namen einer anderen Person, werden im Hippocampus im Gehirn verarbeitet und im Kurzzeitgedächtnis gespeichert.

Leider ist die Speicherkapazität des Hippocampus, wie bei einem Computer, limitiert. Nutzt man die Kapazität voll aus, läuft man Gefahr, dass man neue Informationen nicht behalten kann oder alte verliert. Mittels Studien hat die Forschung herausgefunden, dass Schlaf dabei hilft, Informationen vom Kurzzeit- ins Langzeitgedächtnis zu transferieren. In einer Versuchsanordnung wurden zwei Gruppen gebildet, die sich neue Informationen in Form von Gesichtern und Namen merken mussten. Die eine Gruppe machte danach einen 90-minütigen Mittagsschlaf und die andere nicht. Gegen Abend mussten sich beide Gruppen nochmals neue Informationen merken. Das Ergebnis war eindeutig. Die Gruppe mit Mittagsschlaf hatte beim Test am Abend 20 Prozent bessere Ergebnisse als die Gruppe ohne Schlaf. Die Forschenden fanden durch weiterreichende Untersuchungen heraus, dass insbesondere der leichte Non-REM-

Schlaf der Stufe 2 die Lern- und Merkfähigkeit fördert. Dies erklärt auch, warum es älteren Personen schwerer fällt, neue Dinge zu lernen. Mit dem Altern nimmt der Stufe-2-Schlaf um bis zu 40 Prozent ab.

Neben dem Einfluss von Schlaf vor dem Lernen hat er auch einen Einfluss auf das Gehirn, nachdem man neue Informationen zu verarbeiten hatte. Dies ist schon seit Jahrtausenden beobachtet worden. Der Römer Quintilian stellte im 1. Jahrhundert fest: «Es ist verwunderlich, nicht erklärbar, dass eine einzige Nacht guten Schlafs die Stärke der Erinnerung verbessert.» Im Jahr 1924 hat ein deutsches Forscherpaar herausgefunden, dass Schlaf im Vergleich zum Wachzustand die Merkfähigkeit um 20 bis 40 Prozent erhöht. Diese Studie wurde über die Jahre häufig mit identischen Ergebnissen wiederholt. Erst in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts begann man zu verstehen, warum dies so ist. Aus der letzten Ausgabe der «Rundschau» wissen wir noch, dass in der ersten Nachthälfte der tiefe Non-REM-Schlaf (NREM) überwiegt und in der zweiten Hälfte der REM-Schlaf mit phasenweise leichtem Non-REM-Schlaf. Forschende haben in Untersuchungen Menschen unterschiedliche Phasen des Schlafs vorenthalten. Dadurch konnten sie herausfinden, dass für faktenbasiertes Wissen der tiefe NREM-Schlaf entscheidend ist. Je mehr tiefen NREM-Schlaf ein Individuum in der Nacht hatte, desto besser war die Erinnerungsfähigkeit am nächsten Morgen. Gehirnschans zeigen eine Verbindung während des Tiefschlafs vom Hippocampus zur Großhirnrinde (Cortex). Informationen werden vermehrt in dieser Phase vom Kurzzeit- ins Langzeitgedächtnis verlagert.

Die Fähigkeit zu vergessen

Bisher ging es um die Fähigkeit des Schlafs, bei Erinnerungen und der Merkfähigkeit zu helfen. Im Jahr 2009 wurde eine theoretische Studie aus den 1980er Jahren einer wissenschaftlichen Beweisführung unterzogen. Es ging darum, ob durch den Schlaf unnötige Informationen, wie beispielsweise der Parkplatz von vor zwei Wochen, einfacher vergessen werden können. Auch bei negativen Erinnerungen und Gefühlen kann das Vergessen hilfreich sein. Ebenso ist es für das Gehirn einfach, die gewünschten Informationen abzurufen,



Matthew Walker (PhD) wurde in den 1970er Jahren im englischen Liverpool geboren. Nach dem Studium in Nottingham und Newcastle verbringt er den Grossteil seiner wissenschaftlichen Karriere in den Vereinigten Staaten. Er ist Professor für Neurowissenschaften

und Psychologie an der University of California Berkeley, Direktor des Zentrums für Menschliche Schlafwissenschaften und früherer Professor für Psychiatrie an der Harvard University in Massachusetts. Walker hat über hundert wissenschaftliche Studien veröffentlicht und ist der Autor des Bestsellers «Why we sleep». Er ist regelmäßiger Gast in Fernsehsendungen und Podcasts.

wenn, wenn es möglichst wenige unwichtige Erinnerungen gibt. Die Forschenden vergleichen das mit dem Aufräumen zu Hause. In dieser Beweisführung wurden den Probanden Dinge gezeigt, die sie sich merken oder vergessen sollten. Die Auswirkung des Schlafs wurde wieder mithilfe eines 90-minütigen Nachmittagschlafs getestet. Die Ergebnisse des Versuchs sind eindeutig. Die Gruppe mit Nachmittagschlaf hat sich die Dinge, die es sich zu merken galt, nicht nur besser gemerkt, sondern auch die anderen Dinge deutlich besser vergessen. Der Schlaf räumt sozusagen unser Gehirn auf. Es werden nicht Dinge grundsätzlich besser abgespeichert. Während des Schlafs kategorisiert unser Gehirn Erinnerungen und Informationen und speichert diese entweder langfristig ab oder vergisst sie.

Die Fähigkeit zu lernen

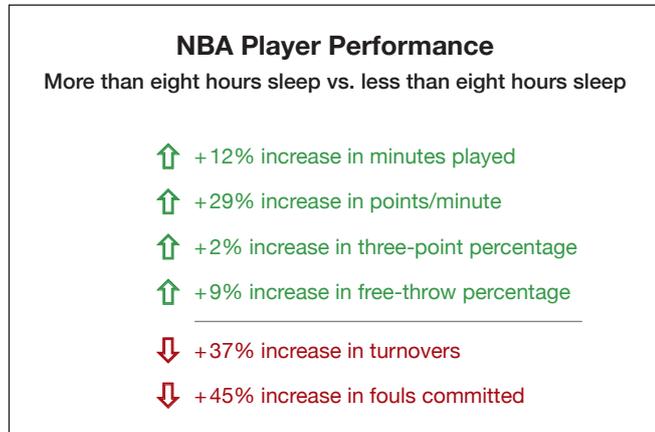
Neben der reinen Fähigkeit, sich Dinge zu merken, lernt unser Gehirn auch Dinge, indem wir sie tun. Insbesondere in der Kindheit und Jugend lernen wir eine Vielzahl neuer Dinge, wie beispielsweise aufrecht gehen, Fahrrad fahren, diverse Sportarten oder Musikinstrumente spielen. Wir lernen die wenigsten dieser Dinge durch eine genaue Anweisung, sondern durch Ausprobieren. In der Forschung spricht man bei diesem Lernprozess von «muscle memory», auch wenn diese Bezeichnung nicht ganz korrekt ist, da Muskeln keine Erinnerung haben.

In einer Studie sollten die Teilnehmer eine simple, motorische Aufgabe mit der nicht präferierten Hand ausüben. Diese Aufgabe verlangte etwas Übung, aber sollte dann deutliche Verbesserungen zeigen. Den Teilnehmern wurden wieder unterschiedliche Möglichkeiten zum Schlafen eingeräumt. Eine Gruppe lernte morgens und wurde abends getestet. Die andere Gruppe lernte abends, durfte die Nacht schlafen und wurde am Morgen getestet. In der zweiten Gruppe konnte am nächsten Morgen nach einer Nacht guten Schlafs ein 20-prozentiger Anstieg in Geschwindigkeit und 35 Prozent in Genauigkeit beobachtet werden. Teilnehmer, die morgens gelernt hatten, haben abends, nach der gleichen Wartezeit wie die erste Gruppe, noch keine Verbesserung gezeigt.

Erstaunlich ist, dass diese Gruppe dann zu Bett ging, geschlafen hat und am nächsten Morgen nochmals getestet wurde. Nun zeigte sich plötzlich, ohne weitere Trainingsmöglichkeit, ein ähnlicher Anstieg wie bei der Gruppe, die direkt schlafen durfte.

Die Schlussfolgerung kann nur sein, dass unser Gehirn im Schlaf die Informationen weiterverarbeitet und vertieft. Dies trifft offensichtlich auch auf körperliche Informationen zu, wie das Erlernen eines Instruments, das neue, unbekannte Bewegungen der Finger benötigt. Vermutlich lässt sich diese Erkenntnis auf andere unbekannte Bewegungen übertragen. Wenn wir also etwas Neues lernen, sollten wir auf ausreichend Schlaf achten. Dann lernen wir schneller und besser und sehen schneller eine Verbesserung. Diese Erkenntnis haben professionelle Sportler auch erkannt. Es lässt sich beobachten, dass die Menge und Qualität an Schlaf vor einem sportlichen Wettkampf direkten Einfluss auf die Leistung haben.

Darüber hinaus lässt sich beobachten, dass das Verletzungsrisiko auch von der Menge Schlaf abhängt. Im Jahr 2014 hat eine Studie gezeigt, dass junge Athleten, die pro Nacht chronisch weniger als sieben Stunden geschlafen haben, ein deutlich erhöhtes Verletzungsrisiko hatten. 65 Prozent dieser Athleten haben sich im Laufe der Saison schwer verletzt. Im Gegensatz dazu haben sich nur 30 Prozent der Sportler verletzt, die acht oder mehr Stunden geschlafen haben.



Mangelnder Schlaf hat direkte, messbare Auswirkungen auf die sportliche Leistung.

Zu gefährlich, nicht zu schlafen

Da der Schlaf solch positive Effekte auf das Gehirn hat, stellt sich die Frage, welche Auswirkungen mangelnder Schlaf hat. Leider ist es so, dass bei mangelndem Schlaf nicht nur die positiven Effekte von ausreichend Schlaf wegfallen. Es entstehen lebensgefährliche Auswirkungen. Das «Guinness Book of World Records» hat den Rekord für die längste Zeit ohne Schlaf mit der Begründung aus dem Programm genommen, dass solche Versuche mit extremem Schlafentzug zu gefährlich seien. Das ist eine Entscheidung, die die Wichtigkeit von Schlaf verdeutlicht. Insbesondere wenn man an andere gewagte Rekordversuche denkt, wie an den Sprung aus der Stratosphäre des Österreichers Felix Baumgartner, die in dem Buch Platz finden und daher als weniger gefährlich eingestuft werden als mangelnder Schlaf.

Aufmerksamkeit

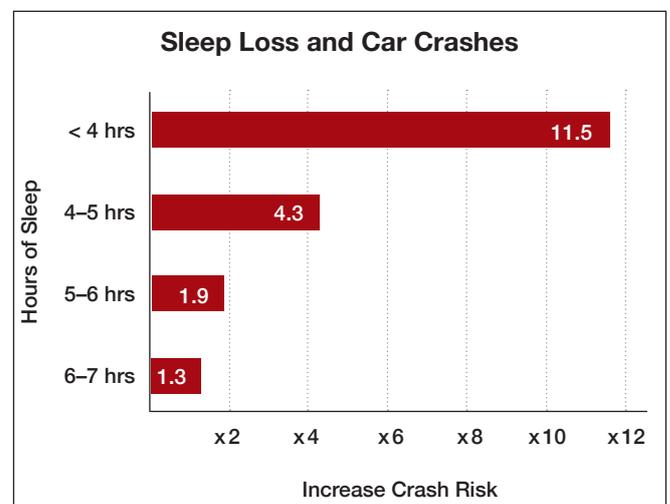
Es gibt viele Möglichkeiten, wie zu wenig Schlaf am Ende zum Tod führen kann. Eine naheliegende, die jeder von uns sicher schon einmal erlebt hat, ist, übermüdet Auto zu fahren. Jede Stunde stirbt in den USA mindestens eine Person durch Übermüdung beim Autofahren. David Dinges von der University of Pennsylvania hat mehr Forschungsarbeit über die Frage zu Schlafmangel gemacht als jeder andere Forscher. In einer grossen Studie hat Dinges' Team untersucht, ab wann Schlafmangel Auswirkungen auf die Aufmerksamkeit hat. Die erste Gruppe Probanden wurde 72 Stunden lang wachgehalten. Die zweite Gruppe bekam nur vier Stunden Schlaf, die dritte nur sechs Stunden. Die letzte, vierte Gruppe, durfte jede Nacht acht Stunden schlafen.

Zu erwarten war, dass alle Personen mit Schlafmangel Leistungsdefizite haben würden. Erstaunlich war, dass die Teilnehmer teilweise nicht nur verlangsamt, sondern für

kurze Momente gar nicht mehr reagiert hatten. Das Experiment zeigte, dass Personen mit ausreichend Schlaf ein konstantes Leistungsniveau über die zwei Wochen halten konnten. Die erste Gruppe mit langem Schlafentzug hatte katastrophale Ergebnisse mit einer um 400 Prozent erhöhten Fehlerrate. Beides sind Ergebnisse, die zu erwarten waren. Spannend sind die Ergebnisse der zweiten und dritten Gruppe. Die Gruppe mit nur vier Stunden Schlaf hatte nach sechs Nächten eine Leistung wie nach einer Nacht ohne Schlaf. Nach 14 Tagen hatten sie am Ende genauso schlechte Ergebnisse wie die erste Gruppe nach 72 Stunden durchgehender Schlaflosigkeit.

Das für den Alltag besorgniserregendste Ergebnis kommt jedoch aus der dritten Gruppe mit sechs Stunden Schlaf pro Nacht – ein Schlafdurchschnitt, der in der Gesellschaft nicht so selten vorkommt. Nach zehn Tagen mit «nur» sechs Stunden Schlaf war die Leistung so schlecht wie nach 24 Stunden ohne Schlaf. Im weiteren Verlauf des Experiments fiel auch in dieser Gruppe die Leistung weiter. Das Tückische an diesem Schlafmangel ist jedoch vor allem, dass wir Menschen uns dessen nicht bewusst sind. Wenn wir 24 Stunden am Stück wach sind, merken wir die Folgen. Aber die Folgen chronischen Schlafmangels spüren wir nur schwer. Die Teilnehmer der Gruppen 2 und 3 schätzten sich selbst deutlich leistungsfähiger und wacher ein, als sie in Wirklichkeit waren. Bei langfristigem Schlafmangel gewöhnen wir uns an unser vermindertes Leistungsniveau und nehmen dies als normal wahr.

Die Konzentrationsfähigkeit unseres Gehirns ist das Erste, das sich bei Schlafmangel verschlechtert. Auch wenn es eher selten vorkommt, dass jemand am Steuer tief einschläft, ist der Sekundenschlaf, auch «micro sleep» genannt, häufiger. Die Augen schliessen sich hierbei teilweise oder sogar ganz. Insbesondere Menschen, die chronisch weniger als sieben Stunden schlafen, sind diesem Risiko ausgesetzt. Während dieses Schlafs bekommt unser Gehirn keine Informationen und Sinnesreize von Aussen. Das Tückische am Sekundenschlaf ist, dass wir diesen häufig nicht einmal selbst wahrnehmen. Neben der Wahrnehmung verlieren wir für diese



Nach 24 Stunden im Wachzustand ist die Reaktionsgeschwindigkeit vergleichbar tief wie mit 0,8 Promille Alkohol im Blut.



Viele LKW-Fahrer arbeiten in einem unnatürlichen Rhythmus. In Kombination mit Übergewicht tragen sie ein besonderes Risiko für Sekundenschlaf.

Quelle: Erstellt mit Adobe Firefly (KI)

Akurzen Momente auch die motorische Fähigkeit. Wir sind von äusseren Informationen abgeschnitten und sind nicht in der Lage, motorisch zu reagieren. Eine fatale Kombination, wenn man ein Fahrzeug steuert.

In Fahrsimulatoren wurden Menschen mit unterschiedlichem Schlafmangel getestet. Die Ergebnisse sind mehr als deutlich. Die Gruppe mit vier oder weniger Stunden Schlaf haben ein knapp zwölffaches Risiko, von der Strasse abzukommen. Wenn man diese Personen noch unter Alkoholeinfluss innerhalb des gesetzlichen Limits setzt, erhöht sich das Risiko um über 30 Prozent!

Emotionales Verhalten

Den meisten ist das Gefühl bekannt, dass sie nach einer schlechten Nacht leichter gereizt und ungeduldiger sind. Forscher haben sich auf die Suche nach der Ursache dieser Tatsache gemacht. In einer Studie wurden Teilnehmern Bilder von neutralen und negativen Dingen gezeigt. Die Gruppe, die eine Nacht ohne Schlaf hinter sich hatte, reagierte deutlich negativer als die ausgeschlafene Kontrollgruppe. Im Gehirnscan war eine bis zu 60 Prozent gesteigerte Aktivität der Amygdala sichtbar. Die Amygdala ist eine Struktur im Gehirn, die instinktives Verhalten wie Flucht oder Kampf steuert. Durch Schlafmangel verfällt unser Gehirn also in rudimentärere, instinktivere Verhaltens-

weisen. Die Frage, warum dies so ist, wollte das Forscherteam auch beantworten. Im Gegensatz zur Amygdala steuert der präfrontale Kortex, der über den Augen liegt und beim Menschen so weit entwickelt ist wie bei keiner anderen Spezies, die rationalen, logischen Gedanken. Mit ausreichend Schlaf befinden sich die Aktivitäten des präfrontalen Kortex und der Amygdala im Gleichgewicht. Bei Schlafmangel ist diese Verbindung verloren und das Gleichgewicht gestört. Es überwiegt die Aktivität der Amygdala mit impulsiverem, wenig bedachterem Verhalten.

Alzheimer-Krankheit und Demenzen

Unter dem Begriff «Demenz» werden mehr als 50 Erkrankungen zusammengefasst, die die Funktion des Gehirns beeinträchtigen. Mit einem Anteil von über zwei Dritteln aller Demenzerkrankungen ist die Alzheimerkrankheit die häufigste und bekannteste Form und eine unheilbare Störung des Gehirns. Durch das Absterben von Nervenzellen werden Menschen mit Alzheimer zunehmend vergesslich, verwirrt und orientierungslos.

Auch die Persönlichkeit und das Verhalten verändern sich im Verlauf der Erkrankung. Viele Betroffene werden unruhig, aggressiv oder depressiv. Das Urteilsvermögen und die Sprachfähigkeit lassen nach. Es gibt zwar Möglichkeiten, die Krankheit und ihre Begleitscheinungen zu behandeln. Aufhalten kann man sie bisher noch nicht. Das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, steigt mit dem Alter.

Die meisten Menschen, die an Alzheimer erkrankt sind, bemerken zunächst eine Verschlechterung ihres Kurzzeitgedächtnisses, das sich immer stärker auf den Alltag auswirkt. Aber auch Probleme mit der Orientierung, der Sprache und der Wahrnehmung gehören zu den typischen Symptomen. Viele Menschen haben Angst, an Morbus Alzheimer zu erkranken, weil bereits ein Familienmitglied betroffen war. Doch in weniger als einem Prozent der Fälle ist die Krankheit erblich. Der grösste Risikofaktor, an Alzheimer zu erkranken, ist das Alter. Die altersbedingte Form macht 99 Prozent aller Fälle aus. Einer von zehn Erwachsenen im Alter über 65 Jahren leidet inzwischen an Alzheimer. Mit zunehmender Alterung der Gesellschaft wird

sich dieser Trend fortsetzen. Alzheimer und Schlaf sind auch verbunden. In der letzten Ausgabe der «Rundschau» haben wir gelernt, dass der tiefe Non-REM-Schlaf mit dem Alter abnimmt. Bei einem an Alzheimer erkrankten Menschen ist diese Reduktion noch deutlich stärker zu beobach-

**«Schlaf hat physische
und psychische
Auswirkungen.»**

ten. Diese Verschlechterung lässt sich schon Jahre vor der eigentlichen Diagnose der Krankheit beobachten. Es stellt sich daher die Frage, ob Schlaf ein frühes Symptom oder ein Risikofaktor und damit Auslöser ist. Die Erkrankung steht im Zusammenhang mit einem toxischen Protein namens Beta-Amyloid. Dieses Protein bindet sich an Strukturen im Gehirn, ist giftig und tötet umliegende Gehirnzellen. Forschungen haben herausgefunden, dass Patienten mit den höchsten Stufen an Beta-Amyloid die grösste Vergesslichkeit haben. Diese Patienten haben auch den schlechtesten Tiefschlaf. Der interessantere Zusammenhang ist jedoch, dass mit Schlafmangel auch ein höherer Spiegel an Beta-Amyloid einhergeht, wie Forscher aus den USA und den Niederlanden herausgefunden haben.

In Zusammenhang mit Alzheimer befinden wir uns bei Schlafmangel in einem Teufelskreis. Zu wenig Schlaf erhöht den Spiegel an Beta-Amyloid in unseren Gehirnen. Ein hoher Spiegel an Beta-Amyloid ist Gift für unser Gehirn und stört insbesondere den Tiefschlaf. Dies führt zu einer Erhöhung von Beta-Amyloid. Und so weiter.

Schlafend den Körper schützen Immunsystem

«Schlaf dich erstmal gesund», ist eine bekannte, weit verbreitete Aussage. Wir kennen alle die Wirkung von Schlaf auf die Gesundheit. Die Wechselwirkung von Schlaf auf das Immunsystem, während man gesund ist, ist uns jedoch weniger bewusst. Während man schläft, regeneriert sich das Immunsystem. Schon eine einzelne Nacht mit zu wenig Schlaf hat einen messbaren, negativen Einfluss auf das Immunsystem. In einer Studie der Universität von San Francisco wurden 150 Probanden in Quarantäne gesteckt und dann gezielt Rhinoviren ausgesetzt, um eine Erkältung zu provozieren. Die Studienteilnehmer wurden in vier Gruppen aufgeteilt, denen unterschiedlich viel Schlaf zugestanden wurde. Ein linearer Zusammenhang wurde sichtbar. Je weniger Schlaf die Teilnehmer hatten, desto höher war die Wahrscheinlichkeit, an einer Erkältung zu erkranken. Genügend Schlaf ist daher ein sehr gutes Mittel zu Vorbeugung von Erkältungen. Eine Tatsache, die in der Wirtschaft zu wenig Beachtung findet. Arbeitnehmer, die genügend Freizeit haben, um auch genügend zu schlafen, fallen insgesamt weniger aus und sind damit am Ende produktiver. Auch ist ausreichend Schlaf eine Grundvoraussetzung für Impfungen. Eine erfolgreiche Impfung setzt eine Aktivierung des Immunsystems voraus. Nur mit ausreichend Schlaf ist diese möglich. Eine Studie aus dem Jahr 2002 wollte diesen Zusammenhang untersuchen. Eine Gruppe bekam wieder zu wenig Schlaf, die Kontrollgruppe genügend. Nach sechs Tagen wurden beide Gruppen gegen Grippe geimpft. Spätere Blutuntersuchungen haben ergeben, dass die Immunantwort der Gruppe mit ungenügendem Schlaf um 50 Prozent niedriger ausfiel. Weitere Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt schlossen aus, dass es sich nur um ein vorübergehendes Phänomen handelt. Die Gruppe mit Schlafentzug holte den Rückstand in der Immunant-

wort auch mit anschliessend genügend Schlaf nicht auf. Eine Impfung ist also nur sinnvoll, wenn man ausgeschlafen ist.

Gewichtskontrolle

Je weniger man schläft, desto eher isst man. Dazu kommt, dass der Körper diese zusätzlichen Kalorien unter Schlafmangel auch noch schlechter verarbeitet, als wenn er ausgeruht und erholt ist. In diesem Zusammenhang

ist es nicht verwunderlich, dass Nächte mit weniger als sieben Stunden Schlaf das Risiko, an Diabetes Typ 2 zu erkranken, deutlich erhöhen.

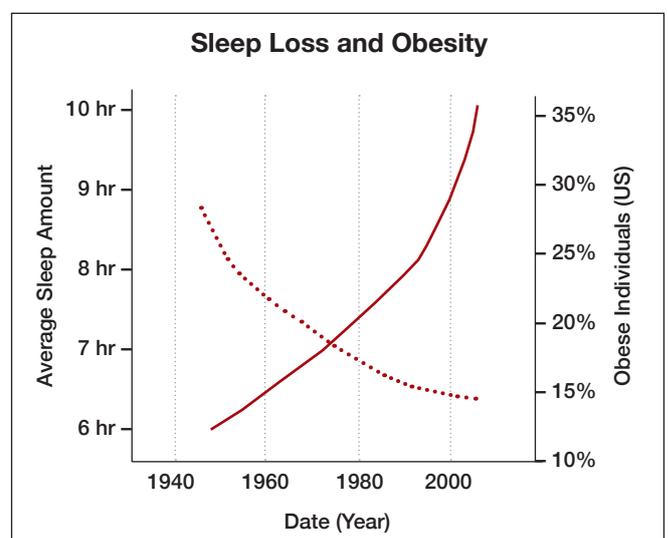
Unter Diabetes Typ 2 versteht man eine Erkrankung, bei der die Blutzuckerregulierung des Körpers nicht mehr ungestört funktioniert. Ein zu hoher Blutzuckerspiegel schädigt die Zellen unseres Körpers. Die Langzeitfolgen können Erblindung, Nierenversagen und Nervenerkrankungen sein. Das Hormon Insulin steuert die Regulierung des Blutzuckerspiegels. Studien haben herausgefunden, dass es einen Zusammenhang zwischen einer Schlafdauer von weniger als sechs Stunden und der Erkrankung an Diabetes Typ 2 gibt. Weitere Risikofaktoren sind Rauchen, Alkoholkonsum und vor allem Übergewicht. Die Frage ist, ob Diabetes den Schlaf verschlechtert oder zu wenig Schlaf Diabetes fördert. Die Antwort ist ähnlich wie bei Alzheimer: beides – ein Teufelskreis.

Aber auch ohne an Diabetes zu erkranken, ist die Gewichtskontrolle mit mangelndem Schlaf gestört. Die Hormone Leptin und Ghrelin sind im Ungleichgewicht. Beide Hormone steuern den Wunsch zu essen beziehungsweise das Sättigungsgefühl. Bei Schlafmangel ist das Hormon, das dem Körper signalisiert, satt zu sein, zu wenig vorhanden. Hinzukommt, dass das Hormon, das Hunger signalisiert, zu stark vertreten ist

Herz-Kreislauf-System

Eine Studie aus dem Jahr 2011 mit knapp einer halben Million Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts und Her-

«Schlaf dich erstmal gesund!»



Zu wenig Schlaf führt zu verschlechtertem Stoffwechsel und begünstigt die Gewichtszunahme.

kunft über acht Länder stellte fest, dass ungesunder Schlaf direkt mit ungesundem Herzschlag einhergeht. Schlafmangel erhöht das Risiko tödlicher und nicht tödlicher Herzkrankungen um 45 Prozent im Zeitraum von 25 Jahren seit Studienbeginn! Zu einem ähnlichen Ergebnis kam auch eine Studie aus Japan. Weniger als durchschnittlich sechs Stunden Schlaf pro Nacht über 14 Jahre verdreifachte die Wahrscheinlichkeit einer Herzerkrankung. Ähnliche Zahlen lassen sich in jeder Studie finden. Insbesondere ab einem mittleren Alter verschlechtert sich der körperliche Zustand. Ab hier nimmt der Einfluss von Schlaf auf die Herzgesundheit deutlich zu.

Die Rate an Herzinfarkten oder Schlaganfällen ist um 200 Prozent erhöht, wenn man sechs anstatt mehr als sieben Stunden pro Nacht schläft. Dieser Zusammenhang liegt vor allem am Einfluss des Schlafs auf den Blutdruck. Um einen Einfluss auf unser kardiovaskuläres System zu sehen, reichen schon ein bis zwei Stunden zu wenig Schlaf. Dies wurde in gleichem Ausmass auch bei jungen, gesunden Erwachsenen beobachtet. Forschende der Universität Chicago untersuchten knapp 500 erwachsene, junge Menschen ohne Vorerkrankungen. Menschen, die im Schnitt fünf bis sechs Stunden Schlaf erhalten, haben ein 200 bis 300 Prozent erhöhtes Risiko einer Blockade der Koronargefässe, was zu den tödlichsten Herzerkrankungen führen kann. Eine neuere Erkenntnis ist, dass mangelnder Schlaf die Bildung von Hormonen hemmt, die einen heilenden Einfluss auf die Gefässwände haben. Ohne diese Hormone können die Blutgefässe schneller verstopfen oder sogar reissen.

Fortpflanzungssystem

Selbst auf unser Fortpflanzungssystem hat der Schlaf Auswirkungen. Die Universität Chicago hat bei einer Untersuchung von gesunden, sportlich aktiven Männern Mitte zwanzig herausgefunden, dass ihr Testosteronspiegel mit dem von 15 Jahre älteren Menschen vergleichbar ist, wenn sie eine Woche lang weniger als sechs Stunden schlafen. Ein niedrigerer Testosteronspiegel hat nicht nur Auswirkungen auf den Fortpflanzungserfolg, sondern auch auf die Konzentrationsfähigkeit, Muskelaufbau und Knochendichte. Schlafmangel reduziert zusätzlich die Anzahl an Spermien um bis zu einem Drittel. Aber nicht nur bei Männern zeigt Schlafmangel einen negativen Effekt. Bei Frauen wurde eine 20-prozentige Reduktion von Hormonen beobachtet, die für den Eisprung und eine erfolgreiche Befruchtung der Eizelle nötig sind. Selbst bei erfolgreicher Schwangerschaft steigt die Wahrscheinlichkeit von Fehlgeburten insbesondere im ersten Drittel der Schwangerschaft deutlich an, wenn Frauen durchschnittlich weniger als acht Stunden pro Nacht schlafen.

Die Auswirkungen auf die Fruchtbarkeit sind aber nicht so stark, dass es als sichere Verhütungsmethode empfehlenswert wäre.

Krebserkrankungen

Neben Alzheimer und anderen Formen von Demenz ist eine andere Krankheit, die in Industrienationen am

meisten gefürchtet wird, der Krebs. Schlafmangel hat insbesondere auf zwei Wegen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, an Krebs zu erkranken. Leider sind beide negativer Natur. Schlafmangel hat, wie oben beschrieben, einen

negativen Effekt auf das Immunsystem. Krebs entsteht durch die Veränderung von Zellen, die ungehemmt wachsen. Ungehemmtes, stetiges Wachstum ist in keinem Bereich gesund. Ein waches, aktives Immunsystem erkennt diese

veränderten Zellen, bekämpft und vernichtet sie im besten Fall. Eine Schwächung des Immunsystems verringert eine solche Immunantwort.

In der Folge können Krebszellen ungehinderter wachsen und sich verbreiten. Der andere Effekt auf die Wahrscheinlichkeit, als Folge von zu wenig Schlaf an Krebs zu erkranken, liegt in unserem Erbgut. In den Kernen unserer Zellen ist das Genmaterial in der Form von DNS gespeichert. Einzelne Abschnitte mit einer spezifischen Funktion werden Gene genannt. Falsch abgelesene Informationen führen zu falschen Reaktionen im Körper, die dann wiederum in Krankheiten wie Demenz, Krebs oder Dysfunktionen des Immunsystems führen können. Das «Surrey Sleep Research Center» in England hat untersucht, welchen Effekt Schlafmangel auf die Funktionsweise unsere Gene hat. Die Forscher haben bei Menschen, die immerhin sechs Stunden Schlaf hatten, festgestellt, dass im Vergleich mit ausgeschlafenen Personen über 700 Gene falsche Informationen lieferten. Die Folgen hiervon sind noch nicht abschliessend erforscht. Eine positive Auswirkung schliessen die Forscher aber aus.

Schlaf verbessern

In diesem Artikel ging es hauptsächlich um die Folgen von zu wenig Schlaf auf unseren Körper. Die Darstellungen können düster und Angst einflössend wirken. Dass es sich hierbei aber nicht nur um die Theorie und um Beobachtungen von Wissenschaftlern in abgegrenzten, realitätsfremden Studien handelt, zeigt folgende Tatsache. Vor kurzem, Ende Oktober, wurde unseren Körpern eine Stunde Schlaf geschenkt. Im Frühjahr werden wir dann dazu gezwungen, auf eine Stunde zu verzichten. Es lässt sich im Frühjahr ein Anstieg an Herzinfarkten, Schlaganfällen und auch Verkehrsunfällen beobachten. Im Herbst, wenn wir eine Stunde mehr Schlaf zu Verfügung haben, sinken diese Vorfälle am Tag darauf auf ein unterdurchschnittlich tiefes Niveau. Es ist daher wichtig, dass wir diese Zusammenhänge kennen und akzeptieren. Wie wir dies tun und was wir alle dafür tun können, möglichst viel und guten Schlaf zu bekommen, wird der nächste Artikel dieser Serie behandeln. Hierbei geht es dann auch konkret um Massnahmen, die in der Aviatik getroffen wurden oder getroffen werden sollten. Dennoch ist es wichtig, nicht in einen Teufelskreis zu verfallen: Wenn man sich zu viele Gedanken macht, dass man zu wenig schläft und welche Auswirkungen das haben kann, fällt es umso schwerer, in Ruhe einschlafen oder durchzuschlafen zu können. ➔

Von der Taube bis zum Jet

Luftpost existiert seit Beginn der Luftfahrt und ermöglicht die schnelle Beförderung zeitkritischer Nachrichten. Besonders militärische Konflikte führten immer wieder zu technologischen Fortschritten. Heute sind Luftpost und -fracht ein unverzichtbarer Teil der globalen Wirtschaft geworden.

Text: Christina Coray

Wir haben teils schon abenteuerliche Fracht an Bord unserer Flugzeuge. Lebende Tiere, Kartons voller Banknoten oder wertvollem Schmuck sowie Gefahrgüter der Kategorie «Dangerous Goods» kommen einem dabei als Erstes in den Sinn. Im Vergleich dazu ist die alltägliche Post, die jede und jeder von uns regelmässig im Briefkasten vorfindet, fast langweilig. All diese Briefe und Güter sind Teil der weltweiten Luftpost im weitesten Sinne, die täglich mit Passagier- und Frachtmaschinen über den Globus transportiert wird.

Den Stempel «Luftpost» kennen manche von uns noch aus der Kindheit. Wenn es darum ging, den Grosseltern aus dem Urlaub eine Postkarte zu schicken, schrieb man dort noch von Hand oder per Klebesticker gross «Air-Mail» drauf. Obwohl teils teurer als das normale Porto für Briefe, stellte die Luftpost sicher, dass die von den Omas und Opas bereits ersehnte Karte auch so schnell wie möglich ankam. Postkarten sind im Zeitalter der sozialen Medien etwas aus der Mode gekommen, wo alles in Echtzeit ins Netz hoch-

geladen und geteilt werden kann. Die Luftpost gibt es aber immer noch. Für Briefe, die rasch in Papierform mit originalen Unterschriften oder Siegel vorliegen müssen, ist sie unerlässlich. Und vor allem für den zeitnahen Transport von Gütern ist sie ein kritischer Bestandteil der globalen Wirtschaft und der weltweiten Logistikinfrastuktur.

Die zaghaften Anfänge

Bereits im alten Ägypten wurden wichtige zeitkritische Nachrichten per Luftpost versandt. Die Brieffauben von damals haben es sogar bis in unsere zeitgenössische Gesellschaft geschafft, obschon mittlerweile lediglich als Sport beziehungsweise Hobby der Züchter.

So richtig begann die Verknüpfung des Postversands mit den ersten konkreten Bestrebungen der menschlichen Luftfahrt im 18. Jahrhundert. Damals wurde sinniert, wie der Mensch mithilfe von Ballons fliegen könnte. Die Brüder Montgolfier entdeckten das Prinzip des Heissluftballons, was 1783 zur ersten Fahrt eines Menschen mit einem Heissluftballon führte. Die Erkenntnis, dass diese Art der Fortbewegung auch für den zügigen Transport von Post



Der bekannte Stempel «Air Mail» oder «Par Avion» mit seinem rot-blauen Rahmen.

Quelle : 123rf.com

benutzt werden konnte, liess nicht lange auf sich warten. Bereits ein Jahr nach der ersten bemannten Heissluftballonfahrt nahmen die Piloten kleinere Nachrichten auf ihren Fahrten mit.

Die erste grosse praktische Anwendung der Luftpost war die sogenannte «Pariser Ballonpost». Sie fand während der Belagerung von Paris 1870/71 im Deutsch-Französischen Krieg statt. Da die Stadt durch preussische Truppen vom restlichen, unbesetzten Frankreich abgeschnitten war, setzte man Heissluftballons ein, um Briefe und wichtige Informationen über die feindlichen Linien hinaus zu befördern. Etwa 66 Ballons brachten fast 2,5 Millionen Briefe an ihr Ziel. Die Ballonpost stellte sich als ein kreativer, jedoch wetterabhängiger und unsicherer Weg der Nachrichtenübermittlung dar.

Neben den militärischen Einsätzen von Ballonpost gab es auch vermehrt amtliche Ballonpostflüge in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der erste dieser Flüge fand im Juli 1859 zwischen St. Louis und Henderson in den Vereinigten Staaten statt. Auch in Europa wurde die Ballonpost immer populärer und wurde als Spektakel im Rahmen von besonderen Veranstaltungen, wie zum Beispiel der Leipziger Gewerbeausstellung im Juni 1897, gefeiert. Bei solchen Anlässen erhielten die beförderten Karten einen privaten Bestätigungsstempel. Für Aerophilatelisten sind diese seltenen Briefe mit Stempeln ein wahres Fundstück und unter Umständen viel Geld wert.

Obwohl Ballons nur eingeschränkt kontrolliert werden konnten und oft vom Wind abgetrieben wurden, legte diese Innovation den Grundstein für weitere Ideen und spätere Entwicklungen. Die bereits erwähnten Grenzen der Ballonpost machten jedoch deutlich, dass für eine zuverlässige Postbeförderung in der Luft ein technologischer Durchbruch notwendig war. Dieser sollte in nicht allzu ferner Zukunft in North Carolina stattfinden.

Erste Flugzeuge und der Beginn der Luftpostdienste

Der eigentliche Beginn der Luftpostgeschichte steht natürlich im direkten Zusammenhang mit der Erfindung des Flugzeugs. Nach den ersten Flugversuchen Otto Lilienthals 1891 brachten die Brüder Wright 1903 das erste motorisierte Flugzeug erfolgreich in die Luft. Folglich sah man schon bald Flugzeuge als potenzielles Transportmittel für Postsendungen an. Der entscheidende Moment kam im Jahr 1911, als in Indien die erste offizielle Luftpost mit einem Flugzeug befördert wurde. Am 18. Februar 1911 flog der französische Pilot Henri Pequet über 6000 Briefe in einem Doppeldecker über eine Strecke von etwa zehn Kilometern von Allahabad nach Naini Junction. Dieser symbolische Flug während einer Kunst- und Gewerbeausstellung markierte den Beginn der Flugzeugpost und ebnete den Weg für künftige Entwicklungen.

Auch diese mitgeflogenen Belege wurden damals wieder mit einem Stempel – diesmal hiess er «First Aerial Post, U.P.

Exhibition Allahabad 1911» – markiert. Je nach Zustand und Variante des magentafarbenen Sonderstempels sind diese historischen Erstflugbelege auf dem Sammlermarkt bis zu mehrere tausend Franken wert.

Nach diesem Ersttransport fanden in den kommenden Jahren sogleich Luftpostdienste in diversen Ländern statt. Der erste offizielle Postflug der Deutschen Reichspost war zum Beispiel am 19. Mai 1912 zwischen Mannheim und Heidelberg. Der Schweizer Fluggpionier Oskar Bider transportierte die erste schweizerische Luftpost am 9. März 1913 zwischen Basel und Liestal.

Eine der bekannteren Flugpostveranstaltungen im deutschsprachigen Raum ist sicherlich die «Flugpost am Rhein und Main» von 1912. Mit Genehmigung des Reichs-Postamtes wurden bei einer Wohltätigkeitsveranstaltung über einen Zeitraum von zwei Wochen regelmässig Flüge zur Luftpostbeförderung durchgeführt. Der Doppeldecker «Gelber Hund» von August Euler und das Luftschiff «Schwabens»

waren hierfür im Einsatz und transportierten Post auf dem Flugweg zwischen Frankfurt am Main, Mainz, Offenbach und Darmstadt. Um die für diesen speziellen Anlass angefertigten Flugpostkarten befördern zu lassen, musste man sie neben

dem normalen Postporto mit einem halbamtlichen Wertzeichen, den sogenannten Flugmarken, frankieren. Diese hatten keinen amtlichen postalischen Wert, sondern wurden vom Veranstalter herausgegeben. Am 10. Juni 1912 bildete der Flug des Doppeldeckers «Gelber Hund» von Frankfurt-Niederrad nach Darmstadt und anschliessend weiter nach Worms den Auftakt dieser Flugpostwochen. Er beförderte 40 Kilogramm Postsendungen nach Darmstadt, wo dann ein Post austausch stattfand und weitere 79 Kilogramm Postsendungen weiter nach Worms geflogen wurden.

Somit gewann der Luftposttransport wegen seiner Schnelligkeit rasch an Popularität, und auch der militärische Nutzen für zeitkritische Nachrichten blieb nicht unentdeckt. Dennoch war es erst der Erste Weltkrieg, der die Luftfahrt so weit revolutionierte, dass ein Weg für eine weitreichende, regelmässige kommerzielle Nutzung von Flugzeugen zur Postbeförderung möglich wurde.

Wendepunkt für die Luftpost: der Erste Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg stellte einen Wendepunkt für die Luftfahrt und damit auch für die Luftpost dar. Der Krieg führte zu einer massiven Verbesserung von Flugzeugtechnologien, darunter stärkeren Motoren, grösseren Reichweiten und besseren Flugfähigkeiten. Nach dem Ende des Krieges erkannte man das Potenzial dieser Entwicklungen auch im zivilen Bereich, und die ersten kommerziellen Luftpostdienste entstanden.

Diverse am Ersten Weltkrieg beteiligte Staaten versuchten bereits während des Kriegs eine Militärflugpost zu etablieren. Sie sollte eingeschlossene Soldaten in erster Linie mit Informationen aus dem Heimatland versorgen. Als erste Militärflugpost werden gerne Flüge im Jahr 1914, die von

österreichisch-ungarischen Fliegern zu den Soldaten in das durch Russen umschlossene Przemyśl durchgeführt wurden, bezeichnet.

Gleichzeitig arbeiteten diverse Länder bereits während des Ersten Weltkriegs am Aufbau eines zivilen Luftpostnetzwerks. Italien führte 1917 die ersten Flugpostmarken der Welt ein, die ausschliesslich zur Bezahlung der Luftpostbeförderung auf den Strecken Turin–Rom sowie Rom–Palermo probeweise verwendet wurden. Im März 1918 richtete Österreich die erste regelmässige Luftpostlinie zwischen Wien, Krakau, Lemberg (heute Lwiw) und Kiew ein. Auch hierfür gab es eigene Flugpostmarken. Am 15. Mai 1918 startete in den USA der erste reguläre Luftpostdienst zwischen Washington, D.C., Philadelphia und New York. Die Poststrecke wurde von der US-Armee betrieben und bald an den «United States Postal Service» (USPS) übergeben. Die Durchführung der Flüge war anfangs sehr herausfordernd, da die Piloten keine Funkgeräte und oft auch keine gut markierten Flugrouten hatten. Viele Philatelisten sehen diese regelmässige Postbeförderung durch Flugzeuge als eigentlichen Beginn der Flugpostgeschichte. Schnell wuchs das Luftpostnetzwerk rasant, und innerhalb weniger Jahre nach Kriegsende wurden in den USA bereits Flüge von Küste zu Küste eingerichtet.

Auch in Europa wurde die Luftpost nach dem Ersten Weltkrieg schnell populär. Frankreich, Grossbritannien und Deutschland begannen damit, regelmässige Luftpostdienste zwischen den grossen Städten zu betreiben. Die Geschichte der zivilen Luftpost in Deutschland begann zum Beispiel im Februar 1919 mit zwei täglichen Luftpostsendungen aus der Hauptstadt zum Tagungsort der Politiker in Weimar. Diese Verbindung konnte vorerst nur von den Abgeordneten in Anspruch genommen werden, die wegen der revolutionären Lage in Berlin nach Weimar ausgewichen waren. Im März 1919 richteten dann die Junkers-Flugzeugwerke den regelmässigen Flugbetrieb nach Weimar ein. 1920 fanden die

ersten Flugpostflüge ins Ausland statt, namhaft nach Malmö in Schweden. Diese Inland- und Auslandslinien wurden rasch ausgebaut, so dass im Jahr 1922 bereits dreizehn verschiedene Luftpostlinien in Deutschland etabliert waren. Entsprechend stellte man im darauffolgenden Jahr den ersten Luftpostbriefkasten in Berlin auf, der für eine schnellere Bearbeitung der Luftpost gedacht war. Er war speziell blau markiert und ausschliesslich für Luftpost vorbehalten. Bald schon fand die erste Nachtflugpost zwischen Berlin, Kopenhagen und Stockholm statt. Am 6. Januar 1926 kam es dann zur Gründung der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft. Es war ein Zusammenschluss der Aero Hansa AG, der Deutschen Aero Lloyd AG und der Junkers Luftverkehr AG, die sich bis dahin einen harten Wettbewerb geliefert hatten. Die Lufthansa musste sich verpflichten, auf jedem Flug genügend Platz für den Transport von Postsendungen freizuhalten.

Internationaler Luftpostverkehr und die Transatlantikpost

Während der 1930er Jahre weitete sich das Luftpostnetz weltweit aus. Die zunehmende Verfügbarkeit von kommerziellen Flugzeugen machte es möglich, auch grosse Entfernungen schneller zu überwinden. Dennoch war die Luftpostbeförderung über weite Entfernungen, bedingt durch die vergleichsweise geringe Reichweite der Flugzeuge, extrem aufwendig. Schwere Güter konnten selbstverständlich noch nicht regelmässig und im selben Umfang wie heutzutage mit dem Flugzeug versendet werden.

Besonders bemerkenswert war die französische Fluggesellschaft Aéropostale, die in den 1920er Jahren regelmässige Luftpostrouuten von Frankreich nach Afrika und Südamerika einrichtete. Diese Strecken stellten enorme Herausforderungen dar, da die Flugzeuge lange Distanzen über offenem Meer fliegen mussten. So wurde beispielsweise die Post von und nach Südamerika in mehreren Etappen über Gambia und Brasilien transportiert. Die Atlantiküberquerung zwischen



Ein Flugboot beim Start.

Quelle : 123rf.com

Das Jet-Zeitalter, moderne Luftpost und die Ära der Luftfracht

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs revolutionierte vor allem die Einführung von Strahlflugzeugen in den 1950er Jahren den Luftpostverkehr. Mit Jet-Flugzeugen konnten grössere Mengen an Post über längere Strecken in kürzerer Zeit transportiert werden. Auch schwere oder leicht verderbliche Fracht konnte nun zeitnah und regelmässig versandt werden. Dies führte zu einem Anstieg der internationalen Luftpostverbindungen und einer weiteren Verknüpfung der Welt.

Ein Teil davon war auch die Deutsche Lufthansa, die nach ihrer Neugründung 1955 wieder regelmässige Luftpostflüge etablierte. Zuerst nur im Inland, war sie ab Mai 1955 auch wieder international präsent. Auch Unternehmen wie beispielsweise Pan Am bauten weltweit Netze auf, um die wachsenden Anforderungen des internationalen Handels und der Kommunikation zu bedienen.

Mit der Globalisierung ab den 1960er Jahren und dem zunehmenden Wachstum der Weltwirtschaft wuchs auch die Bedeutung der Luftpost. In dieser Zeit expandierten neue Fluggesellschaften, die sich auf den Fracht- und Posttransport spezialisierten. Private Unternehmen wie DHL, Fedex oder UPS sowie grosse staatliche Postdienste wie der «United States Postal Service» (USPS) sind nur einige der bekanntesten internationalen Fracht- und Paketdienste. Sie entwickelten sich zu den führenden Anbietern im Bereich des schnellen Versands. Luftpost wurde zunehmend durch den Luftfrachtverkehr ergänzt und teilweise ersetzt, insbesondere bei grossen Paketen und kommerziellen Lieferungen.

Mit der Zeit verlor das Flugzeug somit seinen Status als besonderes Transportmittel und wurde zu etwas Alltäglichem – auch beim Luftpostversand. Entsprechend gibt es heute in den meisten europäischen Ländern keine spezielle Luftpostgebühr mehr. Dennoch steigt das Post- und Frachtaufkommen mit jedem Jahr weiter an. Auch wenn der traditionelle Luftpostbrief durch die Verbreitung elektronischer Kommunikation, wie E-Mails und Internet, stark an Bedeutung verloren hat, bleibt die Luftpost in Form von Expressversanddiensten ein unverzichtbarer Teil des modernen Logistiksystems. Pakete und wichtige Dokumente werden weltweit per Luftfracht zügig verschickt, was sowohl für private Kunden als auch für Unternehmen von unschätzbarem Wert ist.

Die Coronapandemie zeigte vor Kurzem eindrücklich, wie wichtig auch Passagierflüge weiterhin für den Transport von Post und Fracht aller Art sind. Als Anfang 2020 ein grosser Teil der Passa-

gierlinienflüge weltweit von heute auf morgen eingestellt worden waren, mussten vermehrt Passagierflugzeuge für den ausschliesslichen Luftfrachttransport eingesetzt werden, da ansonsten zu wenig Möglichkeiten bestanden, die Güter weltweit zu versenden.

Allein bei der SWISS macht verkaufter Frachtraum über acht Prozent des Gesamtumsatzes aus. Für die Vermarktung und Umsetzung davon ist Swiss Worldcargo verantwortlich. Neben den regulären Angeboten der Luftpost spezialisiert sie sich auf die Beförderung von wertvollen und temperaturempfindlichen Gütern, speziell im Pharma- und High-Tech-Bereich. Um ihr globales Netzwerk zu erweitern, kooperiert Swiss Worldcargo beispielsweise auch mit Partnern wie der Edelweiss.

Luftpost in Zeiten des Klimawandels

Doch auch die Luftpost ist vom Klimawandel betroffen. Immer mehr Anbieter und Unternehmen legen Wert auf eine möglichst klimafreundliche Versandart. Dies führte dazu, dass Anfang 2024 die letzten Brief-Nachtflüge der

Deutschen Post im Inland durchgeführt wurden. Die Post teilte mit, dass so etwa 80 Prozent des CO₂-Ausstosses für den Transport von Briefpost gesenkt werden konnte. Auch Swiss Worldcargo wirbt verstärkt mit

nachhaltigen Lösungen im Lufttransport, wie beispielsweise der Nutzung von synthetischem Treibstoff.

Weiterhin steht aber das Anliegen nach umweltfreundlichem Versand im Gegensatz zum Zeitdruck, den viele Unternehmen haben, ihre Ware zeitnah dem Empfänger zukommen zu lassen. Dies kann lediglich der Lufttransport sicherstellen. Entsprechend transportiert man auf kürzeren Strecken zwar Standardbriefe- und -fracht nicht mehr zwingend per Flugzeug, aber unsere Frachträume werden mit diversen Gütern aus aller Welt trotzdem weiterhin gut gefüllt sein. ➔

«Mit Jet-Flugzeugen konnten grössere Mengen an Post über längere Strecken in kürzerer Zeit transportiert werden.»



Spezialbriefmarken zum 25-Jahr-Jubiläum der Schweizer Luftpost (1944).

Reduced Crew Operations – A Risk Not Worth Taking!



Folge 2 – Allein im Cockpit – was geht verloren und wo bleibt die Teamleistung?

Die Bestrebungen der Luftfahrtindustrie, einen Piloten im Cockpit einzusparen, schreiten weiter voran. Der Weltpilotenverband IFALPA und unsere europäische Dachorganisation ECA haben – ebenso wie die AEROPERS – erhebliche Sicherheitsbedenken bei der Einführung einer Reduced Crew Operation und stellen fest, dass sich die Industrie vor allem wirtschaftliche Vorteile erhofft.

Text: Austrian Cockpit Association (ACA)

Mit dieser mehrteiligen Serie möchte die AEROPERS ihre Mitglieder für das Thema Reduced Crew Operations (RCO) sensibilisieren – denn die Pläne hierzu sind konkreter, als viele ahnen. Jede Folge behandelt dabei unterschiedliche Aspekte, darunter auch Case Studys, welche die Risiken einer weiteren Crew-Reduktion aufzeigen. Wir hoffen, dass die vorgebrachten Themen zu Diskussionen unter Kolleginnen und Kollegen und in Eurem Umfeld anregen.

Weiterhin informieren wir über die Massnahmen der IFALPA sowie die Arbeit der ECA-RCO-Taskforce, in der die AEROPERS vertreten ist. Wir danken den Kolleginnen und Kollegen der Taskforce, IFALPA und der ALPA für die wertvollen Inputs zu dieser Seite und der ACA für das Überlassen der Texte.

In der ersten Ausgabe der Serie zum Thema Reduced Crew Operations haben wir uns mit den verschiedenen möglichen Formen einer RCO beschäftigt: Diese umfassen die Extended Minimum Crew Operations (eMCO), Single Pilot Operation (SiPO) und das Konzept eines Remote Pilot Monitoring. Die aktuellen Zertifizierungsvorhaben der Hersteller (unter anderem Airbus im Rahmen eines modifizierten A350-Modells) beinhalten bisher ein eMCO-Cockpit, in dem es möglich ist, dass im Reiseflug nur noch ein Pilot oder eine Pilotin das Flugzeug steuern soll. Aktuell argumentiert die Industrie noch damit, dass mittels eMCO eine vermeintlich bessere Erholung für das ruhende Besatzungsmitglied zu erreichen wäre. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass eMCO in Zukunft eine schleichende Entwicklung in Richtung einer gänzlichen SiPO in Gang setzen oder zumindest noch längere Flugdienstzeiten ermöglichen soll.

Abseits der offensichtlichen Fragestellungen wie etwa einer fehlenden Redundanz, Pilot Fatigue und komplexer Procedures, die nur von zwei Pilotinnen oder Piloten abgearbeitet werden können, stellen sich im Bereich RCO noch andere Probleme dar: Wie verändert sich unser Beruf, wenn wir im



RCO – Im Reiseflug bald ohne Kolleginnen und Kollegen im Cockpit?

Quelle: Austrian Cockpit Association

Reiseflug lange Zeit alleine im Cockpit verbringen und noch mehr auf Automatisierung angewiesen sind?

Competency Path for Command

Beim Gedanken an die eigenen ersten Berufsjahre im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs wird sich jede Pilotin und jeder Pilot erinnern können: Man kommt frisch aus der Flugschule, absolviert ein Type Rating samt Line Training und ist nach seinem letzten Line Check ein vollwertig einsetzbares Cockpit Crewmember. Neben den Fähigkeiten, die man bis hierher erlernt hat, fehlt aber noch eine wesentliche Komponente für die tägliche Line Operation: Erfahrung.

Im Laufe der darauffolgenden Berufsjahre sammeln junge First Officer Erfahrung auch dadurch, dass sie mit unterschiedlichen Captains fliegen. Der auf diese Weise stattfindende Wissenstransfer ist essenziell, um im späteren Verlauf der Karriere selbst als verantwortlicher Flugzeugführer oder als verantwortliche Flugzeugführerin auf einen grossen Erfahrungsschatz zurückgreifen zu können.

Völlig offen ist jedoch, wie ein solcher – für uns selbstverständlicher Grundsatz – im Rahmen einer eMCO funktionieren soll: Da nur ein Pilot oder eine Pilotin im Cockpit anwesend ist, kann kein Erfahrungsaustausch zwischen zwei Crewmitgliedern stattfinden. Es ist nach unserem heutigen Verständnis von einem erfahrenen Piloten/einer erfahrenen Pilotin daher nur schwer nachvollziehbar, wie ein First Officer Erfahrung für seine zukünftige Rolle als Commander sammeln soll.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Qualifikation ein First Officer für eine eMCO mitbringen muss. Da ihr oder ihm im Reiseflug unter anderem die alleinige Verantwortung über das Flugzeug übertragen wird, muss sie oder er im Besitz eines ATPLs sein und über eine ausreichende Mindesterfahrung verfügen, wie sie etwa für Cruise Relief Pilots bei den meisten Airlines vorgesehen ist. Dies schränkt den Kreis der für eMCO einsetzbaren First Officer mitunter stark ein.

Crew Resource Management

Seit seiner Einführung hat Crew Resource Management (CRM) massgeblich zur Verbesserung der Zusammenarbeit im Cockpit und damit der Flugsicherheit beigetragen. CRM ist als Konzept, das die ganze Crew einbindet, aus modernen Flugbetrieben nicht mehr wegzudenken. CRM würde durch eine eMCO jedoch deutlich erschwert werden, allein schon aus dem Grund, dass eine wichtige «Resource» des jeweils fliegenden Crewmitglieds für einen Grossteil des Flugs im Cockpit physisch nicht anwesend ist.

CRM als Konzept, wie wir es heute kennen, müsste neu entwickelt werden, und die Einführung einer eMCO würde Techniken und bewährte Abläufe, die über Jahrzehnte mit viel Sorgfalt verfeinert wurden, in Frage stellen.

Redundancy II und Synergien eines Multi Crew Cockpits

Einerseits machen Menschen Fehler, andererseits können sie diese zu zweit auch erkennen und korrigieren. In diesem Zusammenhang ist vor allem das Prinzip eines Cross-checks für uns als Piloten und Pilotinnen essenziell, da wir als «monitoring pilot» während des gesamten Flugverlaufs die Handlungen unserer Kollegen und Kolleginnen überprüfen. Diese Redundanz entfällt bei einer eMCO, da sich nur eine Pilotin oder ein Pilot im Cockpit befindet. Weiterhin ist eine effektiv kooperierende Cockpitcrew bestehend aus mindestens zwei Pilotinnen und Piloten in der Lage, Synergien zu bilden und Lösungsansätze hervorzubringen, welche die Leistung der einzelnen Crewmitglieder kombiniert übersteigen.

Procedure Design

Standard Operating Procedures müssten für eine eMCO grundlegend neu entwickelt werden. Mittels Cross-Checks, ineinandergreifender Flows, koordinierter Abläufe und Checklisten wird heutzutage gewährleistet, dass kritische Handlungen für eine sichere Flugdurchführung zur Gänze und korrekt ausgeführt werden. Die Verantwortung für die korrekte Durchführung aller «items» wird hierbei zwischen beiden

Piloten oder Pilotinnen aufgeteilt. eMCO würde ein Ende dieser bewährten Methodik in unseren Cockpits bedeuten.

Increased Use of Automation

Eine eMCO würde noch stärker als eine bisherige Operation auf Automatisierung im Cockpit setzen, da das Flugzeug auch im Falle einer Incapacitation oder eines Toilettengangs des im Cockpit verbliebenen Besatzungsmitglieds seinem Flugweg weiter sicher folgen muss. Auch wenn wir bereits heute im Reiseflug vorwiegend den Autopiloten nutzen, so sind wir uns trotzdem bewusst, dass die Cockpitbesatzung jederzeit in der Lage sein muss, in die Flugzeugsteuerung einzugreifen. Beispiele hierfür sind eine Overspeed Recovery oder ein Upset, der auch in grossen Höhen regelmässig im Simulator trainiert wird. Ein für eMCO zertifiziertes Flugzeug würde Piloten und Pilotinnen absehbar noch weniger in die aktive Steuerung des Flugwegs einbinden, was dazu führen könnte, dass der im Cockpit verbliebene Single Pilot im Falle eines Systemausfalls mit dem manuellen Fliegen überfordert ist. Dies könnte zum Beispiel im Falle einer starken Turbulenz auftreten, die den Autopiloten deaktiviert.

Die FAA sieht eine exzessive Nutzung von Flight Guidance- und Autopilot-Systemen bereits heute kritisch. In ihrem Advisory Circular 120-123 forderte die US-amerikanische Luftfahrtbehörde Operator im vergangenen Jahr sogar dazu auf, Piloten und Pilotinnen zu Trainingszwecken regelmässig die Möglichkeit zu bieten, einen Teil des Flugs manuell zu fliegen.

Es ist damit zu rechnen, dass ein eMCO-zertifiziertes Cockpit mit noch mehr Automatisierungstechnik ausgestattet ist, was einen potenziell negativen Effekt auf die «Manual Flying Skills» von Pilotinnen und Piloten haben kann.

Wie gehen ECA und IFALPA beim Thema RCO weiter vor?

Am 4. Mai 2023 präsentierte die IFALPA auf ihrer 77. Jahreskonferenz gemeinsam mit ALPA International und ECA die globale Strategie der Pilotenverbände, um gegen die Entwicklungen im Bereich RCO vorzugehen. Das Vorgehen beinhaltet eine Kampagne auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene in den jeweiligen Mitgliedsstaaten.

Mehr Informationen

<https://www.eurocockpit.be/positions-publications/human-and-concepts-extended-minimum-crew-operations-and-single-pilot>

Mehr zum Projekt «NICO»/Virtual Co-Pilot des DLR findet man unter: <https://nico.dlr.de> →



Mit Zelt und Flieger ans Nordkap

Im Juni dieses Jahres nahmen zwei Piloten der SWISS und Edelweiss mit einer gecharterten Ruschmeyer Kurs auf das Nordkap. Im Interview mit der «Rundschau» erzählen sie von ihren Erlebnissen, Eindrücken und den Herausforderungen, die ihnen auf ihrer Reise begegnet sind.

Text: Marc Horstick

Die befreundeten Piloten Fabian Wilke, First Officer A330, und Oliver Wagner, First Officer A320 und A340, nahmen sich für ihre Ferien im Sommer eine etwas ausgefallenerere Reise vor: nämlich mit dem Flugzeug ans Nordkap zu fliegen. Eine nicht ganz einfache Angelegenheit, da Wetter, länderspezifische Besonderheiten und Flugwege über hohes Gelände nicht unbedingt etwas für Anfänger sind. Im Interview erzählen die beiden SWISS- und Edelweiss-Kollegen von ihren Vorbereitungen, beeindruckenden Landschaften und besonderen Begegnungen auf dem Weg an die Spitze Europas.

«Rundschau»: *Ihr seid zu zweit mit dem Flugzeug bis ans Nordkap geflogen. Wie kam es zu dieser Idee und welche Erfahrungen hattet ihr schon, um euch solch eine Reise zuzutrauen?*

Oliver: Angefangen hat alles 2019, als wir zum ersten Mal mit dem Flugzeug in die Ferien flogen. In den Jahren 2020 und 2022 haben wir das Ganze wiederholt, immer etwa eine Woche Fliegerferien. Damals ging es nach Polen, in die Tschechische Republik und nach Schweden – zu dritt, mit einem weiteren Freund. Irgendwann sagten wir uns dann: «Ein richtig cooles Ziel wäre doch mal das Nordkap!»

Fabian: Die Idee war, zwei Dinge zu kombinieren: Camping und Fliegen. Bisher haben wir in Hotels übernachtet, aber vor allem in Skandinavien bietet sich das Zelten perfekt an. Dort gibt es das Jedermannsrecht, das erlaubt, nahezu überall zu campen. Viele fahren mit dem Camper Richtung Norden und übernachten an idyllischen Plätzen. Wir wollten das Gleiche – nur eben mit Zelt und Flugzeug. Und wir

wollten, dass diese Fliegerferien etwas grösser werden als die vorherigen.

Wie habt ihr euch auf diese Reise vorbereitet?

Fabian: Es war ein vorsichtiges Herantasten. Ohne die nötigen Vorkenntnisse hätten wir uns das wohl nicht zugetraut. Aber da wir bereits Erfahrungen in Skandinavien gesammelt hatten, wussten wir, wie wir die Situation einschätzen müssen. Schweden und Dänemark kannten wir schon gut, und so hatten wir ein Gefühl dafür, was uns erwartet. Jedes Land hat schliesslich seine eigenen Regeln, ob bei Zoll, Einreise oder Ähnlichem. Hätten wir alles von Grund auf erarbeiten müssen, wäre es definitiv zu viel geworden.

Oliver: Vor allem Reiseberichte aus Zeitschriften und Tripreports im Internet waren wertvolle Informationsquellen. Sie gaben uns viele hilfreiche Tipps, wie etwa, was sich aus der AIP zu lesen lohnt. Wir haben zunächst einen groben Plan aufgestellt. Der Ausgangspunkt war der Flugplatz Bienenfarm, ein kleiner Platz westlich von Berlin, und unser Ziel war das Nordkap. Mit der Flugplanungsapp «SkyDemon» haben wir die Strecke festgelegt und uns dann jeweils die Route angeschaut, um zu sehen, was wir bereits kennen und welche Orte uns besonders interessieren. So entstand nach und nach ein solides Konzept. Vor allem Norwegen haben wir uns als Highlight mit atemberaubenden Landschaften vorgestellt. In der VFR-Fliegerei ist es allerdings schwer, für 14 Tage im Voraus einen festen Plan zu erstellen. Man muss jederzeit flexibel bleiben, denn Nebel und schlechtes Wetter können den Plan schnell über den Haufen werfen. Daher haben wir uns verschiedene Flugplätze entlang der Route ausgesucht, die als Alternativen dienen konnten.



Die Landebahn des Flugplatzes in Svolvær ist direkt am Wasser gelegen. Malerische Szenerien sind während des Anflugs inklusive.

Wie hat eure Reise begonnen?

Fabian: Wir sind vom Flugplatz Bienenfarm gestartet, der durch die Quax-Flieger bekannt ist. Wir hatten die ersten zwei Tage fest durchgeplant, denn unser Ziel war es, so schnell wie möglich das Nordkap zu erreichen. Wir wollten Zeitreserven einplanen, falls uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung macht. Deshalb sind wir in den ersten drei Tagen täglich über dreieinhalb Stunden geflogen, um möglichst schnell voranzukommen. Unser erster Zwischenhalt war auf Bornholm, einer dänischen Insel in der Ostsee. Danach flogen wir weiter nach Trosa, einem kleinen Flugplatz in der Nähe von Stockholm.

Oliver: Dort haben wir die erste Nacht gecamped und konnten mit geliehenen Fahrrädern die Gegend erkunden. Überaus hilfreich

war dabei SkyDemon, mit dessen Unterstützung wir schnell die nötigen Infos ausmachen konnten, ob Campingmöglichkeiten und Fahrräder vorhanden sind oder ob ein Hotel die bessere Wahl wäre.

Welches Flugzeug habt ihr benutzt?

Oliver: Das war wirklich ein spannendes Unterfangen. Ursprünglich hatten wir vor, wie in unseren vorherigen Fliegerferien, mit einer Cessna 172 zu fliegen. Doch als wir uns entschlossen haben, zum Nordkap zu fliegen, haben wir überlegt, ob die Cessna das richtige Flugzeug dafür ist. Sie ist eher «low and slow», nicht ideal für eine solch lange Reise. Also wollten wir lieber die Piper Arrow der Flugschule in Bienenfarm chartern. Aber etwa zwei Wochen vor unserer Reise stellte sich heraus, dass die Arrow wegen dringender Wartungsarbeiten ausfiel. So richteten wir uns auf die Cessna ein, nach dem Motto: «Lieber ein langsames Flugzeug als gar keins.» Doch auch hier hatte das Schicksal andere Pläne – ein Flugschüler verursachte eine Hardlanding, und auch die Cessna musste in die Werkstatt.

Wie es der Zufall will, schlug ich während eines Flugs den «Aerotelegraph» auf und sah eine Annonce für eine zu charternde Ruschmeyer R90-230R in Bienenfarm. Wir haben sofort den Besitzer kontaktiert, und er war bereit, uns das Flugzeug für die Reise zu vermieten. Das hat unsere Flugferien gerettet.

Fabian: Die Ruschmeyer war ein echter Glücksgriff. Mit ihren 230 PS und der deutlich höheren Geschwindigkeit war sie eine erhebliche Verbesserung gegenüber der Arrow oder der Cessna. Natürlich brauchten wir eine gründliche Einweisung, da die höhere Leistung und das Einziehfahrwerk das Fliegen deutlich komplexer machten. Uns war klar, dass es ein gewisses Risiko ist, mit einem fremden Flugzeug in eine unbekannte Umgebung zu fliegen. Aber nach der umfassenden Einweisung, einigen Trainingslandungen und guter Vorbereitung fühlten wir uns der Herausforderung gewachsen.

Wie ging es weiter?

Fabian: Zunächst hatten wir geplant, Stockholm aussenherum zu umfliegen, um die Stadt aus der Luft zu sehen. Doch dann erlebten wir zum ersten Mal die enorme Flexibilität der skandinavischen Fluglotsen. Der Anfluglotse in Stockholm bot uns unerwartet an, einen «Low-Approach» auf Stockholm-Bromma durchzuführen – ein tiefer Überflug, der uns eine atemberaubende Aussicht auf die Stadt bot. Anfangs waren wir uns nicht sicher, ob wir es wagen sollten, aber wir haben uns dann doch dafür entschieden. So konnten wir Stockholm aus einer Perspektive sehen, die sonst kaum möglich ist. Vor allem, weil der Flugplatz bald geschlossen wird.

Oliver: Danach flogen wir für einen Zwischenstopp weiter nach Västerås, um das erste Mal zu tanken. Die Betankung war übrigens ein durchgehendes Thema auf unserer gesamten Reise. Unser Flugzeug braucht Avgas 100 LL oder alternativ Mogas – beides leider in Skandinavien nicht so leicht zu bekommen. Daher war es Teil unserer Vorbereitung, genau herauszufinden, wo wir tanken können. Glücklicherweise



Fabian und Oliver verbrachten auf ihrer Skandinavienreise rund 21 Stunden in der gecharterten Ruschmeyer. Auf der Karte sind alle Orte markiert, an denen sie einen Übernachtungsstopp einlegten.

hatten wir uns vorab die passende Tankkarte besorgt, was die Sache erheblich erleichtert hat.

Wie seid ihr mit dem Wetter auf dem Weg umgegangen?

Fabian: Wir hatten immer wieder anspruchsvolles Wetter, auf das wir reagieren mussten. Auf dem Weg nach Nordschweden hatten sich grosse Regenzellen gebildet, die wir umfliegen mussten. Obwohl wir nach Sichtflugregeln flogen, befanden wir uns im kontrollierten Luftraum, was bedeutete, dass wir Kursänderungen immer bei der Flugsicherung anfragen mussten. Das erinnerte stark an die Abläufe im Airlinercockpit. Teilweise mussten wir während unserer Reise jedoch auch in den sauren Apfel beißen und am Flugplatz warten, bis sich das Wetter besserte.

Oliver: In SkyDemon konnten wir die Radaraufnahmen sehr gut mit den METAR und Webcamaufnahmen abgleichen. Auch das Stormscope in der Ruschmeyer und die Unterstützung der Flugsicherung halfen uns, die Regenzellen zu umfliegen. Zunächst waren es noch einzelne Regen-



Um für den Notfall vorbereitet zu sein, wurden auf jedem der Streckenabschnitte Schwimmwesten getragen.

schauder im Norden Schwedens, doch auf dem Weg nach Alta, kurz vor dem Nordkap, trafen wir auf grosse Regenbänke.

Was gab es an fremden Flugplätzen zu beachten?

Fabian: Bei fremden Flugplätzen gibt es einiges zu bedenken. Nach einer feuchten Nacht können die Grasflächen sehr schwer sein, was die Startbedingungen erheblich beeinflusst. Deshalb haben wir uns im Vorfeld Gedanken gemacht und Strategien entwickelt, um auf alles vorbereitet zu sein. Wir haben jede Piste genau inspiziert – das bedeutete, dass wir sie wirklich alle abgelaufen sind. Dabei haben wir auf Löcher, Gefälle und mögliche Hindernisse geachtet.

Ein gutes Beispiel ist unser Aufenthalt in Alvysbyn, wo wir auf dem Flugplatz gecampft haben. Dort suchten wir entlang der kurzen, aber schweren Graspiste eine Baumschneise, die wir im Notfall ansteuern könnten. Unsere Erfahrungen aus der Verkehrsfliegerei haben uns dabei sicher einen anderen Blickwinkel gegeben.

Oliver: So haben wir auch Punkte definiert, an denen wir den Start abbrechen konnten, falls wir noch nicht abgehoben oder die gewünschte Geschwindigkeit noch nicht erreicht haben sollten.

Wie war es für euch, endlich am Nordkap anzukommen?

Oliver: Am Morgen war der Himmel noch bedeckt, und die Wolken hingen tief in den Fjorden. Daher war der Flug zunächst nicht möglich. Doch im Laufe des Vormittags konnten wir beobachten, wie sich die Wolkendecke auf etwa 1200 Fuss hob. Selbst wenn sie noch tief gewesen wäre, hatten wir unsere Navigationskarten so vorbereitet, dass wir uns nicht in eine Sackgasse manövrieren konnten.

Fabian: Wir hatten unglaublich viel Glück mit dem Wetter, das uns schliesslich die Weiterreise ermöglichte. Wir flogen von Alta, nachdem wir dort übernachteten, entlang des Nordkaps, wo die meisten Touristen mit ihren Campern stehen, bis zum geographischen Nordkap – dem Punkt mit dem höchsten Breitengrad. Es war ein wahnsinnig cooler Moment, dort vorbeizufiegen. Vor allem freute ich mich auf das, was noch kommen sollte: nach einer Wanderung unser Zelt am Nordkap aufzuschlagen und dort zu übernachten.

Oliver: Der darauffolgende Anflug nach Honningsvåg war ebenfalls etwas ganz Besonderes. Man fliegt vom Meer auf riesige Felsen zu und muss kurz vorher auf den Landekurs drehen. Das war für uns sehr eindrücklich, und es war spannend zu sehen, wie dort auch grössere Turbopropmaschinen denselben Anflug durchführen.

Fabian: Nachdem wir das Flugzeug abgestellt hatten, wanderten wir zum Nordkap, um unser Zelt in der Nähe der Wanderwege aufzuschlagen. Beeindruckend war, die Sonne an ihrem tiefsten Punkt, ein gutes Stück über dem Horizont, wieder aufgehen zu sehen. Allerdings war es durch den starken Wind richtig frisch, und unser Campingko-

cher hatte Schwierigkeiten, unser Abendessen zu erhitzen. Es war definitiv eine der abenteuerlichsten Übernachtungen unserer Reise.

Oliver: Die Suche nach einem geeigneten Platz gestaltete sich schwieriger als gedacht. Der Boden war steinig, feucht, rutschig und mit Rentierausscheidungen übersät. Um 2 Uhr nachts hatten wir schliesslich einen geeigneten Platz gefunden, und unser kleines Lager konnte aufgebaut werden. Obwohl wir Schlafsäcke und Kleidung für Minusgrade mitgebracht hatten, war es im Zelt durch die permanente Sonneneinstrahlung angenehm warm.

Am nächsten Morgen wurden wir dann von neugierigen Rentieren begrüsst, die sich unserem Zelt näherten.

Wie war der weitere Verlauf der Reise?

Oliver: Über Hammerfest flogen wir weiter nach Tromsø, wo wir Freunde trafen, die mit ihrem Camper in den Norden Norwegens zu den Lofoten unterwegs waren. Ursprünglich war eine Landung in Tromsø aufgrund von Bauarbeiten am Flughafen nicht möglich. Doch wir kontaktierten den örtlichen Flugclub, der uns freundlicherweise eine Abstellmöglichkeit anbot, sodass wir dennoch dort landen konnten. Auf dem Weg dorthin hatten wir mit zunehmend schlechterem Wetter zu kämpfen. Die Bewölkung wurde dichter, und letztlich flogen wir «VFR on-top». Glücklicherweise hielten uns unsere Freunde in Tromsø stets über die lokalen Wetterbedingungen auf dem Laufenden. Wir stellten auch fest, dass die Bewölkung nicht bis zum Boden reichte, was uns im Notfall die Möglichkeit gab, darunter zu sinken.

Fabian: Der nächste Halt war in Svolvær, ein Ort, der in Reiseführern als einer der schönsten in den Lofoten

Angeflogene Flugplätze:

Bienenfarm – Bornholm – Trosa – Stockholm – Skellefteå – Älvysbyn – Alta – Honningsvåg – Nordkap – Hammerfest – Tromsø – Svolvær – Lofoten – Bodø – Bronnoysund – Trondheim – Bergen – Odense – Bienenfarm.

beschrieben wird. Ab dort erlebten wir ein Highlight nach dem anderen. Auch fliegerisch war es ein grosser Spass. In Svolvær trafen wir unsere Freunde erneut, unternahmen eine Bergwanderung, machten mit ihnen einen Rundflug und flogen dann weiter mit einem «Touch-and-go» in Bodø nach Trondheim.

Oliver: Besonders beeindruckend war es, die ersten Gletscher zu überfliegen, die über den Fjorden lagen. Auch auf dieser Strecke hatten wir stets einen Plan B und C bereit. Ein wertvoller Tipp war, die Gletscher in Richtung Meer zu überfliegen, um im Falle eines Motorsausfalls auf besser geeignetes Gelände gleiten zu können. Auf einem Gletscher zu landen, wäre definitiv die riskanteste Option gewesen, da wir die Schneeverhältnisse nicht kannten und befürchteten, in Gletscherspalten zu geraten.

Fabian: Ausserdem war es eine Herausforderung, die Orientierung zwischen den Wolken und dem Schnee nicht zu verlieren. Besonders die Einschätzung der Höhe war dabei entscheidend. Wenn wir über braune Flecken im Gelände flogen, mussten wir uns bewusst machen, dass wir uns eigentlich nicht so hoch über dem Boden befanden.

Wie war es, über die Fjorde Norwegens zu fliegen?

Oliver: Der absolut schönste Teil unserer Reise war der Überflug des Geiranger Fjords. Wenn wir ein Highlight auswählen müssten, dann wäre das mit Sicherheit dieser beeindruckende Moment.

Fabian: Der Geiranger Fjord ist berühmt für die riesigen Kreuzfahrtschiffe, die bis zum Ende des Fjords nach Geiranger fahren und dort anlegen. Der Flug durch den Fjord war jedoch nicht ganz einfach, da die Wolken erneut aufzogen und wir die gesamte Kapazität beider Piloten benötigten. Teilweise flogen wir auf nur 1500 Fuss Höhe, während das Gelände links und rechts bis auf 5500 Fuss anstieg. Deshalb konnten wir dort nicht so viele Fotos machen, wie wir uns gewünscht hätten. Auch die berühmten «sieben Schwestern», die bekannten Wasserfälle, waren aus der Luft leider schwer zu entdecken. Dennoch haben wir den Überflug über den Fjord in vollen Zügen genossen, und er zählt definitiv zu den Höhepunkten unserer Reise.

Wie waren die Menschen, die euch empfangen haben?

Oliver: Bei unserem Flug hatten wir uns vorgenommen, eine Bekannte aus einem früheren Fliegerurlaub in Odense, Dänemark, zu besuchen. Sie war äusserst gastfreundlich und hatte uns spontan die Stadt gezeigt, nachdem wir sie kennengelernt hatten. Es war uns daher klar, dass wir sie auch auf dieser Reise wiedersehen wollten. Als wir in Odense landeten, wurden wir erneut herzlich empfangen. Zu unserer Freude bekamen wir sogar einen Geschenkkorb mit lokalen Spezialitäten.

Fabian: Ja, das war wirklich besonders! An anderen Flugplätzen hatten wir ebenfalls tolle Begegnungen. Die Menschen dort waren überaus hilfsbereit, freundlich und zuvorkommend. Oft wurden wir von den Mitarbeitern direkt am Flugzeug abgeholt und in deren Büros zu einer Tasse Kaffee eingeladen. Die Begegnungen mit den Leuten aus den Flugclubs waren auch durchweg positiv. Es ist faszinierend, wie

sehr die Fliegerei wie eine kleine Familie funktioniert. Darüber hinaus haben wir immer mit den Einheimischen gesprochen, um ihre Ideen, Tipps und Vorschläge zu hören und herauszufinden, wie sie bestimmte Dinge handhaben.

Habt ihr davon profitiert, dass ihr zu zweit fliegen konntet?

Fabian: Absolut! Jeder von uns kannte die nötigen Handgriffe, um das Flugzeug startklar zu machen. Auch beim Auf- und Abbauen des Zelts haben wir von unserer Zusammenarbeit profitiert. So konnten wir schnell reagieren und unsere Sachen verstauen, bevor heranziehende Gewitter uns einen Strich durch die Rechnung machen konnten.

Oliver: In den ruhigen und schönen Momenten haben wir die Gelegenheit genutzt, Fotos mit unserer Kamera und dem Smartphone zu machen. Aber wenn das Wetter oder das Gelände anspruchsvoller wurde, war es sehr hilfreich, zu zweit zu sein. So konnte immer einer von uns, wir haben uns täglich abgewechselt, sich voll und ganz aufs Fliegen konzentrieren, während der andere am iPad das Wetter und das Höhenprofil im Blick hatte, um wertvolle Hinweise zu geben.

Wir haben auch den Funkverkehr aufgeteilt, um die Arbeitsbelastung gleichmässig zu halten. Das gegenseitige «Auf die Finger schauen» war für uns eine Selbstverständlichkeit und hat wahrscheinlich dazu beigetragen, dass alles reibungslos verlief.

Was steht als Nächstes an?

Oliver: Wir haben einige spannende Pläne für die Zukunft. Irland oder England stehen ganz oben auf unserer Liste. Ein aktives Instrumentenrating wäre aber für unsere nächste Reise von grossem Vorteil. So könnten wir selbst bei Regen oder Nebel problemlos fliegen, ohne Umwege in Kauf nehmen zu müssen.

Fabian: Wir sind mit der Ruschmeyer, die sich schnell und angenehm fliegen lässt, wirklich verwöhnt worden. Für unsere nächste Tour würden wir gerne wieder ein Flugzeug aus dieser Kategorie wählen. ➔



Nördlichster Stopp: Nach der Landung in Honningsvåg zelteten die beiden Piloten auf der Landzunge Knivskjellodden, dem geografischen Nordkap.

Ist der Plan schon drin?

Gültige Verfahrensregeln werden von der SWISS seit 2016 nicht angewendet. Nachdem die AEROPERS dies korrigieren wollte, bewirkte die SWISS beim BAZL eine Erleichterung – allerdings so intransparent, dass der Schritt vor das Bundesverwaltungsgericht nötig wird.

*Text: Cornelius Schwanhäuser,
ehemaliges Vorstandsmitglied*

In den vergangenen Jahren, wenn nicht sogar Jahrzehnten, war jeweils der 24. Tag im Monat ein relevantes Datum für alle Crewmember der SWISS: Dann nämlich wurde der Dienstplan für den Folgemonat publiziert. In den wenigen Jahren, die der Autor nun in der Firma SWISS verbracht hat, war dieses Datum fix wie das sprichwörtliche Amen in der Kirche. Auch die Nachfrage bei älteren Kollegen brachte nur die Bestätigung, dass dies schon «immer» so war. Vieles hat sich in den vergangenen Jahren bei der SWISS verändert und meist verbessert. Das Publikationsdatum des Dienstplans hat jedoch nicht dazu gehört. War dies in den letzten Dekaden des vergangenen Jahrtausends vielleicht noch akzeptabel, so ist es heute ebenso normal wie gewünscht, dass die Kinder betreut sind und die zeitlichen Verhältnisse es zulassen, Termine zu klären, auch wenn die Partnerin oder der Partner einer Anstellung nachgeht. Wer kennt nicht die Situation, dass man einen Arzttermin oder ein anderes Treffen ausmachen möchte, und entweder sind schon alle Termine belegt, oder für den freien Zeitraum ist noch kein Dienstplan vorhanden. Auch hier gilt also die Devise: Je früher die Dienstplanpublikation, desto einfacher für alle Beteiligten.

Zwei Wege zum Ziel

Auch auf europäischer Ebene wurde diese Notwendigkeit anerkannt, und die EASA präziserte die schwammig geschriebenen Verantwortlichkeiten (ORO.FTL) in diesem Punkt mit Acceptable Means of Compliance (AMC).

Auszug ORO.FTL.110

Verantwortlichkeiten des Betreibers

Der Betreiber muss

- a) die Dienstpläne so frühzeitig bekannt geben, dass die Besatzungsmitglieder die Möglichkeit haben, angemessene Ruhezeiten einzuplanen;

Auszug AMC1 ORO.FTL.110(a) Operator responsibilities

PUBLICATION OF ROSTERS

- Rosters should be published 14 days in advance.

Mit diesen Acceptable Means of Compliance gibt die EASA der EU-Verordnung (ORO.FTL) also einen inhaltlichen Wert, und zwar die erwähnten 14 Tage. Sofern der Operator also die Dienstpläne mindestens 14 Tage im Voraus publiziert, ist dies im Sinne der EASA. Will oder

kann ein Operator diese AMC nicht einhalten, so steht es ihm frei, sogenannte Alternative Means of Compliance (AltMoC) zu beantragen. Also alternative Methoden, mit denen der Forderung gleichermassen Rechnung getragen werden kann. Dies muss bei der zuständigen Behörde beantragt werden.

Dabei muss gewährleistet sein, dass die AltMoC im Mindesten die gleichen Safety Standards einhalten wie die AMC. Belegt wird dies unter anderem mit einer Risikoanalyse in Form einer ORE (Operational Risk Evaluation). Kommt die Aufsichtsbehörde zum Schluss, dass die Voraussetzungen für die vorgeschlagenen AltMoC gegeben sind, leitet sie ihren begründeten Bescheid zur formellen Einsicht an die EASA weiter.

Ein Beispiel für AltMoC im Zusammenhang mit der Roster Publication könnte sein: Eine Firma betreibt ein fixes Einsatzmuster wie zum Beispiel 5-4-5-4 (5 Tage arbeiten, gefolgt von 4 Tagen frei usw.). Dadurch, dass den Crewmembers in diesem Fall stets klar ist, an welchen Tagen ein Dienst ansteht und an welchen dienstfrei ist, wäre auch bei einer Vorlaufzeit von weniger als 14 Tagen gewährleistet, dass sie sich in einem genügenden Masse organisieren können, um ausreichend erholt zum Dienst zu erscheinen.

Eine detaillierte Anleitung, wie genau AltMoC zu beantragen sind und was es dabei zu beachten gibt, findet sich auf der Homepage der EASA.

SWISS will den Alleingang – partout

Nun zurück zur SWISS.

Bei der SWISS hatten die seit zirka 2016 publizierten AMC anfänglich keinerlei Auswirkungen. Vielleicht ging es in der Flut der ganzen EASA-Dokumente auch schlicht unter. Nachdem sich die AEROPERS als Verband der betroffenen Piloten mehrfach bei der SWISS darüber beklagt hatte, dass die erwähnten AMC nicht eingehalten würden, konnte sie schlussendlich erwirken, dass Alternative Means of Compliance beantragt wurden. Dies geschah jedoch nicht, wie erwartet, gemeinsam mit den Betroffenen oder zumindest im offenen Austausch, sondern leider, ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überhaupt darüber zu informieren. Alleine über die Homepage des BAZL, auf der plötzlich ein «pending» AltMoC-Entwurf auftauchte, hat der Verband davon erfahren.

Mit diesem Wissen hat sich die AEROPERS wieder an die Firma gewandt, um bei der Ausgestaltung teilzuhaben oder zumindest Einsicht in das beantragte AltMoc-Verfahren zu erhalten. Doch leider wurde dieser Wunsch abermals abgelehnt: Hier wollte die SWISS dezidiert nicht mit den Personalverbänden reden und hat auch keinerlei Informationen zum AltMoC-Antrag ausgetauscht. Der Verband war also gezwungen, sich anderer Mittel zu bemächtigen.

Verwaltung soll transparent, Dokumente sollen öffentlich sein

Viele rechtsstaatliche Länder haben mittlerweile gewisse Transparenzgesetze eingeführt, die es ermöglichen, die Arbeit von Behörden einzusehen und deren Arbeitsweise damit zu überprüfen. In der Schweiz hat dieses Gesetz den eingängigen Namen BGÖ erhalten. Die Abkürzung steht für das «Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip», das die Transparenz über den Auftrag, die Organisation und die Tätigkeit der Verwaltung fördern soll. Konkret bedeutet es, dass jedes amtliche Dokument grundsätzlich öffentlich ist, mit einigen Ausnahmen personenbezogener oder sicherheitsrelevanter Inhalte. Die Möglichkeit, entsprechende Dokumente einzusehen oder als Kopie ausgehändigt zu bekommen, steht jeder Person gleichermaßen zu.

Das BAZL als Aufsichtsbehörde für die Luftfahrt und Teil des UVEK (Eidgenössisches Department für Umwelt, Energie und Verkehr) ist somit ebenso an das BGÖ gebunden.

Die AEROPERS hat nach dem abschlägig beschiedenen Wunsch an einer Beteiligung an AltMoC das BAZL angerufen und dort Einsicht in alle vorhandenen Unterlagen beantragt, die im Zusammenhang mit den AltMoC stehen, und folgende Informationen ausgehändigt bekommen:

Am 14. September 2021 habe der damalige Deputy Head of Flight Operations eine Ausnahme zu den AMC 1 ORO.FTL.110 (a) beantragt, die Einsatzpläne aller Crewmember sieben Tage im Voraus publizieren zu dürfen.

Die Begründungen waren unter anderem die folgenden:

- der beantragte Prozess sei «in agreement with the unions» (Anmerkung: unions = Arbeitnehmerverbände)
- «Planning and publication process is widely accepted and appreciated throughout SWISS flying personnel.»

Als Erklärung, warum keine frühere Dienstplanpublikation möglich sei, wurde unter anderem Folgendes vermerkt:

- «...significantly more roster changes after publication.»
- «Crew members would regard an earlier deadline for their requests and wishes as a deterioration as they would have to plan their private life even more ahead.»

BAZL im Fahrwasser der SWISS

Mit dem Wissen um die Genauigkeit Schweizer Behörden wurde seitens des Verbands angenommen, dass das BAZL einen solchen Antrag prüfen, die verschiedenen Argumente würdigen und die Pros und Kontras abwägen würde. Doch anscheinend war die Behörde etwas unter Zeitdruck, denn

schon einen Monat später wurde dem Antrag wie eingereicht stattgegeben. Am 19. Oktober 2021 wurde die Bewilligung an die SWISS erteilt, die Dienstpläne lediglich sieben Tage im Voraus zu publizieren. Beim Versand der Unterlagen an die EASA verzichtete das BAZL überdies auch auf eine eigene Evaluation des Sachverhalts und hat kurzerhand Teile der Begründung, welche die SWISS für die AltMoC angeführt hatte, im Feld «Evaluation durch die Behörde» ergänzt. Auch wurde keinerlei Risk Assessment durchgeführt oder vom Operator verlangt. Zur Erklärung an die EASA, warum keine Risikoanalyse durchgeführt worden war, wurde vom BAZL sicherheitshalber «not applicable» ergänzt, was auf dem EASA-Formular wohlgemerkt gar nicht zur Auswahl steht.

Auch die EASA hatte nicht wirklich Lust, den Antrag genau zu prüfen. Nach mehrfachem Intervenieren des Verbands, der die EASA auf das inkonsistente AltMoC-Verfahren hingewiesen hatte, forderte das BAZL schlussendlich doch noch ein Risk Assessment vom Operator zu den AltMoC ein.

Leider war die SWISS auch hier nicht bereit, die Verbände zum Risk Assessment einzuladen oder ihnen dieses zuzustellen, obwohl die AEROEPRS die vom beurteilten Risiko direkt betroffenen Mitglieder vertritt. Dieser Vorgang an sich ist schon ein Paradoxon beim Erstellen eines Risk Assessments: Die Betroffenen wissen also gar nicht, wie das von ihnen erfahrene Risiko einer späteren Planpublikation aussieht beziehungsweise beurteilt wird. Hier half dann auch eine weitere auf das BGÖ gestützte Anfrage nicht weiter: Die Daten aus dem Risk Assessment, so wurde dem Verband vom BAZL beschieden, seien als Firmengeheimnis zu betrachten. Eine Herausgabe würde die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gefährden und könnte zudem die guten Verbindungen zur EU und EASA belasten.

Gemeinsamer Termin in Bern

Der Entscheid des BAZL wurde vom Verband angefochten, und es kam zu einer Schlichtungsverhandlung vor dem Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten (EDÖP) in Bern. Hier wurde der etwas trockene Dokumentenaustausch endlich plastisch, und es machten sich Vertreter des Verbands an einem heissen Sommertag auf den Weg nach Bern.

Im Hintergrund das erfrischende Rauschen der Aare, im immer wärmeren Sitzungszimmer die Vertreter des BAZL und des Verbands. Es wurde von spezifischen SWISS-Themen («Der Plan kam halt schon immer am 24.») über grosse europäische Themen (die gute Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU bzw. im Besonderen der EASA) alles gewürdigt, und der EDÖP gab sein Bestes, eine Lösung zu erarbeiten. Es wurde versucht, das Gesuch nochmals zu spezifizieren, um «Geschäftsgeheimnisse» nicht zu tangieren. Auch nach fünf Stunden Ringen um einen Kompromiss blieb das BAZL dabei: Die Erläuterungen im Risk Assessment, warum die SWISS ihre Pläne erst sieben Tage im Voraus publizieren möchte, kämen einem massgeblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Firmen gleich, der als klares Betriebsgeheimnis zu werten sei und damit nicht öffentlich gemacht werden könne.

Dieses Nicht-Ergebnis war natürlich unbefriedigend und entsprach nicht unserem Verständnis des Öffentlichkeits-

prinzips. Der Eidgenössische Datenschutzbeauftragte wurde deshalb von der AEROPERS um eine Empfehlung ersucht. Und die Verbandsvertreter suchten erst einmal die sprichwörtliche Abkühlung in der Aare.

Verschleierung statt Transparenz

Kraft seines Amtes hat der Datenschutzbeauftragte die volle Einsicht in alle Dokumente und gibt, gestützt auf dieses Wissen und mit seiner juristischen Expertise, eine Empfehlung ab, ob einem Gesuch stattgegeben werden soll oder nicht.

Nach eingehender Prüfung hat er die Argumente des Verbands vollumfänglich bestätigt und dem BAZL empfohlen, die Dokumente zur ORE auszuhändigen. Die Freude am Erfolg war allerdings nur von kurzer Dauer!

Das BAZL hat sich trotz dieser Empfehlung dazu entschlossen, weiter zu mauern, und verfügt, die Dokumente nicht auszuhändigen. Gleichzeitig erhielt die AEROPERS von der SWISS jedoch eine stark reduzierte Form der ORE vom März 2023, in der aber nur der Scope (Gegenstand der Analyse) und das Outcome (Resultat), nicht aber die eigentliche Risikoanalyse enthalten sind. Wie zu erwarten, wurden hier keine «Probleme» festgestellt. Da der Verband keine Einsicht in die Risikoanalyse erhielt, können die Unterlagen leider keiner seriösen Überprüfung standhalten.

Auszug aus der ORE:

Overall Summary and Conclusion

Crew member's ability to plan adequate rest in accordance with EASA Air Operations ORO FTL. 110(a) is assured with the current SWISS roster publication period of 7 days. Operational experience and data show that the risk of crew members being unfit to fly due to fatigue caused by a roster publication period of 7 days is very low.

The analysis has also shown that the extension of the roster publication period to 14 days would reduce the «stability» of the planned duties leading to more changes to a crew members roster after publication and therefore to more disruption to the efforts to plan adequate rest in advance of a rotation.

Wie genau diese «assurance» seitens SWISS funktioniert, konnte nicht mitgeteilt werden. Gleiches gilt bei der Behauptung der «analysis», dass bei späterer Publikation weniger «changes» zu verzeichnen sind. Denn: Einerseits hätte das zum damaligen Zeitpunkt schon bedeutet, dass Rosters zum Ende der Publikationsperiode jeweils instabiler geworden wären, was sich nicht nachweisen liess. Und andererseits ist es geradezu unmöglich, etwas zu messen, dass es gar nicht gibt... Also war dies stets eine haltlose Behauptung, die mit dem Wort «analysis» geschönt und valider gemacht werden sollte. Den Beweis gilt es bis heute noch zu erbringen.

Wenige Tage nach der abgeschlossenen ORE konstatierte das BAZL (man erkenne die Erleichterung im Ton) also abermals an die EASA:

SWR AltMOC 2021-00062

Crew Roster Publication Period FOCA Evaluation

Dear [REDACTED]

As requested, below you can find the FOCA evaluation for the AltMOC 2021-00062. We are always available for further questions.

AltMOC Evaluation:

FOCA does not have any objection regarding the submitted AltMOC by Swiss International Airlines Ltd. Over the past few decades, the established timing for the publication of the monthly roster (7 days in advance) has never resulted in any measurable or apparent disadvantage.

A more stable roster with fewer changes generally outweighs the potential benefits of an earlier publication. The exemplary options with which the crew members can also control and optimize their monthly roster (Polaris Interbids system & preassigned off days) should be considered positively in the evaluation. Last but not least, the possibility of reporting sick or fatigue for 4 or 7 days without a doctor's certificate underlines the overarching flight safety concept of Swiss International Airlines Ltd.

Auch auf wiederholte Nachfrage beim BAZL, wie diese «Messungen von Nachteilen» aussahen und ob es dazu Unterlagen gibt, wollte man sich nicht äussern (nach der Lesart des BGÖ bedeutet dies: Es gibt keine solche Unterlagen.).

Einschätzungen fernab der Realität

Was macht das nun alles mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern?

Man kann sich fragen, ob eine Firma, die viel Geld in Umfragen wie «InvolveMe» und andere Mitarbeiterprogramme steckt, die betroffenen Arbeitnehmergruppen richtig spürt oder wahrnimmt, wenn man die Begründungen im AltMoC-Antrag liest. Aussagen wie «Planning and publication process is widely accepted and appreciated throughout SWISS flying personnel.», oder «It would furthermore reduce the company's ability to cater to individual crew members' requests and wishes, thereby contravening SWISS' goal to publish rosters fulfilling as much as possible crew member's preferences. Crew members would regard an earlier deadline for their requests and wishes as a deterioration as they would have to plan their private life even more ahead.» sind fernab der Realität für Crewmember. Und auch Behauptungen wie «(...) significantly more roster changes after publication.» können keiner seriösen Überprüfung standhalten. Ein durch die späte Publikation gravierender Einschnitt in das Sozialleben wird mit rein

ökonomischen Argumenten begründet. Und das alles pas- sierte, während ein offener Dialog mit den Verbänden ver- weigert wurde.

Auch erscheint die Bearbeitung dieses Antrags beim BAZL sehr schnell und oberflächlich gehalten worden zu sein. Wenn das BAZL als Aufsichtsbehörde gewisse Behauptungen einfach zur Tatsache erklärt und dabei sogar Teile der Argumentation der Antragstellerin zu ihrer eigen- en macht, lässt dies die Vermutung zu, dass hier eher eine «Durchreicher»-Mentalität geherrscht hat.

Auch aufseiten der EASA fand keinerlei ehrliche Über- prüfung statt. Mehrseitige Schreiben mit detaillierten Begründungen, warum dieser AltMoC-Antrag nicht den auf der EASA-Homepage formulierten Anforderun- gen genügt, wurden mit wenigen Sätzen abgetan. Als die AEROPERS die Eskalation bei der EASA suchte, wurde der Verband mit folgendem Schreiben überrascht:

**Subject: Request to re-assess
SWR AltMoC 2021-0002**

Reference: Your letter dated 25 September 2023

Dear European Cockpit Association and
AEROPERS representatives,

Thank you for your letter requesting EASA to
reassess SWR AltMoC 2021-0002.

We have carefully reviewed your request and the
additional information provided, and we would
like to reiterate that EASA did not identify non-
compliances with the applicable implementing
requirements.

During this review, we liaised with Swiss FOCA
who informed us that the rostering practices sub-
ject to the said AltMoC are currently being modi-
fied by the operator.

Given this development, EASA sees no further
need to pursue this matter and refers you to
Swiss FOCA being the competent authority for
SWR for any further information.

Yours sincerely, [REDACTED]

Was bedeutet dieses Schreiben? Die EASA sieht einerseits keinerlei Non-compliance, stellt anschliessend fest, dass es Änderungen im Rostering Process bezüglich der AltMoC geben wird, und ist dennoch der Ansicht, dass es auch unter diesen Umständen keine nochmalige Überprüfung brauche. Eine sehr fragwürdige Haltung.

Doch was bleibt? Der Verband konnte in der Zwischen- zeit gegen starken Widerstand erreichen, dass der Dienst- plan mindestens am 18. des Vormonats publiziert wird. Das entspricht zwar immer noch nicht den Acceptable Means of Compliance (14 Tage), aber es ist nahe dran. Notabene

schaffen es die Edelweiss und Easyjet Schweiz beide auch, die AMC mühelos zu erfüllen.

Nicht-Resultat und nächste Schritte

Aus Sicht des Verbands sind die AltMoC immer noch nichtig. Es gibt für den Verband auf dieser Ebene jedoch nur noch wenige Möglichkeiten, seine Rechte durchzusetzen. Offen stehen einerseits der Gang zum EU-Ombudsmann, um die verweigernde Haltung der EASA zu rügen, und anderer- seits der Gang vor das Bundesverwaltungsgericht. Letzterer erscheint dem Verband momentan vielversprechend, denn obwohl das BAZL die EASA-Richtlinien umzusetzen hat, so muss es sich als Schweizer Behörde an schweizerisches Recht halten. Dieses sieht für solche Fälle (wie z.B. AltMoC) das Instrument der Verfügungen vor. Verfügungen werden veröffentlicht und müssen anfechtbar sein. Und die direkte Genehmigung des SWISS-AltMoC durch das BAZL war weder einsehbar noch als anfechtbare Verfügung veröffent- licht worden. Diese Sachverhalte gilt es nun vor dem Bundes- verwaltungsgericht zu klären. Denn grundsätzlich sind wir als Mitarbeitervertreter in solchen Fällen Partei und müssen mindestens angehört werden, um uns bei Uneinigkeit auch an die nächsthöhere Instanz wenden zu können.

Zum Schluss bleibt ein etwas erstaunter Betrachter zurück, der konstatieren muss, wie vehement die SWISS, die nationale und die internationale Aufsichtsbehörde ver- suchen, die Mitwirkung oder auch nur die Einbindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei einer sehr relevan- ten und zentralen Frage des Arbeitsalltags zu blockieren. Dabei tritt eine unschöne Nähe zwischen der Beaufsichtig- ten Firmen und den Aufsichtsorganen hervor. →





SwissALPA – Cross-Check

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



info@swissalpa.net

Zweimal jährlich findet unser Networkmeeting statt, bei dem sich die verschiedenen Pilotenverbände der Schweiz sowie Observer-Verbände austauschen. Gerade beim Thema «Revision Luftfahrtgesetz» ist es sinnvoll, hier gemeinsam aktiv zu sein. Speziell interessant für uns sind die Teilgebiete Just Culture oder auch die Einschränkung der Betriebszeiten an den Flughäfen in Zürich und Genf.

Nach den Sommerferien finden meistens diverse Meetings auf Stufe der ECA in Brüssel statt. Interoperability, also der kurzfristige, zum Teil tägliche, Austausch von Piloten in ein anderes AOC, ist auch hier weiterhin hoch oben auf der

Agenda. Die ECA fordert, einen grösseren Blickwinkel auf die sozialen Auswirkungen zu legen. Nicht zuletzt auch, weil jedes Land die Bewilligung für Interoperability grundsätzlich immer ausstellt.

Des Weiteren geht die «Ghent Studie» aus dem Jahr 2014 in die zweite Runde. Die Studie wird unter anderem von der EU-Kommission unterstützt und untersucht die Anstellungsbedingungen im Aviatik-Sektor, speziell auch die atypischen. Eine möglichst grosse Teilnehmerzahl soll hier einen Vergleich zum Jahr 2014 herstellen und Grundlage schaffen, um Gesetzesänderungen zu erwirken. Dann fand auch ein Austausch mit den verschiedenen Verbänden aller grosser Airlines aus Europa statt. Speziell die Neuanstellungen von vielen neuen Piloten war hier ein Thema. Es kämpfen alle mit dem gleichen Problem. Eine sehr hohe Anzahl an Bewerbungen, speziell auch auf Stufe «Direct Entry», also fertig ausgebildeter Piloten. Aber trotzdem ein Mangel an erfolgreichen Einstellungen, da die qualitativen Anforderungen nicht erfüllt werden. Es herrscht also kein Pilotenmangel, wie dies oft in den Medien dargestellt wird. Sondern ein Mangel an qualifizierten Piloten.



swissalpa@helvetica.aero

Die letzten Monate waren für uns als Verband ereignisreich und herausfordernd zugleich. Wie bereits in unserem letzten Beitrag angesprochen, bleibt die Implementierung des neuen Gesamtarbeitsvertrags (GAV) eine anspruchsvolle Aufgabe. Die Anpassung der Schichtmodelle bringt nach wie vor viel Veränderung mit sich und verlangt von uns allen Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Nicht nur intern, sondern auch durch technische Schwierigkeiten und eine ange-

spannte Personalsituation werden wir stets auf Trab gehalten. Trotz allem setzen unsere Flugverkehrsleiterinnen und -leiter alles daran, die Qualität unseres Services aufrechtzuerhalten und eventuelle Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Der Sommer brachte dieses Jahr durch die erhöhte Reiseaktivität an Flughäfen eine besondere Herausforderung mit sich. Die Urlaubszeit führte zu einer erhöhten Arbeitslast, und die damit verbundene Belastung unserer Teams war spürbar. Zudem sorgten Patches der technischen Systeme zu Beginn des Sommers für Ungewissheit beim Start in die hektische Phase des Jahres. Diese verlief aber mehrheitlich zu unserer Zufriedenheit, und ein neu gebildetes Komitee innerhalb der Gewerkschaft widmet sich nun gezielt, die technischen Systeme und Änderungen künftig intensiver zu überwachen. Ein weiteres wichtiges Ereignis war und ist die Neubesetzung der Mitarbeitervertretung im

Verwaltungsrat von Skyguide. Dieser Prozess wurde durch ein verbandsinternes Auswahlverfahren begleitet, das uns ermöglicht hatte, eine fundierte Empfehlung an Skyguide auszusprechen. Gleichzeitig bleibt die Verhandlung über die Flexibilität der Militär-Units ein offenes Thema, das nach langer Ruhezeit in die Anlaufphase übergeht. Auch die kürzlich erfolgte Abstimmung über die Schichtlänge in den vier grossen Units konnte endlich abgeschlossen werden und sollte uns allen eine tragfähige Lösung bieten. Mit Blick auf den bevorstehenden Winter möchten wir diesen ruhigeren Zeitraum nutzen, um politische Themen voranzubringen und uns intensiver mit Details zu befassen, die während des turbulenten Sommers wenig Beachtung fanden. Unsere Mitgliedschaft in der SGB/USS hat sich dabei als vorteilhaft

erwiesen, da wir so kontinuierlich über die Entwicklungen auf politischer Ebene, wie zum Beispiel dem neuen Luftfahrtgesetz, informiert bleiben.

Wir schauen gespannt in die Zukunft und tanken in der etwas gemächlicheren Phase Energie, um für die nächsten grossen Stolpersteine gewappnet zu sein.

Auf operativer Ebene sind wir in einigen unserer Abteilungen mit Personalengpässen konfrontiert. Alle beteiligten Akteure sind danach bestrebt, etwaige Auswirkungen auf den Servicelevel so gering wie möglich zu halten. Sicher ist, dass uns allen ein anspruchsvoller Sommer bevorsteht. Wir hoffen auf eine gute Zusammenarbeit. Die Vergangenheit zeigt, dass wir solche Herausforderungen gut zusammen gemeistert haben!



info@aeropers.ch

Die detaillierte Ausarbeitung des neuen GAV für die Piloten der Edelweiss dauert weiterhin an, in der Hoffnung, dies noch vor Jahresende abschliessen zu können. Gewisse

Details und Unklarheiten brauchen in der Redaktionsphase nun einiges länger, als dies ursprünglich geplant war.

Mit dem GAV23 für die Piloten der SWISS hat man sich eine Verbesserung der sozialen Planbarkeit gewünscht. Einige Projekte dazu sollten noch während der Laufzeit ausgearbeitet werden. Leider sind diese bis jetzt teilweise nicht einmal gestartet worden. Der Personalbestand sowie die Arbeitsbelastung ist aktuell am absoluten Limit, was wiederum viele in die Teilzeitarbeit bewegt. Der Druck auf das Personal nimmt so noch weiter zu, und man bewegt sich sozusagen in einem Teufelskreis, den es seitens Arbeitgeberin zu brechen gilt.



info@espa-ch.ch

Mit dem Ende der Herbstferien kehrt nun bei Easyjet Switzerland nach einem starken Sommer wieder etwas Ruhe ein. Seit der letzten Publikation in der ersten Ausgabe der «Rundschau» ist bei uns einiges geschehen. Tizian Friedrich verliess wie angekündigt das ESPA-Board und wurde durch Kevin Curcio ersetzt. Kevin wurde bei unserer Generalversammlung vom 25. April 2024 offiziell als Vorstandsmitglied bestätigt. Ebenfalls konnten wir bei unserer Generalversammlung unseren Mitgliedern nach sehr intensiver Arbeit endlich das neue CLA-Paket vorstellen und anschliessend zur Abstimmung freigeben. Das neue CLA-Paket, das einige Vorteile mit sich bringt, fand bei unseren Mitgliedern grosse Akzeptanz und wurde somit mit hoher Stimmzahl angenommen. Anschliessend ging es für uns ab 1. Juni mit neuem CLA-Paket in den Sommer. Seitens ESPA ist es im Normalfall während des Sommers ruhiger, da wir zu dieser Zeit mehr im Cockpit als am ESPA-Schreibtisch anzutreffen sind. Nichtsdestotrotz liefen im Hintergrund bereits die Vorbereitungen für unsere nächsten Aufgaben. Da in unserem

CLA-Paket mehrere einzelne CLAs das Thema Rostering & Crewing beschreiben, ist nun unser Ziel, alle betroffenen CLA in einem einzigen CLA zusammenzufassen. Dieser Prozess ermöglicht es auch, das gesamte Rostering & Crewing Agreement auf den aktuellen Stand zu bringen sowie obsoletere Punkte zu entfernen. In den vergangenen Monaten haben wir unsere Zusammenarbeit mit der AEROPERS weiterverstärkt, sei dies via SwissALPA oder auch im Austausch von Informationen über aktuelle Themen oder verbandsinterne Geschehnisse. Ebenfalls sind wir weiterhin bestrebt, unsere Präsenz auf europäischem Level, via Easyjet Pilot Group sowie der ECA zu bekräftigen. Im Zuge der Weiterentwicklung unserer Kommunikationswege plant ESPA, eine Website aufzuschalten. Nebst einem Webauftritt soll diese unseren Mitgliedern auch die Möglichkeit bieten, Informationen über einen zusätzlichen Kanal einzusehen. →



Rückspiegel

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

Text: Andreas Schürer, Geschäftsführer Komitee «Weltoffenes Zürich»

Es braucht einen partnerschaftlichen Kraftakt

30. August 2024

Regine Sauter (Bild), Präsidentin von Aviationsuisse, sagte am diesjährigen Swiss Green Economy Symposium einleitend: «Damit die Ökologisierung der Luftfahrt gelingt, braucht es Kooperationen.» Wichtig sei auch der Blick fürs Ganze. «Die Schweizer Luftfahrt muss uns auch künftig gut, sicher und zuverlässig mit der Welt verbinden. Die Luftfahrt muss aber auch ökologisch nachhaltig werden.» Ronald Abegglen (Bild rechts), Advisor to the CEO bei der SWISS, strich hervor, dass die Politik im revidierten CO₂-Gesetz mit der Beimischquote für Sustainable Aviation Fuels (SAF) gute Rahmenbedingungen geschaffen habe. Ziel müsse nun sein, dass bis in fünf Jahren eine signifikante Menge an SAF zur Verfügung stehe und dass es gelinge, bei den Kundinnen und Kunden die Bereitschaft zu gewinnen, für nachhaltigen Treibstoff einen Mehrpreis zu zahlen. Für Hans Hess (Bild links), Verwaltungsratspräsident von Synhelion, steht nun die Skalierung der Produktion von SAF im Vordergrund, um Impact zu erreichen. Enttäuschend sei für ihn, dass es in dieser Scale-up-Phase in der Schweiz hapere. Die Finanzbranche der Schweiz sei sehr zurückhaltend. Hans Hess sagte: «Wir bauen hier eine neue Infrastruktur zur CO₂-Reduktion für Generationen, und ich erwarte, dass die Finanzbranche dabei engagiert mit Eigen- und Fremdkapital mithilft.»

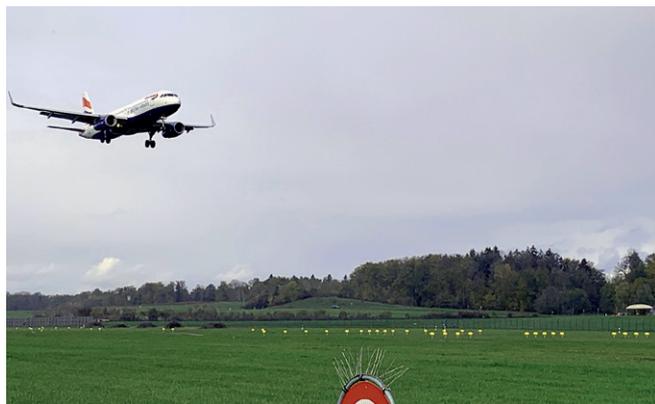


Bund nimmt Verantwortung nicht wahr

9. September 2024

Als Reaktion auf einen schweren Vorfall mit zwei gleichzeitig startenden Verkehrsflugzeugen im März 2011 wurde am Flughafen Zürich eine Sicherheitsüberprüfung ausgearbeitet. Der Bericht enthält dreissig Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit. In einem Postulat verlangte

die FDP im Nationalrat Begründungen für die schleppende Umsetzung und die langen Verfahrensdauern. Die Antwort des Bundes enttäuscht. Der Bundesrat lehnt das Postulat ab, verweist lapidar auf externe Faktoren für die langen Verfahrensdauern und fokussiert sich darauf, das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu entschuldigen. Leadership sieht anders aus. Selbstverständlich ist es nicht falsch, weil vor allem politische Blockaden wie durch Deutschland und gerichtliche Beschwerden für die Verzögerungen verantwortlich sind. Zu erwarten gewesen wäre aber zumindest ein Bedauern seitens des Bundesrats und ein Apell, dass die Umsetzung nun rasch vorangehen muss. Schliesslich geht es um die Substanz – um die Sicherheit und um die Entschärfung der Verspätungsproblematik. Ein entschlossener Postulatsbericht hätte «den Vorwärtsgang einlegen» können. Diese Chance hat der Bundesrat vertan.



Kloten profitiert stark vom Flughafen

9. Oktober 2024

Ist Kloten das neue Küsnacht? So weit ist es nicht, aber Kloten steht finanziell sehr gut da und verfügt über attraktive Perspektiven. Oder wie der «Zürcher Unterländer» schreibt: «Die Stadt Kloten hat ein Luxusproblem. Die Jahresabschlüsse übertreffen Jahr für Jahr die erwarteten Ausgaben und spülen überschüssige Millionen in die Stadtkasse. Die finanzielle Lage ist nicht nur gut, sondern prächtig.» Ein wichtiger Grund für die guten Abschlüsse ist die hohe Nachfrage nach Luftfahrt. Die Flughafen Zürich AG und die Airline SWISS erzielten 2023 satte Gewinne von 304 respektive 718 Millionen Franken. Die Abhängigkeit der Stadt Kloten von der Luftfahrt hat sich indes reduziert, was ein Grund dafür ist, dass die Einbrüche in der Coronapandemie weit weniger gravierend waren als zunächst befürchtet. Die Stadt profitiert von der Diversifizierung der Flughafen

Zürich AG und namentlich vom Grossprojekt Circle. Im Circle haben sich 50 nationale und internationale Unternehmen aus den Bereichen IT, Pharma, Finanzen und Mobilität sowie Dienstleister für Gesundheit, Beauty und Unterhaltung etabliert. Nun soll der Steuerfuss in Kloten von 103 auf 98 Prozent gesenkt werden.



Warum das Drehkreuz in Zürich so wichtig ist

31. Oktober 2024

Die im April 2024 eingereichte «Nachtruhe-Initiative» ist ein Angriff auf den Drehkreuz-Betrieb am Flughafen Zürich. Umso wichtiger ist aufzuzeigen, wie das Drehkreuz in Zürich funktioniert und warum es für den Standort so wichtig ist. Das machen wir mit unserem aktuellen «Standpunkt» – der mit beim beiliegenden QR-Code zu erhalten ist. Die Nachtruhe-Initiative verlangt einen strikten Betriebsschluss um 23 Uhr. Heute sind zwecks Verspätungsabbau bewilligungsfreie Starts und Landungen bis 23.30 Uhr möglich. Die Initiative würde die Betriebszeit in Zürich also um weitere 30 Minuten reduzieren. Wichtig zu wissen: In den letzten 25 Jahren wurden die Betriebszeiten in Zürich bereits drei Mal um insgesamt zwei Stunden reduziert. Nun stellt sich die Kernfrage: Was wollen



komitee

weltoffenes zürich

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

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

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

Weitere Informationen: www.weltoffenes-zuerich.ch



wir? Wollen wir den Flughafen Zürich als wichtigsten Landesflughafen sichern, damit dieser dem Home-Carrier SWISS und anderen Airlines weiterhin als Infrastrukturdienst dienen kann, um Zürich und die Schweiz langfristig mit den wichtigsten Metropolen zu verbinden? Oder wollen wir einen Regionalflughafen, ohne eine starke Airline wie die SWISS – und damit als Standort in die B- oder sogar C-Klasse absteigen? Unsere Antwort ist klar: Zürich braucht einen Flughafen und einen Home-Carrier, der Direktverbindungen in die ganze Welt sicherstellt. Für den Standort ist das grundlegend wichtig, gemäss dem Leitmotto des Komitees Weltoffenes Zürich: «Ein Wirtschaftsstandort ist gut erreichbar – oder er existiert nicht.» ➔





Aviatische Erlebnisse von Ehemaligen

In den folgenden Nummern berichten Flight Crewmember über einprägende Luftfahrerlebnisse, die in gewissem Masse auch ein Stück Aviation History darstellen. Sie geben Erfahrungen weiter und stellen sich gleichzeitig kurz vor. Luftfahrerlebnisse werden greifbar, und die jeweilige Atmosphäre ist hautnah zu spüren. FCM aus allen Korps werden zu Wort kommen, also aus der Swissair, Crossair, SWISS und Edelweiss. Den Anfang macht Urs Bänziger.

Text: Frank Schwabe

Urs Bänziger – «Der Held von Genua»

Urs, erzähle uns bitte vorab in ein paar Worten etwas über deinen Ursprung, deine Familie, und ein paar Highlights deiner beruflichen Karriere.

Geboren 1953 in Zürich, alle Schulen bis zum Abschluss meines Studiums an der Uni Zürich in der Stadt Zürich besucht. Somit gehöre ich einer aussterbenden Spezies an: Ich bin ein reiner Stadtzürcher!

1989, nach einem kurzen Aufenthalt in Birchwil, bin ich meiner Frau in den Aargau gefolgt. Wir leben auch heute noch in Aarau. Gegenwärtig sind wir vor allem mit dem Hüten der Grosskinder beschäftigt.

Während des Wirtschaftsstudiums konnte ich einen Studienkollegen auf seinen diversen Alpenflügen begleiten. Da hat mich das Flugfieber gepackt. Nach Abschluss des Studiums mit dem Lizentiat folgte der Besuch der SLS ab Januar 1980,

dann eine Standardkarriere: First Officer auf DC9, DC10 und MD11. Upgrading 1993 auf MD80 und danach Captain auf A320, A330 und A340.

Nach dem Last Flight am 29. Juli 2013 wurde ich mit einem Total von 16124 Flugstunden und 6064 Landungen pensioniert.

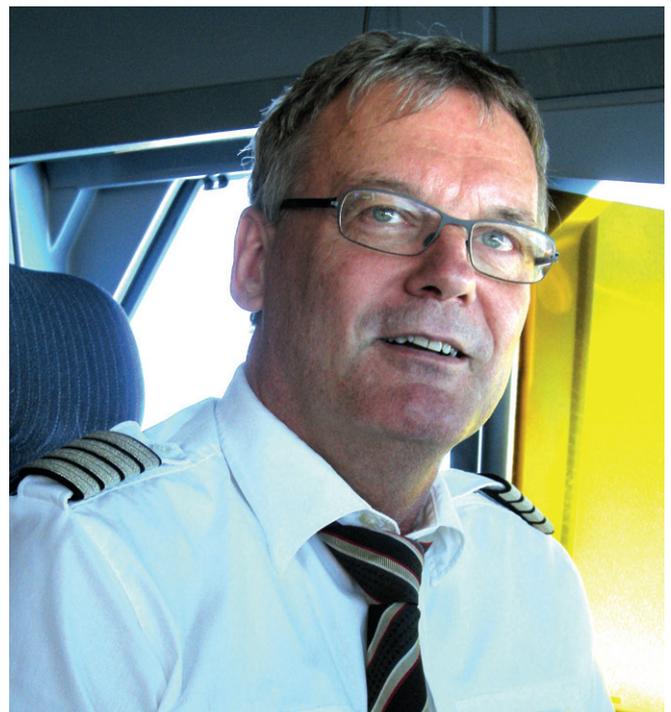
Während der ganzen Karriere durfte ich in verschiedenen Organisationen mitwirken: Ich betreute zwei Mal je zirka fünf Jahre als AEROPERS-Vorstand das Ressort Finanzen/Versicherungen und war Vizepräsident; während zirka zehn Jahren war ich im Stiftungsrat der VeF (Vorsorgeeinrichtung des fliegenden Personals der Swissair) und nach deren Teilliquidation noch ein paar Jahre im Stiftungsrat der SWISS II-Pensionskasse.

Warum bist du Pilot geworden?

Pilot ist der schönste Beruf! Herausfordernd, abwechslungsreich, hautnah am technologischen Fortschritt, arbeiten und Freizeit erleben im Team in aller Welt. Da ich zudem



Urs Bänziger bei seinem Erstflug 1982...



... und seinem Lastflight im August 2013.

immer dann am liebsten arbeitete, wenn andere schlafen, war ich auf der Langstrecke am richtigen Platz.

Erzähle uns bitte eines deiner persönlichen aviatischen Highlights, wenn möglich natürlich DAS aviatische Ereignis in deiner fliegerischen Karriere.

Eine Liebesgeschichte voller Zufälle oder der «Held von Genua»

Am Abend des 1. August 1982 lernte ich zufällig im London Pub in Kloten das Flight Attendant Theres Engeler kennen. Dabei erfuhren wir, dass wir am nächsten Morgen zufällig für den gleichen Flug nach Mailand geplant waren.

Dieser Flug zusammen mit Captain Hans-Ruedi Wittwer und mir als Flying Pilot nach Mailand hatte es in sich. Wegen heftigen Gewitters über dem Flugplatz Malpensa mussten wir nach Genua ausweichen. Im Anflug zum Cristoforo Colombo-Flughafen bei wunderbarem Wetter geschah es: Kurz vor der Landung über dem Hafen von Genua ergriff eine Böe mit gewaltiger Kraft unser Flugzeug, das darauf eine kurze aber starke einmalige Bewegung mit hohem, weit über die Limiten hinaus reichenden Bank Angle ausführte. Zum Glück waren alle Passagiere angegurtet, und niemand verletzte sich. Über den Vorfall wurde in der regionalen Presse ausgiebig berichtet.



Zeitungsfragment des «Corriere Mercantile»: «Il Eroe di Genova».

Der Spuk war schnell vorbei, und wir konnten den Anflug fortsetzen und ohne weitere Probleme landen.

Wir sollten das Flugzeug eigentlich wieder nach Mailand fliegen, aber die Stationsmanagerin, Doris Morf, informierte uns, dass die Passagiere es vorgezogen hätten, mit dem Zug weiterzureisen. Wen wundert's! Somit flogen wir als Ferry Flight heim nach Zürich, wo die Crew von der Crew Disposition für den Rest des Tages «released» wurde.

Am Abend ging ich mit einem Freund in Zürich in den Ausgang. Und wieder, welche Überraschung, traf ich dort im Niederdorf im Pub «Oliver Twist» zufällig Theres Engeler mit Kolleginnen. Wir erfuhren dabei, dass wir am nächsten Tag wieder zufällig zusammen fliegen werden, wobei Theres als einzige von der Cabin Crew zufällig nicht ausgetauscht worden war.

Als wir dann am 3. August wieder, diesmal regulär, nach Genua flogen, erzählte mir Captain Hans-Ruedi Wittwer, wie Robert Staubli, der damalige Direktionspräsident der Swissair, ihn am Vortag gesucht habe, da er von den Medien zum Genua-Fall befragt worden war und er davon keine Ahnung hatte!

Nun wurde mir langsam mulmig ob der Tragweite unseres Erlebnisses, und mein Eindruck verstärkte sich noch, als wir nach der Landung in Genua von Doris Morf die Kopien der lokalen Tagespresse erhielten. Oh Schreck: Wir erfuhren unter anderem aus der Frontseite des «Corriere Mercantile»: «Un DC-9 ha rischiato di precipitare in mare.» Ich wusste gar nicht, ob ich auf den



Theres Engeler als Flight Attendant 1982.

Untertitel «La bravura del pilota ha evitato la catastrofe», stolz sein sollte. So oder so, seit diesem Vorfall sprach mich Robert Staubli bei jeder Begegnung als «Held von Genua» an.

Der Rest der Rotation verlief dann endlich ohne besondere Vorkommnisse, mit Ausnahme des Umstands, dass Theres und ich in diesen Tagen den Grundstein für eine lebenslange Partnerschaft legen konnten.

Das ist ja eine filmreife Geschichte – so viele Zufälle gibt es sonst nur im Kino. So wurde also Theres Engeler zufällig der «Engel für Urs»!

Gab es auch ein prägendes Lowlight-Erlebnis in deiner fliegerischen Karriere? Mein Erstflug 1982 auf der DC-9-51 von Zürich nach Basel. Ich war gefühlt noch beim Climb Check als wir schon wieder landen mussten...

...und du fühltest wohl, dass sich die Räder des Fahrwerks immer noch drehten vom Start!

Zum Abschluss: Was möchtest du gern den jüngeren aktiven Piloten mitgeben:

Übt Vorsicht vor den Journalisten: Man wird mitunter sehr schnell zum Helden gemacht, aber auch schnell zum Verdammten verurteilt! Und das meistens ungerechtfertigt. ➔

Flashlights – Einschätzungen zu 12 Stichworten:

- ➔ Lieblingsflugzeug war/ist: DC10
- ➔ Warum: Wunderbares Handling mit dem CWS (Control Wheel Steering)
- ➔ Schlechtestes Flugzeug war/ist: MD11
- ➔ Warum: schlecht aufgemotzte DC10-Version
- ➔ Lieblingshobby: Zeitgeschichte
- ➔ Lieblingsmusik: Klassik
- ➔ Lieblings-Interpret: Mozart
- ➔ Lieblingsfilm: Casablanca
- ➔ Lieblingschauspieler: Jack Nicholson
- ➔ Lieblingsessen: Angus Beef
- ➔ Lieblingsgetränk: Chardonnay
- ➔ Lieblingsort auf der Welt: Weggis

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Mit einem Anteil von 75 Prozent Ja-Stimmen hat das Aktionariat der **Flybair** entschieden, die 2019 – also kurz vor Ausbruch der Covid-19-Krise – gegründete virtuelle Fluggesellschaft mit Sitz in Bern zu liquidieren. Grund sind offenbar keine finanziellen Probleme, sondern die fehlende Perspektive, Kontingente auf den Charterflügen von Hotelplan und TUI Suisse zu erhalten. Im Fall von Hotelplan kommt erschwerend hinzu, dass die Migros-Tochter verkauft werden soll und nicht klar ist, was ihr zukünftiger Besitzer am Flughafen Bern-Belp vorhat. Ausserdem rentierte der im Sommer 2023 eröffnete Charterflug nach Alicante nicht und schmälerte die Kapitaldecke. Ein Grossteil des letztjährigen Verlusts entstand wegen dieser Charter-Kette. Um wieder eigene Charterflüge anbieten zu können, hätte Flybair eine namhafte Kapitalerhöhung vornehmen müssen.

Drei neue Schulungsflugzeuge erweitern seit Kurzem die Flotte der **European Flight Academy** (ECA). Die Maschinen des Typs **Diamond DA42NG** wurden der Flugschule der Lufthansa Group an ihrem Standort in Bremen vom Hersteller übergeben. In Rostock-Laage werden die drei Flieger jetzt für den Praxisunterricht eingesetzt. Am weiteren Schulungsort Grenchen unterhält die Academy zudem weiter fünf einmotorige DA40NG und drei zweimotorige DA42NG. Die drei frisch ausgelieferten DA42NG sind technisch auf dem neusten Stand wie auch unterschiedlich lackiert. Eines trägt den gewohnten EFA-Look, ein weiteres besitzt Winglets in Regenbogen- anstatt in Deutschlandfarben, und das dritte hat die Farben der regionalen Fluggesellschaft Air Dolomiti erhalten.



Eine Diamond DA42 in den Farben des SWISS Aviation Training.

Quelle: M. Stamm

World News ...

The **Federal Aviation Administration** (FAA) has admitted to US lawmakers that the agency should have been more proactive in overseeing Boeing's factories prior to a 5 January incident in which Alaska Airlines B737-9MAX lost a door-plug in flight. The FAA's approach was too hands-off and too focused on paperwork audits, and not enough on inspections, according to the head of the FAA. Since the

beginning of January, the US airframer has significantly slowed production as it grapples with outstanding quality and safety problems, with the B737 output capped by the FAA at 38 aircraft monthly – albeit Boeing's actual rate is much lower. Boeing recently presented a roadmap for continuous improvement detailing how it plans to rectify its production ills. The plan addresses findings from the FAA's audits and recommendations, in addition to feedback from Boeing employees, and covers increased workforce training, simplifying production processes, eliminating defects and shoring up the safety culture.

Alle zwei Jahre trifft sich die globale Luftfahrtbranche im britischen **Farnborough**. Dieses Jahr präsentierten 1500 Aussteller aus 60 Nationen ihre Produkte rund um die Zivil- und Militärflugfahrt. 90 Flugzeuge wurden im Aussenbereich präsentiert und rund 100 000 Fachpersonen besuchten dieses Jahr die Messe. Airbus, Boeing und die anderen Hersteller können nicht so schnell liefern, wie sie gerne würden. Alle plagen unter anderem Lieferkette-Probleme. Der Flugzeugbauer Airbus kann die wachsende Nachfrage aktuell nur eingeschränkt bedienen. Das französisch-deutsche Unternehmen musste zuletzt einige Bestellungen aufgrund des anhaltend hohen Kundeninteresses ablehnen. Der saudi-arabische Billigflieger Flynas hat mit **Airbus** eine Absichtserklärung (MoU) über den Kauf von 75 zusätzlichen A320neo-Flugzeugen und 15 A330-900 unterzeichnet. Die Abra-Gruppe – der Mehrheitsinvestor von Avianca und Gol – unterzeichnete ein MoU für fünf A350-900. Bei Boeing wird Korean Air der neueste B777X-Kunde mit der Absichtserklärung, 20 B777-9 zu kaufen und eine weitere Bestellung über bis zu 30 B787-10 aufzugeben. Qatar Airways unterzeichnete einen Vertrag über den Erwerb von 20 B777-9, womit deren B777X-Flotte auf 94 Flugzeugen anwachsen wird. Auf der militärischen Seite haben Österreich und die Niederlande die gemeinsame Beschaffung von neun Transportflugzeugen vom Typ **Embraer** C-390 Millennium unterzeichnet.



Qatar bestellte 20 weitere Boeing 777X.

Quelle: Qatar Airways

Airbus a finalement retiré de son carnet de commandes la seule commande en cours pour des A330-300 classiques, un accord portant sur huit appareils avec la société nationale aéronautique chinoise CASC (China Aerospace Science and

Technology Corporation). Cet ajustement signifie que tous les 776 A330-300 en commande ferme ont été livrés, presque exactement 30 ans après la mise en service du premier exemplaire par la compagnie aérienne française Air Inter en janvier 1994. L'année passée, 97 avions Airbus devant être livrés à Iran Air ont également été rayés du carnet de commandes de l'avionneur, en raison des tensions actuelles entre les Etats-Unis et l'Iran. En revanche, Airbus accepte toujours les commandes pour le A330-200, celui-ci étant utilisé comme plateforme pour l'avion militaire de transport et ravitaillement en vol MRTT (Multi Role Tanker Transport), toujours construit à Toulouse et modifié par la suite à Séville. Néanmoins, en attendant de développer une nouvelle plateforme de ravitaillement en vol autour de l'A350-900, le groupe Airbus devait réagir. Il a donc annoncé officiellement que le A330-200 laisserait prochainement la place sur les chaînes d'assemblages au A330-800neo comme base de travail afin de réaliser des A330 MRTT++.



Un A330 MRTT de la Royal Air Force.

Quelle: Airbus

Crash News ...

The US National Transportation Safety Board (NTSB) released a report into a near miss at **Austin** (Texas), involving a landing **Fedex Boeing 767** and a departing **Southwest Boeing 737**. The two aircraft came within 170 feet – around 50 meters – of each other. The B737-700 was cleared by ATC for take-off on runway 18L, while the B767-300F was instructed to continue its approach to the same runway. The controller was unable to see the Southwest aircraft because of the dense fog, and the control tower did not have surface radar detection equipment to aid the controller in monitoring ground traffic. As the B737 lined up on the runway, it came to a stop so the crew could perform an engine run-up, without informing the air traffic controller about this procedure. The landing widebody was then 1,5 miles away. The distance between the two jets continued to decrease until the Fedex pilots saw the outline of the Southwest aircraft through the dense fog and performed a go around. At that time the widebody had just crossed the runway 18L threshold and the Southwest aircraft was 300 meters down the runway. The jets were separated at their closest point by less than 170 feet. The NTSB concluded that the quick reaction of the Fedex crew after seeing the Southwest aircraft and performing a missed approach avoided potential runway collision. Once airborne, both

aircraft received traffic collision avoidance system alerts. In response, the Southwest crew shallowed the aircraft's climb, which facilitated a further increase in separation as both flight crews manoeuvred their airplanes away from the other.

Short News ...

Aer Lingus hat sich jetzt mit den Cockpitcrews zum Betrieb der Airbus 321XLR geeinigt und will dieses Modell nun in der Zukunft doch wieder haben, wobei zwei aktuell bereits volllackiert sind – sechs der 14 A321XLR-Bestellungen der IAG waren einst für Aer Lingus vorgesehen. Durch den jetzt beigelegten Konflikt wird Iberia Erstbetreiberin des Modells werden und diese Flugzeuge nach Boston und Washington einsetzen, anfangs allerdings nur nach London und Paris.

Air Baltic hat zehn Optionen für den **Airbus 220-300** in Festbestellungen umgewandelt, nun also 90 fest plus immer noch zehn bestehende Optionen. Zurzeit sind wieder mehrere A220 ausgefallen. Deshalb hat die Fluggesellschaft aktuell neben den beiden A319 von Carpatair, vier A320 von drei verschiedenen Anbietern im Einsatz.

Die Übernahme der **Air Europa** durch die **IAG** ist zum zweiten Mal gescheitert. Die Auflagen der EU waren wohl zu heftig. Erneut muss IAG nun Geld für den geplatzten Deal an Air Europa überweisen. Diesmal handelt es sich um 50 Millionen US-Dollars. Anfang September zeigte dann die Lufthansa-Gruppe grundsätzliches Interesse an einer Übernahme.

British Airways will ab Sommer 2025 die Frequenzen in die USA deutlich ausbauen und über 400 Flüge pro Woche zu 26 Zielen durchführen.

Brussels Airlines will die A330-Flotte im Sommer 2025 von zehn auf 13 Einheiten ausbauen und wird von Air Baltic vier A220-300 anmieten. Man wird auch 100 Millionen Euro in ein neues Kabinenprodukt investieren.

Edelweiss führt mit der A350-900 eine leicht revidierte Bemalung ein und will neu im Sommer 2025 mit A340-300 nonstop von Zürich nach Seattle und Halifax fliegen. Die A350 soll am 1. April 2025 auf der Strecke Zürich–Teneriffa in Dienst gehen sowie danach im April und Mai nach Antalya, Faro, Ibiza, Heraklion, Palma und Pristina zum Einsatz kommen. Die ersten Langstreckenflüge sind ab 15. Mai nach Las Vegas und ab 1. Juli nach Vancouver vorgesehen.

SAS hat kurz vor dem Wechsel von der Star Alliance zur Sky Team-Alliance die drei A319 in Star Alliance-Bemalung neutralisiert, sprich, die haben jetzt ein schwarzes Heck ohne Logo und kleine SAS-Aufschriften unter den Fenstern.

Universal Sky Carrier aus Deutschland hatte fast zwei Monate kein Flugzeug im Einsatz. Dann kehrte die A340-300 aus Amman von der Überholung zurück, und die A340-600 ging endlich in den Einsatz, unter anderem für Surinam Airways.

S7 Airlines aus Russland hat eine Absichtserklärung über 100 Tupolew 214 unterschrieben. Nach heutiger Technik haben die Tu-214 noch ein Drei-Mann-Cockpit.



Die Tupolew 214 fliegen aktuell meistens für die russische Regierung.

Quelle: Aviaphoto

34 Tu-214 wurden seit 2009 produziert, das entspricht zwei Flugzeuge pro Jahr.

Die Vereinigten Staaten haben im Herbst die russische **Volga Dnepr-Gruppe** – wie auch Atran, Air Bridge Cargo, Aviacon Zitotrans, Abakan Air und die 224th Flight Unit – auf die Sanktionsliste gesetzt. Es wurde aber nicht mitgeteilt, warum das nicht schon über zwei Jahre früher geschehen war.

Canada Jetlines, die Betreiberin von vier A320, die über den Sommer ausnahmslos vermietet waren (an Air Arabia Maroc und Corendon Dutch) musste sehr kurzfristig den Betrieb einstellen, und die besagten Fluggesellschaften mussten dann ad hoc Ersatz beschaffen. Eigentlich wollte die kanadische Fluggesellschaft sogar eine fünfte A320 beschaffen – die schon seit Februar 2022 in München abgestellte A320 der Aeroflot.

Spirit Airlines hat wie bereits **Jet Blue** ausstehende Bestellungen bei Airbus verschoben. Alle zwischen Som-

mer 2025 bis Ende 2026 angedachten Lieferungen wurden auf 2030 und 2031 verschoben. Dazu werden 100 Captains herabgestuft und 240 Piloten entlassen. Ausserdem soll eine Art Business Class eingeführt werden, um die Erträge zu steigern.

Air China hat nach Lieferung der ersten **Comac 919** als zweite Fluggesellschaft nach China Eastern den Passagierdienst mit diesem Flugzeugtyp auf der Strecke Beijing–Shanghai aufgenommen. Es gibt aktuell drei C919-Betreiber, alle in China (China Eastern, China Southern und Air China).

Cathay Pacific hat bei Airbus 30 A330-900neo (plus 30 Optionen) als A330-300-Ersatz bestellt. Die Lieferungen sollen zwischen 2028 und 2031 erfolgen.

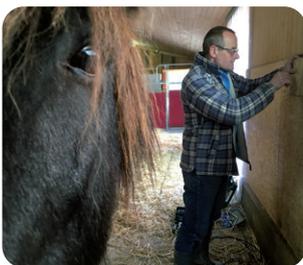
El Al hat sich als Nachfolge der Boeing 737-800 für die B737MAX entschieden und 20 Exemplare (plus elf Optionen) zur Lieferung ab 2027 bestellt.

Uzbekistan Airways hat zwei schon länger abgestellte B757 via Hamburg und New York nach Blytheville (Arkansas) ausgeflogen. Angeblich sollen sie dort nicht verschrotet werden, sondern zu «Firefighter» zur Waldbrandbekämpfung umgebaut werden.

Virgin Australia hat für ihre Regionaltochter acht Embraer 190-E2 zur Lieferung ab Oktober 2025 bestellt. Da die B737-10MAX einfach nicht in die Gänge kommt, wurden Bestellungen über zwölf B737-10MAX in B737-8MAX umgewandelt (zur Lieferung ab Herbst 2025). ➔

Pensionierung

Daniel Schäfer



Ist es doch gefühlt erst vor Kurzem, dass ich mit meinen ersten Flügen nach der fliegerischen Ausbildung bei der SLS auf der Strecke angefangen habe. Tja, und schon sind – wie im Fluge – mehr als drei Jahrzehnte verflogen ... Ist es nicht beängstigend, wie schnell die Zeit vergeht? Nun ist der Moment gekommen, an dem ich die Throttles an die nächste Generation weitergeben darf.

Wie viele Eindrücke und Erinnerungen durfte ich in dieser Zeit sammeln! Schon nach kurzer Zeit durfte ich, damals hiess der offizielle Wortlaut noch «kommandiert auf die MD11 mit Rückschulungsrecht nach drei Jahren», auf die Langstrecke wechseln. Es erwartete mich das grosse Unbekannte. Mit viel Respekt stand ich bei der Werft vor dem Abflug ins Landetraining vor dem grossen Langstreckenflugzeug und meinte zu meinem Fluglehrer: «Bist du sicher, soll ich wirklich dieses riesige Ding da fliegen?» Werner

meinte nur mit einem Augenzwinkern und Lächeln: «Mach nur, was Du gelernt hast, und mach, was ich Dir sage, dann chunts scho guet!» Da habe ich erneut gemerkt, dass nach all den bis anhin erlebten Selektionen das Training für mich einen wichtigen und zentralen Stellenwert bei uns in der Fliegerei hat. Und Werner hatte recht: «Es isch guet cho!»

Von da an bekam das Training für mich einen noch wichtigeren Stellenwert innerhalb der fliegerischen Kultur. Ich durfte in all den Jahren zusammen mit fantastischen Teams interessante Projekte begleiten. Was immer wieder eindrücklich war: Es waren immer Teams, die gemeinsam eine Leistung erbracht haben. Stundenlang konnten wir über Philosophien oder Ideen diskutieren, bis wir neue Trainingsideen in die Praxis umsetzen konnten. Neue Wege, Videos oder andere Mittel kamen und kommen zum Einsatz. Doch meines Erachtens der grösste Sprung, den ich erleben und begleiten durfte, ist nun mit dem Wechsel zum EBT vollzogen worden. Es ist ein Quantensprung weg vom reinen Checking hin zum Training für die Piloten. Auch diese neue Pflanze ist noch zart und im Wachstum, also tragen wir weiterhin Sorge zu ihr mit einer hoffentlich adäquaten Firmenkultur, die ihr auch zukünftig ein stetiges Wachsen und Gedeihen ermöglicht.

Nun freue ich mich, dass ich auch zukünftig der nächsten Generation im B777-Simulator bei der LAT das eine oder andere vermitteln darf. Ich danke all den Teams für die schönen und für mich lehrreichen Erlebnisse.

Mein grösster Dank gebührt meiner Familie und vor allen Dingen meiner Frau Klara, die auf vieles verzichten musste und mir ermöglicht hat, diesen Beruf mit all seinen Herausforderungen während der letzten mehr als 34 Jahre auszuüben. Ich freue mich mit ihnen zusammen auf unserem Hof, bei vielen neuen, noch unbekanntenen Projekten im Team mitzuhelfen.

Euch allen wünsche ich weiterhin «many happy landings».

Herzlichst, Dani

Verabschiedungen aus dem Vorstand

Nach fünf Jahren im Amt beendet Roman Kälin seine Tätigkeit im AEROPERS-Vorstand. Grund genug, mich bei Roman hier öffentlich im Namen des gesamten Verbands für sein Engagement zu bedanken!



Nach genau fünf Jahren im Amt, nämlich vom 1. Juli 2019 bis zum 30. Juni 2024, beendete Roman Kälin seine Vorstandstätigkeit. In diesen fünf Jahren leitete er das Ressort «Mitglieder und Kommunikation» und war zugleich auch Minderheitenvertreter des Edelweiss-Korps. Ab Juli 2021 war er zudem Vizepräsident des Verbands.

Wenn man diese fünf Jahre im Rückblick betrachtet, so wird klar, wie anspruchsvoll die Vorstandsarbeit in dieser Zeit war.

2019 wurde mit einigen Startschwierigkeiten der GAV2019 bei der Edelweiss eingeführt. Nur ein Jahr später folgte die bislang grösste Krise der Luftfahrt. Roman war massgeblich daran beteiligt, temporäre Lösungen zu finden, die im Sinne der Angestellten, aber auch der Firma waren. Nach der Krise war Roman bis zu seinem Amtsende Teil des Verhandlungsteams für den neuen GAV bei der Edelweiss.

Der Vorstand erlebte Roman als pragmatisch und konsensorientiert. Roman ging es primär um die Sache und nicht um verbandspolitische Prinzipien. Er versuchte, die Sozialpartnerschaft in der täglichen Arbeit zu leben. Umso klarer und härter trat er aber auch auf, wenn er das Gefühl hatte, dass sein Gegenüber diese Sozialpartnerschaft nicht lebte oder gar ausnützte.

Auch die Rolle des Minderheitenvertreters nahm Roman sehr ernst und wies in mehreren Diskussionen auf die Unterschiede der beiden Firmen hin.

Leider musste Roman sich früher als geplant aus der Vorstandsarbeit zurückziehen. Das ist sehr schade, denn ich bin mir sicher, er hätte den

GAV2024 bis zur Umsetzung gerne begleitet. Schliesslich war er massgeblich an den Verhandlungen beteiligt.

Mit Romans Amtsende verliert der Verband nicht nur ein sehr engagiertes Vorstandsmitglied, sondern auch einen sehr guten Kollegen, mit dem man gerne zusammenarbeitete und zusammen diskutierte.

Clemens Kopetz, Präsident

Neues Vorstandsmitglied – zehn Fragen an Floriano Rau

Kurzinterview mit Floriano Rau, der seit August Mitglied im AEROPERS-Vorstand ist.

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

Floriano Rau: Superheld, definitiv. Aber nicht irgendeiner – einer, der Zeit einfrieren kann. So hätte ich noch ein paar Minuten mehr Schlaf bekommen und die Hausaufgaben immer rechtzeitig fertig gehabt. Jetzt, als Familienvater und Pilot, habe ich diese Fähigkeit immer noch nicht – aber ich habe gelernt, den Wecker rechtzeitig zu stellen.

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

Was ich an mir am meisten mag? Wahrscheinlich, dass ich es irgendwie immer schaffe, die Balance zwischen Arbeit und Familienchaos hinzubekommen – meistens jedenfalls. Ich liebe es, in den verschiedenen Rollen aktiv zu sein, egal ob als Pilot, der Gäste zuverlässig und sicher an ihr Traumziel bringt, oder als Papa, der versucht, drei Kinder gleichzeitig schlafen zu legen. Multitasking auf höchstem Niveau! Am wenigsten mag ich definitiv meine Ungeduld, besonders wenn die Kids morgens trödeln und ich die Uhr schon laut ticken höre. Da wäre ich zu Hause zeitweise gern so entspannt wie im Cockpit – und manchmal umgekehrt!

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

Am liebsten verbringe ich Zeit mit meiner Familie. Es gibt nichts Schöneres, als die kleinen Momente des Alltags mitzuerleben – ob es nun das gemeinsame Frühstück ist, bei dem immer jemand zu spät kommt, oder das Chaos, das entsteht, wenn alle gleichzeitig reden. Das sind die Augenblicke, die mich wirklich glücklich machen. Und ich genieße es, ein Teil davon zu sein, auch wenn es manchmal mehr mit Improvisation als mit Planung zu tun hat.

Was ich gar nicht gerne mache? Ganz ehrlich, das kurzfristige Multitasking zwischen Familie und Beruf. Manchmal fühle ich mich wie ein Jongleur, der einen Ball zu viel in der Luft hat – und meistens ist es der, der mit dem Wäscheberg zu tun hat. Aber keine Sorge, ich arbeite daran, die Balance zu finden!

Welchen Traum möchtest du dir noch erfüllen?

Na ja, nachdem ich die 40 erreicht habe und mittlerweile gelernt habe, dass Schlaf auch ein Luxus ist, bin ich bescheiden geworden! Aber wenn ich mir einen Traum erfüllen könnte, dann wäre es eine Weltreise mit meiner Familie. Ohne Flugpläne, ohne Meetings, einfach nur wir, von Land zu Land, mit genügend Zeit, um jeden Moment zu genießen. Mal sehen, ob die Kinder nach ein paar Wochen dann noch



Lust auf Abenteuer haben oder eher nach einem Hotel mit gutem WLAN fragen! Und wer weiss, vielleicht entdecke ich auf dieser Reise sogar, wie man Wäscheberge unterwegs bewältigt – aber das wäre vermutlich ein Traum zu viel!

Deine Lebensmaxime?

Kleinigkeiten bedeuten nicht viel, sie bedeuten alles.

Was ist dir eine Sünde wert?

Eine Sünde? Ein romantischer Abend mit meiner Frau, bei dem wir uns in aller Ruhe in ein gutes Dinner und einen schönen Film vertiefen – ganz ohne Alltagsstress und ohne Gedanken an die To-do-Liste. Solche Momente sind für mich wahre Luxusmomente, die ich mir gerne gönne.

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

Mit meinem Dad. Looking at the clouds from both sides.

Worüber kannst du lachen, worüber nicht?

Über die spontanen Witze meiner Kinder und die kleinen Missgeschicke im Alltag kann ich immer lachen. Nicht lachen kann ich, wenn jemand nicht zu schätzen weiss, wie wertvoll Familie und Zusammenarbeit sind – ob in der Luft oder am Boden.

Drei Sachen, die du auf einer einsamen Insel unbedingt dabeihaben müsstest?

Erstens meine Familie, denn sie macht selbst die einsamsten Orte lebendig. Ausserdem ein solides Kochbuch – schliesslich will man auch auf der Insel kulinarisch nicht nur auf Kokosnüsse setzen. Und als Drittes: ein gutes Notizbuch mit Stift. Manchmal sind es die ruhigsten Momente, in denen die besten Gedanken und Einsichten kommen – und ich wäre bereit, sie festzuhalten.

Was würdest du als Edelweiss-CEO an deinem ersten Arbeitstag ändern?

Als neuer Edelweiss-CEO würde ich sofort in ein Programm investieren, das unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Rampenlicht stellt. Dazu gehören gezielte Anerkennung, Entwicklungsmöglichkeiten und ein attraktives Paket an Benefits. So zeigen wir, dass wir unser wertvollstes Gut nicht nur schätzen, sondern auch in die Zukunft investieren. Denn glückliche und engagierte Mitarbeiter sind der Schlüssel zu unserem gemeinsamen Erfolg. ➔

Die AEROPERS-«Rundschau» sucht Redaktorin oder Redaktor!

*«Schreiben ist nicht Kommunikation mit Lesern,
auch nicht Kommunikation mit sich selbst,
sondern Kommunikation mit dem Unausprechlichen.»*

Max Frisch

Die «Rundschau» hat sich in Aviatikkreisen als Fachmagazin etabliert. Mit fast 3000 Abonnenten und einem Vielfachen an kostenlosen Downloads ist das Verbandsmagazin der AEROPERS weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Dank gut recherchierten Hintergrundberichten wird die «Rundschau» als informative und seriöse Fachzeitschrift wahrgenommen.

Unserem Team fehlt ein weiteres Mitglied, und wir suchen deshalb dringend Zuwachs. Als «Rundschau»-Redaktor bestimmst Du die Themen jeder Ausgabe mit und steuerst Deine Artikel bei. Die «Rundschau» erscheint vier Mal pro Jahr, was dem Redaktor genügend Zeit lässt, die Artikel zu recherchieren und zu verfassen.

Wenn Du Freude am Schreiben hast und gerne einen erweiterten Einblick in unseren Verband, die SWISS, die Edelweiss und die Aviatik erhalten möchtest, melde Dich unverbindlich beim **Redaktionsleiter André Ruth** (andre.ruth@aeropers.ch).

Dein zeitlicher und finanzieller Aufwand wird entsprechend dem Spesenreglement der AEROPERS vergütet.

Wir freuen uns über Dein Interesse!




AEROPERS
Airline Pilots Association

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber, Inseratewesen, Layout

AEROPERS-SwissALPA

Airline Pilots Association

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten

Telefon 044 816 90 70 oder 079 261 31 64

rundschau@aeropers.ch

Druck

Dataform AG

Zürcherstrasse 36

8604 Volketswil

Telefon 044 947 50 20

info@dataform.ch

Format

A4 – 210 x 297mm

Satzspiegel: 186 x 272 mm

Drucktechnisches

Daten per E-Mail- oder Filetransfer-Übermittlung

Programme

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

Druckverfahren

Offset in CMYK

Auflage

Auflage: 2700 Druck, plus mehr als 3000 Downloads

Leserschaft: 1400 aktive Pilotinnen und Piloten,

800 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

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

Annahmeschluss Inserate 2024/2025

1/2025: Februar 2025

2/2025: Mai 2025

3/2025: August 2025

4/2025: November 2025

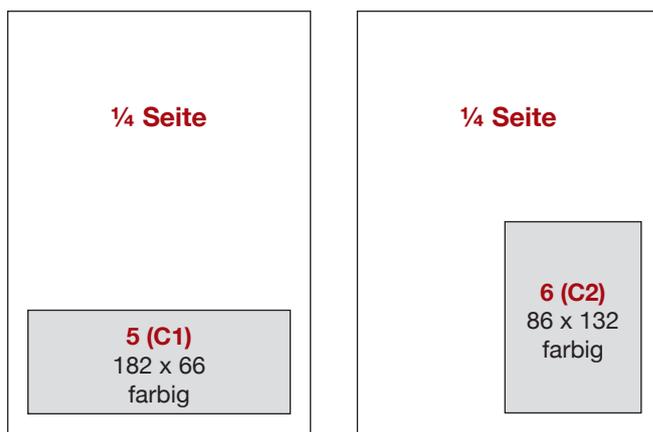
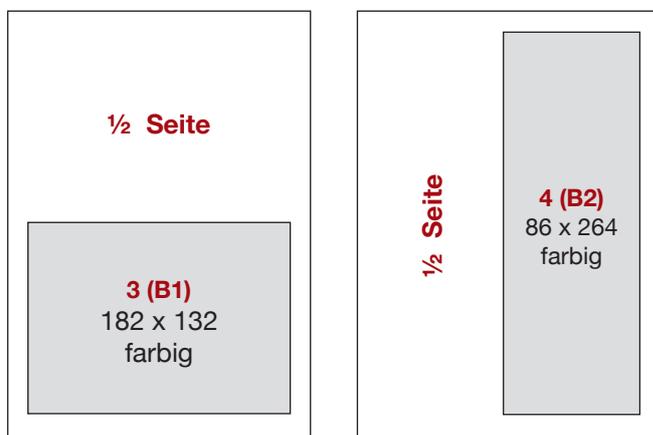
(Bitte Inserate frühzeitig anmelden.)

Tarife in CHF

Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (A1a)	1500.-	2700.-	4800.-
2 (A1i)	1200.-	2150.-	3850.-
3/4 (B1/2)	650.-	1170.-	2080.-
5/6 (C1/2)	450.-	810.-	1440.-
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%) AEROPERS-Mitglieder erhalten 10% Ermässigung.			



Die AEROPERS-«Rundschau» wird in Farbe (CMYK) gedruckt.



Text: Henry Lüscher

Mein Buch des Jahres



«Auf der Kuppe der schmalen Strasse durch die Felder und Weinberge flimmerte die Luft über dem Asphalt. Als Liss mit dem alten offenen Traktor langsam hügelan fuhr, sah diese aus wie Wasser; leichter und beweglicher. Sommerwasser. Man konnte es nur mit den Augen trinken.

Auf den abgeernteten, von Stopeln glänzenden Feldern stand der Weizen noch als überwältigender

Geruch nach Stroh, staubig, gelb, satt. Der Mais begann, trocken zu werden, und sein Rascheln im leichten Sommerwind klang nicht mehr grün, sondern wurde an den Rändern heiser und wisperig.»

Mit diesen Sätzen beginnt der Roman von Ewald Arenz, dessen sprachliche Präzision ein Genuss ist und mich auf jeder Seite zum Schwelgen brachte. Wir befinden uns auf dem Land, wo die Bäuerin Liss die Felder bestellt, pflegt und die Früchte erntet. Sie lebt allein. Bis zu jenem Tag, als Sally in ihr Leben tritt. Und wie! Sally ist aus einer psychiatrischen Klinik abgehauen, aber weiss eigentlich nicht so recht, was sie mit der neu gewonnenen Freiheit anfangen soll.

Warum nicht für ein paar Tage bei Liss bleiben, die in der Erntezeit bestimmt um zwei helfende Hände froh ist? Sally, das Stadtkind, staunt über das landwirtschaftliche Wissen, das ihr (und uns!) durch Liss vermittelt wird.

Die Tage verstreichen, und solange sich die Gespräche um die Arbeit drehen, ist alles in Ordnung. Doch beide Frauen haben ihre Geheimnisse, die sie nicht preisgeben wollen. Fetzen fliegen, wenn das Thema ein sensibles Detail betrifft. Zum Beispiel, was es mit dem Herren-Mountainbike auf sich hat. Trotzdem bleibt Sally bei Liss, bis alles gesagt ist – oder fast alles. In einem dramatischen Finale finden sich die beiden Frauen und beginnen, sich zu verstehen und zu verzeihen.

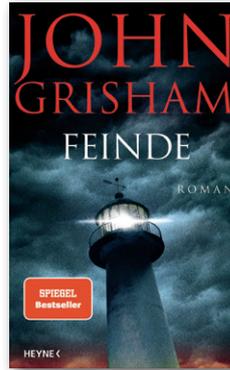
Eine spannende, grossartige psychologische Abhandlung, die ich gerne über mehr als 255 Seiten verfolgt hätte. Aber Arenz hat ja noch mehr Bücher geschrieben.

Ewald Arenz: *Alte Sorten*.

DuMont Buchverlag GmbH, Köln 2024

ISBN 978-3-8321-6530-7

Wie aus Freunden Feinde wurden



Eigentlich ist Grisham einer meiner Lieblingsautoren, deshalb griff ich bei der Neuerscheinung «Feinde» beherzt zu und begann voller Vorfreude zu Lesen. Der Plot tönt spannend: Zwei Jugendliche waren in der Schule die besten Freunde und gingen miteinander durch Dick und Dünn. Ihr familiäres Umfeld sorgte aber dafür, dass sie sich nach der Schule auseinanderlebten, denn Keith war

der Sohn eines Staatsanwalts, und Hugh stammte von einem «Geschäftsmann» ab, der in Biloxi an der Golfküste von Mississippi Spielhöllen und Bordelle betrieb und unter der Theke verbotene Getränke verkaufte.

Beide gingen in den Fussstapfen ihrer Väter durchs Leben und wurden in Biloxi berühmt und auf ihre Art erfolgreich. Die Jahre gingen ins Land, Keith konnte einige der illegalen Geschäfte von Hugh schliessen, wobei er Unterstützung seines Sohns erhielt, der ebenfalls die juristische Laufbahn einschlug. Ein Auftragsmörder beendete das Leben von Keith. Sein Sohn schwor Rache und suchte nach juristischen Wegen, wie er Hugh des Mordes anklagen könnte. Wie so oft in den Romanen von Grisham kommt es auch hier zu einem Show-down.

Die eingangs beschriebene Vorfreude oder Spannung hielten nicht über die 560 Seiten an, ich hatte den Eindruck, dass gewisse Szenen in die Länge gezogen wurden, um damit Seiten zu füllen. Die Namen der vielen Akteure lassen sich oft nicht zuordnen oder im Gedächtnis halten, die Auslese von Geschworenen mit detaillierten Interviews ist etwas breit beschrieben, und der Ruf nach Wiedereinführen der Todesstrafe in Mississippi ist für unser Rechtsempfinden befremdend, vor allem, wenn er auch von Richtern und Staatsanwälten ertönt.

Für einen Grisham-Fan ist das Buch sicher ein Muss, aber als Einsteigerlektüre in Grisham-Romane gibt es einen falschen Eindruck des schriftstellerischen Könnens von Grisham. Da eignet sich «Die Farm» besser, ein packender, feinfühliges Familienroman, der in Arkansas spielt – oder sein erster und wohl einer seiner besten Romane: «Die Jury». Dass es Grisham auch humoristisch kann, zeigt sich im 2007 erschienenen Buch «Touchdown», eine humorvolle Erzählung, in der ein abgehalfterter US-Footballstar nach Parma verpflichtet wird und dort die ulkigsten Sachen erlebt. Die Auswahl an Romanen ist gross, denn bisher hat es Grisham auf über 40 Werke gebracht.

John Grisham: *Feinde*.

Heyne Verlag, München 2023

ISBN 978-3-453-27420-4

Text: Viktor Sturzenegger

Macht und Ohnmacht im 18. Jahrhundert



Ein alter isländischer Uhrmacher, der schon lange Zeit in Kopenhagen lebt, sucht in einem Abstellraum des königlichen Schlosses Teile einer Uhr aus dem Jahr 1592. Er weiss, dass schon viele Uhrmacher daran scheiterten, sie wieder in Gang zu setzen. Es ist das Werk des Schweizer Isak Habrecht, der ein grösseres Exemplar für das Strassburger Münster hergestellt hat und dessen kleinere

Kopie sich schon seit Jahren in unbrauchbarem Zustand im vernachlässigten königlichen Lager befindet.

Jón Sívertsen, der in Island noch Jón Sigurðsson hiess, wird bei der Betrachtung der kaputten Uhr von König Christian VII höchstpersönlich überrascht und zur Rede gestellt. Man schreibt das Jahr 1792 und in Europa haben es die Monarchen immer schwerer, was man dem alten König der Dänen durchaus anmerkt.

Es ist ja auch eine etwas seltsam anmutende Situation, als der König im verstaubten Lager ungeschminkt und ohne Perücke dem isländischen Uhrmacher vor den Überresten der komplizierten Uhr begegnet. Die höfischen Regeln verlangen von den Untertanen, dem König ausschliesslich in formell klaren Umständen entgegentreten.

Was Jón allerdings so nicht möglich ist. Angesprochen vom König auf diese Uhr, erzählt er anfangs noch stotternd von seiner Faszination für das kunstvolle Werk im Besitz der Krone. Etwas selbstsicherer, im Bewusstsein seiner Fähigkeiten als Uhrmacher, gibt er an, dass ihm die Reparatur gelingen könnte.

Arnaldur Indriðason, den ich vorwiegend für seine einzigartigen Kriminalromane aus Island schätze, spinnt aus dieser fiktiven Situation heraus eine Geschichte über Recht und Unrecht von Gottes Gnaden, Machtspielen im Kleinen und am Hof, Liebe, Tod und Teufel, der ja bekanntlich im Detail zu finden ist.

Als der König den Uhrmacher dazu auffordert, seine Lebensgeschichte und die seines Vaters und dessen von ihm geliebter Haushälterin zu schildern, wissen beide noch nicht, wie nah sie sich kommen und wie verwandt sie, trotz ihres grossen Standesunterschieds, in der Folge erscheinen werden.

Indriðason gelingt es, die durch strenge Regeln und noch strengere Lakaien gestützte Macht der dekadenten Adligen zu entlarven und setzt ihr das lautere Selbstverständnis der ehrlich schaffenden Untertanen entgegen.

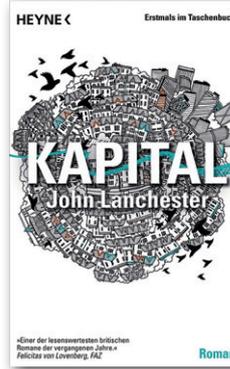
Dass diese Geschichte kein richtiges Happy End hervorbringt, ist nur folgerichtig und spiegelt sich in der zuletzt reparierten Uhr, die den Lauf der Zeit mit der Darstellung

des Weltenlaufs fortwährend weiterführt. Entsprechend heisst der Roman im Original ja auch «Sigurverkið», was «Uhrwerk» bedeutet.

Es ist eine feine Geschichte über Macht und Ohnmacht im Netz der gesellschaftlichen Strukturen.

Arnaldur Indriðason: Der König und der Uhrmacher.
Bastei Lübbe AG, Köln 2024
ISBN 978-3-7577-0031-7

Gentrifizierung



Mit der Beschreibung des Lebens der Bewohnerinnen und Bewohner eines abgegrenzten Quartiers an der Pepys Road in London zeichnet John Lanchester ein Sittenbild Englands über die letzten 150 Jahre.

Waren es anfangs Angehörige einer aufstrebenden Mittelschicht, die sich die einfachen Häuser leisten konnten, erscheinen wegen der relativ zentralen Lage immer häufiger Käufer, deren Ansprüche höher sind. Deshalb werden da und dort Keller ausgehoben und Dachstöcke ausgebaut, was die Preise der Häuschen mit ihren ansehnlichen Grundstücken sukzessive in die Höhe schraubt.

Die Geschichte setzt erst ein, als dieser Prozess schon dafür gesorgt hat, dass die Preise an der Pepys Road die Millionengrenze längst überschritten haben.

Von den Älteren gibt es nur noch Petunia, die nach dem Tod ihres Manns allein in der Pepys Road 42 lebt. Roger und Arabella, gleich gegenüber im Haus Nr. 51, hingegen sind Mitglieder der jüngeren Käuferschaft, die sich aus Bankern und anderer das eigene Geld nicht zählen müssender Klientel zusammensetzt.

Es gibt allerdings auch noch Ahmed Kamal mit seiner Familie, die sich in der unrenovierten Pepys Road 68 eingerichtet hat und darin auch einen kleinen Quartierladen betreibt. Und den nicht in der Strasse wohnenden Zbygniew aus Polen (Anm.d.Red. Nicht zu verwechseln mit «unserem» Zbigi, der die Kolumne «On the Air» betreut), der sich zum Kleinunternehmer mit einem wachsenden Angebot von Dienstleistungen an den Umbauten in der Pepys Road mausert. Vom beziehungsarmen Heimweh-Polen entwickelt er sich sogar zum einfühlsam Verliebten – ein Beispiel der Abkehr von materiell zentrierter Lebensführung inmitten von das Geld umkreisenden Individuen.

Es ist interessant zu lesen, welche Beziehungsfelder sich im Umfeld aller Einwohnenden ergeben, und ich ertappe mich dabei, viele Situationen wiederzuerkennen.

Lanchester gelingt es, diversen kulturellen Sichtweisen sinntragende Bedeutung zu geben und damit viele aktuelle Themen wie Migration und Integration, Kindererziehung

und Altersvorsorge, Bonuspanik und Working Poor einander gegenüberzustellen.

Dank der Glaubwürdigkeit der handelnden Personen entwickelt sich die Geschichte zwanglos, und ich war beinahe enttäuscht, als sie nach 650 Seiten ihr ein wenig abruptes Ende nahm.

*John Lanchester: Kapital. Heyne,
München 2014
ISBN 978-3-453-41099-2*

Misogynie und Missbrauch



Das Buch ist eine anstrengende Lektüre. Dabei ist die Geschichte sehr flüssig und nachvollziehbar geschrieben.

Wir lesen vom Leben und Arbeiten der jungen Wissenschaftlerin Rosalind Franklin. Während ich dies schreibe, werden gerade die Nobelpreise verliehen, was der Erzählung zusätzliche Aktualität verleiht.

Wir finden Rosalind zu Beginn des Romans im Paris der ersten Nachkriegsjahre. Nach ihrer ersten Stelle in der Britischen Versuchsanstalt für die Verwendung von Kohle, BCURA, vermittelt ihr eine gut vernetzte Freundin einen Forschungsauftrag am französischen Staatslabor für Chemie in Paris.

Ihr gefällt die vergleichsweise offene und gleichberechtigte Arbeit im Team. Anders als in England arbeiten Frauen und Männer Seite an Seite und verbringen auch oft ihre Freizeit gemeinsam.

Eigentlich ist Rosalind eine echte «Workaholic», sie liebt ihre Arbeit und hat als Grundlage für ihre Lebensvorstellung die traditionell jüdisch geprägte Welt ihrer Eltern und Geschwister («she's as sensual as a pencil» würde Dr. Frank-N-Furter sagen).

Doch wird ihre zuweilen schroffe Spontaneität, die sie immer wieder zu zügeln versucht, im Umgang mit dem französischen Savoir Vivre ihrer Teamkolleginnen und -kollegen aufgeweicht. Die Arbeitsatmosphäre ist nicht mit der Enge in Cambridge oder dem BCURA zu vergleichen.

Und sie ist erst dreiundzwanzig.

Und ihr Chef Jacques ist so charmant.

Sie verliebt sich in ihn, bis sie erkennt, dass der Charmeur verheiratet ist, worauf sie aus Enttäuschung die ihr

liebe Stellung und Forschungsaufgabe in Paris aufgibt und zur Freude ihrer Eltern nach London zurückkehrt.

Soweit das Klischee.

Als brillante Wissenschaftlerin hat sie keine Mühe, am King's College einen neuen Forschungsauftrag zu gewinnen.

Pflichtbewusst arbeitet sie sich in die ihr neue Welt der Gene und die Suche nach dem Aufbau der DNA-Struktur ein.

Ihre Kenntnisse der Kristallografie sind ihr dabei von Nutzen.

Doch die Frauen ausschliessende britische Männergesellschaft belastet Rosalind sowohl persönlich als auch in ihrer Arbeit.

Und hier wird die Lektüre, wie eingangs erwähnt, anstrengend. Ich verzweifle, wenn die von den Lesenden noch vor der Protagonistin erkannte Unlauterkeit mancher Forscher (hier habe ich bewusst auf geschlechtergerechte Formulierungen verzichtet) darin mündet, dass Rosalinds gewissenhaft aufgebaute Beweisführung gestohlen und von rücksichtslos auf eigenen Vorteil bedachten «Kollegen» als deren eigene Arbeit publiziert wird. Dass diese erst noch einen Nobelpreis gewinnen, ohne dass Rosalind (wenigstens posthum) auch beteiligt worden wäre, weil ihre massgebliche Leistung an der Entdeckung der DNA-Form und -Funktion von den ausgezeichneten Forschern nur marginal Erwähnung findet, ist besonders stossend.

Und ich leide mit ihr an all den respektlos gönnerhaften Auftritten der sie umzingelnden Männer.

Immerhin hat sie in ihrem kurzen Leben das Glück, in ihrer Arbeit unterstützende Assistenten zu finden (es gibt auch Männer, die ihre Arbeit und sie als Mensch wertschätzen) und im Familienumfeld auf verständnisvolle Geschwister und Freundinnen zählen zu können.

Das ändert aber nichts an der anstrengenden Entwicklung des Romans, der auch heute noch bestehende Unterschiede in der Behandlung von Männern und Frauen bewusst macht.

Marie Benedict hat schon in ihren früheren Romanen das Schicksal von begabten Frauen im Schatten ehrgeiziger Männer beschrieben, wahrscheinlich werde ich mir diese, sicher auch anstrengenden, Geschichten (ohne Sie an dieser Stelle damit zu belasten) noch vornehmen ...

*Marie Benedict: Das verborgene Genie. Kiepenheuer & Witsch, Köln 2024
ISBN 978-3-462-00320-8*

«Nicht wer Zeit hat, liest Bücher, sondern wer Lust hat, Bücher zu lesen, der liest, ob er viel Zeit hat oder wenig.»

Ernst Reinhold Hauschka

Shooter's Corner

Bewusstes Sehen (Teil 2): Wie wir die Welt wahrnehmen

In der letzten Folge habe ich erläutert, was ein gutes Bild ausmacht. Um solche «guten» Bilder überhaupt fotografieren zu können, müssen wir aber erst lernen, Motive bewusst zu sehen. Dass dies gar nicht so einfach und selbstverständlich ist, beleuchte ich in dieser und den beiden nächsten Folgen.

Text: Dominique Wirz

Eine der Hauptschwierigkeiten der Fotografie ist, dass wir die Welt anders wahrnehmen als unsere Kamera. Erst wenn uns dies bewusst wird, öffnet sich der Weg zu guten Bildern!

Hinderliche Abstraktion im Gehirn

Die Leistungen unseres Gehirns sind beachtlich. Häufig reicht ein kleiner Bruchteil einer Sekunde, um Dinge zu erkennen, und wir können in Gefahrensituationen oft extrem schnell reagieren. Unser Gehirn ist sehr gut angepasst an unser Leben. Es hilft uns, aus der Vielfalt der Eindrücke, die ständig auf uns einprasseln, das für unser Leben und die momentane Situation Wesentliche herauszufiltern. Dies gilt besonders im visuellen Bereich: Wenn wir einen Gegenstand anschauen, dann verarbeitet unser Hirn nur die für uns notwendige und wichtige Information unseres Auges, die ein Bruchteil dessen ist, was sich gerade in unserem Sehfeld befindet. Die Kamera hingegen zeichnet im gewählten Bildausschnitt alles unerbittlich auf. Auch das knallig rote Auto im Hintergrund oder den Pfosten, der aus dem Kopf des porträ-

tierten Menschen zu wachsen scheint.

Das führt schliesslich dazu, dass wir vom Bildergebnis oft enttäuscht sind, da wir die Situation ganz anders in Erinnerung haben. Die Fähigkeiten zur Abstraktion schützen uns zwar im Alltag vor Reizüberflutung und Ablenkung, sie sind aber in der Fotografie eher hinderlich. Sie müssen sich im Klaren darüber sein, dass das, was Ihr Gehirn aus Ihrer eigenen Wahrnehmung zusammenbaut, sich nicht automatisch zu einem ebenso klaren Foto zusammenfügen wird.

Vom Bildergebnis enttäuscht

Ein weiteres Beispiel: Sie sehen eine interessante Person in einer Stadtlandschaft und schiessen einfach spontan ein Foto. Wenn Sie das Foto später sehen, werden Sie feststellen, dass die Person viel zu klein abgebildet ist und dass ein auffallendes Verkehrsschild hinter ihrem Kopf stört. Ausserdem ist der Gesichtsausdruck sehr schlecht eingefangen. Wie kommt das? Erstens haben Sie sich während der Aufnahme so auf die Person konzentriert, dass Sie den Rest ausgeblendet haben und sie Ihnen im Verhältnis zum Umfeld



Unsere Wahrnehmung ist nicht immer eindeutig. In dieser Sandstruktur sieht bei längerer Betrachtung man mal Furchen, dann wieder «Würste». In Wirklichkeit waren es Letztere.

größer erschien – der Bildwinkel der bewussten Wahrnehmung ist nämlich sehr klein. Die Kamera hingegen nimmt das gesamte Bildfeld ohne Gewichtung ganz neutral auf. Den Hintergrund können Sie besser ausblenden, weil Sie

dreidimensional sehen, die Kamera aber nur zweidimensional. Zweitens sehen Sie das Bild in Bewegung, und Sie nehmen die prägnanten Momente der Mimik wahr, die Kamera hingegen nimmt einen beliebigen Moment auf, in dem die



- 1a/b** Während wir mit unserem dreidimensionalen und fokussierten Sehen ein Motiv locker aus der Umgebung isolieren können, nimmt die Kamera das gesamte Bildfeld ohne Gewichtung neutral auf. Oft wird deshalb nicht auf den Hintergrund geachtet, und man muss sein Hauptmotiv bewusst «freistellen» (rechts).
- 2a/b** Oft konzentrieren wir uns zu sehr auf das Motiv und merken erst im Nachhinein, dass im Hintergrund etwas ablenkt und der eigene Schatten drauf ist. Behalten Sie deshalb beim Fotografieren das ganze Bild bis zum Rand im Blick (rechts).
- 3a/b** Bei Personen die sprechen, essen oder sonst eine lebhaft Mimik haben, wie beispielsweise dieses Kleinkind, nehmen wir evolutionär bedingt nur die prägnanten Momente der Mimik wahr. Die Kamera zeichnet aber auch auf, wenn die Person gerade blinzelt, den Mund verzieht bzw. sich im Übergang von einem zum anderen Gesichtsausdruck befindet ... Momente, die wir nicht bewusst erfassen (links). Daher fotografieren wir Menschen am besten im Serienmodus, damit am Schluss das beste Bild ausgewählt werden kann (rechts).

Person vielleicht gerade blinzelt oder sich zwischen zwei Gesichtsausdrücken befindet. Einen Moment, den wir nicht bewusst erfassen.

Unsere Wahrnehmung trügt

Für unsere fotografische Arbeit sollten wir folgende Punkte merken:

- ➔ Das, was ist, und das, was Sie wahrnehmen, sind zwei unterschiedliche Dinge. Unser Gehirn kann keine objektive Wahrheit feststellen oder uns ein unverfälschtes Bild der Wirklichkeit vermitteln. Unsere Wahrnehmung ist immer selektiv und unterschiedlich von Person zu Person.
- ➔ Das, was Sie wahrnehmen, und das, was Sie fotografieren, sind zwei unterschiedliche Dinge. Während wir mit unserem dreidimensionalen und fokussierten Sehen ein Motiv aus der Umgebung isolieren können, nimmt die Kamera das gesamte Bildfeld ohne Gewichtung neutral auf. So geschieht es, dass der Fotograf wichtige Details nicht beachtet, wie zum Beispiel vom Motiv ablenkende Vorder- und Hintergründe, oder dass die Füße einer Person abgeschnitten sind.
- ➔ Aus diesen Gründen ist es normal, misslungene Fotos zu machen. Insbesondere bei bewegten Objekten und Menschen sind solche sogar zu erwarten.
- ➔ Durch die vereinfachende und auslesende Sehweise unseres Alltags entgehen uns eine Vielzahl von tollen Foto-Gelegenheiten, weil wir diese einfach übersehen!

Wirklichkeit bewusst analysieren

Unterschiedliche Betrachter werden Ihre Bilder auch unterschiedlich interpretieren, umso mehr, wenn sie einem anderen Kulturkreis verbunden sind. Um gute Bilder zu machen, müssen Sie die wesentlichen Punkte des Wahrgenommenen deshalb bewusst erfassen und wieder zu einem Bild zusammensetzen. Nur so werden Sie verstanden. Fotografie ähnelt damit einem Übersetzungsvorgang. Dieses bewusste Erfassen nennt man auch «Das Fotografische Sehen», während sich das bewusste Zusammensetzen der wesentlichen Elemente mit dem Begriff «Bildgestaltung» umschreiben lässt.



Aktuelle Fotokurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch



Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog



Sehen mit unseren beiden Augen

Welt in 3D

- Figur und Hintergrund eindeutig unterscheidbar

Wahrnehmung ist sehr selektiv und abstrahierend:

- Wichtiges betont, Rest ausgeblendet
- Kleiner Bildwinkel und Schärfenbereich
- In der Bewegung/Mimik werden v.a. prägnante Momente wahrgenommen.



So «sieht» die Kamera

Bild nur 2D

- Figur und Hintergrund können ungünstig «verschmelzen».

Alles im Bildrahmen wird ohne Wertung zum Zeitpunkt des Auslösens aufgezeichnet:

- «Unwichtiges» kann das Motiv stören.
- Füße können abgeschnitten werden.
- Personen können blinzeln oder unvorteilhaft aussehen.

Problem: Die Kamera fotografiert nicht so, wie wir die Szene wahrgenommen haben.

Ziel: Bewusst neutral, ohne Gewichtung sehen wie die Kamera ➤ **Fotografisches Sehen**
Fotografisches Sehen muss gelernt und geübt werden!

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Claude Tapparel 24.7.1937 – 4.8.2024
Captain A310, pensioniert am 29.2.1996

Aldo Montanari 27.3.1952 – 23.8.2024
Captain A330/340, pensioniert am 31.1.2006

Willi Plüss 26.6.1931 – 17.9.2024
Captain DC10, pensioniert am 30.6.1989

Hans Bächli 14.12.1936 – 21.9.2024
Flight Engineer DC10, pensioniert am 31.8.1992

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm
16.–20.12.2024		fällt aus
20.–24.1.2025		28.1.2025
24.–28.2.2025		25.2.2025

- ➔ Der **Pensionierten-Stamm** findet jeweils am letzten Dienstag des Monats statt (ohne Dezember).
Ort: im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf. Zeit: ab 14 Uhr.
- ➔ **Stamm des Romands**: Chaque derniers mercredi des mois impairs.
Au **Buffet de la Gare à Gland** à partir de 11 heures (repas de midi)

Eintritte

- ➔ Raphael FreiEDW
- ➔ Simon GrünenfelderSWR
- ➔ Stephan JegenEDW



Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Exklusives Rechtsschutzangebot für Mitglieder der SwissALPA

In einem Streitfall ist guter Rat sprichwörtlich teuer. Schon die Kosten für Gericht und Expertise übersteigen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme – es sei denn, Sie haben eine Rechtsschutzversicherung. Mit der CAP haben Sie erfahrene Spezialistinnen und Spezialisten an Ihrer Seite, die sich für Ihr Recht einsetzen.

Mit unserem Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® gehen Sie auf Nummer sicher. Zusätzlich können Sie den Baustein Multi Risk abschliessen. Damit sind Sie ebenfalls gegen Risiken wie Cyber Risk, Inkasso, Baurecht, Schulrecht, Todesfall oder Kindes- und Erwachsenenschutzrecht geschützt. Sicher ist sicher.

Wir übernehmen für Sie folgende Kosten:

- Honorare für Anwältinnen und Anwälte
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Anreisekosten für Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

Anmeldung Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter:in	CHF 184.70 statt 369.50 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 165.50 / Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 222.50 statt 416.80 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 203.30 / Jahr

Mehrpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter:in	CHF 220.60 statt 441.20 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 196.50 / Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 258.40 statt 488.50 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 234.30 / Jahr

Ihre Vorteile

- ✓ **Günstige Prämien:** bis 50% Spezialrabatt
- ✓ **Geldleistungen bis CHF 750 000.–** pro Schadenfall
- ✓ **Weltweite Deckung**

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

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

0000410

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

Mitgliedschafts-Nr.

Name / Vorname

Geburtsdatum

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon / Mobil

E-Mail

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

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, Ausgabe 09.2023, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 09.2021. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wird ausschliesslich über die Grunddeckung der SwissALPA gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte / Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten Daten. Weitere Informationen, auch zu weiteren Nutzungen und Empfänger:innen Ihrer Daten und zu Ihren Rechten, finden Sie in unserer Datenschutzerklärung (cap.ch/privacy).

Ort / Datum

Unterschrift

Einsenden an: CAP Rechtsschutz | Postfach | 8010 Zürich

Kontakt: T 058 358 09 00 | underwriting@cap.ch



SwissALPA
Swiss Airline Pilots Association