

Interview mit Daniel Knecht, SUST-Bereichsleiter Aviatik

«Ju-52-Fall ist atypisch»

Seit 20 Jahren ist Daniel W. Knecht Unfalluntersuchungsleiter. Er hat über 100 Untersuchungen durchgeführt. 2018 gilt in der Schweizer Luftfahrt als «schwärzestes Jahr» seit 2001, insbesondere wegen des Absturzes der Ju-52. Wie die atypische Untersuchung zu diesem tragischen Unfall verläuft und wie es generell um die Flugsicherheit steht, erläutert Daniel Knecht im Interview mit SkyNews.ch.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Rund ein halbes Jahr ist seit dem «schwarzen 4. August 2018» vergangen, wie haben Sie diese Zeit erlebt?

Glücklicherweise ereignen sich solche schwerwiegenden Unfälle nur selten. In diesem Sinn war das halbe Jahr seit dem Unfall aussergewöhnlich. Gerade weil solche Grossunfälle selten sind, ergibt sich auch keine Routine in deren Bewältigung. Aufgrund der Vorbereitungen, die wir seit Jahren für grosse Unfälle getroffen haben, war die Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen und den Betroffenen sehr gut. In diesem Zusammenhang waren für uns auch die Kontakte mit den Angehörigen ausgesprochen wichtig.

I Wie liefen diese Treffen ab?

Grundsätzlich werden die Angehörigen der Unfallpfe von einem Care-Team betreut. Die SUST steht ihnen aber jederzeit zur Verfügung, wenn sie Fragen an uns haben. Dabei dauert es üblicherweise einige Wochen bis Angehörige mit uns Kontakt aufnehmen und wissen wollen, was passiert ist. In diesen Fällen geben wir in Koordination mit den Care-Teams über den Stand der Untersuchungen Auskunft, soweit dies möglich ist. Im vorliegenden Fall der Ju-52 haben wir beispielsweise die Angehörigen, die es wünschten, im Voraus über den Zwischenbericht informiert. Das werden wir auch beim Schlussbericht tun und zwar, wenn gewünscht, persönlich – face-to-face oder durch spezielle Informationsanlässe.

I Weshalb hat die SUST zum Ju-52 Absturz einen Zwischenbericht publiziert, nicht aber zum Tobago-Absturz desselben Tages?

Wir erstellen Zwischenberichte nur in den Fällen, in denen die vorläufigen Untersuchungsergebnisse auf ein sogenanntes systemisches

Sicherheitsdefizit schliessen lassen, das Sofortmassnahmen erfordern könnte. Oder anders gesagt, wenn solche Ereignisse ohne entsprechende Sofortmassnahmen sich wiederholen könnten. Hätten wir beim Tobago-Unfall Anhaltspunkte gefunden, welche beispielsweise die ganze Tobago-Flotte betreffen, dann wäre auch für diesen Unfall ein Zwischenbericht publiziert worden.

I Der Zwischenbericht ist also das Instrument, um möglichst rasch aus einem Unfall Lehren zu ziehen und so einen weiteren verhindern zu können?

Ja, genau. Die SUST darf selber nicht ins System eingreifen, indem sie solche Sofortmassnahmen definiert oder gar anordnet, sonst wäre sie nicht mehr unabhängig. Sie richtet deshalb aufgrund ermittelter Mängel Sicherheitsempfehlungen oder Sicherheitshinweise an die Aufsichtsbehörde und die weiteren Stakeholder. Diese prüfen die Empfehlungen und Hinweise und entscheiden über deren Umsetzung.

« Im Fall der HB-HOT müssen wir aufgrund der fehlenden Datenaufzeichnungen im Flugzeug den Hergang puzzleartig rekonstruieren.

I Im Ju-52-Zwischenbericht wird mehrmals erwähnt, dass der Absturz keine technische Ursache hat, trotzdem wird technischen Unzulänglichkeiten der Ju-Air sehr viel Platz eingeräumt, weshalb?

Die Untersuchung des Ju-52-Unfalles ist atypisch und weist eine veränderte Reihenfolge der einzelnen Untersuchungsschritte auf. Bei einem Grossunfall stehen normalerweise Aufzeichnungsgaräte zur Verfügung, dank denen man bereits wenige Tage nach dem Unfall erklären kann, was passiert ist. Im Fall der HB-HOT müssen wir aber aufgrund der fehlenden Datenaufzeichnungen im Flugzeug den Her-

Fotos Hansjörg Bürgi



SUST-Bereichsleiter Aviatik Daniel W. Knecht bezeichnet die Untersuchung des Ju-52-Unfalles als atypisch, sie weist deshalb eine veränderte Reihenfolge der Untersuchungsschritte auf.

gang puzzleartig rekonstruieren. Die notwendigen Informationen, die für die Klärung der Unfallursache relevant sein können, liegen damit erst zu einem viel späteren Zeitpunkt der Untersuchung vor. Deshalb haben wir die Untersuchung der systemischen Aspekte, technischer oder betrieblicher Natur, vorweggenommen. Diesen kommt eine grosse Bedeutung für die Verbesserung der Sicherheit zu und sie sollen dem Flugbetriebsunternehmen und der Aufsichtsbehörde wertvolle Hinweise geben. Alle Aspekte, auch solche, die nicht direkt mit dem Unfall zusammenhängen, sind wertvoll für den Weiterbetrieb dieser Flugzeuge. Die bisher gefundenen technischen Unzulänglichkeiten haben keinen direkten Bezug zum Unfall, aber unserer Ansicht nach sollten die anderen Ju-52 des gleichen Typs überprüft werden, um allenfalls Verbesserungen zu erreichen.

I Hätte die Ju-52 über einen Flugschreiber verfügt, wären den technischen und systemischen Aspekten weniger Gewicht beigemessen worden?

Nein, aber die Reihenfolge der Abklärungen wäre wie üblich gewesen. Der Aufbau einer Unfalluntersuchung zielt dahin, möglichst rasch die Ursachen zu identifizieren. Dabei helfen Aufzeichnungen, seien es jene aus dem Luftfahrzeug oder jene der Flugsicherung. Das Bild wird vervollständigt durch Ergebnisse von Untersuchungen bei der Organisation, die für den Flugbetrieb verantwortlich ist, dem Hersteller, den Wartungsbetrieben oder auch der Aufsichtsbehörde. Erst wenn wir dieses Gesamtbild haben, erkennen wir, wie und warum der Unfall zustande gekommen ist. Früher wurde oft einzig von «Pilotenfehlern» gesprochen,

doch in den letzten 20 Jahren hat sich diesbezüglich bei der Unfalluntersuchung einiges verändert. Nehmen Sie die Crossair-Abstürze in Nassenwil oder Bassersdorf als Beispiele. Selbstverständlich wurden die Fehler der Piloten thematisiert, aber die beitragenden Faktoren von Unzulänglichkeiten bei der Fluggesellschaft oder bei der Aufsichtsbehörde wurden auch berücksichtigt. Das gehört zu einer guten Unfalluntersuchung. Im Schlussbericht werden alle Komponenten eines Unfalls gewichtet, und auch wenn man zum Schluss kommt, dass technische Aspekte keine Rolle gespielt haben, so können technische Aspekte ein «factor to risk» sein, also Elemente, die verbessert werden können.

I Ist man sich bei der SUST bewusst, welche Auswirkungen das Grounding der Ju-Air auf die gesamte schweizerische Oldtimerfliegerei hat?

Im Zwischenbericht haben wir kein Grounding der Ju-Air gefordert, sondern die Überprüfung der Schwesterflugzeuge empfohlen. Ob und wie der Betreiber und die Aufsichtsbehörde eine solche Empfehlung umsetzen wollen, liegt in deren Verantwortung. Wir sind uns bewusst, dass das Interesse am Unfall der Ju-52 gross ist, auch international. Das hat damit zu tun, dass es in vielen anderen Ländern auch eine Oldtimer-Community gibt, die nun sehr an dieser Unfalluntersuchung interessiert ist. Die Frage nach einer angemessenen Überwachung und Regulierung stellt sich überall. Wir hoffen, dass die Abklärung des Ju-Unfalles zu einer sinnvollen und guten Aufsicht von Oldtimerflugzeugen beiträgt. Was wäre gewesen, wenn wir die Erkenntnisse über die systemi-

schen Mängel und die Korrosion zurückgehalten und sich ein weiterer Unfall ereignet hätte? Aber wir sind uns dieses Spannungsfeldes bewusst. Deshalb haben wir der Ju-Air und der Aufsichtsbehörde den Zwischenbericht vor dessen Publikation präsentiert und ihnen die vorläufigen Ergebnisse der Untersuchungen sowie die daraus abgeleitete Sicherheitsempfehlung und den Sicherheitshinweis erläutert.

I Gemäss Ju-Air weisen die anderen beiden Ju-52 HB-HOP und -HOS keine Korrosion auf, ist das für die SUST irrelevant und Sache des BAZL?

Ja, dem ist so. Die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung und somit auch die Beurteilung von Ergebnissen, die damit im Zusammenhang stehen, liegt in der Verantwortung der Aufsichtsbehörde.

« Wir haben nicht den Eindruck, dass es in der Schweizer General Aviation ein grosses Sicherheitsproblem gibt.

I 2017 und 2018 hat die Zahl der tödlichen Flugunfälle in der Schweiz enorm zugenommen. Haben Sie eine Erklärung?

Die Anzahl durch Flugunfälle tödlich verletzter Personen ist weltweit und auch in der Schweiz klein, wobei jedes Todesopfer natürlich eines zu viel und mit einer eigenen Tragik verbunden ist. Solche kleinen Zahlen werden durch Einzelunfälle stark beeinflusst. Ist zum Beispiel ein vierplätziges Flugzeug bei einem Unfall vollbesetzt oder nicht, wirkt sich dies stark auf die absolute Zahl der Todesopfer in einem Jahr aus. Aus diesem Grund ist es schwierig, statistisch signifikante Trends festzustellen. Wir haben nicht den Eindruck, dass es in der Schweizer General Aviation ein grosses Sicherheitsproblem gibt. Aber wir stellen fest, dass sich in den letzten Jahren beispielsweise mehr «bemerkenswerte Gebirgsunfälle» ereignet haben. Bemerkenswert darum, weil sie einfach zu vermeiden gewesen wären. Es fällt auf, dass in etlichen Fällen mit wenig Reserve geflogen oder die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs überschätzt wurde. Daneben stellen wir fest, dass es eine Häufung von Fastkollisionen gibt. Nicht im oberen Luftraum, dort wirken die Verbesserungen, welche Skyguide vorgenommen hat, aber in den Mischlufträumen und im unkontrollierten Luftraum. Weiterhin stellen wir eine Zunahme von Start- und Landeunfällen fest. Dies, weil die Piloten teilweise die Standardverfahren, etwa beim Go-Around, selbst

ZUR PERSON

Daniel W. Knecht

Daniel W. Knecht (53) leitet den Bereich Aviatik der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST. Er hat an der ETH Zürich ein Diplom in interdisziplinären Naturwissenschaften (Mathematik, Physik und Chemie) erworben. Seine fliegerische Laufbahn begann er in der Schweizer Luftwaffe, in der er 16 Jahre als Kampfpilot, auf F-5 Tiger, und als Kommandant einer Fliegerstaffel gedient hat. Bis heute ist er als Miliz-Fluglehrer in der Militärpilotenausbildung auf Pilatus PC-7 tätig. Parallel zur Tätigkeit in der Luftwaffe hat er eine zivile Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge und Helikopter erlangt. Als Senior First Officer fliegt er heute einen Tag pro Woche bei EasyJet Switzerland. Seit seinem Eintritt 1999 in das damalige Büro für Flugunfalluntersuchungen hat er als verantwortlicher Untersuchungsleiter mehr als 100 Unfälle und schwere Vorfälle von Verkehrsflugzeugen, Helikoptern und Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt untersucht und an zahlreichen weiteren Untersuchungen als bevollmächtigter Vertreter der Schweiz mitgewirkt. Er ist verheiratet, Vater von drei Kindern und wohnt in Hinwil. Zu seinen Hobbys zählen neben Sport und Geschichte auch die Astronomie.

bei Schulflügen nicht beherrschen. Solche Themen werden schwergewichtsmässig an Fluglehrerweiterbildungen behandelt.

Wie kann im VFR-Verkehr eine bessere Sicherheitsrate erreicht werden?

Ausbildung und Training sind in der VFR-Single-Pilot-Fliegerei zentral. Die einzige Ressource in einem Kleinflugzeug ist der Pilot, der alleine auf sich gestellt ist. Dabei ist entscheidend, wie er sich und seine Fähigkeiten beurteilt. Nur in wenigen Fällen führen technische Ursachen zu einem Ereignis. Deshalb ist da auch das Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit eher klein. Die Einführung von Glascockpits in der Sichtfliegerei beispielsweise hat weltweit nur eine beschränkte Senkung der Unfallraten in der General Aviation gebracht, oft sogar das Gegenteil bewirkt, indem Piloten weniger konsequent nach draussen schauen. Die heutigen modernen Hilfsmittel, auch in kleinen Flugzeugen, sind fantastisch. Sie können aber in keiner Art und Weise die Fähigkeiten oder die Ausbildung der Piloten ersetzen. Generell dürfte es schwierig sein, ohne massive technische Aufrüstung der Flugzeuge oder deutlich erhöhte Anforderungen an Aus- und Weiterbildung der Piloten in der General Aviation das vorhandene Sicherheitsniveau signifikant zu erhöhen. Wichtig ist, dass wir das heutige Sicherheitsniveau mindestens halten und zumindest tendenziell verbessern können. Dabei ist die Ausbildung zentral, aber auch einfache und günstige Hilfsmittel, wie etwa Kollisionswarngeräte, gewinnen an Bedeutung.

«Das Wetter ist nie eine Unfallursache, sondern der Umgang damit.»

2017 und 2018 gab es extrem heisse Sommer, welche Rolle spielt das Wetter bei Flugunfällen?

Blicken wir auf den Hitzesommer 2003 zurück, stellt man klar eine Häufung von «Density Altitude»-Unfällen fest. Danach gab es eine breite Sensibilisierungskampagne in diese Richtung, auch in Wetterberichten oder im ATIS von höher gelegenen Flugplätzen. Doch das Wetter ist nie eine Unfallursache, sondern der Umgang damit. Deshalb ist es wichtig, dass dieser Umgang mit Wettersituationen, insbesondere auch im Gebirge, geschult und trainiert wird.

Viele Schlussberichte erscheinen Jahre nach dem Unfall. Liegt das auch daran, dass die Involvierten Stellung dazu nehmen können und mit dem Bericht nicht einverstanden sind?

Zwei Aspekte dazu: Wir arbeiten zentral daran, die Untersuchungen mit einem angepassten Umfang zügig voranzubringen und die Berichte möglichst rasch zu publizieren. Einen «goldigen» Bericht drei bis vier Jahre nach dem Unfall zu veröffentlichen, macht wenig Sinn, einen «silbrigen» nach einem oder zwei Jahren nützt für die Verbesserung der Sicherheit mehr. Zum Zweiten sind die Betroffenen bei uns immer Beteiligte. Zwar versucht jeder das Tisch-tuch auf seine Seite zu ziehen, unsere Aufgabe ist es dann aber, dafür zu sorgen, dass das Tisch-tuch auf dem Tisch bleibt – und das Geschirr auch. Aber es ist so, dass bei einer Sicherheitsuntersuchung ein reger Austausch mit den Betroffenen Standard ist. Wir holen ihre Sicht ab und versuchen sie zu verstehen. Einmal, um zu begreifen, was passiert ist, dann aber auch, um Sicherheitsverbesserungen gemeinsam zu entwickeln. Dieser Prozess ist international so definiert und sicher etwas träge. Aufgrund der schweizerischen «Vernehmlassungskultur» geschieht dies hier noch etwas ausgeprägter. Die berechtigten Personen und Organisationen haben zwei Monate Zeit, um zum Entwurf eines Schlussberichts Stellung zu beziehen. Danach müssen wir alle Argumente sorgfältig prüfen, das braucht seine Zeit. Gibt es sachliche Aspekte oder neue Beweismittel, nehmen wir diese selbstverständlich auf, nicht aber, wenn es sich um reine Schutzbehauptungen oder Ausreden handelt. Seit der Gründung der SUST 2011 ist ein Schlussbericht definitiv, früher konnte eine Prüfung des Untersuchungsberichts des BFU durch die eidgenössische Flugunfallkommission verlangt werden. Mit der heutigen Board-Struktur wird jeder Bericht mit dem Entwurf und allen Stellungnahmen, unseren Vorschlägen dazu und dem Vorschlag für den Schlussbericht von der SUST-Kommission geprüft und genehmigt, damit er anschliessend veröffentlicht werden kann. Damit findet standardmässig eine Prüfung unserer Arbeit statt.

«Ich bin deshalb nicht überzeugt, dass mehr Regulierung zu mehr Sicherheit führt.»

In der Leichtaviatik und der Heli-Fliegerei gibt es viele, die im Ausmass der Regulierungen, insbesondere von Seiten der EASA, nicht einen Sicherheitsgewinn, sondern gar ein zusätzliches Risiko sehen. Teilen Sie diese Ansicht?

Eine gute Regulierung hat zum Ziel, die Sicherheit zu verbessern. Wir beobachten aber, dass in den letzten Jahren der ganze Umfang der

Regulierung auch mit der Anzahl Dokumente sehr zugenommen hat. Bei den Untersuchungen stellen wir zwei Richtungen fest, wie mit der Regulierung umgegangen wird: Einerseits herrscht ein fast «sklavischer» Umgang. Früher fragte man sich: kann ich das, darf ich das, macht das Sinn? Und heute fragt man sich: wo steht das, dass ich das darf, wo ist es geregelt? Das stelle ich auch bei meinen Flugschülern fest. Beim Fliegen hat man es mit Physik, mit Naturgesetzen zu tun. Nicht die Paragraphen können uns umbringen, sondern die Naturgesetze. Die zweite Stossrichtung ist «vermeidender» Natur: Man besitzt zwar alle Reglemente, sauber abgelegt, unterzeichnet und von der Aufsichtsbehörde autorisiert, aber die ganze Sache ist dermassen komplex und theoretisch, dass man sie nicht mehr überblickt. Deshalb werden «gewisse Abkürzungen» beschritten, die für einen Profi vielleicht sogar Sinn machen können: Die Bücher stimmen zwar, aber in der Praxis wird anders gehandelt. Deshalb sollte eine gute Regulierung pragmatisch sein, der Realität entsprechen und auch «lebbär» sein. Aus der Angst heraus, es könnte etwas schief laufen, versucht man alle Fälle abzudecken und das ist meiner Ansicht nach mit Gesetzen und Regulierungen einfach nicht möglich. Es braucht den gesunden Menschenverstand und das Fachwissen der Beteiligten, um entscheiden zu können. Ich bin deshalb nicht überzeugt, dass mehr Regulierung zu mehr Sicherheit führt.

Betrachtet man die tiefe Unfallrate der IFR-Fliegerei der letzten 15 Jahre in Europa haben die von der EASA verfügten neuen Regeln doch etwas bewirkt?

Ja, das gilt für den Instrumentenflug, der sehr standardisiert ist. Standardisierte Abläufe und Verfahren können mit Vorschriften sehr gut geregelt werden. Aber beispielsweise in der Rettungsfliegerei oder der Helifliegerei generell, aber auch im Sichtflug, ist eine solche Standardisierung sehr schwierig, weil es so viele verschiedene Fälle gibt. Deshalb sollte man sich auf ein paar wesentliche Grundsätze konzentrieren und die konsequent anwenden.

Sieht die SUST in einem Bereich konkreten Handlungsbedarf, um die Sicherheit zu verbessern?

In allen Berichten, in den denen wir Sicherheitsempfehlungen formulieren, sehen wir Handlungsbedarf. Das dürfte bei einem guten Drittel bis zur Hälfte aller SUST-Berichte zutreffen. Die Dauerthemen sind unsere relativ komplexen Luftraumstrukturen, die im Bereich der grossen Flughäfen immer wieder zu Luftraumverletzungen oder Fastkollisionen führen. Dann haben wir verschiedene Kollisi-

onswarnsysteme, die leider nicht oder nur sehr eingeschränkt kompatibel sind. Ein weiterer Risikobereich ist die Entwicklung auf den Regionalflugplätzen mit Betriebskonzepten, die für die Nutzer offenbar schwer beherrschbar sind.

«Die Gesellschaft sollte sich die Frage stellen, wie man mit Arbeitsfehlern, bei denen niemand zu Schaden gekommen ist, strafrechtlich umgeht.»

Finden Sie es richtig, dass das Zürcher Obergericht einen Fluglotsen verurteilt?

Die SUST hat zu diesem schweren Vorfall eine Untersuchung geführt. Es war eine gefährliche Situation vorhanden, aus der Lehren gezogen werden konnten. Wir haben das Verhalten des Fluglotsen untersucht, aber auch die gesamte Organisation. Unsere Sicherheitsempfehlungen haben unter anderem in den Sicherheitsbericht des Flughafens Zürich gemündet. Unser Fokus betraf die systemischen Aspekte, aus denen gelernt werden kann. Die Arbeit der SUST dient vollständig dem Präventionsgedanken, also es geht darum, zukünftig ähnliche Fälle zu vermeiden und nicht um die straf- und zivilrechtliche Beurteilung des geschehenen Falles. Die rechtliche Beurteilung des konkreten Ereignisses ist Sache der Gerichte. Die Gesellschaft sollte sich die Frage stellen, wie man mit Arbeitsfehlern, bei denen niemand zu Schaden gekommen ist, strafrechtlich umgeht und auf welchen Stufen – mit Blick auf die Sicherheit – eine Straffreiheit sinnvoll wäre. Es ist dann Sache des Gesetzgebers, diese Grundsätze zu verankern.

Stichwort «Just Culture», es werden nun weniger freiwillige Meldungen eingehen, da der Job der Beteiligten auf dem Spiel stehen kann.

«Just Culture» beschäftigt sich ja mit verzeihbaren Arbeitsfehlern, die nicht bestraft werden sollen. Beim Meldewesen muss zwischen den drei Stufen «Unfall – schwerer Vorfall – normaler Vorfall» unterschieden werden. Nur der Unfall und der schwere Vorfall werden von uns untersucht. Unfälle und schwere Vorfälle sind gegenwärtig nicht straffrei geregelt. «Just Culture» sieht in der Schweiz aber ein strafloses Meldewesen für die unterste Stufe vor. Schwere Vorfälle und Unfälle kommen meist auch ohne eine freiwillige Meldung an die Oberfläche. In der untersten Stufe, die hauptsächlich von freiwilligen Meldungen lebt, können Sanktionen dazu führen, dass die Meldekultur leidet.

Wie arbeiten Sie mit den militärischen Untersuchungsbehörden zusammen?

Militär-Unfälle werden von der Militärjustiz untersucht. Die Luftwaffe unterhält aber eine hochkarätige Flight Safety Abteilung, mit der wir einen intensiven Kontakt pflegen. Wir stellen der Luftwaffe bei Bedarf auch Fachleute zur Verfügung, die dann gegenüber den militärischen Stellen verantwortlich sind. Umgekehrt stellt die Luftwaffe uns – wie beispielsweise beim HB-HOT-Unfall – das Gebirgsdetachment und auch Schwerlasthelikopter zur Verfügung.

«Die Verkehrsfliegerei hat weltweit eine hohe Sicherheitsrate und es ist aufwendig, diese noch zu verbessern.»

Wie sicher ist die Luftfahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln?

Da drängt sich eine differenzierte Betrachtungsweise auf: Einmal müssen die verschiedenen Bereiche der Fliegerei, die verschiedenen Gebiete weltweit und die Bezugsgrösse unterschieden werden. Nimmt man beispielsweise die Expositionszeit, also 100'000 Flugstunden, dann ist die Luftfahrt nicht an der Spitze, da schneiden die Schifffahrt oder die Eisenbahn besser ab. Betrachtet man aber die geleisteten Personenkilometer, dann schwingt

die Luftfahrt immer obenauf. Vergleicht man aber die Verkehrsflucht mit der General Aviation, inklusive Helikopter, dann stellt man fest, dass bei der GA die Unfallrate 10 bis 100mal höher liegt. Die Verkehrsfliegerei hat weltweit eine hohe Sicherheitsrate und es ist aufwendig, diese noch zu verbessern.

Welche Erwartungen haben Sie an die neue Verkehrsministerin?

Es ist nicht an mir, Erwartungen an die Verkehrsministerin zu haben, aber wenn ich einen Wunsch äussern dürfte, dann wäre es das zielgerichtete Anpacken der erkannten Herausforderungen in der Schweizer Luftfahrt. Ich denke an Avistrat, wo gute und mutige Entscheide gefragt sind, oder die Situation am Flughafen Zürich und die Zukunft Dübendorfs. Da wünsche ich mir ein lösungsorientiertes Vorgehen.

Sie fliegen selbst auch, gab es da auch schon «mulmige Gefühle»?

Das «mulmige Gefühl» kommt ja immer erst im Nachhinein, im Voraus sollte es nach Möglichkeit vermieden werden. Als Tiger-Pilot bei der Luftwaffe habe ich während eines Luftkampfes eine Fast-Kollision erlebt – ich spürte die Druckwelle des anderen, nur wenige Meter entfernten Jets und hörte sein Triebwerk trotz Druckkabine – da erschrak ich sehr. Ich mache wie jeder andere Pilot Fehler beim Fliegen, das führt dann zu einem Aha-Effekt, zum Nachdenken und zur Frage, was kann ich verbessern? www.sust.admin.ch

STICHWORTE

Flarm

Eine sehr gute Ergänzung zur Luftraumbeobachtung, aber kein Ersatz. Leider ist es nicht mit allen anderen Kollisionsverhinderungssystemen kompatibel.

Germanwings-Absturz

Das war kein Unfall, sondern eine absichtliche Handlung, die zum Absturz führte. Der Fall macht die Problematik des Umgangs mit dem Schutz medizinischer Daten sichtbar. Er zeigt auch die möglichen negativen Effekte von eigentlich gut gemeinten Sicherheitsmassnahmen auf: Die nach den Anschlägen von 9/11 eingeführten gepanzerten Cockpittüren haben sich hier als Nachteil erwiesen. Ein sehr unüblicher Fall, aus dem man aber viele Lehren ziehen konnte.

Neuer Schweizer Kampfjet

Für mich stellen sich da primär strategische Fragen: Wollen wir auch in Zukunft einen wirksamen Schutz unseres Luftraumes? Wie sicher soll unser Land aus der Luft geschützt werden? Und wie viel ist uns dieser Schutz wert?

Flugplatz Speck-Fehrlort

Meine Heimatbasis, an die ich viele gute und dankbare Erinnerungen hege. Ein kleiner, familiärer Flugplatz mit seinem eigenen Charme.

BAZL

Ein wichtiger Partner, mit dem wir professionell und gut zusammenarbeiten, auch wenn wir rollenbedingt nicht immer die gleichen Ansichten haben.