



Inhalt der Ausgabe 2/2000

- 2 Editorial
- 5 Abschied Felix Kuster
- 6 Seite des Präsidenten
- 9 Stellungnahme an den Sonntagsblick
- 10 Das aktuelle Interview: Heute mit Reto Nause, Geschäftsführer AEROPERS
- 16 Update aus dem Vorstand CCP
- 21 AEROPERS- Jubiläum
- 22 Kaleidoskop
- 28 Yawspin
- 38 Air Safety Committee: NASA-Studie über Flight Fatigue
- 41 Air Safety Committee: Fehlanzeigen im Cockpit
- 47 Die neue Besatzung des Controllings stellt sich vor
- 51 Status Romand
- 53 Bertrand Piccard mit dem Wind um die Welt
- 58 Hasta Bananas
- 62 Peter Birchers Weine
- 63 AEROPERS monthly
- 66 Termine
- 67 Neumitglieder
- 69 IFALPA Children's Visiting Program

Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer (Layout), Markus Jöhl (Del.Vorstand), Reto Nause, Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75
aeropers@aeropers.ch

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon (01) 801 80 10, Fax: (01) 801 80 11

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 31. Mai 1999



Change as Change can

Alle Leute versuchen mit den dauernden Veränderungen in ihrem engeren Umfeld Schritt zu halten. Change Management wird dabei verstanden als das Management des (zum Beispiel von Vorgesetzten als nötig erachteten) Wechsels von gewohnten Strukturen und Verhältnissen im Betrieb, und nicht primär als Wechsel des Managements. Vielerorts wächst allerdings die Überzeugung, dass Wechsel oft nur um des Wechsels Willen, und nicht zu einer echten Verbesserung von als nicht zweckmässig erachteten Zuständen, gepriesen und gepflegt wird. Der neue Chef muss seinem Machtbereich den eigenen Stempel aufzwingen, die Shareholder verlangen schliesslich eine stetige Steigerung der Verzinsung ihres investierten Kapitals. Die zur Verfolgung dieses Zwecks angewandten Mittel scheinen allerdings wenig Variabilität aufzuweisen: Meistens erschöpfen sich die Aktionen der Wechselfrediger in der Auslagerung von als unrentabel erachteten Betriebszweigen. Dabei wird natürlich eine Reduktion der Angestelltenzahl als dringend nötige Massnahme schon früh in Betracht gezogen. Das Zusammenlegen von sachverwandten Bereichen in den diversifizierten Betrieben bringt später eine neue Möglichkeit zur Ein-

sparung von in diesen Stellen beschäftigten Mitarbeitenden.

In der heutigen Kommunikationsgesellschaft muss man solche Massnahmen allerdings der Öffentlichkeit mit der entsprechenden Plausibilität «verkaufen». Das gelingt oft mit dem Hinweis darauf, dass, wegen des globalen Drucks in der Branche, die Unternehmung ohne diese einschneidenden Massnahmen keine Überlebenschance hätte. Die Amputation von nicht dem Kerngeschäft zugeordneten Betriebseinheiten bringt neben steuerlichen Begünstigungen auch die Vorteile von ausgelagerten Verträgen, die im Stammgeschäft so nicht ausgehandelt werden könnten, das ergibt für die Beschäftigten schlechtere Arbeitsbedingungen und entsprechend tiefere Entlohnung. Alles selbstverständlich - oder nicht?

Lange Zeit herrschte auch in der Medizin eine Amputations-Euphorie, Krebs zum Beispiel wurde lange gezielt aus dem Körper herausgeschnitten. Leider fanden sich in den Körpern der Betroffenen kurz darauf oft Metastasen, die einen neuen Ausbruch der Krankheit bewirkten und dies meist in vehementerer Form. Die damit verbundenen Chemotherapien und Bestrahlungen, die auch nur eine Zerstörung von den «kranken Zellen» zum Ziel hatten,

führten dabei zu schwersten Belastungen für die Patienten – das Leben wurde für sie zeitweise unerträglich, und leider waren diese Therapien in den häufigsten Fällen nicht von bleibendem Erfolg gekrönt. Heute scheint ein Trend weg von der Amputations-Medizin, hin zu einer ganzheitlichen Methode erkennbar. Zwar vermag auch diese nicht in allen Fällen eine Gesundung zu bewirken, jedoch wirkt die dabei gepflegte Begleitung der Kranken in lebenswerter Atmosphäre menschennäher als das «Durchseuchen» in einem fabrikkartigen Spital mit der entsprechenden Anonymität.

Dass in der Wirtschaft solche Genesungswege nicht opportun sind, zeigen auch Beispiele aus unserem nächsten Umfeld:

Die Basis-Schulung in der SLS wurde als Einheit ausgelagert, worauf allen, die sich bei Swissair bewerben, nach bestandener Selektion bestenfalls ein verzinsbares (!) Darlehen gewährt wird, das sie in den ersten Jahren ihrer Anstellung abstottern müssen. Zusammen mit wachsender Berichterstattung in den Medien über zunehmende Arbeitslast in den Cockpits und kaum Aussicht auf eine Verbesserung der Lebensqualität im Beruf, ergibt sich daraus ein Schwund von Bewerbungen, so dass wir ernsthaft um unseren Nachwuchs bangen müssen.

Die Bodensupportstellen wurden ausgelagert, und die verselbständig-

ten Bereiche handelten gemäss der Amputationsphilosophie, worauf sie in kürze nicht mehr in der Lage waren, die dennoch wachsende Arbeitslast zu bewältigen und jetzt verzweifelt auf der Suche nach Arbeitskräften sind. Doch ob sich für die Positionen der inzwischen durch die Auslagerung aus dem Kreis der Berechtigten für Flugvergünstigungen schlitternden Red Caps und Passagierbetreuenden, die für alle ersichtlich unter grossem Stress arbeiten müssen, überhaupt interessierte Bewerbende finden lassen, ist mehr als fraglich.

Die Technik, einst auch Aushängeschild der Swissair-Qualität, wurde durch Auslagerung und einschneidende Massnahmen des Managements in die Defensive gedrängt, gutes, qualifiziertes Personal verliess die Stelle, wohl auch unter dem Eindruck, dass zum Beispiel in Shannon, Irland, billigere Arbeitskräfte durch Fachpersonal aus der Schweiz ausgebildet wird, um einmal deren Stellen übernehmen zu können. Die stark reduzierte Lagerhaltung sorgt zusätzlich für Unzufriedenheit bei der Ausübung der Arbeit in der Technik. Oft muss wegen mangelnder Ersatzteile ein Flugzeug über längere Zeit mit defekten Teilen im Betrieb gehalten werden, was sowohl bei Piloten, als auch bei Technikern auf wenig Verständnis stösst. Hinzu kommt noch, dass die Flugzeuge nur kurze Bodenzeiten eingeplant erhalten, was in Kombination mit der Ver-

spätungssituation in Europa dazu führt, dass ein Gerät aus zeitlichen Gründen nicht gleich repariert werden kann, auch wenn ein Ersatzteil vorhanden wäre.

Weil es billiger war, hat man viele unserer Flüge durch Partner ausführen lassen. Mögliche Risiken, die sich dabei ergeben, hat man mit dem Verweis auf die Angleichung der Standards in den internationalen Airlines zur Seite gewischt. Unseren Passagieren, denen es seltsam vorkam mit einem Swissair-Ticket in einer fremden Airline zu fliegen, wurde vorgehalten, das sei der Wechsel, den auch schon andere vorgenommen hätten, und sie hätten sich damit zufrieden zu geben. Schliesslich würden die entsprechenden Gesellschaften auch durch Verantwortliche der Swissair begutachtet, so dass sie unbesorgt sein könnten.

Überall wird die kurzfristigen Erfolg versprechende Amputationsphilosophie angewendet und allerorten zeitigt sie einen grossen Missstand: Der im allgewaltigen System des freien Marktes immer weniger wichtige Mensch wird über sein Mass hinaus gefordert - wer bleibt leidet, wer geht, findet kaum noch gescheiterte Verhältnisse. Die Schweiz ist zu teuer und ihre tradierten, demokratischen Werte scheinen nicht in die heutige Welt passen zu wollen. Bahn frei also den Extremisten? Ich habe eine Haiderangst, dass unsere Verhältnisse eine Polarisierung der Ge-

sellschaft begünstigen, die nur in einer Katastrophe ihre Katharsis finden wird.

Viktor Sturzenegger

Und zum Schluss noch dies: Zürich ist für mich zurzeit das «trendigste» Beispiel für die Wechselwut. Der Sechseläuten-Böögg hat seit jeher auf seinem Kopf einen Korb und im Arm einen Besen. Heuer allerdings, sicher war es gut gemeint wegen der eingeladenen Urner, gibt man ihm einen Apfel auf das Haupt und die Armbrust statt des Besens, womit also die Insignien der schweizerischen Unabhängigkeit im Vorfeld der Abstimmung über die Bilateralen Verträge in die Luft gesprengt werden! Nicht genug damit, ganz besonders glückliche Marketing-Genies geben dem Unikum Flughafen Kloten endlich den richtigen Namen! Ich bin gespannt, was als nächstes dran ist. ■

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Liebe Mitglieder,

zum letztenmal fällt mir die Aufgabe zu, einige meiner Gedanken zu Papier zu bringen. Sicherlich ist ein kurzer Rückblick auf die zwei letzten Jahre angebracht, während derer ich den von Ihnen gewählten Vorstand präsidieren durfte. Ich möchte aber nicht Revue auf



Sachgeschäfte, sondern vielmehr Rückblick auf Ausgangslage und Erwartungen aus dem Frühjahr 1998 halten:

«Ich fühle mich gezwungen und verpflichtet, Ihnen als Präsident zu sagen, welcher rauher Wind uns entgegen weht. Wir tun gut daran, rasch ein seetüchtiges Schiff für die Stürme der nächsten Zeit zu bauen. Den Lack können wir dann auftragen, wenn wir die ersten Unwetter heil überstanden haben.»

Dies sind nicht meine Worte, sondern Worte meines Vorgängers aus der angesprochenen Zeit.

Wir wurden damals ganz konkret mit einer drohenden Auslagerung der Kurzstreckenflotte konfrontiert. In farbigen Studien wurde uns auf den Franken vorgerechnet, wieviel Geld eingespart werden könnte. Nicht alle Zahlen waren korrekt, und es können auch nie und nimmer alle Aspekte einer Operation nur über die Kosten betrachtet werden. Trotzdem, kurz nach der Schrumpfung unserer Flotte durch den Verkauf der Fokker 100 und dem damit verbundenen Verlust von Ar-

beitsplätzen wurde bereits die nächste Attacke auf unsere Arbeitsbedingungen eingeleitet.

Leider muss ich feststellen, dass in unserer kurzlebigen Zeit solche Tatsachen oftmals sehr schnell vergessen gehen. Sind in einer Krisensituation, wie beispielsweise der Bedrohung

unserer Arbeitsplätze, viele Leute mit dem Beibehalten des Status Quo schon mehr als zufrieden, werden in einer vermeintlichen Schönwetterphase bereits wieder viele Begehrligkeiten angemeldet.

Nun, ich glaube wir haben den Stürmen nicht nur getrotzt, sondern mit neuen Ideen und einer zukunftsorientierten Politik unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Umfeldes auch dafür gesorgt, dass wir uns im Moment um unsere Arbeitsplätze keine Sorge machen müssen und dass sich auch in nächster Zeit hoffentlich keine allzu heftigen Gewitter zusammenbrauen können. Diese Zeit müssen und wollen wir nun dazu nutzen, den Lack anzubringen.

Vor dem Hintergrund von bald genügenden Beständen (MD11 ab sofort, A320/330 in wenigen Monaten) und normalen Ferienbezügen werden wir nun die erkannten Probleme vor allem im Mixed Fleet Flying Bereich erfassen um die nötigen Korrekturen anzubringen. Natürlich müssen wir uns im Klaren sein, dass es kein Wunschkonzert geben kann und wir

ausgewogene Lösungen suchen müssen. Auch unser Arbeitgeber muss meines Erachtens erkennen, dass wir in gewissen Bereichen langfristig vertretbare Limiten bezüglich Produktivität wohl bereits überschritten haben.

Aufgrund der heute vorherrschenden und gemäss neuestem Businessplan bestätigten Tendenz, sämtliche Langstreckendestinationen möglichst täglich zu bedienen, müssen wir für die Zukunft ganz sicher die Philosophie unserer FDRs komplett überdenken. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass auch wir den Weg praktisch aller anderer Cockpitverbände gehen müssen und zukünftige Verträge auf der Basis monatlich fixierter durchschnittlicher Arbeitsleistungen abschliessen werden. Die Einführung des PBS wird die Aufgabenstellung sicher nicht erleichtern, gerade wegen der verbesserten Planungsmöglichkeiten ist es aber für uns doppelt wichtig, dass wir klar definierte Grenzen setzen.

Nun, diese Überarbeitung der FDR wird wohl eine der interessantesten Aufgaben des neuen Vorstandes sein und ich kann nur hoffen, dass wir alle den Verantwortlichen die nötige Zeit gewähren. Erste Verbesserungen sind aber bereits in naher Zukunft geplant, denn im Rahmen der von Vorstand und VEF beantragten GAV Anpassungen im Zusammenhang mit den neuen Salär- und Pensionskassenregelungen haben wir uns ausbedungen, eine erste Tranche von Korrekturmassnahmen baldmöglichst einzuführen.

Auf jeden Fall werden auch in den nächsten zwei Jahren vielfältige Herausforde-

rungen auf den neuen Vorstand warten. Know-how in wirtschaftlichen und finanztechnischen Sachgebieten wird ebenso nötig sein wie Erfahrung mit IT Tools, Informations- und Arbeitstechnik.

Mit dieser Aussage möchte ich ganz konkret auf die Wahl des neuen Präsidenten Bezug nehmen. Wir alle wünschen uns wohl einen Präsidenten, der möglichst viele der erwähnten Kenntnisse und Fähigkeiten mitbringt. Projekte, organisatorische Aufgaben, Personalführung usw. werden nicht dank eines bestimmten Ranges bewältigt, sondern mit Ausbildung und Wissen. Verhandlungen werden nicht dank four stripes erfolgreich geführt, sondern mit Ideen, Strategien und Taktik.

Ich möchte Sie im Sinne der AEROPERS bitten, Ihre Stimme demjenigen Kandidaten zu geben, der Ihrer Meinung nach die erwähnten Anforderungen am besten erfüllt. Eine Hierarchiestufe ist bei unserem speziellen Karriereverlauf weitgehend eine Alterserscheinung und lässt meines Erachtens keine Rückschlüsse auf obige Anforderungen zu. Den Rang als alleiniges Fähigkeitszeugnis zu interpretieren wäre meiner Ansicht nach völlig falsch und fatal. Weltweit sind heutzutage junge Leute in Top Management Positionen anzutreffen, warum soll dies nicht auch bei uns möglich sein? Und Bemerkungen über eine mögliche Erpressbarkeit seitens der Firma gegenüber einem Verbandsvertreter der sein Upgrading noch vor sich hat, widerspiegeln nicht nur einen längst überholten Zeitgeist, sondern sind meiner Meinung nach eine unhaltbare und unwürdige Unterstellung nicht

nur dem Kandidaten, sondern auch unserem Arbeitgeber gegenüber.

Liebe Mitglieder, die vergangenen zwei Jahre waren die wohl intensivsten meines Lebens. Vor dem Hintergrund riesiger Bestandesprobleme, wirtschaftlichen Drucks und rasanten Wachstums schienen die Aufgaben oftmals unlösbar und haben uns alle stark gefordert. Es war aber auch eine überaus interessante Zeit, in der ich viel Einblick in mir vorher unbekannte Sachgebiete erhielt. Ich durfte in dieser Zeit viele neue Menschen kennenlernen und mit Ihnen mehrheitlich auf konstruktive Art zusammenarbeiten. Gelegentlicher Frust und Mühsal wurde durch die ausserordentlich gute Zusammenarbeit und Freundschaft gelindert, die ich innerhalb des Vorstandes erleben durfte.

Es war mir und meinen Kollegen im Vorstand immer klar, dass die Vertretung von Gesamtinteressen natürlich oftmals kontrovers zu individuellen Bedürfnissen Einzelner stehen. Dies gehört zum Alltag und es wird wohl für immer das schwere Los des AEROPERS-Vorstandes sein, das Gesamtinteresse oftmals den individuellen Interessen voranstellen zu müssen. Die daraus resultierende Schelte soll uns aber nie davon abbringen, mit Weitblick die Sicherung unserer langfristigen Ziele anzustreben.

Ganz zum Schluss möchte ich nochmals aus dem letzten Beitrag meines Vorgängers zitieren. Dies ohne weiteren Kommentar, aber nicht ohne Besorgnis in Anbetracht der nach wie vor bestehenden Gültigkeit der gemachten Aussagen: «Aus

meiner Sicht wäre es nützlich, sich bei der Wahl von Vorgehen und Tonfall zu überlegen, ob sie geeignet wären, das berühmte Fass zum Ueberlaufen zu bringen und wenn ja, wer nachher die Interessen vertreten wird, wenn das betreffende Vorstandsmitglied sich ins Glied zurück zieht. Solidarität heisst für mich nicht nur: Hinter dem Vorstand stehen, wenn die Situation klar die eigene Existenz bedroht, sondern auch dann, wenn dieser Vorstand sich um die tausend Problempunkte im grossen Netzwerk kümmert, welche nicht ausschliesslich das persönliche Interesse betreffen. Wer ernsthaft am guten Willen und Einsatz der jährlich vom Korps gewählten Leute zweifelt, dem rate ich dringend, sich durch eigene engagierte Mitarbeit zu überzeugen, ob auch alles den rechten Weg geht».

Ich hoffe, dass mein Nachfolger bei seinem Rücktritt nicht auf die gleichen Zitate zurückgreifen muss und möchte allen, die zum guten Gelingen unserer Sache mitgeholfen haben, meinen herzlichsten Dank aussprechen. Dem neuen Vorstand wünsche ich viel Erfolg und Befriedigung bei seiner anspruchsvollen Aufgabe. Wer auch immer nach den Wahlen unseren Verband vertreten wird, ich bin mir sicher, dass sie mit der tatkräftigen Unterstützung unseres neuen Geschäftsführers Reto Nause diese Aufgabe mit ihrem bestem Wissen und Gewissen lösen werden. Meine Unterstützung aber sicherlich auch diejenige der anderen zurücktretenden Vorstandsmitglieder werden sie haben!

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber

Stellungnahme gegen- über dem Blick

**(HL) Stellungnahme zum Artikel
«Airlines in der Krise: Alkoholpro-
bleme» Aus SoBli vom 2. 4. 2000**

Piloten sind seriöser

Was uns an Ihrem Artikel positiv aufgefallen ist, ist die Berichtigung der eine Woche zuvor gross aufgemachten Titelstory über den «onanierenden Piloten». Dass er dieses Delikt zugegeben hat, das er in Tat und Wahrheit gar nie begangen hatte, nur um aus dem stundenlangen Verhör frei zu kommen, sagt einiges aus über das verdrehte Rechtsempfinden der USA. Diese Berichtigung war allerdings nicht so prominent platziert wie die aus der Luft gegriffene Unterstellung, aber immerhin war der SoBli die einzige Zeitung, die diesen rufschädigenden Artikel richtig stellte.

Weniger gefreut hat uns der restliche Teil des Berichtes, der mit Hilfe einiger, wohl aus dem Zusammenhang gerissener Zitate einzelner Personen, die Berufspiloten der Schweiz in die Nähe von Alkoholikern zu rücken versuchte. Die AEROPERS hat von Fall zu Fall auf vertraulicher Basis Kenntnis von Piloten mit Alkoholproblemen. Wir dürfen keine Details verraten, aber die Schätzungen des SoBli gehen meilenweit an

der Wirklichkeit vorbei. Die Zitate des Swissairpiloten und des Flight Attendants über alkoholisierte Piloten können wir aus unserer eigenen jahrelangen professionellen Arbeit schlicht nicht glauben. Es sei denn, Sie geben uns zur Überprüfung die wahren Namen bekannt.

Ihre Behauptung, in der Luft gälten keine Alkoholgrenzwerte, ist falsch. Neben der Vorschrift, dass acht Stunden von dem Check-in (also in der Regel neun Stunden vor dem Flug) kein Alkohol mehr getrunken werden darf, ist der Grenzwert bei Arbeitsantritt nach der neuen EU-Regelung, die auch für die Schweiz gilt, auf 0,2 Promille festgelegt.

In den USA darf die Luftaufsichtsbehörde Alkohol- und Drogentests auf zufälliger Basis durchführen. Tatsache ist, dass sie bei den rund 100'000 Berufspiloten selten fündig wird. Die Piloten sind generell verantwortungsbewusste Berufsleute, die wissen, was sie den ihnen anvertrauten Passagieren schuldig sind. Allerdings sind auch wir der Ansicht, dass Einzelfälle hart angepackt werden müssen, damit nicht ein ganzer Berufsstand in den Schmutz gezogen wird.

AEROPERS

« ... immer ein offenes Ohr.»

Seit dem 1. April 2000 ist im Sekretariat am ewigen Wegli ein neues Gesicht anzutreffen: Reto Nause heisst der Nachfolger von Felix Kuster. Die RUNDSCHAU hat mit ihm über seinen Werdegang, seine Motive und seine Visionen gesprochen.

Reto Nause, du kommst aus der Politik, warst vorher Parteisekretär der aargauischen CVP. Wo siehst du Unterschiede, wo Gemeinsamkeiten zu deiner jetzigen Tätigkeit?

Reto Nause Ich bin erst seit zwei Wochen hier und habe deshalb noch nicht alles bis ins Detail erfasst. Ein grundlegender Unterschied ist aber sicher, dass die Partei weniger professionell organisiert ist. Die heutige Struktur der AEROPERS scheint mir sehr professionell zu sein. In den einzelnen Ressorts wird eine beeindruckende Fachkompetenz vereinigt. Während in der Partei alles auf Freiwilligkeit beruht und ich die Rolle eines eigentlichen Motivators hatte, ist der Verband eine Vertretung von handfesten Interessen. Ich muss beispielsweise grundsätzlich niemanden erst dazu auffordern mitzumachen, wenn es darum geht die FDRs zu verbessern; es liegt in der Natur der Sache, dass so etwas im Interesse aller liegt. Das ist für mich eine neue Ausgangslage. Die Arbeit scheint mir dadurch effizienter als in politischen Kommissionen, wo eher

langfristige, beinahe philosophische Themen «gewälzt» werden. Daneben deckt die Politik sämtliche Lebensbereiche ab: Von Asyl- über Bildungs- oder Wirtschaftspolitik. Der Verband konzentriert sich auf einen Fachbereich. Genau diese Spezialisierung habe ich gesucht. Was die organisatorischen Strukturen und Abläufe betrifft, gibt es sehr viele Parallelen zu meiner früheren Tätigkeit. Ein Stichwort ist die Kommunikation, sowohl die interne, wie auch die externe, dann die Erreichung und Einbindung von «Zielgruppen» oder auch Feedback-Strukturen und eine Kontrolle der Effizienz der Arbeit: Was waren unsere Ziele, inwieweit haben wir diese erreicht und was ergeben sich aus dieser Analyse für neue Ziele? Sozusagen ein «Controlling» sich selbst und den Mitgliedern gegenüber. Ich stelle mir vor, dass man beispielsweise die Zufriedenheit im Korps anhand von Indikatoren «messen» kann.

Welche konkreten Indikatoren siehst du?

Reto Nause Mir ist aufgefallen, dass momentan nicht Lohnfragen im Vordergrund stehen, sondern eher die Arbeitsbedingungen, beispielsweise die Flight Duty Regulations, Freitage, Ferien, Datenschutzprobleme im Ops oder auch die ganze Situation im Parkhaus E. Man kann das unter «Lebensqualität» zusammenfassen. Um die Bedürfnisse der Cockpit Crews zu er-

fassen und zu bündeln - worin ich eine Hauptaufgabe der AEROPERS sehe - muss man sich nahe an die Basis begeben; da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die Mitgliederbefragung ist eine davon, ich kann mir durchaus auch eine erhöhte Präsenz im OPS vorstellen, wo sich die AEROPERS als Ansprechpartner präsentieren und als Dienstleistungsorganisation auftreten kann. Der vermehrte Einsatz der modernen Kommunikationsmittel geht ebenfalls in dieses Kapitel. So kommt man - ohne dass man es je allen «recht machen» wird können - zu Entscheiden die breit abgestützt sind. Transparenz und Nachvollziehbarkeit solcher Entscheide scheint mir sehr wichtig. Ganz ähnlichen Fragen haben mich schon die letzten vier Jahre beschäftigt. Bei der AEROPERS kommt ein Faktor allerdings erschwerend hinzu: Durch den Einsatz auf der Strecke sind Veranstaltungen mit den Pilotinnen und Piloten schwierig zu organisieren - oftmals könnten aber bei einem Treffen im direkten Gespräch viele Probleme einfacher gelöst werden. Gleich wie in der Politik ist folgender Sachverhalt: Wenn der Verband seine Arbeit gut macht, wird es keine grossen Reaktionen geben. Das wird als Selbstverständlichkeit empfunden, dafür hat man ja einen Verband. Wenn irgendwo der Schuh drückt, gibt es Reaktionen und die sind dann vor allem negativ, wodurch ein einseitiges Bild entstehen kann. Da ist einerseits Kritikfähigkeit verlangt und andererseits eine offensive Informationspolitik, um die positiven Seiten sichtbar zu machen.

Wie soll der Verband nach aussen kommunizieren?

Reto Nause Ich denke, dass in meiner jetzigen Tätigkeit die breite Öffentlichkeit eine weniger wichtige Rolle spielt als vorher. Wenn aber - wie gerade eben im Sonntagsblick bezüglich Alkohol - etwas sehr Negatives, Berufsschädigendes und vor allem Unwahres, gegen den Berufsstand im allgemeinen oder die Pilotinnen und Piloten der Swissair im speziellen, durch die Medien geht, ist es durchaus die Aufgabe des Verbandes Stellung zu beziehen.

Wie sah das konkret aus? Habt ihr euch mit Swissair abgesprochen?

Reto Nause Das war, von meiner Warte aus, unbefriedigend, indem die Swissair wenig reagiert hat; einzig der zitierte Pressesprecher hat einen Leserbrief verfasst, worin er richtig stellt, was er gesagt habe. Wir haben den Kontakt zu den verschiedenen zitierten Personen gesucht und abgeklärt, welche Aussagen sie tatsächlich gemacht hatten und dabei festgestellt, dass sie entstellend zitiert worden sind. Die Aussagen waren teilweise an und für sich schon unglücklich formuliert worden, womit sie mehr oder minder zur Entstellung einluden. Das Problem grosser Entgegnungen ist dann jeweils, dass man - indem man entgegnet - immer wieder die falschen Anschuldigungen des Gegenübers wiederholt und so unter Umständen noch mehr Schaden anrichtet. Trotzdem haben wir eine kurze Stellungnahme verfasst. Ich finde es sinnvoll, auch direkt

mit den entsprechenden Exponenten zu reden und gewisse Dinge klarzustellen. Deshalb habe ich - hier im AEROPERS Sekretariat - mit den beiden Journalisten gesprochen und ihnen unsere Argumente dargelegt. Es war eine harte Diskussion, solche «Öffentlichkeitsarbeit» empfinde ich aber als nötig und wertvoll, auch wenn man nicht unmittelbar Resultate erwarten darf. Würden wir mit massiven Gegendarstellungen einfahren, so dass sich die Medienleute in ihrer Berufsehre angegriffen sähen, käme es lediglich zu einer wenig fruchtbaren Eskalation. Man hat mit den Medienschaffenden, ob man will oder nicht, eine Beziehung: Sie brauchen uns als «Story Lieferanten» und wir brauchen sie allenfalls als Sprachrohr, als Transportmittel für unsere Inhalte.

Können wir in der öffentlichen Meinung, als mit Klischees behaftete «Randgruppe», mit unseren Anliegen überhaupt bestehen?

Reto Nause Da sehe ich schon Interessen unserer Mitglieder, die sich mit den öffentlichen Interessen decken, wo wir auch mit der öffentlichen Meinung Druck erzeugen könnten. Die Öffentlichkeit hat beispielsweise ein sehr hohes Sicherheitsbedürfnis; wenn es uns gelingt glaubhaft zu vermitteln, dass es der Sicherheit abträglich ist, wenn gewisse Limiten bezüglich Flight Duty Regulations überschritten werden, haben wir sie auf unserer Seite. Das Gleiche gilt im Bezug auf Ausbildung. In der Herstellung und Aufrechterhaltung solcher

Kontakte zu den Medien sehe ich auch eine Aufgabe des Verbandes. In der Politik ist es ein Kernziel, mittels der Medien, einen gewissen Bekanntheitsgrad aufrecht zu erhalten. Das ist kein Kernziel der AEROPERS. Aber ein Kernziel der AEROPERS könnte sein, solche Berichte wie im Sonntagsblick durch Bewirtschaftung der Medienleute tendenziell positiv zu beeinflussen.

Hast du die Absicht dich um diese Bewirtschaftung zu kümmern?

Reto Nause Ich sehe darin sicher eine Aufgabe. Man darf nicht vergessen, dass die Swissair ein Schweizerkreuz auf ihrer Schwanzflosse führt. Sie ist damit ein Symbol der nationalen Identität und steht dadurch auch im öffentlichen Interesse. Wenn die Swissair nun gewisse Grundsätze verletzen oder vernachlässigen würde, könnte und müsste man auch auf die öffentliche Meinung zurückgreifen können. Dort, in der Öffentlichkeit, rekrutiert die Firma ja schliesslich ihre Passagiere und hat demzufolge ein vitales Interesse daran, vor diesen nicht schlecht da zu stehen.

Ein ganz anderes Thema Reto: Was hat dich bewogen diesen Wechsel von der Politik in die Verbandstätigkeit zu tun?

Reto Nause Das ominöse Jahr 2000 war für mich auch persönlich eine Art Wegkreuzung, an der ich mir überlegt habe, was ich getan habe und noch tun will. 1999 fanden die Nationalratswahlen statt, die ich bei uns im Aargau für mei-

ne Partei «gemanaged» habe. Wir waren sehr erfolgreich und konnten sogar einen Sitz dazu gewinnen. Das war für mich der richtige Zeitpunkt einen Wechsel anzustreben ganz nach dem Motto: Wenn's am schönsten ist, soll man aufhören. Ich wollte dabei bewusst nicht auf das sich naturgemäss aus meiner Tätigkeit ergebende Beziehungsnetz zurückgreifen. Für mich war dieser Datumswchsel der Ansporn zu einem persönlichen Aufbruch zu neuen Zielen. Ich habe mich nach offenen Stellen im Bereich Verbandsmanagement umgeschaut und bin dabei auf die Stelle bei AEROPERS gestossen, die mich sofort brennend interessiert hat. Der Airline Bereich an und für sich fasziniert mich – ich reise auch sehr oft und gerne. Es ist eine Sparte die im Auf- und Umbruch ist; die Deregulierung, die in den USA stattgefunden hat, ist in Europa erst teilweise vollzogen und auch das ganze Umfeld «Europa» und «Europäisierung» bietet viel Raum für eine interessante Tätigkeit in diesem Bereich. Die bilateralen Verträge bergen ebenfalls Einiges an verbandspolitischem Potential. Diese Bereiche reizen mich sehr.

Ist es nicht ein ziemlicher Sprung von einer konservativen Parteispitze zu einer Gewerkschaft?

Reto Nause Ich habe die AEROPERS nie als ausgesprochen «rote» Kampforganisation wahrgenommen und weiss auch, dass sie das nicht ist. Sonst wäre ich wahrscheinlich nicht hier. Ich denke, die AEROPERS ist eine Organisation die

«Know how» auf einem hohen Niveau bündelt und zusammen mit dem Arbeitgeber – nicht gegen ihn – versucht, für die Mitglieder vorteilhafte, aber konstruktive Lösungen zu erarbeiten.

Hast du von deiner Ausbildung her einen Bezug zu wirtschaftlichen Themen?

Reto Nause Ich habe Geschichte, Politologie und Staatsrecht studiert. Bei dieser Fächerkombination bildet das Staatsrecht sozusagen den Rahmen; die Politologie erklärt Zusammenhänge und Abläufe, die in diesem Rahmen stattfinden und die Geschichte liefert praktische Anschauungsbeispiele dafür. Zudem habe ich das Grundstudium in Volkswirtschaftslehre absolviert. Wie eng die Geschichte und Politikwissenschaft auch mit wirtschaftlichen Themen verflochten sein können, zeigt meine Lizenziatsarbeit: Sie hatte die EWR Abstimmung zum Thema

Wie siehst du deine Zukunft, wird 2005 wieder ein «Aufbruchjahr»?

Reto Nause Ich bin nicht der Typ, der seine «Karriere» schon bis zur Pensionierung geplant hat; auf der anderen Seite denke ich auch nicht, dass ich jetzt mit 28 Jahren meine Lebensstelle gefunden habe. Ich bin überzeugt, dass grössere Projekte in einer gewissen Zeitspanne – sagen wir einmal fünf, sechs Jahre – zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden müssen. Gerade das Thema der Öffnung gegenüber Europa ist etwas, das – so glaube ich – noch nicht alle Pi-

lotinnen und Piloten in seiner Tragweite voll erfasst haben. Wenn wir 2006 zurückblicken und sagen können, dass wir erfolgreich durch die Wogen dieser Veränderungen gekommen sind, das Lohnniveau gehalten oder verbessert haben und die Lebensqualität gesteigert werden konnte; das wäre wieder ein guter Zeitpunkt zu sagen: Man soll aufhören, wenn's am schönsten ist. Dann könnte ich mir gut vorstellen, wieder eine neue Herausforderung zu suchen. Bis dahin ist aber noch ein langer Weg.

Wie wirst du in deine Tätigkeit eingeführt? Gibt es auch Kontakte zu Deinem Vorgänger?

Reto Nause Ich habe meinen Vorgänger bis jetzt nicht kennen gelernt. Es ist primär ein Sprung ins kalte Wasser. Man nimmt sehr viel wahr, wenn man sich einfach einmal ins «Daily Business» hinein begibt. Das bin ich mich schon gewohnt von meiner letzten Tätigkeit her. Daneben gibt es eine gut strukturierte Einführung von Seiten des Vorstandes: Mit allen Ressort-Chefs sind ausgedehnte Briefings vereinbart. Ich versuche mich im Vorfeld jeweils mit der Materie vertraut zu machen, das ist effizienter, bereits können Fragen gestellt und Unsicherheiten beseitigt werden.

Wie wurdest du ausgewählt?

Reto Nause Die ersten Kontakte hatte ich zum «head hunter» der mich dann nach mir nicht bekannten Auswahlkriterien dem Vorstand – ich glaube mit etwa zehn anderen Kandidaten – zur

genaueren Betrachtung vorgeschlagen hat. Das zweite Vorstellungsgespräch habe ich mit zwei Vorständen geführt und der dritte, entscheidende Kontakt war dann mit einer Vorstellung im Gesamtvorstand verbunden.

Du bist jetzt der «Geschäftsführer» der AEROPERS; was sind deine Kompetenzen?

Reto Nause Momentan bin ich immer noch «der Sekretär», erst müssen die Statuten geändert werden. Was die Kompetenzen betrifft, darf man nicht vergessen, dass ein ziemlich grosser personeller Wechsel im AEROPERS Vorstand bevorsteht, da fünf Bisherige zurücktreten. Nach der GV wird ein Seminar mit dem neuen Vorstand stattfinden und in diesem Rahmen werden dann auch die Kompetenzen abgesteckt. Als eine meiner Aufgaben sehe ich, Inputs zu liefern, den Blick des Vorstands auf Trends und mögliche Problemstellungen zu lenken; den Versuch zu unternehmen, Ideen aus den verschiedenen Ressorts zu bündeln, Entwicklungen zu antizipieren und die nötigen Prozesse einzuleiten.

Du bist Angestellter der AEROPERS; werden dir irgendwelche Ausbildungen geboten?

Reto Nause Eine Weiterbildung ist ausdrücklich erwünscht und ein Teil der Arbeitsbedingungen. Die Initiative muss allerdings von mir kommen.

Wo siehst du Ausbildungsbedürfnisse bei dir?

Reto Nause Ich muss mir ausgedehnte Fachkompetenz in wirtschaftlich-finanziellen Fragen in bezug auf die Swissair aneignen. Dazu muss ich die Struktur der Firma und ihre Abläufe genau kennen, so genau wie ich die Strukturen und Abläufe der AEROPERS kennen muss. Wir als AEROPERS müssen wissen, wo die Kosten entstehen, die den Mitgliedern «angelastet» werden; hat tatsächlich der Flugbetrieb die Kosten verursacht oder waren es andere Ausgaben, die die Kosten in die Höhe getrieben haben?

Denkst du, dass die Swissair uns diese Zahlen zur Verfügung stellen muss?

Reto Nause Ich bin der Meinung, dass produktionsrelevante Zahlen, die den Flugbetrieb betreffen vom Arbeitgeber relativ transparent gemacht werden müssen. Sonst müsste der Spiess umgedreht werden; dann sollen sie uns beweisen, dass der Flugbetrieb Mehrkosten verursacht hat. Ich möchte dem neuen Vorstand nicht vorgreifen, aber ich stelle mir vor, dass der Geschäftsführer eine Art Kompetenzzentrum in bezug auf diese Fragen sein sollte.

Gibt es noch etwas, das du mitteilen möchtest?

Reto Nause Im Sinne eines Appells kann ich sagen, dass ich mich sehr auf den Kontakt mit der «Basis» freue und versuchen werde immer ein offenes Ohr zu haben für Sorgen und Wünsche, auch wenn ich jetzt am Anfang viel-

leicht das eine oder andere Mal noch der falsche Ansprechpartner sein werde für konkrete Detailfragen. Ich bekenne mich zu grösst möglicher Transparenz und verstehe mich als Exponent einer ausgesprochenen Dienstleistungsorganisation.

Für das Gespräch mit Reto Nause bedanken sich Viktor Sturzenegger und Patric Müntener



Name: Reto Nause
Geboren: 1971 in Birmensdorf
Wohnort: Neuenhof AG
Zivilstand: ledig
Ausbildung: Schulen in Baden und Zürich, Auslandjahr in Australien
Studium in Geschichte, Politologie und Staatsrecht an der Universität Zürich Lic. Phil. I
Tätigkeiten: Diverse Nebenjobs und Präsident der jungen CVP Aargau in der Mittelschulzeit; nach dem Studium Parteisekretär der CVP Aargau
Hobbies: Reisen, Sport, Malen

Update CCP April 2000

(VS) Anlässlich eines Sitzungstages Mitte April, konnte ich mich mit den anwesenden Vorstandsmitgliedern des Crossair Pilotenverbandes (CCP) unterhalten und ein paar offene Fragen im Zusammenhang mit jüngsten Publikationen klären.

In Pressemitteilungen ist zu lesen, dass Crossair den Piloten Lohnerhöhungen und bessere Arbeitsbedingungen im Rahmen eines neuen GAV anbietet, dass Ihr aber nicht auf diese Angebote eingehen würdet. Wie steht Ihr zur Aussage, dass Ihr plötzlich diejenigen sein sollt, die keine Gesprächsbereitschaft zeigten?

CCP Als Verband haben wir noch keine direkte Offerte seitens Crossair erhalten. Wir konnten die von Dir gelesenen Äusserungen auch nur den Tageszeitungen entnehmen. Unsere Bedingung für eine Weiterführung der Gespräche waren ja konkrete Vorschläge von der Crossair für Verhandlungen über einen neuen GAV. Letzten Samstag hatten die Piloten der Crossair eine Notiz in ihren Postfächern über die erwähnten Offerten des Managements. Der CCP selbst wurde eine solche bis heute nicht zugestellt. Wir fassen das als bewusstes Ignorieren einer gewählten Pilotenvertretung auf und wollen endlich

eine erwachsene Grundlage für Gespräche von Managementseite sehen. Zudem ist der Vorschlag der Crossair in seiner Substanz keine echte Offerte: Die versprochenen 7 bis 18 Lohnprozente sind in keiner Weise definiert, 900 Stunden pro Jahr werden dank JAR-Ops bald ohnehin zum Maximum und die 30 Minuten Check-out sind von uns schon seit längerer Zeit direkt via Luftamt eingefordert, da sie der schweizerischen Gesetzgebung entsprechen. So gesehen decken sich die Vorschläge von Crossair nur zu minimalsten Teilen mit unseren Forderungen.

Seht Ihr darin nur eine Öffentlichkeitskampagne, um Euch in ein schlechtes Licht zu stellen und den Unwissenden vorzugaukeln, dass Gesprächsbereitschaft vorhanden sei?

CCP Sicher! Die Vorschläge bringen in wichtigen Forderungen keine Verbesserung. Sie wollen zum Beispiel nichts ändern daran, dass man drei Nachteile hintereinander fliegen kann, die Lohnerhöhungen gelten nur für Kapitäne und wahrscheinlich zu weiten Teilen nur in der Höhe von 7 Prozent, während wir wissen, dass wir im Schnitt 40 Prozent unter dem europäischen Mittel liegen. Wir haben schon vor drei Monaten gefordert, dass uns Crossair ihr Angebot schriftlich im voraus zustellen soll, da-

mit wir uns auf die Gespräche auch vorbereiten können. Das hat bis heute nie stattgefunden, und jetzt gelangen sie mit einer solchen Information direkt ans Corps, so dass wir nur einen Spaltungsversuch ohne echte Bereitschaft zu Verbesserungen Hand bieten zu wollen erkennen können. Wir wurden beschuldigt, keine Gespräche mehr führen zu wollen, und man ignorierte uns als gewählte Vertreter der Piloten, ein Vorgehen, das einer echten Sozialpartnerschaft unwürdig ist.

An oberster Stelle der Forderungen an die Crossair stand schon von Anfang an die Wiedereinstellung der entlassenen Piloten. Systematisch wird nun versucht, uns als Verhinderer von Verhandlungen hinzustellen, weil wir auf dieser Forderung bestehen, während wir damit nur vermeiden wollen, dass noch weitere Kollegen, die sich mit kritischen Meinungen exponieren, entlassen werden können. Würden wir nachgeben, wäre bald niemand mehr gewillt, seine Meinung laut werden zu lassen, oder gar im Namen aller einen GAV mit echten Verbesserungen auszuhandeln. Crossair tut nun so, als ob sie gesprächsbereit wäre, allerdings ohne dass die Betroffenen rehabilitiert würden, was wir nicht akzeptieren. Was wir weiter nicht akzeptieren können, ist der fahrlässige Umgang mit Daten, den sich das Crossair-Management zuschulden kommen lässt. Sicher habt Ihr alle den Sonntags-Zeitungs-Artikel über unseren Präsidenten gelesen, worin Rufschädigendes geschrieben worden ist, das nur aufgrund der Ein-

sicht in einen Teil der Unterlagen, die bei Crossair über Thomas gesammelt werden, möglich ist. Als Thomas und auch Yair einzelnen Presseleuten eine Vollmacht zur Einsicht in alle Akten ausstellten, wurde diese mit der Begründung des Datenschutzes verweigert, obwohl sie genau in diesem Fall erst rechtmässig gewesen wäre.

Auch diese Aspekte werden vom eingesetzten Schiedsgericht sicher beachtet werden, wenn der Fall Crossair in Kürze verhandelt wird.

Gibt es nicht eine Gruppe von Crossair-Piloten, die eine Unterschriftensammlung angestrengt hat, um GAV-Verhandlungen unabhängig von der Wiedereinstellung der Entlassenen zu fordern?

Diejenigen, die dort unterschrieben haben, sind bekannt als der Crossair gefällige Mitarbeitende, die zum Teil auch im alten Vorstand Einsitz hatten. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass in ihrem Schreiben Dinge gefordert werden, die wir schon längst vorgeschlagen haben. Beispielsweise forderten sie, dass dem Schiedsgericht die Kompetenz für die Wiedereinstellung der Entlassenen übergeben werden soll, was wir selbst schon vor drei Wochen forderten und auch kommunizierten, während Crossair nach anfänglicher Zustimmung diese wieder zurückgezogen hat, vielleicht um die Angelegenheit zu verzögern. Die Gruppe forderte weiter eine ausserordentliche GV innerhalb von sechs Wochen zu veranstalten, während wir für

den 5. Juni schon eine ordentliche GV angesetzt haben. Ein weiteres interessantes Detail ist die Tatsache, dass die Aktion mit von der Crossair-Datenbank bezogenen Adressetiketten versehen ist und einen Crossair-Poststempelaufdruck trägt! Hiesse das, dass diese Aktion von Crossair selbst unterstützt wurde, wäre das ein schwerer Verstoss gegen die im noch bestehenden GAV festgehaltene Friedenspflicht und zöge gerichtliche Sanktionen nach sich.

Habt Ihr überhaupt Zugang zu den Kanälen für die Information aller Kollegen, oder sind Euch diese verwehrt?

CCP Der erste Kanal, das firmeneigene Intranet, wurde nach der Entlassung des ersten Piloten, Tim O'Brien, vorerst geschlossen. Man hat den Verteiler «to all Pilots» abgeklemmt, was jedoch nur vorübergehend ein echtes Hindernis darstellte. Nach wenigen Tagen hatten wir ihn wieder geöffnet und das ist er heute noch. Als Alternative haben wir eine Internet-Adresse eröffnet und es bleibt uns sicher auch noch die normale Post. Wir glauben auch, dass die Basis unsere Informationspolitik ausserordentlich schätzt. Wir begrüsst an sich auch die Initiative der Gruppe für eine Beschleunigung der Gangart, zumal wir in zwei Punkten den Forderungen sogar vorgegriffen haben. Wir stellen ihnen auch an den Infomeetings diese Woche eine Plattform zur Verfügung, damit wir auch erfahren können, wie die Basis zu dieser Gruppe steht.

Betrachtet man Eure Geschichte, ist eine Mitverantwortung der SAir-Group an der Entwicklung nicht von der Hand zu weisen. Auch in der Presse wird spekuliert, dass das übermässige Wachstum der Crossair nicht zuletzt aufgrund von Forderungen ihrer Mutter vorangetrieben wurde. Ihr hattet ja kurz nach unserem letzten Gespräch ein Treffen mit Herrn Bruggisser. Ist dabei irgend etwas herausgekommen?

CCP Nach diesem Treffen hat Herr Bruggisser erwirkt, dass die von Crossair blockierten Gespräche wieder aufgenommen wurden. Das ist an sich schön, jedoch wissen wir nicht, wie die Strategie der SAir-Group in unserem Fall aussieht. Wir sind schon der Ansicht, dass sie dabei Mitverantwortung tragen muss.

Im Zusammenhang mit der Pleite bei LTU war in den Zeitungen zu lesen, dass die Wahl des Equipments einen viel grösseren Einfluss auf die Kosten einer Airline habe als die Pilotensaläre. Moritz Suter führt aber dieser Aussage entgegen gesetzte Argumente ins Feld gegen die GAV-Verhandlungen. Wie steht Ihr dazu?

CCP Dies entspricht unserer Wahrnehmung und wir argumentierten schon lange, wie in den Zeitungen heute zu lesen. Moritz Suter sagt allerdings, dass er bei einer Erhöhung unserer Saläre auch den Bodenangestellten höhere

Löhne geben müsse und damit die Crossair nicht mehr am Leben erhalten könne. Ich kann mir nicht vorstellen, dass unsere Geschäftsleitungsmitglieder eine von uns geforderte Zurückhaltung auch an den Tag legen. Wir vergleichen uns nur mit der gleichen Berufsgruppe im internationalen Vergleich. Sämtliche Argumente von Moritz Suter, die er zum Beispiel im Zyschtigsclub von SF DRS geäußert hat, sind nicht stichhaltig. Die Gefässgrösse von Easy-Jet, die bessere Löhne zahlt, im Beispiel von Suter, steht gegenüber der Anzahl Flugzeuge, wobei Easy-Jet mit nur 18 Flugzeugen im Vergleich mit Crossair und deren über 70 Einheiten ganz schlecht da steht! Eine Seniorität, die wir fordern, würde zudem die höher Verdienenden automatisch auch in die grösseren Flugzeuge hinein befördern, so dass solcherlei Argumentation gar nicht mehr tragbar wird! Der Unwille zum Dialog ist Ausdruck von der Furcht vor einem Gesichtverlust, den sie durch ihre Haltung schon lange erlitten haben. Auch das Argument von Herrn Suter, dass es unser Hauptinteresse sei, die Crossair lahmzulegen, ist völlig aus der Luft gegriffen. Wir haben kein Interesse an einer lahmen Crossair, doch sind wir nicht kritiklos bereit, gegen unsere bessere Überzeugung zu handeln und versuchen, ähnlich wie es schon vor uns entlassene Kollegen der ehemaligen Balair taten, dieser Gesellschaft zu einem im internationalen Vergleich tragbaren Standard zu verhelfen. Übrigens

die von den angesprochenen Kollegen kritisierten fehlenden Frachtraumlöschanlagen müssen nun aufgrund von Auflagen des FAA wieder eingebaut werden, das bringt keinen der damaligen Kritiker zurück in ein Crossair Cockpit. Sie haben inzwischen schon Stellen bei der besser zahlenden Konkurrenz bekommen, wie auch wir sie annehmen könnten, wollten wir nicht die Situation innerhalb der Crossair auch im Sinne der Konzernstrategie verbessern helfen.

Wie seht Ihr dabei die Rolle der AEROPERS in diesem Konflikt?

CCP Bis jetzt sind wir sehr zufrieden mit Eurer Unterstützung. Christoph Huber hat sich dezidiert gegen den Missbrauch der Daten geäußert und sich für uns auf allen Ebenen eingesetzt. Auch die europäischen Pilotenorganisationen sind sich unserer Situation bewusst und versuchen auf ihren Kanälen Unterstützung für uns zu bieten. Diese zeigt uns, dass die persönliche Diffamierung nicht den vom Management gewünschten Effekt, sondern eher einen gegenteiligen erzielt. Langsam sollte jedermann klar sein, dass in dieser Firma einiges schief läuft, und wir staunen, dass die SAir-Group dabei tatenlos zusieht! Das Argument, dass es nichts an der Safety einer Airline ändert, ob der Pilot mehr oder weniger verdient, ist richtig für die Momentaufnahme eines Einzelnen kurz nach seiner Anstellung. Tatsache ist aber, dass, wenn im-

mer Edelweiss, Easy-Jet, oder gar Swissair Ausschreibungen für Pilotenstellen machen, sich 90 Prozent der Crossair-Piloten bewerben, so dass immer wieder die erfahrensten die Firma verlassen und neue, vielleicht sogar möglichst billige Piloten eingekauft werden müssen, was dem Aufbau einer Kontinuität und einer echten Firmenkultur sehr abträglich ist. Dies hat nicht zuletzt Abstriche im Bereich Safety zur Folge! Die Ursache ist nicht zuletzt die schlechte Entlohnung - die anderen können selektieren, zur Crossair kommt, wer übrig bleibt! Wir sind der Überzeugung, dass jeder sein Bestes gibt, und trotzdem geht, sobald er eine Stelle findet, die mehr bietet. Wir wollen mit einem neuen GAV die Firmenkultur grundsätzlich ändern, wir wollen eine offene, transparente und faire Atmosphäre und orientieren uns dabei am Verhältnis der AEROPERS mit Swissair, und fordern zum Beispiel Formen von Mitbestimmung im neuen GAV.

Wäret Ihr bereit, dafür auch eine unabhängige Stelle ADAS-Auswertungen Eurer Flüge machen zu lassen, wie wir das seit Jahren im Interesse der Safety mit Erfolg tun?

CCP Selbstverständlich stünden wir dem nicht im Wege, zumal die meisten unserer Flugzeuge dafür vorgesehene Zugriffe auf die Datenaufzeichnungsgeräte haben. Der Umgang unserer Firma mit internen Daten lässt allerdings Befürchtungen aufkommen, dass diese Aus-

wertungen missbräuchlich genutzt werden könnten, was wir natürlich nicht akzeptieren würden. Auch der tendenziöse Umgang mit FDR-Zahlen lässt ungute Gefühle wachsen, so zum Beispiel Herr Dosé, der unsere Maximal-Duty-Zahlen verniedlicht, um unsere Einsätze akzeptabler erscheinen zu lassen - solches Verhalten lässt den Verdacht zu, dass unser Management glaubt, es sich leisten zu können, auch einen Unfall erleiden zu müssen, denn die Verkaufszahlen steigen ja ohnehin und werden auch durch einen Unfall nicht sichtbar schlechter. Die Manager der Crossair suchen sogar via eine Agentur Piloten, Captains für den Embraer, die zwar keinerlei Erfahrung auf dem Typ haben müssen, aber immerhin 6000 \$ verdienen mit zusätzlichen Entschädigungen für Transport, Wohnung in der Schweiz und so fort, was erheblich über unseren Löhnen liegt, vor allem, wenn man noch die zusätzlichen Zahlungen für die Agentur rechnet. Um das Mass voll zu machen, gelten diese Verträge nur für zwei Jahre, damit sie nicht der Jurisdiktion des GAV unterliegen, können aber sicher verlängert werden, falls es dem Crossair-Management nötig erscheint! Dies alles zeigt uns, dass es der Crossair nur daran liegt, auch nur einigermaßen lizenzierte Leute in ihre Cockpits zu setzen, ohne Rücksicht auf ihre Qualifikation.

Ich wünsche Euch, dass die Gespräche endlich einen konstruktiven Ansatz finden und danke Euch für Eure offene Information. ■

AEROPERS-Jubiläum vom Samstag, 11. November 2000

Organisationstalente gesucht

Die AEROPERS kann ihr 55 jähriges Bestehen feiern. Der Vorstand hat deshalb beschlossen, diesen Anlass mit einer Grossveranstaltung zu würdigen zu der 300 bis 500 Gäste erwartet werden. Zur Organisation des Anlasses wird ein OK-Team gebildet.



Das OK-Mandat umfasst:

- Erstellung des Konzepts im Rahmen der Vorgaben durch den Vorstand (v. a. Budget)
- Rahmenprogramm

- Operationelle Durchführung der Feier

Gesucht werden *3-4 innovative Persönlichkeiten*, die mithelfen, das Jubiläum zu einem *unvergesslichen «Event»* zu machen. Die zeitliche Belastung beträgt *2-3 vorbereitende Sitzungen* und die Bereitschaft am Anlass selber nicht als Konsument sondern Organisator/in dabei zu sein.

Alle Interessierten sind eingeladen, sich mit Reto Nause in Verbindung zu setzen: Tel. 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75, Mail reto.nause@aeropers.ch.

Herzlichen Dank für die Mitarbeit!

ANTARKTIS-REISE 2000 mit SÜDGEORGIEN mit Markus Ritzi

Vom 8. bis 27. Februar 2001 führe ich eine kleine, individuelle Gruppe zur schönsten Reise der Welt in die Antarktis mit Abstecher ins paradiesische Südgeorgien. Auf vielseitigen Wunsch machen wir diese Reise einmal nicht über die Festtage. Unser Schiff ist die «Bremen», ein komfortables, eisverstärktes Spezialschiff mit Stabilisatoren für max. 150 Passagiere. Fachkundige Wissenschaftler begleiten uns. Wir landen täglich in Zodiacs in Pinguin-, Robben- und Vogelkolonien an, sichten Wale und unzählige Seevögel. Flug: Zürich-Buenos Aires-Ushuaia / Rio-Zürich. Schiff: Ushuaia-Antarktis-Südgeorgien-Rio. Preis: ab Fr. 11 580.- p.P. inkl. Flug. Selbständiger Flug möglich.

Auskunft: MCCM Master Cruises, 8117 Fällanden, Frau Müller, Tel. 01 825 20 50, mailbox@mccm.ch oder mritzi@smile.ch.

Kaleidoskop

A340 erfüllt Spezifikationen

Wir sind noch ein Vierteljahr entfernt von der Endmontage und zehn Monate vom Erstflug, und doch wagen die Verantwortlichen für das A340-600 und -500 Programm präzise Prognosen. So soll das Leergewicht rund 1,5 Tonnen höher als versprochen ausfallen, aber dank der besseren Aerodynamik wird die Reichweitengarantie sogar noch übertroffen. Windkanalmessungen haben ergeben, dass die von der Aerodynamik bestimmte Reichweite bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0,82 um 1,5% über den ursprünglichen Berechnungen liegt. Der Negativeffekt des höheren Gewichtes mag dies aber nicht zu kompensieren, wodurch beim Modell A340-600 eine Reichweite von 13'875 km resultiert (+37 km) und beim Modell -500 rund 15'725 km (+110 km).

Bei Rolls Royce sind bereits die ersten sechs Triebwerke des Typs Trent 500 in Standläufen getestet worden und eine modifizierte A340-300 wird mit einem Trent 500 Mitte Jahr auf Zertifizierungsflüge gehen. Dieser Prototyp der A340-300 wird im Moment eingesetzt, um verschiedene Komponenten und Systeme der neuen -500 und -600 zu testen. Dadurch kann die Zertifizierung schneller erfolgen und die Systeme sind bereits in ihrem Umfeld getestet und Fehler korrigiert. Die Kameras für die Überwachung der Flugzeugfüh-

rung am Boden, ein Dämpfungssystem für die Bugradsteuerung und eine Änderung der Software für die Take-off-Rotation sind bereits erfolgreich ausprobiert worden. Durch Letzteres soll die Installation eines «Tail-Bumpers» überflüssig werden, denn die Software begrenzt den Abflugwinkel soweit, dass der lange Rumpf nicht auf dem Boden aufschlägt. Die höhere Flexibilität der Flügel beeinflusst je nach Abfluggewicht diesen Winkel zusätzlich, weshalb auch im Flügel Winkelmessgeräte installiert sein werden, die ihre Informationen an den Flugcomputer weitergeben.

Die Zuverlässigkeit soll 99% nach dem ersten Betriebsjahr erreichen. Da dabei vor allem die Kabineneinrichtung und die effiziente Wartung eine zentrale Rolle spielen, wird auch hier nichts dem Zufall überlassen: Dank der dreidimensionalen CADD5 Software, die in der Entwicklung eingesetzt wird, kann die Handhabung der Systeme durch die Mechaniker virtuell geprüft und mögliche Konfliktgebiete aufgespürt werden. Aus- und Einbau kann simuliert und der Zugang zu den Geräten sowie die Platzverhältnisse in Innern getestet werden. Eine voll ausgerüstete Kabine wird an Bord des dritten Prototypen auf Langstreckenflügen auf Herz und Nieren getestet. Die Frachtbeladung wird durch die Installation von zwei zusätzlichen

«Tracks» am Frachtraumboden und höherer Leistung der Elektromotoren schneller, einfacher und zuverlässiger.

Crossair noch sicherer

André Dosé, Vizepräsident der Crossair-Geschäftsleitung und Chef Flugoperation sowie im Moment Chefunterhändler im Konflikt mit der CCP, wurde in den Vorstand der Flight Safety Foundation gewählt. Dieses auf kommerzieller Basis funktionierende internationale Gremium für Flugsicherheit mit Sitz in Alexandria (USA) nimmt Fluggesellschaften (auch Swissair ist dabei), Pilotenverbände, Organisationen und andere an der Aviatik interessierte Körperschaften gegen namhafte Jahresbeiträge als Mitglieder auf. Mit Konferenzen, Symposien, Vorträgen und Publikationen soll auf Fragen der Flugsicherheit und deren Optimierung Antwort gegeben werden.

Boeing oder Airbus für Crossair?

Crossair evaluiert gegenwärtig die Boeing 737-700/-800 und Airbus A320, die ab 2002 ihre 12 MD-80 ersetzen sollen. Nach der Vorstellung von Richard Heidecker sollen 10 A320 oder 737-800 auf Charterstrecken eingesetzt werden, sowie eine «Handvoll» A319 oder 737-700 auf Linienstrecken, vor allem aus Genf. Wegen der intensivierten Bedienung von Genf infolge des Wegzuges der Swissair hat Crossair Airbus und Boeing angefragt, ob sie bereits für nächsten Sommer einige Maschinen vermieten könnten. Der Verwaltungsrat von Crossair wird am 23. August über die Bestel-

lung von voraussichtlich 15 Flugzeugen (sowie 15 Optionen) befinden.

Hat Edelweiss doch Recht?

Balair wechselte mit fliegenden Fahnen zu einer Boeingflotte und erfreut sich der brandneuen 767 und 757, die im Rahmen der Charterdivision «European Leisure Group» der SAir Group zu wesentlichen Synergien führen sollen. Vor allem eine enge Zusammenarbeit mit der LTU im Bereich der austauschbaren Cockpitcrews war geplant. Daraus wird jetzt wohl nichts.

LTU muss sich im hart umkämpften deutschen Chartermarkt nach der Dekke strecken und ist offenbar noch einmal gründlich über die Bücher gegangen. Das Sammelsurium an Airbus- und Boeingflugzeugen ist nicht sehr produktiv. Sieben 767-300ER, 15 757-200, zehn 737-700, sieben A330-300 und eine (von 12 bestellten) A320 gehören heute zur Flotte der LTU.

Die SAir-Firma Flightlease (LTU gab keinen Kommentar ab) orientierte die Presse, dass LTU bis im Jahr 2002 zu einer reinen Airbus-Gesellschaft werden soll. Ein Mix aus 20 A320 und A321 sowie zehn A330-200 und -300 sind bei Airbus bestellt worden. Mit den A320 sollen die kleineren Städte wie Paderborn, Münster oder Osnabrück direkt an den Chartermarkt angebunden werden, die mit den grösseren Boeing 757 nicht kostendeckend bedient werden könnten.

So werden sich unsere Balairbesatzungen wohl noch lange der wöchigen Aufenthalte an schönen Charterdesti-

nationen erfreuen können. Vielleicht werden demnächst Besatzungen der Edelweiss die Flugzeuge der LTU nach Hause fliegen?

Weiser Crossair-Entscheid?

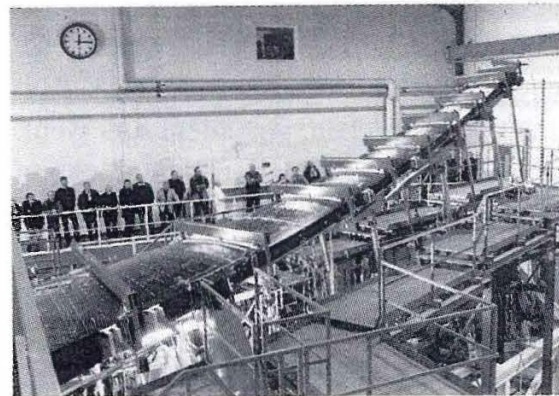
Crossair hatte sich bekanntlich von Fairchild-Dornier ab- und Embraer zugewandt, weil erstere Firma nicht bereit gewesen war, auf die Forderungen nach einer modifizierten Kabine und stärkeren Motoren einzugehen. Lufthansa hingegen akzeptierte die Basisversion und wollte nicht, dass die Auslieferung deswegen um ein halbes Jahr hinausgezögert würde. Nun passiert aber genau dies, wenn auch aus anderen Gründen. Fairchild-Dornier muss den Entwurf in aerodynamischer Hinsicht überarbeiten, Widerstand verringern und die Effizienz der Flügel steigern. Die versprochenen Leistungsdaten hätten sonst nicht eingehalten werden können. Der Rumpf hinter den Flügeln wird umkonstruiert, so dass noch eine Sitzreihe mehr hineinpasst. Statt im März 2002 wird Lufthansa CityLine ihr erstes Flugzeug erst im Herbst erhalten. Eurowings, eine weitere Fluggesellschaft, die für Lufthansa «dünne» Strecken befliegt, hat mit dem Terminplan Probleme. Denn sie wollen möglichst früh eine 50-plätzig Maschine einsetzen können und sehen dies als Startsignal, um die Flotte zu standardisieren. Fairchild-Dornier will aber zuerst die 70- und 90-plätzig Version zertifizieren und sieht sich ausserstande, das gewünschte Modell vor Mitte 2005 anzubieten. Eurowings hätte gerne die fünf

Sitze pro Reihe gehabt, die Fairchild-Dornier anbietet, aber sieht sich nun eben trotzdem bei Canadair und Embraer um, deren Regionalflugzeuge nur über vier Sitze pro Reihe verfügen.

Wegen Finanzierungsproblemen hat sich zudem die Besetzerschaft bei Fairchild-Dornier verändert: Clayton, Dubilier & Rice haben 60% übernommen, Allianz Capital Partners sowie die Dornier-Familien teilen sich je 20% der Aktien. Dadurch kann ein Bankkredit von 800 Mio \$ aufgenommen werden, der die Entwicklung der Flugzeugfamilie vorläufig sichert. Durch diese Unsicherheit würden die ersten sieben Flugzeuge eine mehrmonatige Verspätung erfahren, ab dem achten sei dann der Fahrplan wieder ok.

Plasticflügel

Bei Daimler-Chrysler Aerospace (Dasa) wurde erfolgreich ein Prototyp eines Kohlefaser-Flügels getestet. Der Flügel, der typisch für einen 100-plätzer mit 50 Tonnen Abfluggewicht sein soll, wurde entsprechend der Belastung von 90'000



Aus Flight 21-27 March/00

Flügen auf Herz und Nieren geprüft – und als gut befunden. Nach zwei Dritteln des Tests wurden gezielt Beschädigungen angebracht, um auch die Fehler-toleranz und Reparaturqualität zu unter-suchen. In einem letzten Kraftakt wurde der Flügel bis über die Belastungsgrenze beansprucht, um auch noch die Bruch-festigkeit zu evaluieren.

Dasa will sich damit einen Platz im Ren-nen um die Entwicklung der Flügel des A3XX und des militärischen Transporters A400M sichern – und das bisherige Mo-nopol von British Aerospace als alleinigen Hersteller von Airbusflügeln brechen.

Drei MD-80 auf Kollisionskurs

Am 8. März kamen drei Besatzungen der SAS auf dem Flughafen Oslo Gardemoen zu einem erhöhten Adrenalinschub. Die Piste 01R war wegen Schneeräumung geschlossen, also stand nur die Piste 01L für Starts und Landungen zur Verfügung. Eine MD-80 kam von Trondheim und konnte die Piste nicht wie befohlen beim zweitletzten Rollweg verlassen, weshalb sich der Kapitän entschloss, auf der Piste zu kehren und zum angewiese-nen Rollweg zurückzukehren (obwohl am Ende noch ein Rollweg zur Verfü-gung gestanden hätte). Er sagte später aus, dass er dies dem Tower mitgeteilt, aber keine Antwort erhalten hätte. Der Tower gab jetzt einer zweiten MD-80 Startfreigabe für den Flug nach Bergen. Die Piloten sahen bei einer Sichtweite von 2000 Metern das andere Flugzeug erst beim Abheben und überflogen es um rund 50 Meter. Der Towerbeamte

sagte aus, dass er mehr als einmal befoh-len hätte, den Start abzubrechen.

Die dritte MD-80, aus Kopenhagen kom-mend, befand sich im Endanflug und den Piloten wurde befohlen, einen go-around durchzuführen, da sich die erste MD-80 immer noch auf der Piste befand. Der Flugweg führte geradewegs über die eben gestartete MD-80, wobei die grösste Annäherung 300 Meter in der Vertikalen betrug.

Fünfmotorige Boeing 720

Die neuen Flugzeugreihen Avro RJX (Jumbolino) und Bombardier Continen-tal Business Jet (Canadair Challenger) benötigen neue Triebwerke im Bereich von 3 bis 6 Tonnen Schub. Honeywell hat zu diesem Zweck das AS900 Trieb-werk entwickelt, welches aus der Küche der von Honeywell übernommenen Fir-ma AlliedSignal stammt. Das firmeneige-ne Testflugzeug Boeing 720 (Mittelstrek-kenversion der 707 aus den 60er Jah-ren) dient für die Flugerprobung. Dabei wurde das Triebwerk an einem eher un-gewöhnlichen Ort montiert, direkt hin-ter dem Cockpit. Da es beim Jumbolino unter dem Flügel, beim Business Jet aber



Aus Flight 8-14 March/00

am Rumpf angebracht wird, sei diese Anordnung optimal, um beide Befestigungsvarianten und das aerodynamische Verhalten zu untersuchen. Bis zur Zertifizierung müssen 13'000 Stunden Boden- und Flugtests durchgeführt werden, wofür mit der Zeit bis zu 17 Triebwerke eingesetzt werden. Im Moment sind sie bei 500 Stunden angelangt.

207-Minuten ETOPS

Im Januar verschickte die FAA eine Zusatzvorschrift zur Vernehmlassung, die in Ausnahmefällen gestatten würde, die gegenwärtig gültige 180-Minuten Regel für zweimotorige Passagierflugzeuge um 27 Minuten auszudehnen. Verschiedene Betreiber von Boeing 777 haben für ihre Pazifikoperation darauf gedrängt. Es gibt Tage im Winter, an denen zwischen Anchorage und Sapporo kein Ausweichflughafen offen ist. Ist dies der Fall, so muss die südlichere Strecke gewählt werden, die bis zu 45 Minuten längere Flugzeit bedeutet. Die FAA will die Bewilligung auf 207 Minuten nur auf der Basis einer Fall-zu-Fall Beurteilung aussprechen, um den Gegnern dieser Vorlage den Wind etwas aus den Segeln zu nehmen.

Während die grösste Pilotenvereinigung, die 55'000 Mitglieder starke US-ALPA, nichts dagegen einzuwenden hat, ist die halb so grosse CAPA (Coalition of Airline Pilots Associations) dagegen. Sie argumentiert, die FAA solle sich eher dafür einsetzen, dass die Wettervorhersagen und die Präzision der Landehilfen in dieser fraglichen Region verbessert würden.

Der CAPA gehören auch die Piloten von American Airlines an, welche plant, die Strecke Chicago - Hong Kong mit einer 777 zu befliegen (15 h 30 m Flugzeit!).

SAS wählt Airbus

Die skandinavische Gesellschaft gehörte zu den Launch Customern sowohl der MD-90 als auch der Boeing 737 «Next Generation». Während nur acht MD-90 im Einsatz sind (neben 46 MD-80), sind 33 Boeing 737 der Versionen -600 bis -800 Bestandteil der Flotte und weitere 22 bestellt. Boeing hatte gehofft, SAS würde auch die Version -900 für 180 Passagiere bestellen, die speziell in Konkurrenz zur A321 entwickelt worden war. Doch SAS entschied sich für eine grössere Bestellung bei Airbus: 20 A321 sowie vier A330-200 und sechs A340-300 wurden fest bestellt. Letztere sollen die Boeing 767 der SAS vorerst ergänzen und später ersetzen.

75 Jahre Luftrettung

In einer Ausgabe des Magazins «Flight International» vom März 1925 tauchte die Meldung auf, wonach drei vermisste Skifahrer in den Schweizer Bergen dank der militärischen Luftaufklärung gerettet werden konnten. Die drei wurden seit einer Woche vermisst, hatten aber nur Nahrung für vier Tage dabei. Weil in dieser Zeit fast zwei Meter Schnee gefallen waren, konnten die Rettungstruppen nicht ausrücken. Drei Militärpiloten stiegen also in Dübendorf auf und suchten die Bernina-Gegend erfolgreich nach den Vermissten

ab. Sie warfen Lebensmittel und Decken ab und meldeten die Position und den Zustand der Skifahrer dem Suchdienst anlässlich einer Zwischenlandung in St. Moritz.

Delta auf Einkaufstour

Die grösste Bestellung für Regionalflugzeuge aller Zeiten hat Delta bei der kanadischen Bombardier platziert. Über einen Zeitraum von zehn Jahren sollen 500 Canadair Regionaljets mit zwischen 40 und 70 Sitzplätzen an die Zubringergesellschaften von Delta abgeliefert werden. Die Produktion muss deshalb von 9,5 auf 12,5 Flugzeuge pro Monat gesteigert werden. Vorläufig sind aber erst 96 Flugzeuge für die Gesellschaften Comair und ASA fest bestellt, der Rest des 10 Milliarden \$ Auftrages sind Optionen, wobei die eingeschlossenen 40- und 44-plätzig Regionaljets und deren «abgespeckte» Triebwerke erst noch entwickelt werden müssen. Diese intern «Microjets» genannten kleinsten Ausgaben des Regionaljets sollen die Turbopropflugzeuge ablösen.

Bombardier machte sich vergeblich Hoffnung auf einen potenten Erstkunden für das geplante neue 90-plätzig Regionalflugzeug. Da der GAV zwischen Delta und den Piloten der Muttergesellschaft die Grenze zwischen Regionalflugzeugen und Delta-Flugzeugen klar auf 70 Plätze festlegt, ist eine ungezügelter Expansion der Zubringersflotten nicht möglich. Jetzt ist der Pilotenverband gar noch dran, eine stückmässige Begrenzung vorzuschreiben,

damit nicht Delta auf ihre Kosten das Geschäftsfeld ungehemmt ausweiten kann. Oder zumindest muss die Expansion der Regionalgesellschaften proportional zu derjenigen der Muttergesellschaft sein.

Flugsicherheit oder Job?

Kapitän Richard Steward weigerte sich am 11. Februar, eine Fokker 28 der US-Gesellschaft Horizon Air zu akzeptieren, weil seit sechs Monaten Beschwerden über Vibrationen im Flug nicht nachgegangen worden ist. Die entsprechenden Einträge im Log wurden von den Mechanikern nach einer visuellen Kontrolle als unbedeutend abgeschrieben. Steward wurde umgehend vom Flugdienst freigestellt und ein anderer Pilot musste die Maschine fliegen: «Wenn die Vibrationen gefährlich wären, würden wir das Flugzeug nicht fliegen lassen,» bemerkte eine Sprecherin der Gesellschaft. Auch ein FAA-Inspektor hätte anlässlich eines Fluges nichts ungewöhnliches festgestellt: «Es ist kein Sicherheitsproblem, es ist eher eine Komfortsache.» Und er fügte bei: «Wir sind die Behörde, die für Sicherheit zuständig ist.»

Am 15. Februar verlangte ein Pilot wiederum, dass den Vibrationen auf den Grund gegangen würde, und verweigerte einen Flug. Jetzt endlich wurde ein Triebwerk, das als Grund für die Vibrationen angesehen wurde, ersetzt. Kapitän Steward wurde wieder im Flugdienst eingesetzt – aber seine Funktion als Instruktor und Checkpilot, die er im Auftrag des FAA innerhalb der Airline

wahrnahm, wurde ihm aberkannt. Da Steward im Auftrag des Pilotenverbandes seit zwei Jahren aktiv an Verhandlungen über einen neuen Vertrag mit Horizon Air beteiligt war, glaubte der Präsident der Gesellschaft, George Badley, dass er unter ziemlichem emotionalem Stress gestanden hätte und ihm dadurch ein bedauerlicher Fehler in der Beurteilung der Lage passiert sei, als er das Flugzeug stehen gelassen hatte.

Horizon Air ist geschäftlich mit Alaska Airlines verbunden. Im Nachgang der Untersuchungen zum Absturz einer ihrer MD-83 vor der Küste von Los Angeles wurde der für die Wartung zuständige Chef angeklagt, die Mechaniker unter Druck gesetzt zu haben, Vorschriften bezüglich Reparaturen «grosszügig» zu interpretieren. Er wurde frei gestellt.

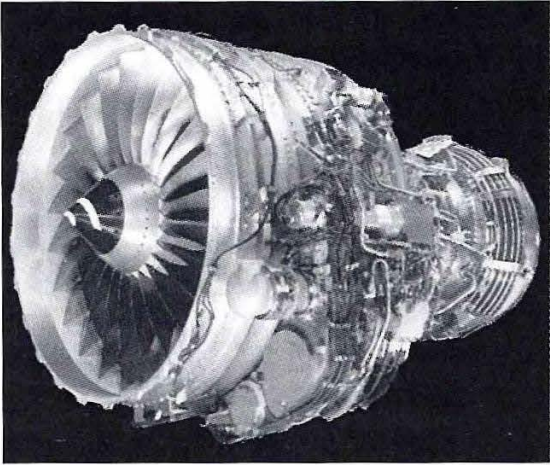
Triebwerke vom Fließband

Als General Electric und SNECMA in den siebziger Jahren das Triebwerk CFM 56 entwickelten, sah es lange nach einer «Totgeburt» aus, schlicht und ergreifend war kein Flugzeugprojekt in Sicht, das diese Triebwerke unter die Flügel nehmen würde. Die Fachzeitschrift «Intervista» titelte denn auch: «Ein 10-Tonnen-Triebwerk - für wen?»

Nun, nachdem es in den achtziger Jahren als Antrieb für die Boeing 737 (dort löste es den bisherigen «Bestseller» JT-8 von Pratt & Whitney ab) und Airbus A320 ausgewählt worden war, können sich die beiden Herstellerfirmen nicht mehr über mangelnde Arbeit beklagen. Sogar die Einführung der 35-Stunden-Woche am 1. Februar in Frankreich hat nichts an der Produktivität und den Produktionskosten geändert.

Yawspin



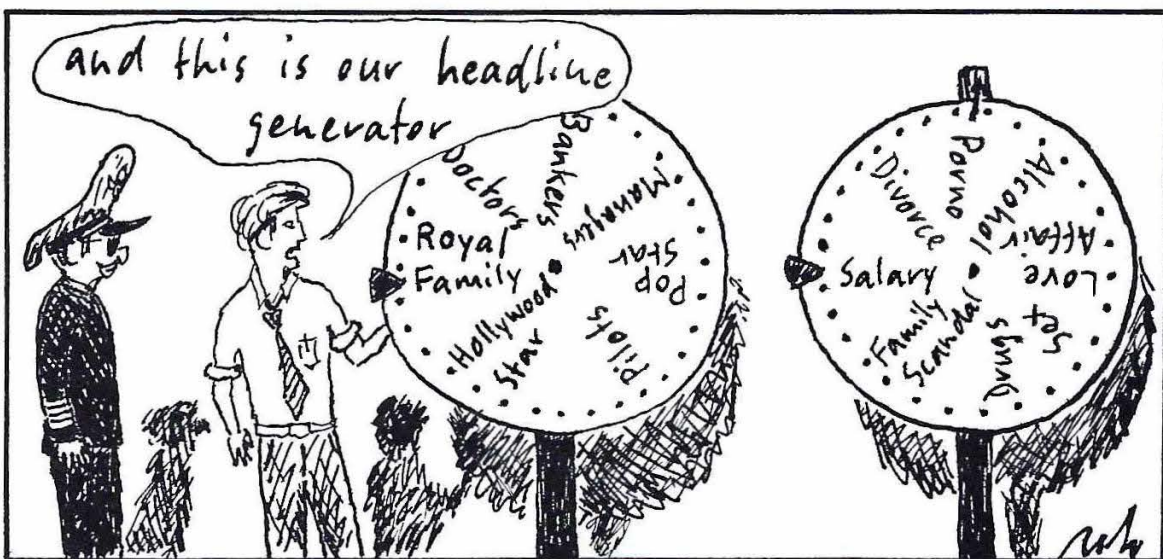


Aus Aviation Week, May 20/00

Die Montagestrasse von General Electric in St. Louis - wo vorwiegend die kleineren Motoren für die Boeing 737 gebaut werden - ist kürzlich so umgebaut worden, dass sich das Triebwerk - wie beim Automobilbau - auf dem Fließband stetig vorwärts bewegt und die Bauteile termin- und positionsge-

recht automatisch angeliefert werden. Dadurch konnte die Produktionszeit für ein Triebwerk von elf auf sieben Tage reduziert werden.

Die Produktion wurde von 380 Triebwerken im Jahr 1995 auf 1080 im Jahr 1999 gesteigert - und die Bestellsingänge zeigen, dass sich in den nächsten Jahren nichts daran ändern wird, dass täglich drei Triebwerke die Fabrikationsbetriebe verlassen. Die Einsatzzuverlässigkeit soll 99,9% betragen, was einer Triebwerkstörung von 0,001 pro 1000 Flugstunden für das Airbustriebwerk entspricht, und 0,006 für die Version für die Boeing 737. Acht Motoren hätten bereits die Grenze von 30'000 Flugstunden «on the wing», also ohne Werkstattaufenthalt überschritten, was je nach Einsatzart des Flugzeuges rund acht Betriebsjahren entspricht.



© AEROPERS RUNDSCHAU 1999

Mit neuen geschweiften und freitragenden Fanschaufeln sowie «gezackten» Austrittskanten ausgerüstet, wird die nächste Generation der Modellreihe CFM 56-7 (für die Boeing 737 «Next Generation») einen nochmals um 2000 lb auf 13,5 Tonnen erhöhten Schub aufweisen – und um 3dB leiser sein. (siehe Photo). Das stärkste CFM Triebwerk, das die A340 antreibt, liefert 15,3 Tonnen Schub (ich entschuldige mich bei allen Ingenieuren, dass ich das nicht in Newton umrechne!)

Job nicht beendet

Am 19. Februar musste in Seattle eine DC-8-63 der Frachtgesellschaft Kitty Hawk kurz nach dem Start wieder umkehren, da sich Teile der Triebwerkverschalung gelöst hatten. Der Tower hatte ihnen gemeldet, es seien Blechstücke auf der Piste gefunden worden. Die Untersuchung ergab, dass die Mechaniker, die zuvor an zwei Triebwerken Routinekontrollen vorgenommen hatten, die Verschlüsse der Verschaltungen der Triebwerkeinläufe nicht wieder geschlossen hatten. Die wegfliegenden Teile hatten Dellen, Risse, Löcher und Kratzer am linken Flügel und am Höhenleitwerk hinterlassen – sowie kleinere Drittschäden, da einige Teile in Gärten von Einfamilienhäusern nieder gegangen sind.

Wegen gestiegener Treibstoffkosten und höher als erwartet ausfallenden Wartungskosten der Lockheed TriStar kommt Kitty Hawk auch ohne dieses Ungemach in erhebliche Schwierigkeiten. Die sechs TriStars stammen aus der 1997 erfolgten

Übernahme der American International Airways für 340 Millionen \$. Ein Konkurs scheint unabwendbar.

Erster Unfall bei Southwest Airlines

Die sehr erfolgreiche Billiggesellschaft Southwest Airlines setzt nur Boeing 737 ein (total 362) und operierte seit ihrer Gründung vor rund 20 Jahren unfallfrei. Bis am 5. März 2000. Eine 15-jährige Boeing 737-300 raste in Burbank über das Pistenende hinaus und kam vor einer Tankstelle zum Stehen.

Die Untersuchungsbehörde NTSB teilte die Fakten mit, die zum Unfall führten: Der Tower wies die Besatzung an, auf 3000 ft zu bleiben bis zum VOR Van Nuys, um danach einen Sichtanflug auf die Piste 08 auszuführen. Das VOR befindet sich rund 6 NM vor der Piste, die Höhe des Flughafens ist 775 ft über Meer. Der Wind blies aus Südwesten mit 6 kt, also musste Rückenwind für die Landung erwartet werden. Die 737 begann ihren Sinkflug erst rund vier Meilen vor der Piste und der Gleitwinkel betrug mehr als sechs Grad. Ob der installierte Head-up Display für den An-



«Volltanken bitte»

Aus Aviation Week, March 31/00

flug benützt worden ist, blieb unklar. Während des Endanfluges ertönten die Warnungen «sink rate» und «pull up», die Triebwerke waren im Leerlauf. Die ausgewerteten Daten des Flugschreibers zeigten, dass das Flugzeug mit 181 kt Geschwindigkeit auf der bloss 2000 Meter langen Piste aufgesetzt hatte, etwa 40 kt über der für das aktuelle Gewicht normalen Geschwindigkeit. 20 Sekunden nach dem Aufsetzen kamen schon die ersten Lichter des Pistenendes unter die Räder, das Flugzeug bewegte sich noch mit 32 kt vorwärts. Das Bugrad knickte ein, und die 737 kam 30 Meter vor einer Tankstelle zum Stehen. Passagiere und Besatzung konnten das Flugzeug unverletzt verlassen.

Für die Flight Safety Foundation gehört dieser Unfall in ein Schema, das aufgrund von Analysen von Vorfällen und Unfällen aus den Jahren 1980 bis 1996 erarbeitet worden war. Hohe Arbeitsbelastung, Anfragen oder Auflagen von Fluglotsen, ungenügendes Briefing oder schlechte Entscheidungsfindung sind oft Voraussetzungen für einen schnellen und zu hohen, also unstabilisierten Anflug. Bei 30% aller Landeunfälle war das Flugzeug in dieser Konfiguration unterwegs. 83% der Besatzungen konnten sich nicht zu einem go-around durchringen, der den Unfall verhindert hätte.

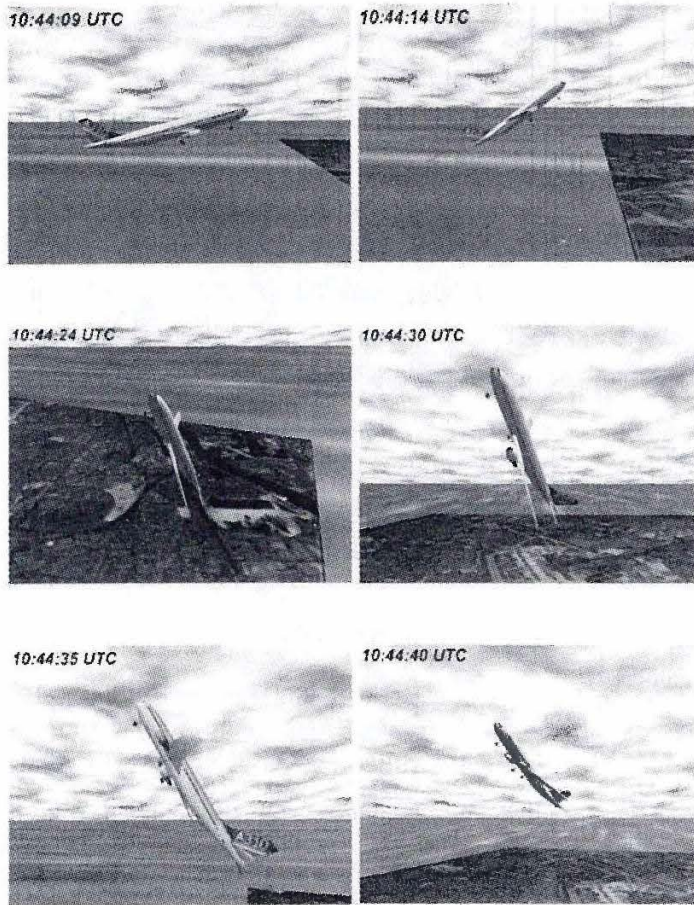
Gefährliche Frachtfliegerei

Das «Netherlands National Aerospace Laboratory» hat die Operation von Frachtgesellschaften untersucht. Dabei sind die Fachleute zum Schluss gekommen,

dass Afrika der unsicherste Kontinent im Bezug auf die Frachtfliegerei ist. 17 Totalverluste auf eine Million Flüge kontrastiert extrem mit der entsprechenden Operation in Südamerika (9,02) und in Asien (6,16). Ein Faktor spielt sicher eine Rolle, dass diese Zahlen nicht direkt mit der Passagierfliegerei verglichen werden kann: Die Frachtflüge finden zu einem grossen Teil während der Nacht statt. Die Unfallursachen sind (ausser dem Überladen) statistisch nicht allzu verschieden von der Passagierfliegerei, aber «sie haben sie öfters,» steht lakonisch im Bericht.

Achterbahn

Nach detaillierten Analysen steht fest, dass der Vorfall während des Landeanfluges einer A310 der Tarom in Paris viel näher an einem Absturz vorbei gegangen ist als zunächst angenommen. Die A310 war an jenem Septembertag im Jahr 1994 über dem Gleitweg, und der Kapitän erhöhte die Sinkrate des Autopiloten, um auf den Gleitweg zu kommen. Er befahl Klappen 2, welche vom Copiloten gesetzt wurden. Die Geschwindigkeitslimite für dieses Manöver beträgt 195 kt, die momentane Geschwindigkeit des Flugzeuges zu jenem Zeitpunkt. Da diese noch um zwei Knoten zunahm, änderte der Autopilot den Modus per design von «Vertical speed» auf «Level change», um einer drohenden Überschreitung der Limite zu begegnen. Da dies zusätzlich für den Autothrottle hiess, die Motoren auf volle Leistung aufzudrehen, stieg die Nase der A310



Aus Aviation Week, April 3/00

steil in den Himmel. Der Kapitän, überrascht vom Vorgang, stiess die Steuersäule nach vorne und wollte den Autopiloten ausschalten, erwischte aber den Trimknopf, der bei eingeschaltetem Autopilot wirkungslos ist. Bei der BAC 1-11, die der Kapitän vor der A310 während 12'800 Stunden geflogen hatte, war der Autopilotknopf an eben jener Stelle, die er nun reflexartig erwischte! Der Autopilot konterte den Effekt der nach vorne gedrückten Steuersäule und fuhr die Trimmung in den hinteren Anschlag, was das Flugzeug noch weiter anstellte. Die A310 stieg von 1700 ft auf 4100 ft, wobei die Geschwindigkeit auf

bloss noch 35 kt abnahm, was dazu führte, dass sich das Flugzeug auf die Seite legte und wieder zu sinken begann. Auf 880 ft über Grund hatte der Kapitän wieder Kontrolle über die A310 und landete ohne weitere Probleme. Die 182 Passagiere kamen während der 60 Sekunden dauernden Eskapade mit einem Schrecken davon.

Englisch für Amerikaner?

Bob Franks, Mitglied des Repräsentantenhauses, verlangt in einer Eingabe an das Transportministerium erneut, dass Piloten, die die USA anfliegen, über genügend Englischkenntnisse verfügen müssten. Auslöser war ein Vorfall in New York JFK, als der Pilot eines Air France Frachtflugzeuges die Aufforderung

des Towers: «Hold short of Runway Two-Two Right» mit «... and no hold short of Two-Two Right» beantwortete. Der Tower war bereits mit dem nächsten Flugzeug beschäftigt, und so rollte der Jumbo weiter. Ein Flugzeug der Islandair mit 191 Menschen an Bord überflog den Frachtjumbo knapp, aber sicher, der in diesem Moment die Piste am Ende befuhr.

1200 Flüge starten und landen pro Tag auf den drei Flughäfen von New York, für Franks ein Argument, die Sicherheit mit allen Mitteln zu erhöhen. Die FAA hat in den letzten zehn Jahren allerdings bloss 25 Vorfälle registriert, die eindeu-

tig auf Sprachproblemen beruhten. Die steigende Anzahl von Missachtungen von Anweisungen, im Sinne der «hold short...» Befehle von Fluglotsen an Piloten, beunruhigt die FAA seit einiger Zeit. Die überwiegende Mehrzahl der gemeldeten Missachtungen sind aber amerikanischen Piloten anzulasten.

Die ICAO will seit Jahren erreichen, dass Englisch als offizielle Sprache in der Fliegerei zu gelten habe, vor allem, dass international operierende Piloten über ein Mindestmass an brauchbaren Englischkenntnissen verfügen sollen und dieses getestet wird. Aber da die 185 Mitgliedstaaten Übereinstimmung brauchen, wird es noch lange dauern, bis diese Minimalanforderungen definiert sind. Und die Überwachung obliegt dann wiederum den Staaten.

Air France musste ja im April die Direktive wieder zurück nehmen, wonach ihre Piloten sich selbst in Paris der Englischen Sprache zu bedienen hätten. Französischliebhaber, Fluglotsen und Piloten hatten dagegen protestiert.

In den USA müsste wohl auch die Sprachregelung der Fluglotsen angegangen werden, die sich ganz und gar nicht der standardisierten Englischen Phraseologie bedienen, sondern viele unnötige Zusatzinformationen in eine Freigabe verpacken, die einen Fremdsprachigen schon mal gewaltig verunsichern können. Und verlangt man eine Wiederholung, kommt derselbe Bandwurmsatz in derselben Geschwindigkeit aus dem Kopfhörer. Aber da die überwiegende Mehrheit der Piloten in den USA sich dieser Sprache als

Muttersprache bedient, muss sich wahrscheinlich wohl oder übel die fremdsprachige Minderheit anpassen.

Abnehmende Sicherheit

Während der letzten fünf Jahre entdeckten die Sicherheitsleute an den Checkpunkten der Flughäfen in den USA 10'000 Waffen, die von Passagieren im Handgepäck mitgeschleppt worden waren. Die FAA hat nun festgestellt, dass die Arbeit dieser Leute schlechter wird, nachdem in einem gross angelegten Test 20% der versteckten Waffen nicht entdeckt worden waren. Aber auch auf diversen Flugzeugen wurden Waffen von Passagieren gefunden – bei Delta liess einer seine geladene Pistole in der Toilette zurück.

Teilweise Abhilfe wird die Installation neuer Kontrollapparate bringen, die in diesem Jahr in Chicago, bis 2003 in einer Anzahl von 1300 Maschinen auf weiteren Flughäfen aufgestellt werden. Sie sollen nicht nur besser und schneller potentiell gefährliche Güter erkennen, sondern auch die Möglichkeit für Instruktoren bieten, eine virtuelle Waffe auf den Bildschirm zu zaubern. Dies nicht nur, um die Leute zu testen (die zuerst einen Knopf «Waffe?» drücken müssen, worauf der Instruktor das Bild verschwinden lassen kann), sondern auch, um die Aufmerksamkeit zu steigern.

Das Hauptproblem wurde aber in der Ausbildung und der Motivation der Personen erkannt, die die Sicherheitskontrollen durchführen. Es handelt sich vorwiegend um Angestellte im Tieflohnbe-

reich mit Anfangslöhnen von sechs Dollar pro Stunde, also knapp über dem gesetzlich vorgeschriebenen Minimallohn von 5,15 \$. Die Ausbildung sei mit 8 bis 12 Stunden minimal (Europa: 40 Stunden) und die Fluktuationsrate zweimal so hoch wie in vergleichbaren Ländern. Studenten, die während der Ferien einen Job annehmen, hätten das Problem, von den Passagieren nicht immer ernst genommen zu werden. Ausserdem seien viele Sicherheitsfirmen privatisiert und stünden in Konkurrenz zueinander. Den Airlines, die einen Terminal allein benutzen, steht es frei, die Sicherheitsfirma ihrer Wahl zu beauftragen.

46 ways to leave your rudder

In einer jahrelangen Studie hat Boeing herausgefunden, dass es 46 verschiedene Arten gibt, wie ein Seitenruder der Boeing 737 eine fehlerhafte Reaktion produzieren kann. 30 davon seien potentiell gefährlich, wenn sie kurz nach dem Start oder vor der Landung erfolgten. Aber FAA und Boeing haben nach Bekanntwerden dieser Resultate weidlich beteuert, dass diese im Labor und anhand von Computersimulationen gefundenen Fehlverhalten in der Praxis nicht auftreten könnten und dass zudem die Wahrscheinlichkeit des Auftretens nicht berechnet worden sei. Tom McSweeney, der Beauftragte der FAA, hat denn auch betont, dass die Behörde das Ruder sehr genau inspiziert habe und dass sich heute keine weiteren kurzfristigen Korrekturmassnahmen aufdrängten. Allerdings wurden mit Boeing lang-

fristige Massnahmen beschlossen, wie das Ruder (ganz) sicher gemacht werden kann. Und das wird für die über 3000 produzierten Boeing 737 nicht ganz billig werden. Boeing hat bereits Millionen nicht nur für diese oben erwähnten Tests ausgegeben, sondern auch, um Schadenersatzforderungen aufgrund der beiden Abstürze in den Jahren 1994 und 1991 abzuwenden. Diese beiden Unfälle wurden - im Untersuchungsbericht vorsichtig formuliert - auf ein Fehlverhalten des Ruders während des Endanfluges zurück geführt.

Riesenmodellflugzeuge

Luftabwehrraketen müssen ja auch mal «live» ausprobiert werden. Am besten an solchen Objekten, für die sie geschaffen worden sind, und die sich womöglich noch wehren. In den USA gibt es die 82. Staffel, die nicht nur den «Feind» für Übungen der Abfangjäger spielt sondern sich auch auf die Perfektionierung pilotenloser Zielflugzeuge spezialisiert hat. So schaffen sie es, vier ferngesteuerte Jagdflugzeuge in geschlossener Formation zu fliegen, vollautomatische Landungen auszuführen und bei Systemausfall die Flugzeuge mit dem eingebauten Notsystem kontrolliert herunter zu bringen. In zehn Jahren Flugoperation wurde dennoch jeder 14. Flug mit einem ungeplanten Absturz beendet (die durchschnittliche «Überlebenszeit» eines Flugzeuges sind fünf Flüge, wobei der letzte mit einem kontrollierten Beschuss durch eine zu testende Rakete endet). Aus Qualitätsgründen und da auch diese



Aus Aviation Week, March 20/00

Flugzeuge Kosten verursachen, wurde 1997 ein Verbesserungsprogramm gestartet - und seit 1998 ist kein unplanmässiger Absturz mehr zu verzeichnen. Der Vorrat an ausrangierten F-102, F-100 und F-106 geht zur Neige, weshalb jetzt bereits die F-4 Phantoms an der Reihe sind. Sie sind die ersten zweimotorigen «Riesendrohnen», die die 82. Staffel einsetzt und technisch aufwändiger konzipiert. Die Ausrüstung mit einem speziel-

len Autopiloten, neuen Computern, präzisen Navigationssystem, zuverlässigen Fernsteuerungen und einem Selbstzerstörungsmechanismus kostet rund 2 Mio \$ pro Flugzeug. Zudem werden die Flugzeuge mit Radar und Infrarot-Abwehrsystemen ausgerüstet, da sie nicht nur wehrlose passive Ziele darstellen sollen, sondern mit Ausweichmanövern und Gegenmassnahmen der Rakete das Zielen erschweren müssen. Auf den Wüstenflugplätzen stehen noch 336 Phantoms herum, die sich zum Umbau in Drohnen anbieten, also geht der Vorrat in den nächsten Jahren nicht so schnell zur Neige. 14 Phantoms sind in der bemannten Version einsatzbereit und werden für Pilotentraining, als Hauptprobe für Übungsabläufe mit Luftabwehrraketen, Systemtests (Datalink, Kamera, Sensoren) und für aerodynamische Versuche eingesetzt.

Henry Lüscher

Am Ewigen Wegli 10 in Kloten vermieten wir per 1. Juli 2000 in ruhiger, zentral gelegener Wohngegend

1-Zimmer-Wohnungen

ab Fr. 800.- inkl. NK.

Die Wohnungen verfügen über eine separate Küche, Bad, Einbauschränke sowie einen grosszügigen Balkon mit Blick ins Grüne.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann freuen wir uns auf Ihren Anruf.

Gruber Immobilientreuhand, 01 834 14 41, www.gruber-immo.ch

Abheben...



zu neuen Dimensionen im Private Banking.

Kennen und nutzen Sie als Anleger die besonderen
Vorteile Luxemburgs?

Anton Engler, Managing Director, gibt Ihnen gerne Auskünfte.
Telefon (00352) 404 777 210, Fax 481 117

"PRIVATE BANKING NACH MASS"



VP BANK (LUXEMBOURG) S.A., B.P. 923, L-2019 Luxembourg

Tochtergesellschaft der Verwaltungs- und Privat-Bank Aktiengesellschaft
Vaduz, Zürich, München, Berlin, Breda, British Virgin Islands

Vom Cockpit in die Küche.

Ernst Scharp, ehemaliger Swissair-Pilot machte sein Hobby zum Beruf und bietet heute in gemütlichem Ambiente seinen Gästen kullinarische Reisen - auch nach Fernost. Sein Landgasthof im Luftkurort Ühlingen-**Birkendorf** im schönen Südschwarzwald ist in knapp einer Stunde vom Flughafen Zürich aus erreichbar. Moderne Gästezimmer, Sauna, Solarium und Fitnessraum bieten alle Annehmlichkeiten, die der Gast sich wünscht. Golfer können auf dem nahegelegenen 18 Loch-Golfplatz "Obere Alp" abschlagen.

Ernst Scharp und seine neue Crew freuen sich auf Ihren Besuch.



immer einen Besuch wert



Familie Ernst Scharp
Schwarzwaldstraße 35
79777 Birkendorf
Telefon: 07743 / 5141
Telefax: 07743 / 5937

e-mail:
familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de
Internet: www.landgasthof-zur-birke.de

Traditionelle thailändische Spezialitäten stets frisch für Sie zubereitet
jeweils am Samstag: **15. April, 29. April, 20. Mai und 10. Juni**
Angebot: Thai-Spezialitäten plus eine Übernachtung mit Frühstück pro Person DM 92,--

Sonntags-Brunch
ab 8 Personen auf Vorbestellung



Was ist los im Birken-Stadt?

Tag des Bieres
mit speziellem Bierangebot
am Sonntag, **23. April**

Mit Musik und Tanz in den Mai
am Montag, **1. Mai**

Für Musik und gute Laune sorgen
jeweils die "New Skylights"



Wollen Sie ruhig und günstig wohnen?

Dann ist das **5¹/2-Zi-Einfamilienhaus** für **Fr. 365 000.-**

(inkl. Umgebungsarbeiten) genau richtig für Sie!

Bauland Fr. 162 000.- in Siglistorf AG (25 PW-Min. nach Kloten-Flughafen, 5 PW-Min. bis S-Bahn). Ausserordentlich ruhige und schöne Lage am Rand der Bauzone!

Offerte unter Tel. 076 367 27 15 oder 01 740 36 32

NASA Study on Principles for Duty and Rest Scheduling

The following article is an extract of a NASA study on «*Principles and Guidelines for Duty and Rest Scheduling in Commercial Aviation*», by the Ames Research Center. They examined, among others, the importance of sleep, rest periods and the body's behaviour during the circadian cycle.

A short resumé by Huper Ressor, ASC

Let me start this article with a comparison: On December 17th, 1903, the Wright brothers were the first to achieve manned flight in a powered aircraft. They flew a distance of 120 feet (roughly 36.6 meters) and stayed aloft for twelve seconds.

Compare their aircraft to the designs of our days, able to fly thousands of miles and beyond twelve hours. In less than 100 years operational capabilities and technology have evolved dramatically. Now, have a look at today's pilots. Have they gone through similar changes in their physiological capabilities? Hardly, even though our life expectancy and health have improved, we still tire just as easily as people 100 years ago.

Requirements of the Aviation Industry

The aviation industry requires 24-hour activities to meet operational demands.

Growth in global long-haul, regional, overnight cargo, and short-haul domestic operations will continue to increase these round-the-clock requirements.

Flight crews must be available to support 24-hour-a-day operations to meet these industry demands. Both domestic and international aviation can also require crossing multiple time zones. Therefore, shift work, night work, irregular work schedules, unpredictable work schedules, and time zone changes will continue to be commonplace components of the aviation industry. *These factors pose known challenges to human physiology, and because they result in performance-impairing fatigue, they pose a risk to safety.* It is critical to acknowledge and, whenever possible, incorporate scientific information on fatigue, human sleep, and circadian physiology into 24-hour aviation operations. Utilization of such scientific information can help promote crew performance and alertness during flight operations and thereby maintain and improve the safety margin.

Sleep

An average person requires 8 hours of sleep in a 24-hour period, with a range of sleep needs greater than and less than this amount. Losing as little as 2 hours of sleep will result in acute sleep

loss, which will induce fatigue and degrade subsequent waking performance and alertness.

Over days, sleep loss - any amount less than is required - will accrue into a cumulative sleep debt.

Time of day / Circadian Physiology Affects Performance

There is a clock in the human brain, as in other organisms, that regulates 24-hour patterns of body functions. This clock controls not only sleep and wakefulness alternating in parallel with the environmental light/dark cycle, but also the oscillatory nature of most physiological, psychological, and behavioral functions. *The wide range of body functions controlled by the 24-hour clock includes body temperature, hormone secretion, digestion, physical and mental performance, mood, and many others.* On a 24-hour basis, these functions fluctuate in a regular pattern with a high level at one time of day and a low level at another time. The circadian (circa = around, dies = day) pattern of wakefulness and sleep is programmed for wakefulness during the day and sleep at night. The circadian clock repeats this pattern on a daily basis. Certain hours of the 24-hour cycle, that is 0200 to 0600, are identified as a time when the body is programmed to sleep and during which performance is degraded. Time-of-day or circadian effects are important considerations in addressing 24-hour operational requirements because circadian rhythms do not adjust rapidly to change.

Off-duty period

The off-duty period should allow for three components.

- The first critical component of the off-duty period is an 8-hour sleep opportunity. The general principles clearly describe that an acute sleep deficit and a cumulative sleep debt can degrade performance and alertness. Also, it should be recognized that an appropriate «spin-down» time may be required to fall asleep.
- The second component is awake time off, an opportunity to break from the continuous performance of required tasks.
- The third component is the other activities necessary during an off-duty period. These other necessary activities can include transportation to and from layover accommodations, hotel check in/out, meals, shower and personal hygiene.

Therefore the off-duty period should be a minimum of 10 hours uninterrupted within any 24-hour period, to include an 8-hour sleep opportunity, awake time off, and time for other necessary activities.

Standard flight duty period

To reduce vulnerability to performance-impairing fatigue from extended hours of continuous wakefulness and prolonged periods of continuous performance requirements, cumulative flight duty per 24 hours should be limited. It is recommended that for standard operations, this cumulative flight duty period not exceed 10 hours within a 24-hour period. Stand-

ard operations include multiple flight segments and day or night flying.

Extended flight duty period

An extended cumulative flight duty period should be limited to 12 hours within a 24-hour period to be accompanied by additional restrictions and compensatory off-duty periods. This limit is based on scientific findings from a variety of sources, including data from aviation, that demonstrate a significantly increased vulnerability for performance-impairing fatigue after 12 hours. It is readily acknowledged that in current practice, flight duty periods extend to 14 hours in regular operations. However, the available scientific data support a guideline different from current operational practice. The data indicate that performance-impairing fatigue does increase beyond the 12-hour limit and could reduce the safety margin.

Controlled Rest on the Flight Deck

Scientific data obtained during flight operations have clearly demonstrated the

effectiveness of a planned cockpit rest period to promote performance and alertness in nonaugmented long-haul flight operations. Controlled rest is a single operational strategy and is not an answer to all fatigue engendered by flight operations. *It is absolutely not intended as a substitute for additional flight crew, appropriate rest facilities, or as support for extended duty.* All possible strategies that maintain or improve the safety margin should be considered. In short, what does a standard duty according to this study look like?

- Max. Duty Time: 10 hrs, followed by
- Min. Off-Duty time: 10 hrs
- Max. Extended Duty Time: 12 hrs, for a maximum of twice in any 7-days period

These few paragraphs are a short extract from the original study, which can be downloaded from the ASC part of the AEROPERS website (www.aeropers.ch). You can find further information there, or you may contact me directly.

Steve Rösli, ASC

s.roesli@switzerland.org

Box 1146

Ihr Steuerberater beim Flughafen Kloten

Alois Wieland

ALWI

T R E U H A N D

eidg. dipl. Bankbeamter, Treuhandexperte
Oberhauserstrasse 72, CH-8152 Glattbrugg

Tel. 01/810 15 29, Fax 01/810 20 79

Mitglied des Schweiz. Treuhänder Verbandes

STV | USF

Erroneous Flight Instrument Information

Controlling a newer generation aeroplane is a relatively routine task for pilots who are current and qualified. Technology has solved many of the problems from the early days of aviation, such as gyro precession, high instrument failure rates, and delayed response to control input. Simple «needle, ball, and airspeed» flight information has been replaced by aural, visual, and tactile warnings incorporated into modern flight decks to alert flight crews when certain airplane parameters are exceeded. However, to prevent airplane accidents or incidents, flight crews need to know how to react properly when they encounter contradictory flight deck information or lose a significant amount of this information because of instrument failure. However, if an anomaly occurs, the complex systems can produce erroneous or insufficient information. During the past 10 years, more than 300 accidents and incidents have been reported as a result of erroneous flight deck information, including problems with pitot-static probes and air data computers

Flight Instrument System Design And Description

As aeroplane systems have evolved and become more complex, the amount of integrated flight information they pro-

vide to flight crews increases. In general, reliability and integrity have improved, but the number of system functions and interactions has also increased. The primary source for attitude, airspeed, and altitude is the air data inertial reference unit. The ADIRU is a single, fault-tolerant, high-integrity data source for both primary flight displays (PFD). The ADIRU uses multiple redundant inertial sensors for computing attitude and also selects a best altitude and airspeed from following sources:

MD11: 3 pitot and 6 static pressure probes, 2 angle of attack sensors, 2 total air temperature probes

A320/330: 3 pitot and 6 static pressure probes, 3 angle of attack sensors, 2 total air temperature probes

Pitot And Static Anomalies

Notwithstanding numerous improvements, the pitot probes and static ports remain critical sources for flight deck information. Altitude is directly related to static pressure, corrected for the current barometric setting. Airspeed is related to the difference between total pressure and static pressure and is called dynamic pressure, which roughly increases with the square of the airspeed. The following scenarios demonstrate the effect on altitude and airspeed during takeoff and

climb if the flight crew receives faulty sensed pressure readings:

1. Completely plugged pitot probes

If the pitot probe is plugged, its sense line likely contains air trapped at a pressure equal to that of the field elevation static pressure. During the takeoff roll, therefore, the sensed dynamic pressure remains zero and the airspeed instrument remains pegged at its lower stop. If the flight crew does not reject the takeoff, the pitot pressure remains plugged at field-elevation pressure as the aeroplane climbs, but the static pressure begins to drop. The altimeter operates almost correctly during the climb. However, the resulting sensed dynamic pressure causes the airspeed indicator to come alive seconds after liftoff. Regardless of the actual climb speed of the aeroplane, the faulty airspeed indication continues to increase as altitude increases through the correct value until VMO speed can appear to be exceeded. Additionally, an overspeed warning can be triggered. If the pilot flying trusts the faulty airspeed indicator he is in grave danger of increasing pitch, reducing thrust, or both to reduce the erroneous indicated airspeed. This could cause the aeroplane to exceed its stall angle of attack, though the stall warning system, which is driven by angle of attack, should continue to function normally.

2. Completely plugged static pressure ports

During the takeoff roll, both the altimeter and the airspeed indicator operate correctly. After liftoff, assuming the

trapped static pressure is that of the field elevation, the altimeter indication remains at the field elevation. With respect to airspeed, the sensed dynamic pressure fails to increase as rapidly as it should during climb. Therefore, if the aeroplane actually climbs at a constant speed, the airspeed indication decays, reaching the lower end indication. If the pilot relies on the airspeed indicator for proper information, the typical response will be to reduce the pitch attitude to maintain the erroneous airspeed, possibly causing the aeroplane to exceed its airspeed limitations. Complicating this situation is the fact that the overspeed warning does not operate if connected to the same erroneous airspeed source.

3. Partial blockages of parts of the systems

Incident and accident reports identified several reasons for these anomalies, including probe covers not removed or blocked by volcanic ash or by tapes, pitot probes or static ports blocked by insects, pitot or static hoses or modules disconnected, water trapped in lines, aeroplane icing or radome damaged.

Available Reliable Information

- Pitch and roll, track and heading
- For engine thrust indication use N1 not EPR
- Radio altitude, when within normal activation limits
- Basic GPWS (EGPWS terrain avoidance warning system may not be reliable)
- Stick shaker may not always be available, but reliable if activated

- Ground speed and aeroplane position uses inertial or GPS information
- Radio navigation aid signals

Unreliable Information

- Autopilot/FD and autothrottle
- Airspeed indicator
- Altimeter (operational if only pitot system blocked)
- Vertical speed and navigation
- Wind information
- EGPWS/terrain avoidance (initial versions of EGPWS warning systems)
- Overspeed and windshear warning
- ECAM messages may not identify the basic problem

System Anomaly Recognition And Recovery Techniques

Regardless of the nature of erroneous flight instrument indications, some basic actions are key to survival. The longer erroneous flight instruments are allowed to cause a deviation from the intended flight path, the more difficult recovery will be. Some normal procedures are designed, in part, to detect potential problems with erroneous flight instruments to avoid aeroplane upsets, as the 100kt-call on takeoff and callouts for bank angle exceedences.

If instruments found not normal, disengage the autopilot/ flight directors and autothrottles. Crews should seek reliable data sources, which can be quite difficult to find sometimes; situations can occur where bad instruments look valid and seemingly good indications appear faulty. Partial blocked or intermittent

failures can also create difficulty, requiring the flight crew to select a different air data source on some aeroplanes.

Regardless of the situation, good communication between crew members is essential, and several basic actions are paramount:

1. Recognizing an unusual or suspect indication

A crewmember should advise the other crewmember immediately if a problem is suspected and confirm indications by cross-checking instruments with each other to identify which instruments are reliable, including standby instruments, inertial data, and radio altimeter data. Crewmembers should maintain the standard callouts normally used and organize subsequent callouts to take into account instrument scan changes and diminished capability.

2. Basic pitch and power skills

Maintaining reasonable aeroplane control with normal pitch and power settings is the most important and fundamental. All troubleshooting should be done later. Crewmembers should cross-check all attitude instruments for accuracy, and set wings level with pitch and thrust appropriate for the desired flight conditions.

3. Taking inventory of reliable information

Standard pitch and power settings for common phases of flight are described in the QRH. An 8- to 10-deg pitch at a medium altitude with appropriate climb thrust setting could provide a solution for these confusing situations. All crew-

members should be familiar with the unreliable airspeed charts and what is recommended in typical phases of flight. They should be noted during training and normal flight segments, especially if a crewmember is new to an aeroplane type. The crew should also use other aeroplane speed clues that provide additional information about the speed situation, such as high-speed flap rumble, aeroplane buffeting, airspeed noise, and engine power. The crew may experience simultaneous stick shaker with buffeting and overspeed warnings. This can be confusing until pitch and power are assessed and the situation is better understood.

4. Finding or maintaining favorable flying conditions

One of the historic keys to success in situations caused by erroneous flight information is finding daylight visual condition. Penetration into instrument meteorological conditions greatly increases the potential for a controlled flight into terrain accident; get visual and stay visual, if possible. If this is not possible, the crew should climb and proceed to good weather. Accidents have occurred with many hours of fuel on board because the flight crew tried to return to the departure airport under instrument conditions. Attempts at nighttime approaches and landings such as that in the 1996 accident in Lima, Peru increase problems and the complexity of the return. Daylight visual conditions help considerably when dealing with control issues. The crew should seek a minimal degree of

difficulty during descent, approach, and landing. If it is necessary to fly several hours to achieve visual conditions, the crew should do so.

5. Getting assistance from others

After maintaining control with pitch and power and having a plan for daylight visual conditions, the crew should seek help from air traffic control. Most ATC facilities have groundspeed readouts and general knowledge of the winds, that makes it possible to determine true airspeed, which should be close to indicated airspeed below 5,000 ft elevation. Unfortunately, most radar systems rely on aeroplane transponders for altitude data. This fact was not understood in the accident in Peru and contributed significantly to the confusion. For vertical planning purposes, ATC can assist in maintaining headings away from such hazards as high terrain.

6. Using checklists

Before beginning an approach, it is important to assess the instruments. The crew should discuss the cross-check to be used and what assistance is expected from the pilot not flying. They should identify alternatives for backup in case of future confusing indications. They should also go to the checklist «Unreliable speed indication» and review items related to the problem, then create and test a plan.

When preparing for landing, take into account alternative sources of information and limitations. Radio altitude is an independent source of altitude information and is available below 2'500 ft

above ground level. Basic GPWS warnings (mode 1-5) should be considered valid. Look-ahead terrain avoidance warning systems, such as EGPWS, should be suspect because the terrain database alerting warning system uses barometric altitude, which can be unreliable. In the near future, improvements in EGPWS capability using a concept called geometric altitude may overcome barometric altitude system malfunctions. Airspeed judgments may be possible using a combination of IRS/GPS groundspeed and reported winds during the approach. It is preferable to establish landing configurations early, and use electronic and visual glide slope indicators for approach and landing.

Accident And Incident Case Studies

Erroneous flight information such as the many and varied symptoms of pitot-static anomalies can confuse an unprepared flight crew. Because of the confusion caused by multiple and sometimes conflicting alerts and warnings, the flight crew may not recognize an air data error and may fail to respond appropriately. The following accidents and incidents show what can happen when a crew is confronted with unreliable or erroneous flight information.

- In 1974, a Boeing 727 crashed 12min after takeoff while on a positioning flight from Buffalo, New York, in the United States. The U.S. National Transportation Safety Board (NTSB) determined that the probable cause of the accident was flight crew failure to re-

cognize and correct the aeroplane's high angle of attack and low speed stall. The stall was precipitated by the crew's reaction to erroneous airspeed indications caused by blockage of the pitot probe.

- In 1991, the crew on a large corporate jet survived the following incident. On the previous leg, the captain's airspeed/Mach indicator and the standby airspeed/Mach indicator were erratic. The ground crew was unable to duplicate the problem. The next leg was at night in visual conditions. It was uneventful until the crew observed the first officer's airspeed/Mach indicator begin an uncommanded increase as the aeroplane climbed through FL310. Passing FL330, the captain's airspeed remained steady, but the first officer's airspeed pointer exceeded «barber pole,» and the high-speed aural clacker activated. The autothrottles were disconnected, and at that point the captain's airspeed indicator began to show a decrease in airspeed that coincided with the standby airspeed/Mach indicator. Because of problems reported on the previous leg, the crew assumed that the captain's instruments were faulty. As the first officer's airspeed/Mach indicator kept increasing, the crew pulled the power back to silence the clacker, but the first officer's airspeed continued to increase and the captain's airspeed indicator continued to decrease. The aeroplane began to shake, which the crew assumed was high-

speed Mach tuck. At FL340, the pitch was increased and stick shaker activated. The crew suddenly realized that they were entering a stall. While performing stall recovery procedures, they experienced severe vertigo, spatial disorientation, and confusion over determining the actual airspeed. Though the clacker was still sounding, fuel flow, attitude, and N1 were calculated for descent. Appropriate checklists were run and the circuit breakers were pulled to silence the clacker. Using calculated attitude and power settings, a descent, instrument landing system approach, and uneventful landing were accomplished. Maintenance later confirmed that the first officer's central air data computer had failed.

- In 1996, a Boeing 757 crashed after take-off from Puerto Plata, Airspeeds displayed to the captain during the takeoff roll were incorrect and that the captain was aware of this during the takeoff roll. Nevertheless, he decided to continue the takeoff. Shortly after lift off, the captain commented that his airspeed indicator had begun to operate, even though it indicated unrealistic airspeeds. During the climb, at an altitude of 4700ft, RUDDER RATIO and MACH/SPD TRIM advisory messages appeared. For the next several minutes, the crewmembers discussed the significance of these advisory messages and expressed confusion about the airspeed, thrust setting, and proper pitch attitude before the

aeroplane stalled, descended, and then crashed. The erroneous readings from the captain's airspeed indicator are consistent with a blocked pitot tube.

- In 1996, a Boeing 757 crashed into the Pacific Ocean about 30nm off the coast of Lima, Peru. The flight crew declared an emergency immediately after takeoff because of erroneous airspeed and altitude indications and was attempting to return to Lima when the accident occurred. Data from the CVR and FDR revealed that the airspeed and altitude readings were normal during the takeoff roll. However, as the airplane began to climb, the flight crew noticed that the airspeed indications were too low and the altitude indications were increasing too slowly. Shortly after takeoff, the windshear warning activated, despite calm wind conditions and no significant weather activity. Analysis of FDR data indicates that the airplane subsequently climbed to a maximum altitude of approximately 13'000ft. When the airplane descended, the captain's altitude and airspeed displays were still erroneous, but at that point they indicated higher-than-actual conditions. During descent, the first officer's displayed airspeed slowed to the point of stall warning stick shaker activation. The erroneous indications recorded by the FDR are consistent with a partial blockage of the captain's static ports.

by Dagi Fretz, Air Safety Committee

dFretz@bluewin.ch

Neue Besatzung im Controlling

Nach drei Monaten Einführungszeit möchten wir an dieser Stelle das neue Controlling und seine Aufgaben kurz vorstellen. Unser Vierer-Team besteht aus zwei SF/O MD11, Manfred Simon und Thomas Wälti (2), sowie aus zwei CMD A320/330, Richard Huber und Paul Erni. Wir sind alle verheiratet und haben insgesamt 8 Kinder, regelmässig verteilt.

Warum nun plötzlich vier statt wie bis anhin nur zwei Controller? Die Idee des Vorstandes war, mehr Ansprechpartner als bisher auf der Strecke zu haben. Ausserdem sollte deren Blick für die «normale» Streckenoperation nicht durch zu viele (regelmässige) Bürotage getrübt werden. Wir haben uns deshalb aufgeteilt und sind nun pro Monat abwechselungsweise jeweils zu zweit während der Vorstandswoche am Ewigen Wegli anwesend.

Dort sind wir in Kontakt mit unserem direkten Vorgesetzten, dem Chef Flight Ops, im Moment noch Hanspeter Stocker, mit Harry Zwarthoed als



Paul Erni

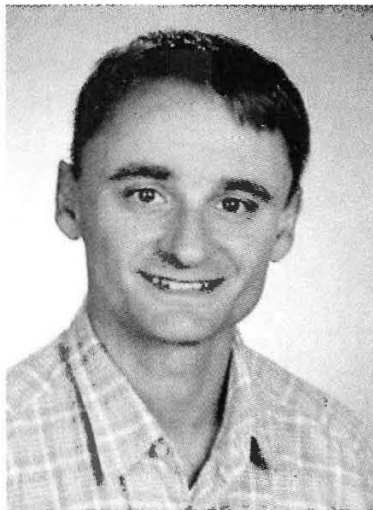
Stellvertreter. Beide werden allerdings dieses Jahr zurücktreten.

Während dieser Woche finden zwei Treffen mit Vertretern der Swissair statt, das eine ist das EPM (Einsatz Planungs Meeting), das andere das ALBANA Monatsgremium. Das EPM bestreiten wir, zusammen mit einem Vertreter von der

Dispo, der Einsatzplanung Cockpit und OCG. Hier werden nebst den monatlich neu zusammengestellten Kurzstreckenrotationen die Fragen zum daily business behandelt und, falls nötig, Anträge an das ALBANA MG zuhanden des Vorstandes formuliert.

Am darauffolgenden Tag findet dann das ALBANA MG auf Stufe Vorstand (AP) und OCD (SR) statt.

Als «Gäste» an einem MG sowie an den Rotationsverhandlungen für die Sommerrotationen konnten wir uns davon überzeugen, dass offen und fair verhandelt wird. Verschenkt wird aber auch nichts, weder von der Swissair, noch von der AEROPERS. Ab und zu gehör-



Manfred Simon

te Unmutsbezeugungen aus unserem Korps anlässlich solcher «ALBANA Entscheide» verkennen leider häufig die Tatsache, dass hier oft lediglich etwas klargestellt wird, was Bestandteil der letzten GAV Verhandlungen war.

So z.B.

- Reduktion des Layovers mit Kompensation in die Freitage
- Minimum layover SH-LH
- Strenge Ein- oder Zweitäger SH vor LH
- Keine Neuberechnung der Freitage nach Delay oder Diversions (GB 7.1 2.19.3.d)

Zu obigen Themen sind zwar Vorstösse pendent. Es liegt aber auf der Hand, dass praktisch alle Einfluss auf die Produktivität haben und von der Swissair mit entsprechender Zurückhaltung beurteilt werden.

Ein neuer GAV wird kommen..., ebenso FDR Verhandlungen.

Eines lässt sich aber jetzt schon sagen: Änderungen, die die Produktivität beeinträchtigen, werden wir nicht geschenkt bekommen.

Doch zurück zum Ewigen Wegli:

Wir prüfen und bearbeiten die von der Swissair gelieferten, produktivitätsrelevanten Zahlen in



Richi Huber

den Bereichen Bestände, Besatzungsindizes, Flottenplan, Reservemodell, etc. Wenn sich aus diesen Analysen unserer Meinung nach Handlungsbedarf ergibt, bereiten wir die entsprechenden Grundlagen für den Vorstand auf und geben unsere Empfehlungen an den Chef Flight Ops weiter.

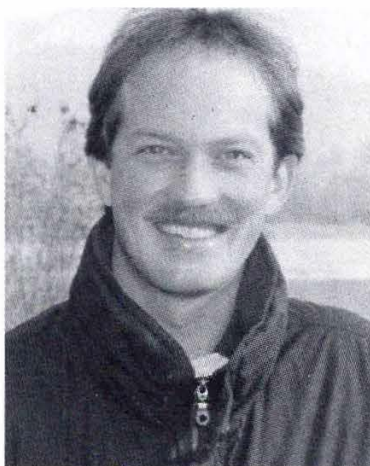
Eine weitere Aufgabe ist

das Sichten und Erfassen der uns zugestellten FCR Kopien und anderer Anfragen. Dabei gehen wir wie folgt vor:

- Eingang bestätigen an den Absender. Nochmals folgende Bitte: Mit einer e-mail Adresse geht es für uns am einfachsten! Melden an aeropers@aeropers.ch
- Katalogisieren (overduty, split-duty, layover, Dispo, Hotel accomodation etc.) und Eingabe in eine von Richi Huber erstellte Datenbank.
- Antworten auf Fragen. Dies jedoch

nur, wenn von uns explizit eine Antwort verlangt wird. Sonst gehen wir davon aus, dass die uns von Euch zugestellte Kopie lediglich zu unserer Kenntnisnahme ist. (Es wird kein FCR von der Swissair automatisch an uns weitergeleitet)

- Auswertung der Daten. Wo gibt es Häufungen? Overduty bei bestimmten



Thomas Wälti

legs? Layoverunterschreitungen an bestimmten Destinationen? Reklamationen über bestimmte Hotels?

- Vorbereiten von Anfragen für das EPM

Wie sich unschwer erkennen lässt können wir nur handeln, wenn wir genügend Informationen zur Verfügung haben. Wir sind angewiesen auf FCRs,

Gespräche und Inputs (positive und negative) von Eurer Seite. Sei dies unterwegs, über das AEROPERS Sekretariat, oder wenn's pressiert auch mal zu Hause. Schliesslich sind wir für Euch da. Für Fragen und Anregungen steht jeder von uns gerne zur Verfügung.

Thomas Wälti, Manfred Simon, Richard Huber, Paul Erni

Floatplane in Canada

Umschulung auf Wasserflugzeug ohne grosse Formalitäten! 7 h min. fürs Float-rating.

Ferien

Abenteuer

Beratung und Info in der Schweiz:

J.C. Plattner

Tel: 01 481 7294

Fax: 481 7326

www.winnipegaviation.com e-mail:info@winnipegaviation.com

ZU VERKAUFEN **LANDHAUS** in Bissegg TG

(Teil des ehem. Schlossgutes Griesenberg)

Baujahr ca. 1700, sanft renoviert und umgebaut 1980–90, ca. 12 Zimmer, 3 Küchen, 4 Nasszellen, WP-Heizung, hist. Kachelöfen, Stuckdecken und Parkettböden, hoher Wohnwert und Komfort. Separate Einliegerwohnung im UG. Grosses Oekonomiegebäude mit Pferdeboxen, Sauna, Fitnessraum, Werkstatt und Garagen, Gartenhaus mit Terrasse. Total ca. 4300 m² mit Gewächshaus, Garten, Wiese und Wald. 40 Min. vom Flughafen, sehr ruhige Lage.

Fleischmann Vermögensverwaltung AG, Weinfelden

Tel. 071 626 51 51, Fax 071 626 51 52, www.fleischmann.ch

In Beringen, SH, zu verkaufen, gepflegtes

5¹/₂-Zi-Einfamilienhaus

an unverbaubarer Südhanglage (684 m²) und angrenzendem Grundstück (715 m²), in Bauzone, mit rustikal eingerichteter Pergola und herrlicher Weitsicht.

EFH und Gr. vorzugsweise gemeinsam oder einzeln zu verkaufen.

Preis nach Vereinbarung.

20 Min. vom Flughafen Zürich in **Rafz** zu verkaufen an unverbaubarer (Landwirtschaftszone angrenzend), sonniger Lage

5¹/₂-Zimmer-EFH mit Wintergarten

Baujahr 1997. Grundstück 519m². Wohnfläche 211m² (netto). Gehobener Ausbaustandard (alles Parkett, Traumküche). 3 Nasszellen, Balkon, Hobbyraum, grosse Rasenfläche mit Palmen (winterfest).

VP: Fr. 878 000.–, verfügbar: Juli 2000

Kontakt: Y. Benninger, 079/407 10 11, by@ch.ibm.com

Freistehendes 6¹/₂-Zimmer-EFH

an unverbaubarer Aussichtslage (angrenzend an Landwirtschaftszone)

Landanteil 600 – 700 m²

im ländlichen Windlach b. Stadel

mit luxuriösem Ausbaustandard (Tiefgarage für 2 PW)

Verkaufspreis Fr. 1 190 000.–

Verlangen Sie die detaillierten Unterlagen bei

Beni Christen Architekturbüro GmbH, Wehntalerstr. 3, 8057 Zürich, Tel. 01 362 33 11

Luxuriös ausgebautes 7¹/₂-Zimmer-Landhaus

nähe Landwirtschaftszone in Windlach b. Stadel, Landanteil 700 – 800 m²
(Bau von Swimmingpool geplant)

Tiefgarage für 5 PW, Wohn-Esszimmer ca. 60 m² mit Galerie
Whirlpool/Exklusiver Weinkellerausbau

Verkaufspreis Fr. 1 450 000.–

Verlangen Sie die detaillierten Unterlagen bei

Beni Christen Architekturbüro GmbH, Wehntalerstr. 3, 8057 Zürich, Tel. 01 362 33 11

Kreatives Küchendesign

Wenn Sie überzeugt sind, dass gute Arbeitsverhältnisse dazu beitragen, dass

❶ *die Leistung messbar steigt, ❷ die eigene Zufriedenheit mit der Tätigkeit zunimmt, ❸ die Zufriedenheit der Kunden verbessert wird und ❹ der Spass am Erfolg Sie fast beflügelt...*

...dann betrachten Sie zu Hause bei Gelegenheit Ihre Küche und fragen Ihren Partner (und sich selber), ob Ihre Überzeugungen (siehe Punkt ❶, ❷, ❸ und ❹) nicht auch hier gelten.

scanline plant und realisiert Küchen, die mehr als nur die Summe aller Teile sind – hier wird die Arbeit schon fast zum Vergnügen! Und da die Liebe bekanntlich durch den Magen geht...

Ausstellung ist offen: Di.–Fr. 14.00 – 18.30 h
Sa. 10.00 – 16.00 h
...oder nach telefonischer Vereinbarung

scanline

römerstrasse 138
8404 Winterthur
052/242 04 41

www.scanline.ch

«STATUT ROMAND»

Ein kurzer Überblick

Am 7. April hat die jährliche Generalversammlung der Romands der AEROPERS stattgefunden. Marc Vionnet, Kommissionspräsident und Copilot auf MD 11, war so freundlich, uns einen kurzen Überblick über das «STATUT ROMAND» zu geben:

Brigitte Girardin

Warum wurde das «STATUT ROMAND» eingeführt?

Marc Vionnet Die Richtlinien zum «STATUT ROMAND» sind im Anhang C des GAV enthalten. Sie sollen die bestmöglichen Rahmenbedingungen schaffen, um den CCM Romands (RMD) die Möglichkeit zu geben, ihren Wohnsitz in der Romandie zu behalten und zugleich ihren sozial ohnehin schon schwierigen Beruf als Piloten auszuüben. Auf diese Weise ist ihnen erlaubt, ihre kulturelle und familiäre Identität aufrecht zu erhalten.

Wem wird das «STATUT ROMAND» zuerkannt?

Marc Vionnet In der geltenden Regelung haben die CCM französischer Muttersprache, die das Flugzeug zwischen GVA und ZRH für ihren Einsatz benützen, Anspruch auf das «STATUT ROMAND». In Zukunft soll jedoch auf die sozialen und kulturellen Wurzeln abgestellt werden, um das «STATUT ROMAND» zu gewähren.

Wozu berechtigt dieses Statut?

Marc Vionnet Die RMD haben Anrecht:

- auf zur Zeit kostenlose Service Tickets mit Buchung in Y- Class für den Transport GVA- ZRH-GVA. Dadurch wird das Risiko gebannt, jederzeit und unverhofft von einem Flug ausgeladen zu werden. Die Anreise von GVA ist so zu wählen, dass von STA des Fluges in ZRH bis zum Check-in mindestens 30 Minuten Transferzeit verbleiben. (Eine Ausnahme zu dieser Regelung wird bei STA vor 0700 Uhr gewährt: 15 Minuten genügen dann).
- Zu besonderen Einsatzbedingungen: Planung von 9 reisefreien Freitagen pro Monat für die CCM (dies ist in der Regel kein Problem auf Langstrecken, kann aber auf Kurzstrecken problematisch sein. Zum Beispiel im Falle einer späten Ankunft am letzten Einsatztag schafft man es unter Umständen nicht mehr auf den letzten Pendulaire-Flug nach GVA. Jedes einzelne CCM mit «STATUT ROMAND» ist für die Einhaltung dieser Richtlinien in seinem Einsatz verantwortlich und muss andernfalls die Crew Disposition informieren.
- Garantie, dass mindestens eine GVA-Rotation in einem normalen Arbeitsmonat eingeplant wird (sofern für die betreffende Flotte genügend GVA-Rotationen vorhanden sind). Als normale Arbeitsmonate gelten Monate ohne Abwesenheiten (MD, Ferien, UBU Krank, etc.) von mehr als sechs

Tagen und enen keine Rotationswünsche erfüllt werden.

Wie sieht die Zukunft des «STATUT ROMAND» aus?

Marc Vionnet Der Teil über die Service Tickets des «STATUT ROMAND» wird den Namen ändern und inskünftig «STATUT PENDULAIRE» heissen. Was die Einsatzbedingungen betrifft bestehen zwei grosse Fragezeichen: Welche GVA-Rotationen werden überhaupt übrig bleiben und zweitens wie wird das PBS die Romands berücksichtigen? Weil man das System nicht übermässig mit pre-assignments strapazieren wollte, muss jedes einzelne RMD seine Bids eingeben. Es wird sich in der Testphase des PBS, d.h. in den nächsten Monaten, zeigen, ob das System funktioniert oder nicht. Sollte sich eine

merkliche Verschlechterung der Lebensqualität für die Romands daraus ergeben, erwarten wir, dass der Vorstand die entsprechenden Massnahmen ergreift. Wir verlangen eigentlich nur, dass im Rahmen des Bestehenden das System so gehandhabt wird, dass die Romands einen angemessenen Lebensstandard im Rahmen ihrer Kultur beibehalten können.

Meine Aufgabe in der Kommission der Romands ist es im Grunde genommen, Lösungen zu suchen, um das Leben der Romands erträglicher zu machen, ohne dass dies zum Nachteil der Anderen gereicht.

Für Anregungen und Ideen auf Deutsch, Französisch oder Englisch an folgende E-mail Adresse: m.vionnet@suisse.org bin ich Ihnen immer dankbar! ■

GLETSCHERLANDUNGEN

LANDUNGEN IM GEBIRGE

Schnupperflüge mit Landungen auf Gletschern

Erleben Sie selbst die Faszination des Fliegens in einer bezaubernden, hochalpinen Umgebung, begleitet von einem erfahrenen Fluglehrer.

Ausbildung Gletscherlandungen «Landungen im Gebirge»

Schnupperflüge mit Gletscherlandungen

Vercharterung 2 neuer Supercups 160 hp mit Fernandez Skiern



Rufen Sie uns an:

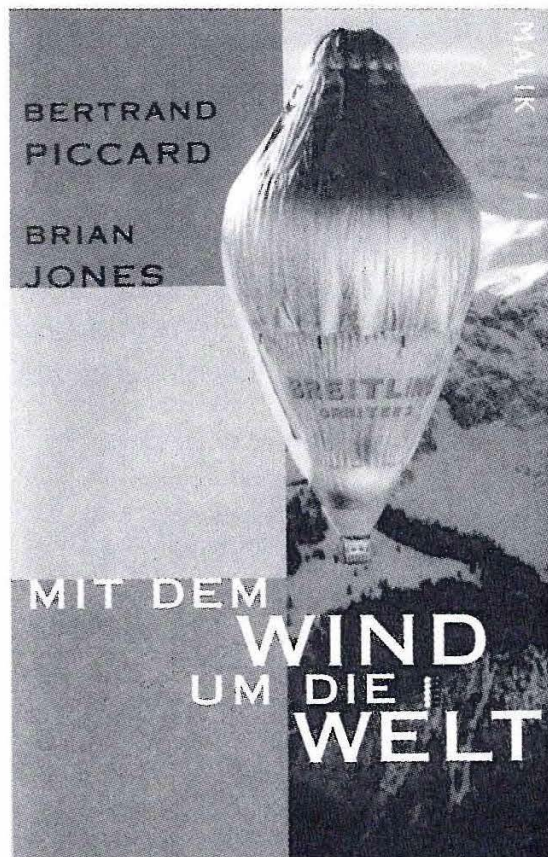
Gebirgsflugschule Flubag
 Flugplatz Luzern-Beromünster, 6025 Neudorf
 Telefon 041 930 18 66, Fax 041 930 33 57

Mit dem Wind um die Welt

Dank eines Fluges aus der Reserve hatte ich das Vergnügen und die Ehre, Bertrand Piccard als Passagier von New York nach Genf willkommen zu heißen. Die Verzögerungen am Tage Null der Umstellung von Delta auf Eigenabfertigung mit Terminal- und Angestelltenwechsel bescherten uns eine massive Verspätung, die ich mit einem längeren Gespräch mit Bertrand Piccard verkürzte. Es war ein Genuss, mit dieser charmanten Persönlichkeit mit sympathischer, gewinnender Ausstrahlung über die Leistungen des Teams zu diskutieren. Das Buch, das er und sein Mitfahrer Brian Jones geschrieben haben, ist interessant und lebendig geschrieben und kann als horizontenerweiternde, gehalt- und genussvolle Lektüre nur empfohlen werden – auch für aviatische Laien.

Henry Lüscher

Die fast zwanzigtägige Weltumrundung der zwei Abenteurer mit dem Breitling Ballon vor gut einem Jahr habe ich mit Spannung und Hoffnung aufmerksam verfolgt. Die Medien haben täglich detailliert und breit über die Fortschritte berichtet. Am 21. März war die Reise zu Ende, wurde Geschichte geschrieben, ein Weltrekord gewonnen und ein Erfolg überschwenglich gefeiert.



Als ich das Buch dann unter dem Weihnachtsbaum vorfand, war ich zunächst skeptisch: Ein weiteres Flugabenteuer auf 390 Seiten lesen? Doch als ich den Verlockungen des Buches, strategisch geschickt auf dem Nachttisch platziert, nicht mehr länger entsagen konnte, war ich hell begeistert.

Zwei Autoren

Das Spezielle an diesem Buch ist zweifellos die Tatsache, dass es von zwei Autoren geschrieben wurde, die ihre Gedanken zu den Vorbereitungen und zur

gemeinsamen Reise nieder geschrieben haben. So kommt genau das zum Tragen, was von Anfang an Bertrand Piccards Einstellung war: Das Team hat den Erfolg geschaffen, auf jeden Einzelnen ist es angekommen, jedes Mitglied des Teams hat eine Höchstleistung vollbracht. Die Details, die jeder der beiden Autoren von derselben Situation wahrgenommen hat, sind sehr unterschiedlich und runden das Bild von der Reise optimal ab. So ging nichts vom Erlebnis verloren, die Erzählungen ergänzen sich wohltuend.

Die Vorbereitungen

Die missglückten Versuche mit der Breitling Orbiter I und II werden im Vorspann des Buches beschrieben, schonungslos werden eigene Fehler und Fehler der unterschiedlichen Teams offen gelegt, aber immer gesteht Bertrand Piccard zu, dass aus Fehlern gelernt werden konnte und es sich um Vorstöße in teilweise unbekanntes Gebiet handelte, die nur experimentell gemacht werden konnten. Die Verdienste seines Grossvaters Auguste Piccard, der 1931 die ersten Stratosphärenflüge mit einem Ballon unternommen hatte, würdigt Bertrand ebenfalls, sein Ballon sei Grundlage für manches konstruktive Detail gewesen, insbesondere für die Druckkabine. Auch während der Fahrt blenden die Piloten oft zurück und beschreiben, weshalb die gerade erwähnte Vorrichtung oder das Verfahren so und nicht anders gewählt worden war, und was der Nachteil eines anderen Weges gewesen wäre.

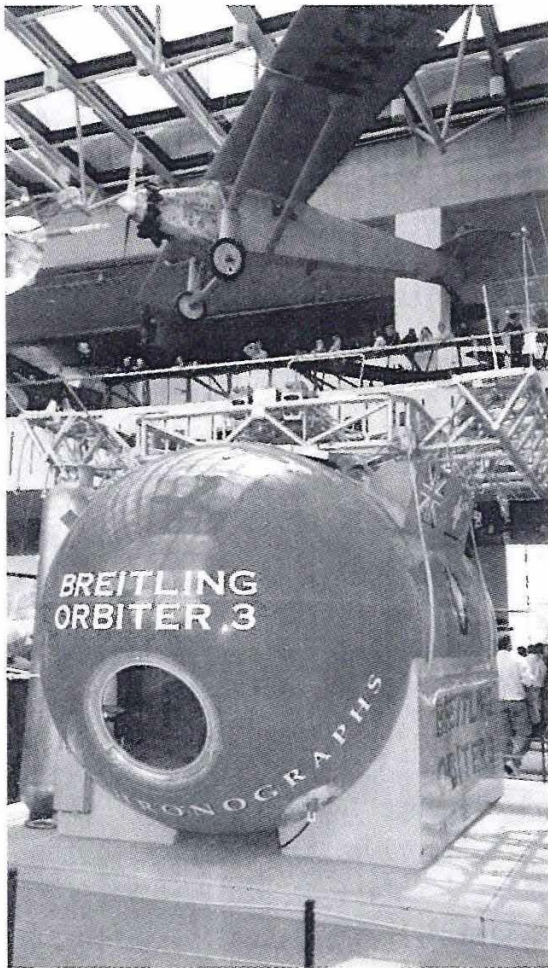


*Bertrand Piccard fühlt sich in Apparaten
«Schwerer als Luft» auch wie zuhause*

Der Start

Richard Branson hatte das Rennen mit seinem Start am 18. Dezember 1998 eröffnet - und durch sein rücksichtsloses Durchfliegen chinesischen Luftraumes allen nachfolgenden Teams einen denkbar schlechten Dienst erwiesen. Die Orbiter-Crew wartete in Château-d'Oex angespannt auf ein gutes Startfenster. Am 17. Februar stieg die Nervosität, als Andy Elson, Piccards Copilot in der Breitling II, am 17. Februar mit seinem Copiloten in Almeria abhob.

Endlich, als schon an die Abreise gedacht wurde, kam die frohe Botschaft der «besten Meteorologen der Welt», wie sie Piccard bezeichnete: Am 1. März ste-



Die Leistung des Breitling-Teams wird mit der Aufnahme in der «Hall of Fame» des Air&Space Museums in Washington unterstrichen und gewürdigt

hen die Jetstreams optimal! Piccard betrachtete es als gutes Omen, an seinem 41. Geburtstag abfliegen zu können. Piloten, die zwischen Zürich und Genf unterwegs waren, wurden von der Kontrollstelle in Genf auf den Start aufmerksam gemacht und ich hörte von einigen, dass der Ballon wirklich imposant anzuschauen war.

Die Reise

Mit Spannung und Mitgefühl verfolgt man die ersten Tage der Reise, die zu-

nächst in ungewohnt langsamem Tempo und erst noch in südwestlicher Richtung erfolgte. Mit gemächlichen 20 Knoten bummelten die Piloten dem versprochenen Jetstream entgegen, der sie dann auch tatsächlich Richtung Osten mitnahm.

Die Wüste faszinierte die beiden Abenteurer, sie klebten an den Fenstern, sobald die Eisschicht aufgetaut war, und konnten sich nicht satt sehen. Mit treffenden Worten bringen sie uns die Schönheiten der Sand- und Felswüsten näher und bezeichnen diesen Teil der Reise als den Ergreifendsten. Über der Wüste fand auch der erste Ausstieg statt: Die Brennerzündung musste neu justiert werden, als willkommener Nebeneffekt taute bei diesem Abstieg in tiefere Luftschichten auch noch das Eis an der Ballonhülle.

Viele Kurskorrekturen waren notwendig, damit die Winde den Ballon genau in den «erlaubten» Bezirk in Südchina trugen. Die Piloten vertrauten sich dabei vollständig den Meteorologen an, die ihre Vorhersagen aus zwei Zentren bezogen, diese genau beurteilten und zudem die laufend durchgegebenen aktuellen Wetterdaten aus dem Orbiter III mit einbezogen.

Als Elson mit seinem «Cable & Wireless» Ballon notwassern musste, stieg die Stimmung an Bord des Breitling Orbiters, jetzt war der Weg frei – aber es durfte keine Euphorie aufkommen, noch war ein weiter Weg zurückzulegen. Bertrand und Jones schrieben viel über ihre Konkurrenten, aber immer

rücksichtsvoll und zuvorkommend ihre Leistungen anerkennend.

Während der Flautezeit über dem Pazifik oder dem Abdriften über Mexiko leidet man beim Lesen förmlich mit und hofft - obwohl man ja den Ausgang der Reise kennt - mit den Piloten auf den erlösenden Jetstream. Über dem Atlantik konnte sehr kurzfristig mit den Piloten der Linienflugzeuge ein Übereinkommen erreicht werden, das dem Orbiter 3 erlaubte, die optimale Höhe einzuhalten. Je näher Afrika kommt, um so mehr freut man sich mit den Autoren am greifbaren Weltrekord.

Die Landung, die aus strategischen Gründen und auch wegen der euphorischen Stimmung an Bord und im Kontrollzentrum nicht schon bei dem Punkt erfolgte, als feststand, dass die erste Weltumrundung offiziell feststand, sondern erst in Ägypten, kam mit dem «final fuel» in den Tanks zu Stande, nur noch für einige wenige Stunden hätte es gereicht - bei 19 Tagen, 21 Stunden und 47 Minuten wahrlich nicht mehr viel. Dabei hatte es am ersten Tag fast so ausgesehen, als ob der Treibstoffverbrauch höher als erwartet ausfallen würde und es aus diesem Grund - wie schon bei der Orbiter II - nicht gereicht hätte.

Die Jetstreams

Die Reise führte die beiden Piloten bis auf eine Weltrekordhöhe von 38'500 ft, die sie aber erst gegen Ende der Fahrt angepeilt hatten, da sie der absoluten «Prallhöhe» des heliumgefüllten Teils des Ballons entsprach. Die Erkenntnisse, die

sie über die Jetstreams gewonnen haben, sind auch für uns interessant, die wir im Gegensatz zur Breitling-Crew eher rudimentär mit ihnen umgehen.

Das Fest

Tausende von Leuten waren in Genf zugegen, um die herausragende Leistung zu feiern. In bewegenden Schilderungen werden die Empfindungen von Brian und Bertrand im Buch geschildert. Aber auch an dieser Feier und bei allen anschließenden Empfängen und Vorträgen bezieht Bertrand Piccard den Erfolg nicht auf sich selbst: «Wir haben ja nur gemacht, was uns die Meteorologen gesagt haben», versucht er die Leistung des Teams in den Vordergrund zu schieben.

Bertrand und Brian waren von Stolz und Genugtuung erfüllt, ein Abenteuer bestanden zu haben, das eine weitere Grenze in der Aviatik durchbrochen hatte.

Bertrand Piccard

Genau so zuvorkommend, charmant, witzig, interessiert und überragend ist uns Bertrand Piccard während unseres Eingangs erwähnten Fluges in Erinnerung geblieben. Er ist nicht ein «Held» oder ein «Superstar», er lässt alle an seinen Erinnerungen und Erfahrungen teilhaben, gibt geduldig verständliche Antworten auf sicher schon oft gehörte Fragen. Er freut sich, dass die Leute Freude haben an seiner Reise und gibt ihnen das Gefühl, auch ein wenig dabei gewesen zu sein. - Ich habe ihn gefragt, ob er an der nächsten GV der AE-

ROPERs dabei sein könnte und uns mit Bildern und Worten diese eindrückliche Reise schildern könne. In diesem Jahr ist er leider in Thailand, aber für 2001 würde er sich gerne den Termin reservieren. 2001 ist ja auch ein geschichtsträchtigeres Datum in der Aviatik - Stanley Kubrik hat's im gleichnamigen Film verewigt.

Bezugshinweis

Das herausragende Buch, von eben solchen Autoren verfasst, hebt sich wohltuend von «Glanz und Gloria» Büchern von Testpiloten oder Astronauten ab. In Sachen Spannung kann es streckenweise durchaus einen Ver-

gleich mit dem Thrillerautor Ken Follett aufnehmen.

Das Buch ist unter dem Titel «Mit dem Wind um die Welt» von Bertrand Piccard und Brian Jones vom Verlag Malik herausgegeben worden und ist in allen Buchhandlungen erhältlich. ■

The English original version is available under the title «The Greatest Adventure» printed by Headline Book Publishing. Or «Around the world in 20 days» printed by John Wiley & Sons (found at Amazon.com for \$ 17.47 and it got a quote of 4 1/2 stars out of five!)

Piloten haben nach wie vor die gewohnten Preisreduktionen bei unserer Firma

BÜRGI AG
Winterthur + Zürich
 052/242 52 22 01/312 22 32

In Schaffhausen, nahe Altstadt und N4-Zufahrt (35 Minuten zum Flughafen) an bevorzugter, ruhiger Südhanglage, in Einfamilienhausquartier mit sehr grüner idyllischer und kinderfreundlicher Umgebung, freistehendes

6¹/₂-Zimmer-EFH

(Bj. 1960 mit 840 m² Land)

mit 2 Garagen, Wintergarten und Pool zu verkaufen.

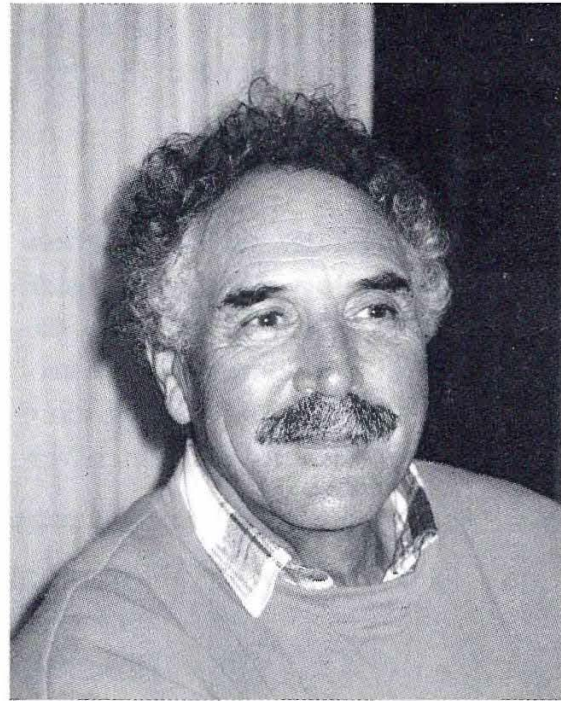
Anfragen bitte an Fam. Graf, Tel. 052 346 02 31

Otti zu Lande, zu Wasser und in der Luft

«Decision making» stand für unseren pensionierten Kollegen Otti Schmid am Anfang eines fünfjährigen Abenteuers, das ihn als wenig erfahrenen Hochseesegler halb um die Welt brachte (vor Ostern ist er nach Phuket gereist, um eine weitere Etappe der Weltumsegelung in allgemeiner Richtung Südafrika und Brasilien in Angriff zu nehmen). Am 1. April (wie könnte es auch anders sein!) fand in Schaffhausen eine vergnügliche Vernissage statt, an welcher Otti sein kurzweiliges Buch «Hasta Bananas» vorstellte.

Henry Lüscher

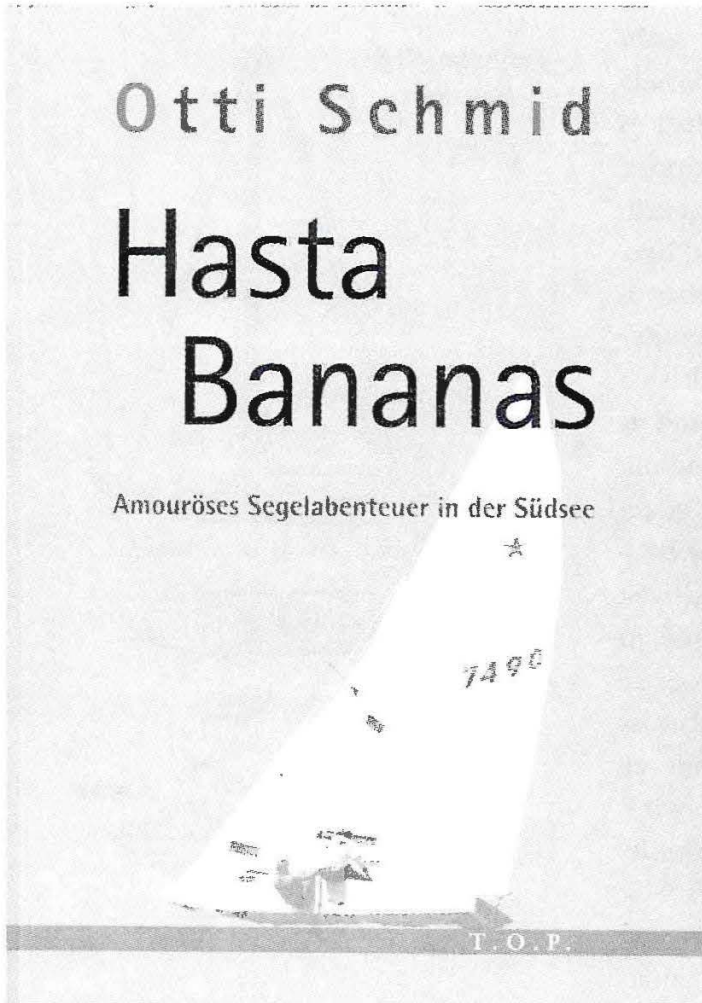
Wie schnell die Zeit vergeht - ich glaubte, Otti eben noch im OPS-Center gesehen zu haben, aber das muss tatsächlich schon sechs Jahre her sein, denn in seinem Buch verschliesst Otti auch seine privaten Seiten nicht vor der Leserschaft: Er verliess die Swissair mit 55 Jahren und feierte am 6. Dezember 1998 «60 Jahre Otti» (Seiten 155 bis 166). Im Herbst 1966 wurde er als Copilot auf der Propellermaschine CV-440 Metropolitan brevetiert, mit 1600 Franken Lohn pro Monat. Bereits ein Jahr später sass er in der DC-9, 1969 ging er mit der DC-8 auf Langstrecke. Schon früher gab es also eine schnelle «Horizonterweiterung»!



Ein Jahr später kaufte er sein erstes Starboot, Jahrgang 1948, und taufte es auf den Namen «Easy Rider». 1975 wurde Otti Kapitän und ein Jahr später setzte er mit einem neuen Starboot mit dem sinnigen Namen «Inshallah» den Startschuss für das Regattasegeln. Dieses Hobby liess ihn nicht mehr los und war denn auch der Grund, dass er sich relativ locker von der Swissair lösen und das Hochseeabenteuer beginnen konnte.

Seriöse Planung und Improvisation

Otti schildert in einer Sprache, die auch wir Landratten verstehen (und für den Notfall hätte es ein Fachwörterlexikon im



Anhang des Buches), wie und weshalb er sich gerade für das dänische Stahlboot Engholm 40S entschieden hatte. Dabei nimmt er aber nicht für sich in Anspruch, die einzig richtige Lösung gefunden zu haben. Überhaupt ist im ganzen Buch wenig von lehrerhaften Tönen zu lesen, und wer Otti kennt, der spürt ihn total beim Lesen: Er will niemanden von seinen Ansichten überzeugen, er lässt alle anderen Meinungen gelten, er muss keine Normen erfüllen und Ansprüchen genügen, Hauptsache, er selber hat Freude, wie es gerade läuft. Otti investiert viel Zeit (und Geld, darüber spricht er auch) in seinen Traum, er will,

dass alles optimal läuft. Die Fahrtvorbereitungen verlaufen ähnlich seriös wie in der Fliegerei, ist er aber einmal unterwegs, dann nimmt er die (Wetter-) Lage wie sie kommt: Hasta Mañana heisst denn auch zutreffend seine Jacht. Die Höhepunkte der Etappen, die er auf dem Boot oft direkt in den Laptop schreibt, werden dem Leser anschaulich näher gebracht. Nicht nur von romantischen Clichés wie Sonne, Wind und Wellen liest man, sondern auch von ganz persönlichen Gedanken übers Segeln, über Beziehungen und Zweifel, über Erfolge und Misserfolge im Leben.

Kommt Otti mit seinen wechselnden Besatzungen an Land, geht es zu wie im legendären Sun n Sand oder im Crewhaus: Man trifft sich an der Bar, tauscht Tipps und Erfahrungen aus, emp-

fiehlt Restaurants und Läden und stellt sich so ein Programm für die nächsten paar Stunden und Tage zusammen. Und wie auf einer Europarotation ist die Besatzung beim Auslaufen wieder ganz anders zusammengesetzt – aber ohne das Zutun von Crew Dispo und ELS...

Die menschliche Seite

Wer Otti von der Fliegerei her kennt, der weiss, dass er immer an die Fähigkeiten des Copiloten und der Kabinenbesatzung geglaubt hat, er sah sich nie als Befehlsgewaltiger und die Andern als Untergebene. Otti nahm immer die positiven Seiten seiner

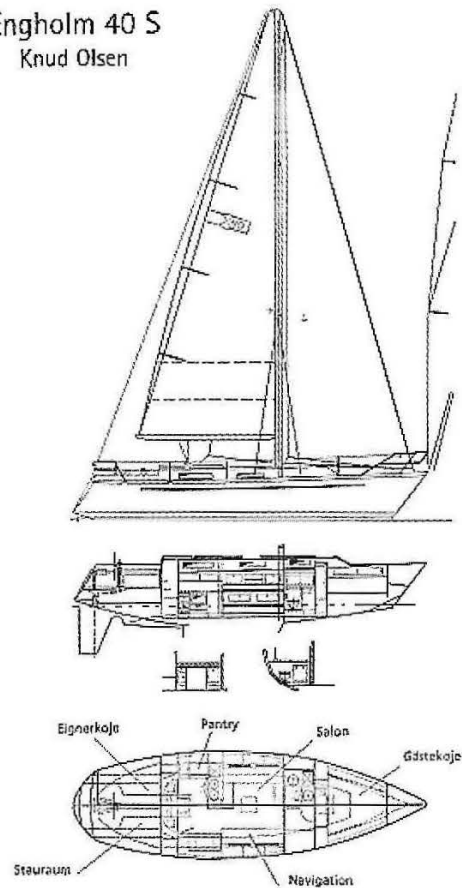
Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wahr und liess alle am Erfolg seines «Unternehmens Flug» teilhaben. Genau so verhält es sich auf hoher See. Er ist der Skipper, scheut sich aber nicht, auch unangenehme Arbeiten zu erledigen. Manchmal heuern neue Leute ganz kurzfristig an, aber irgendwie treffen sich die Erwartungen der Beteiligten immer optimal. Otti stellt sich auf die neuen Leute ein - vielfach sind es junge Pärchen, die «per Anhalter» rund um die Welt segeln und «Arbeit gegen einen Platz an Bord» anbieten. Durch seine ruhige Art vermag Otti zu erreichen, dass die oft tage- oder wochenlangen Fahrten in Harmonie verlaufen.

Auch als es sich einmal abzeichnet, dass er mangels Bewerber(innen!) allein mit einem andern Skipper weiterfahren wird, stellt er sich positiv auf diese Herausforderung ein, obwohl es scheinbar in der Welt der Segler ein schlechtes Vorzeichen sein soll, wenn zwei «Chefs» zusammen unterwegs sind. Er schwärmt auch von dieser Zusammenarbeit.

Hasta muchachas

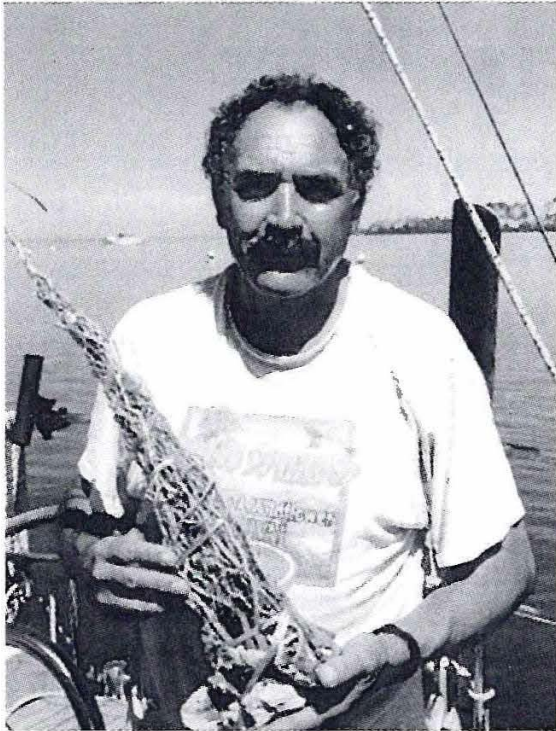
Otti wäre nicht Otti, wenn er nicht den Frauen einen angemessenen Platz im Buch bereit halten würde. Nicht nur die amurösen, erotischen, abenteuerlichen oder sogar gefährlichen Abenteuer nach dem Landfall sind ihm einige Abschnitte wert, auch den zwischenmenschlichen Gefühlen und Beobachtungen widmet er viele Seiten. Er, der als Alleinstehender in einer für viele beneidenswerten Lage ist, wechselhafte Affären anzureissen und sie wieder aufzugeben, ist sich sehr wohl be-

Engholm 40 S
Knud Olsen



wusst, dass für viele Frauen das Leben auf einem Schiff hart sein kann. Er realisiert, dass bei vielen Paaren, die schon lange unterwegs sind, die Idealvorstellungen vor der Weltumsegelung in keiner Weise mehr mit der Realität überein stimmen. Er kritisiert auch die Arbeitsteilung Mann: Skipper - Frau: Rüsten, kochen, vorschoten, helfen. Er sieht auch, dass viele Frauen den «Verlockungen» des Mannes erlegen waren, der die Romantik des Segelns immer wieder beschworen hatte. Die Ernüchterung folgte in der Regel sehr bald.

Deshalb ist es sicher ratsam, bei Otti Schmid einen «segelpsychologischen» Termin abzumachen, wenn eine Weltumsege-



lung geplant ist. Auch da würde Otti sicher nicht dozieren, sondern wertfrei seine Sicht der Dinge anbieten, die aufgenommen oder abgelehnt werden kann, ihm fällt schon kein Zacken aus der Krone – und er würde es dem Zuhörer überlassen, wieviel er von ihm akzeptieren will.

Fazit

Ich habe noch nie ein Segelbuch gelesen und kann daher keine vergleichen-

de Werbung machen. Alle, die entweder Otti Schmid kennen oder ein wenig vom Segelvirus angesteckt sind, bekommen in diesem reich bebilderten Buch einen interessanten Gegenwert an Geschichten. Das Buch ist kurzweilig geschrieben (die Manuskripte wurden vom ehemaligen «Swissair-News» Redaktor Urs von Schroeder lektoriert) und ebenso kurzweilig zu lesen. Das Fernweh wird stimuliert, aber Otti warnt auch immer vor Risiken und Nebenwirkungen.

Das Buch ist unter dem Titel «Hasta Bananas» im Verlag T.O.P. c/o Rosenfluh Publikationen, Rosenbergstrasse 115 in 8212 Neuhausen erschienen. Es kostet Fr. 33.- und kann auf verschiedene Arten bestellt werden:

Telefon 052 - 672 78 2

info@rosenfluh.ch

hastabanana@hotmail.com (e-mail von Otti Schmid).

T.O.P. heisst übrigens «The Otti Projekt», welches mit grosszügiger Hilfe von Freunden und Bekannten vor einem Jahr mit dem Ziel, dieses Buch zu produzieren, gegründet worden war. ■

Wohnen in Dättlikon (Pfungen, Winterthur) 14 Fahr-Km (über Embrach) nördlich vom Airport.

3 5 1/2 – 6 1/2 -Zimmer-Einfamilienhäuser

Freistehend, ruhige, sonnige Lage am Irchel-Südhang! Unverbaubare Aussicht (an Landwirtschaftszone grenzend). 170 m² Wohnfläche. Ab Fr. 790 000.– inkl. 430 bis 570 m² Land und Garage. Offene Kostenrechnung. Gestaltung, Materialien, Energiekonzept nach Wunsch. Realisierung 2000.

Information und Unterlagen:

Christoph Schmid, Dipl. Arch. HTL/SIA, Tel. 01/942 15 50, Fax 01/942 15 56



«Peter Birchers» Weine

Wenn Ihnen «Peter Birchers» Weine noch ein Begriff sind, Ihnen gemundet haben und Sie den Abholweg nach Hünikon (nähe Henggart) nicht scheuen, dann rufen Sie doch einfach Brigitte Bircher an: 052/315 34 48.

Sie macht es möglich, dass diese Bezugsquelle nicht verloren geht. Also nicht zö-

gern, anrufen, bestellen, abholen, genießen. Die aktuellen Preise 2000 sehen wie folgt aus:

BLANCS	75 cl
<i>CHASSELAS</i> de Peissy AOC	Fr. 7.50
<i>RIESLING x SYLVANER</i> de Peissy AOC	Fr. 8.00
<i>ALIGOTE</i> de Peissy AOC	Fr. 10.00
<i>PINOT BLANC</i> de Peissy AOC	Fr. 10.00
<i>CHARDONNAY</i> de Peissy AOC	Fr. 11.00
<i>CHARDONNAY</i> de Peissy AOC Elevé en fûts de chêne	Fr. 14.00

ROUGES	75 cl
<i>GAMAY</i> de Peissy AOC	Fr. 8.00
<i>GONDEBAUD</i> de Peissy AOC Gamay + Pinot	Fr. 9.00
<i>PINOT NOIR</i> de Peissy AOC	Fr. 11.00
<i>PINOT NOIR</i> de Peissy AOC Elevé en fûts de chêne	Fr. 14.00
<i>MERLOT</i> de Peissy AOC Elevé en fûts de chêne	Fr. 18.00
ROSES	75 cl
<i>GAMAY ROSE</i> de Peissy AOC	Fr. 8.00
<i>PINOT ROSE</i> de Peissy AOC <i>OEIL DE PERDRIX</i>	Fr. 11.00

Seit 28 Jahren planen wir
Traumhäuser
Neu- & Umbauten
 nach Ihren Wünschen
 SR-Discount - BOX 3919

ARB

PROJEKT

René Blöchliger - Architekt
Postfach - 8153 Rümlang

Tel. +41 1 851 37 77
 FAX +41 1 851 37 78
 arb_projekt@swissonline.ch

AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 2/2000

FEBRUAR

21. – 25.02. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

21./22. Fachgruppentage: Der Vorstand tagt in Fachgruppen, in denen die Grundlagen für die Vorstands-ALBANA- und Strategiesitzungen vorbereitet werden.

21. John-Rudolf Meier-Peter, Vorsitzender der Senioritätskommission überprüft die Swissair-Senioritätsliste.

Gabrielle Musy und Urs Lobsiger nehmen mit der kapers am BBCTA Verbandsmeeting teil.

22. Der Vorstand führt ein zweites Anstellungsgespräch mit einem Kandidaten für die Stelle des Geschäftsführers. Nach diesem Gespräch entscheidet sich der Vorstand einstimmig für die Einstellung von Reto Nause.

Harry Zwarthoed trifft sich mit dem ACSP-Projektausschuss.

23. Sitzungstag: Der Vorstand tagt den ganzen Tag.

24. Strategietag: Im Vordergrund ste-

hen Reorganisation, Seniorität, VEF und BBCTA.

Das Air Safety Committee (ASC) tagt den ganzen Tag.

Paul Erni und Manfred Simon (Controlling) treffen sich mit D. Silvestri/SR-OPC zum monatlichen Albana EPM.

Das Controlling bespricht mit SR-OPC die A-320 Rotationen für den Monat April.

Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed und das Controlling bereiten die Albana-Sitzung vor.

25. Albanatag: Am Albana-Monatsgremium nehmen teil: Harry Zwarthoed und Thomas Leupin, AP-seits und SR-seits J.P.Tappy, D. Silvestri und R. Korek.

28. Christoph Huber und Harry Zwarthoed treffen sich mit der kapers zum Dachverbandsmeeeting.

29. Stephan Künzli und Markus Jöhl treffen sich mit M. Bocion/SR-OPB zu einer Sitzung bezüglich Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen.

MÄRZ

1./2. Die VEF-Destinatär-Stiftungsräte tagen.

2. Markus Schneider ist am VEF-Meet 2000.

6. - 10. Die AEROPERS-Buchhaltung betreut durch Pius Mathis, wird von der Neutra Treuhand revidiert.

7. Sergio Pulitano stellt die AEROPERS im Bridge Course vor.

9. Pius Mathis trifft sich mit Versicherungsexperten bezüglich AEROPERS-Haus, EDV und Personal.

15. BAZL: An der Sitzung des Ausschusses ATIR nimmt Thomas Buck vom ASC teil.

16. Lucas Ochsner, Vorsitzender der BBCTA-Kommission fliegt nach Brüssel an das European Leisure Group Meeting (ELG).

17. Der Aerosana-Vorstand tagt.

20. - 24.03. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

20./21. Fachgruppentage: Der Vorstand tagt in Fachgruppen, in denen die Grundlagen für die Vorstands-ALBANA- und Strategiesitzungen vorbereitet werden.

21. Harry Zwarthoed, Thomas Weder

und kapers treffen sich mit SR-OCD, -OKS, -OPD und -OPB betreffend Einsatzstabilität nach Einführung PBS.

22. Sitzungstag: Der Vorstand bearbeitet die Traktandenliste.

23. Strategietag: Christoph Huber und Thomas Leupin sind am ECA Meeting in Brüssel und besprechen anschliessend mit dem belgischen Pilotenverband (BeCA) die zukünftige Zusammenarbeit.

Markus Jöhl bereitet mit der PR-Info Gruppe die nächste RUNDSCHAU vor.

Paul Erni und Manfred Simon (Controlling) bestreiten das monatliche Albana EPM.

24. Albanatag: Am Albana-Monatsgremium nehmen Hanspeter Stocker und Harry Zwarthoed teil.

Stephan Künzli vertritt die AEROPERS betreffend Leistungen aus dem Härtefond (F/E-90 Sozialpaket).

Swissalpa Sitzung (AP / CBC / CCP): Es treffen sich Christoph Huber, Thomas Leupin, John Sterndale und Thomas Häderli.

27. Harry Zwarthoed trifft sich mit S. Conrad bezüglich Crewbunk A340.

John Hüsey tagt mit der SECOM.
Harry Zwarthoed trifft sich mit dem ACSP-Projektausschuss.

Markus Jöhl nimmt als Vorstandsdelegierter am OCO-Assessment teil (Stv. Flottenchef).

28. Gabrielle Musy bereitet mit Lucas Ochsner und Urs Lobsiger die BBCTA Rotationsabsprachen vor.

28./29. Mike Fraser, Peter Eggler, Patrick Sutter, Andrew Baldwin, Guillermo Mulet, Alain Escher und Thomas Leemann treffen sich mit Vertretern der US- und Canadian ALPA im Zusammenhang mit SR111.

APRIL

3. Der Vorstand und die VEF-Vertreter Hans Kok und Urs Bänziger bereiten sich auf die Verhandlungen betreffend GAV Anpassungen vor.

4. Harry Zwarthoed trifft sich mit SR-OPB zum Thema PBS.

4./5. An den VEF/SR/AP-Verhandlungen nehmen teil:
AP: Christoph Huber, Markus Jöhl,

Stephan Künzli und Gabrielle Musy
VEF: Markus Schneider, Hans Kok und Urs Bänziger

SR: Beat Schär/O, Roland Bentele/PE, Heinz Ehrensberger/VZ und Hansjörg Ammann/PFD.

6. Christoph Huber und Hans Kok orientieren zusammen mit HJ. Ammann/SR-PFA K. Lichtenstein/BBCTA über die geplanten VEF Reglementsanpassungen.

7. Gabrielle Musy und Reto Nause besuchen die Generalversammlung der Romands.

6. - 12. Christoph Huber, Thomas Leupin, Patrick Sutter und Alain Escher nehmen an der 55. IFALPA-Jahreskonferenz in Tokyo teil. Gleichenorts findet das Global Pilots Alliance Meeting statt, das von der AEROPERS durch Thomas Leupin und Hannu Ruprecht geleitet wird.

10. Die VEF-Stiftungsräte und Christoph Huber orientieren am VEF-Informationsanlass im Hotel Renaissance über die geplanten Reglementsanpassungen.

AEROPERS-Generalversammlung

Datum: Mittwoch, 24. Mai 2000
Zeit: 18.00 Uhr Apéro / 19.00 Uhr GV
Ort: Zentrum Schluefweg, Kloten

Einladung «MEET VEF 2000»

Datum: Mittwoch, 24. Mai 2000
Zeit: (neu) 16.00 - 18.00, anschliessend Apéro und GV AEROPERS
Ort: Zentrum Schluefweg, Kloten

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 30. Mai, 27. Juni, 25..Juli 2000
Zeit: ab 14.30 Uhr
Ort: im Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

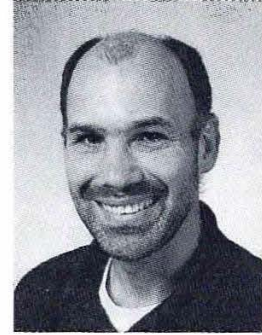
Per 1. März 2000:



Blanc Marcel



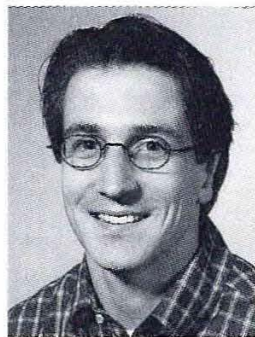
Blatter Patrick



Bolleter Koni



Eichenberger Regula



Pantli Urs



Somm Michael



Von Boletzky Stefan



Weber Stefan

Per 1. April 2000:



Barandun Rico



Binzegger Christian



Krebs Kurt



Meyer Lukas



Rigazio Olivier



Steiner Silvan



Thalmann Pierre-Alain



Vollenweider Martin

Zu verkaufen in Kloten (Forchstrasse) ein

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Mit Garage, Schwimmbad, Cheminee.
Geschätzter Wert Fr. 715 000.–

X. Meier, Taborweg 8, 7312 Pfäfers
E-Mail: xmeier@dplanet.ch

IFALPA Children's Visiting Program

The German Cockpit Association «Vereinigung Cockpit e.V.» informs about IFALPA children's visiting program:

IFALPA endorses and encourages children of its members to accept a visitor in their homes and to make a reciprocal visit. Whereas a «coordinator» puts applicants in touch with each other according to age, sex, interests and the countries requested. The «applicants» and their parents are to arrange all travel plans, dates for the visit and insurance. Answer to all appli-

cants is granted, may however take some time; therefore early apply is recommended.

Interested? Call AEROPERS for details and application forms or get in touch with:

Ms Claudia Bauer,
IFALPA Children's Visiting Program
Vereinigung Cockpit
Lerchesbergring 24
D-60598 Frankfurt
Tel. +49 69 681065, Fax +49 69 682 678,
e-mail: vcockpit@compuserve.com



AEROPERS-rundschau

Insertionstarif

Herausgeber:

Aeropers
Vereinigung des Cockpit-
personals der Swissair
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon (01) 816 90 70
Telefax (01) 816 90 75

Druck:

Akeret AG
Druck + Verlag
Wallisellenstr. 2
8600 Dübendorf
Telefon 01/801 80 10
Telefax 01/801 80 11
ISDN 01/801 80 18

Format:

A5 (148 x 210 mm)

Satzspiegel:

107 x 167 mm

Grundschrift:

9 Punkt Helvetica

Drucktechnisches:

Druckmaterial: PK, KD,
Positiv-Filme (seitenverk.)
Raster: 54er
Buntfarben: 3
Satzverfahren: Lasersatz
Druckverfahren: Offset

Redaktion:

Ein Team von Piloten und
der Verbandssekretär

Erscheint:

6 x jährlich (Februar, April,
Juni, August, Oktober,
Dezember)

Auflage:

2300 Exemplare

Insertionsschluss:

3 Wochen vor Erscheinen

Tarif in sFr:	1 mal	3 mal	6 mal
3. Umschlag- seite (115 x 175 mm)	Fr. 588.-	Fr. 1614.-	Fr. 2928.-
1/1 Seite (115 x 175 mm)	Fr. 525.-	Fr. 1455.-	Fr. 2670.-
3/4 Seite (115 x 130,5 mm)	Fr. 420.-	Fr. 1170.-	Fr. 2160.-
1/2 Seite (115 x 86 mm)	Fr. 294.-	Fr. 822.-	Fr. 1762.-
1/4 Seite (115 x 41,5 mm)	Fr. 168.-	Fr. 474.-	Fr. 888.-

Farbzuschlag: Fr. 370.- pro Farbe.

Leserschaft: 1100 Piloten, 100 Bordtechniker, 1100 Sonstige (Swissair-Kader,
Behörden, Presse usw.)