

# RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 5/2000



**HINTERGRUND**

## Airlines, «Fusionitis», Globalisierung

**AKTUELL**

## Rotationsabsprachen

von Markus Jöhl, Präsident

**INTERVIEW**

## «Vor der Konsolidierung»

mit Philippe Bruggisser

Rotationsabsprachen	2
Editorial	3
Flight-Ops News	4
PBS	4
ASC-News	5
Mitarbeiterpool	6
Security: Working Tools	7
Ressort GAV-Entwicklung	9
Interview mit Philippe Bruggisser	10
Arbeitsrecht und Bilaterale Verträge	12
Kaleidoskop	14
Unfalluntersuchungen	16
Airlines, Fusionitis, Globalisierung	18/19
55 Jahre AEROPERS	20

## Impressum

## Herausgeber:

AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.  
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,  
E-Mail aeropers@aeropers.ch

## Redaktion:

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS  
Freie Mitarbeiter: Henry Lüscher, Patric Müntener,  
Brigitte Girardin

## Erscheinungsweise:

Monatlich, jeweils zu Beginn des Monats.  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

## Inseratannahme:

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz,  
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf  
Telefon 01 801 80 10  
Fax 01 801 80 11

## Foto Frontseite:

Ben Bosshardt.  
Foto Frontseite der letzten Nummer:  
Ben Bosshardt

## Redaktionsschluss für die nächste Nr.

19. Oktober 2000

# Erfolgreiche Rotationsabsprachen

Text Markus Jöhl, Präsident Foto SairGroup, Bilddokumentation DCF

Die Langstrecken Rotationsabsprachen konnten nach fünf Verhandlungsrunden für uns erfolgreich abgeschlossen werden. Die Verhandlungen waren intensiv und brachten teilweise auch die verschiedenen Sichtweisen von Swissair und Aeropers an den Tag. Sie haben sich aber in verschiedener Hinsicht gelohnt.



Take-Off nach 5 Anläufen: Die diesjährigen LH-Rotationsabsprachen brauchten mehr Aufwand als erwartet.

## MIA & PEK: Partenerlargements; SIN: Fullenerlargement

Der Vorstand ist erfreut, dass wir im Rahmen der Langstrecken Rotationsabsprachen unsere Ziele erreichen konnten: Neu wird der Flug nach Miami mit einem Teilerlargement geplant, genauso wie der Flug nach Peking. Singapore wird im Full-Enlargement geflogen.

### 2 Sichtweisen

Im Verlauf der Verhandlungen sind die verschiedenen Sichtweisen zwischen Swissair und Aeropers klar erkennbar geworden: Während Swissair vorwiegend mit den Aspekten Produktivität, Kosten und Gesamtbelastung argumentierte, stellten wir uns auf den Standpunkt, dass für uns vor allem die korrekte Einhaltung der FDR ein Thema ist. Allfällige Auswirkungen auf Kosten und Produktivität sind für uns ein nachgelagertes Thema, das in einem grösseren Zusammenhang gesehen werden muss: Wenn es der Firma wirklich schlecht geht, sind das für uns natürlich ebenfalls wichtige Argumente; denn letztlich sind wir am langfristigen Überleben der Swissair als Arbeitgeber von attraktiven Arbeitsplätzen genauso interessiert wie die Swissair-Führung.

Oberste Priorität im Rahmen der Rotationsabsprachen haben für uns aber GAV-

konforme Einsätze, die eine vernünftige Belastung, die Flugsicherheit und die Einsatzstabilität der FCM sicherstellen.

### Was ist vertretbar?

Wir sind der Meinung, dass der MIA-Flug, der in 68 % aller Fälle zu spät ankommt und mit null Minuten Toleranz zur maximalen Dutytime geplant ist, zwingend angepasst werden muss. So schreiben es auch die FDR vor: Wenn ein Flug in mehr als 25 % aller Fälle zu einer Überschreitung der maximalen Dutytime führt, muss dessen Planung angepasst werden.

Eine Argumentation, dass ein Besatzungsmitglied pro Flugplanperiode im Schnitt ja höchstens einmal von einer solchen Overduty betroffen sei, können wir nicht gelten lassen.

Selbstverständlich steht uns immer ein gewisser Ermessens-Spielraum zu, aber wenn selbst nach optimistischsten Schätzungen im kommenden Winter immer noch rund die Hälfte aller Flüge mit Verspätung (respektive Overduty) ankommen werden, liegt dies für uns klar ausserhalb dieses Ermessens-Spielraums.

### Vom Umgang mit anderen Interessen

Während der Verhandlungen mussten

wir feststellen, dass sich Swissair ziemlich schwer tat mit dieser «neuen» Betrachtungsweise. Sie löste Befürchtungen aus, die Aeropers würde nun – nach Wegfall des ALBANALohnrückbehalts – einfach nur noch eine einseitige Nutzenoptimierung betreiben und das Gesamtbild überhaupt nicht mehr berücksichtigen. Entsprechend harzig verliefen die einzelnen Verhandlungsrunden. Dazu kam die Tatsache, dass bisher selten Geschäfte vom Monatsgremium an das Steuergremium überwiesen worden waren. Dies alles hatte zur Folge, dass das Thema in recht aufwendiger Art und Weise behandelt werden musste.

Wir sind der Meinung, es hat sich trotzdem gelohnt: Wir haben alle Aspekte eines Themas zuerst genau angeschaut, bevor wir zu einer Entscheidung gelangt sind. Dies kostet zwar Zeit und Aufwand. Auf der anderen Seite fällt der Entscheid dann aber umso klarer und einfacher und kann auch mit gutem Gewissen vertreten werden.

Swissair plädierte hingegen für eine pauschale und globale Abhandlung, letztlich natürlich auch vor dem Hintergrund ihrer knappen personellen Ressourcen. Im Moment sind wir jedoch (noch) nicht in der Lage, uns einfach auf schnelle Lösungen einzulassen.

**Vertrauen als Voraussetzung für eine konstruktive (Sozial-)Partnerschaft**

Das neue Vorstands-Team muss zuerst Vertrauen in das Vis-à-vis gewinnen können: Dies bedingt gegenseitige Offenheit, Sachlichkeit, Respekt und auch die Akzeptanz anderer Interessen. So etwas kann nicht von heute auf morgen geschehen sondern erfolgt in kleinen Schritten: Es ist ein stetiges Geben und Nehmen, das auf allen Gebieten der Zusammenarbeit erfolgen muss.

Wir verstehen, dass auch Swissair Zeit braucht, um Vertrauen in das neue Team zu fassen: Wir legen unsere Schwergewichte zum Teil auf neue Bereiche. Wir analysieren die Dinge gründlich und argumentieren auch entsprechend detailliert. Dies hat sicher auch damit zu tun, dass 5 von 7 Vorstandsmitglieder in ihrer Funktion neu sind und zuerst Zeit brauchen, bis sie sich entsprechend sattelfest fühlen. Für uns ist eine sorgfältige Arbeit aber auch ein klarer Auftrag, um Eure Interessen verantwortungsbewusst vertreten zu können.

Wir haben Swissair deutlich signalisiert, dass wir grossen Wert auf eine konstruktive Sozialpartnerschaft legen, die letztlich Lösungen bringen und nicht zu Konfrontationen führen soll. Unser Vorschlag für ein gemeinsames Seminar zum Thema "Umgang mit unterschiedlichen Interessen" wurde von der Swissair-Führung sehr positiv aufgenommen. Es ist bereits entschiedene Sache, dass dieses Seminar Anfang nächstes Jahr durchgeführt wird.

Die neue Situation ist für beide Seiten eine Herausforderung. Ich bin überzeugt, dass wir sie erfolgreich und zu beiderseitigem Vorteil nutzen können! Denn es wird wohl auch in Zukunft nicht immer einfach sein, alle Interessen unter einen Hut zu bringen.

Mit herzlichen Grüßen




AEROPERS Präsident, Markus Jöhl

**Editorial**

*Die Stärke der AEROPERS liegt in der Homogenität des Verbands. Wenn die Kurz- gegen die Langstrecke, die Commander gegen die Copilotinnen & Piloten oder einzelne Mitglieder gegen den Vorstand ausgespielt werden, sinkt unsere Schlagkraft gegenüber dem Arbeitgeber und in der Öffentlichkeit. Einige Reaktionen auf die neue Rundschau vermissen ein «kritisches» Forum in der Zeitung. Es stimmt, dass der Verband auch mit Kritik wächst und lebt – inneren Zwist und Unstimmigkeiten aber in der eigenen Publikation in die Öffentlichkeit tragen zu wollen, halte ich für genauso verfehlt, wie sich gegenüber aller Kritik abzuschotten (Übrigens: Auch die alte Rundschau wurde den Medien zugestellt). Mit dem geschützten Mitgliederteil unserer Homepage haben wir ein geeignetes Forum: Alle haben entweder privat oder auch im Ops Zugang zu diesem Forum. Die Attraktivität werden wir steigern: Im Zuge der Neugestaltung unserer gesamten Homepage wird die Benutzerführung – und damit auch der Zugang zum Pro&Contra-Forum – stark vereinfacht. Zudem kann man sich neu auf eine Mailingliste setzen und erhält ein E-Mail, wenn sich etwas im Forum getan hat. Zusammen mit den Umfragen, welche wir auf der Homepage durchführen und einem neuen, direktem «Feedback-Link» dokumentiert der Vorstand seine Offenheit für Inputs auf der Basis – auch gegenüber «ungefilterten» kritischen Feedbacks.*

*Reto Nause, Geschäftsführer*

**Thailändische Genüsse**

Gönnen Sie sich einen besonderen Augen- und Gaumenschmaus. Geniessen Sie unser Thai-Menü mit



Ernst Scharps Landgasthof liegt im Luftkurort Uhlingen-Birkendorf im schönen Südschwarzwald und ist in knapp einer Stunde vom Flughafen Zürich aus erreichbar.



Familie Ernst Scharp  
Schwarzwaldstraße 35  
D-79777 Uhlingen-Birkendorf  
Telefon: 0049-7743 / 5141  
Telefax: 0049-7743 / 5937  
e-mail: familie\_scharp@landgasthof-zur-birke.de

Öffnungszeiten:  
Dienstag bis Samstag ab 17.00 Uhr  
Sonntag 11.30 - 14.30 Uhr  
und ab 17.00 Uhr  
Montag Ruhetag

Gönnen Sie uns bitte Betriebsferien vom 6.11. bis 11.12.

**traditionellen thailändischen Spezialitäten**

und lassen Sie sich dazu angenehm unterhalten:



Am 7. Oktober und 21. Oktober **klassische thailändische Tänze** dargeboten von der bekannten "Ram Thai"-Tänzerin Noi.

Am Samstag, 4. November weihen wir Sie ein in die Geheimnisse der dekorativen Schnitzereien von Früchten, Obst und Gemüse.

Angebot: Thai-Menü inclusive einer Übernachtung mit Frühstück pro Person DM 97,-

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

Über aktuelle Angebote und Veranstaltungen informiert Sie unsere Homepage im Internet: [www.landgasthof-zur-birke.de](http://www.landgasthof-zur-birke.de)

## Dies &amp; Das

**Kostenträger medizinischer Leistungen**

Für definierte Berufskrankheiten (z. B. Malaria) trägt die Suva die Kosten. Alle Berufskrankheiten, welche im Ausland auftreten sind generell durch die Suva gedeckt. Problematisch ist jener Fall, welcher medizinische Abklärungen notwendig macht, dessen Diagnose dann aber auf eine Nicht-Berufskrankheit lautet. In diesem Fall gehen die Kosten zu Lasten des Patienten, bzw. zu Lasten von dessen Krankenkasse. Das persönliche Risiko des Patienten kann nur durch die Herabsetzung der Franchise minimiert werden.

**Don't work while dead-heading!**

Aufgrund von daily Irregularities (z.B. Delay) kann die Situation entstehen, dass ein dead-heading mitfliegender Pilot sich bereit erklären könnte, eingesetzt zu werden. AEROPERS weist darauf hin, dass ein solcher Einsatz vermieden werden muss: Die Rechtslage bei allenfalls auftauchenden Problemen ist in einem solchen Fall äusserst problematisch.

**Freiwillige FDR-Überschreitungen**

Die Politik der AEROPERS zielt darauf ab, nicht FDR-konforme Lösungen zu verhindern – auch wenn solche allenfalls von FCM gewünscht werden. Es ist für den Verband politisch unglaubwürdig, wenn er einerseits auf die Einhaltung der FDR pocht, andererseits Ausnahmen bewilligt, die zum Nutzen Einzelner sind.

# Flight-OPS-News

Text Paul Erni, Spezialist für Flight-OPS Reporting

**Hotelwechsel in Stockholm:**

Im OCG Bulletin 3/00 wird ein Hotelwechsel in Stockholm angekündigt. Dieser Entscheid wurde von Swissair alleine gefällt und wird von AEROPERS nicht unterstützt (AEROPERS hat gemäss Mitwirkungsmodell bei der Hotelwahl nur Mitsprache). Die AEROPERS bedauert diesen Schritt, war doch in ihren Augen der Night-stop in Stockholm bei den Besatzungen sehr beliebt. Insbesondere bei den geltend gemachten hohen Fahrkosten und langen Fahrzeiten sieht die AEROPERS keine wesentliche Änderung, liegt doch Uppsala nicht viel näher am Flugplatz als Stockholm. Ausserdem werden die Swissair-Crews in Uppsala nicht im Radisson SAS untergebracht, wo ein Grossteil der anderen Airlines logiert.

**Madrid-Split:**

Um der Verspätungssituation in Madrid (mehr als 20 Minuten Verspätung generiert Overduty) gerecht zu werden, konnte mit Swissair folgende Vereinbarung getroffen werden: Der Madrid-Split wird in Zukunft nur noch am Ende einer Rotation geplant, was aus Sicht der AEROPERS den Erholungswert der folgenden Freitage deutlich steigert. Diese Regelung gilt nur für die Planung. Bei einem Einsatz aus der Dispo muss gewährleistet sein, dass der aktuelle Layoverwert nach dem Split immer eingehalten wird.

Als Alternative blieb als Variante nur ein Doppelsling. Dieser hätte für Swissair zusätzliche Hotelkosten und einen eventuellen Hotelwechsel bedeutet, für unsere Pilotinnen und Piloten aber den Verlust eines Splits.

Bei der praktischen Umsetzung (PBS) bitten wir noch um etwas Geduld: Adopt arbeitet im Moment noch an der live-Version, in der drei Features vorgesehen sind um solche Spezialfälle (BEY, MAD Split) abzudecken: Alleine gestellt, am Anfang oder am Ende einer Rotation.

**Amsterdam-Split:**

Ab Winterflugplan wird in Amsterdam ein Split durchgeführt. Da noch nicht sicher ist, ob der Split auch im nächsten Sommerflugplan durchgeführt wird, hat AEROPERS einer Fahrzeit von 20 Minuten zugestimmt, um im gleichen Hotel bleiben zu können.

Falls sich die Fahrzeiten nicht innerhalb der vereinbarten Limiten bewegen, bittet das AEROPERS-Controlling um Feedbacks.

**SR 493:**

Ab Winterflugplan ist es praktisch nicht mehr möglich, den Frühaufsteher Moskau alleinstehend zu planen. Meistens wird er mit dem kürzest möglichen Zweileger (906/931) verbunden.

## PBS – The Final Countdown

Text Tom Weder, Mitarbeiter im Projekt PBS

In Kürze wird der zweite Einsatz des PBS-Parallelrun für den Oktober zugestellt. Und in gut zwei Wochen, am 16. Oktober 2000, fällt der Startschuss für den allerersten Live-Einsatz für den November 2000. Nach mehrjährigen Vorarbeiten ist das Ziel erreicht: Der erste Einsatzplan, der vollständig durch einen Computer erstellt wurde.

Ein solches System wie das PBS lebt natürlich nur durch und mit seinen Benützern, also unseren Pilotinnen und Piloten.

Es ist deshalb enorm wichtig, von allen möglichst genaue Feedbacks über die Systemperformance zu erhalten. Dazu dienen die periodischen Umfragen wie auch Einzelmeldungen per FCR, Email oder Besuch am CCC.

Wir bitten deshalb alle AEROPERS-Mitglieder, sich die Zeit zu nehmen, dem Projektteam eine Rückmeldung (es darf auch eine positive sein) zukommen zu lassen. Dies ermöglicht es den Spezialisten, Fehler im System zu erkennen, zu eliminieren und damit die Qualität des PBS zu erhöhen.

AEROPERS möchte nochmals darauf hinweisen, dass die Instrukturen im CCC gerne alle Fragen zum PBS beantworten und gegebenenfalls sicher auch eine Erklärung finden, warum der erhaltene Einsatz nicht den Erwartungen entspricht (aber vielleicht den eingegebenen Bids?). Es ist jetzt der Zeitpunkt da, eventuelle Unklarheiten zu beseitigen, bevor es ab November Ernst gilt.

Die AEROPERS wünscht allen eine möglichst hohe Satisfaction-Rate und steht jederzeit für Auskünfte, Anregungen und Kritik zur Verfügung. Seitens der AEROPERS wird das PBS-Projekt von Richi Huber (Ressortleiter Flight Ops), Harry Zwarthoed (Mitarbeiter PBS-Projekt) und Tom Weder (Mitarbeiter PBS-Projekt) betreut. Alle freuen sich auf einen regen Feedback.



Fahrten mit rollstuhlgängigen Personenwagen und Kleinbussen (Kategorie B)

Hätten Sie Zeit und Freude, behinderten Menschen eine Fahrgelegenheit zu ermöglichen? Wir suchen laufend

**zuverlässige freiwillige FahrerInnen**

(Einsätze individuell, nach Absprachen)

Als gemeinnütziger Verein organisieren wir Fahrten für alle Behinderten, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können (z.B. zu Kuraufenthalten, Ferienreisen, Ausflüge, Schulfahrten etc. – CH und Ausland)

Haben Sie Interesse? Weitere Informationen bei uns an der Limmatstrasse 275 oder unter 01/272 40 30, Hr. P. Kasper oder Hr. R. Bächlin.



# Mitwirkung leichtgemacht: Im Mitarbeiterpool

Text Sergio Pulitano, beauftragt mit dem Aufbau des Mitarbeiterpools

Die kürzlich erfolgte Reorganisation der AEROPERS führt zu einer neuen Arbeitsweise bei Projekten und Arbeitsgruppen: Die früheren ständigen Kommissionen wurden abgeschafft und an ihre Stelle sind die Ressorts mit den jeweiligen Spezialisten getreten.

## Matrix- und Projektorganisation

Damit werden die Entscheidungswege kürzer und die Einbindung der Spezialisten in die Vorstandsarbeit wird enger.

Die neue Organisationsform (Matrix) bedingt aber auch eine erhöhte Vernetzung der Ressorts und der Spezialisten. Von einem Ressort initiierte Projekte und Arbeitsgruppen, werden mit anderen Ressorts eng zusammenarbeiten und koordinieren müssen. Andererseits wird diese Vernetzung projektbezogen sein, d.h. sie gilt, solange das Projekt läuft. Die zeitliche Belastung der Ressortleiter wird dadurch hoch sein.

## Punktuell und gezielt mitwirken

Aus diesen Gründen braucht es einen Pool von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die punktuell für ein Projekt beigezogen werden können. Ressortleiter und Spezialisten können für Aufgaben und Projekte Unterstützung aus diesem Mitarbeiterpool (in Folge MAP genannt) anfordern. Bei der Planung des Projektes geben sie an wie viele Leute, mit welchen Kenntnissen oder Interessen sie für wie lange brauchen. Diese Anfrage geht an den Spezialisten für Mitglieder, Marc Vionnet, und er fragt dann die

Mitglieder/innen des MAP an. Die Mitarbeit an einem Projekt ist natürlich freiwillig, und sie erfolgt aufgaben-, themen- und projektbezogen.

## Abgeltung & Belastung

Für eine Teilnahme an einem Projekt werden den Mitarbeiter/innen FEROP Tage geplant. FEROP Tage sind zusätzliche Freitage, die aber belastungsneutral sind, d.h. sie generieren nicht zusätzliche Freitage. Die Sitzungstage (Spenen) werden gemäss Reglement finanziell abgegolten.

Ich stelle mir vor, dass jedes MAP-Mitglied mindestens einmal im Jahr für ein Projekt oder für eine Aufgabe angefragt wird.

## Interessierte melden sich!

Der MAP ist im Moment am Entstehen und der Vorstand hofft, dass Ende Oktober ungefähr 20 Mitglieder/innen in diesem Pool vertreten sein werden. Solange die Aufbauphase läuft, wird der Fachbereich MAP im Organigramm bestehen bleiben. Diese Phase wird voraussichtlich Ende 2000 beendet sein, und der Spezialist für Mitglieder wird die Betreuung und Bewirtschaftung des MAP übernehmen.

## Zusammenfassend:

*Im MAP soll erfasst werden:*

- Wer bereit ist, punktuell oder bei speziellen Projekten mitzuarbeiten (zeitlich limitiertes Engagement)
- Wer über besondere Kenntnisse (auch ausserhalb des Pilotenberufs) verfügt, welche für unsere Verbandstätigkeit von Nutzen sein können
- Wer längerfristig eine Funktion als Spezialist oder Vorstandsmitglied im Verband anstrebt

*Obwohl die Anmeldefrist für eine Tätigkeit im MAP schon verstrichen ist, sollen hier nochmals alle eingeladen werden, sich zu melden, falls sie eine solche Tätigkeit für den Verband anspricht.*

## zu verkaufen in Wil/SG

**Einmalige Gelegenheit - repräsentatives Landhaus** an exklusiver, unverbaubarer Traumlage mit atemberaubender Panorama-Sicht auf Berge, Täler, Ebenen usw. - Baujahr 8.94, bestehend aus einem 6 1/2-Zimmer-Wohnhaus sowie einer separaten 3 1/2-Zimmer-Wohnung. 4 Garagen, 2 Abstellplätze. Dieses grosszügige Luxushaus mit 1077m<sup>2</sup> Umschwung liegt äusserst ruhig und sonnig, direkt an der Grün- und Landwirtschaftszone ohne Durchgangsverkehr. 5 Min. zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Schulen und Zentrum. Ein Haus der besonderen Klasse mit Charme und Herz. Ideales Objekt z.B. für zwei Generationen, Büro, Praxis uvm. Haben wir Ihr Interesse geweckt? Solvente Anfragen unter **Tel. 071 911 20 06**

## Zu verkaufen

Gepflegtes

## 6 1/2-Zimmer-Eckhaus

mit guter Privacy in Pfäffikon-ZH

Ruhige, sonnige Lage, 700m Bhf (S3), 600m Einkaufszentrum, 400m Schule und Kindergarten, Nah-Erholungsgebiet in wenigen Minuten, 5km bis Autobahn, 1Garage und 1gedeckter Autoabstellplatz

Einzugstermin 1. Juni 2001

VEF-Schätzung: CHF 850 000.-

Tel. 01-950 52 73

E-Mail: adiwa@datacomm.ch

# Security: Working Tools

Text John Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands Bild NZZ

Drei Personen befassen sich im Auftrag des Dachverbands AEROPERS-seitig für Security-Fragen: Neben dem Schreibenden sind es: Capt. Stefan Zigerli und Capt. Felix Senn; beide auf der A320/A330 Flotte im Einsatz. Alle geniessen die gleiche Entscheidungskompetenz, als Delegierte für Security und sind von der Swissair und vom Dachverband gewählt.

Durch die EDV Vernetzung können wir die Ressourcen optimal einsetzen und die 24hrs-Präsenz/Erreichbarkeit gewährleisten. In der Folge sollen ein paar «working-tools» etwas näher vorzustellen werden:

## Security Board

Im Security Board findet der eigentliche Wochenrapport statt. Jeden Mittwochmorgen kommt dieses Gremium zu einem Briefing zusammen. Das Büro OY hat – vertreten durch einen Duty Officer – den Vorsitz. Die Swissair wird vertreten durch OC (Cockpit), OK (Kabine) und VO (ELS & Verkauf), der Dachverband (AEROPERS & kapers) wird durch den Duty Officer der Delegierten für Security vertreten. Anhand der Traktandenliste wird über die aktuellen security-relevanten Vorkommnisse in der täglichen Operation berichtet, diskutiert und beschlossen. Gleichzeitig findet ein genereller Update betreffend der politischen Lage auf kritischen Destinationen statt. Dabei bringen beide Instanzen ihre Informationen zu einer allfälligen Entscheidungsfindung ein. Beschlüsse gelten als Kollektivbeschluss und werden möglichst umgehend auf den verschiedenen Kommunikationswegen (Flyer, TOI, Email) publiziert.

## Verbindliche Beschlüsse

Beschlüsse des Security Boardes sind verbindlich. Steht eine grössere Entscheidung

ins Haus und sind die Aussichten allzu gegensätzlich, wird ein sogenannter politischer Krisenstab einberufen. Hier hat der Departementsvorsteher O oder sein Stellvertreter den Vorsitz: mit der Darlegung der verschiedenen Ansichten und Meinungen erarbeitet dieses Gremium gemeinsam eine machbare und sichere Lösung. Der Delegierte für Security kann hier, gegebenenfalls, von seinem (im GAV verankerten Vetorecht MB1) Gebrauch machen. Dies im Speziellen bei Flügen in Krisengebiete! Allerdings muss er gut fundierte Argumente und verlässliche Informationen einbringen können. Aus diesem Grund ist die tägliche persönliche Information und Nachrichtenbeschaffung auf verschiedenen Wegen und Kanälen von grösster Wichtigkeit.

## Der Audit

Sieht die Situation sehr fraglich und unsicher aus, kann der Krisenstab einen gemeinsamen Audit anordnen. In der Folge besuchen je 1 Vertreter von SR OY und 1 Delegierter für Security diese Destination, zwecks einer genauen Inspektion vor Ort. Dabei werden alle zuständigen lokalen Instanzen besucht und müssen die entsprechenden Security Vorkehrungen demonstrieren, und inspizieren lassen. Anhand



Der generellen politischen Lage in kritischen Destinationen wird ebenso Aufmerksamkeit geschenkt, wie dem Gefahrenpotenzial aus Kriminalität bei an sich «sicheren» Destinationen.

einer detaillierten Checkliste werden alle kritischen Aspekte überprüft und bewertet. Gemeinsam wird nach Abschluss dieses Audits, ein entsprechender Bericht verfasst und darin die verbindlichen Auflagen und speziellen Anordnungen festgehalten. Die Operation kann erst dann aufgenommen werden, wenn beide Instanzen, Swissair und Dachverband, das Dokument unterzeichnet haben. Vor allem Afrika und der mittlere Osten werden öfters mit derartigen Audits inspiziert.

In den nächsten Nummern werden wir konkret über handfeste Security Infos zu Destinationen und Sachgebiete berichten. Diese Berichterstattung kann dann vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Mechanismen von jedermann eingehend bewertet werden.

Felix Senn (l.) und Stefan Zigerli (r.): Security Delegierte



# 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



# Die Zukunft im Visier: Das Ressort GAV-Entwicklung

Text Adrian Wagner, Ressortleiter GAV-Entwicklung, Vizepräsident Bild Ben Bosshardt

Das Ressort «Gesamtarbeitsvertrag – Entwicklung» ist eine Neuschöpfung. Es wurde während des Vorstandsseminars der AEROPERS in Murten aus der Taufe gehoben. Im Zuge des Reorganisationsprozesses wurde der Gesamtarbeitsvertrag als ideales «Vehikel» zur Verwirklichung der Verbandsziele erkannt.



Vize- und Ressortleiter: Adrian Wagner

## Bollwerk gegen Einzelarbeitsverträge

In den Diskussionen hat sich klar gezeigt, dass die AEROPERS den GAV nicht nur als Mittel zur Zielerreichung betrachten darf, sondern ihn, wegen seiner Wichtigkeit, geradewegs zum Ziel selber deklarieren muss. Es wäre nicht auszudenken, was passieren würde, wenn die Anstellungsbedingungen von 1200 Piloten durch Einzelarbeitsverträge geregelt werden müssten.

## Mehr Dynamik

Die Philosophie des Vorstands ist die stetige Entwicklung des Vertrages, so dass es wenn möglich gar nicht zum Auslaufen oder der Kündigung kommt. Im Ressort «GAV-Entwicklung» werden alle GAV relevanten Anregungen aus den Reihen der Mitglieder und auch aus den Vorstandsdiskus-

sionen in einer Datenbank gesammelt. Später werden sie aufgearbeitet, in ein Mandat gegossen und in die Verhandlungen eingebracht.

## Neue Spezialisten

Dem Ressort sind zwei Spezialisten angegliedert: Christoph Flügel (CMD A320/330) beschäftigt sich als neuer Spezialist mit der «Verhandlungskunst». Er wird als Beobachter und Berater in Verhandlungen zur Seite stehen und die Briefings resp. Debriefings leiten. Sein zweites Tätigkeitsfeld ist das «Konfliktmanagement» und die «Dissuasion» («Kriegsverhinderung»). Daniel Kost (F/O A320) wird als neuer Spezialist Benchmarkdaten aller Art sammeln und auswerten, um die Argumentationslinien der AEROPERS mit Beispielen aus der Praxis zu

untermauern. Alle Mitglieder, welche Informationen über andere Airlines – wie Zahlen oder Arbeitsbedingungen – besitzen, sind eingeladen, diese ins Ressort GAV-Entwicklung einzubringen.

## Verhandlungen mit der Balair

Die Aeropers ist Vertragspartner von Swissair und auch von Balair. Somit sind sie für beide GAV zuständig. Die Verhandlungen mit Balair für einen neuen Vertrag haben am 13.9.00 begonnen. Problembereiche sind vor allem die Rückkehrmodalitäten der im Moment bei Balair tätigen «Swissair-Piloten» sowie der künftig «externen» Balair-Piloten in einem Verband. Die Situation ist durch den Entscheid der Balair für die Boeing-Flugzeuge und die Ablehnung des GAV 99 durch die Mitglieder der AEROPERS schwierig geworden. Die Verhandlungsdelegation gibt das Beste, um ein ausgewogenes Paket zu schnüren.

Spezialist Christoph Flügel



# Das Airline-Business steht vor einer Konsolidierung

Interview Reto Nause Fotos SairGroup, DCF

Die AEROPERS-Leitung hatte Mitte September Gelegenheit, mit Konzern- und Airlinechef Philippe Bruggisser, ein Gespräch zu aktuellen Themen zu führen. Die Rundschau ging einigen Themen in einem Interview nach.



Die Rundschau hatte Gelegenheit, mit Philippe Bruggisser, Konzernchef der SAirGroup, ein Interview zu führen.

**Rundschau:** «Können Sie uns die Kernpunkte der Zukunftsstrategie für die SAirGroup in wenigen Sätzen erläutern?»

Bruggisser: «Zentral ist unsere Struktur als Aviation Group. Fliegerei und flugverwandtes Geschäft unter einem Dach ergänzen sich. Als Gruppe sind wir dadurch nicht nur vom zyklischen Fluggeschäft abhängig. Gerade heute – mit diesen hohen Treibstoffkosten – ist das äusserst wichtig.»

**Rundschau:** «Welche Rolle spielt die Airline in dieser Strategie?»

Bruggisser: «Natürlich eine ganz zentrale. Die Swissair hat mit ihrem Netz von Partnern in der Qualifyer Group und ihren transatlantischen und Fernost-Partnern trotz dem kleinen Heimmarkt eine Basis, die es ihr erlaubt, im harten Wettbewerb zu bestehen.»

**Rundschau:** «Herr Bruggisser, nach dem Rücktritt von Jeff Katz sind Sie auch Chef der Airline. Dürfen wir darin eine Aufwertung des Flugbereichs auf Konzernebene erkennen?»

Bruggisser: «Der Flugbereich war immer schon sehr wichtig und wird es immer sein. Übrigens werde ich diese Aufgabe nicht lange wahrnehmen, wir suchen einen Nachfolger für Jeff Katz. Wegweisend ist unser Modell der Arline Management Partnership (AMP), mit dem wir im Flugbereich ganz wesentlich von Synergien zwischen der Swissair und ihrer Schwester Sabena profitieren.»

**Rundschau:** «Was halten Sie von der Forderung von Börsenanalysten, die SAirGroup sei aufzusplitten und die einzelnen Konzernbereiche seien gesondert an die

Börse zu bringen? Was würde nach Ihrer Einschätzung ein solches Splitting für Swissair bedeuten?»

Bruggisser: «Eine Aufspaltung dieser Art halte ich nicht für sinnvoll. Das Airline-Business steht vor einer Konsolidierung. Neue Unternehmen werden entstehen. Unsere Strategie zielt darauf, die SAirGroup erfolgreich durch diese Phase zu führen. Das heisst, wir stellen rechtzeitig die Weichen, um im konsolidierten Markt eine wichtige Rolle spielen zu können.»

**Rundschau:** «Der Bau der SAirGroup hat Swissair im Grunde auf den Bereich O schrumpfen lassen. Während die anderen Konzernbereiche in der neuen Architektur sehr viel Freiheit geniessen, bleibt der Flugbetrieb weitgehend an die konzerninternen Partner gebunden. Besteht nicht



«Als Wirtschaftsmetropole von europäischer Bedeutung braucht Zürich einen funktionierenden Hub.»

*die Gefahr, dass die eigenständigen Konzernabteilungen zwar erfolgreich auf dem Weltmarkt neue Kunden aquirieren, dass damit aber die Dienstleistung an der «alten (und gesicherten) Stammkundin Swissair» leidet?»*

Bruggisser: «Die Swissair ist der wichtigste Kunde der flugverwandten Bereiche und öffnet diesen erst noch Türen zu anderen Märkten. Selbstverständlich genießt ein so wichtiger Grosskunde auch eine besonders intensive und bevorzugte Betreuung.»

*Rundschau: «Sabena und Swissair sind in der Airline Management Partnership (AMP) eng zusammengerückt. Ist die Zusammenlegung der Flugoperation ein Thema?»*

Bruggisser: «Nein, die Flugoperationen und auch die Marken bleiben getrennt. Die AMP generiert Synergien in den Bereichen Sales, Marketing und Network.»

*Rundschau: «Wie sieht die konzerninterne Arbeitsteilung Swissair, Balair, Crossair in Zukunft aus? Wird die Crossair in absehbarer Zeit A320 operieren?»*

Bruggisser: «Jede Airline hat ihre spezifische Aufgabe. Die Crossair nimmt im Moment eine Umflottung auf Embraer-Modelle vor. Mit welchem Flugzeug-Typ dereinst die MD-80 ersetzt werden, ist noch offen.»

*Rundschau: «Die AEROPERS hat als langfristiges Ziel die Erhaltung des Lebensmittelpunkts Schweiz in ihrem Aufgabenkatalog festgeschrieben. Dieses Ziel ist eng an die Bedeutung des Hubs Zürich geknüpft. Wie beurteilen Sie dessen Zukunftsaussichten?»*

Bruggisser: «Gut. Zürich braucht als Wirtschaftsmetropole von europäischer Bedeutung einen Hub. Das ist weitherum anerkannt. Ich bin sehr zuversichtlich, dass die Leitplanken für das neue Betriebsreglement am Flughafen so gesetzt werden, dass der Betrieb eines wettbewerbsfähigen Hub gewährleistet bleibt.»

*Rundschau: «Welchen Stellenwert räumen Sie der AEROPERS in naher und ferner Zukunft ein?»*

Bruggisser: «Ich sehe die AEROPERS als starken Verband unseres Cockpit-Personals und schätze sie als kompetenten Verhandlungspartner. Für ein erfolgreiches Unternehmen wird es auch in Zukunft zentral sein, wichtige Neuerungen im konstruktiven Dialog mit den Personalverbänden zu erarbeiten.»

*Rundschau: «Herzlichen Dank für dieses Gespräch!»*



**7½-Zimmer freistehendes EFH in Watt (Bj. 91)**

15 min. vom Flughafen, schön gelegen in kinderfreundlichem Quartier, Nähe Naturschutzgebiet Katzenssee, Doppelgarage, grosser Keller, Küche, Esszimmer, Wohnzimmer, Büro, Gästezimmer, WC mit Dusche, 3 Kinderzimmer, grosses Badezimmer mit Ankleide, 40m<sup>2</sup> Elternschlafzimmer, 20m<sup>2</sup> Badezimmer, Dachterasse.

Preis: 1 350 000.-  
Tel. 076-375 19 65

«Eine Aufspaltung der SAirGroup halte ich nicht für sinnvoll.»



# Arbeitsrecht & Bilaterale Verträge

Text Stefan Tschudin, Spezialist für Rechtsfragen der AEROPERS

Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU betreffen sieben Sektoren: Den Luft- und den Landverkehr, den Personenverkehr (Personenfreizügigkeit), die Forschung, das öffentliche Beschaffungswesen, die Landwirtschaft sowie die Beseitigung technischer Handelshemmnisse.

## Personenfreizügigkeit und Pilotenberuf

Sie werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2001 in Kraft treten, sobald alle 15 Mitgliedstaaten das Abkommen über die Personenfreizügigkeit, das für unsere arbeitsrechtliche Situation von Bedeutung ist, ratifiziert haben. Durch das Abkommen über die Personenfreizügigkeit werden die Arbeitsmärkte gegenseitig schrittweise geöffnet. Ergänzt wird das Abkommen durch die Koordination der Sozialversicherungen, durch Begleitmassnahmen und durch die gegenseitige Anerkennung der Berufsdiplome. Letzteres ist in der Fliegerei durch die JAR-Regulations bereits vollzogen. Wichtig ist festzuhalten, dass beide Parteien, die Schweiz einerseits und die EU andererseits, für die ordnungsgemässe Durchführung der Abkommen selbst verantwortlich sind und somit keine Gesetzgebungskompetenzen auf ein EU-Organ übertragen werden. Kurz gesagt heisst das, dass bei uns weiterhin das Arbeitsrecht gemäss

Obligationenrecht Gültigkeit haben wird, das in keiner Weise angepasst werden muss.

Auch bei allfälligen Rechtsanpassungen seitens der EU entscheidet die Schweiz autonom, wobei natürlich der politische Druck nicht zu unterschätzen sein wird.

## Nach 2 Jahren steht Schweizer Pilotinnen und Piloten der EU-Arbeitsmarkt offen

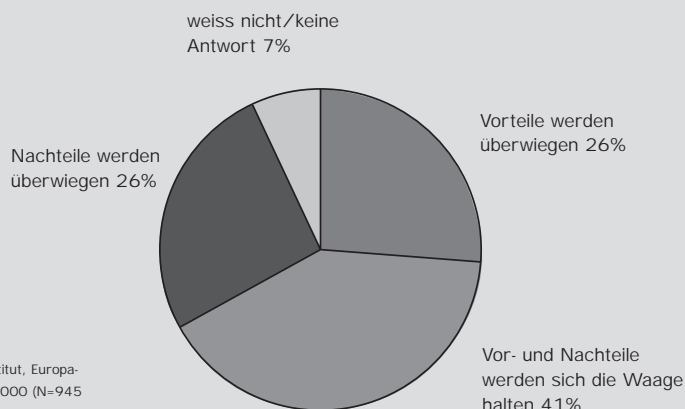
Was ändert nun wann? Mit dem Inkrafttreten des Abkommens wird der Saisonier-Status abgeschafft und es gibt neu kurzfristige und langfristige Aufenthaltsbewilligungen (1 bzw. 5 Jahre). Sodann wird für die Grenzgänger die tägliche durch eine wöchentliche Rückkehrpflicht ersetzt. Für die Pilotinnen und Piloten von grösserer Bedeutung ist, dass der EU-Arbeitsraum zwei Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens für Schweizer Arbeitnehmer geöffnet wird. Im Gegenzug wird der Schweizer Arbeitsmarkt fünf Jahre nach Inkrafttreten geöffnet und die Kontingente für Arbeitneh-

mer aus dem EU-Raum abgeschafft. Während sieben Jahren hat die Schweiz allerdings noch eine einseitige Schutzklausel. Dies bedeutet, dass die Schweiz während dieser Zeit jeweils für zwei Jahre wieder Kontingente erlassen kann, falls die Zuwanderung aus dem EU-Raum übermässig zunimmt. Danach, das heisst zwölf Jahre nach Inkrafttreten, gilt beidseitig die volle Personenfreizügigkeit. Sieben Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens muss sich das Schweizer Parlament über die Fortsetzung entscheiden, wogegen das fakultative Referendum ergriffen werden könnte. Sodann bleiben die Verträge auch später jederzeit kündbar, was allerdings die Kündigung aller sieben bilateralen Verträge zur Folge hätte.

## Sozialversicherungsleistungen im Ausland

Die angesprochene Koordination der Sozialversicherungen bedeutet, dass bei der Festlegung des Leistungsanspruches die Versicherungsdauer in einem anderen Vertragsstaat berücksichtigt wird und dass der

**Vor- und Nachteile der bilateralen Verträge für das ganze Land:** «Was glauben Sie, überwiegen in einigen Jahren die Vorteile oder die Nachteile für die Schweiz aus den bilateralen Verträge mit der EU, oder werden sich Vor- und Nachteile für das Land in etwa die Waage halten?»



Pilot und Jurist: Stefan Tschudin ist für die Beurteilung von Rechtsfragen innerhalb der AEROPERS verantwortlich.



Leistungsanspruch bestehen bleibt, falls sich der Versicherte in einen anderen Vertragsstaat begibt. Das gilt insbesondere für die AHV, BVG, Krankenkasse und Arbeitslosenversicherung und ist von Bedeutung, falls sich ein Arbeitnehmer in den EU-Raum begibt bzw. zu uns in die Schweiz kommt.

Zu erwähnen sind vollständigkeitshalber auch noch die flankierenden Massnahmen gegen Sozial- und Lohndumping: So können die Kantone einerseits für gewisse Branchen Mindestlöhne erlassen. Andererseits wird die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen für eine ganze Branche erleichtert. Sodann gilt das Gesetz über entsandte Arbeitnehmer aus dem EU-Raum: Dieses besagt, dass Arbeitnehmer aus dem EU-Raum, die in die Schweiz zur Arbeit entsandt werden, nach hiesigen Bedingungen arbeiten müssen.

#### Folgen für Swissair

Das Luftverkehrsabkommen als ein für die Pilotinnen und Piloten ebenfalls wichtiger Vertrag eröffnet der Swissair durch die Tarif-, Kapazitäts- und Verkehrsfreiheit die Möglichkeit, sich veränderten Bedingungen noch schneller anzupassen. Sodann wird sie als Gesellschaft den EU-Gesellschaften gleichgestellt und bekommt zwei Jahre nach Inkrafttreten die sog. 5. und 7. Freiheit, das heisst, dass sie Flüge von Zürich über Paris nach London bzw. auch Flüge von London nach Paris anbieten kann. Die weiteren fünf Verträge dieser sogenannten sektoriellen Abkommen dürften für uns in der Fliegerei von geringer Bedeutung sein.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich die Arbeitsbedingungen für uns in der Schweiz weiterhin nach dem Obligationenrecht und insbesondere nach unserem GAV richten werden, welcher auch in Zukunft unser Mittel sein wird, um unsere Arbeitsplätze und unsere Arbeitsbedingungen gegen die zusätzliche Konkurrenz aus dem EU-Raum und gegen den zusätzlichen Druck durch die Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa zu schützen.

Ratifikation	Behandlung im Parlament (voraussichtlicher Zeitraum)
Belgien	Frühling 2001
Dänemark	Herbst 2000
Deutschland	Herbst 2000
Finnland	Herbst 2000
Frankreich	Frühling 2001
Griechenland	Winter 2000/01
Grossbritannien	Winter 2000/01
Irland	Herbst 2000
Italien	Senat: 06.06.00 Deputierkammer: Herbst 2000
Luxemburg	Herbst 2000
Niederlande	Herbst 2000
Österreich	Nationalrat: 14.06.00 Bundesrat: 21.06.00
Portugal	Winter 2000/01
Schweden	Winter 2000/01
Spanien	Herbst 2000

#### GAV-Bestimmungen & «Streikbrecherflüge»

*Nach den ZALT Bestimmungen unseres GAV ergibt sich nach Artikel 16 folgende Rechtsgrundlage: Wir können praktisch alle Flüge verweigern, ausser diejenigen, die unter SR Designator (Single) operieren und dessen Passagenerträge an SR gehen. Dies betrifft konkret alle Flüge, die unter SR 3xxx Designator operieren. Grundätzlich ist Swissair über diesen Umstand informiert. Sollte die ELS andere Flüge von einer streikenden Airline übernehmen wollen, wird sie über unseren Duty Officer eine entsprechende Anfrage machen. Als Pilot darf angenommen werden, dass jeder Flug der aus der Dispo zugeteilt wurde bereits durch den AEROPERS Duty Officer bewilligt wurde. Im Zweifelsfall gibt der AEROPERS Duty Officer Auskunft: 079 / 631 55 00. (BB)*

#### Sie suchen ein Eigenheim z.B. in:

**Cham/Hünenberg**, Seematt am Zugersee, die spezielle Eigentumswohnung,

**5½-Zimmer**, Parterre mit Garten und direktem Zugang zu den eigenen Kellerräumen.

Zentrale Lage, idealer Alterssitz. Ausbauwünsche möglich. Frühjahr 2001. VP Fr. 1.2 Mio.

**Hünenberg**, Sonnhalde, mit tollem Blick in die Alpen über die Reussebene

**7-Zimmer-Landhaus** mit Einliegerwohnung sowie viel Charme. GF 1439m<sup>2</sup>. VP Fr. 2.5 Mio.

**Bonstetten**, Schachenhof, familienfreundliche Siedlung, gute Verkehrsverbindungen S9, **6½-Zimmer-**

**Eckhaus**, bietet viel Lebensqualität und Freiraum. VP Fr. 690'000.-.

**Brione s/ Minusio**, mit traumhafter Aussicht auf den Lago Maggiore, **5-Zimmer-Haus**, total renoviert, Lift, 3 Nasszellen, unterteilbar in zwei Wohnungen sowie Garten und Pool. GF 600m<sup>2</sup>. VP Fr. 1.55 Mio.

Weitere Informationen zu diesen gepflegten Objekten unter: [www.immob.ch](http://www.immob.ch)

Auskunft: Erwin Müller,  
St. Wolfgangstrasse 67,  
6331 Hünenberg, Tel. 041 781 07 17  
Natel 079 642 96 58  
E-mail: [erwin.mueller@smile.ch](mailto:erwin.mueller@smile.ch)

**Bad News****Olympic vor dem Aus?**

Nicht nur Regierungsleute, auch Delegationen verschiedener Gewerkschaften von Olympic Airways pilgerten nach Brüssel und baten um weitere Staatszuschüsse. Zwei Tranchen wurden von Brüssel im letzten Jahr bewilligt, die dritte aber nur unter der Bedingung, dass eine (zumindest teilweise) Privatisierung erfolgt sei. Daran hält Brüssel fest. Da Olympic gemäss Insidern «fast wertlos» sei, wird die Suche nach Investoren sehr schwierig. Auch die militante Art der Gewerkschaften, Stellenabbau oder anderen Restrukturierungen zu begegnen, hält viele Geldgeber ab. Olympic hat grosse Schulden gegenüber dem Staat für Landegebühren, Krankenkassenprämien und Infrastrukturkosten. Die Gewerkschaften haben vorsorglich vier Regierungsmitglieder und einige Manager von Olympic wegen Missmanagement eingeklagt, obwohl sie auch selber im Management vertreten sind. Bei einer Privatisierung wäre über die Hälfte der 14'000 Angestellten von einer Entlassung bedroht. Der Transportminister Chris Verelis hat jetzt eine gloriose Idee geboren: Er will Olympic in zwei Firmen aufteilen – eine übernimmt alle Flugzeuge und das Personal, die andere alle Schulden. Er beruft sich auf eine ähnliche «Rettungsaktion», mit der die Bank Credit Lyonnais 1998 vor dem Aus gerettet worden war.

**Bereinigung in Belgien**

Air Belgium wird am 1. November die Flugtätigkeiten einstellen, wenn nicht noch ein Management-buy-out zu Stande kommt. Die Gesellschaft wurde als Abellat Airways im Jahr 1979 gegründet und betrieb mit einer einzigen Boeing 707 Charterflüge. 1981 kam die Namensänderung und ein Besitzerwechsel zum Tour Operator Sunair, der seinerseits 1988 von Airtours UK übernommen wurde. Air Belgium fliegt heute mit einer eigenen Boeing 737 sowie zwei A320, die Airtours gehören. Die Konkurrenz wurde durch die Europa-Charterabteilung von City Bird sowie die neu gegründete Brussels International Airlines übermächtig.

# Kaleidoskop

Text Henry Lüscher



Montage des A340-600 in Toulouse

**A340 und die 60-ft-Regel**

Der Rumpf der ersten A340-600 ist im August in Toulouse zusammengefügt worden. Der Erstflug wird im April 2001 erwartet, ein wenig verspätet, da bei British Aerospace Probleme im Softwareprogramm für die computerisierte 3D-Herstellung der Flügel aufgetreten sind. Die Verspätung sollte aber ab dem achten Flügel aufgeholt sein. Doch ein weiteres, grundlegendes Problem wartet noch auf eine Lösung:

Airbus Industries lobbyiert seit Monaten bei JAA und FAA dafür, die Bestimmungen bezüglich Notausgängen zu überdenken. Durch das Strecken des Rumpfes hat es sich ergeben, dass die Notausgänge vor und hinter dem Flügel 22,6 Meter weit auseinander liegen – 4,6 Meter weiter als erlaubt. Diese «60-ft-Vorschrift» wurde vor Jahren auf Druck von Kabinengewerkschaften eingeführt, als British Airways und Boeing zwei Notausgänge im upper Deck des gestreckten Jumbos aus kommerziellen Gründen eliminieren wollten. Bis jetzt zeigen sich die beiden Behörden hart gegenüber der Ansicht von Airbus, wonach ihre zwei «full-type-doors» nicht mit den kleineren und umständlicher zu öffnenden «overwing exits» verglichen werden könnten, für die diese Vorschrift eigentlich gelte. Der Prototyp der A340-600 wird ohne zusätzliche Notausgänge über den Flügeln entstehen, da er nicht für den kommerziellen Einsatz geplant sei, wird betont. Airbus könnte so den Kabinenmittelteil für beide Versionen der A340 gleich produzieren, was nicht nur die Flexibilität erhöhen und Kosten sparen würde, sondern auch 500 kg weniger Gewicht bedeuten würde.

Die US Association of Flight Attendants droht, den A340-600 zu boykottieren, sollte Airbus eine Ausnahmegewilligung erhalten.

**Intelligente Sicherungen**

Die heute verwendeten Sicherungen in Flugzeugen lösen thermisch aus, wenn über eine gewisse Zeit eine zu hohe Stromaufnahme gemessen wird. Einige besitzen eine magnetische Auslösung, die bei Kurzschlüssen reagiert und eine sofortige Abschaltung des Verbrauchers herbeiführt. Da viele Geräte wie Motoren oder Ventile einen hohen Anlaufstrom ziehen, muss diesem Umstand Rechnung getragen und die Sicherung entsprechend «optimiert» werden. Doch alle diese Massnahmen können nicht verhindern, dass sich bei beschädigten Kabeln oder Steckern Lichtbögen bilden können. Diese Blitze dauern in der Regel nur 3 bis 4 Millisekunden, entwickeln aber Temperaturen von über 3000 Grad und haben keine unmittelbare Überlast zur Folge.

Die Firma Eaton Corp. stellt bereits heute Sicherungen für den Haushalt her, die bei Lichtbögen ausschalten. Ab 2002 wird die Installation solcher Sicherungen in Schlaf- und Badezimmern in den USA obligatorisch. Die US Navy untersucht zudem seit einigen Jahren Lichtbögen in Schiffsanlagen, was nun die Aufmerksamkeit der FAA nach sich gezogen hat. Die Firma Eaton soll untersuchen, ob sie eine «intelligente» Sicherung für die Luftfahrt herstellen kann, die durch Veränderungen der Form der Sinuswelle oder des Stromflusses einen Lichtbogen entdecken, den Stromkreis unterbrechen und idealerweise den Ort des Lichtbogens lokalisieren kann.

**Horizontale Tornados?**

Am 9. Dezember 1992 war eine DC-8 Frachtmaschine der United Airlines über Colorado in einem Jetstream unterwegs. Plötzlich drehte sich die DC-8 auf eine Sei-

te, um ebenso plötzlich die Querlage auf die andere Seite zu wechseln. Die Kräfte waren so gross, dass sechs Meter des linken Flügels sowie das äussere Triebwerk abgerissen wurden. Die Besatzung konnte sicher landen und die Erlebnisse schildern. Zufälligerweise wurden gleichzeitig vom Boden aus Messungen der Atmosphäre durchgeführt und waren Aufzeichnungen von Wettersatelliten verfügbar, die für die Untersuchung sehr wertvoll waren.

Wissenschaftler der NASA, verschiedene Wetterorganisationen sowie Universitäten haben in jahrelangen Versuchen und Studien heraus gefunden, dass sich in der Nähe von Jetstreams so etwas wie horizontale Tornados bilden können, vor allem in der Nähe von Gebirgen oder wenn der Jetstream die Richtung ändert. Maximale Drehgeschwindigkeiten von 300 Grad/Sekunde und vertikale Verschiebungen von bis zu 4000 fpm wurden ermittelt. Bei Tests über Grönland wurde das Verhalten der verwendeten Gulfstream IV so beschrieben: «The aircraft didn't want to fly; it tended to float when it was caught in the wave. It didn't want to sit on an axis, so it wasn't very comfortable. The pilots weren't too excited about staying there.»

Wissenschaftliche Untersuchungen zu diesem Phänomen wurden kürzlich publiziert und 3D-Bilder sind unter

<http://box.mmm.ucar.edu:80/csm/windstorm/windstorm.html>

anzuschauen. Weitergehende Studien, die zu Vorhersagen führen könnten, laufen nur sehr schleppend. Geld fehlt sowie die Motivation der potentiell interessierten Kreise: Fluggesellschaften wollen die Passagiere nicht mit noch mehr möglichen Gefahren im Himmel belästigen, Hersteller sehen keine Veranlassung, da keine Vorschriften bezüglich Manövrierbarkeit oder Grenzbelastung in horizontalen Tornados existieren – und Versicherungen wollen Turbulenzen weiterhin als «göttlichen Akt» wissen, denn das zieht niedrige Entschädigungen nach sich.

### Rekordtriebwerk

Das Jet Propulsion Laboratory der NASA konnte mit einem Rekord aufwarten: Das Ionentriebwerk des im Oktober 1998 gestarteten Kleinsatelliten «Deep Space 1», der zuerst konventionell auf seine «Fluchtgeschwindigkeit» von Erde und Sonne gebracht wurde, brennt schon seit über 200 Tagen ununterbrochen. In diesem Triebwerk verbrennt Xenon, dessen ionisierte Partikel mit 11'000 km/h ausgestossen wer-

den. Pro Tag werden nur rund 100 Gramm Xenon verbraucht, weshalb der Vorrat 583 Tage oder 14'000 Stunden reichen sollte, bis der anvisierte Komet Borrelly erreicht ist. Der Nachteil, dass Ionenantriebe einen Satelliten wesentlich langsamer beschleunigen als chemische Motoren, fällt bei lang andauernden Missionen dahin. Die Zuverlässigkeit ist hingegen höher, da der Ionenmotor ständig arbeitet, auch dann, wenn einmal in der Woche der Satellit umgekehrt wird, damit er Daten zur Erde senden und neue Software empfangen kann. Das geringfügige Abbremsen wird in Kauf genommen, dafür resultiert ein Minderverbrauch an flüssigem Treibstoff für die Steuerrüden, weil der Satellit in dieser Phase stabiler fliegt.

### Seltene Prüfmethode

Beim Absturz der Alaska Airlines MD-83 am 31. Januar vor der Küste Kaliforniens wurde das mechanische Versagen der Spindel für die Höhenleitwerkverstellung als primäre Unfallursache erkannt. Die Abnutzung sei exakt am Limit gewesen und das Teil hätte nächstens ersetzt werden müssen, ein entsprechender Auftrag habe schon lange vorgelegen. Der Mechaniker John Liotine, der schon vor 21 Monaten die FAA auf schwerwiegende Mängel im Bereich der Wartung hingewiesen hatte, gab kürzlich weitere Details preis: Im Jahr 1997 rapportierte er, dass die Abnutzung der Spindel des Unfallflugzeuges einen Tausendstel Inch unter der von der FAA zugelassenen Limite sei, folglich müsse sie ersetzt werden. Auch ein Vorgesetzter war dieser Meinung. Die Nachtschicht prüfte auf Weisung von «Oben» die Abnutzung noch einmal und konnte mit einem anderen Messgerät einen gerade noch akzeptablen Wert in die Arbeitskarte eintragen, der nur eine weitere Inspektion alle 1000 Stunden verschrieb. Im Zuge der Ermittlungen der FAA über Unstimmigkeiten bei der Wartung riet der Firmenanwalt den Mechanikern, keine Aussage zu machen, bevor sie nicht Immunität



Diese MD-83 N963AS stürzte am 31. Januar 2000 vor Kalifornien in den Pazifik.

zugesichert erhalten. John Liotine wurde 1999 bezahlt frei gestellt, da er angeblich die Flugoperation behindere. Er war Präsident der lokalen Mechanikergewerkschaft. Als Schichtleiter war er aber auch bekannt dafür, dass er seine Mechaniker ans Gate führte, auf die Passagiere zeigte und sagte: «Dafür arbeiten wir!» Die FAA fand 150 Fälle von Vergehen gegen Vorschriften im Wartungsbereich und setzte eine Busse von 44'000 \$ aus. Aber noch wird weiter untersucht und eine (vorübergehende) Schliessung des Wartungsbereiches von Alaska Airlines wird nicht ausgeschlossen.

Wie bei Crossair setzte auch Alaska Airlines nach dem Unfall ein 21köpfiges Audit-Team ein, das 150 Empfehlungen ausarbeitete. Es wurde festgestellt, dass Alaska Airlines zu rasch zur 10. grössten Fluggesellschaft in den USA gewachsen sei und die Infrastruktur nicht mitgehalten habe. Die Sicherheitskultur müsse erneuert und ausgebaut sowie eine Sammel- und Auswertestelle geschaffen werden, die alle sicherheitsrelevanten Vorfälle registriert und weiter leitet. Auch die schlechte Kommunikation zwischen Management und Basis quer durch das Unternehmen wurde kritisiert. Alaska Airlines gab bekannt, dass bereits 48 der 56 FAA-Empfehlungen ausgeführt worden seien und der Rest bis Ende Jahr folge.

### Kreatives Küchendesign

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

- 1 die Leistung messbar steigt,
- 2 die eigene Zufriedenheit mit der Tätigkeit zunimmt,
- 3 die Zufriedenheit der Kunden verbessert wird und
- 4 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 1, 2, 3 und 4) 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](http://www.scanline.ch)

# Flugunfälle näher betrachtet

Text Henry Lüscher



Turboprop der Aer Lingus

## Unfalluntersuchung nach 31 Jahren

Im Jahr 1968 fiel eine Turbopropmaschine der Aer Lingus auf dem Flug von Cork nach London südlich von Irland ins Meer, wobei alle 61 Menschen an Bord starben. Lange wurde vermutet, die viermotorige Viscount sei auf 17'000 Fuss von einer unbemannten Drohne der Royal Navy getroffen worden, was auch im 1970 abgeschlossenen Unfallbericht nicht ausgeschlossen wurde. Die Irische Ministerin Mary O'Rourke hat letztes Jahr jedoch eine erneute Untersuchung angeordnet, weil sie der Umstand befremdete, dass in der damaligen Untersuchungskommission ungewöhnlich viele Mitglieder der britischen Zertifizierungsbehörde anwesend waren, keine Unfallursache angegeben wurde und verschiedene wichtige Wartungsdokumente nicht vorhanden waren.

Nun zeigt sich, dass ein mechanischer Defekt für den Absturz der Viscount verantwortlich war. Seit den ersten Auslieferungen Mitte der 50er Jahre wurden 139 Totalschäden registriert, die 1573 Menschenleben forderten. Einige dieser in über 400 Exemplaren gebauten Turbopropflugzeuge sind bis vor Kurzen noch als Frachter unterwegs gewesen.

## Spektakuläre Bodenberührung 1

Eine Frachtmaschine des älteren Typs Lockheed Electra war am 1. März 1999 in Shannon im Landeanflug, nachdem sie in Köln gestartet und in Dublin zwischengelandet war. Die US-lizenzierte dreiköpfige

Crew beschloss wegen der vorherrschenden Wetterlage, mit reduzierter Klappenstellung zu landen. Gemäss Vorschrift musste dabei das GPWS ausgeschaltet werden. Auf 700ft über Grund ertönte ein Warnhorn – der Flight Engineer schaltete es ab und erklärte, dass dies wegen der Klappenstellung wäre. Es war aber nicht wegen der Landklappen, sondern wegen der nicht ausgefahrenen Räder, was beim Reduzieren der Leistung noch einmal die Warnung aktivierte – die auch jetzt von FE ausgeschaltet wurde. Als die Propeller des Triebwerkes drei die Piste berührten, wussten die Piloten, dass etwas nicht stimmte, der Kapitän übernahm und machte sich zum Durchstart auf. Doch zunächst durchschlug ein Propellerblatt den Rumpf, ein anderes beschädigte das Triebwerk vier erheblich und schliesslich verabschiedete sich der Motor Nummer drei bis auf den Auspuff vollständig vom Flugzeug. Mit voller Leistung auf dem Motor eins, Teilleistung auf Nummer zwei (wegen beschädigter Propeller) und keinen funktionierenden Motoren auf der rechten Seite konnte die nur halb beladene Electra auf 2000ft steigen. Der zweite Anflug in IMC (Wolkendecke bis auf 600ft) wurde infolge eines fast totalen Stromausfalles mit dem Stand-by Horizont und dem Notkompass durchgeführt. Diesmal mit ausgefahrenen Rädern.

## Spektakuläre Bodenberührung 2

Die Boeing 747-400 der Air India war aus Delhi kommend am Abend des 20. Janu-

ar 1999 im Landeanflug auf Frankfurt, Piste 25L. Neun Meilen vor der Piste wurde die Besatzung durch ein kleines Problem in der Hydraulikanlage gestört, das jedoch vom Copiloten und dem Enlarger-Kapitän rasch behoben wurde. Der Anflug war eher auf der schnellen, hohen Seite und das Wetter nicht besonders gut, mit Sichtweiten um 500 Meter und Wolkenuntergrenze auf 400 ft. Die Landklappen wurden erst auf 800 ft voll gesetzt, das Ballooning brachte den Jumbo über den Gleitweg, was vom Kapitän mit Nachstossen korrigiert wurde, mit Maximalwert von 1470 fpm auf 120 ft, obwohl das Flugzeug da schon deutlich unter dem Gleitweg war und die Warnung «Sinkrate» insgesamt acht Mal ertönte. Als das Flugzeug mit 1,7g zu früh aufsetzte, entschloss sich der Kapitän zu einem Durchstart. Die Besatzung wusste zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass sie dabei 85 Meter Anflugbefehrerung und 16 Meter des Localisators der Piste 07R abgeräumt hatten – sie stellten lediglich fest, dass das Fahrwerk nicht mehr hoch kam, liessen es aber ohne Troubleshooting dabei bewenden und die entsprechend vorsichtig formulierte Frage des Copiloten – aber auch des Towers – nach möglichen Beschädigungen wurde vom Kapitän energisch abgeklemt. Er

An schöner Hanglage Spreitenbach-Dorf, direkt am Waldrand von Privat zu verkaufen

## 6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

Einseitig angebaut, mit sehr viel Wohnqualität! Absolut ruhige Lage (autofrei).

Wohn/Ess-Zimmer m/Schwedenofen, 4 SZ, ausgebautes Dachgeschoss, Bad/WC, Dusche/WC, grosse Keller-räume, Terrasse, Balkon, kl. pflegeleichter Garten. Modern (Marmorboden, LeCorbusier-Möbel) BWF 220m<sup>2</sup>, aller Komfort, Bj. 89. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, öff. Verkehrsmittel; alle in 2-10 Min. zu Fuss erreichbar, Flughafen 20 Min. mit dem Auto. VB 850000.-, inkl. 2 Tiefgaragenplätze.



schlug das offerierte Holding aus und machte sich für einen Anflug auf die Piste 25R bereit, da der Treibstoff für den Ausweichflughafen Köln bereits etwas knapp war. In der Zwischenzeit hat sich eine Nebelbank auf den Flughafen zu bewegt und die Sicht verschlechtert, weshalb der Kapitän kurz erklärte, man mache einen automatischen Cat-III Anflug. Die Landung erfolgte ohne weitere Probleme, die beschädigten Pneus begannen erst auf dem Rollweg zu brennen und wurden von der – vom Tower vorsorglich alarmierten – bereit stehenden Feuerwehr rasch gelöscht. Interessant zu wissen, dass die Besatzung nur für Cat-I Anflüge zugelassen war.

## Gulf Air: Orientierungsverlust?

Die Meldungen, die nach dem Absturz einer A320 der Gulf Air verbreitet wurden, sprachen von defekten Triebwerken, Bugradproblemen oder Feuer an Bord. Es scheint sich nun aber zu bestätigen, dass eine technisch einwandfrei funktionierende Maschine ins Meer gesteuert wurde. Der Flug von Kairo nach Bahrain fand in der Nacht vom 23. August statt. Bei guten Wetterbedingungen wurde die A320 auf einen VOR-Anflug auf die Piste 12 geleitet. 12 Meilen vor der Piste war das Flugzeug immer noch 330 kt schnell. Als Kapitän Shakeeb die Piste in Sicht hatte, schaltete er den Autopiloten aus und begann, die Geschwindigkeit zu verringern. Auf 1000ft bemerkte er zum Copiloten: «we have to be established at 500ft». Im Endanflug befand er jedoch, dass er mit 200 kt Geschwindigkeit auf einer Meilen vor der Piste doch noch etwas zu schnell und mit 700ft etwas zu hoch war und verlangte, einen Kreis fliegen zu dürfen. Der Tower war einverstanden und so wurde das Flugzeug während des Kurvenfluges, der zum Teil mit 36 Grad Querlage erfolgte, auf Landekonfiguration bereit gestellt. Die Geschwindigkeit verringerte sich von 200 auf 160 kt und die Höhe von 700 auf 350ft. Aber der Kreis, der 800 Meter vor der Piste angefangen wurde, geriet oval, weshalb der Kapitän am Ende wieder in einer unmöglichen Lage war und dem Tower sagte, dass er nicht landen könne. Dieser wies ihn an, auf 2500ft zu steigen und auf einen nordwestlichen Kurs zu drehen.

Das Fahrwerk wurde eingefahren, die Klappenstellung auf «3» reduziert und Voll-

eistung gesetzt. Die Flugzeugnase kam jedoch nur auf fünf Grad hoch und die Kurve wurde auf nordöstlichem Kurs beendet. Bei 185 kt ertönte die Warnung wegen Überschreitens der maximal zulässigen Geschwindigkeit, was der Copilot mit «Overspeed limit!» quittierte. Weshalb jetzt der Kapitän den Sidestick voll nach vorne drückte, wobei das Flugzeug die (elektronisch gesicherte) Limite von 15 Grad Sinklage erreichte, bleibt vorderhand ein Rätsel. Als das GPWS zuerst mit «sink rate» und dann mit «pull up» vor der drohenden Wasserberührung warnte, befahl der Kapitän: «Flaps all the way» (fully up) und reduzierte die Flugzeugneigung, aber nur um neun Grad, also immer noch voller Sinkflug. Die A320 schlug mit einer Geschwindigkeit von 280 kt mit den Landeklappen auf Stellung «2» auf dem Meer auf. Die Triebwerke lieferten immer noch vollen Schub.

143 Menschen verloren ihr Leben.

## AirTran: Nahe an Katastrophe vorbei

Am 8. August startete eine DC-9 der AirTran als Flug 913 von Greensboro nach Atlanta. Auf 7000ft Höhe bemerkte der Copilot einen komischen Geruch, worauf sich die Besatzung entschloss, sofort wieder zum Startflughafen zurück zu kehren. Die Gesellschaft, die aus der ValuJet entstanden ist, hat ihren Besatzungen nach dem tragischen Unfall einer DC-9, die im Jahr 1996 brennend in die Everglades gestürzt ist, die sofortige Landung auf der nächsten Piste empfohlen, wenn Rauch im Flugzeug entdeckt würde. Die Besatzung des Fluges 913 landete acht Minuten nach dem Entdecken des Geruches wieder in Greensboro und evakuierte alle 62 Menschen an Bord. Der Sicherungskasten hinter dem Copiloten wurde als Quelle des Rauches identifiziert. Wie die erste Unfall-DC-9 kam auch diese

## Startabbrüche

*Evergreen Airlines und Boeing untersuchten Startabbrüche mit Unfallfolgen. In der letzten Dekade wurden 22 Unfälle bei Startabbrüchen registriert gegenüber 28 während der 80er Jahre, obwohl die Anzahl der Starts um 50% zugenommen hat. Also haben Training, Wartung und Systemzuverlässigkeit positive Auswirkungen gehabt. Die Hälfte der Startabbrüche fand über der Entscheidungsgeschwindigkeit V1 statt, bei je einem Drittel wurde Leistungsabfall oder Pneuplatzer als Grund für den Abbruch festgestellt. Ebenfalls ein Drittel fand auf nassen oder schneebedeckten Pisten statt. Boeing-Statistiken über alle Startabbrüche zeigen, dass 75% bei Geschwindigkeiten unter 80 kt vorkommen und selten zu einem Unfall führen. Nur 2% passieren bei Geschwindigkeiten über 120 kt.*

ursprünglich von Turkish Airlines und wurde 1970 gebaut. Alle Flugzeuge seien nach dem Everglades-Unfall und der folgenden temporären Stilllegung der ValuJet «Niete für Niete, Bolzen für Bolzen» überprüft und als flugtüchtig befunden worden.

Die weiteren Untersuchungen zum Greensboro-Fall zeigten, dass dieser Flug nicht weit von einer Katastrophe weg war, denn die Piloten hatten die Landung auf einer Autobahn ins Auge gefasst, weil sie glaubten, in dem immer dichter werdenden Rauch reiche die Zeit nicht bis zur Piste. Der Rauch füllte das Cockpit und einen Teil der Kabine, vier Besatzungsmitglieder mussten mit Rauchvergiftungserscheinung im Spital untersucht werden.

zu verkaufen

ev. zu vermieten (auf Wunsch mit kompl. Inneneinrichtung) in Pfyn (Kt. Thurgau) 30 min. vom Flughafen

6 ½-Zimmer-EFH

luxuriöser Innenausbau (Granit, Parkett, etc.), sehr sonnig, freie Aussicht (Alpenpanorama), gedeckter Sitzplatz ca 30m<sup>2</sup>, grosser Balkon ca. 30m<sup>2</sup>, Privat Strasse. Das EFH hat 3 Stockwerke, Total 220m<sup>2</sup> Nettowohnfläche. Preis Fr. 980000.-. Anfragen unter Tel. Nr. 079/438 35 11

# Airline Business, Deregulierung, Aktienkurse und US-Präsidentenwahlen

Text Reto Nause Bilder Collage Beat Schoch

Wie weit lässt sich die Situation der Airline-Industrie in den USA mit den Zuständen in Europa vergleichen? Welchen groben Zusammenhang zwischen Deregulierung, Marktsituation und Aktienkursen gibt es? Wie weit hat der amerikanische Markt einen Einfluss auf Europa? Der nachfolgende Artikel soll einen groben Überblick über diese Zusammenhänge liefern.



Trotz Deregulierungsbestrebungen: Noch keine Marktberreinigung in Europa.

Investoren lieben Sicherheit. Risiken wollen sie sich aber normalerweise mit entsprechenden Renditen abgelten lassen.

Boomende Branchen sind offensichtlich risikoreich, erlauben aber auch eine Abwälzung der Kosten auf einen steigenden Umsatz. Dies ist häufig gleichbedeutend mit hohen Renditeerwartungen. Der Airline-Sektor ist sowohl in Nordamerika wie auch in Europa ein «booming» Sektor – doch namentlich in Europa ist die Ausgangslage von einer Vielzahl offener Fragen begleitet, welche eine Perspektive in die Zukunft nahezu verunmöglichen.

## Deregulierung ohne Korrektur der Marktstrukturen

Während in den USA die Deregulierung auch zu einer tatsächlichen Marktberreinigung geführt hat, ist in Europa diese Stufe noch nicht erreicht: Die bisherigen Bestrebungen haben einerseits zu einer Herabsetzung der Barrieren für den Markteintritt neuer Airlines geführt, andererseits sind die staatlichen Stützmassnahmen für einzelne Airlines aber nicht gefallen. Insgesamt herrscht daher innerhalb von Europa ein Übergang. Dieses wiederum ist für tiefe Flugpreise und entsprechend schmale Ren-

diten verantwortlich. Für die Aktienkurse erweisen sich diese Rahmenbedingungen als «Gift».

Als Beispiel möge die aktuelle Börsenkapitalisierung der SAirGroup dienen, die sich in der Grössenordnung von 3.5 Mia. Fr. bewegt, andererseits bringt es z.B. eine junge Firma wie ThinkTools (Nebensegment der Schweizer Börse) mit unter 10 Mitarbeitern auf eine Börsenkapitalisierung in der Grössenordnung von 1 Mia. Fr. Ein solches Vertrauensvotum der Investoren erleichtert einer Firma die Refinanzierung enorm; seine Strategie, seine Existenz stehen nicht zur Debatte.

## 3 bis 4 Airlines in Europa

Experten rechnen längerfristig mit 3 bis 4 grossen Fluggesellschaften, welche im europäischen Wettbewerb bestehen werden. Abhängig ist diese Grösse von den Marktverhältnissen in den USA: Die Anzahl der Gesellschaften in Europa wird sich nach der Anzahl der zur Verfügung stehenden Partner im Nordatlantik richten – das heisst dieser entsprechen.

## Gore oder Bush?

Eine Konzentration des Marktes ist durch die Wettbewerbsbehörden abzusehen. In den USA sind diese stark dem Einfluss der jeweils amtierenden Regierung ausgesetzt. George Bush jun. wird nachgesagt, dass er grösseren Fusionen gegenüber positiv eingestellt ist – Al Gore hingegen gilt als skeptisch gegenüber Firmenzusammenschlüssen. Die Präsidentschaftswahlen in den USA dürften deshalb auch von den Pilotinnen und Piloten nicht ohne Emotionen mitverfolgt werden ...

# Globalisierung: «Old» versus «new» Economy

Text Markus Schneider, Ressortleiter Finanzen/Wirtschaftsumfeld Karikatur Tages-Anzeiger

Am 18. September 2000 hat Sulzer eine einschneidende Restrukturierung angekündigt, die vor allem für die in der Schweiz ansässigen Mitarbeiter zu einer Roskur werden dürfte. 14'600 Mitarbeiter von heute 21'000 Beschäftigten sollen ausgegliedert werden. Eingeschränkt auf den traditionellen Industriebereich sind mehr als 80 % der Belegschaft direkt betroffen.



Auswüchse des Konzentrationsprozesses in der Maschinenindustrie: Ausverkauf bei Sulzer (Karikatur: Tages-Anzeiger).

Das Beispiel Sulzer steht stellvertretend für den globalen Umstrukturierungsprozess von Branchen mit einem überdurchschnittlichen Bedarf an Handarbeit in Richtung der Entwicklungsländer. Europa wandelt sich von der Industrie- zur Kommunikationsgesellschaft. Obwohl diese Entwicklung rational nachvollziehbar ist, stimmt die Dimension der menschlichen Tragik tief betroffen.

## Anforderungen des Managements an die Produktion

Werden die offiziellen Begründungen zitiert, so soll das Geschäft der zukünftigen Sulzer nur noch Bereiche beinhalten, die folgenden Mindestanforderungen genügen: Ein Marktpotenzial von mehreren Milliarden Franken, eine führende Marktposition, eine operative Marge von mindestens 15 %, sowie ein Umsatzwachstum von mindestens 5 % pro Jahr.

## Können diese Anforderungen verallgemeinert werden?

Werden die Börsenkurse der letzten Jahre analysiert, so ist festzustellen, dass Unternehmen, die diesen Anforderungen genügt haben, eine sehr gute Performance beschieden wurde – andererseits haben Unternehmen, die den Anforderungen nur teilweise genügen, gelitten.

Wenn die genannten Kriterien nun

offenbar eine gewisse allgemeine Verbindlichkeit zu haben scheinen, stellt sich die Frage, wie unser Arbeitgeber bei deren Anwendung abschneiden würde:

## Kritische Kursentwicklung:

Die operative Marge der SairLines hat sich gemäss den Unterlagen, welche der AEROPERS zur Verfügung stehen, während den letzten Jahren zwischen 2 % und 7 % bewegt. Der Schweizer Market Index verzeichnet seit Januar 2000 eine Zunahme von 5.9 % (Stichtag jeweils: 15.9.2000). Die SAirGroup Aktie verzeichnete im selben Zeitraum einen Verlust von -18.7 %.

Zur Beurteilung dieser Entwicklung kann ebenfalls die Marktkapitalisierung einiger Unternehmen herangezogen werden (Wie viel Geld müsste man aufwenden, um alle ausstehenden Aktien zu kaufen): Die SairGroup beschäftigt rund 68'000 Mitarbeiter. Das Unternehmen weist eine Marktkapitalisierung von 3.02 Milliarden Franken auf (Stichtag ebenfalls 15.9. 2000). Fast dieselbe Marktkapitalisierung erreicht die Liechtensteinische Landesbank mit 3.03 Milliarden Franken. Der Umsatz der SairGroup betrug 1999 11.3 Milliarden Franken. Diese kann ebenfalls mit der Bilanzsumme der Liechtensteinischen Landesbank verglichen werden, welche für das gleiche Jahr 11.7 Milliarden Franken betrug. Die Anzahl der Mitarbeiter

bei der Liechtensteinischen Landesbank beträgt rund 466 Personen.

## Fusionswelle im Airline-Bereich?

Anders formuliert: Eine kleine Landesbank mit 466 Mitarbeitern im Finanzbereich (hohe Margen!), hat an der Börse denselben Wert wie die ganze SAirGroup mit 68'000 Mitarbeitern. Vor diesem Hintergrund sind die Bemerkungen von «Finanz & Wirtschaft» (20.9.2000) zu verstehen:

«Dass SAirGroup emsig Beteiligungen an kleineren Airlines kauft, lässt sich so interpretieren, dass sie sich mit Blick auf die absehbare Fusionswelle in der Branche in eine gute Ausgangslage manövrieren möchte. Die Schweizer Gruppe könnte ihr ganzes Airlines-Portfeuille an einen der grossen Mitspieler abtreten (und dafür z.B. eine Minderheitsbeteiligung am noch grösseren Gebilde erhalten). Danach würden die flugnahen Dienste das Kerngeschäft der SAirGroup bilden.»

## AEROPERS gerüstet

Die von KLM und British Airways geplante Fusion ist vorderhand geplatzt. Einerseits scheint die beschleunigte Konsolidierung nicht mit der erwarteten Geschwindigkeit und Wucht abzulaufen; andererseits lassen die Beispiele von Feldschlösschen, Ascom und nun Sulzer aufhorchen.

Als Vertretung der Swissair- und Balairpilotinnen & Piloten verschliesst die AEROPERS die Augen vor solchen Szenarien nicht: Die langfristige Arbeitsplatzsicherheit, der Erhalt des Lebensmittelpunktes Schweiz oder der Erhalt eines attraktiven Streckennetzes für unsere Pilotinnen & Piloten stehen zu oberst auf dem Zielkatalog des Verbands. Die AEROPERS wird ihre Mitglieder auch in einem allenfalls erneuerten Gebilde wirksam vertreten. Die mit Hockdruck vorangetriebene Professionalisierung des Verband ist unter anderem die Antwort auf globalisierte Strukturen im Airline-Business.



# 55 Jahre AEROPERS: Let's celebrate

Liebe Mitglieder der AEROPERS

Am 11. November wird der Bogenhangar in bunten Lichterzauber gehüllt: Wir laden Sie ein zu einem unvergesslichen Fest!

Die «Location» ist speziell – als Hauptattraktion werden wir Sie zum Träumen entführen – zu «Space Dreams»: Erleben Sie die Highlights des Schweizer Erfolgsmusicals.

Wir starten gegen 17.00 Uhr mit einem Apéro. Es folgen Nachtessen, Rahmen- und Showprogramm. Nutzen Sie die Gelegenheit, Kolleginnen, Kollegen und Bekannte im Rahmen unseres Events zu treffen.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme unserer Pilotinnen und Piloten (mit Partnerinnen & Partnern) an unserem Fest und möchten Sie daran erinnern, frei einzugeben (PBS und Crew-Wish-System als Back-up).

Sie erhalten Anfang Oktober eine detaillierte Einladung mit Anmeldung.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Tinu Fischer & Reto Nause  
Für Vorstand und OK

## Abenteuer NAMIBIA

2 Wochen Camping/Lodge-  
Tour, geführt von pens. SR-  
Captain, ab Fr. 3900.- (inkl.  
Flug, Unterkunft, Transport,  
Essen) spezielles «Out of  
Africa Erlebnis».

Infos unter:

Tel. 01 865 25 20, Fax 01 865 26 20  
e-mail: msgjessmann@bluewin.ch

## Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sucht eine/einen Fluginspektorin / Fluginspektor

zur Verstärkung des Teams in der Sektion Flugoperation, das die Aufsicht über den gewerbmässigen Flugbetrieb ausübt.

In enger Zusammenarbeit mit den zugewiesenen Flugbetriebsunternehmen gilt es, die anspruchsvollen JAR-Vorschriften umzusetzen. Diese komplexen Aufgaben erfordern hohe Qualifikationen. Folgende Voraussetzungen sind erwünscht:

- Gültige Linienspielenz
- Mindesterfahrung von 2000 Flugstunden als Bordkommandant
- Führungserfahrung in einem Flugbetrieb oder einer Flugschule
- Status eines Fluglehrers und Sachverständigen
- Natürliche Autorität, Sozialkompetenz, gutes Kommunikationsverhalten sowie Team- und Konfliktfähigkeit
- Aufgeschlossenheit gegenüber Neuem
- Mittragen von Verantwortung
- Beherrschen der deutschen, englischen und französischen Sprache in Wort und Schrift
- EDV-Anwenderkenntnisse in den herkömmlichen Informatikapplikationen

Der Dienort ist Zürich Flughafen. Teilzeitarbeit möglich. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, dann senden Sie Ihre Bewerbung bitte bis am 15. Oktober 2000 an das

Bundesamt für Zivilluftfahrt, Personaldienst, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern

Nähere Informationen erhalten Sie bei der Sektion Flugoperation über die Nummer 01 816 26 74.