

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 2/2001



HINTERGRUND

PBS – unsere Umfrage

AKTUELL

Brand Swissair – ein Beitrag
auf der letzten Seite

DER PRÄSIDENT

«Wo Swissair drauf –
da Swissair drin»

Wo Swissair drauf – da Swissair drin	2/3
Editorial	4
Flight Operation News	4
Kurz & bündig	5
PBS: Mitgliederbefragung	6/7
Wo bleibt die Politik?	8
Ressort «Flight Training»	9
Kapers: Update von Martin Gugli	10/11
Teuerungsverhandlungen	11
Kaleidoskop	12/13
Neue Mitglieder	14
Unser Brand Swissair – Ein Beitrag	16

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

Inserateannahme:

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

Foto Frontseite:

Bilddokumentation DCF der SairGroup

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

25. Februar 2001

Wo Swissair drauf, da Swissair drin

Von Markus Jöhl, Präsident

Nach dem Strategie- und Führungswechsel von vergangener Woche wird vor allem eines klar: Die Marke Swissair wird eine noch wichtigere Rolle innerhalb der SAirGroup spielen.



Wir als Swissair Piloten haben auf das richtige Pferd gesetzt: Wir können die vom Verwaltungsrat angekündigte Qualitätsstärkung an vorderster Front mitgestalten. Seit jeher ist die Konstanz der Marke Swissair ihre Qualität. Entsprechend werden wir mithelfen, dass die Qualität weiter gehalten und keine Aushöhlung der Marke Swissair stattfinden wird. Auch wenn wir uns bereits seit einigen Monaten mit dem immer grösser werdenden Druck auf Philippe Bruggisser und den möglichen Konsequenzen auseinandergesetzt haben, so war der Zeitpunkt für uns doch überraschend. Die finanzielle Lage des Konzerns präsentiert sich derzeit undurchsichtig. Der Glaube an die Allianz-Strate-

gie im Verwaltungsrat scheint noch geringer als wir vermutet hatten. Philippe Bruggisser hat sich stets klar für eine unabhängige und starke Swissair eingesetzt. Dass ihm dafür (und für weitere grosse Verdienste um den Konzern) kein einziges Wort des Dankes ausgesprochen worden ist, stimmt uns mehr als nachdenklich.

Die Absichten und die strategische Ausrichtung der neuen Führung sind dagegen in der vergangenen Woche nicht viel konkreter geworden und erscheinen im Moment eher konzeptlos. Als einzige Aussage steht eine Konzentration auf die «Kern-Airlines» Swissair, Crossair und allenfalls Sabena und ein

Bekanntnis zu deren qualitativem Aufbau im Raum. Es ist klar, dass die bestehenden Allianzen, welche dem Management sehr viel Energie und Mittel abverlangen, reduziert werden sollen. Doch einfach wird diese Entflechtung nicht werden, sind doch viele Verträge mit entsprechenden Gegenverträgen verknüpft. Um hier Transparenz zu schaffen, wird die Konzernleitung ohne das Wissen von Philippe Bruggisser sehr stark gefordert sein. Ob und wem sich die SAirGroup zudem als Partner anschliessen wird, ist momentan ebenfalls völlig offen.

Ein internationales Streckennetz ist von entscheidender Bedeutung für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Schweiz

Für die Schweiz ist es volkswirtschaftlich jedoch sehr wichtig, ein internationales Streckennetz vom und zum Hub Zürich zu haben. Wir brauchen dieses Tor zur Welt; nicht nur für die hier ansässigen Grosskonzerne sondern auch für den Tourismus. Unser Hub steht aber auch durch andere Rahmenbedingungen unter Druck: Die Lärmthematik ist noch lange nicht gelöst. Sollte der Betrieb und der Ausbau des Flughafens weiterhin behindert werden, droht der Swissair definitiv der Abstieg in die Regionalliga. Der Verwaltungsrat wird hier auch auf politischer Ebene klare Zeichen setzen und sich Verbündete suchen müssen: Für die Zukunft einer starken nationalen Airline mit einem intakten Hub Zürich!

Wir sind optimal vorbereitet, die neue Strategie mitzutragen

Intern werden sich die zahlreichen Optimierungsprozesse der vergangenen Jahre jetzt erst recht auszahlen: Wir haben ein qualitativ gutes Produkt, motivierte und gut qualifizierte Piloten, die im internationalen Vergleich punkto Produktivität und Kosten absolut konkurrenzfähig sind. Die Qualifikation für das Mixed Fleet Flying und die ETOPS-Operation sind Ausdruck dieses hohen Standards of Performance.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieser Standard nicht gesenkt oder billigeren Lösungen geopfert wird. Unsere Swissair Passagiere stellen zu recht auch an die Swissair Cockpitbesatzungen hohe Anforderungen. Wir sind be-

reit und können diese Erwartungen mit unserer professionellen und kundentorientierten Arbeit erfüllen!

Dazu bedarf es aber weiterhin einer Sozialpartnerschaft, die diesen Namen verdient. Ein Umgang, wie wir im Zusammenhang mit dem Arbeitskampf bei Crossair gesehen haben, entspräche definitiv nicht unserem Kulturverständnis. Diese Vorbehalte haben wir Herrn Moritz Suter anlässlich seines Antrittsbesuches im Vorstand von vergangener Woche bereits klar kommuniziert.

Die Qualität der Marke Swissair muss erhalten bleiben

All dies sind gute Grundlagen, um die vom Verwaltungsrat geäusserte Absicht nach einer Erhöhung der Attraktivität der Swissair auch von unserer Seite her tatkräftig zu unterstützen. Wir fühlen uns gegenüber Euch Piloten, gegenüber den Passagieren und dem Management verpflichtet, darauf zu achten, dass unser Produkt unter dem Kostendruck nicht ausgehöhlt wird und nur noch eine leere, wertlose Fassade bleibt. Es wird dazu unumgänglich werden, eine klare Abgrenzung der einzelnen Geschäftsfelder innerhalb der Konzern-Airlines vorzunehmen. Nur so können betriebliche Doppelspurigkeiten und eine langsame Erosion der Marke Swissair verhindert werden.

Wie ihr seht, wird sehr viel Arbeit auf uns vom Verband zukommen. Wir wissen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht, in welche Richtung die Reise gehen wird. Wir werden uns deshalb nächste Woche in einem internen Strategie-Seminar detailliert auf mögliche und denkbare Szenarien vorbereiten. Wir müssen bereit sein, auf neue Entwicklungen sofort und beherzt reagieren zu können; sowohl intern als auch gegenüber den Medien und der Öffentlichkeit. Denn als stärkster Personalverband im Konzern werden wir auch in Zukunft unsere Verantwortung wahrnehmen und ein gewichtiges Wort bezüglich künftiger Entwicklungen mitzureden haben. Wir werden deshalb kaum darum herum kommen, unsere Ressourcen aufzustocken: Sowohl bezüglich FEROP-Tagen als auch bezüglich unserer finanziellen Mittel.

Wir arbeiten für ein Produkt mit einem sehr guten, weltweit bekannten

Namen. Setzen wir uns dafür ein, dass es weiterhin denselben guten Ruf geniessen wird, den es in der Vergangenheit hatte:

Wo Swissair drauf, da Swissair drin – auch im Cockpit. Jetzt erst recht!

Mit herzlichen Grüssen



Hugo Buff + Co. Treuhand

Chlupfgasse 2
8303 Bassersdorf
Telefon 01-838 19 19
Telefax 01-838 19 29

Steuerberatung
Erbschafts- und
Testamentsberatung

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/IUSF

Zu vermieten ab Oktober 2001 in Neuenhof AG:

Moderne 2-Zimmer- Wohnung

Gartensitzplatz, Spühl- und Waschmaschine, Glaskeramik-Herd, Abstellräumchen.
2 Gehminuten zum Bahnhof, 5 Minuten zur Autobahn.

Mietzins inkl.
Nebenkosten und Parkplatz in Tiefgarage:
Fr. 1350.-

Kontakt: 079 255 73 44

Editorial

Noch etwas «visionslos»



Nun wissen wir es: Philippe Bruggisser musste das Schiff verlassen und das Airline-Geschäft soll wieder vermehrt in den Fokus rücken –

allerdings ohne risikoreiche Beteiligungen.

Wissen wir jetzt mehr? Nicht viel: In Sachen Kommunikation hat die sonst so professionelle SAirGroup in den letzten Wochen für erhebliche Patzer gesorgt oder ist schlicht auf Tauchstation gegangen.

Es mutet schon ein wenig komisch an, wenn der Verwaltungsrat zwar personelle Wechsel kommuniziert, aber von der neuen strategischen Ausrichtung kaum die Eckpfeiler kennt. Ein wenig naiv ist es, die gesamte nationale Medienwelt am 23. Januar zu versammeln und den Journalistinnen und Journalisten nur ins Büchlein diktieren zu wollen, warum man sich vom ehemaligen CEO getrennt hat. Keine Ziele, keine Visionen wurden dort genannt.

Dabei gibt es sie: Die Vision für die Swissair von morgen: Als eigenständiger Partner im OneWorld-Verbund. Als absoluter High-Quality Carrier. Als nationale Airline, welche die Schweiz mit dem Rest der Welt durch ein interkontinentales Network verbindet. Als Airline mit einem starken Heimflughafen, der das südliche europäische Drehkreuz für Verbindungen nach Afrika, in den Fernen Osten und innerhalb von Europa darstellt. Als Netzwerk-Partner für die Destinationen in Nord- und Südamerika. Aber eben: Visionen werden im Verwaltungsrat entwickelt. Vielleicht müssen sich die Piloten dort vermehrt einbringen.

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Flight Operation News

Von Paul Erni, Spezialist für Flight-Ops-Reporting



BEY – Flug

Dieser Flug wird immer noch manuell preassigned. In seltenen Fällen kann es vorkommen, dass dieser Flug nicht wie abgemacht freigestellt geplant wird. Wir bitten alle FCM ihre Einsätze diesbezüglich zu überprüfen und gegebenenfalls eine Umstellung des Einsatzes bei der Dispo zu verlangen. (bitte Meldung an AP)

Der BEY – Flug muss alleinstehend geplant werden (vorher und nachher frei).

Diese Regelung gilt sowohl für die Planung als auch für die Dispo, mit Ausnahme Einsatz aus Reserve.

ROTFREI nach MD

GB 7.1 p.10 «free days before/after absences» (c) regelt frei nach Militär: Nach 5 und mehr Tagen MD muss ein Freitag geplant werden, dieser darf kein ROTFREI sein.

Da die Lösung dieses Problems noch bei Adopt (PBS) hängig ist, empfehle ich allen FCM bis auf weiteres ihre Einsätze diesbezüglich zu überprüfen, mit Info an AP.

Reduzierter Layover mit Kompensation in die Freitage

In der ALBANA Information November 2000 steht, dass SR diese Form der Kompensation zukünftig nicht mehr anwenden wird. Das bedeutet aber nicht, dass es keine reduzierten Layovers mehr gibt. Es ist lediglich so, dass die Reduktion nicht mehr in die Freitage kompensiert wird (dies war auch unser Anliegen). Die Pairings werden in sich «abgeschlossen» sein. Ein Layover kann also in der Planungsphase immer

noch reduziert werden, aber die Kompensation dafür (Reduktion der Dutytime und / oder Verlängerung des folgenden Layovers) muss innerhalb des Pairings stattfinden, bevor es in ZRH aufhört.

Average flight dutytime maximum 10 hours per day for rotations of more than 3 days

Diese Limite gilt für die Planungsphase und nicht für den aktuellen Einsatz. GB 7.1 2.17.1 Limitations (e) sagt aus, dass diese Limite auf dem publizierten Timetable basiert.

Der Verständniskommentar präzisiert weiter, dass diese Regel nur für ganze 4, 5 und 6-Tage Rotationen gilt, und nicht für beliebige Teile innerhalb der Rotation. (4-täger max. 40 h, 5-täger max. 50h).

Neues Check-Refresher Konzept A32/33

Seit Anfang Jahr wird auf der Airbusflotte wieder mit 4 Events pro Jahr mit neu 2 x 3 ? h während zwei Tagen trainiert. Durch die geänderten Rahmenbedingungen wird es aus der Sicht von SR notwendig, die bis anhin gültige Vereinbarung Swissair-Aeropers betreffend «Recurrent Simulator Training» abzulösen. Die Primetime-Regelung (keine Nacht Session, Briefing nicht vor 0600 – 2400 Debriefing Ende) gilt nicht mehr. Im Moment sind noch Gespräche AP – SR im Gange und es gelten lediglich die Regeln gem. GB 7.1. Wir bitten alle FCM, auf die Einhaltung dieser Regeln zu achten.

2.19.2 (d)

If after... SIM duty one single free day is planned, the next duty assignment may only start after 36 h Layover

2.21.1

Ground duty starts and ends at the published time... (SIM incl. Briefing and Debriefing)

Für die 55 h Limite muss die ganze Zeit, von Beginn Briefing bis Ende Debriefing gezählt werden.

2.29.2 (c) Basic rest time:

10 h after Flight Duty before SIM. (dh. min Layover 14 h (oder höher mit FDT>10 h)

10 h after SIM before Flight Duty (dh. min. Layover 14 h)

3.4.1 (b) Rest time

Der Zuschlag von 12 h für das WOCL (0100-0459) gilt nicht für Ground duty. (dh. zwischen den zwei SIM Sessions. Aber er gilt dann, wenn nach SIM geflogen werden muss)

5.2.1

Combination SIM – LH possible, max. 6 days (SIM muss am Anfang geplant werden)

Combination SIM – SH possible, max. 6 days.

SIM vor Flight Duty must be planned in the time frame:

0400-2230 SLT for SH (incl. Briefing and Debriefing)

0600-1800 SLT for LH (incl. Briefing and Debriefing)

Für den MD-11 bleibt die Regelung bis auf weiteres unverändert

Kontaktperson AP für Fragen in Zusammenhang mit Check/Refresher Konzept ist Toni Ackermann, CMD A33, e-mail: atack@swissonline.ch

GVA Rotationen

21 Rotationen im Feb. Im Sommerflugplan werden ex GVA nur noch LHR (SR 830/839) und SVO (SR488/489) angefliegen. Dazu kommen noch die Pendulair Flüge. Diese Ausgangslage macht es immer schwieriger, noch geeignete GVA Rotationen zu finden.

Longhaul

Die Rotationsabsprachen für die Sommerflugplanperiode sind noch im Gange.

Hotelwechsel in DEL

Es ist nach wie vor das Anliegen der AP, dass die Besatzungen an einer möglichst zentralen Lage untergebracht werden. Der Fall DEL ist insofern speziell, als dass sowieso ein beträchtlicher Teil der Besatzungen das Hotel nicht oder nur selten für einen Gang ins Zentrum verlässt und meistens im Hotel bleibt. Gerade was den Swimming-Pool betrifft ist eine markante Verbesserung zu erwarten...

Ausserdem hat es immer noch einen Gratis Shuttle ins Zentrum, das Taxi zurück kostet nicht viel.

Die Fahrzeit vom Flugplatz zum Hotel wird erheblich kürzer, der Layover länger. Der Minimum Layover in DEL ist kein Thema, der geplante Layover liegt mehr als 10 Stunden über dem Minimum.

Wir haben den Entscheid von SR unterstützt.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass AP im Zusammenhang mit Hotel Accommodations lediglich Mitsprache hat und einen Entscheid von SR nicht verhindern kann, solange das Hotel den vereinbarten Kriterien entspricht.

(GB 7.1 2.2.2 (a))

In eigener Sache

Bei Problemen und Fragen in Zusammenhang mit FDR's ist die Vorgehensweise wie folgt:

GB 7.1 / Verständniskommentar / FAQ / Crew Dispo / FCR an SR mit Kopie an AP. Falls das Problem so immer noch nicht gelöst werden konnte: Info an AP. Den Verständniskommentar findet man auf der AP Homepage unter Mitglieder / News & Infos. Er ist im Moment schlecht platziert, eine Verbesserung ist geplant.

Die FAQ's findet man ebenfalls auf der AP Homepage unter Mitglieder / FAQ. Hier stehen oft gestellte Fragen und Antworten zu FDR relevanten Themen. ■

Kurz & bündig**PBS-Server-Absturz**

Am 15. Januar traten beim PBS-Server Probleme auf: Ein Einloggen war ausgerechnet im Endstadium der Bidding-Sessions für den Februar nicht mehr möglich. AEROPERS wurde durch betroffene Mitglieder im Verlauf des Morgens informiert. PBS-Spezialist Tom Weder nahm danach unverzüglich Kontakt mit den verantwortlichen Swissair-Stellen auf. Dadurch konnte erreicht werden, dass die Bidding-Sessions um 24 Stunden bis am 16. Januar, Mitternacht verlängert wurden. Das Sekretariat kommunizierte diesen Umstand mit einem Massen-Email an die Mitglieder und brachte im Ops Plakate mit dem Hinweis an.

Was wäre bei einer Ablehnung des PBS?

Das Bidding-System würde durch das alte Crew-Wish-System ersetzt. Die Planung hingegen würde weiterhin per Computer erfolgen.

Warum bekomme ich auf einen Forumsbeitrag keine Antwort vom Vorstand?

Das Forum ist eine Diskussionsplattform von Mitglied zu Mitglied. Wer eine Eingabe an den Vorstand machen möchte, zu der er auch eine Antwort erwartet, ist aufgerufen, dies via Post oder Mail (aeropers@aeropers) einzuspeisen. Das Forum erfreut sich derzeit reger Beteiligung: Mit 3-5 neuen Beiträgen täglich ist es für den Vorstand einerseits kaum mehr möglich überall zu antworten. Andererseits möchten wir darauf grundsätzlich aus der folgenden Überlegung verzichten: Das Forum gehört den Mitgliedern – dort soll kritisiert, diskutiert und vielleicht auch gelobt werden (ohne dass sich die «Obrigkeit» ebenfalls zu Wort meldet).

Der Vorstand verfolgt aber die Diskussion aufmerksam. Das Forum dient uns deshalb als allgemeiner «Pulsmesser».

Einzug der Mitgliederbeiträge

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass wir Ende Februar 2001 die Mitgliederbeiträge für das 1. Semester einziehen werden.

Mitglieder-Befragung zum PBS im Ops

Von Richard Huber, Ressortleiter Flight Ops



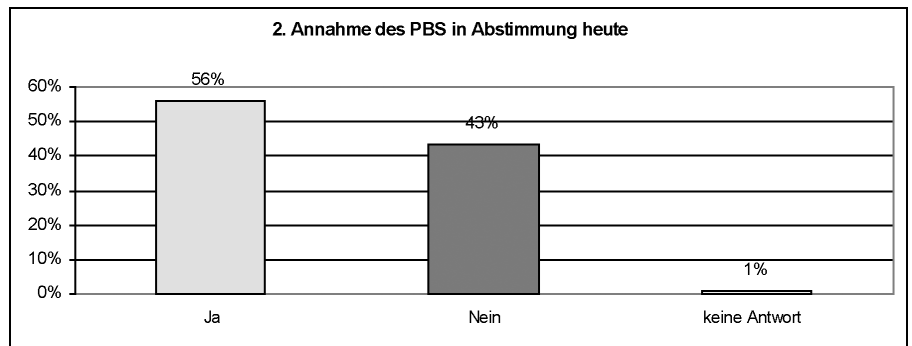
Richi Huber und sein Team: In 2 Tagen ein Viertel des Korps befragt.

Zuallererst möchte ich mich ganz herzlich bedanken für ihre überwältigende Mitarbeit. Trotz hinter ihnen liegenden langen Flügen und zu unfreundlichen Tageszeiten haben sie sich Zeit genommen und uns ihre Eindrücke vermittelt sowie qualitativ hochstehende Vorschläge beigesteuert. 278 Fragebogen wurden ausgefüllt. Das sind beinahe 25% der aktiven Piloten, und dies an nur gerade zwei Tagen (8. 1. und 9. 1. 2001)!

Die Auswertung der Fragebogen hat Tom Weder für uns übernommen und sich dadurch mehrere Tage Arbeit aufgeladen. Ich möchte ihm an dieser Stelle herzlich danken. Wir sind nun in der Lage Prioritäten klar zu definieren und auch konkrete Massnahmen einzuleiten.

Zu den Resultaten

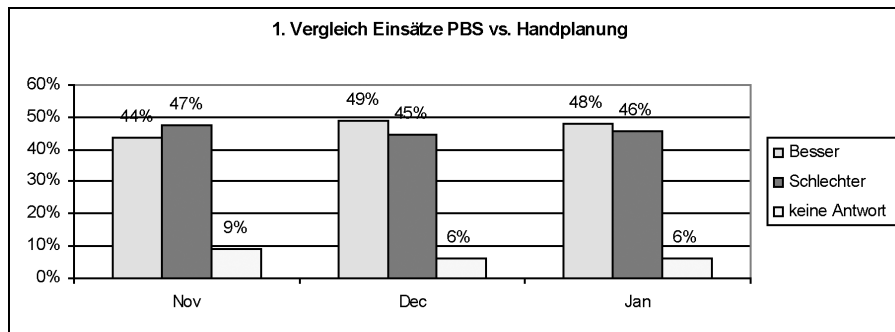
Der Vergleich mit der früheren manuellen Planung zeigt klar, dass es noch viel zu tun gibt, bis das PBS die jahrelange Erfahrung der Assigner wettgemacht hat. Es ist aber ein Achtungserfolg, dass bereits die Hälfte der Befragten mit ihrem PBS-Einsatz gerade so zufrieden ist wie früher.



zusammengestellt. Bei der Umsetzung von Verbesserungen muss berücksichtigt werden, dass wenig genannte Effekte zum Teil sehr schnell umgesetzt werden können, und es andererseits grössere Anpassungen am System braucht, bis die meistgenannten Punkte behoben werden können.

- Für wichtige Ereignisse sollen Joker-Bids eingeführt werden.

Hier müssen wir offenbar die Philosophie des PBS der Realität anpassen. Auch das Wiedereinführen der Gleichverteilung von Arbeit und Freizeit unter den FCM muss dringend an die Hand genommen werden. Nachdem die ausgewiesene Satisfaction vielfach nicht mit der empfundenen Befriedigung übereinstimmt, müssen wir uns fragen, ob (vorübergehend?) die Seniorität viel stärker gewichtet werden soll. (zBsp 70% statt wie bisher 30%)



Immerhin 56% der FCM würden sich heute für das PBS entscheiden. Dabei ist aber zu beachten, dass an ein Ja konkrete Bedingungen gestellt wurden, wie aus den untenstehenden Auswertungen ersichtlich ist. «Ja, ABER...» lautet das Ergebnis.

Was sind denn nun die Hauptschwächen des PBS?

Wir haben die 16 häufigsten Mängel

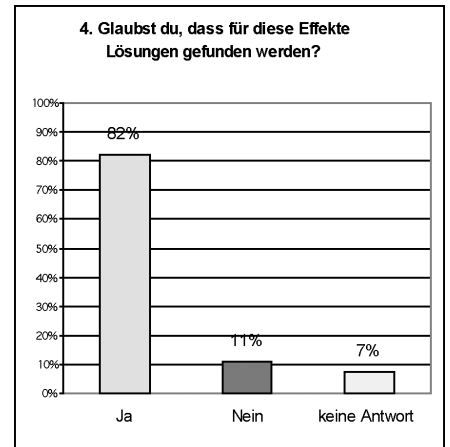
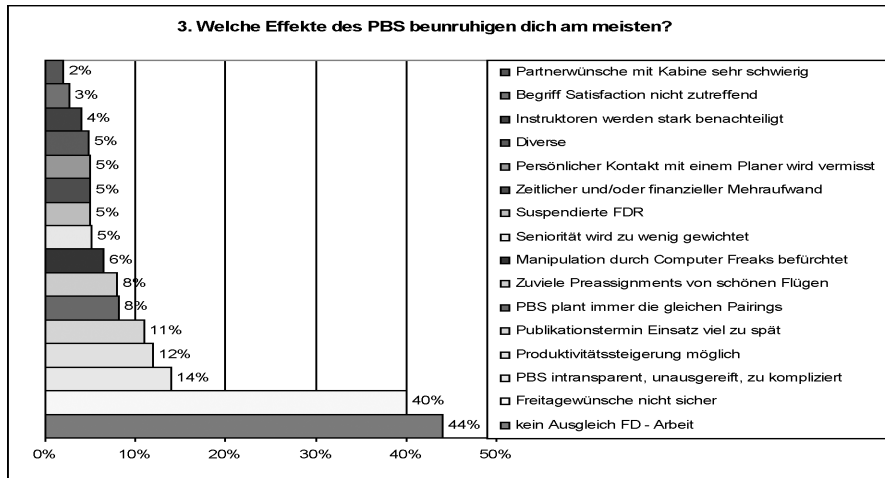
ben werden können.

Es zeigt sich deutlich, dass sich bei der Verteilung respektive Zuteilung der Freizeit und der Arbeit die grössten Probleme ergeben haben. Hier werden wir auch schnell und energisch eingreifen müssen.

Aus der Frage nach den nötigsten Sofortmassnahmen kommt klar zum Ausdruck:

Die Antworten auf die Fragen 4 und 8 zeigen, dass die Piloten daran glauben, dass man mit dem PBS zum Ziel kommen kann. Beim Bidder-Interface liegt noch ein grosses Potenzial für Verbesserungen. Es muss straight forward gebiddet werden können.

Interessant war für mich das Resultat der Frage 9, ob man Begrenzungen bei den Bids befürworten würde, wenn dadurch die Chancen der Bid-Erfüllung erhöht werden können. Sehr viele Piloten glauben hier an ein Abflachen der

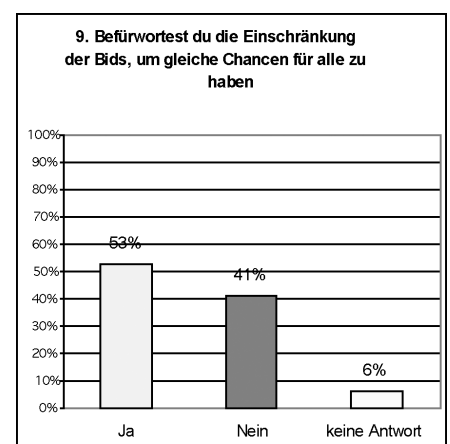
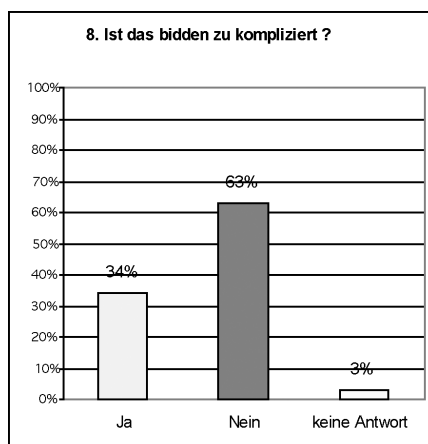
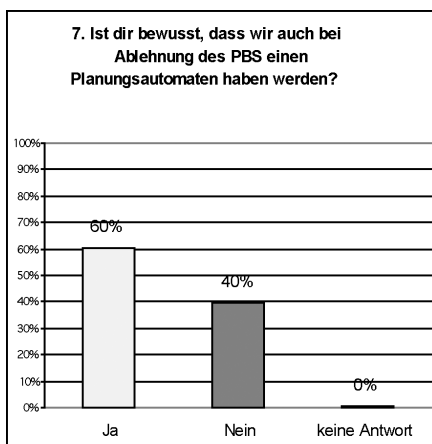
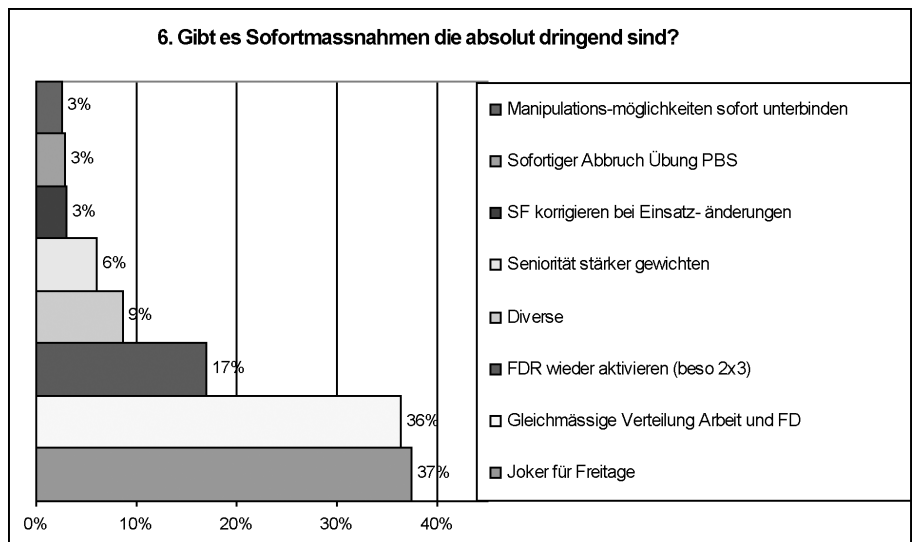
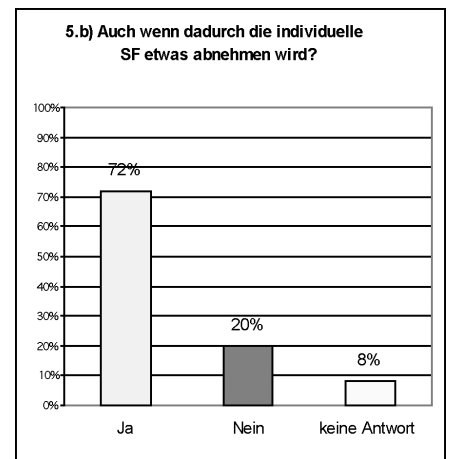


Bidding-Wut, so dass sich auch ohne Eingriffe eine Verbesserung ergeben werde. Wir haben in diesem Zusammenhang auch bereits erleben müssen, dass jeder Eingriff ins System irgendwo eine Auswirkung hat. Leider nicht immer nur dort wo man es sich erhofft hätte.

Zusammenfassend kann man aus der Befragung folgendes aussagen:

- Die Piloten sind bereit, dem PBS eine Chance zu geben.
- Dazu braucht es aber zwingend Anpassungen in Richtung Gleichbehandlung sowie Gleichverteilung der raren Güter wie Wochenende, Freitage, beliebte Flüge.
- Die weggefallene Vorinformation wird sehr vermisst.
- Für wichtige Ereignisse sollen Joker gesetzt werden können.
- Das Bidden muss einfach sein. Das Beachten einiger weniger Regeln muss zum Ziel führen.

Wir werden uns nach Kräften für eine schnelle Umsetzung der nötigen Anpassungen einsetzen, damit wir uns statt auf möglichst trickreiches Bidden wieder aufs das Fliegen konzentrieren können. ■



Die Politik hat die Tragweite noch nicht erkannt

Text: Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Die Erhaltung eines weltweiten Streckennetzes aus dem Hub Zürich: Dies ist eines der Kernanliegen der AEROPERS und müsste eigentlich auch im Sinne jener Politikerinnen und Politiker sein, die sich bei jeder Gelegenheit auf die Standortqualität der Schweiz berufen. Doch der Politik hat es momentan offenbar den Atem verschlagen.



Wird die SAirGroup ein Thema in der Frühjahrsession?

Damit Zürich als Hub betrieben werden kann, ist vor allem eines notwendig: Transitpassagiere. Ohne sie können die Langstreckendestinationen ex Zürich nur in beschränktem Umfang aufrechterhalten werden; und ohne weltweite interkontinental Destinationen verliert Zürich seinen Status als Hub und wird zum Regionalflughafen.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass in einem solchen Szenario nicht allein die Zukunft der Airline auf wackligen Beinen steht. Vielmehr steht dann die Zu-

kunft von Unique Airport – eben erst mit Glanz und Gloria privatisiert – in den Sternen. Ohne Airport wiederum verliert die Region Zürich – und damit der Motor der schweizerischen Volkswirtschaft – einen grossen Teil der bisherigen Standortqualität.

Schon in der unsäglichen Lärmdiskussion hat die Politik klare Worte zugunsten der Fliegerei vermissen lassen. Dies mutet umso grotesker an, als mit Vreni Spörri und Eric Honecker eigentlich SAirGroup Verwaltungsräte mit ei-

nem intakten Netzwerk hätten Gegensteuer geben können.

Wenn in der jetzigen Situation in Bundesbern wiederum nicht erkannt wird, welche volkswirtschaftlichen Dimensionen die laufende Strategiediskussion der SAirGroup angenommen hat, dann muss man doch ins Staunen geraten. Der Bund ist Aktionär bei dieser Unternehmung. Eigentlich müsste doch davon ausgegangen werden, dass die Zukunft des investierten Kapitals auch bei ihm auf erhebliches Interesse stossen müsste. ■

Ressort «Flight Training» – Neuer Name – Neue Gesichter

Text: Benjamin Bosshardt, Ressortleiter



Die AEROPERS hat sich in ihrem Leitbild zum Ziel gesetzt, qualitativ hochstehende Piloten zu haben, die auch unter erschwerten Bedingungen ihre Arbeit sicher und professionell erledigen können. Das Training der Cockpit Besatzungen ist dabei ein wichtiger Bestandteil, um dieses Ziel erreichen zu können.

Rücktritt von Beat Ebersold

Neu wurde mit der neuen Verbandsstruktur die Kommission «Schule und Check» in das Ressort «Bestände/ Training und Unterwanderungsschutz» überführt. Auch personell erfolgte eine Neubesetzung. Nach langjährigem Vorsitz der «Schule und Check»-Kommission verlässt uns Beat Ebersold, CMD MD11. Zusammen mit seinen Mitarbeitern hat er sich während mehr als 15 Jahren für die Anliegen der Mitglieder eingesetzt. Ich danke ihm hiermit im Namen von AEROPERS ganz herzlich für seine treu geleistete Arbeit!

Neu im Amt: Toni Ackermann

Als sein Nachfolger hat sich Toni Ackermann, CMD 320/330 zur Verfügung gestellt. Auch Toni kennt als Instruktor die Problemfelder, die im Zusammenhang mit der Ausbildung entstehen. Gerade in den letzten Jahren wurden bedingt durch den massiven Flottenaufbau die Instruktoren stark belastet und mit der Einführung des Airbus 340 wird der Schulungsaufwand auch weiterhin hoch bleiben. Wo hat AEROPERS die Schwerpunkte im Bereich Training für die Zukunft gesetzt?

Schwerpunkte der Zukunft

Wir werden uns auch weiterhin für ein optimales Training und gute Weiterbildungsmöglichkeiten unserer Piloten einsetzen. Mit der Verselbstständigung des Trainings Centers wächst der Druck, die Simulatoren möglichst rund um die Uhr auszulasten. Dabei ist es uns wichtig, dass unsere Crews nicht ausschliesslich zu Randzeiten trainieren. Unsere Flight Duty Regulations zeigen sich hier als unvollständiges Regel-

werk. Es fehlen Einschränkungen, die eine Kombination mit dem Streckenflugeinsatz vertretbar machen. Während auf dem MD11 eine Prime Time Regelung existiert, muss diese auf dem Airbus neu verhandelt werden. Mit dem neuen Check/Refresher Konzept auf der Airbus Flotte, welches neu zwei statt einen Tag beansprucht, ergibt sich eine neue Ausgangslage. Wir hoffen, Euch demnächst ein solches Nachfolgepapier präsentieren zu können.

Ich möchte Euch ermuntern, Eure Anliegen der Swissair per Rapport mit Kopie an uns zukommen zu lassen. Nur so sehen wir, wo Handlungsbedarf besteht. ■

Wer nicht inseriert,
geht vergessen.

Rundschau: Die
Publikation der
Pilotinnen und Piloten.



Lassen Sie sich auch in diesem Jahr bei uns verwöhnen. Wir haben im Jahr 2001 wieder einige Veranstaltungen und Überraschungen geplant.

Ernst Scharps Landgasthof zur Birke liegt in einer besonders reizvollen Region des schönen Südschwarzwalds und ist in knapp einer Stunde vom Flughafen Zürich aus erreichbar. Spezialitäten aus der Küche und erlesene Weine aus dem Weinkeller schmeicheln selbst dem verwöhnten Gaumen.

Über aktuelle Angebote und Veranstaltungen informiert Sie unsere Homepage im Internet:
www.landgasthof-zur-birke.de

Exotisches Wochenende

jeweils kombiniert mit unseren beliebten Thai - Samstagen am 17. Feb., 03. März, 17. März, 31. März
Anreise Freitag: Begrüßungstrunk u. Feierabend-Hock - Abendessen.
Samstag: Thai - Abend mit 5-Gang-Menu incl. 1/2 l Rothaus-Pils oder 1/4 l Rot- oder Weisswein.
Sonntag: Schlemmerfrühstück
Freie Benutzung unserer Sauna und des Solariums.
Preis pro Person. DM 156.-- , im Luxusappartement: DM 196.--

Neu in der Birke !

Tun Sie etwas für Ihre körperliche und geistige Fitness.
In enger Zusammenarbeit mit Frau Dr. med. Susanne Dietz bieten wir ein speziell entwickeltes **Anti - Stress - Programm**
Dauer: 2 , 3 oder 5 Tage
Bitte fragen Sie uns nach Details.
Wir unterbreiten Ihnen gerne ein auf Ihre spezifischen Bedürfnisse abgestimmtes Angebot.

Winter - Kuscheitage

2 Übernachtungen mit Halbpension zu interessanten Konditionen.
Fragen Sie uns nach Einzelheiten.



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

Öffnungszeiten: täglich ab 17.00 Uhr
Sonntage und Feiertage:
11.00 - 14.30 Uhr und ab 17.00 Uhr
NEU ! Dienstag Ruhetag

vom 20. Februar bis 28. Februar
können wir leider nicht für Sie da sein

Verhandlungen gescheitert, Vertrag gekündigt

Von Martin Gugli, Präsident der kapers

Vor 30 Jahren wurden letztmals Gesamtarbeitsverträge von Flight Attendants durch die Interessenvertretungen der Hostessen und Stewards der Swissair gekündigt. Damals ging es darum, einen gemeinsamen Vertrag mit der Swissair auszuhandeln. Danach konnten während über zwei Jahrzehnten Anpassungen und Verbesserungen ohne den Druck gekündigter Verträge erzielt werden.



Im Rahmen diverser Sparprogramme anfangs der 90er-Jahre hat die Swissair dann mit dieser Tradition gebrochen und den damals gültigen GAV gekündigt (Abschaffung des automatischen Teuerungsausgleichs). Inzwischen sind mehrere GAVs abgeschlossen und wieder aufgehoben worden. Ende letzten Jahres war es soweit, dass die Flight Attendants der Swissair den GAV gekündigt haben.

Rückblick auf die Verhandlungen:

Nach Abschluss der Verhandlungen über den GAV für das Cockpitpersonal der Swissair hat sich Beat Schär an die kapers gewendet, mit dem Anliegen, im ungekündigten Vertragsverhältnis Gespräche über neue GAVs für die schweizerischen und die japanischen Flight Attendants aufzunehmen. Auf sein Anliegen ist der Vorstand eingetreten und hat sich auch damit einverstanden erklärt, den effektiven Verhandlungen Gespräche über ein Memorandum of Understanding (MoU) voranzustellen. Ende 1999 konnte dieses MoU unterzeichnet

werden und die Verhandlungen (in Workshops analog Aeropers-GAV-Verhandlungen) aufgenommen werden. In mehreren Verhandlungsrunden wurde eine breite Palette von Themen bearbeitet, verhandelt und im Sinne von Zwischenergebnissen zu Händen der Schlussverhandlung verabschiedet. Durch zwei Themen wurde der Fahrplan für die Erarbeitung des Vertragswerkes verzögert: APK-Beitragspause und grössere Korrekturen am heutigen Pensionierungsmodell. Schliesslich wurden die Schlussverhandlungen auf Ende November 2000 angesetzt und durchgeführt.

Das Ergebnis:

Im Rahmen der Schlussverhandlungen drehte sich letztlich alles um die Frage, wieviel die Swissair gewillt war, in ihre Flight Attendants zu investieren. Auf Zahlen reduziert war das letzte Angebot der Swissair Verbesserungen in der Höhe von 1% des Gesamtaufwandes der Flight Attendants. In Lohnprozenten ausgedrückt, hätte dies eine Lohnerhöhung von 1,5% ermöglicht. Als Ziel hatte sich der Vorstand im Salärbereich die Einführung des 13. Monatslohnes gesetzt. Diese hätte eine Erhöhung der Salärsumme um etwas über 8% bedingt. Der Vorstand war bereit,

einen Teil dieser Erhöhung durch Umlagerungen/Einsparungen im Rahmen des GAV selber zu finanzieren. Letztlich waren die gegenseitigen Vorstellungen über den Anteil der Swissair dennoch nicht unter einen Hut zu bringen und die Schlussverhandlungen wurden ergebnislos beendet.

Die Folgen:

Der Abbruch der Verhandlungen liess es nicht zu, einfach wieder zum Tagesgeschäft überzugehen. Der Vorstand war sich darüber im Klaren, dass sich ohne Veränderung der Ausgangslage kein besseres Verhandlungsergebnis würde erzielen lassen. Deshalb beantragte er seinen Mitgliedern die Kündigung des laufenden GAV auf Ende 2001 (ebenso den GAV für japanische Flight Attendants). Auf Grund der Reaktionen des Managements der Swissair konnte geschlossen werden, dass das Kündigungsszenario völlig unerwartet Wirklichkeit wurde. So wurde unter anderem versucht, mit dem Wecken von Ängsten beim Kabinenpersonal die laufende Urabstimmung zu beeinflussen. Ausserdem wurde versichert, die Swissair werde den GAV ihrerseits nicht kündigen. Die Mitglieder der kapers liessen sich dadurch nicht beeinflussen und hiessen den Antrag auf

Ihr Steuerberater beim Flughafen Kloten

Alois Wieland

ALWI

TREUHAND

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

Facts zur GAV-Kündigung

Meistens ist in diesem Zusammenhang die Rede von einem GAV. Tatsächlich handelt es sich um zwei Vertragswerke: GAV für Flight Attendants mit Dienstort ZRH und GAV für Japanese Flight Attendants.

Zur Kündigung eines GAV bedarf es der qualifizierten 2/3-Mehrheit der Abstimmenden. Abstimmungsberechtigt sind die dem jeweiligen GAV unterstellten kapers-Mitglieder.

Das Abstimmungsergebnis über die Kündigung des GAV:

CH-GAV

Stimmbeteiligung: 53,3%

Zustimmungsrate: 96,5%

JPN-GAV

Stimmbeteiligung: 46,4%

Zustimmungsrate: 100%

Kündigungsfrist 12 Monate, jeweils auf Ende eines Kalenderjahres.

Sofern bis Ende 2001 kein neuer GAV abgeschlossen werden kann, herrscht ab 1. Januar 2002 vertragsloser Zustand.

23. Mai 2001: Generalversammlung der AEROPERS

Kündigung trotzdem mit überwältigender Mehrheit gut. Stimmberechtigt waren übrigens statutengemäss die dem jeweiligen GAV unterstellten Mitglieder.

Der Vorstand strebte und strebt auch heute keinen vertragslosen Zustand an. Deshalb schlug er im Kündigungsschreiben der Swissair für den Frühling die Wiederaufnahme der GAV-Verhandlungen vor. Erste informelle Gespräche zu diesem Thema haben denn auch schon stattgefunden. Das Gesprächsklima während den letztlich ergebnislosen Verhandlungen war jederzeit, auch noch am Schluss, fair und sachbezogen. Diese Ausgangslage lässt hoffen, dass es möglich sein wird, noch diesen Sommer einen ausgewogenen

und beidseitig akzeptablen GAV auszuhandeln.

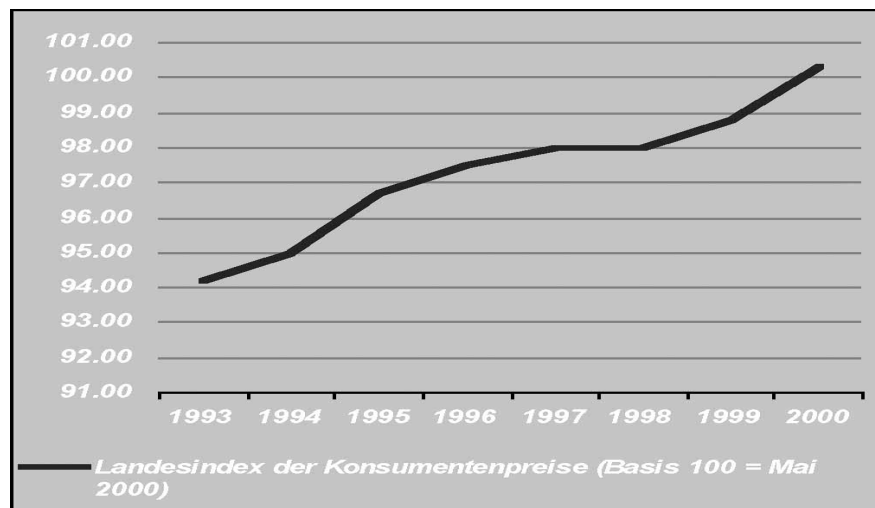
P.S.:

Die im GAV vorgesehenen jährlichen Teuerungs-/Salärverhandlungen wurden bis zum Abschluss der oben geschilderten Verhandlungen ausgesetzt, mit dem Vorbehalt der kapers, dass ein neuer Vertrag erzielt werde. Mit dem Scheitern der GAV-Gespräche aktivierte der Vorstand umgehend die Lohnverhandlungen. In der Folge – die Salärgespräche fanden während der Abstimmung über die Kündigung des GAV statt - gewährte die Swissair ihrem Kabinenpersonal für das Jahr 2001 eine Lohnaufbesserung von 1,5%. ■

Teuerungsverhandlungen

Von: Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Die Eckdaten für die Lohnentwicklung 2001 in der Schweiz sind seit letztem Dezember bekannt: Das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) nennt die folgenden Trends: Steigerung der Lohnsumme um insgesamt 12,5 Milliarden Franken, Steigerung der Bruttolöhne um durchschnittlich 3%.



SAirGroup hat dem Cockpitpersonal seit 1994 keine Teuerung mehr ausbezahlt. Gegenüber der Zeitung Metropol äusserste sich Béatrice Tschanz im Dezember zu den angelaufenen Gesprächen mit dem Personal: «Wir können sicher nicht so viel bieten wie Versicherungen oder die Banken. Trotzdem wird sich der Teuerungsausgleich im Bereich zwischen einem und zwei Prozent bewegen.» Wie weit diese Aussage auch für das Cockpit Gültigkeit hat,

werden die Verhandlungen weisen. Das Bodenpersonal erhält zwischen 2% und 3% Teuerungsausgleich zuzüglich diversen kleineren Zuschlägen und einer Arbeitszeitverkürzung auf 41 respektive 40 Stunden pro Woche je nach Geschäftsbereich. Der Kabine wurden bekanntlich 1,3% offeriert. Die Ablehnung von weitergehenden Forderungen führte zur Kündigung des GAV seitens der kapers. ■

Jumbo Jet mit 94 Grad Querlage

Eine gewaltige Schreckensminute erlebten die 398 Passagiere und Besatzungsmitglieder einer Boeing 747-400 der British Airways in der Nacht vom 29. Dezember 2000 über El Obeid im Sudan. Die 747 war bis zu diesem Moment friedlich unterwegs von London nach Nairobi. Dann begann es, dramatisch zu werden: Paul Mukonyi, ein grosser Kenyaner, der an paranoidem Verfolgungswahn leidet, stürmte das Cockpit, als nur der Copilot Phil Watson am Steuer war. Er warf sich ihm förmlich auf den Schoss und griff nach dem Steuer, was den Autopiloten ausschaltete. Dem Copiloten war die Sicht auf die Instrumente verwehrt, das Flugzeug stellte sich 26 Grad an und schlingerte während des Steigfluges von 37'000 ft auf 40'000 ft um 30 Grad nach rechts und links, während die Geschwindigkeit auf 165 kt zusammenfiel. Der Strömungsabriss bewirkte, dass sich die Nase und der linke Flügel senkten, die 747 setzte zu einem Sturzflug an und erreichte eine Querlage von 94 Grad, wobei die Längsachse 20 Grad nach unten zeigte. Während das Flugzeug in 30 Sekunden 10'000 ft Höhe verlor, konnte der Kapitän, dessen Ruhezeit jetzt abrupt endete, aus dem Crew Bunk das Cockpit erreichen, dicht gefolgt vom zweiten Copiloten, der auf dem Gang zur Toilette gewesen war. Ihnen gelang die Entfernung von Paul Mukonyi aus dem Cockpit – und Copilot Phil Watson erlangte «lehrbuchmässig» die Kontrolle über das Flugzeug wieder, wobei die vertikale Beschleunigung nicht über 2,3 g gestiegen sei.

Dieser tragische Vorfall ist (wie auch die vermuteten Selbstmord-Abstürze der Egypt Air vor New York oder der Silk Air über Malaysia) ein Argument gegen jene Gruppe (vor allem Amerikaner), die verlangt, dass der Pilot volle Autorität über den gesamten Steuerbereich haben soll: Bei einem Airbus wären diese Manöver mit Bestimmtheit weniger spektakulär heraus gekommen.

Kaleidoskop

Von Henry Lüscher



Papier verbrennen kann die Freiheit gefährden

Ein Passagier auf einem Ferienflug von Goa nach London beschloss, der englischen Zollbehörde ein Schnippchen zu schlagen und seine in den Ferien gekaufte Goldkette nicht anzugeben. Er entledigte sich des Beweismaterials – einer Quittung – allerdings auf eine risikoreiche Art: Er verbrannte sie in der Toilette. Zwei Hostessen drangen aufgrund der aktivierten Feuerwarnung mit Feuerlöschern in die Toilette, mussten aber nicht eingreifen, da das Papier bereits zu Asche geworden war. Hingegen wurde der Fluggast nach der Landung in London der Polizei übergeben und in der Folge zu 15 Monaten Gefängnis verurteilt.

Unruly Passenger or Flight Attendant?

Auf dem kurzen Flug mit Southwest Airlines von Las Vegas nach Salt Lake City gab es am 11. August 2000 ein gehöriges Durcheinander: Ein 19-jähriger Passagier rannte 15 Minuten vor der Landung wild gestikulierend auf die Cockpittüre zu und schrie, dass jemand das Flugzeug fliegen müsse, die Piloten hätten keine Kontrolle mehr. Zwei Passagiere packten den jungen Mann und führten ihn zu seinem Sitz zurück und nahmen die Plätze neben ihm ein. Sie mussten ihn mehrmals am Aufstehen hindern.

Ein Flight Attendant redete energisch auf den Störenfried ein und fuchtelte bedeutungsschwer mit dem Finger vor seinem Gesicht herum. Er verlangte, dass der junge Mann weiter weg vom Notausgang platziert würde, damit er nichts anstellen könne. Nun riss sich der Passagier los und schlug wild um sich, worauf sich mehrere Fluggäste auf ihn warfen und ihn zu Boden drückten. Er verlor unter der Last das Bewusstsein. Nach der Landung stellte ein Arzt fest, dass er erstickt war. Minimale Spuren von Drogen wurden in seinem Blut festgestellt, was aber nichts zum Tod beigetragen habe.

Das FBI, das diesen Fall untersuchte, klagte in der Folge nicht die Passagiere wegen Körperverletzung mit Todesfolgen an, sondern den Flight Attendant, denn dieser habe mit seiner aggressiven Moralpredigt die Situation so verschärft, dass der junge Passagier ausgerastet sei, was erst das Eingreifen der anderen Passagiere nötig gemacht habe. Ein Gerichtsentscheid steht noch aus.

Keine Olympic-Flüge in die USA mehr?

Die US Federal Aviation Administration (FAA) prüft bekanntlich die Behörden aller Länder, deren Fluggesellschaften in die USA fliegen, ob sie gemäss den Richtlinien der ICAO arbeiten, vor allem, was die Aufsichtspflicht über die Fluggesellschaften angeht. Nun ist die griechische Behörde durchgefallen. Olympic fliegt New York und Boston an und hat als Erstes eine Absage an jede Aufstockung der Flüge in die USA erhalten, bis das griechische Luftamt Korrekturen eingeleitet hat und die FAA damit zufrieden ist. Die FAA betonte, dass die Vorbehalte nicht gegen Olympic Airways gerichtet seien, sondern gegen die Aufsichtsbehörde. Diese hat sich jetzt eiligst bereit erklärt, die (nicht näher bezeichneten) Missstände zu beheben.

Navigationsfehler mit Folgen

Eine Yak 42 der ukrainischen Fluggesellschaft Aerosweet verirrte sich 1997 beim Landeanflug auf die griechische Stadt Thessaloniki in den Wolken und zerschellte an den Berghängen weit im Westen der Stadt. 74 Menschen verloren ihr Leben.

Ein Strafgericht verurteilte jetzt zwei griechische Fluglotsen zu fünf Jahren Gefängnis. Ihnen wird Fahrlässigkeit vorgeworfen, da sie die Piloten nicht auf ihren Navigationsfehler aufmerksam gemacht und damit die Sicherheit des Fluges wieder hergestellt hätten. Die beiden Fluglotsen gingen in die Berufung, sie waren sich keiner Unterlassung bewusst und sahen die alleinige Schuld am Absturz bei den Piloten. Sie werden eine Strafe wohl ohnehin nie absitzen, da in Griechenland ein Tag Gefängnis für 5 Dollar und 20 Cents abgekauft werden kann.

Olympisches «Economy Class Syndrom»

Drei britische Athleten wurden nach der langen Reise nach Australien an die Olympischen Spiele auf Venen-Thrombosen untersucht, also auf das in Journalisten- und Juristenkreisen neuerdings so populäre und wohl auch einträchtige «Economy Class Syndrom»: Beim langen Sitzen in engen Stühlen und ohne genügend Bewegung kann es zu Blutstauungen in den Beinen kommen, was sich im schlimmsten Fall zu einer Embolie mit Todesfolge auswirken kann. Es ist allerdings in der Regel schwer zu beweisen, ob der Flug Ursache oder Auswirkung war.

Der Arzt des britischen Olympia-teams vermutete, dass mindestens 12 weitere Athleten betroffen gewesen waren, dies aber nicht bemerkt hätten.

Qantas und Ansett haben rasch reagiert und Gesundheitswarnungen auf ihre Tickets drucken lassen und sie führen an Bord Filme vor, die auf genügende Bewegung hinweisen. Auch British Airways macht Langstreckenpassagiere auf lockere Kleidung, leichte Mahlzeiten, viel trinken, aber möglichst wenig Alkohol, sowie Bewegung aufmerksam. Ein australischer Politiker schlägt gar vor, Laufbänder und andere Fitnessgeräte an Bord zu installieren – nicht nur auf der A380. Australische Anwälte haben bereits 800 Passagiere als Kunden, die glauben, vom «Economy Class Syndrom» betroffen zu sein und bereiten Schadenersatzklagen gegen British, Japan Airlines, Air Canada, Air France und Singapore vor.

In Grossbritannien haben sich die beiden Mediziner P. H. Beighton and P. R. Richards gemeldet und darauf hingewiesen, dass sie bereits 1968 in einer wissenschaftlichen Studie auf die Gefahren hingewiesen hätten, die langes unbewegliches Sitzen in sich berge, aber niemand habe Handlungsbedarf gesehen, auch 1985 nicht, als das Thema an einer aviatisch-medizinischen Fachtagung aufgeworfen worden sei.

Man vermutet, dass heute weltweit 2200 Leute jährlich an Venenthrombosen sterben, auch Nichtfliegende.

FAA kritisiert

Das US-Transportministerium hat den Mahnfinger gegen die FAA erhoben, weil innerhalb der letzten fünf Jahre die Anzahl Fehler der Fluglotsen um 51% angestiegen sei. Allein die gemeldeten Verletzungen der Minimalabstände stiegen von 764 im Oktober 1995

auf 1154 im letzten September. Spitzenreiter war der Kontrollsektor Washington mit 325% Steigerung, gefolgt von Miami mit 300% und Washington-Dulles Airport mit 250%. Und nicht alle Zwischenfälle werden gemeldet, was die FAA nun verbessern möchte, indem die Fluglotsen beim Verschleiern von Vorfällen disziplinarisch verfolgt würden.

Die Fluglotsen-Gewerkschaft ist auch interessiert, die Sicherheit zu erhöhen, will aber nicht, dass alle Schuld ihren Mitgliedern angelastet wird. Denn obwohl die Separationsregeln eigentlich klar seien, werden die Fluglotsen zu kleineren Abständen zwischen den Flugzeugen gedrängt, um der ärgerlichen Verspätungssituation zu begegnen.

Zwischenklassen

Die erste A340-300 von SAS wird 24 von total 264 Sitze aufweisen, die zur neuen «Economy Plus» Klasse gehören. Damit sollen Vielflieger gegen einen kleinen Aufpreis die Möglichkeit erhalten, mehr Sitzabstand, besseres Essen und die Annehmlichkeit eines Laptopschlusses zu geniessen. Kommen vielleicht auch «Business Minus» Passagiere dorthin, die nicht gewillt sind, den vollen Businessstarif zu bezahlen oder nur per Meilen-Upgrading unterwegs sind? «Economy Minus» wäre dann für schlechtzahlende Gelegenheitsflieger und «Business Plus» für Erstklasspassagiere, die aber bei SAS keine erste Klasse vorfinden. So separiert, könnten die Flight Attendants endlich eine dem jeweiligen Status des Passagiers angemessene spezifische Betreuung ins Auge fassen...

24 and still going strong

1977 wurde der Satellit Voyager 1 auf eine Fahrt zu verschiedenen Planeten geschickt, kurz darauf der Zwillingssatellit Voyager 2. Jupiter wurde 1979 besucht, Neptun 1989 und auch der äusserste Planet Pluto wurde bereits vor einiger Zeit fotografiert, jetzt sind die Satelliten im ausserplanetarischen Raum und senden immer noch Daten zur Erde. Die NASA rechnet, dass Voyager 1 im Jahr 2003 die Grenze zum interstellaren Raum erreichen wird. Dort, an der Heliopause, wird eine Art Schockwelle erwartet, wenn die Kraft des Sonnenwindes geringer als die des interstellaren Windes ist. Voyager 2 liegt rund 20% hinter Voyager 1 zurück, da die beiden auf unterschiedliche Planetenmissionen geschickt worden sind. ■

Drinking might be detrimental to your job

Die englische Fernsehstation Channel 4 heftete sich unbemerkt an die Fersen einer Crew, die einen angenehmen, aber kurzen Nightstop im Ausland genoss. So wurde – mit versteckter Kamera – in der Hotelbar dokumentiert und akribisch mitgezählt, wie viele Büchsen Bier der Kapitän und was für Alkoholika die anderen Crewmitglieder in welcher Zeit zu sich genommen hatten. Der Kapitän wurde weit nach Mitternacht gefilmt, wie er nach dem zehnten Bier erklärt hatte: «Ich kann mir nicht vorstellen, dass ich um sechs Uhr ein Flugzeug nach London fliegen soll!»

Der Film, der am 12. Oktober ausgestrahlt wurde, hatte einen heftigen Wirbel ausgelöst. Das Luftamt und British Airways beeilten sich, Untersuchungen einzuleiten. Die Filmcrew wurde aber auch gerügt wegen Unterlassung der Meldepflicht: Sie sind mit der fehlbaren Crew zurück geflogen statt dass sie das nationale Luftamt informiert hatten, wodurch ein potentiell gefährdeter Flug hätte verhindert werden können.

British Airways entliessen nach dem Sichten von 24 Stunden Filmmaterial, das noch andere Crews zeigte, zwei Piloten wegen Grobfahrlässigkeit und Missachtung von Vorschriften. Ein weiterer kündigte selber und zwei erhielten schriftliche Verwarnungen, gegen vier läuft noch ein internes Verfahren. Acht Flight Attendants wurden ebenfalls in die Untersuchungen einbezogen und hier mussten sechs disziplinarische Untersuchungen über sich ergehen lassen. British Airways hat auf Grund dieses Fernsehberichtes die Einführung von stichprobeweisen Alkoholtests angeordnet.

Unsere neuen Mitglieder



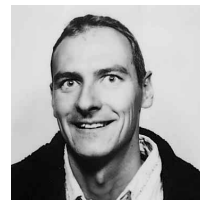
Patrick Jaggi

Hobbies: Velofahren, Ausgehen, Lesen, Computer...

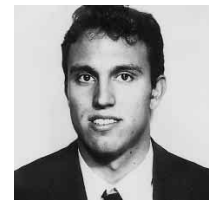
Meine Lieblingsdestination: Athen

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Eine starke Angestelltenvereinigung mit möglichst vielen Mitgliedern und realistischen Zielen ist wichtig für die Erhaltung der Attraktivität unserer Arbeitsplätze.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Dass sie sich dafür einsetzt, dass Arbeitsbedingungen und Stimmung weiterhin gut bleiben.



Marco Estermann



Jens Fischer



Philipp Reinmann

Hobbies: Rennvelo, Joggen, Gitarre, Whistle, Djembe, Kochen, Computer

Meine Lieblingsdestination: PRG, WAW, VIE

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Die Überzeugung, dass nur ein hoher Organisationsgrad...

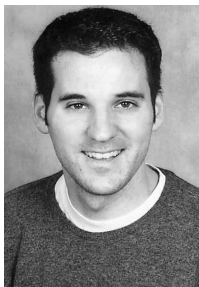
Was ich von der AEROPERS erwarte: ...dass sie meine und unsere Interessen am besten wahren kann.



Stéphan Chabloz



Daniel Hauser



Oliver Möhl

Hobbies: Klavier, Schlagzeug, Jogging, Reisen, Kochen

Liebblingsdestination: Habe dem PBS auch schon «desire SVO» gefüttert - und nichts erhalten...

(nein-dies-ist-kein-witz)

Motiv Beitritt: Eine starke Gewerkschaft mit hohem Organisationsgrad bildet den dringend benötigten Gegenpol zu einer Unternehmungsleitung, welche zunehmendem Globalisierungs- und Rationalisierungsdruck ausgesetzt ist.

Erwartungen: Ich erwarte von der Aeropers unter anderem eine kompromisslose Vertretung des Wertes «Flugsicherheit» gegenüber dem Arbeitgeber und in vermehrtem Ausmass auch gegenüber der Öffentlichkeit.



Alfie Käch



Roman Meuli



Pascale Schneider



René Oberhänsli

Hobbies: Alles, was mit Geniessen zu tun hat (Kochen, Essen, Trinken, Natur, Zweisamkeit etc).

Meine Lieblingsdestination: Es gibt viele tolle Destinationen! ARN, VIE, WAW, TXL, PRG, LIS etc.

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Ich will, dass meine Interessen dem Arbeitgeber gegenüber stark vertreten werden und mir so noch lange ein interessantes berufliches Umfeld winkt.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Die starke Vertretung der Interessen von uns Piloten gegenüber der Swissair. Dies ganz speziell im nun überraschend veränderten Umfeld der SairLines. Ebenso erwarte ich eine offene Informationspolitik!

In eigener Sache:

Die moderne Kommunikation hat ihre Tücken: Leider mussten wir feststellen, dass Mitglieder, welche Bluewin-Abonnenten sind, unsere Mails teilweise zig-fach erhalten. Da dieses Problem nur bei Bluewin-Usern auftaucht, müssen wir den Fehler dort lokalisieren. Wir haben unseren Server mehrfach auf das Problem untersucht und wurden nicht fündig. Wir haben Bluewin auf den Umstand aufmerksam gemacht, allerdings nie eine Antwort erhalten. Wir bedauern diese Umtriebe.

Die Aeropers dankt allen Neumitgliedern für ihr Vertrauen.

Segeln wie es am Schönsten ist

Nach seiner Pensionierung als MD-11 Captain, hängt unser Aeropers-Mitglied Otto Schmid aus Stein am Rhein sein bürgerliches Leben an den Nagel, kaufte eine Segelyacht und segelte in die Südsee. Er beschreibt die Verwirklichung einer ungebundenen Lebensform, von der die meisten zeitlebens nur träumen können und schildert seine Reise mit zahllosen Begegnungen, auch leidenschaftlichen Momenten auf so offenerherzige und unverblühte Weise, wie man sie in anderen Seglerbüchern vergeblich sucht. Das Buch ist reich an nautischen und menschlichen Abenteuern und gespickt mit handfesten praktischen Tipps für Hochseesegler und Weltbummler. Auch fliegerische Höhepunkte fehlen nicht.



Broschur, 248 Seiten, 24 Seiten Farbbilder. Format 21 x 14,8 cm, Fr. 33.- plus Porto. ISBN 3-9521225-4-8. TOP Books GmbH, Rosenbergstrasse 115, 8212 Neuhausen, E-Mail: info@rosenfluh.ch, Fax 052 672 78 23.

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

Swissair ist nicht einfach ein Wort, das aus «Schweiz» und «Luft» zusammengesetzt ist. Es bedeutet viel mehr, besonders für uns Schweizer. Sie ist ein Stück Heimat. Nicht nur über den Wolken. Dort aber ganz besonders.

Sie symbolisiert für uns auch ein Stück Sicherheit. Und diese ist besonders dort wichtig, wo sich nicht alle so sicher fühlen. Wenn wir schon nicht daheim sind, so wollen wir uns doch zu Hause fühlen.

Die Swissair ist aber auch eine Visitenkarte für die Schweiz. Und es freut uns instinktiv, wenn sie in einer Umfrage wieder auf einem der vordersten Plätze landet - fast so sehr, wie der Sieg eines unserer Skiasse oder unserer Fussballmannschaft.

**Heinz Schmid im Brückenbauer vom
30. 1. 2001**

