

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 4/2001



HINTERGRUND

Wo liegen die Aufgaben des Staats in der Luftfahrt?

AKTUELL

Leserbriefe zu «stabilizer – 2001»

DER PRÄSIDENT

«Die Piloten als Stimme der Swissair»



«Die Piloten als Stimme der Swissair» 2/3

Editorial 3

Flight-Ops-Reporting 4

Wichtige Termine 4

Unruly pax und Security Update 5

The new «Qualiflyer Pilot Alliance» 6

Provinzialisierung in der Globalisierung? 8

Kurz und bündig 9

Wo liegen die Aufgaben des Staates in der Luftfahrt? 10

News around the world 11

Kaleidoskop 12-14

Tiltrotor bald selber tilt? 13

Leserbriefe 16/17

Der Hub Zürich 18

Neumitglieder 19

Impressum

Herausgeber:
AEROPERS, Verinigung 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,
Wällisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11

Foto Frontseite:
Bilddokumentation DCF der SairGroup

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

27. April 2001
Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer erscheint Mitte Mai 2001

Die Piloten als Stimme der Swissair

Von Markus Jöhl, Präsident

Die Swissair-Gruppe ist ein funktionierendes und auch ertragsstarkes Unternehmen. Die aktuelle Krise ist durch die überdimensionierten und wirtschaftlich schwachen Beteiligungen entstanden. Der explosionsartige Anstieg der Treibstoffkosten im letzten Jahr hat die schwächsten Glieder dieser Beteiligungskette zum Reissen gebracht.



Intakte Perspektiven ohne Ballast

Der Kapitalabfluss, der durch die vielen Auslandsbeteiligungen entstanden ist, hat das Mutterschiff selber in eine gefährliche Schiefelage gebracht. Wenn es gelingt, diesen Ballast wieder von Bord zu werfen und durch eine Einbettung in eine vorteilhafte Allianz zu ersetzen, dann steuert das Unternehmen mit Sicherheit wieder einer erfolgreichen Zukunft entgegen. Denn die Ergebnisverbesserungs-Programme und die gesteigerte Produktivität haben ihre Wirkung bereits gezeigt; noch letzten Sommer verkündete Jeff Katz stolz: «If we wouldn't have the dollar and the fuel-price, we would celebrate a huge party!» Allein der Anstieg der Treibstoffkosten bei der Swissair betrug im letzten Jahr sage und schreibe 270 Millionen Franken. Er hat letztlich dazu geführt, dass die Swissair mit einem EBIT von minus 195 Millionen Franken einen Verlust statt einen Gewinn erwirtschaftet hat!

Substanz vorhanden

Berücksichtigt man zudem, dass Swissair seit Jahren mit kürzeren Wettbewerbs-Spiessen gegen die direkte Konkurrenz antreten muss, so kommt man um die folgende Feststellung nicht herum: Die Swissair Airline hat Substanz, ihr Produkt ist gut und konkurrenz-

fähig und sie ist alles andere als ein Sanierungsfall, wie dies momentan von aller Welt in bereits «traditioneller» Verwechslung von «Swissair» und «SAir-Group» suggeriert wird.

Balsberg im Zahlenhickhack versunken

In den letzten Monaten haben sich die Augen der Weltöffentlichkeit auf den Balsberg gerichtet. In dieser Zeit wurde die «Kommandozentrale» mit einem derartigen Zahlenhickhack eingedeckt, dass ihr für die Kommunikation dieser grundlegenden Zusammenhänge offenbar keine Zeit mehr blieb. Zudem hatten die Journalistinnen und Journalisten auch kaum ein Gehör dafür; zu spektakulär waren die Zahlen- und Personalspekulationen rund um das Mutterhaus.

Piloten glauben an die Swissair

Die Swissair Pilotinnen und Piloten glauben jedoch auch in dieser schwierigen Zeit ungebrochen an die Zukunft ihrer Airline und getrauen sich auch, dies vor laufenden Kameras zu sagen! Wer hätte dem Gezeter und Gejammer der «Aviatik-Spezialisten» etwas entgegengesetzt, wäre da nicht die AEROPERS gewesen? Umso unverständlicher mutet es deshalb an, wenn Vertreter anderer SAir-Personalgruppen im Schwei-

zer Fernsehen und anderen Medien den «Sanierungsfall» gezielt herbeizurenden versuchen. Mit einer solch mutwilligen Demontage erhält man keine Airline mit einem internationalen Streckennetz, welche Zehntausende von qualifizierten Arbeitsplätzen in diesem Land sichert! Wer unreflektiert nach «Sanierung» schreit, wird letzten Endes tatsächlich noch Arbeitsplätze vernichten – und dies nicht nur in der direkt betroffenen Branche: Die Swissair erfüllt eine volkswirtschaftliche Aufgabe, welche das wichtigste Standbein für die Standortattraktivität nicht zuletzt auch für viele Weltkonzerne ist, die ihren Hauptsitz in der Schweiz haben.

Ohne Swissair kein Hub Zürich

Die Gleichung ist einfach: Ohne Swissair kein Hub Zürich – ohne Hub Zürich kein Werkplatz Schweiz mit der heutigen Bedeutung. Wer glaubt, irgendwelche ausländischen Airlines würden auch nur einen Bruchteil der heutigen Flüge aus Zürich anbieten, irrt sich gewaltig: Zürich ist nur solange attraktiv, als es eben ein Hub mit einem dichten Zubringernetz ist. Ohne dieses Zubringernetz ist der Markt Schweiz für ausländische Fluggesellschaften absolut uninteressant weil er ihre Flugzeuge nicht zu füllen vermag. Der Hub Zürich generiert jährlich rund 9 Milliarden Franken Wertschöpfung für die Schweiz und bietet direkt und indirekt über 90 000 Personen einen Arbeitsplatz. Wenn im Zusammenhang von Zukunftsszenarien der Swissair salopp von «Gesundshrumpfung» oder «klein aber fein» geredet wird, dann müssen die negativen Konsequenzen solcher Szenarien auf die Beschäftigung ebenfalls klar aufgezeigt werden!

Und ohne Swissair auch kein «airline-verwandtes» Geschäft

Obige Zusammenhänge machen klar, dass mit der weiteren Existenz der Swissair in ihrer heutigen Grössenordnung nicht nur der Hub Zürich sondern auch direkt eine grosse Anzahl Arbeitsplätze gesichert wird. Doch auch konzernintern ist vielen Arbeitnehmergruppen (noch) nicht bewusst, dass ihre Existenz letztlich von einem Weiterbetrieb der Swissair als starker Airline und Betreiberin des Hubs Zürich abhängt. Denn ohne den guten Ruf und das Image der «Swissair» hätten ihre Betriebe auf dem Weltmarkt nicht den Stellenwert und Marktanteil, den sie heute besitzen. Ganz zu schweigen von den vielen Aufträgen, die konzernintern von der Hauptkundin Swissair an unzählige Tochtergesellschaften gehen und der Swissair als Kosten belastet, den Töchtern aber als Ertrag gutgeschrieben werden. Wenn man all die

Gewinne, die so konzernintern erwirtschaftet werden, zusammenzählen und der Swissair fairerweise auch wieder gutschreiben würde (wie dies z.B. bei Lufthansa der Fall ist), wäre sie sofort auch finanziell wieder eine sehr erfolgreiche Airline!

«stabilizer-2001»

In diesem destabilisierten Umfeld haben die Pilotinnen und Piloten den Worten auch Taten folgen lassen: «stabilizer-2001» – der freiwillige Verzicht auf 30 Millionen Franken Lohnsumme gekoppelt an eine Verlängerung des Gesamtarbeitsvertrags bis Ende 2005 ist eine «Win-Win»-Lösung sowohl für die Swissair als auch für die Pilotinnen und Piloten: Einerseits hilft die Reduktion der Kosten in der aktuell sehr kritischen Phase dem Unternehmen über die ärgsten Klippen. Andererseits ist die Verlängerung des GAV für beide Parteien ein klares Bekenntnis, dass die gute sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit weitergeführt werden soll, statt sich gegenseitig mit Forderungen Knüppel zwischen die Beine zu werfen. Die mit «stabilizer-2001» entstehende Ruhe ist für beide Seiten in der momentan hektischen Zeit mehr als nötig und der Arbeitsqualität nur förderlich: «Stabilisieren wir mit unserem Bekenntnis die Swissair – als Alternative blieben bei einem Krisenszenario wohl nur noch jene Kampfmassnahmen, wie wir sie aus Frankreich, Belgien und seit kurzem auch aus Deutschland kennen. Wer das in der aktuellen Situation in Kauf nimmt, setzt zwangsläufig zum Todesschuss an!»

Zeitlich richtig und ausgewogen

Seit Beginn unserer Informations-tätigkeit zu «stabilizer-2001» durften wir von Euch sehr viel Zustimmung für unsere Lösung erfahren. Dies bestärkt uns in unserer Überzeugung, dass sie geprägt vom Blick in die Zukunft zum richtigen Zeitpunkt erfolgte und ausgewogen ist. «stabilizer-2001» ist das klare Bekenntnis und deutliche Zeichen der Swissair Pilotinnen und Piloten für eine weiterhin starke und qualitativ hochstehende «Swissair Airline». Der Vorstand steht deshalb geschlossen hinter «stabilizer-2001». ■

Mit herzlichen Grüssen



Editorial



People's business

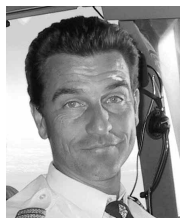
3. April 2000:
Baregg und Gubrist
liegen vor mir – ich
drücke aufs Gas
um meinen zukünftigen
Arbeitsort an-
zusteuern: Das Ewi-

ge Wegli in Kloten. Rund ein Jahr liegt dieser Tag nun zurück und ich muss sagen: Ich hatte im Hauptquartier der AEROPERS noch nie lange-weile und habe meine Entscheidung für die Pilotinnen und Piloten tätig zu werden noch keinen Augenblick bereut!

Für einen Aussenstehenden ist unglaublich faszinierend was es alles braucht, bevor ein moderner Jet in die Lüfte steigt; was es braucht, damit jeder Passagier einen komfortablen Flug erlebt und was nachher noch alles kommt, wenn die Landung sanft vollzogen wurde. Gewissen Redaktoren beim Kassensturz würde diese Erfahrung auch gut tun! Mache Mitglieder haben mich auch schon gefragt, was mich denn stört. Eigentlich nichts – nur muss ich manchmal schmunzeln, welchen Anspruch einige Mitglieder an die Verbandsarbeit stellen: Eigentlich müsste alles doch so funktionieren wie ein moderner Jet: Wenn man das Steuer nach links oder rechts zieht, so folgt das Fluggerät ziemlich genau den vorgegebenen Koordinaten und Befehlen. Je nach Impact den ich gebe, ist der Output voraussehbar. Nun funktioniert ein Verband leider nicht wie ein guter Jet: It's people's business – da gibt es eine Vielzahl von Beteiligten: Die Mitglieder, die Swissair, die Medien, die anderen Verbände etc. etc. Die Turbulenzen sind nicht lokalisierbar und oft auch nicht voraussehbar – wenn das Steuer nach links gezogen wird, so driftet die Angelegenheit vielleicht auch nach rechts ab. Nun, ich werde mich bemühen, den Kurs auch inskünftig zu halten. Danke für Eure Unterstützung!
Von Reto Nause, Geschäftsführer

Flight-Ops-Reporting

Text Paul Erni, Spezialist für Flight-Ops-Reporting



SHORTHAUL

FD 0.6

Die Frage, ob RES auch mit 0.6 FD vergütet wird ist inzwischen geklärt. Die

Antwort lautet: JA.

Allerdings wurden die April Einsätze noch mit Faktor 0.5 pro RES Tag publiziert, mit der Dispo wurde eine Übergangslösung gefunden. Ab Einsatz Mai sollten alle Flight Duty und RES Tage auf SH mit 0.6 FD vergütet werden. Die Frage, ob SIM, sowie andere Ground Duties ebenfalls mit 0.6 FD vergütet werden, ist noch offen, im Moment gilt hier FD 0.5.

Check-Refresher A32/33

Bei der Planung von SIM kombiniert mit Flight Duty ist es auch im März einzeln zu nicht FDR konformen Planungen gekommen. Das Time Window 0400-2230 für SH, sowie 0600-1800 für LH (inkl. Briefing und Debriefing) muss vor Flight Duty zwingend eingehalten werden. Ebenfalls nicht gestattet sind 6-Tage Kombinationen wie SH-SIM-LH oder SIM-SH-LH. Sobald SH mit LH kombiniert wird, beträgt die maximale Rotationslänge 5 Tage.

Hotel BCN

Wir erhalten Rückmeldungen zum neuen Hotel in BCN (Split). Allfällige Kommentare und Eindrücke per FCR

an OCG mit Kopie an AP. (Kein FCR = Hotel ist o.k.)

C-Class Essen als Crew Hot Meal

Wir erachten die als Crew Meal geladenen Y-Class Hotmeals von der Ausgiebigkeit her als ungenügend und haben stattdessen C-Class Hotmeals verlangt. Unser Antrag wurde von SR mit folgender Begründung abgelehnt:

«Aus Sicht SR ist das Bedürfnis sehr gering und rechtfertigt den Mehraufwand von CHF 50'000.- pro Jahr nicht.»

LONGHAUL

SR 138

Der Umstand, dass diese Rotation (kombiniert mit LHR) im Sommer nur noch 3 Tage frei gibt hat zu grossen Diskussionen geführt:

Die 3 FD sind korrekt. Ob 0.5 oder 0.6 FD für SH ändert nichts, die Rotation gab im Winter $3.25 + 0.5 = 3.75$, im Sommer gibt sie $2.83 + 0.5 = 3.33$ (resp. 3.43 mit 0.6 FD), es bleibt also bei 3 Tagen.

Der Grund ist die etwas frühere Abflugszeit von JFK. Alle Rotationen werden in GMT gerechnet. Da im Winter der Abflug um 0050 Z am Tag 3 der LH Rotation war, im Sommer hingegen um 2345 Z am Tag 2 hat sich die Körperzeit für das Berechnungsmodell einen Tag weniger lang Richtung Westen bewegt. Dies reduziert den Freitageanteil um 0.33. Dazu kommen noch kleine Aenderungen wegen unterschiedlicher Abflugs- und Blockzeiten.

SIN

Gemäss Rücksprache mit OCO gilt für den Rückflug von SIN folgende Regelung:

Sobald Blockzeit minus Flugzeit weniger als 15' beträgt, wird vom Dispatch automatisch ein HSC OFP mitgeliefert. Die Station ist dafür verantwortlich, dass das Flugzeug nur soweit beladen wird, dass die Option HSC noch offen bleibt.

Dispatch und Station SIN sind entsprechend informiert.

ATL

Der Umstand, dass ATL in den Rotationsabsprachen mit single Crew abgesprochen wurde, gab ebenfalls Anlass zu Diskussionen. Im Sommer war der Flug nie kritisch, einzig im Winter 99/00 war er ausserhalb der Limiten. Im letzten Winter (00/01) war er wieder innerhalb.

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 im Mitglieder-Teil. Er hat neu einen eigenen «Button». Ebenso die FAQ's. Diese befassen sich mit oft gestellten Fragen und Antworten zu FDR relevanten Themen. ■

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 STVIUSF

Wichtige Termine:

Pensionierten Stamm:

Jeweils am **letzten Dienstag** jeden Monats, nächste Stämme: 24. April 2001 / 29. Mai 2001, ab 14.30 Uhr im Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten.

Informationsveranstaltung zu «stabilizer-2001»:

Donnerstag, 26. April 2001, 19.00 Uhr, Kloten (Ort noch offen)

Generalversammlung:

Mittwoch, 23. Mai 2001, Apéro ab 18.00 Uhr, Beginn: 19.00 Uhr, Zentrum Schluefweg, Kloten.

Unruly pax und Security Update

Text John Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands



Nicht nur innerhalb unseres Konzerns ist «clear air turbulence» zu verzeichnen, nein auch im Bereich Security hat es «crosswind und windshears» al-lenthalben. Mit brutaler Härte wurden wir mit einem Hijacking eines russischen Kursflugzeuges von Istanbul nach Moskau konfrontiert.

Stürmung führte zu Opfern

Die TU-154 der Vnukovo Airlines, landete mit 3 politisch motivierten Hijackern an Bord schlussendlich in Medina. Die saudischen Behörden blieben richtigerweise hart, die Ereignisse überstürzten sich und die Stürmung der Maschine verlief alles andere als professionell, was denn auch zu Opfern führte.

Hijacking wieder im Aufwind

Hijacking ist seit Jahren ein Thema, das wieder stark im Aufwind liegt. Motive sind deren viele, hingegen sind in letzter Zeit politische Hintergründe und verwirrte Charakteren eine neue Aktionsgruppe. Es treten vermehrt ganze Gruppen als Team auf und nicht selten besorgen sie sich allfällig benötigte Waffen an Bord selbst. Unsere Verfahren zu diesem Thema behalten nach wie vor absolute Gültigkeit, und ich bin mir im Klaren, dass jedes Vorkommnis situativ in kein Schema passt und entsprechend der Situation gehandelt werden muss. Einmal mehr wurde uns die Gefährlichkeit eines solchen Ereignisses, durch den Tod eines Flight Attendants, vor Augen geführt.

Pulverfass Balkan

Gleichzeitig richten wir unser Hauptaugenmerk auf die Ereignisse an der mazedonischen Grenze, bei Tetovo. Der Konflikt ist wieder aufgeflammt, alle Altlasten sind wieder Kriegsmotivation. Modernste Bewaffnung auf beiden Seiten, woher diese auch immer kommen mögen, sorgen für Gewalt und Unruhe. OY gibt allen CMD vor dem Flug ein aktuelles Briefing über die Situation. Unsere Vertretungen vor Ort sind sehr aktiv haben ein gutes Netz und

sind mit den Verhältnissen bestens vertraut, ihre Informationen sind verlässlich. Vorläufig wird die Operation, mit den entsprechenden Auflagen weitergeführt. Jeder Feedback von der Front im aktuellen Einsatz ist für uns wertvoll, Beobachtungen und Ansichten bitte an uns weiterleiten.

Israel, Gaza, Indien

Israel und der Gaza Streifen kommen auch mit der neuen Regierung nicht zur Ruhe. Wir fordern unsere Besatzungen auf, sich an die Anweisungen des «arrival infosheets» TLV zu halten. Genau das gleiche gilt auch für Indien, dort will sich der Bomben Terror «nationwide» ausbreiten. Das Red-Fort in Delhi ist kein «visiting spot» für unsere Besatzungen.

DH-Transporte

Deadheading-Verschiebungen mit Fremddairlines sind für die Sommerrotationen ebenfalls ein Thema. Grundsätzlich befindet der Quality Manager (Beat Rüeeggler) über den Gesamtstandard einer vorgesehenen Verschiebungs-Airline. OC führt die entsprechende «white list». Am Security Board wird dann nach Antrag OC über die Transportmöglichkeit befunden.

Das Security Team wünscht Ihnen baldige ruhigere, warme Frühlingwinde. ■

Nur 25 Minuten vom Flughafen Zürich-Kloten entfernt, in Zurzach (AG) mit einem sehr günstigen Steuerfuss von 100%, in ruhigem Einfamilienhausquartier zu verkaufen grosszügiges 1979 erstelltes

Einfamilienhaus mit einer 5 1/2-Zimmer-Wohnung und einer 2-Zimmer-Wohnung im Dachgeschoss

Die 5 1/2-Zimmer-Wohnung befindet sich auf einer Ebene; mit allem Komfort; mit einem grossen Entrée; Innen- und Aussencheminée, Partyraum im Keller, gepflegtem Garten (Parzellengrösse 808m²). Die sehr helle 2-Zimmer-Wohnung hat einen separaten Zugang. Sie eignet sich als Arbeitsatelier/Büro, zum Vermieten oder als Stöckli.

Interessiert? Rufen Sie uns an und verlangen Sie die Dokumentation.

Edelmann Treuhand, 5330 Zurzach; Georg Edelmann;
Tel. 056 269 60 60; Fax 056 269 60 61
edelmann.treuhand@pop.agri.ch

The «Qualiflyer Pilot Alliance»

Text Tom Leupin (Boardmember), E. Moulin (Specialist External Affairs)

AEROPERS invited all pilot associations of the «Qualiflyer Group» and their major north atlantic partner «APA» (Allied Pilot Association, American Airlines) for a two day meeting in Kloten.



Nach anstrengenden Meeting-Tagen folgte die Erholung auf gut schweizerisch: Mit Fondue.

Unions from the following airlines attended the event: APA, CCP, SNPL (Air Littoral), POLALPA (LOT) and AEROPERS. Unfortunately our colleagues from BeCA (Sabena), SPAC (TAP), Air Europe and Volare did not participate.

Despite their absence the meeting was very efficient in sharing the experience and especially learning from the Americans concerning globalisation, CLA (GAV), scope clause (Unterwanderungsschutz).

Industrial Updates

Phrases in «...» are quotes of the respective representative of the association.

American Airlines:

- Recruiting 57 new pilots every two weeks, having more than 11000 pilots
- A new CLA will soon be negotiated and they expect to set a better pay rate as the actual industrial standard which are United and Delta.
- After the acquisition of TWA, AA will have a fleet of almost 1000 aircraft and will produce a turnover of 215 billions US\$
- Their main achievement as a union is their scope clause which stipulates that the commuter American Eagle cannot operate aircraft with more than 70 seats and American Eagle cannot grow at a bigger rate than American Airlines.
- American Airlines is very interested

in a hub in Europe apart from London.

Air Littoral:

- Founded in 1973, 1200 employees, 360 pilots
- 36 aircraft (10 ATR, 19 Canadair, 7 F100/70)
- «Our CLA is believed to be the best beside the contract of Air France concerning quality of life»
- «Salaries about the same as in Air France» (as a regional carrier)
- Never achieved a profit in their history
- The loss was always financed via their «bigger» partners like KLM, LH, Air France and now SWR.
- The pilots feel that Air Littoral is being financially «sucked out» by the SairGroup because all the non direct flight related functions like catering, ground handling, etc. are more expensive than their former ones.

LOT

- Economically stable
- Two companies «LOT and LOT Europe»
- LOT Europe is the low cost partner (commuter)
- Very attractive company due to their eastern Europe market position.

CCP

- LX is owned by SairGroup financially by 70%. But Swissair has only a minority vote on the company's board of directors.

- CCP represents 710 LX pilots (85% of all).
- «Crossair cockpit cost are 1/3 of SR cockpit cost».
- «The only airline within SairLines which is profitable».
- «The biggest airline in Europe in term of movements».
- «They are happy... to say that today's relationship with the management is one of fair social partnership on the basis of equals».

Impact for us as Swissair pilots

Our association will have to deal with the following problems:

- **Scope clause (Unterwanderungsschutz):** according to the American colleagues it will be necessary for us to negotiate a clear and clean scope clause in our next CLA (like American Airlines/ American Eagle) to secure the quality of the job as a Swissair pilot.
- **Separation between LX and Swissair:** it is important to have a clean separation between the commuter and the major airline like it is «usus» in the airline world.
- **Membership in a strong alliance:** no doubt that we need to become a part of a major alliance to survive in the future.
- **Improvement of the relationship with our atlantic codeshare partner AA:** Swissair and AA profit from an antitrust immunity concerning their codeshare relationship (no loss of slots).
- **Stop the cash drain in our «weaker» holding companies.**

Conclusion

This meeting took place in a difficult time and only with a few participants but we are satisfied with the outcome. The highlight of these two days is that APA invited AEROPERS for the next On-world pilot alliance meeting. ■

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

Provinzialisierung in der Globalisierung?

Von Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Das 21. Jahrhundert hat begonnen. Schlagworte wie Globalisierung und Internationalisierung machen die Runde. Einige preisen die Vorteile des «global village» andere sehen Gefahren. Eines jedoch kann nicht wegdiskutiert werden: Das «global village» ist längst Realität geworden.



Zürich wird ohne bedeutendes Luftdrehkreuz, welches durch Swissair betrieben wird, zum Provinzflughafen.

Just zu diesem Zeitpunkt entbrennt in der Eidgenossenschaft die öffentliche Debatte um die Zukunft der nationalen Airline. Von «Gesundshrimpung» und «kleineren Brötchen, welche die Swissair backen soll» ist da die Rede. Weder betriebs- und schon gar nicht volkswirtschaftlich haben diese «Aviatik-Experten» die Welt von heute verstanden:

- Sie wollen das Tor zur Welt zuschlagen, wo sich rundum die Tore öffnen und sich die Welt immer weiter vernetzt. «Gesundshrimpung» heisst in diesem Kontext «Provinzialisierung».
- Die Standortattraktivität der Schweiz gründet unter anderem auf dem Hub Zürich, welcher weltweit direkte Verbindungen in die pulsierenden Wirt-

schafsmetropolen sicherstellt. Aus diesen Metropolen kommen die Touristenströme in die Schweiz. Ohne Verbindung zu diesen Metropolen wäre die Schweiz als Standort weltweit tätiger Unternehmen nicht mehr interessant.

- Keine andere Airline kann diese Brückenfunktion der Swissair übernehmen. Alle Airlines von Bedeutung funktionieren ebenfalls nach dem Hub-Konzept. Es ist eine Illusion zu glauben, dass diese in Zürich ein Drehkreuz von europäischer Bedeutung errichten würden. Ohne das bestehende internationale und interkontinentale Streckennetz der Swissair als festes Rückgrat wird Kloten zum Regionalflughafen. Hier würde nur noch einchecken, wer auf den Luftdrehkreuzen Frankfurt, München

oder London umsteigen müsste. Direktverbindungen aus der Schweiz würden auf jenes Minimum reduziert, welche der relativ kleine Heimmarkt noch nachfragen würde.

- Eine «Gesundshrimpung» der Swissair ist betriebswirtschaftlich der Beginn einer «Magersucht»: Eine Airline braucht heute eine gewisse kritische Grösse um Effizienzgewinne und Synergien zu erreichen. Die Airline macht heute im Swissair-Konzern rund 50% des Umsatzes aus. Eine kleinere Swissair entzieht den flugverwandten Bereichen die Existenzgrundlage.

Der Swissair-Konzern ist zusammen mit seiner Airline ein funktionierendes und gewinnbringendes Unternehmen. Wer von Abbau-Szenarien spricht, verkennet die Tatsache, dass sich dieser Konzern trotz massiver Konkurrenz und einem enorm hohen Wettbewerbsdruck auf dem Weltmarkt behaupten konnte. Die derzeitige Krise hat drei Ursachen:

- Ein Überangebot im europäischen Airline-Markt führt zu tiefen Preisen. Nach wie vor ist der Markt durch gesetzliche Bestimmungen und staatliche Eingriffe geprägt. Diese zementieren das Überangebot und verhindern eine Marktberreinigung. Durch die Volatilität des Fluggeschäfts ist das Buhlen um jeden einzelnen Passagier wichtig. Dies führt dazu, dass sich die europäischen Airlines einen eigentlichen Preiskampf liefern. Wird diese grundsätzliche Problematik noch durch hohe Treibstoffpreise und einen ungünstigen Dollarkurs angeheizt, potenzieren sich die negativen Effekte.

- Das Problem des Swissair-Konzerns ist nicht hausgemacht, sondern liegt in den verschiedenen ausländischen Beteiligungen. All diese Airlines stehen angesichts der skizzierten Marktsituation ohnehin auf wackligen Beinen. Die Treibstoff- und Dollar-Krise im letzten Jahr hat diese Airlines in ihren Grundfesten erschüttert und zu einem Kapitalabfluss aus dem Swissair-Konzern geführt, der in einem solchen Ausmass nicht vorstellbar war. Als Finanzspezialist verfügt Mario Corti über die notwendige Kernkompetenz, dieses Problem rasch zu lösen.

- Nach wie vor sind die bilateralen Verträge Schweiz-Europa nicht in Kraft. Swissair muss seit Jahren mit ungleichen Spiessen ihre Marktstellung im harten Wettbewerb verteidigen und hat dies bis anhin erfolgreich geschafft. Das Abenteuer der Auslandsbeteiligungen hat seinen Ursprung im EWR-Nein der Schweiz von 1992: Durch den Aufbau von Standbeinen im EWR-Raum liessen sich schwerwiegende Diskriminierungs Nachteile für die Swissair umschiffen. Jeder heute weltweit tätige und erfolgreiche Schweizer Konzern (inklusive EMS-Chemie) hat im Zuge der 90er

Jahre eine analoge Strategie verfolgt. Die aktuelle Marktsituation liess diese Strategie im Airline-Bereich aber bekanntlich implodieren.

Das Fazit ist klar: Eine Vereinfachung der Konzernstrukturen setzt die notwendigen Kapazitäten für die erneute Konzentration auf das eigentliche Kerngeschäft frei. Das Kerngeschäft des Konzerns ist das Fliegen und jene Bereiche, die unmittelbar damit verbunden sind. Die Startbedingungen für diesen Neuaufbruch sind intakt: «Swissair» ist eine weltweit bekannte und anerkannte Marke. «Swissair» ist in der Schweiz noch viel mehr als eine Marke: «Swissair» ist ein eigentliches nationales Symbol. Folgerichtig muss diese Leitmarke alle anderen Gebilde ersetzen. Für die Kundschaft muss ebenfalls wieder gewährleistet werden, dass dort wo Swissair drauf steht, auch Swissair drin ist. Ein attraktives Streckennetz mit einer starken Heimbasis gehört ebenso zum Kernbestand einer Marke wie der perfekte Service an Bord. Abbauszenarien verkennen diesen Zusammenhang, treffen die Marke «Swissair» in ihrem Kern und führen deshalb aufs Abstellgleis. ■

Kurz & bündig:

Bilanzmedienkonferenz vom 2. April

Der Vorstand besuchte die Bilanzmedienkonferenz mit vier Vertretern. Diese grosse Delegation wurde angesichts der immensen Medienanfragen an die AEROPERS notwendig: Markus Jöhl widmete sich den Fernsehstationen, Reto Nause den Radiosendern, Markus Schneider stand den Printmedien für Interviews zur Verfügung und Marc Vionnet war bei den welschen Medienvertretern ein gefragter Gesprächsgast. In sämtlichen relevanten Medien kam die AEROPERS zu Wort und konnte ein Gegengewicht zu den ansonsten vernichtenden Kommentaren setzen.

Informationstätigkeit zu «stabilizer-2001»

Gleichentags begann der Vorstand mit seiner Informationskampagne zu «stabilizer-2001» gegenüber den Mitgliedern. Während drei Tagen standen AEROPERS-Vertreter im Ops-Center den eintreffenden und abfliegenden Crews Red und Antwort. Die Aktionen dauerten jeweils von 06.00 bis rund 20.00 Uhr. In derselben Woche wurden auch drei Mitgliederaussprachen im Zentrum Schluefweg durchgeführt. Es konnten jeweils zwischen 50 und 80 Mitglieder begrüsst werden.

Ziele der Swissalpa

Swissalpa-Präsident Tom Leupin präsentierte dem Vorstand seine Zielvorstellungen im Hinblick auf die kommenden Schwerpunkte der Swissalpa:

1. Erreichen der eidgenössischen Anerkennung des Berufs «Pilot» bis Ende 2001, Konsequenzen auf Stipendien, Pensionskasse, etc.

2. Kontrolle und Verbesserung der Flugsicherheit via ASC durch Abgabe von Empfehlungen.

3. Austausch von Infos und Erfahrungen der Mitglieder (Networking). Prüfung der Option «alle Mitglieder unter einem Dach», das heisst alle Pilotenverbände würden in einer möglichst zentralen Liegenschaft ihre Geschäftsstellen führen und dadurch den Kontakt zu den aktiven Mitgliedern verbessern.

Gründung der Qualiflyer Pilots Alliance

In Zürich wurde diese Pilotenallianz unter den Mitgliedern der Qualiflyer Gruppe gegründet. Anwesend war auch eine Delegation der American Airlines. Ziel der QPA ist ein verbesserter Meinungsaustausch in der aktuellen Krisensituation.

Vorstandsseminar im Mai

Der Vorstand hat die Schwerpunkte für sein diesjähriges Seminar festgelegt:

- Verbesserung der inneren Organisation und des Krisenmanagement
- Ziele für die Amtsperiode bis zur GV 2002
- Analyse der strategischen Lage
- EDV-Konzept
- FEROP- und Budgetbewirtschaftung im Krisenfall: Erhaltung der Flexibilität



Wir verkaufen
Rindfleisch
aus Weidehaltung
+Natura-Beef+®



Familie
Barbara und Martin Venzin
Vordermarchlen
8426 Lufingen

Telefon: 01 803 12 73
Fax: 01 803 13 83
E-Mail: tannenhof.venzin@schweiz.org

Wo liegen die Aufgaben des Staates in der Luftfahrt?

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Das Airline-Business in Europa soll dereguliert werden: Im freien Wettbewerb sollen alle Airlines die selben Chancen haben und die wirtschaftlich stärksten Carrier müssten sich dann gegenüber der Konkurrenz durchsetzen. Wie sieht die Realität heute aber aus? Welche Rahmenbedingungen findet die Swissair vor? Wie weit engagiert sich die Eidgenossenschaft?

Strassen- und Schienenverkehr im Vordergrund

Infrastrukturpolitik ist seit jeher eine Kernaufgabe der staatlichen Tätigkeit: Milliarden investiert die Schweiz in die Verkehrs- und Bahninfrastruktur. Als Transitland übernimmt man in diesem Bereich sogar Aufgaben von denen Drittstaaten profitieren (Stichwort NEAT, Alptransit). Im Vergleich dazu ist das staatliche Engagement in der Luftfahrt gering: Der Bund hält ein kleineres Aktienpaket an der SAirGroup, zusammen mit dem Kanton Zürich beteiligt er sich an den Kosten des Ausbaus des Flughafens.

Schweizerische Luftverkehrspolitik beschränkt sich auf Staatsverträge

Den Schwerpunkt setzt man allerdings nicht etwa im Departement Leuenberger (Verkehr) sondern im Departement der auswärtigen Angelegenheiten von Bundesrat Deiss: Der Bund übernimmt das Aushandeln von Lande- und Überflugrechten als Kernaufgabe in der schweizerischen Luftverkehrspolitik.

Keine Subventionen

Verglichen mit anderen Staaten beschränkt sich Bern dabei auf ein absolutes Minimum: In vielen europäischen Ländern sind die Airlines nach wie vor ganz oder teilweise im Besitz des Staates. Als Haupteigentümer beteiligt sich dieser dann auch an den Kosten, die der laufende Betrieb verursacht. Damit richten viele europäische Staaten ganz direkt Subventionen an ihre Airlines aus. Davon kann und will Swissair nicht profitieren.



In der Schweiz gibt es bis heute keine eigentliche Luftverkehrspolitik.

Kloten wird durch die Politik geschwächt

Andere Staaten übernehmen Infrastrukturkosten zum Bau von Flughäfen in gigantischer Höhe. So kann beispielsweise Air France vom Ausbau von Charles de Gaulle durch Frankreich profitieren: Charles de Gaulle ist einer der wenigen europäischen Flughäfen mit beinahe unbeschränkten Wachstumskapazitäten. In einer Airline-Welt, welche nach dem Hub-Konzept funktioniert, bildet dies damit einen massiven Wettbewerbsvorteil. Die Swissair hingegen kann auch hier nicht auf die Politik zählen: Ihr Luftdrehkreuz Kloten wird von Lärmschutzklagen aus dem In- und Ausland bedroht, welche einen wirtschaftlich sinnvollen Weiterbetrieb mit Wachstumsperspektiven fragwürdig machen. Wären beispielsweise Frank-

furt oder München mit einer Beschränkung der Flugbewegungen oder einer Ausdehnung des Nachflugverbots konfrontiert, so würden solche Anliegen aus Berlin ohne grosse Diskussionen abgeschmettert. Kämen solche Anliegen dann erst noch aus dem Ausland, so würde die Bundesrepublik wohl unverzüglich die europäischen Gerichte anrufen und eine Diskriminierung im herrschenden Wettbewerb geltend machen.

EWR-Nein 1992: Seit 10 Jahren im Nachteil

Die staatlichen Eingriffe in Europa beschränken sich aber nicht allein auf den eigentlichen Flugbetrieb und die Infrastruktur, sondern sie nehmen auch klar auf die Rahmenbedingungen punkto Eigentümerschaft und Flugrechte

Einfluss: Während innerhalb des EU-Raums hier eine tatsächliche Liberalisierung stattgefunden hat, wurden gegenüber Drittstaaten Schranken aufgebaut: Nach wie vor kann Swissair keine Kabotage (innerstaatliche Flüge in einem EU-Land) betreiben. Nach wie vor kann Swissair keine Mehrheiten an europäischen Fluggesellschaften erwerben. Diese Wettbewerbsnachteile fallen nach Inkrafttreten der bilateralen Verträge zwar weg – Swissair muss bis zu diesem Zeitpunkt aber immer noch mit kürzeren Spiessen gegen die direkte Konkurrenz antreten.

Kleiner Heimmarkt

Diese ungemütliche Lage wird durch eine weitere Komponente verschärft: Swissair muss ihre Passagiere auch aus jenen Ländern rekrutieren, in denen die heimischen Airlines mit viel besseren Karten an den Start gehen können. Der kleine Heimmarkt der Schweiz ist ein struktureller Wettbewerbsnachteil, der nur durch die Expansion in die Nachbarstaaten wettgemacht werden kann.

Fazit

In der Schweiz existiert derzeit keine Luftverkehrspolitik, die diesen Namen auch verdient. Die nationale Airline der Schweiz muss sich seit Jahren mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen gegenüber ihrer Konkurrenz abfinden. Diese Wettbewerbsnachteile wiegen bei den derzeitigen Überkapazitäten und dem dadurch herrschenden Preiskampf in der Airline-Industrie besonders schwer. Umso erstaunlicher ist vor diesem Hintergrund die betriebswirtschaftliche Leistung der Swissair: Seit Jahrzehnten ist Swissair auf den Weltmärkten konkurrenzfähig – dies auch obwohl sie ihre Dienstleistungen aus dem Hochlohnland Schweiz heraus anbieten muss. So ist für die Zukunft zu wünschen, dass einem an sich erfolgreichen Unternehmen nicht von der Politik noch zusätzlich Steine in den Weg gelegt werden. Die Swissair erbringt Leistungen, welche von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind. In der aktuellen Krisensituation könnte dies Bern beispielsweise durch Steuererleichterungen für eine Übergangsphase honorieren. ■

News around the world

Text Henry Lüscher

US-Passagiere unzufrieden

Gemäss den Statistiken der US-Transportbehörde stiegen die Beschwerden von Passagieren im letzten Jahr um 16% auf ein neues Allzeithöchst. Ein Viertel aller Flüge seien verspätet unterwegs gewesen, wobei die 119 Millionen betroffenen Passagiere eine durchschnittliche Verspätung 50 Minuten zu erdulden gehabt habe. Die Anzahl Flüge sei im Jahr 2000 um 100 000 auf 4,7 Millionen gestiegen. Die FAA prüft Wege, den Verspätungen zu begegnen: Helfen eine neue Slot-Zuteilung, bessere Wettervorhersagen, abgestufte Tarife in Spitzenzeiten oder mehr Fluglotsen?

Patt bei den Lärmvorschriften

Das der ICAO unterstellte «Committee on Aviation Environmental Protection» (CAEP) empfahl, neue Lärmgrenzen sowie Emissionsrichtlinien per 2006 einzuführen, sogenannte Chapter-4 Anforderungen. Die geforderte Reduktion um 10 dB war bereits ein Kompromiss, da Europa 14 dB und die USA im Gleichschritt mit der Industrie nur 8 dB wollten – und der vorgeschlagene Fahrplan zur Ablösung der älteren Flugzeuge kollidierte zudem mit den unterschiedlichen Ansichten beidseits des Atlantiks über «Hush-kits», mit denen Chapter-2 Flugzeuge gerade mal den Grenzen gemäss Chapter-3 zu genügen vermögen. Die USA möchten diese Flugzeuge länger, bis ans Ende ihres «useful life», betreiben können und erst noch eine Ablösung Flughafen-nach-Flughafen machen, wogegen Europa eine generelle «Deadline» setzen will. Mit den technischen Empfehlungen des CAEP können sich die Flugzeughersteller und Fluggesellschaften hingegen einverstanden erklären, da in Entwicklung befindliche Flugzeuge diese Grenzen unterschreiten werden.

Iridium auferstanden

Die Firma Motorola verwendete einige Milliarden Dollar, 88 Satelliten und viele Jahre, um ein weltumspannendes Satelliten-Telefonsystem aufzubauen. «Zu spät, zu teuer und zu umständlich» fiel die Beurteilung durch die angepeilte Millionenkundschaft aus, und der

Marktauftritt wurde zum Fiasko. Inzwischen sind noch 71 Satelliten im All und eine neue Betreibergesellschaft hat das System für lumpige 25 Mio \$ übernommen. Die US-Regierung will Iridium nun exklusiv für 20 000 ihrer Angestellten weltweit nützen und hat einen Zweijahresvertrag über 72 Mio \$ abgeschlossen. Später sollen weitere Regierungen Gelegenheit erhalten, sich anzuschliessen. Das Volk aber soll draussen bleiben.

Afghanistan modernisiert

Das antiquierte ATC-System Afghanistans wurde im Januar durch eine den höchsten Ansprüchen genügende Anlage ersetzt und erlaubt endlich, eine grössere Flugzeugdichte abzufertigen. Die Fluglotsen gelten als höchst motiviert und gut ausgebildet, allerdings verdienen sie nicht mehr als andere Staatsangestellte, so sechs bis acht Dollar im Monat.

Die Anlagen stehen in fünf afghanischen Städten und haben direkte Verbindungen zu Pakistan. Jedes Flugzeug, das Afghanistan überfliegt, wird mit 400 Dollar belastet. Dieses Geld fliesst aber nicht in die Taschen der nicht anerkannten Taliban-Regierung, sondern auf ein Sperrkonto. ■

8 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus über dem Hallwilersee

Sehr gepflegte und gut unterhaltene Liegenschaft in 5724 Dürrenäsch AG, 1385 m³ Gebäudeinhalt, 810 m² Landanteil, ruhige und sonnige Wohnlage, Wohnen/Essen 50 m² mit Kachelofen, grosse Schlafzimmern, zwei Badezimmer/DU, sep. WC, gehobener Ausbaustandard mit allem Komfort, Garage, gepflegte Gartenanlage.
VP: Fr. 890 000.–



DIE IMMOBILIEN-TREUHÄNDER

Straub & Partner AG 
5600 Lenzburg, Telefon 062/885 80 60

www.straub-partner.ch

Überzeit-Slot

Die Eröffnung eines neuen ATC-Zentrums in Swanwick, das bereits fünf Jahre hinter der Planung zurück liegt, zieht die Ausbildung von über 100 neuen Flugverkehrsleitern nach sich. Für diese Ausbildung werden Fluglotsen aus Wales und Südengland als Instrukoren abgezogen, was dort zu Bestandesengpässen führte. Nun hat die ATC-Gewerkschaft die Devise herausgegeben, nur noch in bescheidenem Rahmen Überzeit zu akzeptieren, da sonst die Sicherheit beeinträchtigt sei. Schon heute würden aus Verkehrsflussgründen Landfreigaben nicht mehr auf 600 ft, sondern erst auf 100 ft gegeben, was den Stress zusätzlich erhöhe. Ausserdem hätten die neuen Fluglotsen viel früher gesucht und ausgebildet werden müssen. Hintergrund der Verweigerungshaltung mag auch die geplante Teilprivatisierung der Flugsicherung sein, wobei 46% an private Investoren und 5% an die Angestellten gehen sollen. Die Mitglieder stimmten gegen eine Offerte, 10 Ferientage für 8000 £ zu «verkaufen», damit sowohl Betrieb als auch Training ungestört verlaufen könnten. Wegen den erhöhten Frequenzen vor allem der Billiggesellschaften wie Ryanair, Go, Buzz oder EasyJet muss das Volumen über England in den nächsten Jahren um 20% gesteigert werden können, um eine Erhöhung der Verspätungen zu vermeiden. Eine feinere Unterteilung des Luftraumes soll dabei helfen, aber auch ein Aufstocken der Fluglotsen-Bestände in den kritischen Gegenden.

Kaleidoskop

Von Henry Lüscher

Boeing gibt auf

Ende März gab Boeing bekannt, dass die Entwicklung eines «Super-Jumbos» als direkte Konkurrenz zur A380 eingestellt werde. Kein einziger Kunde konnte bisher gewonnen werden, so dass jetzt nur noch die Frachtgesellschaften angepeilt werden, denen ein auf der 747-400 basierender optimierter Frachter offeriert werden könnte. Das Marktsegment für Flugzeuge grosser Kapazität sei zu klein, um die milliardenschweren Investitionen zu rechtfertigen.

Hingegen stürzt sich nun die Marketingabteilung auf eine Generation neuer, schneller Flugzeuge in der Kapazität von 200 bis 300 Sitzplätzen. Auch der Präsident von Boeing, Phil Condit, sei begeistert von der Idee, ein völlig neues Verkehrsflugzeug zu entwickeln, das mit Mach 0,95 bis 0,98 schneller sei als jedes andere und den Nordatlantik anderthalb Stunden schneller zu überqueren in der Lage wäre, und dies auf einer Reiseflughöhe von 45 000 ft. Auch der Lärmpegel soll drastisch gesenkt werden, durch neue Triebwerke und unkonventionelle Anordnung derselben. Diese neue Flugzeugfamilie werde die Luftfahrt ähnlich revolutionieren wie die Einführung der Jetfliegerei Anfangs der 60-er Jahre, glaubt man bei Boeing. Der Zeitplan, der von einer Markteinführung im Jahr 2007 aus geht, ist optimistisch, wird doch Neuland in den Bereichen Aerodynamik, Metallverarbeitung, Triebwerke und Bordsysteme beschritten wird.

Viele Fluggesellschaften, vor allem im asiatischen Raum, sind diesem futuristischen Entwurf «Sonic Cruiser» gegenüber positiv eingestellt, aber erwarten noch sehr viel detailliertere Spezifikationen bevor sie an eine Bestellung denken. US-Gesellschaften könnten durch die höhere Geschwindigkeit des Flugzeuges auf der Nordatlantikstrecke einen Piloten einsparen, denn die FAA-Vorschriften verlangen bei Flugzeiten von über acht Stunden einen dritten Piloten.

Mehr Verantwortung den Piloten

Beim Auftreten heftiger Gewitterzonen werden jeweils grosszügig und weiträumig Gebiete in den USA für den Flugverkehr gesperrt. Die Maschinen werden am Boden zurück behalten und dürfen erst starten, wenn von den Meteorologen Entwarnung kommt. Diese Praxis will das US-Transportministerium jetzt überdenken.

Es soll den Piloten überlassen werden, nach eigenem Ermessen um diese Störungszonen herum fliegen zu können. Der Grund dieser Aktivität liegt im stetigen Anwachsen der Verspätungen im Luftverkehr in den USA. Im letzten Jahr stieg die Anzahl wetterbedingter Verspätungen um 20% auf 309 482 betroffene Flüge.

Seit einigen Wochen sind die Flugverkehrsleiter bereits in Kontakt mit Vertretern der Fluggesellschaften und diskutieren gemeinsam, wie viele Flüge nach welchen Destinationen anhand der aktuellen Wetterdaten frei gegeben werden können. Die Meldungen der Piloten, die auf solchermassen frei gegebenen Luftstrassen unterwegs sind, dienen zur Feinplanung. Die Flugverkehrsleiter sind bereit, konstruktiv mitzuarbeiten, denn auch ihnen seien Flugzeuge in der Luft lieber als diejenigen, die am Boden Rollwege und Gates verstopfen.

Ungehorsame A320

Am 17. März brach ein Kapitän einer A320 der Northwest Airlines den Start ab, eigentlich nichts Ungewöhnliches, nur dass es auf 10 Meter stattgefunden hatte, erstaunt schon. Gemäss den Aussagen des Kapitäns sei der Start auf der regennassen Piste in Detroit zunächst normal verlaufen, bis bei einer Geschwindigkeit von 110 kt das Bugrad abgehoben habe, worauf er versucht habe, dieses wieder auf die Piste zu drücken. Doch seine Bemühungen fruchteten nichts, die Maschine hob sogar mit zunehmender Geschwindigkeit ganz ab. Er befürchtete Steuerprobleme und nahm die Leistung der CFM56 Triebwerke in den Leerlauf und landete wieder, wobei das Heck der A320 die Piste berührte und das Flugzeug erst 213 Meter nach dem Ende der 2600 Meter langen Piste im verschneiten Gras zum Stehen kam. Bei der anschliessenden Evakuierung wurden drei der 145 Passagiere leicht verletzt. Ob die Beladung fehlerhaft ausgeführt wurde oder technische Probleme vorliegen wird sich erst nach eingehender Untersuchung zeigen.

Inflight evacuation?

Eine Boeing 767-300ER der belgischen CityBird war im Auftrag der Condor unterwegs von Puerto Plata nach Münschen, als die Piloten auf einer Höhe von 31 000 ft einen Druckabfall bemerkten, worauf sie sofort einen Sinkflug und anschliessend eine

Landung in Puerto Plata einleiteten. Wieder am Boden, bemerkten sie, dass sich die Rettungsrutschbahn eines Overwing-Exits im Flug verabschiedet hatte. Der Rumpf wies nur einige Kratzspuren auf, das ganze Flugzeug wird aber trotzdem gründlich inspiziert. Dasselbe Missgeschick widerfuhr vor zwei Jahren auch einer Boeing 767-200 von Delta, wo kurz nach dem Start in Atlanta eine Notrutsche den Weg in die Freiheit suchte und auf einer Höhe von 12 000 ft abgerissen wurde. Auch diese Crew landete wieder sicher in Atlanta.

Singapore Kapitän hat nicht auf Alle gehört

Erste Untersuchungsergebnisse aus dem Unfall einer SIA Boeing 747-400 vom 31. Oktober, die auf einer geschlossenen Piste in Taipeh gestartet und verunfallt war, zeigen, dass ein gesundes Mass an Misstrauen Leben retten kann. Denn beide Copiloten hatten das Gefühl, dass etwas nicht in Ordnung war, aber Kapitän Foong Chee Kong entschied, zu starten. Beiden war aufgefallen, dass das «Para Visual Display» (PVD), das auf Signalen des Localisors basiert und das Flugzeug während des Starts auf der Piste führt, nicht aktiviert wurde. Bei schlechten Sichtverhältnissen, wie sie zum Zeitpunkt des Unfalles herrschten, wäre die Verwendung des PVD vorgeschrieben gewesen. Es herrschten stürmische Winde bis 50 kt und die Sichtweite betrug 500 Meter, aber der Kapitän meinte bloss: «Not on yet, er, PVD, huh. Never mind, we can see the runway not so bad. OK, ready...». Die geschlossene Piste 05R wurde zu einem Drittel als Rollweg benützt und die elektronischen Installationen waren während der Revision der Piste abgeschaltet. Ausserdem war nur die Mittellinienbeleuchtung in Betrieb, aber ausser im NOTAM waren keine Hinweise vorhanden, die auf den Umstand hinwiesen, dass die Piste nach 1000 Metern in eine Baustelle überging. Und bei diesen Sichtverhältnissen tauchten die ersten Hindernisse erst auf, als es schon zu spät war.

Sudden silence

Eine dreijährige Boeing 767-300ER der United Airlines war auf Maui gestartet und im Steigflug unterwegs nach Los Angeles, als auf 27 000 ft Höhe plötzlich beide Triebwerke abstellten. Der Besatzung gelang es, eines der beiden PW4060-Triebwerke auf 12 000 ft wieder zu starten und auf der 3350 Meter langen Piste des Flughafens Kona zu landen. Die 238 Passagiere und 12 Besatzungsmitglieder kamen mit dem berühmten Schrecken davon, nur die Fortsetzung auf Seite 14

Tiltrotor bald selber tilt?



Schwierig zu fliegen: Die Boeing-Bell V-22 Osprey

Nach dem jüngsten Absturz eines Kipprotorflugzeuges Boeing-Bell V-22 «Osprey» vom 11. Dezember mit vier Toten wurde Kritik an diesem umstrittenen militärischen Programm laut, das sowohl hinter dem Zeitplan als auch massiv über dem Budget liegt. Nun wurde weiter bekannt, dass die Marine, die die Programmaufsicht wahr nimmt, auch mit der Statistik nicht ganz überzeugend umgehen kann. So wurde die militärische Einsatzfähigkeit der bei der Marine bereits im Flugdienst stehenden MV-22 mit 73% für den November angegeben, gegenüber 57% in der Evaluationsphase. Nun kam ans Licht, dass offenbar unterschiedliche Messlatten verwendet wurden, wobei die optimistischste für die Öffentlichkeit reserviert war. Denn aus anderen Quellen werden Zahlen von 7,9% bis 26,7% für den November genannt. Nach einer internen Überprüfung liessen die Marines verlauten, die Zahl liege doch eher bei 47,2%, die 7,9% wären nur an einem einzigen Tag festgestellt worden.

Einen neuen Weg beschreiten auch die Juristen, die sich vor allem auf das Unglück vom 8. April 2000 stürzen, wo 19 Marinesoldaten ihr Leben verloren. So gingen sie, als sich die Armeeführung als nicht einklagbar ergeben hatte, auf die Herstellerfirmen Boeing und Bell los. Sie warfen ihnen ungenü-

gende Erprobung, ungeeignete Flughandbücher, Verwendung falscher Materialien, Konstruktionsfehler und Eingehen von Risiken vor. Dass dem Unglückspiloten zu schnelles Sinken vorgeworfen wird, wobei die Rotoren in die eigenen Randwirbel gerieten, wird von den Anwälten nicht als Pilotenfehler angesehen, sondern als Beweis dafür, dass die Firmen nicht genügend auf die Besonderheiten des neuartigen Flugzeuges hingewiesen haben. Auch die Tatsache, dass die Marine das Verringern des Rotordurchmessers verlangt hat, damit die Operation den geometrischen Gegebenheiten der Schiffe angepasst werden kann, wird nicht zur Entlastung der Herstellerfirmen entgegengenommen. Durch diese Massnahme können die davon betroffenen V-22 nicht mehr schweben.

Bell ist über die negative Publizität nicht erfreut, ist doch die auf gleicher Technologie basierende zivile Variante der Osprey, die BA609, im fortgeschrittenen Baustadium. Es liegen auch bereits mehr als 80 Bestellungen oder Kaufabsichten vor, vor allem von Offshore-Gesellschaften. Der Erstflug soll im Sommer erfolgen, die Zulassung dieses zusammen mit der italienischen Helikopterfirma Agusta entwickelten Kipprotorflugzeuges im Jahr 2003. ■

Räder und Fahrwerke mussten einer intensiven Inspektion unterzogen werden, da die Bremsen sehr heiss geworden sind. Weshalb die Triebwerke abgestellt wurden wird nun im Interesse aller Beteiligten sorgfältig abgeklärt.

Stop and Go!

British Airlines gründete vor drei Jahren die Billiggesellschaft Go, um gegen EasyJet, Ryanair und andere Gesellschaften im «no-frills» Markt konkurrenzfähig zu sein. Nun ist entweder das Interesse bereits abgeflaut oder die Geschäftsausrichtung von BA eine andere geworden, jedenfalls wird an einen Verkauf von Go gedacht. Im Vordergrund stand ein Verkauf an KLM, die ihrerseits mit der Tochtergesellschaft «Buzz» in London-Stansted der British Airways das Wasser abzugraben versucht. Buzz und Go haben dieselbe Flotten- und Preisstruktur und könnten relativ einfach verschmolzen werden. Jedoch setzte sich Barbara Cassani, die Managerin von Go, vehement für eine selbständige Go ein, wäre aber gewillt, unter neuen Besitzverhältnissen weiter zu arbeiten. Aber KLM und BA konnten sich nicht auf einen Preis einigen und jetzt ist KLM seinerseits daran, einen Käufer für «Buzz» zu suchen. Die Billiggesellschaft habe die kritische Grösse nicht erreicht und müsse entweder als selbständige Gesellschaft ausgebaut oder dann verkauft werden, hiess es bei KLM.

Harte Sitten in den USA

1 Ein Mann und eine Frau, zufällige Sitznachbarn, waren noch am Handy, als die entsprechende Bordansage über die Lautsprecher kam, dass jetzt die elektronischen Geräten ausgeschaltet werden sollen. Der männliche Passagier beendete sein Gespräch, aber die Frau blieb noch längere Zeit dran. Der Mann wollte der Besatzung helfen, die Anordnung durchzusetzen und forderte die Frau auf, das Handy auszuschalten, denn das könne unter Umständen «das Flugzeug hinunterbringen». Die Frau verstand wohl nicht alles, aber reagierte prompt, indem sie ein Flight Attendant informierte, dass da ein Passagier neben ihr sitze, der gedroht hatte, das Flugzeug hinunter zu bringen. Die Kettenreaktion war, dass der Kapitän informiert wurde, dieser führte das Flugzeug ans Gate zurück, die anvisierte Polizei schnappte den Mann und unterzog ihn einem langen Verhör. Als das Missverständnis endlich offensichtlich wurde, war das Flugzeug längst weg, aber die Fluggesellschaft entschuldigte sich in aller Form für den Überreifer der Besatzung.

2 Ein Flugzeug von Southwest Airlines war in Los Angeles gelandet und auf dem Weg zum Gate, als sich ein Mann loschnallte und begann, sein Gepäck aus der Ablage zu räumen. Auf die Aufforderung eines Flight Attendants, sich wieder zu setzen, reagierte er nicht. Also bestellte der Kapitän die Polizei ans Gate, die den Mann ohne grosse Diskussion wegen Nichtbefolgung von Anordnungen der Besatzung festnahm.

3 Die Pilotengewerkschaft «Allied Pilots Association» (APA), in der alle American Airlines Piloten organisiert sind und die unabhängig von der grössten Pilotengewerkschaft US-ALPA arbeitet, sieht den Bankrott auf sich zu kommen. Denn das Bundesgericht hat die Forderung über 45,5 Millionen\$ gut geheissen, die American Airlines für Schäden geltend macht, die ihr auf Grund des illegalen «Krankfeierns» vieler Piloten vor einem Jahr entstanden sind. Das Vermögen von APA beträgt optimistisch berechnet 40 Millionen\$. Aber ein Sprecher von American Airlines meinte vielsagend, dass es jetzt eben an der Gesellschaft und an APA liege, die Modalitäten festzulegen und die Situation befriedigend zu bereinigen.

4 Eine Frau verklagte Continental Airlines über 7500 \$, weil sie auf einem Flug einen schlimmen Allergiefall erlitten hatte. Sie musste hinter einer Katze sitzen, die vorschriftsgemäss in ihrem Körbchen unter dem Sitz der Passagierin vor ihr gelegen hatte. Durch diese Katze seien sechs Jahre Allergitherapie zunichte gemacht worden, die sie in dieser Zeit vor Allergien beschützt hätten. Die Fluggesellschaft beruft sich auf einschlägige Vorschriften bezüglich Tiertransporten, die alle eingehalten worden seien.

Qualität, nicht die Menge macht's aus

In den USA wird ein Flugzeug, das zum Gate geht oder von dort zurück gestossen wird, in der Regel von zwei «Wing-walkers» und einem bis zwei weiteren Aufsehern zu Fuss begleitet. Ohne diese Aufsichtstruppe darf das Flugzeug im Gate-Bereich nicht bewegt werden. Im Februar zeigte sich in Boston, dass die Kommunikation innerhalb dieses Teams für einmal nicht zum Besten stand. Der Kapitän einer Boeing 737 von Delta wartete auf dem Rollweg auf die «Wing-walkers», die ihm den Weg zum Gate signalisieren müssen, als auf dem benachbarten Gate eine MD-81 der US Airways zurück gestossen wurde. Der «Wing walker» auf der rechten Seite bemerkte das Kollisionsrisiko und signalisierte dem Traktorfahrer «Emergency

Stop». Dieser reagierte nicht, und der «Wing walker» rannte auf ihn zu und gab ununterbrochen das Zeichen zum Anhalten. Erst, als das Höhenleitwerk der MD-81 im Seitenleitwerk der 737 ankam, bremste der Traktorfahrer. Beide Flugzeuge mussten ausgewechselt werden.

Fokker 100 gegen Traktor

Eine Fokker 100 Besatzung bemerkte auf einem Flug, dass sich die Gashebel zeitweise unkontrolliert bewegten und meldeten dies. Bei einer Zwischenlandung in Boston untersuchten zwei Techniker das Problem und führten verschiedene Tests durch. Auch der Chefpilot erschien noch im Cockpit und diskutierte mit dem Kapitän ein technisches Problem aus früherer Zeit. Als die Tests abgeschlossen waren, wurde das Flugzeug für den Start vorbereitet und während des Zurückstossens entschied sich der Kapitän, die Triebwerke zu starten. Als er den Traktor neben seinem Cockpitfenster sah, dachte er zunächst an eine eingeleitete enge Kurve, aber metallische Geräusche und der Aufschrei des Traktorfahrers, sein Flugzeug habe den Traktor beschädigt, belehrten ihn eines Schlechteren. Der Traktorfahrer meinte, die Triebwerke lieferten zu viel Schub und erst jetzt bemerkten die Piloten, dass die Gashebel nicht im Leerlauf waren. Datenauswertungen haben ergeben, dass das linke Triebwerk mit einer Drehzahl von 84% N2 lief und das später gestartete rechte Triebwerk eben daran war, auch auf diesen Wert zu beschleunigen. Die Position der Gashebel war bei 23 Grad des ganzen Bereiches und nach einem nochmals unter Aufsicht des NTSB durchgeführten Systemcheck durch einen Techniker zeigte es sich, dass sie nach Beenden des 40 Punkte umfassenden Programmes auch genau dort stehen bleiben.

Sind Neuseelands Doktoren zu pilotenfrendlich?

Eine staatliche Untersuchung der medizinischen Resultate bei fliegerärztlichen Untersuchungen zeigte, dass die neuseeländischen Ärzte fünf Mal mehr medizinisch relevante Fehler abliefern als in den USA. 55% aller Checkformulare wiesen administrative oder medizinische Fehler auf. Grobe Fälle wie nachgebesserte Sehfähigkeit oder Hörfähigkeit, unsachgemäss kommentierte EKGs oder auffällig viele gleich aussehende EKG-Streifen, unterschlagene Beschwerden der Piloten oder verniedlichte Organprobleme haben die Regierung veranlasst, die einschlägigen Gesetze teilweise neu zu schreiben. ■



Wir bauen Häuser, die auf die individuellen Bedürfnisse der Bauherren abgestimmt sind und einen hohen Ausbaustandard aufweisen.

Denn wir bieten mehr: mehr Charakter, mehr Persönlichkeit, mehr Individualität, mehr Wohnen.

8478 Thalheim, freistehende rustikale 6 1/2-Zimmer-Villa, Baujahr 1984, Bezug auf Anfrage, Fr. 1.1 Mio

8478 Thalheim, drei freistehende 5 1/2-Zimmer-Einfamilienhäuser an unverbaubarer Hanglage mit Blick auf das Thurtal, Fr. 726'000.–

8478 Thalheim, ein Doppel Einfamilienhaus an unverbaubarer Hanglage mit Blick auf das Thurtal, Fr. 650'000.– und Fr. 690'000.–

8512 Thundorf, 1'553 m² Bauland angrenzend an Kulturland, ideal für Pferdebesitzer, Fr. 590'000.–

9500 Wil, zwei luxuriöse freistehende 5 1/2-Zimmer-Terrassenhäuser «Am Ölberg», Bezug auf Anfrage, Fr. 1.15 Mio und Fr. 1.3 Mio

9500 Wil, drei freistehende 6 1/2-Zimmer-Einfamilienhäuser an der Bergtalstrasse mit ungetrübtem Blick auf die Wiler Altstadt, Bezug auf Anfrage, ab Fr. 900'000.–

9500 Wil, 4 1/2-Zimmer-Eigentumswohnung «Im Städeli», Bezug 1. Oktober 2001, Fr. 471'000.–

9524 Zuzwil, luxuriöse 5 1/2-Zimmer-Maisonette-Wohnung mit Blick auf das Alpsteinmassiv, Fr. 570'000.–

9556 Affeltrangen, 5 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus «Im Bollsteg», Bezug auf Anfrage, Fr. 630'000.–

Weitere Dienstleistungen und Objekte auf Anfrage.

Leserbriefe

Die Kommentarfrist zum Paket «stabilizer-2001» (5% Lohreduktion; Verlängerung des GAV bis Ende 2005) ist angelaufen. Anlässlich der Generalversammlung vom 23. Mai 2001 werden die Resultate bekannt gegeben. Nachfolgend veröffentlichen wir in der Rundschau Reaktionen an den Vorstand und aus dem Internet-Forum auf unserer Homepage.

Die Gegenwart an der Vergangenheit messen

Rolf Gehring, Scapt A320

Ich finde die Initiative des AP-Vorstandes zu «stabilizer-2001» gut. Lohnkürzung für temporär 2 Jahre dafür unter anderem GAV-Verlängerung, frühestens auf Ende 2005 kündbar. Dieser schützt uns bestimmt auch nicht vor weiteren Forderungen, die Verhandlungsposition dürfte aber um einiges besser sein als mit auslaufendem GAV99.

Mir macht es auch keinen Spass für Missmanagement Lohnneinbussen zu erhalten. Ich bin nicht zufrieden mit PBS, FDR, etc. Trotzdem kann ich nicht verstehen wie zum Teil auch ehemalige VS-Mitglieder dem heutigen Vorstand vorwerfen zu viel zu geben. Wie war das bei den GAV-Verhandlungen 96 als die Swissair in einer ungleich besseren Situation war? 5% Lohnreduktion, dafür 25% mehr Produktivität...

Ich glaube, es ist nicht möglich in der heutigen Situation einen besseren GAV auszuhandeln, wohlwissend dass noch an verschiedenen Stellen der Schuh drückt!

Auch an die Jungen denken

Viktor Sturzenegger, Scapt A330

Ich bin überzeugt, dass unser Vorstand nicht nur im richtigen Zeitpunkt, sondern auch mit Mass mit der Stabilizer-Initiative Ziele verfolgt, die unsere volle Unterstützung verdient haben.

Face it: Wir stehen heute noch schlechter da als Lufthansa im Jahre '92, in dem sich deren Piloten gar mit einem 25-Percentigen Lohnabbau zufrieden geben mussten (dies ist ja mit die Ursache für ihre heutigen Forderungen während LH (noch) knallschwarze Zahlen schreibt).

Sollten wir also mit unserem Vorschlag den Forderungen der Unternehmung genügen, können wir eigentlich froh sein. Die Lohnreduktion ist nur für zwei Jahre gegeben, falls es noch schlimmer kommt, und so kommt es oft, wird eh noch mehr folgen, falls nicht, stehen wir nicht so schlecht da.

Von Kündigungsschutz haben nur die übrigen Personalverbände gesprochen, wir wissen, dass jeder Vertrag nicht das Papier wert ist, auf dem er steht. Dennoch bietet Stabilizer in Form eines

Paktes gegenseitige Versicherung zwischen den Sozialpartnern. Wir sind nur leitende Angestellte eines Betriebs und die Verantwortlichen für das Desaster der Unternehmung zur Rechenschaft zu ziehen, ist Aufgabe der Aktionärsversammlung, wo wir in gepoolter Form auch ein gewichtiges Wort mitreden können.

Und vergesst nicht, wir müssen auch an unsere senioritätsjüngsten Kolleginnen und Kollegen denken, denen dank dieser Stabilizer-Initiative die Kurzstrecke von den in den Startlochern harrenden LX-Kollegen nicht so einfach abgesperrt gemacht werden kann! Das immerhin bis 2005, einem Jahr in dem wir alle hoffen, dass Swissair wieder ein etablierter und renommierter «Brand» auf Europa- und Langstrecken sein wird. So hoffe ich auf eine grosse Beteiligung an der Abstimmung für Stabilizer und auf eine hohe Zahl an Zustimmungenden.

«stabilizer-2001»: the false logic

Gerald Grocott, Scapt MD11

The false logic for me in giving any of my salary to Swissair now is simply this:

- a) I would have liked a guarantee that the old members of the Board of Director, those who got Swissair into this mess, were NOT getting ANY money for their services or pensions.
- b) I would have liked a guarantee that we were NOT giving any more money to the French & Belgian airlines. They are the source of most of these deficits and with their social costs they are exactly what I do NOT want to support with my salary cuts.

I feel the Vorstand have jumped too quickly, showing a total willingness to comply, when the real reasons for the debts are not yet solved. Even Corti has not laid down a plan for our own company's survival; we know now what is wrong but there is as yet no solution. Until there is, and we have considered it, then I think it is...» too fast, and for what!»

Im richtigen Moment eine wichtige Entscheidung

Gerd Schroff CMD/Airbus

Ich finde das Paket «2001» eine gute Sache. Unser Vorstand hat es verstanden

im richtigen Moment eine für uns sehr wichtige Entscheidung vorzubereiten. Der Zeitpunkt, sowie die Art und Weise wie die Meldung nach «Aussen» getragen wurde, war schlicht genial! Wir erhalten durch dieses Paket eine gewisse Arbeitsplatzsicherung und die nötige Ruhe um uns auf unsere eigentliche Aufgabe konzentrieren zu können. Angesichts der desolaten finanziellen Lage «unserer Swissair» ist ein Lohnverzicht von 5% ein «Geschenk». Ich werde dem «Stabilizer 2001» zustimmen.

Kassensturz und «stabilizer»: Finger weg!

Peter Blattner, CMD MD11

1. Medienpräsenz:

Da wir Piloten, uns mit den Ärzten abwechselnd, immer die Buhmänner sind, sollte hier meines Erachtens grösste Zurückhaltung geübt werden. Die medientechnische Anbiederung auf Tramführer- und Kassensturzniveau hat sich wohl als Bumerang erwiesen. Also lasst die Finger davon!

2. Lohnverzicht:

Wie um alles in der Welt kann man so naiv sein zu glauben, dass dieses überstürzt angebotene (man hat uns noch nicht 'mal gefragt) Lohn Geschenk Arbeitsplatzsicherung bedeutet? Seit wann wieder sind mit der Swissair getroffene Vereinbarungen mehr wert als das Papier auf dem sie stehen? Wenn die Geschäftsleitung während der nächsten Jahre einen Grund findet (und sie wird ihn finden), uns den GAV zu kündigen, so wird sie dies tun (danke für die 5%). Und überhaupt: Ist denn dieser GAV so gut, dass man ihn hinüberretten muss? Ich meine nicht, dabei erinnere ich an das unselige Ferienreglement, oder an den jetzt auch schriftlich verankerten unakzeptablen DH-Beförderungstatus. Die Angestellten von SR-Technics erhalten gem. Aussage eines Mechanikers 6%(!) Lohnerhöhung, das übrige Bodenpersonal meines Wissens 3% Teuerung. Wie steht's denn mit der uns zustehenden Teuerungszulage? Wenn die nicht kommt, ergibt das einen Lohnverzicht von ca. 7%. Und wofür? Damit die Mitglieder der Geschäftsleitung und des VR, die den Schlamassel produziert haben, weiter ruhig schlafen können?

Den jungen Kollegen rufe ich zu: Seid wachsam! Die Lohnnivellierung wird

weitergehen, leider jetzt auch noch vom Aeropers-Vorstand unterstützt.

PBS – es klemmt allenthalben

Olivier Wilhelm F/ O MD11

Zuerst möchte ich R. Huber danken für den schonungslos offenen, kritischen Artikel in der Rundschau. Welch eine Wohltat nach all dem Eis im Bauch und diversen «Schönwetterbeiträgen» (SR News etc.)!

Nun sieht es also – gottseidank – so aus, als hätten die Benützer, nämlich wir, vertreten durch Aeropers erkannt, dass wir mit PBS auf einen ziemlich lahmen Dampfer gesetzt haben. Es klemmt an allen Ecken und Enden, nicht nur an Personal, sondern auch an den Schnittstellen (wenn ich an den Schmalspurserver von Atraxis denke).

Da macht es mir erheblich Mühe, dass dieser lahme Dampfer jetzt auf die Kabinencrews losgelassen wird, egal wieviel Schlagseite er schon hat. Man kann sich vorstellen, was für ein Aufschrei durch das Kabinenpersonal hindurchgehen wird, wenn ähnliche Dinge passieren, wie sie bei uns z. T. noch immer vorkommen..

Meine Fragen lauten nun also:

1. Weshalb gibt es keine Alternative «zurück zur manuellen Planung» in diesem ganzen Versuch?
2. Weshalb wird verzweifelt versucht, ein unreifes Produkt auf einen noch viel grösseren Benutzerkreis loszulassen? (Marschtabelle Einführung PBS Cabincrews)
3. Weshalb war es möglich, FDR's aus der Planungsgrundlage herauszustreichen- befinden wir uns, was FDR anbetrifft wirklich nur in der Grauzone?
4. Weshalb mussten wir das Rad neu erfinden und was hat die ganze Uebung bis jetzt gekostet, bzw. was hat man wirklich gespart, gegenüber vorher? Ich fand, dass die Kommunikation der Projektleitung nicht gerade ideal war und man die Probleme anfänglich heruntergespielt hat. Entsprechend fände ich es angebracht, wenn man Richis Huber PBS- Fazit z.B. im O-Mail publizieren würde, wo ihn nämlich auch die zukünftigen «Cabincrew-Users» auch lesen könnten (share the experience?) Wir könnten uns dann wenigstens den Vorwurf ersparen, wir hätten nichts gesagt...

Ökonomie for Dummies... oder eine gefreute Sache...

Franz Schuler, Scapt. A330

Wer hat beispielsweise Interesse an einem günstigen Gesundheitswesen? Ich behaupte Niemand! (Ausser uns allen, im Zustand der Gesundheit) Also wird's kontinuierlich teurer denn als Patient verschiebt sich die Priorität relativ schnell.

Wer hat Interesse an günstigem Bauen? Ausser dem Bauherrn niemand so wirklich, und der Bauherr ist in der ähnlichen Lage wie ein Patient. Ist die Baugrube ausgehoben, kostet's, und der teuerste Bau ist derjenige der nie Fertig wird...

Wer hat Interesse an einer gut funktionierenden Airline... wir vielleicht, aber wer alles nicht...

Also, nehmen wir ein Beispiel von einer Airline welche mit einem 100 Plätze (kein Politikum!) gut ausgelastet von A nach B fliegt. Nehmen wir der Einfachheit halber an man fliegt immer mit einem vollen Flugzeug, und verlangt «gute» Tarife, man macht Geld.

Nun kommt eine zweite Airline ins Geschäft, jetzt fliegen zwei 100 Plätze (man möchte ja alle Passagiere übernehmen) und schon präsentiert sich die Situation etwas anders.

- a. die Tarife, sind sicher tiefer, (konkurrenzfähig) damit möglichst viele Passagiere die eigene Airline auswählen. Nur sind sie nicht mehr Kostendeckend, nicht zuletzt auch da plötzlich nur noch 50 Passagiere im eigenen Flugzeug sitzen.
- b. der Flugzeughersteller freut sich, er konnte die Doppelte Menge Flugzeuge zusammennieten (ich mache mal nicht weiter beim Aluminiumproduzenten, oder bei der Avionikbude, die freuen sich natürlich auch...
- c. Da beide Airlines natürlich sich die Flugzeuge nicht mehr selbst leisten können, kommt der Leasing-Man ins Geschäft, er freut sich sicher auch. Hinter Ihm stehen ganz bestimmt einige freudige Banker, Versicherer, oder Pensionskassenvertreter...
- d. Der Versicherer freut sich zweimal, nicht nur dass er Geld anlegen konnte, nein, er verdient nun auch zweimal an den Versicherungsprämien für die Flugzeuge...
- e. Den Garagisten freut's auch, dass da nun zwei Flugzeuge sind zum daran herumschrauben, Oel nachzufüllen und die diversen Composter zu resetten...
- f. Oel... und Benzin, oder Kerosen... den Tanker freuts ebenso doppelt
- g. Den Handling-Agent auch... ok. Er hat zwar gleichviel Passagiere, aber den Mehraufwand stellt er sicher in Rechnung.
- h. Die Flughäfen freuen sich bestimmt über die zweifachen Landtaxen... Leider kein Mehrertrag bei den Flughafentaxen bei 2x 50 Passagieren gegenüber 1x 100
- i. Die Himmelsführung (ATC) ist erfreut über die doppelten Flugsicherungsabgaben.
- j. Nur der Caterer muss nun zweimal fahren, aber das stellt er sicher in Rechnung.

Den Airlines geht's nun zwar nicht mehr so gut, aber was soll's in einem so gefreuten Umfeld. Doch weiter...

Wir haben nun nicht nur je 50 Belegte Plätze, sondern dazu noch 50 leere... also

k. Das Werbebüro kommt ins Spiel, jede Airline probiert nun sich im besten Licht darzustellen. (Okay, zwei Werbebüros freuen sich)

l. Und rückwirkend freut sich über das Mehraufkommen an Passagieren wieder der Flughafen (Taxis und Taxen...) sowie der Caterer

Eine erste Zwischenerklärung, man wirbt nun um Leute deren Bedürfnis von A nach B zu fliegen eigentlich gar nicht vorhanden ist aber weil's ja so günstig ist...

m. Die Hotelindustrie freut's sehr (vergleicht mal eine Hotelübernachtung in New York mit einem Flugtarif dorthin...)

Eine zweite Zwischenerklärung, mittlerweile haben die Flugzeuge nicht mehr nur 100 Plätze, sondern 120 (die Eco wurde ein wenig aufgemöbelt) und die Stühle sind langsam mit etlichen Gadget's ausgerüstet...

n. den Sitzfabrikanten freut's, und den Gadgetfabrikanten auch...

Dritte Zwischenerklärung: Die Mehrpassagiere haben zwar die Werbung gesehen mit Bildern aus der First und Business sitzen jedoch in der Economy...

Weniger, aber doch gefreutes...

o. der Psychologe bekommt auch Arbeit, welcher die Crew's im Umgang mit gestressten Fluggästen berät.

p. Und vom Eskalationsfall hat auch der Constraint-Device-Supplier noch was davon.

q. Und das ganz am Anfang erwähnte Gesundheitswesen durch das Eco-Syndrom.

Also, je verrückter wir das Flugbusiness durchführen, desto Freude herrscht in unserer Umgebung..., Gut vielleicht nicht beim Flughafenanwohner (man bedenke aber den Schallschutzfensterhersteller und die Süddeutsche SPD), doch wenn wir jetzt nicht mehr fliegen würden, das wäre ungefreut für viele, darum hält man uns irgendwie am Leben... vielleicht... und mit dem Zitat von Wilhelm Bush (?) über das Gesundheitswesen beende ich diesen Artikel welcher vielleicht auch Euch ein wenig gefreut hat, bestimmt aber Axpo (Strom) Compaq (IT) und Sunrise (www.)

Womit verdient der Arzt sein Brot, s'ist nicht das Leben und nicht der Tod, drum hält er Dich auf dass Er lebe zwischen Beidem in der Schwebel.

Have Nice flites ■

Der Hub Zürich*

Von Thomas Bieger, Professor am Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen

Die SAir dominierte in der Vergangenheit weit gehend die Entwicklung des Flughafens Zürich. Jetzt wird sie und die von ihr begründete Qualiflyer Group restrukturiert und redimensioniert.

Eine Eingliederung des verbleibenden Fluggeschäftes in eine grössere weltweite Allianz steht zur Diskussion. Dies wirft die Frage auf, welche Bedeutung der Flughafen Zürich in Zukunft noch haben wird und wie weit die jetzt in Realisation befindlichen Investitionen überhaupt notwendig sind. Diese Fragen lassen sich im Luftverkehrsmarkt mit seinem Hyperwettbewerb nicht von vorneherein beantworten. Es lassen sich jedoch Tendenzen aus den Mechanismen der Luftfahrtindustrie ableiten. Die Struktur des Weltluftverkehrs wird bestimmt durch das «Hubbing». Über Drehkreuze werden Verkehrsströme für Interkontinentalverbindungen gebündelt und über Umsteigeverbindungen eine Vielzahl von ODs (Origin-Destination-Verbindungen) geboten. Das Hubbing, d. h. die Konzentration von Flügen auf einen Hauptflughafen, ist ein wirkungsvoller Mechanismus, der Fluggesellschaften eine Vielzahl ökonomischer Vorteile eröffnet. Mit jeder neuen Strecke beispielsweise, die ab einem Hub bedient wird, können über Umsteigeverbindungen eine Vielzahl neuer Märkte bedient werden. Je grösser der Hub, desto grösser sind diese Effekte. Infrastrukturen wie Fluggeräte, Bodeneinrichtungen oder Verkaufnetzwerke können besser ausgelastet werden. Vor allem aber kann dank der Vernetzung der verschiedenen Flüge die durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge erhöht werden.

Fluggesellschaften trachten danach, ihre Hubs strategisch durch Frequenzen zu dominieren. Mit höheren Frequenzen pro Städtepaar sind sie insbesondere für den Geschäftsverkehr attraktiver und können den grössten Teil des Lokalverkehrs auf sich lenken. Fluggesellschaften anderer Kontinente leiten ihre Interkontinentalflüge auf (Partner-) Hubs mit einem möglichst attraktiven Heimmarkt und möglichst vielen Anschlussverbindungen, um ebenfalls vom Umsteigeverkehr zu profitieren.

Diese Strategie scheint die Swissair ab Zürich gekonnt gespielt zu haben, auf vielen Strecken bietet sie pro Tag mehr Verbindungen an als die Konkurrenz. Sie unterhält ab Zürich eine für den Markt Schweiz sehr grosse Zahl Langstreckenverbindungen mit 31 Langstreckenflugzeugen (eher grosse MD 11 und A 330). Im Vergleich dazu bietet SAS mit den viel grösseren Heimmärkten Dänemark, Schweden und Norwegen ab ihrem Hub Kopenhagen nur eine bescheidene Zahl Direktverbindungen mit 13 eher kleineren Langstreckenflugzeugen (Boeing 767) an. Als Mitglied der Star Alliance bietet sie dagegen sehr viele Umsteigeverbindungen über den Hub Frankfurt.

Unterwirft sich eine Fluggesellschaft dem Geschäftsmodell des Hubbing, d. h. optimiert sie nicht nur einzelne Strecken, sondern bietet ein ganzes Netzwerk, so ist sie in einem gewissen Sinne zum Wachstum verurteilt. Sie steht in Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften, die auch Umsteigeverbindungen anbieten. Für viele Kunden spielt es nur eine untergeordnete Rolle, ob sie beispielsweise für einen Flug Zürich-Vancouver in Frankfurt oder in London umsteigen. In diesem Wettbewerb werden die Preise für einzelne Tarifkategorien bis in die Nähe der Grenzkosten gesenkt. So sind in der Weltluftfahrtindustrie die Durchschnittserträge pro Sitzplatzkilometer zum Teil massiv gesunken. Die Fluggesellschaften versuchen, diesem Ertragszerfall mit noch mehr Marktwachstum und noch grösserem Ausnutzen der Hub Economies zu begegnen. So hat die Swissair in den letzten zehn Jahren die Zahl der Langstreckenverbindungen und die Frequenzen ab Zürich massiv gesteigert und sich gleichzeitig in verschiedene andere Airlines mit Zubringerfunktion eingekauft. Abstrahiert man von Heimmärkten, Regulierungen und unternehmensspezifischen Vorteilen, wird nur die Fluggesellschaft überleben, die über ihre Hubs mindestens so stark und wenn möglich stärker als der Gesamtmarkt wächst. Eine Fluggesellschaft, die «hubt», ist damit auf einen leistungsfähigen

und ausbaufähigen Hub angewiesen.

Mit dem grossen Anteil Umsteigeverkehr (um die 50%) und der grossen Zahl Interkontinentalverbindungen gehört Zürich zu den bedeutenderen Hubs Europas. Mit der Redimensionierung der Qualiflyer Group wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch eine Reduktion der Verbindungen ab Zürich einhergehen. Zürich und die Swissair werden damit voraussichtlich weniger wachsen als der Gesamtmarkt, es ergeben sich damit Hub Diseconomies. Denkbar wäre ein Redimensionierungskreislauf nach dem Muster: Weniger Anschlussflüge füllen weniger Interkontinentalflüge, weniger Interkontinentalflüge bedingen weniger Anschlussflüge, was auch die Attraktivität für Langstreckenflüge anderer Fluggesellschaften reduziert.

Der Flughafen Zürich verfügt über einen attraktiven Heimmarkt mit hoher Reiseintensität. Eine moderne Wirtschaftsmetropole braucht einen leistungsfähigen Flughafen, und der Luftverkehr wird mit der Globalisierung der Wirtschaft noch weiterwachsen. Die im Bau befindliche Erweiterung des Flughafens ist in diesem Sinne eine Infrastrukturinvestition in die Zukunft. Die 5. Ausbaustufe ist damit mindestens mittel- bis langfristig auch bei einer veränderten Funktion der Swissair und des Flughafens im Weltluftverkehr sinnvoll. Die Restrukturierung der Aktivitäten der SAir gibt jedoch nicht nur die Notwendigkeit, sondern auch die Chance, die Strategie des Flughafens zu überprüfen. Eine nachhaltige Flughafenentwicklung ist auf dem Hintergrund der oben dargestellten Hub Economies wahrscheinlich nicht ein grenzenloses Wachstum im Wettbewerb der Hubs, sondern eine Ausrichtung an den Bedürfnissen des Wirtschaftsplatzes Schweiz und am Primat einer wirtschaftlich tragfähigen Entwicklung, möglichst vertretbar mit Natur und Gesellschaft. ■

* Dieser Artikel ist im Tages-Anzeiger vom 24. 2. 2001 erschienen. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Tagesanzeigers und von Prof. Bieger.

Unsere Neumitglieder



Philipp Köppel,
Kloten

Philipp Köppel

Hobbies: Familie, Politik, einwenig Sport

Meine Lieblingsdestination: Alle, da jede Destination auf ihre Weise etwas zu bieten hat.

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Die Stärke der Gemeinschaft!

Was ich von der AEROPERS erwarte: Jetzt Flagge zu zeigen und die Konzernleitung mit Ideen und Verbesserungsvorschlägen zu unterstützen.



Walter Dürr,
Sargans

Walter Dürr

Hobbies: Gebirgstouren, Tanzen

Meine Lieblingsdestination: Malans im schönen Graubünden

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Je höher der Organisationsgrad, desto grösser die Schlagkraft der Gewerkschaft (und die wird in der nächsten Zeit wohl noch benötigt werden)

Was ich von der AEROPERS erwarte: Sicherstellen, dass alle Mitglieder am gleiche Strick ziehen.



Christopher Wedenig,
Untersiggenthal

Christopher Wedenig

Hobbies: Schwimmen, jetzt dann wieder Rollerblades nachdem das Snowboard versorgt werden kann... Kochen und feines Essen (=> Lieblingsdestinationen), Ikea besuchen für die neue Wohnung...

Liebingsdestinationen: Wien und Prag

Zum Eintritt bewog mich: Je mehr im Verband sind, je stärker die Aeropers.

Was ich von AP erwarte: Stabilität in unstabilem Umfeld...



Philipp Altherr,
Obfelden

Philipp Altherr, F/O A320

Hobbies: Eishockey, Fotografie, Reisen, ...und alles was fährt und fliegt!

Meine Lieblingsdestination: ...da gibt's viele! Bin gerne in OSL, OTP, LHR, MUC, TXL, usw.

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Eine starke Interessenvertretung der Arbeitnehmer ist gerade (aber nicht nur...!) in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sehr wichtig. Das gilt es aufrecht zu erhalten und zu unterstützen!

Was ich von der AEROPERS erwarte: Offene und konstruktive Kommunikation mit den Mitgliedern und dem Arbeitgeber, damit die Wahrung möglichst aller Interessen erreicht werden kann.



Roger Beeler

Roger Beeler

Hobbies: Leben geniessen mit Freunden zusammen, Sport treiben, kulturelle Anlässe besuchen, Whiskey und Zigarren

Meine Lieblingsdestination: Toscana

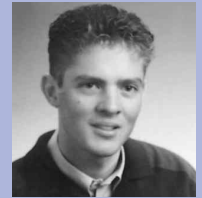
Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Alle sind dabei und zusammen sind wir stark.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Vertrauen, Unterstützung und Loyalität.

Weitere Neumitglieder



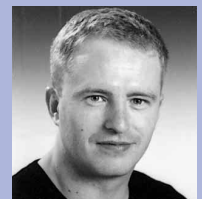
Guido Businger,
Mettmensetten



Daniel Carniello,
Kloten



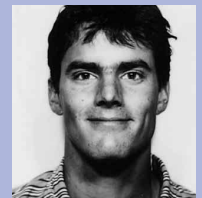
Simon Glanzmann,
Zürich



Rolf Gmeiner,
Würenlos



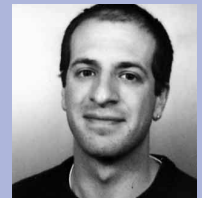
Thomas Kornmayer,
Oberglatt



Andreas Nagel,
Zürich



Thomas Steffen,
Kloten



Marc Steiner,
Oberembrach



Diese Ostergrüsse aus Luzern sind im Sekretariat am Karfreitag eingetroffen.



DIE WERTPAPIER SPEZIALISTEN
Deutsche Bank Gruppe

Die Nase vorn hat die Fondsgesellschaft der Deutschen Bank (DWS).

Beste Gruppe über drei und fünf Jahre LIPPER FUND AWARDS 2001



Konzentration

Ihr Job im Cockpit.

Grundlagen, die Sie mit Sicherheit an Ihr Ziel führen.

Die Zukunft im Visier hat unser Spitzenfonds DWS (CH)-Aktien. Mit Dynamik legte er über einen Zeitraum von fünf Jahren satte +35,8% p. a. zu. Seit seiner Auflegung im Juni 1995 wurden +349% erzielt.

Der Fonds investiert in weltweite Aktien anerkannter, solider Unternehmen sowie aussichtsreicher mittlerer und kleinerer Gesellschaften, wobei derzeit der Schwerpunkt bei europäischen Werten liegt.

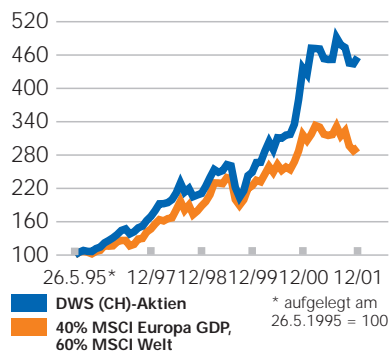
Innovation

Performance

Unser Job im Fondsmanagement.

Grundlagen, die für Ihr Geld entscheidend sind.

Wertentwicklung



Wertentwicklungen der Vergangenheit bieten keine Gewähr für zukünftige Ergebnisse.

Den Verkaufsprospekt erhalten Sie direkt von Ihren persönlichen Ansprechpartnern:

Günter Greif
Tel.: +41-1-224 7868
E-Mail: guenter.greif@db.com

Claude Penneveyre
Tel.: +41-1-224 7864
E-Mail: claude.penneveyre@db.com

Vertretung in der Schweiz:
Deutsche Asset Management Schweiz
Bahnhofplatz 1, Postfach
CH-8023 Zürich

Internet: www.deams.ch
E-Mail: info@deams.ch

Deutsche Asset Management

A Member of the
Deutsche Bank Group