

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 5/2001



HINTERGRUND

Cockpit interruptions and distractions

AKTUELL

Fragen und Antworten zur Bestandespolitik

DER PRÄSIDENT

«Die Schwerpunkte sind
gesetzt.»

«Die Schwerpunkte sind gesetzt»	2/3
Security Update	4
VS-Woche April: Kurz & bündig	5
Fragen und Antworten zur Bestandespolitik	6/7
Wichtige Termine Mai 2001	7
Noch würde das PBS in einer Abstimmung durchfallen	9
Cockpit interruptions and distractions	10/11
Flugunfall Prävention Teil 1	12/13
«Skyrights»: Die schweizerische Luftverkehrspolitik	14/15
Rund ums Fliegen – rund um die Welt	16/17
Leserbriefe	18/19

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.

15. Mai 2001
Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer
erscheint anfangs Juni 2001

Die Schwerpunkte sind gesetzt

Von Markus Jöhl, Präsident der AEROPERS

Erstmals hat die AEROPERS für die Generalversammlung der SAirGroup ein Aktienpooling unter ihren Mitgliedern durchgeführt. Der Verband konnte rund 500 Aktionäre mit 30 000 Aktienstimmen vertreten.

Mehr Potential für künftiges Aktienpooling

Das mögliche Potential für ein künftiges Pooling liegt noch weit über diesen Zahlen. Denn die meisten Mitglieder, welche am 25. April 01 nicht im Einsatz waren, haben die GV der Swissair Group selber besucht und haben ihre Stimmrechte deshalb nicht an den Verband abgetreten. Da die Abstimmungsunterlagen relativ kurzfristig zugestellt wurden, war es zudem für Mitglieder auf langen Rotationen nicht mehr möglich, dem Verband die Vollmacht zu übertragen. Die AEROPERS erreichte mit ihrer Aktion aber dennoch jenes Kapital, welches notwendig ist, um beispielsweise aus eigener Kraft den Antrag auf eine Sonderprüfung zu stellen oder generell die Traktandierung einzelner Geschäfte zu erreichen.

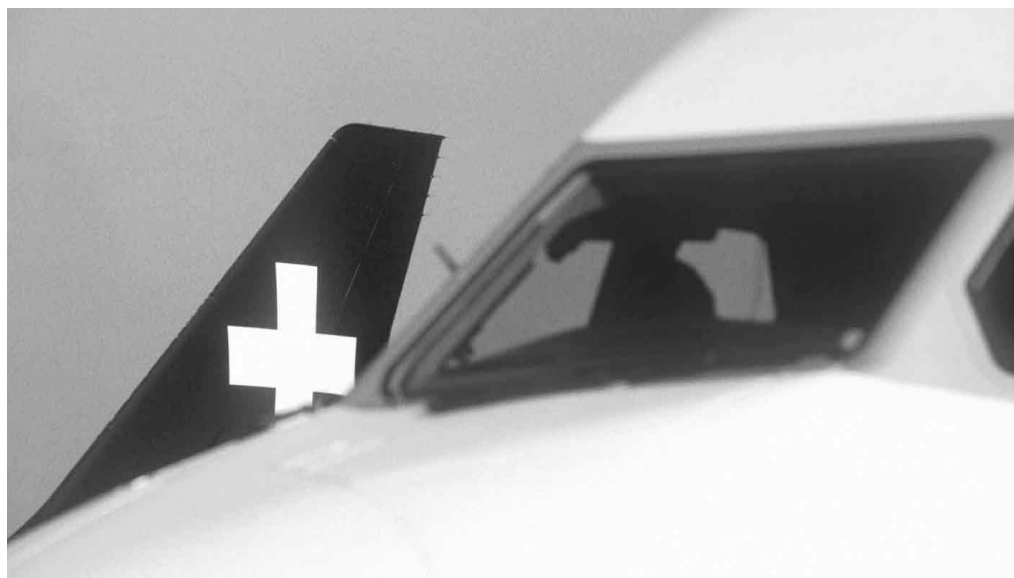
Die Schwerpunkt-Themen der GV waren:

- Durchführung einer Sonderprüfung und damit verbunden keine Décharge-Erteilung an den Verwaltungsrat (mit Ausnahme von Mario Corti)

- Umbenennung der SAirGroup in «Swissair Group»
- Sicherstellung der Liquidität durch einen neuen Bankenkredit
- Organisatorische Vereinfachung der Gruppe
- Ausstiegsszenario in Frankreich bei Nichtzustandekommen der Restrukturierungsbemühungen

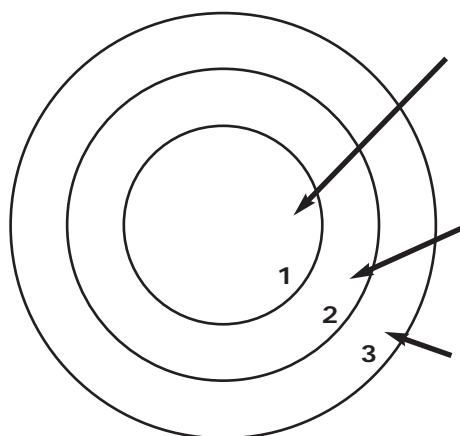
Die ersten Weichen sind gestellt

Damit hat Verwaltungsratspräsident Mario Corti bereits jene Weichen gestellt, die nach einer knapp einmonatigen Tätigkeit realistischere gestellt werden konnten. Wie nicht anders zu erwarten, wurden diese Ergebnisse von den Medien allerdings unterschiedlich kommentiert: Während die Mehrzahl der Berichtersteller diese Schwerpunkte neutral bis positiv würdigten, kam es auch zu weiteren Negativberichten. Diese haben ihre Ursachen wohl in einer übersteigerten Erwartungshaltung und der Nähe gewisser Medien zu uns wohlbekannten «Aviatik-Spezialisten».



SAirGroup ist wieder Swissair. (Foto: Bilddokumentation DCF)

Es brennt im dritten Kreis



Fluggeschäft und Bereiche, welche für das Fliegen unabdingbar sind (Ground-Handling, Catering, Technik etc.)

Flugverwandte Bereiche, die für das Fliegen keine unmittelbare Voraussetzung sind (Hotels, Atraxis etc.)

Beteiligungen an ausländischen Fluggesellschaften

Mario Corti hat die Schwerpunkte gesetzt und die Hebel am richtigen Ort angesetzt. Die Swissair Group kann als Unternehmen mit drei Tätigkeitskreisen verstanden werden:

Erneut wurden die finanziellen Resultate anlässlich der Generalversammlung in aller Breite dargestellt. Erneut kann man durch diese Darstellung nur zu einem Schluss kommen: Es brennt lichterloh im dritten Kreis. Die Auslandsbeteiligungen führen zu einem Mittelabfluss, der die gesamte Gruppe an den Rand des Ruins getrieben hat. Das eigentliche Kerngeschäft also der erste Kreis – ist allerdings nach wie vor ein funktionierendes und erfolgreiches Unternehmen mit intakten Perspektiven für die Zukunft.

Handlungsbedarf richtig ausgelotet

Der Mittelabfluss ins Ausland muss deshalb möglichst rasch gestoppt werden. Die notwendigen finanziellen Mittel dafür sind – wohl mindestens teilweise – zurückgestellt. Dass in Frankreich nun ein Ultimatum bis Ende Juni gesetzt worden ist, erscheint vor diesem Hintergrund als überlebenswichtig. Es geht aber nicht an, dass die Swissair Group im Ausland nun als «Buh-Mann» hingestellt wird, nur weil sie nicht mehr bereit ist, die hausgemachten Verluste der besagten Airlines weiterhin zu übernehmen. Wollen diese Airlines auch in Zukunft ihre Existenzberechtigung behalten, so müssen sie bereit sein, eigene Sanierungsmassnahmen zu ergreifen. Die Swissair Group kann und darf nicht weiterhin deren Krücke bleiben!

Den ersten Kreis stärken

Es muss nun eine Konzentration auf die eigentlichen Kernaufgaben erfolgen. Diese sollen zudem qualitativ noch besser werden. Deshalb darf der Inhalt des ers-

ten Kreises nicht noch zusätzlich destabilisiert werden. Die Qualität einer Airline wird in den Augen der Passagiere über die gesamte Dienstleistungskette gemessen: Von der Reservation über das Einchecken bis zu jenem Zeitpunkt, wo sie ihr Gepäck am Reiseziel wieder vom Förderband nehmen. Will man diese Prozesse optimieren, so muss man sie auch kontrollieren können. Das Herauslösen einzelner Firmenbereiche aus dieser Kette (zum Beispiel GateGourmet), wäre also der falscheste Weg, wenn man dem Passagier einen qualitativ hochstehenden Gesamt-Service bieten will.

Verkauf der Swissôtels ist nachvollziehbar

Hingegen ist der Verkauf der Swissôtels nachvollziehbar: Bei den Unternehmen aus dem zweiten Kreis muss man davon ausgehen, dass sie ihre Leistungen auch auf dem freien Markt gewinnbringend anbieten können und deshalb unabhängig von einer Eingliederung im Konzern voll funktionsfähig sein müssen. Sonst würden Firmen, welche für das Kerngeschäft nicht notwendig sind, aus dem ersten Kreis heraus subventioniert. So etwas ist heute nicht mehr akzeptabel und würde die Wettbewerbsfähigkeit des Kerngeschäftes in seiner sonst schon schwierigen Situation noch zusätzlich einschränken.

Zukunft der Swissair Airline

In den Medien wurde bereits viel über mögliche massive Restrukturierungsszenarien für die Swissair Airline geschrieben. Auch anlässlich der Generalversammlung hegten verschiedene Medienvertreter offenbar die Hoffnung, dass nun «schmerzhafte Schnitte» angekündigt würden. Weder betriebs- noch volkswirtschaftlich machen solche Szenarien jedoch Sinn:

- Sie würden den «Kern des Kerngeschäfts» treffen und den gesamten ersten Kreis der Gruppe destabilisieren. In den letzten Wochen ist jedem Beobachter wohl klar geworden, wie destruktiv sich solche Destabilisierungsercheinungen auf das Image der Swissair auswirken können.
- Sie würden die Swissair zu einer «quantité négligable» im europäischen Wettbewerb degradieren. Eine solche Airline ist für keinen Amerika-Partner interessant. Sie würde im besten Fall zu einer blossen Zubringer-Airline auf ein grosses fremdes Hub-System.
- Jede Redimensionierung der Swissair würde den Hub Zürich in seiner Existenz treffen: Keine andere Airline würde neben ihren Heim-Hubs in Zürich einen zweiten Hub betreiben. Schweizer Passagiere müssten dann an die meisten Destinationen mindestens einmal umsteigen!

Wer behauptet, die Schweiz brauche keine eigene nationale Airline sondern nur noch Flugverbindungen, verkennt die Funktion und die damit zusammenhängenden Verkehrsströme eines modernen Hub-Systems.

Sonderprüfung

Zum Schluss möchte ich noch auf das Thema Sonderprüfung eingehen und darlegen, warum diese aus Sicht der AEROPERS berechtigt ist. Wenn ein Unternehmen von der Grösse der Swissair Group in derart kurzer Zeit derart massiv ins Schlingern gerät, so haben wichtige Kontroll- und Organisationsmechanismen offensichtlich nicht richtig funktioniert. Wenn die Sonderprüfung diese Schwachstellen aufdecken kann und sich daraus organisatorische Massnahmen ableiten lassen, die zukünftig einen solchen Schaden verhindern können, dann sind die finanziellen und personellen Mittel, welche diese Sonderprüfung binden wird, sicher sinnvoll eingesetzt. Die Entwicklung des Aktienkurses nach der Generalversammlung hat zudem aufgezeigt, dass das Mittel der Sonderprüfung auch verlorenes Vertrauen wieder zurückgewinnen kann. ■

Mit herzlichen Grüssen

Markus Jöhl

Security Update

Text John R. Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands

Immer wieder werden wir mit unexpected events konfrontiert; unser tägliches Betriebsrisiko in unserer Tätigkeit wächst und wird stets komplexer. Damit wird auch die präventive Risikoanalyse nicht einfacher, im Gegenteil eine eingehende Beurteilung der Lage oder einer ganz spezifischen Situation, ist heutzutage ein sehr anspruchsvolles Unterfangen.



Eine erleichterte Besatzung nach der Landung in Zürich.

Geiselnahme in Istanbul

In der Nacht vom 22. auf den 23. April wurde eine von unseren Besatzungen im Hotel von Istanbul mit der gefährlichen Situation einer politischen Geiselnahme-Aktion, durch schwer bewaffnete Rebellen, konfrontiert.

Besonnenes Verhalten, keine Panik und eine gute Führung innerhalb der crew, durch den Commander trug wesentlich zum schlussendlich glimpflichen Ablauf dieser gefährlichen nächtlichen Aktion bei. Das Emergency Committee trat zeitverzugslos zusammen und funktionierte zusammen mit den politischen Staatsinstanzen sehr effizient und reibungslos. Wir alle sind froh, unsere Kolleginnen und Kollegen wieder wohlbehalten unter uns zu wissen, und wünschen Ihnen gleichzeitig alles Gute beim Verarbeiten dieses Ereignisses.

Kein unbewachtes Crew-Gepäck!

Im Moment beschäftigen uns diverse Vorkommnisse mit dem Gepäck. Gerade dieses Jahr ist eines der Themen im GSR, das persönliche Gepäck. Leider interpretieren nicht alle Crew Members die Vorschriften gleich. Es muss an die persönliche Verantwortung appelliert werden.

Unbewachtes Crew-Gepäck, mit gut erkennbaren Labels, ist in der Tat, ein ernstzunehmender Gefahrenherd bezüglich der Security. Es ist oft mit Mühsal verbunden, man ist gefordert auch am Frühstückstisch im Hotel aufmerksam zu sein, und trotzdem sind wir unserer eigenen Sicherheit zu liebe aufgerufen dieser Verantwortung nachzuleben.

Gemeinsame Rotationen in TLV

Die politischen Unruhen im Mittleren Osten und auf dem Balkan, veranlassten das Security Board zum Anordnen von verschiedenen Massnahmen. Mit sofortiger Wirkung wird auf den TLV Rotationen gemeinsam rotiert; eine Massnahme die

vom Board schon lange verlangt wurde, bei den Rotationsabsprachen aber immer wieder übergangen wurde. Im gegenseitigen Einvernehmen mit OK/Kapers konnte eine effiziente Variante gefunden werden.

Permanente Lageanalyse in Skopje

Die Lage auf dem Balkan wird zunehmend kritischer; in Skopje verfügen wir über einen sehr versierten Station Manager, mit guter Balkanerfahrung und einem wirkungsvollen Beziehungsnetz. Hier können wir sehr rasch und situationsgerecht reagieren, die Lage wird laufend überwacht und vorbehaltene Entschlüsse liegen bereit. ■

www.scanline.ch

Kreatives Küchendesign

Besuchen Sie unsere 220m² grosse Ausstellung in Oberwinterthur

Offen jeweils Dienstag-Freitag von 14.00 – 18.30 h
Samstag durchgehend von 10.00 – 16.00 h... oder nach telefonischer Vereinbarung

Check in and get more!

Küche und Bad sind unsere spannenden Destinationen, die wir Ihnen mit allem Komfort anbieten können. Der Weg dorthin ist mit scanline ein First-Class-Ticket, damit sich sowohl Vorfreude wie Zufriedenheit einstellen. Wenn wir dann gemeinsam am Ziel sind, werden Sie diese Investition noch lange genießen können. Eine gute Küche ist wie Ferien, nur nachhaltiger...

scanline

römerstrasse 138
8404 winterthur
052-242 04 41

Kurz und bündig

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Diese Rubrik gibt einen schwerpunktmässigen Überblick über die Tätigkeit des Vorstands im vergangenen Monat. Detailliertere Fragen beantworten wir gerne.



v.l.n.r.: Aktueller Aeropers Vorstand: Ben Bosshardt, Richard Huber, Markus Jöhl, Tom Leupin, Martin Fischer, Adrian Wagner und Markus Schneider

23. April: Moritz Leuenberger gibt in Berlin das Verhandlungsergebnis zu den Anflügen auf Kloten über süddeutschen Raum bekannt

Der Vorstand der AEROPERS ist über die in Deutschland erzielte Einigung enttäuscht. Die getroffene Regelung diskriminiert den Flughafen Kloten im Vergleich zu den geltenden Regeln für deutsche Flughäfen. Später stellt sich heraus, dass das Verhandlungsergebnis auch völkerrechtlich bedenklich ist: Bei analogen Regelungen müsste Singapore beispielsweise seinen Betrieb einstellen. AEROPERS formuliert diese Bedenken in einer Medienmitteilung und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die erzielten Ergebnisse vor dem Parlament keinen Bestand haben werden. Mit dieser Kritik ist AEROPERS schon nach wenigen Tagen nicht mehr alleine: Die meisten bürgerlichen Parteien distanzieren sich vom Abkommen und die Sonntagszeitung rechnet vor, dass die getroffene Regelung im National- und Ständerat kaum von Bestand sein wird.

Generalversammlung der Swissair-Group vom 25. April 2001

Die diesjährige GV dauerte von 15.00 Uhr bis gegen 23.00 Uhr. Die AEROPERS war mit Präsident Markus Jöhl, Ressortleiter Wirtschaft und Finanzen, Markus Schneider, Ressortleiter Bestände, Ben Bosshardt und dem Geschäftsführer, Reto

Nause an der Veranstaltung vertreten. AEROPERS hielt rund 30 000 Aktienstimmen und die Vollmachten von 500 Personen. Angesichts der zahllosen Coupons, welche für die GV vorbereitet werden mussten, wurde der Aufwand für das Aktienpooling unterschätzt. Für die künftige Organisation von Swissair-Generalsamm-

lungen wurden deshalb bereits erste Lehren gezogen: Die Erteilung der Vollmachten muss zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen, damit AEROPERS bereits mit einer konsolidierten Vollmacht die GV besuchen kann.

Mitgliederinformation vom 26. April

Gegen 40 Mitglieder durfte der Vorstand anlässlich der Mitgliederinformation vom 26. April begrüssen. Während einleitend das Abstimmungspaket «stabilizer-2001» den Anwesenden vorgestellt wurde, verlagerte sich die Diskussion schwerpunktmässig auf Fragen der Bestandesplanung. Der Vorstand beschloss deshalb aufgrund dieser Mitgliederversammlung eine FAQ-Liste mit den wichtigsten Fragen und Antworten zu den Beständen zusammenstellen. Der Artikel von Ben Bosshardt, Ressortleiter Bestände, fasst diese Antworten auf Seite 6 zusammen.

27. April bis 1. Mai: Jahreskonferenz der IFALPA

Eine Delegation der Swisslpa (Tom Leupin, Alain Escher, Patrick Sutter) vertritt die Schweiz in Ocho Rios, Jamaica an der IFALPA-Jahreskonferenz.

2. Mai: Eröffnung der Abstimmungen anlässlich der GV 2001

Sämtliche Abstimmungen welche anlässlich der GV 2001 durchgeführt auf

der Traktandenliste stehen, werden fristgerecht eröffnet. Für die Abstimmung zu «stabilizer-2001» kommt dabei Art. 21a der Statuten zur Anwendung: Die Stimmbeteiligung muss mindestens 75 % betragen, damit die Abstimmung in einem ersten Durchlauf Gültigkeit erlangt. Diese Regelung findet bei allen GAV-relevanten Änderungen Anwendung.

Ersatz der Box durch einen elektronischen Briefkasten

Der Vorstand beschäftigt sich mit einem Konzept der Swissair, die Box längerfristig durch einen persönlichen elektronischen Briefkasten für alle FCM zu ersetzen. Für den Vorstand steht dabei im Zentrum, dass eine Mailflut- und damit Arbeitsflut für die Cockpit FCM verhindert wird. Zudem stellen sich Fragen der Sicherheit und der Kapazitäten von Log-In-Stationen im Ops.

Gesamtarbeitsvertrag Balair

Angesichts der aktuellen Lage beschliesst der Vorstand auf die Weiterführung von GAV-Verhandlungen mit der Balair vorderhand zu verzichten.

VBR-Revision

Der Vorstand möchte, dass bei der Revision des VBR die Pilotenschaft begrüsst wird. Die Swissalpa soll sich um das Projekt kümmern.

PBS

Es ist vorgesehen, dass der Vorstand im Mai über den Abstimmungstermin des PBS befindet. Kernforderungen der AEROPERS sind vorderhand noch nicht erfüllt. Aeropers wird sich weiterhin mit Vehemenz für eine bedeutende Verbesserung des PBS einsetzen. Hauptziele sind dabei: Wiedereinführen der 2x 3 Freitage auf SH; Ausgewogene Verteilung von nicht gebiddeten Flügen und Freitagen; Verhinderung von übermässigen Wiederholungen des selben «Events». Mittelfristig steht die Einführung eines Zahlungsmittels im Zentrum. Dieses soll die Bid-Flut vermindern und dadurch die Chancen des einzelnen vergrössern, zu erhalten wofür er gebiddet hat. ■

Fragen und Antworten zur Bestandespolitik

Text Ben Bosshardt, Ressort Bestände in Zusammenarbeit mit Manfred Simon, Spezialist Bestände/Seniorität

Bedingt durch die Anpassung des Flottenplanes wurde ich in den letzten Wochen mit Telefonanrufen und e-mails förmlich überschwemmt. Im Sinne der Prozessökonomie habe ich mich zusammen mit Manfred Simon entschlossen, einige FAQ zu den Beständen in der Rundschau und im Internet zu publizieren.



Wir sind uns bewusst, dass einige Fragen über die Flottenentwicklung und deren Folgen unbeantwortet bleiben. Leider lassen sich auch heute weder detailliertere Aussagen machen noch Prognosen stellen. Sobald wir mehr Informationen zur Verfügung haben, werden wir Euch informieren.

1. Weshalb lässt man den fest geplanten Teil des UK Bulletins unverändert?

Das UK Bulletin setzt sich aus einem für sechs Monate fest geplanten Teil und einem zusätzlichen Outlook für weitere drei Monate zusammen. Da jede einzelne Veränderung meist eine grössere Verschiebung der Namensplanung zur Folge hat, lässt man den fest geplanten Teil des Bulletins jeweils unverändert. Ausnahme ist ein Abtauschgesuch zu Händen von Al-

mana, sofern beide FCM fest geplant sind. Der Outlook entspricht einer Annahme und ist als Vorinformation zu verstehen. Damit lassen sich z.B. Ferienabwesenheiten oder Militär entsprechend verschieben.

2. Weshalb kann es sein, das ein senioritätsjüngerer F/O vor mir in den CCQ geht?

In diesem Frühjahr offerierte sich einigen F/O nochmals die Möglichkeit auf den MD11 zu schulen. Voraussetzung um für einen MD11 UK berücksichtigt zu werden war ein entsprechender Wunsch. Dieser ist als Chance zu verstehen, welche aber auch ein Risiko in sich birgt. Während ihre Klassenkollegen auf den A330 umschulten, mussten die F/O mit MD11 Wunsch auf einen Kursplatz warten. Auf Grund des reduzierten Flottenplanes (eine MD11 wird früher verkauft) kam es vor einigen Wochen zu einer Anpassung der MD11 UK's. So werden voraussichtlich ab Mitte 2001 keine neuen F/O mehr auf den MD11 geschult. Somit werden von nun an auch FCM mit MD11 Wunsch nach Seniorität für einen A330 CCQ aufgeboten. Dieser kann aber frühestens ab 1. Juli stattfinden, da die Periode vom 1. April bis 30. Juni als fest geplant gilt. Diese Kurse werden wiederum streng nach Seniorität besetzt. So kann der unglückliche Fall eintreten, dass F/O mit MD11 Wunsch bei ihrem A330 CCQ durch senioritätsjüngere FCM überholt wurden.

3. Haben wir schon Überbestand?

Nach heutigem Stand sind wir noch nicht in einem Überbestand. Ein solcher liesse

sich aber auch nicht problemlos feststellen, da momentan niemand den genauen Bedarf für die nächsten Monate oder Jahre definieren kann. Unsicherheitsfaktoren sind dabei der Flottenplan, das zu operierende Streckennetz mit dem entsprechenden Produktionsprogramm, die Zukunft der Balair, sowie mögliche Allianzen. Wir analysieren die Situation jederzeit sorgfältig und werden Euch informieren, sobald neue Erkenntnisse bekannt sind.

4. Ist P57 ein Thema?

P57 stellt eine der möglichen Massnahmen bei Überbestand nach GAV 99 Artikel 21 dar. Als solches würde sie bei Feststellung eines Überbestandes auch in die Diskussion miteinbezogen werden.

5. Weshalb wird der Input der SRAS reduziert, obwohl diese Massnahme nach GAV 99 Artikel 21 erst 4. Priorität hat?

Während den letzten Jahren eines intensiven Flottenaufbaus traten bis zu 80 neue Piloten pro Jahr in die Swissair ein. Dies ist aber eindeutig über dem Jahreschnitt von 30-40 Neueintritten bei geringem Flottenwachstum und normaler Anzahl an Pensionierungen. Ausgehend vom neuen Flottenplan der sogar einen leichten Abbau von Flugzeugen, sowie eine Reduktion des Produktionsprogrammes vorsieht, resultiert ein geringerer Bedarf als früher erwartet. Wenn nun im Jahr 2001 die Anzahl Neueintritte von 84 auf rund 50 Piloten reduziert wird, so kann man nicht von einer Reduktion gemäss GAV 99 Artikel 21 sprechen. Vielmehr handelt es sich dabei um eine Anpassung der Be-

standesplanung an das gestoppte Wachstum. Bei weniger als 20 geplanten Pensionierungen und einem Nullwachstum erachte ich eine Anpassung der Neueintritte gegenüber den Zeiten des Flottenaufbaues als absolut notwendig. Zusätzlich gilt es zu berücksichtigen, dass über 50 SR-Piloten bei der BB sind, die ein vertraglich abgesichertes Recht zur Rückkehr in die Swissair haben.

6. Wo werden die BB FCM eingereiht?

Von gegenwärtig 64 BB FCM sind 51 ehemalige SR Piloten, welche Anrecht auf eine Rückkehr haben. 14 CMD, deren SLS Kollegen bereits SR CMD sind, werden als CMD auf den A320 eingesetzt werden. Die restlichen 37 FCM der BB werden so eingereiht, dass sie gemäss der Funktion Ihrer senioritätsgleichen Kollegen eingesetzt werden können. Das kann auch als F/O auf A320 sein. BB FCM ohne Swissair Senioritätsnummer werden nach positiver SR Selektion am Ende der Senioritätsliste eingereiht.

7. Weshalb stellt man noch Sabena F/O ein und gleichzeitig werden SRAS Absolventen auf die Warteliste gesetzt?

Die Anfrage an die Sabena Pilotenschule fand im Sommer 2000 statt, als man noch mit Problemen bei der Bestätigung von Ferien rechnete. Swissair ging damals noch von einem weiteren Wachstum im SH- und im LH-Bereich aus. Es zeichnete sich ab, dass der Bedarf an Neupiloten nicht alleine durch die SRAS abgedeckt werden konnte. Nach Selektion von 33 Bewerbern erhielten 12 Piloten die Möglichkeit, ganz normal in die Swissair einzutreten, wovon schlussendlich 10 Piloten Gebrauch machten. Zu diesem Zeitpunkt bestanden noch keine Anzeichen für ein gebremstes Flottenwachstum. Diese Piloten sind im Besitz von gültigen unterzeichneten Verträgen. Diese können auch mit der Begründung, dass mittlerweile SRAS Absolventen auf die Warteliste gesetzt werden nicht rückgängig gemacht werden. ■

Wichtige Termine Mai 2001:

Generalversammlung 2001:

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

Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats, nächste Stämme:
 Datum: 29. Mai / 26. Juni 2001
 Zeit: ab 14.30 Uhr
 Ort: im Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

Zu verkaufen in Kloten (Forchstrasse 3) ein 4 1/2 - Zimmer - Einfamilienhaus

Mit Garage, Schwimmbad, Cheminée

Geschätzter Wert Fr. 715 000.-

X. Meier, Taborweg 8, 7312 Pfäfers

E-Mail: xmeier@dplanet.ch, Tel. 081 302 42 64

Come in - meet friends
 Come in - make friends



Die Spargelsaison hat begonnen
 Genießen Sie unsere vielfältigen Spargel - Spezialitäten in unseren gemütlichen Gasträumen oder auf unserer **Sonnenterasse**.

In den Sommermonaten
 Juni, Juli und August
kein Ruhetag!

Alle gängigen Kreditkarten sind in unserem Hause willkommen !

Traditionelle thailändische Spezialitäten

bieten wir Ihnen wieder am 12. Mai und 26. Mai.

Am 26. Mai unterhalten wir Sie während des Essens stilvoll mit **klassischen thailändischen Tänzen**.
 Bitte merken Sie diese Termine vor und reservieren Sie frühzeitig.
 Ihre Übernachtungswünsche erfüllen wir natürlich gerne.

Im Birken - Stadl
 ist was los!
 Am Vatertag, 24. Mai
 Großes Fest mit Musik
 Es spielen Carin & Marcus.

Übrigens: Unser Birken - Stadl
 eignet sich hervorragend für
 private Feste und Feiern !

Noch ein echter Geheimtip:
 Pfingst-Ausflug oder -Kurzurlaub
 Wir sind für Sie da !

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



Familie Ernst Scharp
 Schwarzwaldstraße 35
 D-79777 Ühlingen-Birkendorf
 Telefon: 0049-7743 / 5141
 Telefax: 0049-7743 / 5937
 e-mail: familie.scharp@landgasthof-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

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

Noch würde das PBS in einer Abstimmung durchfallen

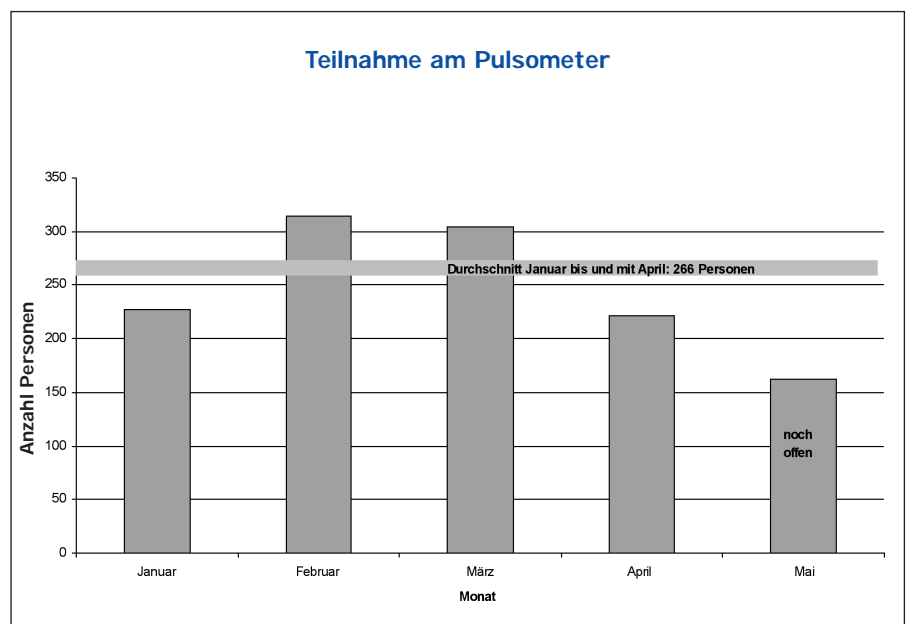
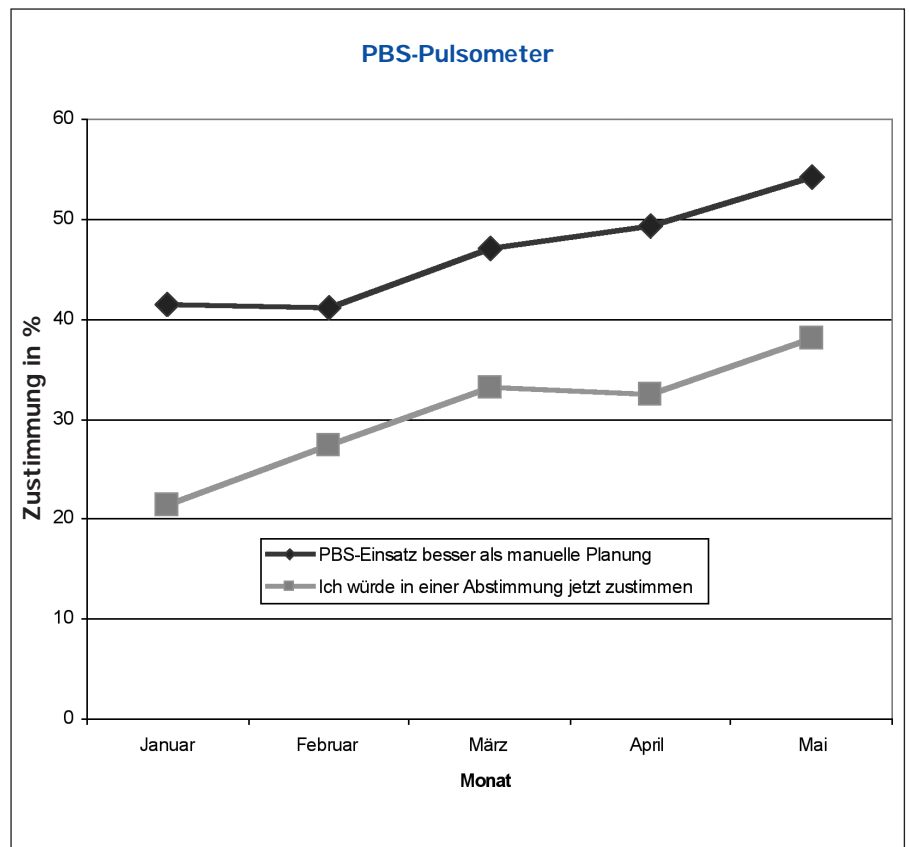
Text Reto Nause

Seit Januar 2001 führt die AEROPERS monatlich einen «Pulsometer» zum PBS durch. Im «Pulsometer» wird nach der Qualität des jeweiligen Einsatzes verglichen mit der früheren manuellen Planung und dem Crew-Wish-System gefragt. Der Pulometer findet sich auf dem Mitgliederteil unserer Homepage unter der Rubrik «Umfragen».

Als zweite Frage wird zudem erhoben, ob zum Befragungszeitpunkt in einer Abstimmung das PBS die Zustimmung bei den Mitgliedern finden würde. Die Graphik verdeutlicht zwar, dass sich der Trend zum PBS leicht ansteigend verhält. Allerdings wird ebenso deutlich, dass die Zahlen noch davon entfernt sind, in einer Abstimmung auch für Mehrheiten zu sorgen.

Die Zahlen für den Mai sind zudem mit einiger Vorsicht zu geniessen: Diese Umfrage ist zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch für 13 Tage offen. Interessant ist die Beteiligung am Pulsometer: Aus Gründen der Einfachheit beziehen sich die nachfolgenden Werte lediglich auf die Teilnahme an der ersten Frage: «Ist der aktuelle PBS-Einsatz besser als die manuelle Planung und das Crew-Wish-System?» (Grundsätzlich entsprechen diese Werte denjenigen bei der Frage nach dem Abstimmungsverhalten; kleinere Abweichungen in der Teilnahme lassen sich durch Verbindungsprobleme u. ä. erklären).

Die durchschnittliche monatliche Teilnahme betrug zwischen Januar und April 2001 jeweils 266 Personen. Wieweit dies immer wieder dieselben Personen waren, muss offen bleiben. Mit 266 Personen haben allerdings rund 21% des gesamten Corps im Durchschnitt jeweils an diesen Umfragen teilgenommen. In wissenschaftlichen Umfragen sind jeweils weit weniger Teilnehmende erforderlich, damit die Repräsentativität angenommen wird. ■



**Gesehen werden
heisst in der
Rundschau inserieren!**

Cockpit interruptions and distractions

Text Pete Egger, Air Safety Committee

Managing several tasks concurrently is an everyday part of cockpit operations. For the most part, crews handle concurrent task demands efficiently, yet crew pre-occupation with one task to the detriment of other tasks is one of the more common forms of error in the cockpit.



Even modern Cockpit-Technic cannot prevent from distractions
(foto: simulator A330; Bilddokumentation DCF, SAirGroup)

Effective management requires a balancing act

Most pilots are familiar with the December 1972 L-1011 crash that occurred when the crew became pre-occupied with a landing gear light malfunction and failed to notice that someone had inadvertently bumped off the autopilot. More recently, a DC-9 landed gear-up when the crew, pre-occupied with an unstabilised approach, failed to recognise that the gear was not down because they had not switched the hydraulic pumps to high. One of most prolific accidents occurred when a Delta MD-80 crashed shortly after liftoff due to the failure of the crew to properly set takeoff slats/flaps. This omission was attributed to distracting, non-essential conversations between cockpit and cabin crew during the taxiing phase. This accident led directly to the introduction of the «sterile cockpit» below 10 000 feet, an FAA regulation.

Interruptions and distractions as sources of errors

NASA has recently begun a research project to study why crews are vulnerable to these sorts of errors. As part of this project they reviewed NTSB reports of accidents attributed to crew error. They concluded that nearly half of these accidents involved lapses of attention associated with interruptions, distractions or pre-occupation with one task to the exclusion of another task. NASA also analysed 107 ASRS (Aviation Safety Reporting System) reports involving competing tasks. The 107 ASRS reports involved 21 different types of routine tasks crews neglected at a critical moment, while attending to other tasks. Sixty-nine percent of the neglected tasks involved either failure to monitor the current status or position of the aircraft, or failure to monitor the actions of the pilot who was flying or taxiing. Thirty-four different types of competing activities distracted or pre-occupied the pilots.

Ninety percent of these activities fell into one of four broad categories:

1. Communication (e.g. discussion among crew or radio communication)
2. Head-down work (e.g. programming the FMS or reviewing approach plates)
3. Responding to abnormal situations.
4. Searching for VMC traffic

The recognition of these categories gives an opportunity to focus on possible solutions which most airlines try to implement through CRM, standard operating procedures, company policy, etc.

Strategies for Reducing Vulnerability to Interruptions and Distractions

Here are several suggested lines of defence against the types of crew errors described above. They are not perfect, but in combination they could reduce crews' vulnerability to error. Nothing here represents anything entirely new to us, yet these statements can be used to raise our awareness to potential problems we face on a daily basis in our profession.

1. Recognise that conversation is a powerful distractor

Unless a conversation is extremely urgent, it should be suspended momentarily as the aircraft approaches an altitude or route transition, such as altitude level-off or a SID turn. In high workload situations, conversation should be kept brief and to the point. Even in low workload situations, crews should suspend discussion frequently to scan the status of the aircraft and their situation. This requires considerable discipline because it goes against the natural flow of conversation which usually is fluid and continuous.

2. Recognise that head-down tasks greatly reduce one's ability to monitor the other pilot and the status of the aircraft

If possible re-schedule head-down tasks to low workload periods. Announce that you are going head-down. In some si-

tuations it may be useful to go to a lower level of automation to avoid having one crew member remain head-down too long. For example, if ATC requests a speed change when cockpit workload is high, the crew may set the speed in the Mode Control Panel instead of the FMS. An FMS entry might be made later, when workload permits. Also, some airlines have a policy that FMS entries should be commanded by the Pilot-Flying and implemented by the Pilot Not-Flying. This approach minimises the amount of attention the Pilot Flying must divert from monitoring the aircraft.

3. Schedule/re-schedule activities to minimise conflicts, especially during critical junctures

When approaching or crossing an active runway, both pilots should suspend all activities that are not related to taxiing, such as FMS programming and company radio calls, until the aircraft has either stopped short of the runway or safely crossed it. Crews can reduce their workload during descent by performing some tasks while still at cruise; for example, obtaining ATIS, briefing the anticipated instrument approach and inserting

the approach into the FMS (for aircraft so equipped).

4. When two tasks must be formed concurrently set up a scan and avoid letting attention linger too long on either task

In some situations pilots must perform two tasks concurrently, for example, searching for traffic while flying the aeroplane. With practice, pilots can develop the habit of not letting their attention linger long on one task but rather switch attention back and forth every few seconds between tasks. This is somewhat analogous to an instrument scan and like an instrument scan it requires discipline and practice, for our natural tendency is to fixate on one task until it is complete. Pilots should be aware that some tasks, such as building an approach in the FMS, do not lend themselves to time-sharing with other tasks without an increased chance of error.

5. Treat interruptions as red flags

Knowing that we are all vulnerable to pre-occupation with interruptive tasks can help reduce that vulnerability. Many pilots, when interrupted while running a

checklist, place a thumb on the last item performed to remind them that the checklist was suspended; it may be possible to use similar techniques for other interrupted cockpit tasks. One personal technique uses the mnemonic «Interruptions Always Distract» for a three step process – Identify the Interruption when it occurs – Ask, «What was I doing before I was interrupted» immediately after the interruption – Decide what action to take to get back on track. Another mnemonic for this could be «Identify-Ask-Decide.»

6. Explicitly assign Pilot-Flying and Pilot Not-Flying responsibilities, especially in abnormal situations

The Pilot Flying should be dedicated to monitoring and controlling the aircraft. The Pilot Flying must firmly fix in mind that he or she must concentrate on the primary responsibility of flying the aeroplane. This approach does not prevent each pilot from having to perform concurrent tasks at times but it does ensure that someone is flying the aeroplane and it guards against both pilots getting pulled into trying to solve problems. ■

Das Swissair Cockpit-Personal:

Exzellente Zielgruppe

für ihr Inserat.

Wir bieten Ihnen auch die Möglichkeit, sich als Sponsor an einem unserer Events zu präsentieren.
Interesse geweckt? Rufen Sie uns an: Tel. 01/816 90 70

Flugunfall Prävention – Teil 1: Fehlbarkeit und deren Risiken

Text Dagobert Fretz, Air Safety Committee

Sie wissen es, und die Spatzen pfeifen es vom Dach. 75 % der Flugunfälle sind auf den Faktor Mensch zurückzuführen, die meisten behaupten auf den Menschen im Cockpit. Dieser Prozentsatz blieb seit mehr als 5 Jahrzehnten unverändert.



September 1993: Bei der Landung in Tahiti rutscht die Air France Maschine über die Piste. Das Flugzeug wurde repariert und konnte wieder eingesetzt werden.

1. Es liegt in der Natur des Menschen fehlbar zu sein

Dieser höchst unbefriedigende Zustand veranlasste den früheren Leiter der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde (FAA), Donald Engen, zur Aussage: «Wir haben uns 50 Jahre der Hardware gewidmet, es ist Zeit sich dem Menschen zu widmen».

Dies ist das Grundmotto des «Programms der ICAO über Humanfaktoren und Flugsicherheit», welches seit 1989 weltweit jährlich oder halbjährlich in Seminaren verbreitet wird. Es soll die globale Luftfahrtgemeinde auf notwendige Veränderungen vorbereiten, um zu vermeiden, dass ab 2006 wöchentlich ein «major aircraft disaster» zu beklagen ist. Das sind Maßnahmen, welche erst in weiterer Folge im Plenum der ICAO zu den zukünftigen Standards and Recommendations erhoben werden können, nachdem es gelungen ist, auch die rückständigsten Staaten der Welt, wo Unwissenheit und Ignoranz vorherrschen, oder wo Luftfahrtbehörden fest im Griff der Mächtigen oder Militärs sind, mit dem State of the Art vertraut zu machen und für Reformen zu gewinnen. Ausdrücklich werden Manager und Organisationen davor gewarnt, nach

einem Unfall vor die Öffentlichkeit hinzutreten und zu argumentieren, die eine oder andere Maßnahme würde nicht angewendet, weil sie noch nicht rechtskräftig wäre. Das moralische und geschriebene Recht in der Luftfahrt und des Marktes verlangt, den jeweils bekannten höchsten Sicherheitsstandard anzuwenden. In bisher 13 Digests hat ICAO seit 1990 diesen neuesten Stand des Wissens publiziert. Er betrifft die Fähigkeiten und Leistungsgrenzen aller Menschen in der Luftfahrt: von Technikern, Flugverkehrslotsen, Flugbegleitern und Piloten, aber auch Direktoren und Behörden.

«To err is human». 1600 Jahre später machte auch Shakespeare diese Erfahrung. Jede Generation versucht sich an dieser Weisheit vorbeizuschwindeln. Schmerzhaft und tragisch erfahren sie es, wenn das «Schicksal», welches sie selbst zu lenken imstande gewesen wären, zuschlägt. Beispiele unseres auslaufenden Jahrhunderts: am Anfang Titanic, das Chemieunglück in Bhopal, Kings Cross Underground Fire (London), Challenger, das Seefahrerunglück «Herald of Free Enterprise», Tschernobyl, Landa Air, Mont Blanc Tunnel. Die Krone der Schöpfung ein Versager?

Das Modell, das jahrzehntelang auch in der Luftfahrt versucht wurde, kostet weltweit jährlich tausenden Menschen das Leben. Die Kreation des fehlerfreien Menschen. Selektiert, trainiert, makellos und unfehlbar und nebenbei erfolgreich. Wer möchte nicht dazu zählen? Leistungsstreben ist das gemeinsame Charakteristikum aller Piloten der Welt!

Moderne Unfallprävention

Das 20. Jahrhundert wird auch als sozio-technisches bezeichnet, weil immer größere arbeitsteilige Betriebsformen geschaffen wurden, welche komplexe Interaktionen zwischen Mensch, Technik und Organisation erfordern. Deshalb unterscheiden sich die vorhin genannten Unfälle von denen, Jahrzehnte davor. Sie passierten nicht Einzelpersonen sondern erfolgten in riesigen Betriebssystemen (Teams, Abteilungen, Firmen), welche wiederum Teil einer übergeordneten Organisation (Konzern, Behörde, Staat) sind. Dies verlangt nach geänderter Unfallprävention. Das Konzept des fehlerfreien Menschen, sowie sozialhierarchische und militärische Strukturen gelten als gefährlich. Bei Unfällen in diesen Organisationsstrukturen hat nicht der Einzelne versagt, sondern das ganze System, dessen Teil er ist. Daher lautet der Lösungsansatz: Wo scheiterte das System in der Unterstützung des Einzelnen zur Vermeidung eines Fehlers?

Feststellen des Risikopotentials

Unfallprävention besteht darin, nach einer gründlichen Analyse kritischer Vorfälle unter Einbeziehung der Erfahrung, die im System lauernden latenten Schwachstellen zu orten. Täglich sollten sich Manager informieren, wo die latenten Schwachstellen in ihrem System liegen. Mit der gleichen Selbstverständlichkeit, wie sie den Wirtschaftsbericht einfordern, sollen sie sich die Frage beantworten wo in ihrem Betrieb ein Unfall am

wahrscheinlichsten ist? Diese Schwachstellen gehören identifiziert und offen diskutiert und nicht mit salbungsvollen Worten und gegenseitigen Beteuerungen, man sei ja ohnedies so sicher, zugedeckt. Jeder sei dazu aufgerufen, jeder angehört und ernst genommen. Sicherheit ist Kapital: If you think safety is expensive, try an accident!

Ausbau der Schutzschilder

Von ICAO und IFALPA wurde das «Accident Analysis and Prevention Model» von James Reason zum Standard erhoben. Zwei Kernaussagen:

- Risikopotential liegt im Bereich der Humanfaktoren von Organisationen.
- Prävention bedeutet Schaffung von mehrfachen Schutzschildern (lines of defenses) um das Risiko des Versagens bei der latenten Schwachstelle Mensch, abzufangen. Sicherheit wird durch «Redundanz» (Das Überbestimmtheit) im Risikobereich angehoben und nicht durch Abbau.

Dies sind einige Gedanken über die Fehlbarkeit jedes Individuums und über das Risikopotential. Jetzt geht es um die Suche von latenten Fehler im System. Beginnen wir mit einer uns bekannten Tatsache:

2. Ermüdung im Flugbetrieb als latente Bedrohung

Im Juni 1999 wurde vom National Transport Safety Board (NTSB) mitgeteilt, dass 30% der Unfälle auf Ermüdung zurückzuführen sind. Die Luftfahrt macht dabei keine Ausnahme, obgleich in den USA strenge Regeln auf Gesetzesbasis eine maximale Flugzeit von 8 Stunden für Piloten vorsehen. Die Regeln und deren Anwendung bieten offensichtlich keinen ausreichenden Schutz vor Übermüdung durch Schicht- und Wechseldienst, Zeitverschiebung und besonderen operationellen Belastungen.

Seit 1980 ist die NASA als Konsultent für die Zivilluftfahrtbehörde beauftragt, kritische Vorfälle im Flugbetrieb über das Aviation Safety Reporting System (ASRS) zu sammeln und zu evaluieren. Die Auswertung der Daten erbrachte, dass 21,4% der kritischen Vorfälle auf Ermüdung zurückzuführen sind. Wie schon in früheren Publikationen der Rundschau und anderer Fachjournalen erwähnt, wurde darauf die NASA und die Universität von Pennsylvania vom Department of Transport zur Erforschung der Ermüdungsthematik beauftragt. 1990 lieferten diese erstmalig Daten über Sekundenschlaf im Flugbetrieb durch Auswertung von Gehirnströmen. Dieser Sekundenschlaf war in der Studie nicht durch Vigilanzverlust erklärbar, wie so manche Skeptiker ohne Nachweis für ihren Einwand anzugeben behaupten, sondern durch Ermüdung durch ungenügende Schlafqualität im Ost-West- Langstreckenbetrieb. Die NASA berichtet laufend im Internet über ihr Fatigue Countermeasures Program (<http://www.afo.arc.nasa.gov/zteam>).

Die größte deutsche Forschungsstätte mit 4 500 Mitarbeiter, die Deutsche Luft- und Raumfahrt (DLR) kommt 1997 zur Aussage: Die physische und psychische Beanspruchung dürfte bei keiner Berufsgruppe so hoch sein wie bei Flugpiloten.

Sie untersuchte die Ermüdung von Piloten und befand, dass auf der Flugstrecke DUS-ATL-DUS im 2 Mann Cockpit, trotz des 48-stündigen Aufenthalts! in ATL sicherheitsrelevante Grenzwerte überschritten wurden. Warum werden Ihnen diese wertvollen Erfahrungen, welche in ihre Entscheidung einfließen sollten, vorenthalten? Warum fliegen renommierte Airlines, wie SAS über 6,5 Stunden nur mit verstärkter Cockpitbesatzung?

Das anerkannte Institute of Aviation Medicine von Farnborough stellt die Zunahme des Unfallsrisikos mit der Einsatzzeit fest. Ab der 9. Stunde steigt dieses exponentiell an und erreicht bei der 12. Einsatzstunde das Vierfache und bei 13 Stunden das Zwanzigfache vom Ausgangswert bei 4-8 Stunden. Hinzu kommt die Überlegung, dass nicht nur die Dauer der Einsatzzeit und deren Lagerung entscheidend ist, sondern die time since awake. ■

Vorschau zum Teil II: Das Ermüdungsparadoxon und die Heuristiken

Ich liebe den Sound der Triebwerke

ebenso genieße ich die Stille zu Hause

Abseits von Fluglärm und Verkehr an wunderschöner Lage in 8427 Freienstein verkaufen wir neues

6 1/2-Doppel-Einfamilienhaus

mit 207 m² Wohnfläche, Garage mit direktem Hauseingang. Innenausbau kann noch bestimmt werden. Fr. 777 000.-

www.gama-immobilien.ch, Tel. 01 865 16 73 oder 062 296 23 23

Zu verkaufen sehr schönes und gut erhaltenes

6-7-Zimmer-Einfamilienhaus in Flurlingen

Einzugsgebiet Zürich-Winterthur-Schaffhausen, 30 Min. zum Flughafen. Zweckmässige Raumaufteilung, verschiedene Nebenräume, Innen- und Aussencheminée, je ein Sitzplatz gedeckt und offen, sehr schöne, unverbaubare, gut besonnte Aussichtslage, sehr gepflegter Garten, Grundstückfläche 1270 m², Doppelgarage, Baujahr 1973, gute Ausbaumöglichkeiten

Preisvorstellung Fr. 940 000.-

Kontaktaufnahme über Tel. 052/659 15 31, M. Weigele

BAZL ist am Ball:

Der in der letzten Rundschau veröffentlichte Artikel «Wo liegen die Aufgaben des Staates in der Luftfahrt?» hat im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein gewisses Unverständnis ausgelöst. Die Rundschau hat sich deshalb gerne bereit erklärt, den nebenstehenden Text über «Skyrights» – die Leitplanken der schweizerischen Luftverkehrspolitik – in der aktuellen Nummer zu veröffentlichen. Es bleibt darauf hinzuweisen, dass das BAZL ein Verwaltungsorgan ist, welches nach den Richtlinien von Bundesrat und Parlament handelt. Insofern hat sich der genannte Artikel der letzten Rundschau nicht auf das BAZL, sondern auf die übergeordneten politischen Organe bezogen. Vergleicht man die Aufwendungen der Schweiz für den Luftverkehr mit denjenigen für den Strassen- oder Schienenverkehr, so spielt die Luftfahrt tatsächlich eine untergeordnete Rolle. Dies widerspiegelt allerdings eine Prioritätensetzung in der schweizerischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik und ist nicht der Verwaltung anzulasten. (RN)

«Skyrights»: Die schweizerische Luftverkehrsrechtspolitik

Text Zusammenfassung von «Skyrights» durch Urs Haldimann, Leiter Kompetenzzentrum Internationales im BAZL

Im November veröffentlichte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) unter dem Titel «Skyrights» ein vom Chef des UVEK sanktioniertes Grundlagenpapier zur schweizerischen Verkehrsrechtspolitik.

Hintergrund: Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa

Vor dem Hintergrund der Liberalisierung in Europa sowie des Entscheids der Swissair, den grössten Teil ihrer interkontinentalen Linienflüge von Genf nach Zürich zu verlagern, beauftragte der Bundesrat am 8. Mai 1996 das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), ein detailliertes Konzept zur Revision von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) im Sinne einer Marktöffnung auszuarbeiten. Dies konnte letztlich nur zur Aufhebung von Artikel 103 LFG führen. Diese Bestimmung verhinderte zwar nicht die Aufnahme von Luftverkehrslinien durch andere schweizerische Fluggesellschaften, doch operierten neue Fluggesellschaften ständig unter dem Damoklesschwert, dass ihre Linien, sobald sie eine befriedigende Rentabilität erreicht hatten, von der Swissair als «im

allgemeinen Interesse liegend» übernommen werden konnten. Die Aufhebung von Artikel 103 LFG bedingte die Schaffung neuer Rahmenbestimmungen, um die bisherige, gesetzlich bedingte Vorzugsbehandlung der Swissair abzulösen und die Swissair dem Wettbewerb zu unterstellen.

Verkehrsrechte als knappes Gut

Da es sich bei Verkehrsrechten um ein grundsätzlich knappes Gut handelt, muss deren Verwaltung und insbesondere Verteilung durch die Behörden äusserst umsichtig erfolgen. Nach der ersatzlosen Streichung von Artikel 103 LFG mussten, wie oben erwähnt, zumindest für schweizerische Fluggesellschaften Kriterien für die Erteilung von Streckenkonzessionen festgelegt werden. Diese kommen insbesondere dann zum Tragen, wenn für dieselbe Strecke nur eine Konzession erteilt werden kann, sei es, dass das betreffende Luftverkehrsabkommen die Bezeichnung nur eines Unternehmens für den Betrieb einer Luftverkehrslinie vorsieht oder die verfügbaren verkehrsrechtlichen Möglichkeiten (Anzahl verfügbarer Frequenzen) so gering sind, dass damit nicht zwei verschiedene Fluggesellschaften eine eigene Linie aufbauen können.

Betriebsbewilligung und Streckenkonzession

Das revidierte LFG unterscheidet grundsätzlich zwischen Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz und solchen mit Sitz im Ausland. Für schweizerische Unternehmen sind dabei wesentlich detailliertere Vorschriften vorgesehen als für Unternehmen mit Sitz im Ausland, die zumeist gestützt auf die in den Luftverkehrsabkommen verankerten Rechte fliegen. Rein formal betrachtet sind die Anforderungen aber weitestge-

In Siglistorf AG in gepflegter Umgebung ist ein freistehendes, luxuriöses

8½-Zimmer-Einfamilienhaus

inkl. Garage zu verkaufen.

20 Min. vom Flughafen Kloten. Situirt an ruhiger Sackgasse, kinderfreundlich, mit Gartensitzplatz, autom. Bewässerungssystem, Cheminée, 6 Schlafzimmer, 2 Bad/Dusche/WC, 1 Gäste-WC, Weinkeller inkl. Bar, Sauna/Dampfbad, WM und Trockner, sehr moderne Küche (1999 total renoviert), Spiel-/TV- und Büro Raum, ISDN Telefonzentrale mit 7 Endgeräten, Grundstück eingezäunt.

VEF Schätzung Fr. 1 080 000.–

Weitere Informationen: Tel. 056/243 17 15, Fax 056/243 17 40, www.immo-online.ch/nr/244468



Luftraum und Verkehrsrechte als knappe Güter. (Foto: Ben Bosshardt)

hend gleich, benötigen doch beide eine Betriebsbewilligung, gestützt auf die eine Streckenkonzession zur Durchführung von Linienverkehr erteilt werden kann. Die Betriebsbewilligung hat den Charakter einer Polizeibewilligung, auf die ein Anspruch besteht, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Gestützt auf die Betriebsbewilligung darf ein Unternehmen Charterverkehr durchführen. Für die Aufnahme von Linienverkehr benötigt es zusätzlich eine Streckenkonzession.

Grundlagen der schweizerischen Luftverkehrspolitik

Vor diesem Hintergrund erarbeitete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), welches die Verhandlungen über neue Überflug- und Landrechte leitet, ein Grundlagenpapier über die schweizerische Luftverkehrsrechtspolitik, das auch der besonderen Bedeutung des Hubs Zürich Rechnung trägt. Nach der Aufhebung der Monopolstellung der Swissair stellte sich dem BAZL erstmals die Frage einer gerechten Aufteilung von Verkehrsrechten unter verschiedenen schweizerischen Luftverkehrsunternehmen. Die Funktion einer solchen Policy muss dabei zweifacher Art sein:

- Vorrangig soll sie dem BAZL als praxisbezogene Wegleitung bei der zukünftigen Ausgestaltung der bilateralen Luftverkehrsbeziehungen sowie bei der Erteilung von Streckenkonzessionen dienen. Daneben stellt sie sowohl für die unmittelbar Beteiligten (Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen) als auch für die interessierten Kreise (Parlament, Medien, Öffentlichkeit) ein Informations- und Referenzmittel dar.
- Der generelle Trend zu einer schrittweisen Öffnung der noch bis vor kurz-

em stark reglementierten Luftverkehrsmärkte beruht auf der Annahme, dass die Unternehmen in einem weniger reglementierten Markt besser auf die sich rasch ändernden Anforderungen reagieren können und es ihnen somit möglich ist, effizienter zu produzieren. Will die Schweiz auch in Zukunft im Interesse des Wirtschaftsstandortes über ein möglichst umfassendes Angebot an direkten Luftverkehrsverbindungen verfügen und soll dabei den Grundsätzen des nachhaltigen und qualitativen Wachstums Rechnung getragen werden, so muss sie das Hauptaugenmerk ihrer Luftverkehrsrechtspolitik auf eine möglichst weitgehende Liberalisierung auf bilateraler Ebene richten. Das schliesst allerdings nicht aus, dass Bestrebungen im multilateralen Bereich weiterhin aktiv unterstützt werden.

Im Sinne einer Verhandlungsrichtlinie wurde folgender inhaltliche Mindeststandard für künftige Luftverkehrsabkommen festgelegt:

Schweizer Minimal-Standard:

- Mehrfachbezeichnung (mind. double designation)
- Verkehrsrechte in 3./4. Freiheit (freie Wahl der Punkte)
- Verkehrsrechte in 5. Freiheit (mind. je ein Punkt dazwischen und/oder darüber hinaus)
- Tarifbestimmung nach dem «Country of Origin» Prinzip
- Kapazität: möglichst tägliche Frequenzen mit freiem Flugzeugtyp (ohne Sitzplatzbeschränkungen)
- Kein Zwang für kommerzielle Abkommen
- «Code Sharing» zwischen den designierten Unternehmen erlaubt
- Franchising erlaubt

Einbettung der Luftverkehrspolitik in einen übergeordneten Rahmen

Die Luftfahrt ist Teil des Gesamtverkehrssystems und zudem eng mit verschiedenen anderen Politikbereichen verflochten, insbesondere mit der Gesellschafts-, Wirtschafts-, Umwelt- und Finanzpolitik. Luftverkehrspolitische Ziele müssen unter Beachtung dieser Wechselbeziehungen definiert werden. Die Zivilluftfahrt als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems soll ihre Rolle sicher, effizient und nachhaltig erfüllen und dabei die grundsätzlichen Bedürfnisse von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt berücksichtigen. Zu diesen Aufgaben zählen:

- a) Erhalt der sozialen Errungenschaften der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen und Förderung des öffentlichen Verkehrs;
- b) Unterstützung der Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz;
- c) Einbindung der Schweiz in das europäische und internationale Umfeld;
- d) Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsarten.

Einbezug anderer Verkehrsträger in die Luftverkehrspolitik

Der Luftverkehr soll wesensgerecht dort gefördert werden, wo er in Bezug auf Geschwindigkeit und Transportkapazität gegenüber den anderen Verkehrsträgern komparative Vorteile bringt. Eine sinnvolle Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, insbesondere des Schienen- mit dem Luftverkehr wird angestrebt. Das Zusammenspiel zwischen Luft- und Schienenverkehr soll namentlich zur Entlastung der Landesflughäfen vom Kurzstreckenverkehr gefördert werden. Im Vordergrund steht eine bessere internationale Einbindung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in das europäische Hochleistungsbahnnetz. Dabei ist auch die Entwicklung neuer Verkehrssysteme im Auge zu behalten. Luftverkehrsverbindungen haben insbesondere dort ihre Berechtigung, wo keine vergleichbar attraktiven Bahnverbindungen bestehen. Die Einbindung des Luftverkehrs in eine Gesamtverkehrspolitik muss in einem gesamteuropäischen Rahmen erfolgen.

Mit «Skyrights» verfügt das BAZL nun über ein Instrument, welches die schweizerische Politik im Bereich der Verkehrsrechte definiert und transparent darlegt. ■

Leserbriefe

Aus unserem Internet-Forum publizieren wir ausgewählte Beiträge als Leserbriefe in der Rundschau. Leserbriefe können Sie uns per Post, Mail oder Fax zustellen. Abdruck und Kürzungen bleiben der Redaktion in Absprache mit den Verfassern vorbehalten. Aus produktionstechnischen Gründen sind wir für Beiträge in elektronischer Form (E-Mail: aeropers@aeropers.ch) besonders froh.

«stabilizer-2001» – ein genialer Coup

Von Walter Vogler, CMD A320

Tatsache ist, dass:

- Die Swissair, als Teil der SAirGroup, in diesen Tagen haarscharf am Konkurs vorbeifliegt und meiner Meinung nach noch nicht eindeutig über den Berg ist. Unverschuldet oder nicht ist völlig irrelevant.
- Die SAirGroup eine enorme, noch nie da gewesene Medienpräsenz «geniesst».
- In nächster Zeit ein grösserer Konzernumbau zu erwarten ist.
- Der Kostendruck auf alle eher zu-, als abnehmen wird.

Den Stabilizer-Coup der Aeropers finde ich in der jetzigen Zeit aus Folgenden Gründen genial:

- Die Aeropers hat agiert – und so ist meistens mehr zu erreichen, als wenn man mit dem Rücken zur Wand reagieren muss.
- Wir profilieren uns beim Management, den Medien und in der Öffentlichkeit als zuverlässiger und verantwortungsbewusster Sozialpartner, was für uns in Zukunft nur von Vorteil sein kann.
- Die 5% sind auf zwei Jahre beschränkt, tun nicht wirklich weh und wir hätten sie auch ohne Gegenleistung geben müssen.
- Mit der Verlängerung des GAV können wir wohl die turbulenteste Zeit des Konzernumbaus (fast) schadlos überbrücken. Es glaubt ja wohl keiner im Ernst, dass wir in der jetzigen Zeit etwas Besseres aushandeln konnten, zumal Überbestände bereits absehbar sind.
- Die anderen Verbände platzen fast vor Neid, dass dieser Deal ausgerechnet wieder den Piloten – gelungen ist.

Zudem finde ich, dass die Aeropers in den Medien mit den ruhigen, sachlichen und

kompetenten Auftritten einen positiven Gegenpol zu den anderen destruktiven «Schon-immer-gewusst-Stimmen» setzen konnte.

Die Bewirtschaftung der Medienkanäle hat zudem noch folgende nicht zu unterschätzende Vorteile:

- Zum einen wissen die Medienleute, wo sie fundierte Informationen herbeikommen können und müssen sie nicht immer beim «Aviatikexperten» holen,
- zum anderen konnte auch die Aeropers bei Bedarf einmal aktiv auf den etablierten Kanälen Informationen in der Öffentlichkeit platzieren.

Mir gefällt die Rolle der Aeropers als konsenssuchender, Verantwortung mittragender und verlässlicher Sozialpartner besser, als diejenige einer militanten, destruktiven und kurzsichtigen Gewerkschaft. Deshalb unterstütze ich die jetzige Marschrichtung klar.

«stabilizer-2001»: Ja, aber...

Von Hans Georg Schmid, Capt. MD-11

In San Francisco gelesen: The Wall Street Journal, Tuesday, May 1, 2001, Titel: Tentative Delta Pact Faces Opposition From Some Leaders of Pilot's Union.

Ausschnitt: (...) «The average pay for Delta pilots last year was \$181,980. Under the accord, pilot pay would rise on average 11.3% the first year and 4.5% each year after that. Pilots at Delta Express would get bigger rises, totaling 62.9% over the five year contract.» (...)

Es scheint, als ob dies für einen Teil der Piloten nicht genügt. Der angedrohte Streik ist noch nicht vollständig vom Tisch, auch wenn er nicht mehr sehr wahrscheinlich ist.

An der AERO in Friedrichshafen von der Vereinigung Cockpit am letzten Samstag gehört: «Wir rechnen mit einer Lohnerhöhung von mindestens 20%, sonst ...»

In Miami in USATODAY vor einer guten Woche gelesen: Die Union der UNITED-Piloten strebt einen Vertrag an, welcher die Löhne um 1% über den Top-Salären der Industrie festschreiben will, neben ein paar anderen Goodies...

Ich finde nach wie vor, dass der Vorstand mit dem weitergeführten Vertrag politisch einen guten und richtigen Schachzug gemacht hat. Wenn ich aber höre, dass offenbar die meisten anderen SAirGroup Angestellten die Teuerung erhielten, teilweise geschmückt mit einem Bonus und das unserem Reallohnverlust von irgendwo zwischen 30 und 45% in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren gegenüberstelle, dann bekomme ich doch langsam Mühe.

Wie oft haben wir zu Gunsten der Swissair immer und immer wieder nachgegeben?

Tatsache ist, dass etwa drei Milliarden (vielleicht auch noch etwas mehr) in Windeseile durchs Kamin geblasen wurden. Rhetorische Frage: Was wäre wohl passiert, wenn die AEROPERS das eine und andere Mal zu Gunsten ihrer Mitglieder etwas härter aufgetreten wäre?

Irgend jemand hat in den letzten mindestens zehn Jahren (zumindest was uns betrifft) ausserordentlich gut verhandelt und dabei nicht zu knapp verdient.

Es gelang, uns immer und immer wieder drastisch vor Augen zu führen, wie schlecht es der Swissair ging. Wenn dem so gewesen wäre, hatte die GV kaum eine Sonderprüfung verlangen müssen, da kaum Mittel in einem solchen Umfang vorhanden gewesen wären, die im Ausland hatten investiert werden können...

Wir verzichten auf 5 % Gehalt (und arbeiten dank optimiertem PBS mittelfristig wahrscheinlich noch mehr), was einer Einsparung von 30 Millionen in zwei Jahren entspricht, während nach wie vor 80 Millionen pro Monat nach Frankreich fließen. Von LTU, Sabena und unseren weiteren Beteiligungen haben wir dabei noch gar nicht gesprochen. Ebenso wenig wie von den Abfindungen für die Herren Katz und Bruggisser.

Ich weiss, dass wir im Moment schlecht anders können. Trotzdem schmeckt mir der Braten nicht, da ich im Falle einer Redimensionierung der Langstreckenflotte nicht glaube, dass die Swissair auf unseren Vertrag Rücksicht nehmen wird. Total verschaukelt käme ich mir vor, wenn ich jetzt JA stimme und die Geschäftsleitung kurz darauf sog. gesundschrumpfen würde und Ich (trotz Vertrag) irgendwann vorzeitig abtreten müsste...

Ich habe es schon einmal geschrieben und bleibe dabei: Spätestens wenn die Zahlen bei der Swissair in Richtung schwarzen Bereich kommen, erwarte ich vom Verband (endlich) eine harte Haltung in Bezug auf Gehalt, Teuerung, Lebensqualität und Fringe Benefits, auch wenn ich persönlich kaum oder nur mehr sehr kurz davon profitieren werde. Wir haben in den letzten zehn Jahren mehr als genug nachgegeben und uns mehr als wohl verhalten. ■

Neue Rundschau hat sich finanziell zufriedenstellend entwickelt

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

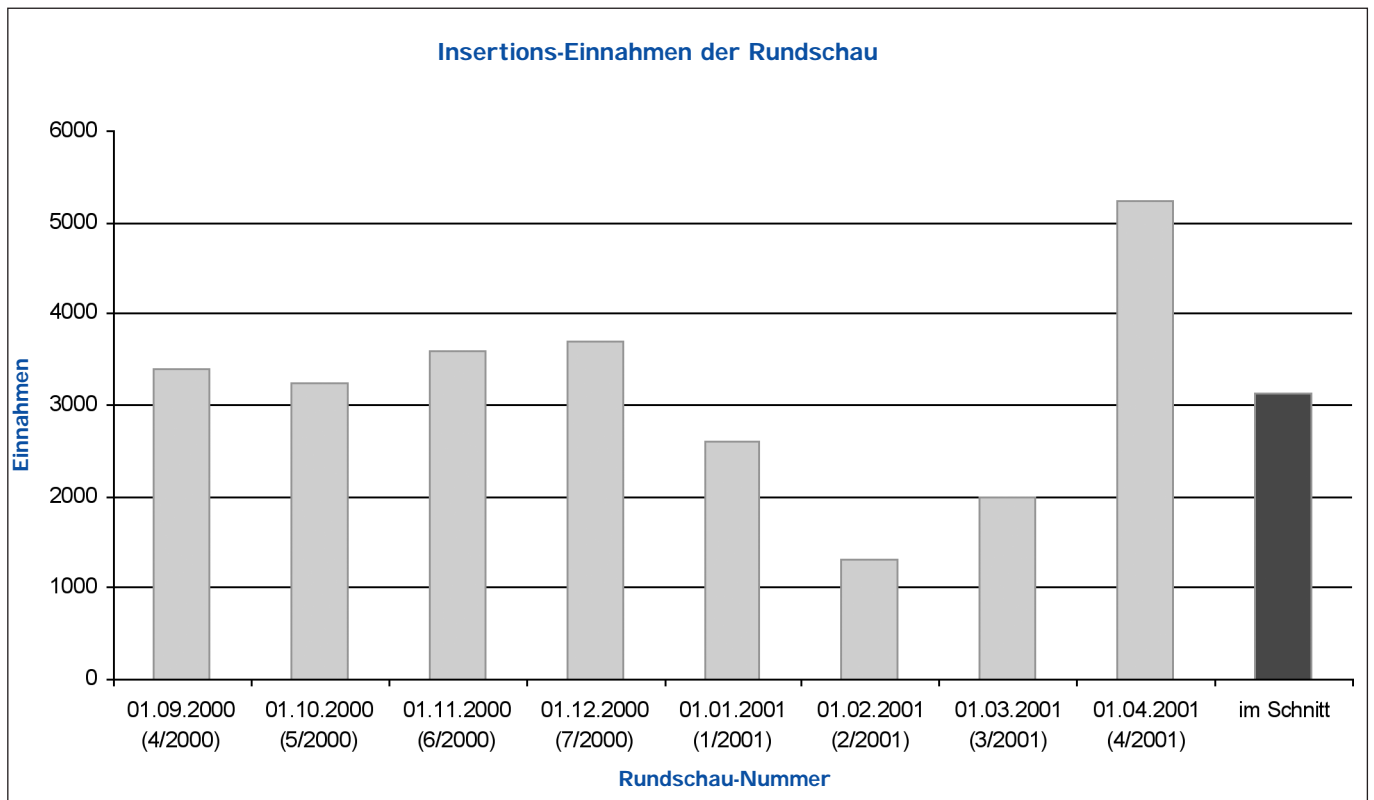
Rund ein Jahr oder 8 Nummern ist es nun her, seit die Rundschau monatlich in neuer Aufmachung erscheint. All unseren Inserentinnen und Inserenten möchten wir an dieser Stelle herzlich danken, dass sie unser Vereinsorgan als Plattform benutzen.

Unsere Mitglieder möchten wir dazu anregen, unsere Publikation auch vermehrt für Inserate zu ihren privaten Zwecken zu nutzen. Ohne die Einnahmen aus den Inseraten wäre die Rundschau in ihrer heutigen Form finanziell kaum tragbar.

Die grosse Herausforderung vor einem Jahr bestand in der Frage, ob die Insertions-Einnahmen von rund 3000 Franken pro Rundschau auch in der Zukunft erzielt werden könnten, wenn das Vereinsorgan neu monatlich statt wie bis dahin

nur alle zwei Monate erscheinen würde. Immerhin mussten zu diesem Zweck die Gesamteinnahmen pro Jahr von rund 18 000 Franken auf neu 36 000 Franken verdoppelt werden.

Mit durchschnittlichen Einnahmen von 3100 Franken für die ersten 8 Nummern konnte dieses Ziel bis anhin erreicht werden – auch wenn dafür ein erheblicher Mehraufwand für die Aquisition geleistet werden musste. Die nachfolgende Graphik verdeutlicht die Entwicklung der Einnahmen. ■



Rund ums Fliegen, rund um die Welt

Text Reto Nause



Cyprus Airways bestellen zwei A319 und leasen zwei A330

Cyprus Airways haben einen Kaufvertrag über zwei Airbus A319 unterzeichnet. Daneben wurde mit der US Leasing Firma International Lease Finance ein Abkommen für zwei A330-200 erreicht. Diese Aquisitionen unterstreichen die Bemühungen von Cyprus Airways zur Erneuerung der Flotte. Cyprus Airways ersetzt mit den beiden A330 (jeweils 314

Sitzplätze) ihre in die Jahre gekommenen vier A310. Eingesetzt werden die Flugzeuge auf der Hauptroute von Cyprus Airways: Von Larnaca nach London Heathrow. Die Flotte von Cyprus Airways umfasst neben diesen neuen

Flugzeugen fünf A320s. Weitere fünf Maschinen des gleichen Typs sind für den Charter Carrier von Cyprus Airways – Eurocypria – unterwegs.

Korean Airlines: Strafen wurden aufgehoben

Das Südkoreanische Transportministerium hat am 1. Mai bestehende Restriktionen gegenüber den Korean Airlines aufgehoben. Nach einer Unfallserie zwischen

1997 und 1999 war der Korean Airlines die Aufnahme neuer Strecken verboten worden. Die Verbindung nach Guam mussten KAL in der Folge streichen. Eine Sprecherin der Korean Airlines sagte, man wolle vorab diese Verbindung wieder aufnehmen. «We are expecting the Government to hold aviation talks with more than 20 countries this year so we are hopeful that we can get some more routes,» fügte sie hinzu.

Profitiert von den Sanktionen gegenüber KAL hat Asiana Airlines: Sie baute während dieser Zeit ihre Verbindungen vorwiegend nach China und Japan aus. (Quelle: Air Transport Intelligence)

4. Mai: ERJ-145 suffers another Pitch Trim failure (Text by David Pilcher, IFALPA)

Another Embraer ERJ-145 has suffered a serious in-flight elevator trim failure in the latest of a series of incidents that have plagued the type.

Aerolinas Argentinas auf Schlingerkurs



Aerolinas Argentinas und ihr Regional Carrier Austral haben ihren Normalbetrieb nach einem Streik des Bodenpersonals am 3. Mai teilweise wieder aufgenommen. Dies wurde möglich, nachdem sich die Argentinische Regierung in den Konflikt eingeschaltet hatte und auf eine Rückkehr an den Verhandlungstisch gepocht hatte.

Es bleiben 10 Tage

Die Regierung räumt den Repräsentanten der Gewerkschaften und des Managements 10 Tage zur Erreichung einer Lösung ein. Die Steik-

aktionen hatten den Betrieb von Aerolinas Argentinas zum Erliegen gebracht, nachdem rund 500 Arbeiter im Zuge eines kontroversen Restrukturierungsprogramms entlassen worden

waren. Dieses Programm wurde vom grössten Aktionär der Gesellschaft, der spanischen Firma SEPI, angeordnet, um das weitere Überleben der finanziell angeschlagenen Aerolinas Argentinas zu garantieren. Der Personalverband der Technik, die Asociacion Personal Tecnico Aeronautico (APTA), fordert die interimistische Wiedereinstellung der Entlassenen. Das Restrukturierungsprogramm von SEPI sieht die Entlassung von insgesamt 1200 Angestellten vor.

Warnungen an die Gewerkschaften

Ein Sprecher von Aerolinas Argenti-

ans warnte die Gewerkschaften: «This will be a last chance to negotiate an agreement as SEPI made clear that it was not willing to assume the cost of a prolonged labour conflict any longer.» Gleichzeitig dementierte er Gerüchte, wonach Aerolinas bereits erste Schritte zur Deponierung der Bilanz eingeleitet habe, falls es in der neuen Frist zu keiner Einigung komme. Er fügte allerdings hinzu: «There are currently 800 employees who would accept voluntary early retirement. We will reassess this and see how the retirement offers can be matched with our operative needs and restructuring realities. In principle, the other issue – a salary reduction in exchange for company shares – seems to be more or less acceptable and the other unions are quite collaborative. I believe that we will be able, during these ten days, to figure out how to reach a breakthrough agreement with APTA which will be acceptable to the rest of the employees as well.»

The most recent incident occurred to a Continental Express aircraft in cruise flight on a scheduled service between New York Newark International and Norfolk International, Virginia with three crew and 52 passengers.

Details just released by the US National Transportation Safety Board show that the aircraft took off and was about 1hr 15min into the flight when «the elevator trim control would not respond». The crew continued to Norfolk where it landed uneventfully.

The NTSB says: «Examination of the airplane by a US FAA inspector revealed that the elevator trim actuator had failed.» The component is now in the safety agency's materials laboratory for tests and the NTSB also has data downloaded by Continental Express from the flight data recorder.

In its report the NTSB identifies the aircraft as being registered N29917, but there is no record of such an aircraft. Airclaims CASE database lists a Continental Express ERJ-145 registered N22971 (s/n 149), however, which is a 1999 machine with no significant incident history.

The ERJ-145/135 family has suffered a series of elevator pitch control incidents – not necessarily linked to the latest event – that eventually resulted in the Brazilian CAA and US FAA issuing airworthiness directives mandating cockpit placards advising pilots of the correct actions in the event of loss of elevator trim capability.

The cause is that the current trim actuator is insufficiently powerful, meaning that if the pilots fail to trim before reaching about 160kt (300km/hr) it is possible for air loads to overpower the actuator, making successful trimming impossible.

But the problem is normally revealed soon after take-off when the crew tries to trim at the top of climb.

In a January incident still under investigation, however, an American Eagle ERJ-135 that lost pitch control after take-off from Chicago O'Hare was subsequently found to have had an inoperative pitch trim system in what may have been a problem unrelated to the speed issue.

(Source: Air Transport Intelligence).

3. Mai: Air Canada pilots to file grievance over Skyservice deal (Text: David Pilcher, IFALPA)

Air Canada's pilots are filing an official grievance over the proposed investment and cooperation agreement their employer has struck with Skyservice, calling it a «blatant breach» of their labor contract.

Comair: Seit 40 Tagen Streik



Das U.S. National Mediation Board präsentierte am 4. Mai eine Offerte, um den nun 40 Tage andauernden Streik des Delta Regional Carrier «Comair» zu beenden. Die Vereinigung des Cockpitpersonals der Comair ist derzeit damit beschäftigt, diese Offerte zu prüfen. Sowohl die Pilotenvereinigung als auch das Management haben Stillschweigen über den Inhalt der Offerte vereinbart. Gleichzeitig haben sich auch beide Seiten verpflichtet, den Vorschlag des NMB nicht zu kommentieren. Seitens der Piloten will man sich für die Beurteilung des Vorschlags mehrere Tage Zeit lassen.

The Air Canada Pilots Association, the union representing the pilots originally hired by Air Canada and now also those hired originally by Canadian Airlines following an airline-wide representation vote, says today's letter of intent between Air Canada and Skyservice «has threatened the career advancement of the pilot group».

ACPA views the LOI as «an attempt by Air Canada to circumvent the provisions of a collective agreement that Air Canada had just approved in February».

In a written statement, the union adds: «The announcement that Skyservice intends to operate up to 36 jet aircraft domestically and cross-border will mean the consolidation of Air Canada flight schedules, affecting up to 400 pilot positions that would otherwise be part of Air Canada.»

States ACPA: «In fact, the pilots had already been requested to bid on some of these positions.»

The union says the collective bargaining agreement it signed on behalf of the pilots with Air Canada established provisions for creating a low-cost airline within the Air Canada family.

«In the contract, Air Canada had also agreed that any subsidiary airline established by Air Canada would be manned by ACPA pilots,» the union declares.

ACPA Master Executive Council chairman Captain Raymond Hall fumes: «We find it repugnant that Air Canada is trying

to circumvent the provisions of a contract that we worked out together in a collective bargaining process and which we sat down together to sign only a few weeks ago.

«This is a blatant breach of our contract provisions and ACPA is proceeding to file a grievance over this disregard of our rights.»

ACPA states the LOI «contravenes the spirit and intent of the collective agreement and is in clear violation of many of its provisions», but is waiting to hear further details of the agreement before determining any further action.

«Time and again, Air Canada keeps telling us that they want a better relationship with their pilots, yet at the same time Air Canada does an end run around the collective bargaining process and takes work away from its pilots,» Hall rages. «You can imagine our anger and frustration.» (Source: Air Transport Intelligence).

6. Mai: Air Seychelles fliegt Zürich–Mahé non-stop

Nachdem Air Seychelles am 9. April ihre zweite Boeing B-767-300ER fabrikneu ab dem Herstellerwerk in Saettle übernommen hat, kommt dieser Jet ab 6. Mai auf der Nonstoproute Zürich – Mahé erstmals in den Einsatz. Die Sitzkapazität für den Schweizer Markt erhöht sich damit um 20%. (Quelle: Travel Inside, 4. Mai 2001)



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.

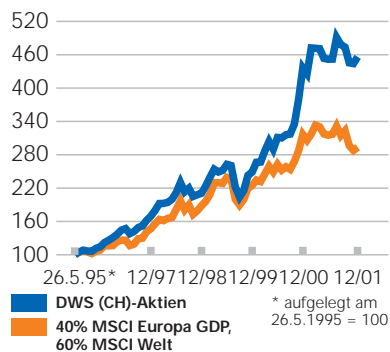
Der Fonds investiert in weltweite Aktien anerkannter, solider Unternehmen sowie aussichtsreicher mittlerer und kleinerer Gesellschaften, wobei derzeit der Schwerpunkt bei europäischen Werten liegt.

Innovation

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