

# RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 9/2001



## DER PRÄSIDENT

# Kein Raubbau an der Swissair

## HINTERGRUND

# Luftverkehrsabkommen mit BRD: Ein Kuckucksei

## INTERVIEW

# «Die Cockpit-Crew braucht intakte Rahmen- bedingungen»

Kein Raubbau an der Swissair	2-4
Staatsvertrag mit Deutschland: Ein Kuckucksei	4-5
Aktuell: Ungewisse Auswirkungen	6
Kurz und Bündig	7
«Die Cockpit-Crew braucht intakte Rahmenbedingungen	8-10
Flight Ops News	11
Aeroplane Turbofan Engine Operation and Malfunction Part III	12
Kaleidoskop	14-16
PBS-News / FEROP	17
Neumitglieder	18
Organigramm	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

**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 Swissair Group

## Redaktionsschluss für die nächste Nr.

25. September 2001  
Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer  
erscheint Mitte Oktober 2001

# Kein Raubbau an der Swissair!

Text Markus Jöhl, Präsident

Die Zeiten sind unsicher, Wandel scheint momentan tatsächlich die einzige Konstante zu sein. Die Ankündigung von Kapazitätsabbau hat viele Angestellte verunsichert aber auch viele Politiker aufgeweckt, die in der nun vorgenommenen Straffung des Streckennetzes bereits eine Trendwende oder gar die Lösung des «Lärmproblems» des Flughafen Klotens erkennen wollen.

Dabei werden jedoch wichtige Zusammenhänge vergessen und die Standortattraktivität des Wirtschaftsplatzes Schweiz massiv gefährdet. Denn letztlich geht es um die Frage, ob die Schweiz auch weiterhin ein Tor zur Welt haben will oder nicht und wer dies in Zukunft betreiben wird!

Seit der Halbjahres-Bilanzmedienkonferenz steht die Swissair Group – wieder einmal mehr – im Rampenlicht. Die Berichterstattungen konzentrieren sich momentan sehr stark auf ein Thema: den Kapazitäts-Abbau. Dieser wird nun auch im Zusammenhang mit der Lärmthematik des Flughafen Klotens plötzlich als willkommenes Allerwelts-Heilmittel gepriesen, weil andere Mittel offenbar wesentlich unbequemer, unpopulärer und politisch viel brisanter erscheinen. Entsprechend wird zum Teil sogar verführerisch von «Gesundshrumpfung» und «Klein aber Fein» der Swissair gesprochen.

Der Glaube, mit einem Abbau des Streckennetzes seien die Probleme der Swissair oder des Flughafens zu lösen oder gar gelöst, ist jedoch äusserst gefährlich: Es ist unbestritten, dass der Heimmarkt Schweiz für einen internationalen Hub zu klein ist. Entsprechend ist für den Flughafen Kloten und die Swissair als dessen Betreiber-Airline der Umsteigeverkehr aus anderen Ländern unumgänglich und lebensnotwendig. Nur zusammen mit diesem Umsteigeverkehr kann der Schweizer Bevölkerung und der Schweizer Wirtschaft ein attraktives Langstrecken-Netz geboten werden. Eine «Gesundshrumpfung» hätte deshalb zwangsläufig gravierend negative Konsequenzen.

## Massiver Verlust von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen

Direkt ginge damit eine grosse Anzahl

Arbeitsplätze bei der Airline und den airline-verwandten Firmen sowie auf und um den Flughafen verloren! Zudem gäbe es für viele Destinationen weltweit keine direkten Flugverbindungen mehr von Zürich Kloten aus; man müsste zuerst an einen der übrigen Hubs in Europa (wie Frankfurt, Paris oder London) fliegen und dort, nach einer weiteren Wartezeit (teilweise mit Gepäck- und Einreiseformalitäten) auf einen zweiten Flug umgestiegen. Dass dies äusserst unattraktiv ist weiss jeder, der schon einmal einen Anschlussflug aus irgend einem Grund verpasst hat.

Damit wäre der momentan so geschätzte Standortvorteil der Schweiz plötzlich verloren. Entsprechend würden internationale Firmen, die auf den direkten Zugang zur Welt angewiesen sind, in andere europäische Länder abwandern. Vom Tourismus, der für unser Land neben der Exportwirtschaft ebenfalls auf ein breites, internationales Streckennetz angewiesen ist, gar nicht zu sprechen. Hier würden nochmals zig Tausende von Arbeitsplätzen aufs Spiel gesetzt. Neben einem Anstieg der Arbeitslosigkeit würden auch Steuererhöhungen unausweichlich, da die internationalen Firmen mit Sitz in der Schweiz ja bekanntlich einen namhaften Beitrag dazu leisten. Ich frage mich, ob dann die Politiker, welche heute diese Massnahmen fordern, morgen auch die Verantwortung für die massiven sozialen Benachteiligungen tragen werden.

## Abbau ist nur unumgängliche Straffung, nicht aber neuer Trend

Aufgrund dieser Zusammenhänge müsste eigentlich allen beteiligten Kreisen klar werden, dass der Weg nicht über eine Schrumpfung des Streckennetzes führen kann und darf. Ich gehe deshalb davon aus, dass mit dem Abbau von Kapa-

zitäten tatsächlich nur die Streichung der defizitärsten Strecken im Lichte der sehr prekären finanziellen Situation des Konzerns – quasi als Notmassnahme – das Ziel sein können und kein weiterer, breiter Abbau folgen wird oder darf. Gerade das klare Bekenntnis von Mario Corti, das Fliegen wieder in den Mittelpunkt zu stellen zeigt, wo künftig das Schwergewicht im Konzern sein soll.

Trotz allem steht eine Reduktion von 6 Flugzeugen bei der Swissair Airline an. Um die Auswirkungen auf die Bestandssituation und allfällige Massnahmen beurteilen zu können, fehlen uns jedoch im Moment nach wie vor wichtige Eckdaten: Es ist zum Beispiel noch nicht klar, über welchen Zeitraum die Reduktion erfolgen soll oder was mit den Flugzeugen passiert. Es wird bereits davon gesprochen, ein paar davon allenfalls im wet lease für andere Airlines weiter zu operieren.

## Wir haben einen gültigen GAV bis 2005

Gerade vor diesem Hintergrund bin ich sehr froh, dass wir einen weiterhin langfristig gültigen GAV haben, mit dem wir die nun anstehenden Probleme angehen können: In Artikel 21 wird genau geregelt, wie mit einem allfälligen Überbestand umgegangen werden müsste. Swissair hat sich bereits klar dazu bekannt, sich in einem solchen Fall klar am Vertrag zu orientieren. Auch wir von der AEROPERS würden eine solche Situation genau nach den Regelungen des Vertrags abhandeln.

In diesem Zusammenhang wurde ich schon verschiedentlich darauf angesprochen, dass durch die Einführung der Warteliste bei den Abgängern der SRAS bereits Massnahme Nr. 6 des Artikel 21 GAV (Einstellungs-Stopp) angewandt werde. Dazu möchte ich folgendes festhalten: Die bis vor einem halben Jahr angestrebten 85 Neueintritte pro Jahr stellen den Einstellungsbedarf vor dem Hintergrund eines Aufbaus dar. Mit der eingeleiteten Plafonierung stellt sich nun die Frage, was einem «steady state»-Input entspricht. Unsere internen Betrachtungen haben ergeben, dass bei einem Bestand von aktuell rund 1250 Piloten und einer Durchschnitts-Karrieredauer von 28 Jahren rund 45 FCM pro Jahr pensioniert würden (= 1250 geteilt durch 28). Da in diesem Jahr bereits 43 FCM neu eingestellt wurden, kann man deshalb davon ausgehen, dass der «steady-state» Input erfolgt ist. Wir haben es vielmehr mit einem Rückgang eines Aufbaus- zu einem Gleichgewichts-Input zu tun. Erst bei einer Neuanstellung von weniger als 45

FCM pro Jahr könnte also von einer Reduktion der Neueinstellungen gesprochen werden.

## Weiterer Klärungsbedarf vorhanden

Doch bevor wir bereit sind, als Verband über solche Massnahmen zu verhandeln, müssen vorgängig einige Punkte geklärt sein, welche wir der Swissair Geschäftsleitung bereits klar kommuniziert haben.

Wir brauchen nun dringend die von uns schon lange geforderte Produktivitätsfunktion. Nur in Kenntnis der effektiven Produktivität lassen sich gesicherte Aussagen über einen Soll-Bestand machen.

Ein weiteres Problem zeichnet sich zudem darin ab, dass bei einem Vorgehen nach Artikel 21 GAV zuerst FCM über 55 Jahren das Ziel von Massnahmen wären. Diese findet man aufgrund ihres Dienstalters fast ausnahmslos als Commander auf dem MD11. Entsprechend müssten bei der Umsetzung von Überbestandsmassnahmen wieder vermehrt Nachschulungen durchgeführt werden, um die Ausflotung der MD11 nicht zu gefährden. Hier entstünden also ansehnliche «Ausstiegs-Kosten».

## Konzernweite Betrachtung unumgänglich

Deshalb macht es in der aktuellen Situation aus Konzernsicht nun absolut keinen Sinn mehr, wenn z.B. Balair-Flugzeuge zu Crossair verschoben werden, wir unsere Piloten unter enormem Kostenaufwand zurück auf Airbus schulen und Crossair ihre Piloten – unter nochmaligem enormem Kostenaufwand – ihrerseits auf B757 schulen muss und wir dann letztlich aufgrund dieser Verschiebung innerhalb des Konzerns rund 60 bis 70 Positionen Überbestand haben sollten, der dann ein drittes Mal unter enormem Kostenaufwand abgebaut werden müsste. Eine solche Lösung brächte für den Konzern aufgrund des momentan noch tiefen Lohnniveaus bei Crossair ohnehin erst nach rund 3 Jahren Kostenvorteile. Bis dahin dürfte das Crossair-Lohnniveau jedoch aufgrund von attraktiven Ratings (B757, A320) unter enormen Druck geraten und der Kostenvorteil praktisch verschwunden sein. Zudem würde damit die gesamte Operation der Crossair im sehr kostenempfindlichen Regional-Bereich ernsthaft gefährdet.

Hier ist deshalb eine konzernweite Betrachtung unumgänglich, denn der Halbjahresverlust der Crossair von 17,8 Millionen zeigt mit aller Deutlichkeit, dass es



Wirtschaft und Tourismus brauchen ein interkontinentales Streckennetz.

auch der Crossair nicht gut geht und dass es ebenfalls in ihrem Interesse sein muss, Synergien aus dem «one system»-Ansatz möglichst schnell zu nutzen. Auch die doppelte Operation einer A320-Flotte im Konzern gehört in dieses Kapitel: In der aktuell mehr als angespannten Lage kann sich der Konzern keine kostspieligen Doppelspurigkeiten leisten! Selbstverständlich muss dabei mit den Kollegen des Crossair Cockpitpersonals nach Lösungen gesucht werden, wie ein solches Szenario – ohne Verlust von Arbeitsplätzen, sondern allenfalls mit der Eröffnung neuer Karriere-Chancen – angegangen werden kann; erste Gespräche dazu finden Ende September in einem ersten gemeinsamen Meeting statt. Immerhin hat sich Crossair nach eigenen Angaben dazu bekannt, über die nächsten vier Jahre rund 150 Piloten pro Jahr einstellen zu wollen. Hier scheint also das Risiko eines Arbeitsplatzverlust eher gering zu sein.

Diese Themen sind nun entscheidend um erkennen zu können, ob der Ansatz des «one system» tatsächlich zu konstruktiven Veränderungen in der Zusammenarbeit der beiden Airlines genutzt wird oder aber ein blosses Lippenbekenntnis ist. In beiden Fällen könnten wir jedoch eine Aushöhlung der Swissair durch Produktionsverlagerungen in die Crossair unter keinen Umständen tolerieren und müssten in einem solchen Fall unsere bisherige konstruktive sozialpartnerschaftliche Haltung entsprechend anpassen!

## Der GAV wird sehr wichtig bleiben

Auf alle Fälle bin ich persönlich sehr froh, dass wir nun nicht – wie vor der Annahme von «stabilizer 2001» – in den nächsten Monaten GAV-Neuverhandlungen in Angriff nehmen müssen, sondern auf der Basis eines bis 2005 gültigen Vertrages mit guten ZALT- und Arbeitsplatz-Bestimmungen die Themen anpacken können. Gerade die Abgrenzung der Fremdproduktion mit Flugzeugen über 100 Sitzplätzen dürfte angesichts der Beschaffung von Embraer 190 mit 108 Sitzplätzen durch die Crossair in Zukunft noch eine sehr wichtige Regelung im Zusammenhang mit der Geschäftsfeldab-



grenzung werden! Und an der unkündbaren Gültigkeit dieses Vertrages bis 2005 ändern auch die Medienberichterstattungen nichts!

### Personalentscheide

Es gibt aber auch durchaus Positives zu berichten: So freut es mich persönlich ausserordentlich, dass wir die anstehenden Projekte ab dem 1. Dezember 2001 mit der Unterstützung eines neuen, engagierten und top motivierten Geschäftsführer angehen können. Aus einem Pool von rund 80 Bewerbungen konnten wir – wieder zusammen mit einer externen Personalselektionsfirma – Ende August mit Herrn Christoph Ulrich einen Arbeitsvertrag abschliessen. Herr Ulrich kennt das Airline-Business als ehemals aktiver Berufspilot und als Versicherungs-Fachmann für Airline-Versicherungen bereits hervorragend. Ein Interview mit ihm findet Ihr weiter hinten in dieser Rundschau.

Auch punkto Verwaltungsratskandidatur hat sich der Vorstand aus 11 eingegangenen Bewerbungen klar auf einen Kandidaten einigen können. Die entsprechende Nomination zuhanden von Herrn Mario Corti ist in der Zwischenzeit erfolgt. Unter den beteiligten Verbänden haben wir uns jedoch mit Rücksicht auf die Kandidaten und auf ein faires Auswahlverfahren darauf geeinigt, die Namen der Kandidaten bis zur Nomination durch Herrn Corti vertraulich zu behandeln.

Mit diesen Darlegungen hoffe ich Euch gezeigt zu haben, wo wir als Verband im Moment stehen. Die Tatsache, dass so vieles so unsicher und nicht festgelegt ist, macht es für Euch, aber auch für uns nicht einfach. Auch wir müssen unsere Politik ständig der sich immer wieder verändernden Ausgangslage anpassen. Ich rechne damit, dass dies in nächster Zeit wohl auch so bleibt. Die Zeiten, in denen fixe Fünfjahresplanungen nur umgesetzt werden mussten, scheinen definitiv vorbei zu sein. Auf der anderen Seite muss ich zugeben, dass diese Arbeit – auch wenn viel aufwändiger und intensiver – auch spannender ist!

In diesem Sinn wünsche ich Euch weiterhin viele interessante und ebenfalls spannende Flüge mit hoffentlich – trotz allem – viel Befriedigung und auch einer gewissen Portion Vergnügen. ■

Mit herzlichen Grüssen



# Staatsvertrag mit Deutschland: Ein Kuckucksei

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

**Der von Bundesrat Moritz Leuenberger mit Deutschland ausgehandelte Staatsvertrag zur Beschränkung der Überflüge von süddeutschem Gebiet birgt viel Sprengstoff: Insgesamt wird er dazu führen, dass die Lärmbelastung in der Schweiz steigt und sich die politische Diskussion von der Aussenfront an die Heimfront verlagert.**

### Kernpunkte des Vertrags

Das erzielte Verhandlungsergebnis sieht die folgenden Eckwerte vor:

- Während einer Übergangsfrist von 41 Monaten dürfen die Überflüge die aktuelle Zahl von 154 000 pro Jahr nicht übertreffen.
- Danach hat eine Reduktion auf 100 000 Flugbewegungen über Süddeutschland zu erfolgen.
- An Wochenenden und deutschen Feiertagen darf Kloten über süddeutsches Gebiet nur zwischen 9.00 Uhr und 20.00 Uhr angefliegen werden. Diese Regelung tritt ab Winterflugplan 2002 in Kraft.
- Unter der Woche gilt für die genannte Anflugschneise ein Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr. Swissair rechnet damit, dass diese Beschränkungen die Streichung von Flügen zur Folge haben wird und damit verbunden Umsatzeinbussen hingenommen werden müssen.

### Alternativen?

Der Staatsvertrag wird vom Parlament im nächsten Jahr ratifiziert werden müssen. Sicher für den Vertrag werden linke und grüne Parteien stimmen, sicher dagegen die SVP. In den Reihen des Freisinns und der CVP hat man einen definitiven Entscheid von der Beantwortung offener Fragen abhängig gemacht. Insbesondere ist das Alternativ-Szenario im Falle einer Ablehnung des Vertrags noch völlig offen: Während den Verhandlungen hat der deutsche Verkehrsminister Bodewig unverblümt damit gedroht, einseitig eine Verordnung in Kraft zu setzen, welche die Anzahl der Landungen über Süddeutschland auf 80'000 pro Jahr beschränken würde. Der Staatsvertrag würde in diesem

Szenario gegen eine noch schlechtere Variante eingetauscht. Gegen eine solche Verordnung bliebe einzig der Rechtsweg: Unique und Swissair müssten vor einem deutschen Gericht gegen den Anwendungsfall klagen. Der Staat Schweiz hätte kein Klagerecht.

### Chancen auf Erfolg?

Wie weit eine solche Klage Chancen auf Erfolg haben dürfte ist ebenfalls umstritten und hängt von der Beurteilung davon ab, wie weit die Regelungen als wettbewerbswidrig einzustufen sind: Deutschland stellt sich hier auf den Standpunkt, dass keine Einschränkungen der Wettbewerbsfähigkeit des Airports Zürich entstehen, da für die Anflugroute aus Norden Alternativen über die Schweiz zur Verfügung stehen. Eine mögliche Diskriminierung des Flughafens wäre nicht vereinbar mit den bilateralen Abkommen Schweiz – Europa, welche zwar abgeschlossen aber noch nicht ratifiziert sind. Hier hegt man auf Schweizer Seite die Hoffnung, dass ein Inkrafttreten der bilateralen Verträge den nun abgeschlossenen Staatsvertrag mit Deutschland überflüssig machen würde. Im Falle der Diskriminierung würde das übergeordnete europäische Recht den Vorrang erhalten.

### Zusammenhang mit den Bilateralen Verträgen

Doch juristisch ist ebenfalls umstritten, dass die bilateralen Abkommen überhaupt zur Regelung von An- und Abflügen herangezogen werden können: Es wird die Meinung vertreten, dass die bilateralen Abkommen lediglich das Überflugsrecht garantieren, sich aber nicht auf An- und Abflüge beziehen. Für diese käme das



Unique: Ungewisse Zukunft.

Chicagoer Abkommen zum Tragen, welches die Regelung von An- und Abflügen allerdings in die Kompetenz des jeweils betroffenen Staats legt: Mit dieser Auslegung hätte Deutschland demnach das Recht, Starts und Landungen, welche süd-deutsches Gebiet tangieren eigenständig zu regeln.

### Weiteres Vorgehen: Offene Fragen

Derzeit offen bleiben also die Kernfragen: Wird ein schlechter Staatsvertrag – falls das Parlament ihn nicht ratifiziert – durch eine noch schlechtere einseitige deutsche Verordnung ersetzt? Wäre Deutschland nach einer Ablehnung des Staatsvertrags bereit, wieder an den Verhandlungstisch zurückzukehren? Hier wird sich vermutlich rächen, dass die deutsche Seite jahrelang vom Kanton Zürich und vom Flughafen mit der Lösung des Problems vertröstet wurden und die Bereitschaft für eine neuerliche Verzögerung relativ gering sein dürfte.

Den politischen Parteien gegenüber haben Swissair und Unique signalisiert, dass selbst die Implementierung einer einseitigen Verordnung mit nur 80 000 Flugbewegungen technisch zu handhaben wäre. Wie allerdings innenpolitisch mit dem zu erwartenden Entrüstungssturm umzugehen ist, bleibt derzeit ebenfalls noch offen. Es sei daran erinnert, dass gegen das neue provisorische Betriebsreglement des Flughafens bereits 4500 Einsprachen eingegangen sind. In den neuen

bevölkerungsreichen Gebieten, welche die erhöhte Lärmbelastung zu tragen haben, dürfte sich die Freude über eine nochmalige Erhöhung der Flugbewegungen in Grenzen halten.

### Präzedenzfall?

Das Verhandlungsergebnis für Kloten ist in weiterer Hinsicht problematisch: Bereits haben Deutschland und Frankreich ähnliche Verhandlungen für den Flughafen Basel aufgenommen. Da der Flughafen nicht auf Schweizer Hoheitsgebiet liegt, ist unser Land an diesen Verhandlungen nicht einmal beteiligt. Die Angst besteht darin, dass das schwache Verhandlungsergebnis von Kloten nun zum Präzedenzfall für weitere Verhandlungen werden könnte. Es sei daran erinnert, dass auch in Genf An- und Abflüge über fremdes Staatsgebiet durchgeführt werden müssen. Innenpolitisch wird sich vor allem die Festlegung von Bewegungszahlen nachteilig auswirken: Wieso sollen die Umlandgemeinden des Flughafens nicht gleiches Recht wie die Nachbarn in Süddeutschland erhalten? In einem solchen Szenario droht dem Airport eine rigide Beschränkung der Bewegungszahlen insgesamt, welche das wirtschaftliche Überleben Klotens dann ernsthaft in Frage stellen. Während eine Lärmkontingentierung mindestens zulässt, dass mittels leiserer Triebwerke und weiterem technischen Fortschritt eine gewisse Flexibilität erreicht werden kann, fehlt bei

der Bewegungskontingentierung jeglicher Spielraum. Nachgelagert würde dann der Verteilungskampf unter den Airlines um die Slots entbrennen, welcher für die Swissair mit ihrer Homebase Kloten ebenfalls Fragezeichen für die künftige Entwicklung aufwirft.

### Fazit: Es fehlt an einer koordinierten Flughafen- und Luftverkehrs-politik

Während in unserem Land seit den 80er Jahren der Strassen- und Bahnbau die verkehrspolitische Debatte dominiert haben, wurde es verpasst sich um eine koordinierte Flughafen- und Luftverkehrspolitik zu kümmern. Die Schweiz hat ein veritables Politikum mehr: Zwischen den Errungenschaften des Airports für den Wohlstand und die Standortattraktivität einerseits und der Lebensqualität der betroffenen Gebiete andererseits wird in naher Zukunft ein tragfähiger Kompromiss zu finden sein, der für alle Beteiligten wieder zu planbaren Perspektiven führt.

Unique und Swissair täten gut daran, konkrete Massnahmen ins Auge zu fassen, welche ein gewisses Wachstum des Linienverkehrs zulassen würden, gleichzeitig aber die Lärmbelastung insgesamt nicht über Gebühr anwachsen liessen. Eine Option könnte darin bestehen, kleines Fluggerät und die Charteroperation von Kloten abzuziehen und mindestens teilweise auf andere nationale Flughäfen zu verlagern. ■

# Ungewisse Auswirkungen

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS



Die grauenvollen Attentate in den USA werden die Welt verändern – insbesondere die Airline-Industrie. Obwohl der Luftverkehr bereits heute zu den am striktesten regulierten Verkehrsträgern punkto Sicherheit gerechnet werden darf, werden die Terrorakte zu erneuten Anstrengungen führen.

Es bleibt zu hoffen, dass trotz aller Emotionalität und Verletzungen diese Debatte mit der notwendigen Sachlichkeit und einem gewissen Abstand geführt werden wird. Erste Rufe nach einer Bewaffnung des Cockpitpersonals halte ich für falsch: Pilotinnen und Piloten haben eine verantwortungsvolle Aufgabe, welche im Fliegen besteht. Das sollte auch in Zukunft so bleiben. Wir brauchen im Cockpit keine Soldaten, die nebenbei auch noch fliegen können.

## Sicherheit am Boden

Meiner Ansicht nach sollten die Sicherheitsprobleme dort gelöst werden, wo der geringste Schaden entstehen kann: Am Boden. Wie sensibel Flughafengebäude und das gesamte Flughafenumfeld ist, haben die Terroraktionen einmal mehr aufgezeigt. Es muss alles daran gesetzt werden, dass keinerlei Waffen an Bord gebracht werden können. Die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen am Boden sind vital und dürfen nicht länger als lästige Nebenerscheinung wahrgenommen werden. Passagiere, Crews und das Bodenpersonal sind hier weiter zu sensibilisieren.

## Sicherheit in der Luft

Das Problem der «unruly passenger» hat seit längerer Zeit den Blick auf die Sicherheit an Bord gelenkt. Wie weit eine hermetische Abriegelung des Cockpit-Bereichs allerdings die richtige Antwort ist, muss derzeit mindestens offen bleiben: Flugunfalluntersuchungen der Vergangenheit haben aufgezeigt, wie wichtig die Kommunikation zwischen Cockpit und Kabine ist. Je sicherer die Trennung dieser beiden Bereiche wird, desto schwieriger gestaltet sich auch die Kommunikation. Man wird in der Debatte darauf achten müssen, nicht einfach ein Sicherheitsrisiko gegen ein anderes einzutauschen.

## Internationale Vernetzung ausbauen

Die furchtbare Dimension der Terroran-

schläge in den USA zeigen einmal mehr auf, dass den Herausforderungen des organisierten Verbrechens nur durch die weitere internationale Vernetzung der nachrichtendienstlichen und polizeilichen Aktivitäten begegnet werden kann.

## Wirtschaftliche Auswirkungen

Neben dem menschlichen Leid und neben den Fragen zur Sicherheit erhält das Attentat aber auch wirtschaftliche Auswirkungen haben, die nur schwer abschätzbar sind. Die Neue Zürcher Zeitung hat die wirtschaftlichen Schäden, welche der Airline-Industrie weltweit durch Zusatzkosten beziehungsweise Mindererträge entstehen mit 10 Milliarden US-Dollar veranschlagt. Für die Swissair Group bildet die USA einerseits eine der wichtigsten Destinationen, andererseits ist sie Standort von konzerninternen Firmen (Gate Gourmet, SRTechnics). Wie weit die Transatlantik-Route mit Einbrüchen in den Passagierzahlen zu kämpfen haben wird, kann derzeit nicht abschliessend beantwortet werden. Psychologisch waren die Gewalttaten für Amerika ein traumatisierendes Erlebnis. Experten rechnen da-

mit, dass sich dieser Schock auf die Inlandnachfrage insgesamt auswirken wird. Wie weit die Bemühungen für den Wiederaufbau die rezessiven Tendenzen abzufedern vermögen ist offen. Von einem Rückgang der Binnennachfrage wäre Amerika jedenfalls stark getroffen und ein solches Szenario würde sich sofort mit sinkenden Passagierzahlen auf den Flugverkehr auswirken.

## Steigender Fuelpreis

Mit hoher Wahrscheinlichkeit dürften sich angekündigte Vergeltungsmassnahmen gegen Ziele im arabischen Raum richten. Eine solche Auseinandersetzung – das hat die Vergangenheit mehrfach aufgezeigt – hat einen ganz direkten Einfluss auf die Erdölpreise: Sie steigen.

## Versicherungsfragen

Gemäss Angaben von CNN sind die Terrorakte auch der grösste Versicherungsfall in der Geschichte überhaupt: Mit 40 Milliarden Dollar wird der Schaden beziffert. Auswirkungen auf die Versicherer und die Prämien sind deshalb ebenfalls absehbar. ■



**Hypotheken zu 1,75%**

für

- Neufinanzierungen
- Umschuldungen
- EFH und MFH
- BVG-Kapital wird voll angerechnet!

## Sensationelle Neuheit auf dem Schweizer Hypothekenmarkt...

- **Schuldenfrei nach 20 Jahren!**
- **Teilrefinanzierung mit Eigenkapital und Restbetrag mittels indirekter Amortisation.**
- **Eigenkapital 20%**
- **Belastung p.a. inkl. Amortisation ø 2,5%**
- **Kostenlose Beratung und Betreuung**

Rufen Sie uns an und verlangen Sie eine kostenlose Beratung. Auch Sie werden begeistert sein über die Sparmöglichkeiten!

AS Futura Consulting, Auf der Schanz 70, 4303 Kaiseraugst

Tel. 061/811 48 08 oder 076/367 85 15

www.asfutura.ch, E-Mail: admin@asfutura.ch

# Kurz und Bündig

Text Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

## Abstimmung Balair

In einer ersten Abstimmung wurde die notwendige Stimmbeteiligung von 75% nicht erreicht. Eine klare Mehrheit der Mitglieder hat sich für die Rückkehrabkommen ausgesprochen. In der bereits angelaufenen zweiten Abstimmung gilt das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen.

## Airline-Schnupperkurs

Der Vorstand hat beschlossen im Oktober einen Airline-Schnupperkurs für Medienschafter durchzuführen. Der Kurs richtet sich an Allrounder, die mit dem Thema Aviatik nur am Rande ihrer Tätigkeit zu tun haben. Er soll die Zusammenhänge der Industrie erläutern, die Hubfunktion, Fragen der Netzwerkplanung und der aktuellen Situation bei Swissair. Bereits haben sich ein Dutzend Interessierte angemeldet.

## Mitglieder-Info-Event

Am Mitglieder-Info-Event vom 21. August konnten rund 60 Personen begrüsst werden. Schwergewichtig nahm der Vorstand zu den Themen Geschäftsfeldabgrenzung, Bestände und PBS Stellung. Wie immer fand die offene Aussprache in lockerem Rahmen und ohne Traktandenliste statt. Der Vorstand sieht diesen Herbst einen weiteren Mitglieder-Info-Event vor. Das Datum wird rechtzeitig kommuniziert.

## Neuer Geschäftsführer

Neben der Nomination eines Verwaltungsratskandidaten stand die Wahl eines neuen Geschäftsführers für die AEROPERS in der Sitzungswoche August im Vordergrund. Mit Christoph Ulrich konnte eine hervorragende Nachfolgelösung gefunden werden. Lesen Sie dazu mehr im Interview mit Christoph Ulrich.

## Verwaltungsratskandidatur der Aeropers

Die Aeropers hat allen aktiven und passiven Mitgliedern die Ausschreibung für einen Kandidaten zugestellt.

Es haben sich darauf 11 Kandidaten gemeldet. Nach Prüfung der schriftlichen Unterlagen wurden 5 Kandidaten zu einem mehrstündigen Assessment eingeladen, welches aus einem Dreierteam rund um den Präsidenten, Christoph Flügel und Reto Nause bestand.

Dem Aeropersvorstand wurde ein Zweivorschlag präsentiert. Nach eingehender Debatte hat der Vorstand daraus einen offiziellen Verwaltungsratskandidaten der Aeropers gewählt. In Absprache mit den anderen Verbänden

(Kapers, Unia und CCP), die ebenfalls eigene Verwaltungsratskandidaten vorschlagen, werden die Namen der Kandidaten bis nach der Auswahl durch Herrn Corti vertraulich behandelt.

## Kommunikationskonzept Swissair

Der Vorstand hat das Kommunikationskonzept diskutiert und Swissair über seine Haltung informiert: Bis der Nachweis für ein fehlerfreies Funktionieren des Systems erbracht ist, möchte die AEROPERS die zwingenden Informationen nach wie vor auf Papier. Weiterer Kernpunkt: Das neue Informationskonzept darf nicht zu einer weiteren Erhöhung der Vorbereitungszeiten führen.

## Statut Romand

Die Verhandlungen zum Statut Romand sind nach wie vor nicht abgeschlossen. Für AEROPERS ist ein gutes Verhandlungsergebnis von Wichtigkeit. ■

## Termine September und Oktober 2001

### Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats, nächste Stämme:

Datum: 25. September / 30. Oktober 2001

Zeit: ab 14.30 Uhr

Ort: im Restaurant Welcomm-Inn (Amtsstube) in Kloten

Einzug Mitgliederbeiträge 2. Semester 2001: Ende September



www.scanline.ch

### 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...

Kreatives Küchendesign

scanline

Besuchen Sie unsere 220m<sup>2</sup> grosse Ausstellung in Oberwinterthur

römerstrasse 138

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

8404 winterthur

052-242 04 41

Ferien in COSTA RICA  
Stilvolle, luxuriöse Unterkunft  
in familiärer Atmosphäre  
auf der Finca Hamadryas,  
mitten im Urwald des Valle  
Central. Ideal auch für Golfer.

Info unter: [www.hamadryas.com](http://www.hamadryas.com)  
e-mail: [hamadryas@hotmail.com](mailto:hamadryas@hotmail.com)  
Paul Gloor-Müller, pens. SR-Capt.  
Apdo.189; 6100 CIUDAD COLON  
Costa Rica Tel. (00506) 382 77 81

### Traumhaus in Eglisau

Zu verkaufen an der besten Lage in Eglisau (ruhige, erhöhte, ganztags besonnte südorientierte Aussichtslage angrenzend an Landwirtschaftszone), 1047m<sup>2</sup> Grundstück mit

### 8½-Zimmer-Einfamilienhaus

Landhaus, Baujahr 1986, 220m<sup>2</sup> NWF, qual. s. guter Ausbau, Abtrieb, Bodenplatten, Holztüren, sichtbare Dachkonstruktion, grosse Fenster; Räume für Wohnen, Essen und Bibliothek grosszügig offen miteinander verbunden, geräumige Küche, sep. Wirtschaftsraum, Entree, Bastelraum, 5 Schlafzimmer, davon 2 auf separatem Niveau (auch als sep. Büroräume nutzbar), Doppelgarage, sehr gepflegte Gartenanlage mit 2 Sitzplätze und sep. Pergola mit Aussencheminée.

VP: Fr. 1.8 Mio. Tel. 01 867 59 62, Fax 01 867 53 65



# «Die Cockpit-Crew braucht intakte Rahmenbedingungen.»

Interview mit Christoph Ulrich, neuer Geschäftsführer der AEROPERS

Die Rundschau hat mit dem neuen Geschäftsführer ein ausführliches Gespräch geführt. Lesen Sie nachfolgend über die Ziele, die Herausforderung und den bisherigen Hintergrund des «Neuen». Die Stabsübergabe an Christoph Ulrich ist vorbereitet und er wird bereits im September erste AEROPERS-Einsätze machen.



## Reto Nause: Christoph Ulrich, Du bist neuer Geschäftsführer der AEROPERS. Was reizt Dich an diesem Amt?

Christoph Ulrich: Interessant ist ein Beruf für mich nur dann, wenn ich klare Ziele vor den Augen habe, auf welche ich seriös hinarbeiten kann. Beruflich voll entfalten kann ich mich nur in einem Job der mich täglich neu herausfordert. In der gegenwärtigen Situation der Swissair kann sicherlich niemand behaupten, es werde mir bei der AEROPERS an Herausforderungen fehlen.

Zudem freue ich mich natürlich, mit und für die Swissair Pilotinnen und Piloten arbeiten zu dürfen.

Obwohl die finanzielle Situation der Swissair auch für Pilotinnen und Piloten alles andere als angenehm ist, reizt es mich, gerade in dieser turbulenten Phase das Amt als Geschäftsführer der AEROPERS antreten zu können.

## Reto Nause: War Dir die AEROPERS schon früher bekannt?

Christoph Ulrich: Da ich schon seit jeher eng mit der Aviatik-Branche verbunden bin, war mir die AEROPERS natürlich ein Begriff.

Ich glaube, dass sich die AEROPERS in den letzten Jahren immer wieder gekonnt

in der Öffentlichkeit zu Wort meldete und damit eine starke Präsenz markierte. Über die Swissair-interne Arbeit der AEROPERS wusste ich bis zu meiner Verpflichtung als Geschäftsführer der AEROPERS natürlich relativ wenig. Doch das wird sich in den nächsten Wochen und Monaten schnell ändern.

## Reto Nause: Warum willst Du in den nächsten Jahren gerade für einen Arbeitnehmerverband wie die AEROPERS tätig sein?

Christoph Ulrich: Schon in den ersten Bewerbungsgesprächen wurde mein guter Eindruck der AEROPERS bestätigt: Die AEROPERS ist äusserst professionell organisiert.

Insbesondere reizt mich, dass ich als AEROPERS – Geschäftsführer praktisch 100% der Swissair Pilotinnen und Piloten vertreten darf. Dies macht mehr Freude und gibt der Vertretung auch viel mehr Gewicht, als wenn nur eine kleine Minderheit im Verband organisiert wäre, wie dies in anderen Arbeitnehmerverbänden häufig vorkommt.

## Reto Nause: Wann wirst Du Deine Stelle voll antreten können?

Christoph Ulrich: Mein Arbeitsvertrag mit der AEROPERS beginnt offiziell am

1. Dezember 2001. Bis dahin stehe ich noch bei meinem jetzigen Arbeitgeber im Einsatz und weile 3 Wochen in den «grünen» Ferien.

Um zwischen Dir (Reto Nause) und mir jedoch eine möglichst reibungslose Übergabe zu bewerkstelligen, werde ich in den Monaten Oktober und November schon teilweise für die AEROPERS im Einsatz stehen. Insbesondere werde ich an den Oktober- und November – Vorstandswochen bereits aktiv AEROPERS-Luft schnuppern.

## Reto Nause: Die Luftfahrt hat in Deiner Vergangenheit ebenfalls eine Rolle gespielt; welche?

Christoph Ulrich: Bereits als 16-jähriger habe ich das Segelflug-Brevet erworben. Anschliessend war ich für eine gewisse Zeit in der Militärpiloten-RS und liess mich anschliessend zum Commercial/IFR-Piloten ausbilden. Leider musste ich aber vor ca. sechs Jahren meine fliegerische Karriere aufgrund eines Zwischenfalles mit medizinischen Folgen beenden.

Nichtsdestotrotz bin ich beruflich eng mit der Luftfahrt-Branche verbunden geblieben. Während vier Jahren war ich bei der Winterthur Versicherung als Fachspezialist für Luftfahrtversicherungen tätig. Danach hatte ich die Möglichkeit beim führenden Broker für Risk-Management und Versicherungslösungen (Kessler & Co) im Aviatiksektor tätig zu sein, zuletzt als Leiter des Bereiches Luftfahrt. In meiner Arbeit entwickelte ich zusammen mit unseren Kunden sowie mit Versicherungs- und Finanzgesellschaften im In- und Ausland umfassende Versicherungs- und Schutzkonzepte. Zu unseren Kunden gehörten Flughäfen und Flugsicherungen, Unterhaltsbetriebe, Flugzeughersteller, grosse Business-Jet Operators und auch Airlines. Zusammen mit Marsh, unserem Partner in London, haben wir auch Services für die Swissair Group erbracht.



## Reto Nause: Welche Stärken kannst Du in die AEROPERS einbringen?

Christoph Ulrich: Die Luftfahrtbranche ist eine aussergewöhnliche Branche. Da kommt es mir zu Gute, dass ich bereits in meiner bisherigen Tätigkeit einen tiefen Einblick in Luftfahrtunternehmen erhalten habe.

Meistens jedoch stand ich auf der Arbeitgeberseite und habe zusammen mit den entsprechenden Vertretern der Unternehmen vertragsrechtliche Probleme gelöst, mich mit versicherungstechnischen und finanziellen Angelegenheiten der Unternehmen befasst, Personalversicherungslösungen für die Mitarbeiter entworfen etc. Ich freue mich jetzt, die mit diesen Arbeiten gewonnene Erfahrung neu auf der Arbeitnehmerseite einzusetzen.

Neben sehr guten Englisch- und IT-Kenntnissen zeichnen mich vor allem auch meine zwischenmenschlichen Fähigkeiten aus. Ich betrachte mich selber als initiativen und kommunikativen Teamplayer und vor allem als guten «Zuhörer». Ich freue mich auf ein gutes Teamwork zusammen mit den Mitgliedern, dem Vorstand und insbesondere auch mit Doris Leuzinger, die mich mit ihrer langjährigen Erfahrung sicherlich ideal ergänzen wird.

## Reto Nause: Welche Herausforderungen kommen Deiner Meinung nach auf den Verband zu?

Christoph Ulrich: Ich habe es zu Beginn des Interviews schon gesagt: Die aktuelle Situation der SwissairGroup ist für die Arbeitnehmer und demzufolge natürlich auch für die AEROPERS schwierig. Gerade deswegen ist diese Zeit aber auch sehr herausfordernd. Es gilt nun für die AEROPERS in den nächsten Monaten, trotz Strecken- und Stellenabbauplänen sowie anderen Kostenreduktionen innerhalb der SwissairGroup, die Arbeitnehmerinteressen der Swissair Pilotinnen und Piloten rigoros durchzusetzen: Die Cockpit-Crew kann Ihren Job nur gut machen wenn auch die Rahmenbedingungen stimmen. Dafür werden wir uns von der AEROPERS einsetzen müssen.

Zur Wahrung dieser Interessen hilft uns sicherlich der GAV. Das wird aber nicht reichen; in dieser wohl schwierigsten Situation in der Swissair-Geschichte wird es zudem noch viel Fingerspitzengefühl im Umgang mit der Arbeitgeberseite und auch mit den Medien brauchen.

Die AEROPERS wird überwachen müssen, dass in dieser turbulenten Zeit keine

Abstriche in den Bereichen Safety, Training und Ausbildung gemacht werden.

## Reto Nause: Hast Du bereits eine Strategie, diese Herausforderungen anzupacken?

Christoph Ulrich: Mein Ziel ist es, fair aber hart die Anliegen der AEROPERS zu vertreten. Zu einer erfolgreichen und konstruktiven Strategie gehört aber natürlich auch das Anhören der Arbeitgeber-Position.

Meine eigene Strategie muss sich natürlich mit dem von der AEROPERS eingeschlagenen Weg vertragen. Daher muss ich nach meinem Stellenantritt zuerst einmal eine Situationsanalyse machen. Vor allem will ich aber auch die effektiven Anliegen der AEROPERS Mitglieder kennenlernen und mich möglichst neutral, losgelöst von Boulevard-Medienberichten, mit den Zukunftsplänen der Swissair-Spitze sowie mit der tatsächlichen finanziellen Situation der SwissairGroup auseinandersetzen.

Wie auch der SwissairGroup zurzeit nicht sehr viel Zeit für die Gesundung zur Verfügung steht, muss ich diese Einstiegsphase so kurz als möglich halten und dann zusammen mit dem Vorstand möglichst schnell proaktiv tätig werden.

Über Details zur Strategie der nächsten Monate kann ich die Mitglieder sicherlich in einer der nächsten Rundschau-Publikation informieren.

Nur noch soviel: An einer qualitativ hochstehenden Schweizer Airline mit überdurchschnittlich qualifiziertem Personal sind letztlich auch die Passagiere und die Schweizer Wirtschaft interessiert.

Zu verkaufen in  
Widen-Mutschellen AG

### 6-Zimmer-Einfamilien-Landhaus

einseitig angebaut, mit unverbaubarem Wald- und Ackerlandanstoss.  
Erhöhte Lage, grosszügige Raumaufteilungen, Elternschlafzimmer mit Luxus-Einbauschränk, grosser Wintergarten, Umluftcheminée, Balkone, Doppelgarage mit direktem Zugang, 2 Gartensitzplätze in der gepflegten ca. 700m<sup>2</sup> grossen Gartenanlage, Hobbyraum, Weinkeller u.v.m., Baujahr 1989/90, zur Zeit unbewohnt.

**Sofort beziehbar.**

Verkaufspreis: CHF 990 000.-  
Tel. P 01 202 64 28, G 01 221 19 40

## Reto Nause: Wie beurteilst Du die Situation der Swissair?

Christoph Ulrich: Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten und ich denke, dass sich viele Leute momentan mit ihr beschäftigen. Nach meinem Wissensstand, der hauptsächlich durch die Medien gefärbt ist, ist die Situation der Swissair aber in der Tat nicht sehr rosig!

Die Swissair hat in betriebswirtschaftlichen Belangen einigen Nachholbedarf. Die neue Führungscrew hat zwar das Steuer relativ schnell fest in die Hand genommen und auch einige wichtige Umkehrmanöver eingeleitet. Trotzdem bleibt noch sehr viel zu tun in den nächsten Wochen und Monaten.

Meines Erachtens muss man aber die Schwarzmalerei der Medien in den letzten Wochen sowie auch den damit verbundenen drastischen Fall des Aktienpreises relativieren. Es ist zurzeit einfach «In», negativ über die Swissair zu schreiben bzw. zu sprechen. Vor und nach der letzten GV der SwissairGroup war auch sehr viel geschrieben worden – dann wurde es plötzlich still. Jetzt wurden die Halbjahreszahlen veröffentlicht und schon beginnt die Schwarzmalerei wieder von vorne.

Die Zahlen und vor allem die Verschuldung sind unschön, trotzdem konnte die SwissairGroup im ersten halben Jahr 2001 auch gewisse Erfolge verbuchen. So konnte man sich endlich von einem Grossteil der Beteiligungen lösen (auch wenn das nochmals sehr viel Geld gekostet hat und auch noch nicht ganz abgeschlossen ist). Zudem waren gewisse Unternehmensteile recht profitabel.

Ich hoffe, dass mit zusätzlichen Massnahmen der Corti-Crew sowie vollem Ein-

### Illnau, 6½-Zimmer-Einfamilienhaus

Zu verkaufen

Niederenergie-Eckhaus im Grünen, Bj. 1991, 528 m<sup>2</sup>, 2 Sitzplätze, Wohnen/Essen 33 m<sup>2</sup>, Zimmer 17–24 m<sup>2</sup>, Hobbyraum 19 m<sup>2</sup>, Werkstatt 24 m<sup>2</sup> mit eigenem Ausgang, Küche mit Dampfgerar und eingebauter Kaffeemaschine, alles neue Miele Geräte, 2 Garagenplätze mit direktem Zugang, Solaranlage mit grossem Boiler.

Tel. 052 346 29 75  
Bilder unter [www.lucchi.ch](http://www.lucchi.ch)

satz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Swissair wieder auf Kurs gebracht werden kann und mit ihren Nebenbetrieben eine eigenständige Schweizer Airline bleibt.

## Reto Nause: Welche Stolpersteine liegen der Swissair im Weg?

Christoph Ulrich:

- Die Verschuldung der SwissairGroup ist meines Erachtens der grösste Stolperstein. Ich hoffe, dass die hohe Zinslast die Airline nicht erdrückt. Vielleicht gibt es ja für diese Problematik aber auch noch Unterstützung von gewissen Gläubigern, namentlich natürlich von den Banken. Sind sie bereit, Teile ihrer Darlehen in Eigenkapital der Swissair-Group umzuwandeln, würde die Gesundung der Unternehmung beschleunigt werden. Und wer weiss, vielleicht gehören am Schluss sowohl die Banken wie auch die SwissairGroup zu den Gewinnern.
- Ein weiterer Stolperstein ist die ganze Lärmdiskussion rund um den Flughafen Zürich und der damit verbundene Staatsvertrag mit Deutschland. Hier hoffe ich, dass aufgrund von Lärmvorschriften die Swissair in ihrer Operation nicht noch zusätzlich eingeschränkt wird. Sonst würde der Turn-Around der SwissairGroup verlangsamt oder gar blockiert.
- Die Frage, ob man einer der grossen Allianzen beitreten möchte oder nicht, wird in den nächsten Monaten sicherlich noch zu heissen Diskussionen führen.
- Last but not least wäre da auch noch die ITU: Da ist zu hoffen, dass dieses letzte Beteiligungs-»Loch« ebenfalls bald gestopft werden kann.

## Reto Nause: Welche Zukunftsstrategie müsste die Swissair in Deinen Augen einschlagen, um erfolgreich zu sein?

Christoph Ulrich: Die SwissairGroup muss sich auf das Kerngeschäft konzentrieren. Insbesondere die Airline Swissair muss wieder zu einer Qualitätsfluggesellschaft werden. Die Business-Traveller und die Ferienpassagiere müssen in Zukunft im Reisebüro wieder sagen: «Ich will Swissair fliegen, weil diese besser ist als andere Fluggesellschaften.» Wenn das gelingt, dann geht es steil bergauf mit der Swissair und wird in der Bevölkerung, in der Politik und in der Wirtschaft wieder breit abgestützt sein.

Auch die Pilotinnen und Piloten müssen mithelfen, dass die Swissair wieder

zur Qualitäts-Airline Nr. 1 wird. Ich werde meinen Beitrag leisten, damit die Arbeitsbedingungen stimmen, dass die Cockpit-Crew sich voll und ganz auf die Arbeit im Flugzeug konzentrieren und die Passagiere für die Swissair begeistern kann.

## Reto Nause: Was hältst Du vom Staatsvertrag, den Moriz Leuenberger soeben ausgehandelt hat?

Christoph Ulrich: Das was ich vom Vertrag kenne, erachte ich als nicht besonders gut. Trotzdem bezweifle ich, ob Herr Leuenberger in dieser verfahrenen Situation überhaupt mehr hätte herausholen können.

Dass der Staatsvertrag auf die Anzahl Überflüge anstatt auf die Lärmmenge abgestellt ist stossend. Man muss jetzt aber zuerst den ganzen Vertrag analysieren und sich nicht nur auf zwei oder drei Eckwerte des Staatsvertrages versteifen. Sollte sich jedoch herausstellen, dass der gesamte Vertrag für die Schweiz nachteilig, ja gar diskriminierend ist, dann muss man nochmals über die Bücher gehen. Ich bezweifle, dass es sich Deutschland erlauben kann, mit einer einseitigen Verordnung die Schweiz, deren Bevölkerung und deren Wirtschaft zu brüskieren. Die Schweiz muss sich auch von einem grossen Staat nicht alles gefallen lassen.

Die ganzen Lärmdiskussionen innerhalb der Schweiz werden aber mindestens so brisant werden wie die Polemik rund um den Staatsvertrag mit Deutschland:

- Soll der Lärm möglichst auf Alle verteilt werden oder sollen möglichst Wenige davon betroffen sein?
- Soll die Stadt Zürich oder die Goldküste verschont werden oder nicht?
- Wer hat Anspruch auf Entschädigungszahlungen? Wie werden diese Entschädigungszahlungen finanziert?
- Wie weit darf der Flughafen Zürich noch wachsen?

## Reto Nause: Herzlichen Dank für diese Gespräch. Wir wünschen Dir einen guten Start und möchten Dir hier die Gelegenheit geben, Deinerseits einen Wunsch an unsere Mitglieder zu richten.

Christoph Ulrich: Kommen Sie auf mich zu. Ich freue mich über jedes Gespräch und jeden Besuch am «ewigen Wegli» von Ihnen.

Neben der Wahrung der Gesamtinteressen der AEROPERS möchte ich auch bei individuellen Problemen von einzelnen Mitgliederinnen und Mitgliedern mit

Rat und Tat zur Seite stehen. Bitte sagen Sie mir «wo der Schuh drückt»!

Es wird mein Job sein, sämtliche relevanten Informationen welche wir bei der AEROPERS erhalten, transparent und schnell an alle Mitgliederinnen und Mitglieder weiterzugeben. Damit können Sie sich voll auf das Fliegen konzentrieren und so mithelfen das in Mitleidenschaft gezogene Image der Swissair wieder aufzupolieren. ■

## Steckbrief von Christoph Ulrich



**Name:** Christoph Ulrich

**Geburtsdatum:** 29.4.1975

**Wohnort:** Nürensdorf

**Zivilstand:** verheiratet

**Kinder:** 1 Tochter (8 Mt.)

### Hobbies:

- fein Essen
- Curling
- Familie
- Informatik
- Aviatik

### Ausbildung:

- Schulen und Matura Typus C in Schaffhausen
- Auslandschuljahr in Grand Forks, USA
- Militärpiloten-RS (Selektionsphase)
- Segelfluggbrevet
- B-IFR Lizenz
- Versicherungsfachmann mit eidg. Fachausweis
- Finanzplaner mit eidg. Fachausweis

### Beruflicher Werdegang:

- Diverse Nebenjobs während der Mittelschulzeit
- Marketing Assistent bei der Secura
- Fachspezialist für Luftfahrtversicherungen bei der Winterthur
- Leiter Luftfahrt bei Kessler & Co (Luftfahrtversicherungsbroker)

# Rotationsabsprachen

Text Paul Erni, Spezialist für Flight-Ops Reporting

Wie bereits per e-mail angekündigt, nachfolgend noch detailliertere Informationen zu den Rotationen für den kommenden Winterflugplan. Sie wurden am 24.8.01, d.h. ca. eine Woche vor der Medienorientierung vom 30.8.01 abgesprochen. Konkrete Massnahmen sind zur Zeit der Drucklegung noch keine bekannt.

## MD-11 (Thomas Wälti)

Gegenüber dem Winterflugplan 2000/01 sticht eine Änderung besonders hervor: Die Peking-Rotation wird neu ohne Shanghai-Turnaround geflogen. Unser Anspruch mindestens auf ein Teilerlängerung wie letztes Jahr wurde geltend gemacht. Die ursprünglich von Swissair vorgelegten Rotationen wären 3mal ein Minimum-Layover in PEK mit 3 Freitagen und 2mal ein Strichli mit 4 Freitagen. Nach eingehenden Beratungen wurde einer Variante ohne Enlargement, jedoch mit längerem Aufenthalt in PEK, der Vorzug gegeben:

2 mal 1 Strichli, 2 mal 2 Strichli und einmal 3 Strichli mit jeweils 4 Freitagen. Im Vordergrund stand die Möglichkeit zu einem besseren Schlafmanagement in PEK.

Weitere Änderungen gegenüber letztem Jahr: Wegen einer zusätzlichen Frequenz verkürzt sieht die NBO-DAR-Rotation, HKG wird täglich bedient, und einmal pro Woche erhalten wir wieder einen London-Flug. Dies sollte laut Swissair keinen Impact haben auf die Maintenance-Verfügbarkeit, ist doch die Maschine erst am Nachmittag wieder für den SFO-Flug geplant.

## A 330

Die wesentlichen Änderungen zum Sommerflugplan sind folgende:

JFK SR 104, 6 x pro Woche, dies ergibt neu eine 4-Tage Rotation mit 4 Tagen frei pro Woche.

SR 138, 6 x pro Woche mit CAI kombiniert, 1 x mit LHR, mit je 4 Tagen frei

BOS SR 132, 2 x 4-Tage-, 1 x 5-Tagerotation, mit je 3 Tagen frei

YUL SR 134, 3 x 3-Tage-, 2 x 4-Tagerotation mit je 3 Tagen frei

ABJ SR 252, 2 x 4 Tagerotation mit 2 FD's, 1 x 5 Tagerotation mit 3 FD's.

ACC SR 264, 1 x 3 Tagerotation mit 3 FD's, 3 x 4 Tagerotation mit 3 FD's, beide mal via LOS.

THR SR 366, 2 x 4 Tagerotation mit 2 FD's, 1 x 5 Tagerotation mit 3 FD's.

Alle Rotationen sind im PBS BI publiziert und ab 28. Oktober gültig und «wünschbar».

## TLV Ops

Seit Juni wird mehrheitlich im Nacht-Turnaround nach TLV (SR 336/37) operiert, der Nightstop ist suspendiert. Dies geschah zunächst mit einer temporären Ausnahmegewilligung und nur einer Crew. (Overduty und eine spezielle Regelung in Bezug auf Freitage nach der Rotation). Da in absehbarer Zeit nicht mit einer Verbesserung der politischen Lage in Israel gerechnet werden konnte, hat AP eine FDR konforme Lösung verlangt. Die Abflugzeit in ZRH wurde daraufhin mit 2315 LT so festgelegt, dass, wenn mit 2 Besatzungen operiert wird (DH Lösung), der Flug genau an die MFDT von 11:00 h zu liegen kommt (mit der DH Lösung lässt sich die MFDT bei SH um 30 Minuten «strecken», weil die erstfliegende Besatzung keine Postflightduty hat und die zweitfliegende erst 30 Minuten vor Abflug eincheckt). Diese Lösung war aber nicht in unserem Sinne, und wurde, so glaube ich wenigstens, von der Mehrheit jener, welche mit der DH Variante geflogen sind, nicht geschätzt und nicht verstanden. Ausserdem wurden die vereinbarten 45 Minuten «Reserve» auf die MFDT nicht eingehalten.

## Wie also weiter ?

Zur Diskussion stand eine Operation via LCA (Nightstop mit Crew Change) auf dem Hinflug nach TLV. Diese Variante hätte zusätzliche Kosten und das Risiko einer Abwanderung von Passagieren beinhaltet mit der Konsequenz einer möglichen Annullierung des Fluges. Ausserdem hätte sie das Umstellen auf Normal Ops (Nightstop) und ev. später wieder zurück auf Turnaround erschwert. Wir sind der Meinung eine Lösung gefunden zu haben, die sowohl der prekären finanziellen Lage der Swissair als auch den Bedürfnissen der Besatzungen Rechnung trägt. Sie wird ab Oktobereinsatz geplant. Weil bis dann nicht sichergestellt werden kann, dass jede Besatzung vor dem Flug einen Freitag geplant hat, gilt bis Ende September die Übergangslösung mit 2 Besatzungen. Über diese Variante wurdet ihr bereits per e-mail informiert.

## Ab Oktobereinsatz gilt folgendes

Geplant werden zwei aufeinanderfolgende, normale Pairings SR 336/337 mit Nightstop. Anschliessend 4 Tage frei. Solange kein Nightstop gemacht wird, fliegt die für SR 336 geplante Crew den Turnaround, DT 11:00. (STD 23:15, STA ZRH 0845 LT), der Folgetag ist zwingend frei.

Diese Lösung garantiert einen Freitag vor jedem Flug. Ausserdem ergibt sich am Ende der Rotation ein zusätzlicher Freitag. Die Stabilität des Einsatzes ist gewährleistet, weil der Einsatz als Ganzes (inkl. allen Freitagen am Ende der Rotation) nicht umgestellt werden darf. Es kann jederzeit und ohne Umstellungen zwischen Nightstop und Turnaround gewechselt werden.

(Bitte das von der Dispo abgegebene Formular Spezialbewilligung immer ausfüllen und in den AEROPERS Briefkasten werfen. Es ist ein für uns wichtiges Feedback über die gemachten Erfahrungen der Crew)

## TZV vs. GEO FREI

Ein TZV Tag (TZV Variante 1 und 2) zählt nicht als Freitag im Sinne von GB 7.1, 4.2.1 (d). Falls im Einsatz ein TZV Tag statt eines erforderlichen GEO FREI Tages geplant wird, sind die Betroffenen aufgefordert, dies an OPC (e-mail dsilvest@sairgroup.com, Büro im ersten Stock) zu melden, damit im nächsten Planungsmonat ein zusätzlicher Freitag vergütet werden kann. (ALBANA Information vom November 2000). Gemäss Aussagen OPC kommt dieser Fall sehr selten vor, deshalb wird im Moment auf eine aufwendige Programmierung verzichtet.

## SIM Schedule

Die im CDA 2000 unter Training publizierten SIM Zeiten sind inzwischen verbindlich und beinhalten die selben Zeiten wie der gewohnte «Papierschedule». Der Gebäude Entry-Code ist dort ebenfalls publiziert.

Ein Freitag unmittelbar vor Check/Refresher ist jetzt im PBS implementiert und muss immer geplant werden (gilt nur für Trainees!). PBS Info vom 12. Aug. 2001 und 15.4.2001. ■

# Aeroplane Turbofan Engine Operation and malfunctions Part III:

Text Dagobert Fretz, Air Safety Comitee

The tabulation of engine conditions and their symptoms below shows that many failures have similar symptoms and that it may not be practicable to diagnose the nature of the engine problem from flight deck instrumentation. However, it is not necessary to understand exactly what is wrong with the engine – selecting the «wrong» checklist may cause some further economic damage to the engine, but, provided action is taken with the correct engine, and aeroplane control is kept as the first priority, the aeroplane will still be safe.

Malfunctions	Engine separation	Severe damage	Surge	Bird ingestion/FOD	Seizure	Flame out	Fuel control problems	Fire	Tailpipe fires	Hot start	Icing	Reverser inadvert. deploy	Fuel leak
Bang	P	V	V	P	P						P		
Fire Warning	P	P		P				V					
Visible flame	P	P	P	P				P	V	P			
Vibration		V	P	V	P						V	V	
Yaw	P	P	P	P	P	P	P					V	
High EGT		V	V	P	P		V		P	V	P		
N1 change	V	V	P	P	V	V	V						V
N2 change	V	V	P	P	V	V	V						V
Fuel flow change	V	P	P		P	V	P	P					V
Oil indication change	V	P	P		P	V		P					
Visible cowl damage	V	V						P				V	
Smoke/odor in cabin bleed air		P		P	P								
EPR change	V	V	V	P	V	V	V						V
<b>Symptoms</b>													

V = Very likely, P = Possible, blank means unlikely



# 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

## Theoretische Checks

Am 4. Juli stürzte in Irkutsk eine Tu-154 der Vladivostok Avia ab. Die Untersuchung dieses Unfalles führte zu Tage, dass die beiden Piloten zu lange nicht mehr geflogen sind als dass ihre Lizenz noch gültig gewesen wäre. Eine ausgedehntere Überprüfung der regionalen Flugsicherheitsbehörde zeigte, dass einige Piloten ihre Flugstunden frisierten, indem sie nicht ausgeführte Flüge eingetragen haben und andere bestandene Checks notierten, die sie nie abgelegt hatten. Es gab sogar Gesellschaften, die diese Einträge nicht nur tolerierten, sondern die Piloten geradezu auf diese Möglichkeiten hingewiesen hatten, denn damit liessen sich Kosten sparen. Die Behörden gaben die Namen der Fluggesellschaften bekannt, die solche Fälschungen akzeptierten: Neben der oben erwähnten sind dies Kras Air und Sibaviatrans. 20 Flugzeuge wurden wegen Sicherheitsmängel als nicht mehr flugtüchtig erklärt.

In Russland gibt es 22 regionale Flugsicherheitsbehörden, die angewiesen worden sind, in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechende Untersuchungen anzustellen. Generell wurde bemerkt, dass im westlichen Teil Russlands sowie in Novosibirsk eine ausreichende Überwachung und ein guter Sicherheitsstandard vorhanden sei.

Von Privat zu verkaufen in

### Breil/Brigels

(Bündner Oberland)

voll erschlossene Baulandparzelle 1100m<sup>2</sup>. Beste Lage, hohe Ausnutzung, günstiger Preis.

Auskunft unter Tel. 041/370 61 85

# Kaleidoskop

Text Henry Lüscher

**Auf einem Flug von Toronto nach Lissabon entdeckte die Besatzung einer A330-200 der Air Transat um 05.25 Uhr, dass die Treibstoffmenge stärker abnahm als vorgesehen und informierte die Flugsicherung, dass sie eine Zwischenlandung auf den Azoren plane.**



### 185 km Segelflug mit einer A330

Zu diesem Zeitpunkt war die A330 mit 291 Passagieren und 13 Besatzungsmitgliedern an Bord auf 39 000 ft mitten über dem Atlantik. Um 06.13 funkte die Besatzung, dass das rechte Triebwerk ausgefallen sei. 13 Minuten später, auf 32 000 ft Höhe, versagte auch das linke Triebwerk. Das Flugzeug war jetzt 185 km von Lajes entfernt und an Bord wurde die «all-engine-flame-out Checkliste» erledigt und die Kabine für eine Notwasserung vorbereitet. Die Ram-air Turbine lieferte Strom und Hydraulikdruck, die Steuerung war im anspruchsvollen «direct law». Die guten Gleiteigenschaften der A330 überraschten die Piloten, die sich nun für eine Notlandung auf der Piste 33 von Lajes auf der Azoreninsel bereit machten. Sie setzten aus noch unbekanntem Gründen keine Klappen für die Landung (laut Checkliste wäre mindestens Klappenstellung 1 vorgesehen) und setzten nach 20 Minuten Gleitflug bei guter Sicht, aber mit einem Rückenwind von acht Knoten hart auf der 3300 Meter langen Piste auf. Alle Pneus platzten und das Flugzeug kam 800 Meter vor dem Pistenende zum Stehen.

Bei der anschliessenden Evakuierung gab es einige leicht Verletzte.

Erste Untersuchungsergebnisse deuten auf ein Leck unterhalb des Treibstoffventils des rechten Triebwerkes hin. Ob es etwas mit einer von Rolls Royce im März 1999 angeordneten, aber von Air Transat offenbar nicht vollständig ausgeführten Modifikation in diesem Bereich zu tun hat oder nicht, ist noch nicht bekannt. Warum die Piloten das Leck nicht genau feststellen und isolieren konnten oder auf Grund welcher Überlegungen sie das Treibstoffsystem und die Speisung der Motoren arrangierten ist Gegenstand weiterer Untersuchungen.

### Intelligente Sicherungen

Hauptsächlich auf Grund des Absturzes einer TWA 747 im Jahr 1996 infolge einer Explosion im Rumpftank sowie Erfahrungen der US Navy mit beschädigten Leitungen hat die FAA Anstrengungen unternommen, Sicherungen zu entwickeln, die auch Fehlerströme und Lichtbögen wegen defekter Isolation erkennen können. Die Firma Eaton Aerospace hat bereits solche Sicherungen in Produktion und sie

werden an Bord einer Boeing 727 der FAA sowie einer DC-9 der US Navy getestet. Die Firma rechnet, dass sie im kommenden Frühjahr für die zivile Luftfahrt zugelassen werden und zwecks Umrüstung lieferbar sind. Auch die Firmen Hendry Telephone/Texas Instruments arbeiten an einer Sicherung, die den Strom mittels Algorithmen untersuchen und feststellen können, wann eine Anomalie auftritt. Dadurch seien sie auch davor gefeit, wegen eines «falschen Alarms» auszulösen. Diese Sicherungen sind aber noch Monate von einer Testphase entfernt. Beide Hersteller müssen jetzt noch abwarten, wie der Industriestandart definiert wird.

### Airbus und FAA uneins

Bei einigen Flugzeugen der A320 Familie ist es in der Vergangenheit zu unangenehmen Vibrationen im Heckteil der Maschine gekommen, weil das Spiel im Lager des Höhenleitwerks zu gross war. Da das Höhenleitwerk immer auf den Luftstrom ausgetrimmt ist, bleibt das Lager unbelastet. Airbus hat bereits im Jahr 1992 eine Weisung heraus gegeben, das Spiel regelmässig zu kontrollieren und gegebenenfalls Reparaturen auszuführen. Offenbar treten die Vibrationen sporadisch wieder auf, vor allem bei in den USA registrierten Flugzeugen. Dies ist der Behörde FAA aufgefallen und sie stuft die Vibrationen als «mögliche Schädigung der Struktur» ein, während Airbus bloss über «unangenehme Erscheinungen» spricht. Testflüge hätten gezeigt, dass die Struktur nicht in Mitleidenschaft gezogen werde. Die FAA verlangt nun trotzdem, dass die Toleranzwerte halbiert werden und zudem präventiv an allen 352 gegenwärtig in den USA operierenden A319, A320 und A321 der Nullpunkt des Höhenleitwerks geringfügig so verschoben werden muss, dass das Höhenruder immer leicht ausgeschlagen ist und dadurch einen Druck auf das Lager ausübt. Eine Fluggesellschaft ist bei der FAA vorstellig geworden und verlangt, dass das Problem nicht als sicherheitsrelevant, sondern nur als «passenger inconvenience» eingestuft werde. Die Piloten wüssten sehr genau mit diesen Vibrationen umzugehen und korrigierende Massnahmen zu verlangen. Die vorgeschriebene Überprüfung der Toleranz alle 18 Monate dauert nur zwei Stunden, während die Modifikation des Nullpunktes das Flugzeug für 12 Stunden aus dem Betrieb nimmt.

### Keine 757 für Lufthansa

Im letzten Jahr prüfte Lufthansa die



Möglichkeit, eine Anzahl Boeing 757-200ER anzuschaffen, die die A340 auf den Strecken nach Afrika, dem Mittleren Osten und Russland ablösen könnten. Um jedoch wirtschaftlich einen neuen Flugzeugtyp in die Flotte aufnehmen zu können, hätten 15 Boeing 757 bestellt werden müssen, aber der Businessplan kam nicht auf diese Zahl. So werden jetzt mit Airbus Gespräche geführt, die A330 als Ersatz für die A310 und A300-600 zu beschaffen, die dann auch auf den fraglichen Strecken eingesetzt würden. Schon beschlossen ist offenbar der Kauf von 15 A380, denn Lufthansa könne sich schlicht nicht leisten, dieses Flugzeug nicht zu kaufen, wurde Lufthansa Chef Jürgen Weber zitiert.

### Flottenabbau bei American und anderen

Zum vierten Mal in diesem Jahr wurden die Flottenpläne bei American Airlines revidiert. So werden zusätzliche fünf Boeing 727 ausrangiert und vier MD-11 verkauft, die eigentlich bis 2003 hätten in der Flotte verbleiben sollen. Damit wird ein Kapazitätsabbau von einem Prozent erreicht.

Midway Airlines, die vor sechs Jahren ihre Basis von Chicago nach Raleigh-Durham verlegt hatte, weil sich American Airlines von dort zurück gezogen hatte, muss die Hälfte ihrer 1400 Angestellten entlassen und 17 von 51 Flugzeugen stilllegen. Der Verkehr aus diesem Hub, der die ebenfalls leidende High-Tech Branche North Carolinas anspricht, sei massiv eingebrochen. Ausserdem hat American Airlines den Frequent-flyer Vertrag mit Midway am 30 April gekündigt und selber Re-

gional Jets in Raleigh-Durham eingesetzt. Eine Überbrückungshilfe von 10 Mio \$ wurde von der Bank Wexford Capital zugesichert, damit ein reduzierter Betrieb aufrecht erhalten werden kann. Die Bank hat sich dafür das Recht ausbedungen, bei einem möglichen Verkauf von Midway federführend dabei zu sein.

In Südamerika kämpft nicht nur Aerolinas Argentinas ums Überleben, auch Transbrasil in Brasilien macht eine schwere Zeit durch. Die Leasingfirma General Electric Capital will auf juristischem Weg erreichen, dass Transbrasil bankrott erklärt wird, was die Fluggesellschaft natürlich nicht anstrebt, sondern sie bietet eine Reorganisation an. Gespräche mit Continental Airlines über eine 40% Beteiligung laufen und bereits wurden zwei 737 und eine 767 an die Leasingfirmen zurück gegeben, Letztere etwas überraschend: Sie wurde kurz vor einem kursmässigen Abflug blockiert und von Pegasus Leasing der Transbrasil entzogen. Wegen fehlender Ersatzteile fliegen zudem nur noch acht der elf Flugzeuge in der Flotte.

### Emery Airfreight ohne Flugzeuge

Die US Luftaufsichtsbehörde FAA hat alle Flugzeuge der Frachtgesellschaft Emery Worldwide, 29 Mc Donnell Douglas DC-8 und acht DC-10, für mindestens 30 Tage auf dem Boden festgenagelt. Diese harte Massnahme folgte auf eine 20-monatige Überprüfung der Gesellschaft. Unseriöse Reparaturen, Installationen und Änderungen wurden neben unsachgemässer Archivierung von Daten und veralteten Handbüchern festgestellt. Von Februar bis April wurde eine DC-10 im Flugbetrieb belassen, obwohl das

Drucksystem fehlerhaft war und 17 Pilotenrapporte eingegangen sind. Am 16. Februar 2000 stürzte eine DC-8-71F in Kalifornien wegen eines schadhafte Höhenruders ab und eine andere DC-8 machte eine Bruchlandung, weil wegen eines falsch montierten Hydraulikventils ein Fahrwerk nicht ausgefahren werden konnte.

Emery bemüht sich zu betuern, dass die Frachtoperation nicht darunter leide, Ryan Aviation und andere würden die Aufträge übernehmen. 800 Piloten wurden frei gestellt.

### Kranich geht

Sinnigerweise heisst der neue Chef von Deutsche BA Peter Kranich, aber trotz dieser Ähnlichkeit mit dem Wappentier von Lufthansa ist es ihm in den sechs Monaten, die er im Amt ist, nicht gelungen, ernsthaft und vor allem gewinnbringend in das Netz der Lufthansa einzudringen. Deshalb hat die Mutterfirma British Airways laut darüber nachgedacht, die Firma zu schliessen oder zu verkaufen. Jetzt tönt es leicht differenziert, BA wolle sich nicht zurück ziehen, verlange aber, dass die Verluste endlich aufhören, denn Deutsche BA hat in ihrer neunjährigen Geschichte noch keinen Gewinn erzielt. Peter Kra-

gangen, den üblichen Airline-Standard anzuwenden und die Flugzeuge über 15 Jahre auf 10% abzuschreiben, was das diesjährige Resultat um 151 Mio \$ verbessert.

### Overstaffed

Die krisengeschüttelte, 1960 gegründete Air Afrique besitzt nur noch sechs Flugzeuge, hat aber bisher keinen der 4000 Angestellten entlassen. Air France ist bereit, den bisherigen Anteil an Air Afrique von 11,8% auf 35% ausbauen und neues Geld in die Fluggesellschaft einschiesse, falls auch afrikanische Banken mitmachen. Die zehn an Air Afrique beteiligten Staaten Westafrikas reduzieren ihren Anteil von bisher 70% auf 22% und die Angestellten werden 5% an Air Afrique besitzen. Der bisherige Chef, Jeffrey Erikson, ist zurückgetreten und meint, Air Afrique benötige mindestens 70 Mio \$, um wieder auf einer einigermassen soliden Basis zu stehen. Air France rechnet mit 1500 bis 2000 Entlassungen, soll die Airline auf bescheidenem Niveau wieder gewinnbringend arbeiten – und später wieder expandieren – können.

### Wiedergeburt?

Ein Touristikunternehmen in Thailand ist daran interessiert, die Pan Am als Flug-

tren liegen, aber auch Inlandflüge anbieten.

### City Bird ist flügelarm

Belgien ist offensichtlich kein gutes Pflaster für Airlines. Air Belgium schloss im letzten Jahr ihre Tore und auch Virgin Express konnte nicht recht Fuss fassen, auch Easy Jet wird's nicht so easy haben. Die Chartergesellschaft City Bird, die zuerst Sabena konkurrenzierte, dann Frachtraum an Swissair und sogar zwei MD-11 an Sabena vermietete, musste im letzten Jahr einen Verlust von 55,5 Mio \$ ausweisen und wird einen Viertel der Belegschaft abbauen. Sabena hat die zwei MD-11, die von City Bird im wet lease übernommen worden sind, frühzeitig retourniert, was trotz der Entrichtung von Vertragsbruchzahlungen unter dem Strich einen Verlust einbrachte. City Bird will nun aus dem Langstreckenverkehr aussteigen und nur noch Kurzstreckencharter anbieten. Virgin verklagt Sabena auf Vertragsbruch, weil Sabena im Zuge der Restrukturierung die 1996 vereinbarte Anzahl reservierter Sitzplätze auf den Virgin Express Flügen nach Barcelona, Rom und London reduziert hat.

Die Chartertochter Sobelair der Sabena wird möglicherweise von Preussag übernommen. Der deutsche Reiseveranstalter ist Hauptkunde bei Sobelair und besitzt ausserdem die Mehrheiten an Hapag-Lloyd und Britannia. Sobelair könnte den aussagekräftigeren Namen der konkursiten Air Belgium übernehmen. Mit einem Einstieg auch bei der polnischen Chartergesellschaft White Eagle Aviation schafft sich Preussag zudem die Grundlage für eine europäische Chartergesellschaft.

### Fly-by-wire

Auf Grund eines Artikels in Flight International ist jetzt klar, wieso Airbus Industries so zielgerichtet auf die Technik mit fly-by-wire los gesteuert ist: Vor 40 Jahren flog eine F-84F Thunderstreak der französischen Luftwaffe in das Zugkabel der Kabinenseilbahn zwischen Aiguilles du Midi und Pont Berlbrenner im Mont Blanc Massiv. 81 Personen wurden mit Helikoptern der französischen Armee aus der in grosser Höhe blockierten Kabine befreit. Das Unglück war nicht auf einen verbotenen Tiefflug zurück zu führen, da das Kabel auf 12 000 ft Höhe verläuft – und auch die Untersuchungskommission attestierte dem Piloten, dass er eine sichere Route gewählt habe. Der Pilot hiess Capt Bernard Ziegler, der spätere Präsident von Airbus Industries. ■

nich hat jetzt den Hut genommen, aber nicht wegen dieser Entwicklung, wie alle betuern, sondern weil er ein lukratives anderes Angebot erhalten hätte.

### SIA trägt Sorge zum Gewinn

Singapore Airlines hat die jüngste Flotte aller Fluggesellschaften und schrieb diese bisher in zehn oder weniger Jahren auf 20% ab. Nun ist auch SIA dazu über ge-

gesellschaft wieder auferstehen zu lassen. Nach dem Konkurs im Jahr 1991 waren entsprechende Bemühungen in den USA, die Pan Am erst als Liniengesellschaft, dann als Charter erneut zu betreiben, 1998 endgültig gescheitert. Heute bietet Pan Am noch Flugtrainig an. Das Streckennetz einer neu in Thailand beheimateten Pan Am würde vor allem zwischen den USA und den thailändischen Ferienzen-

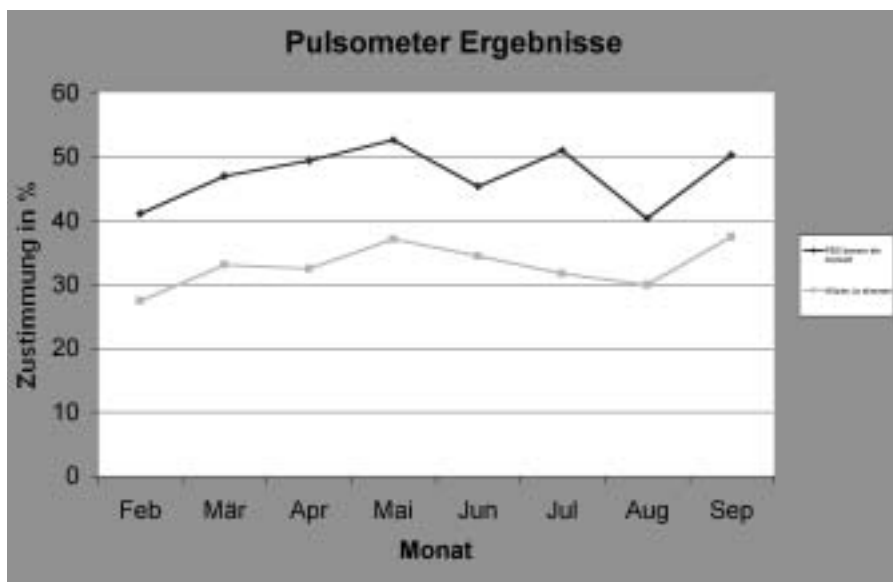




# PBS-News

Text Tom Weder, PBS-Spezialist

Nachfolgend publizieren wir die Ergebnisse der Pulsometer-Umfrage von Februar bis September 2001. An der September-Umfrage haben rund 300 Personen teilgenommen. Die Fragestellung des Pulsometers wird für Umfrage November leicht verändert.



Die Frage lautet dann: Würden Sie das PBS, so wie es heute funktioniert, in einer Abstimmung annehmen? AEROPERS setzt sich dafür ein, dass im PBS eine sinnvolle Verteilung der Arbeit und der Freizeit auf alle FCM erreicht wird. Ebenso sollen unnötige Wiederholungen soweit als möglich verhindert werden. Und schliesslich suchen wir nach Möglichkeiten, eine grössere Verlässlichkeit bei der Biderfüllung zu erreichen.

Ein «Ja, ich bin zufrieden» bedeutet für uns: «Wir sind am Ziel. Das PBS braucht nicht mehr weiterentwickelt zu werden.»

Ein «Nein, bitte weiterarbeiten» bedeutet für uns: «Es gibt noch Schwachstellen im PBS. Ich möchte, dass das Aeropers-PBS-Team sich weiterhin aktiv für deren Behebung einsetzt.»

Wir möchten nochmals betonen, dass der Pulsometer für die Mitglieder die Gelegenheit bietet, schnell und unbürokratisch ihre Meinung zum Thema PBS monatlich zu äussern. Und für die Verantwortlichen des Verbands ist es ebenfalls ein Mittel, rasch den Puls der Mitglieder zu fühlen. Machen Sie also regelmässig und vor allem zahlreich mit, damit die Umfragen auch wirklich ein repräsentatives Bild ergeben.

### Woran gearbeitet wurde:

– Am PBSC Ende August fand zum ersten Mal seit Live-Gehen des PBS mit den Spezialisten des Herstellers ein Erfahrungsaustausch statt. Dabei konnten viele Probleme angesprochen werden. Es sind weitere Treffen mit AdOpt geplant, um das PBS zu verbessern.

– Im Zusammenhang mit «avoid RES» wurde erkannt, dass der Optimiser hier nicht richtig vorgeht. AdOpt hat das Problem erkannt und aufgenommen.

– Auf Drängen der Aeropers wurde verzichtet, die Blackperiods des Joker Wish Systems auf weitere Daten auszudehnen. Es bleibt also bei den bereits kommunizierten Zeiträumen über Weihnachten und Neujahr.

Wir danken für die Zusendungen via Mail, FCR etc. Bitte vergessen Sie aber nicht, Ihre Kommentare auch der Swissair zukommen zu lassen (sonst müssen wir es tun).

Die richtige Adresse lautet: pbs@sairgroup.com mit Kopie an aeropers@aeropers.ch. ■

## FEROP Kontostand der AEROPERS

Text Manfred Simon,  
Spezialist Seniorität/Bestände

Liebe Mitglieder

Diesen Frühling habt Ihr über einen einmaligen Sonder-FEROP abgestimmt. Damit Ihr Euch ein Bild darüber machen könnt, wie der aktuelle FEROP Kontostand ist und wie stark der effektive Verbrauch an FEROP Tagen im ersten Semester dieses Jahres war, habe ich einige Zahlen zusammengetragen.

Die Buchhaltung dieses Kontostandes führt übrigens SR durch.

	Kontostand per	IN	Sonder-FEROP	OUT
1.1.2001	403			
1.7.2001	611	603	301	696
1.1.2002	1224	610	603	600
1.7.2002	1536	610	302	600

*Kursiv=budgetiert*

Wie Ihr unschwer erkennen könnt, war der Verbrauch an FEROP im ersten Semester 2001 sehr hoch, d.h. rund 15 % über Budget. Der Grund ist auch bekannt. Es waren die turbulenten Monate nach Hr.Bruggissers Abgang und der darauf folgenden Ereignissen.

Die Idee hinter dem einmaligen Sonder-FEROP war die Schaffung eines Polsters, für Zeiten mit erhöhtem Bedarf. Wie ersichtlich ist, wird der Kontostand per 1.7.2002, d.h. nach abgeschlossenem Einzug des Sonder-FEROP's, gut 1500 Tage betragen.

# Unsere Neumitglieder per 1. September 2001



## Willi Simic

**Hobbies:** Reisen, Motorrad, Biken

**Meine Lieblingsdestinationen:** Wien, Prag...

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**  
**Mein Motto:** Zusammen geht es besser als alleine...

**Was ich von der AEROPERS erwarte:** Dass auch in unsicheren oder turbulenten Zeiten unsere Interessen gegenüber dem Arbeitgeber nachhaltig und klar vertreten werden...



## Christian Schärer

**Hobbies:** Meine Hobbies sind, da ich in Grindelwald aufgewachsen bin, der Umgebung entsprechend, d.h. Snowboarden, ab und zu den Berg hochradeln aber vor allem Downhill-Mountainbiken, Wandern und Schlitteln und dazu gehört auch mal ein kleines Après-Ski.

**Meine Lieblingsdestination:** gibt es noch nicht, ich fliege jede Destination gerne an und genieße es in vollen Zügen, Europa und auch die verschiedenen Städte kennenzulernen.

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:** Wie sich in den letzten Monaten in den Medien gezeigt hat, kommt man in kritischen Zeiten, nur als starker Verband zum Ziel. Und da kommt es auf jedes einzelne Mitglied an.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:** Offene Kommunikation und gegenseitige Unterstützung zwischen Swissair, AEROPERS und den Mitgliedern, um zu versuchen die Interessen aller Parteien zu gewährleisten.



## Pädu Rohr

**Hobbies:** Töpfern, Malen mit Naturwasserfarben, südasiatische Folkloremusik und sammeln/ ausprobieren vegetarischer Kochbücher/-rezepte

**Liebingsdestination:** Das Herz und die Liebe meiner Freundin Michèle

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:** Warum nicht?

**Was ich von der AEROPERS erwarte:** Ganz im Sinne der drei Musketiere... «Einer für alle, und alle für einen!»

## Weitere Neumitglieder:



Marcel  
Bartholdi



Roger  
Bruhin



Reto  
De Lazzar



Roland  
Helfenberger



Raimar  
Koller



Marco  
Morisoli



Fabian  
Schultheiss

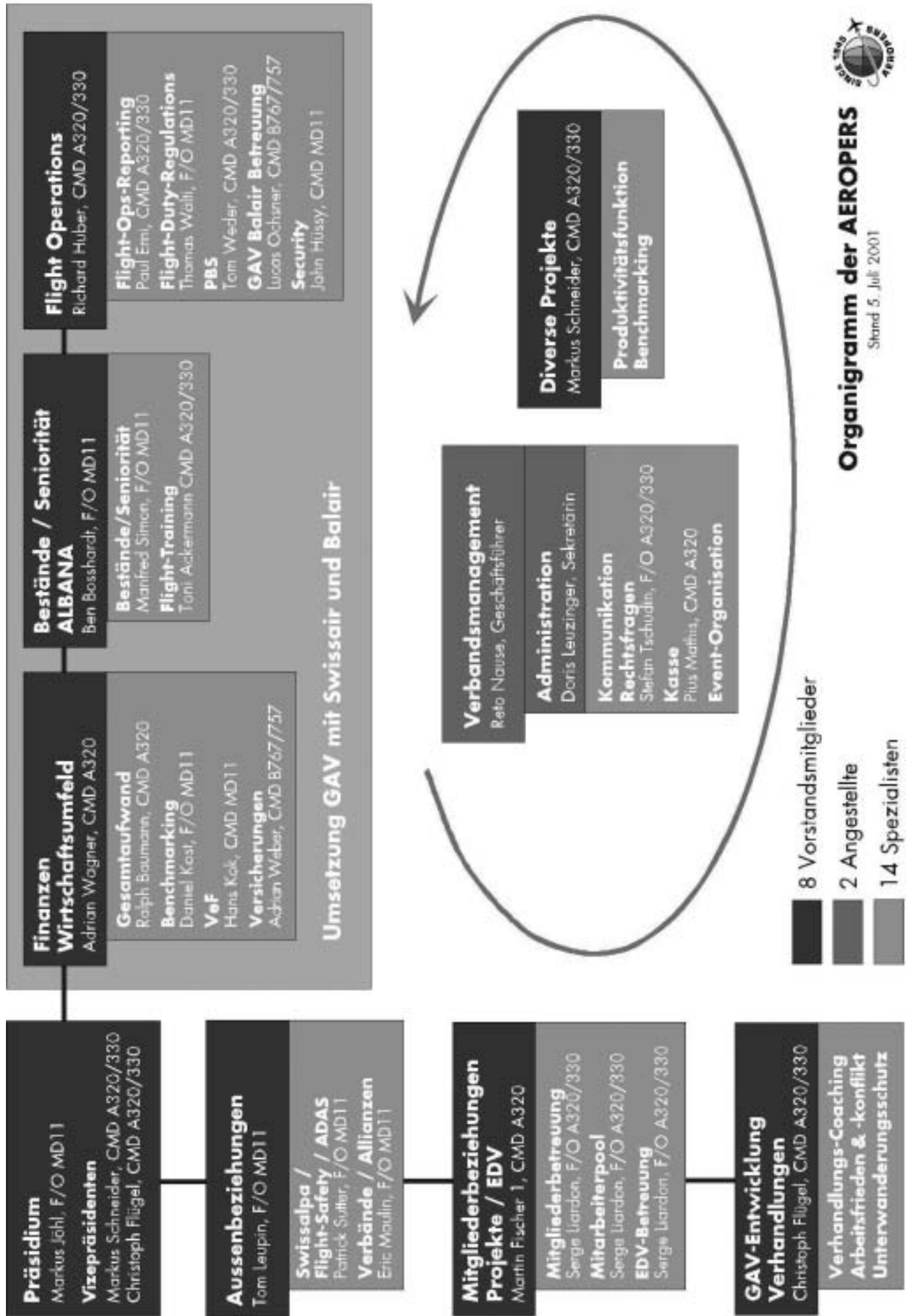


Pascal  
Wegmann

**Sie möchten aktuell und schnell informiert werden?**

**Melden Sie uns Ihre E-Mail-Adresse!**

**Weitere Infos auch unter: [www.aeropers.ch](http://www.aeropers.ch)**



**Organigramm der AEROPERS**

Stand 5. Juli 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.

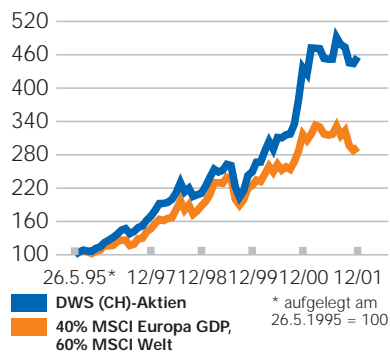
Der Fonds investiert in weltweite Aktien anerkannter, solider Unternehmen sowie aussichtsreicher mittlerer und kleinerer Gesellschaften, wobei derzeit der Schwerpunkt bei europäischen Werten liegt.

### 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](http://www.deams.ch)  
E-Mail: [info@deams.ch](mailto:info@deams.ch)

**Deutsche Asset Management**