

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung Cockpitpersonal • Nr. 1/2002



DER PRÄSIDENT

Jetzt müssen endlich Taten folgen!

AKTUELL

Die Swissair-Piloten legen ihre Vision der neuen interkontinentalen Schweizer Fluggesellschaft vor

INTERVIEW

«Der typische Swissair-Pilot ist hochqualifiziert und verfügt über einen hohen Berufsstolz»

Liebe Mitglieder: Jetzt müssen endlich Taten folgen!	2-4
News aus dem Vorstand	4
Moritz Suter – mal unten, mal oben	5
Bestände und Seniorität	6-7
Interview mit Buchautor René Lüchinger	8-10
SwissAirlines – Visionen der Swissair-Piloten zur neuen interkontinentalen Airline	11-14
Letztflug – Erlebnisbericht von H. Lüscher	15-16
Finanzplanung	16-17
Kaleidoskop	18-20
Leserbrief / Neumitglieder	21
PBS-News	22
Termine	22
Organigramm	23

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers
Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Erscheinungsweise:

Sechs bis zwölf mal pro Jahr
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.

4. Februar 2002
Die nächste Ausgabe erscheint Ende
Februar 2002

Jetzt müssen endlich Taten folgen!

Text Markus Jöhl, Präsident

Der Aufbau der neuen interkontinentalen Schweizer Airline ist eine der grössten Herausforderungen der bisherigen Schweizer Wirtschaftsgeschichte. Ein erfolgreicher Start ist aber nur möglich, wenn sämtliche beteiligten Parteien bereit sind, ihre Verantwortung dafür zu übernehmen und ihren Beitrag dazu zu leisten. Mit dem Personalabbau und der weltweit einmaligen Kostenreduktion haben die Swissair Piloten ihren Beitrag geleistet. Nun müssen den schönen Worten des neuen Managements, man werde die Verbände und das Personal der Swissair in den Aufbau der neuen Airline mit einbeziehen, endlich auch klare Taten folgen.

Ein mehr als ereignisreiches Jahr liegt hinter uns. Seit dem 23. Januar 2001 waren wir vom Verband neben dem ordentlichen «daily business» zunehmend mit ausserordentlichen Aufgaben konfrontiert. Dabei hat sich die im Jahre 2000 durchgeführte Reorganisation mehr als ausgezahlt: Durch die Tatsache, dass wir über modernste Strukturen und ein hervorragendes Team von Spezialisten verfügen, gelang es der Aeropers, all die sich ihr stellenden Herausforderungen stets mit der nötigen Professionalität anzupacken.

Doch leider konnten wir mit dieser professionellen Organisation im vergangenen Jahr praktisch nur «Abbau- statt Aufbauarbeit» leisten: Immer schlechter wurden die Nachrichten, die am 1. Oktober 2001 dann ihren Höhepunkt erreichten, als klar wurde, dass die 70-jährige Geschichte der Swissair ihr Ende gefunden hatte. Was in den darauf folgenden Wochen ablief, war in unserer Verbands-geschichte bisher noch nie da gewesen: Eine Reduktion der Flotte um einen Drittel, verbunden mit einem Personalabbau in einer noch nie erlebten Grössenordnung sind wohl die schwärzesten Kapitel auf die unserer Verband zurückschauen kann. Mit brutaler Wucht traf uns die – von allen eigentlich immer gewünschte – Konsolidierung im internationalen Luftverkehr genau im dümmsten Moment: Genau in dieser Phase wären Reserven nötig gewesen, um mit längerem Atem als die Konkurrenz durchhalten zu können. Leider wurden unsere Reserven in den vergangenen Jahren jedoch für eine Alli-

anzstrategie verwendet, die nicht aufgegangen ist. So ging der Swissair – im Gegensatz zur Konkurrenz – der Schnauf eben früher aus!

Ein einmaliger Prozess für die Schweiz

In einem für die Schweiz wohl ebenso einmaligen Prozess entschieden sich Bund, Kantone und Wirtschaft letztlich dafür, weiterhin eine interkontinental tätige Schweizer Airline zu betreiben. Als Basis wählte man die kurz vor der Nachlassstundung aus dem Konzern gelöste Crossair. Unter Verweis auf die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Hubs mit dem dazugehörigen Home-Carrier und dem allenfalls drohenden Verlust von Zehntausenden von Arbeitsplätzen wurden enorme Geldbeträge in den Aufbau einer neuen interkontinentalen Schweizer Airline gepumpt.

Speziell die Investition von Steuergeldern war und ist in der Öffentlichkeit bis heute sehr umstritten. Es wird zwar allgemein anerkannt, dass die Schweiz einen eigenen Hub und eine eigene Airline haben sollte. Dass dafür aber Steuergelder verwendet werden sollen ist für viele Bürgerinnen und Bürger nach wie vor sehr fraglich. Speziell stossend ist für viele, dass mittlerweile der Eindruck entstanden ist, dass es mit diesen Geldern gar nicht um den Aufbau einer neuen Schweizer Airline geht, sondern dass sich lediglich die Crossair mit diesen Investitionen vergrössern will.



Eine neue interkontinentale Schweizer Airline

Seit dem 6. Dezember 2001 ist der neue Verwaltungsrat dieser neuen Airline gewählt und im Amt. Wir setzen sehr grosse Hoffnungen in dieses Team, dass es ihm gelingen wird, seine Verantwortung nicht nur gegenüber der neuen Firma sondern auch gegenüber der Schweiz wahrzunehmen und tatsächlich eine neue nationale Airline aufzubauen statt nur die Crossair aufzublasen!

Noch fehlt jedoch das Gesicht dieser neuen Airline. Dies scheint uns jedoch enorm wichtig und dringend; einerseits für die Mitarbeiter dieser künftigen Firma aber auch für die künftigen Passagiere. Aus diesem Grund haben wir am 3. Januar 2002 dem neuen Verwaltungsrat unsere Vision dieser künftigen Gesellschaft zukommen lassen:

Soll die neue Airline langfristig Erfolg haben, muss es gelingen, eine Firma aufzubauen, die sich durch herausragende Sicherheits- und Qualitätsstandards, eine kompromisslose Kundenorientierung, die Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse und ein effizientes Management auszeichnet. Dieses Spannungsfeld dürfte eine grosse Herausforderung an das neue Führungsteam stellen! Es ist klar, dass eine solche Airline nur mit motiviertem und gut ausgebildetem Personal erfolgreich aufgebaut werden kann.

Wir Swissair Piloten sind es uns gewohnt, in unserer täglichen Arbeit Verantwortung zu übernehmen. In diesem Sinn leisten wir mit unserer Bereitschaft zu einer ausserordentlichen Kostenreduktion einen massgeblichen Beitrag zum Erfolg der künftigen Airline. Umgekehrt erwar-

ten wir, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, dass unsere übrigen Anliegen – insbesondere unsere jahrzehntelange Erfahrung im Bereich der «Fligh Safety» – in die neue Airline einfließen können.

Der Aufbauprozess harzt

Der aktuelle Integrationsprozess der beiden Firmen läuft aus unserer Sicht allerdings alles andere als erfolgversprechend ab: So wird vielfach auf das langjährige Know-How von Mitarbeitern der Swissair verzichtet. Man wird den Eindruck nicht los, dass es vielmehr darum geht, die bisherige Crossair in ihrer Gesamtheit zu erhalten und Swissair Know-How und Personal nur da zu übernehmen, wo Crossair personell unterbesetzt ist! Dies widerspricht klar der geäusserten Absicht, wonach aus beiden Firmen die Stärken integriert werden sollen! Eine solche Entwicklung ist sehr gefährlich, denn die neue Firma wird rund 2 ½ mal so gross sein wie bisher. Dazu sind völlig neue Führungsstrukturen und -Prinzipien nötig.

Ich hoffe sehr, dass hier die nötigen Korrekturmassnahmen schnellstmöglich eingeleitet werden, sonst überfordert sich die neue Unternehmung selber und wird den erfolgreichen Start gar nicht erst schaffen!

Bezüglich der künftigen Arbeitsbedingungen der Piloten wird ein erfolgreicher Start momentan geradezu fahrlässig gefährdet:

In drei erfolgversprechenden Gesprächsrunden wurde Ende November zusammen mit einer Delegation des CCP im Rahmen einer Arbeitsgruppe an Eck-

werten eines künftigen gemeinsamen Vertrages gearbeitet. Leider wurden die dabei erzielten gemeinsamen Ergebnisse der Arbeitsgruppe vom Gesamtvorstand der CCP als «nicht akzeptabel» und «unbrauchbar» bezeichnet. Der CCP behielt sich in der Folge vor, nun alleine mit dem Management über die Anpassung ihres GAVs hinsichtlich der neuen Situation zu verhandeln.

Dies zwang uns dazu, der Geschäftsleitung schriftlich unseren Verhandlungsanspruch und unsere Verhandlungsbereitschaft zu signalisieren. Anlässlich der Taskforce-Sitzung vom 10. Dezember 2001 erklärten dann André Dosé und Kurt Renggli vor dem gesamten Publikum, die künftigen Verhandlungen würden unter der Führung der Geschäftsleitung mit allen drei Parteien (LX-Management, CCP und AP) an einem Tisch stattfinden. Am Freitag, 14.12.01 wurde dann aber von der Crossair bereits wieder eine gegenteilige Medienmitteilung publiziert, wonach der CCP der alleinige Verhandlungspartner sein solle.

Der CCP-Vorstand beansprucht das alleinige Verhandlungsrecht

Anlässlich eines Gespräches von Mitte November teilte mir der CCP-Präsident Thomas Häderli klar mit, dass sich CCP auf den Standpunkt stelle, sie seien der einzige Sozialpartner der neuen Firma und hätten bereits einen GAV, der bis Ende 2005 Gültigkeit habe. Sollte sich das Management über diesen Exklusivanspruch im GAV hinweg setzen und Aeronauten zu Verhandlungen zulassen, würden sie dies als eine Vertragsverletzung betrachten und Kampfmassnahmen ergreifen!

Eine dermassen ablehnende und feindselige Haltung des Vorstandes unseres «Partnerverbandes» ist aus unserer Sicht eine äusserst schlechte Basis für eine erfolgreiche, gemeinsame Zusammenarbeit. Es ist aus unserer Sicht absolut unverständlich, weshalb uns der CCP-Vorstand – und auf dessen Druck nun auch das Crossair Management – von den Verhandlungen ausschliessen wollen. Speziell deshalb, weil das neue Management in der Vergangenheit nicht müde wurde, überall und immer wieder in den Medien und der Öffentlichkeit zu betonen, dass gemeinsame Lösungen zusammen mit den Verbänden gesucht würden. Durch diese neueste Entwicklung und die erwähnte Medienmitteilung sind diese Absichtserklärungen zu einem reinen Lippenbekenntnis verkommen!

Nur gemeinsam kann es klappen!

Wir von der Aeropers sind nach wie vor überzeugt, dass eine erfolgreiche Zukunft der neuen Airline nur in einem partnerschaftlichen und von gegenseitigem Vertrauen und Akzeptanz geprägten Klima möglich ist, was aus unserer Sicht auch die gemeinsame Definition der künftigen Arbeitsbedingungen beinhalten muss. Wir sind der klaren Meinung, dass der Aeropers ein Verhandlungsanspruch als legitimierte Vertreterin von rund 800 künftigen Piloten der neuen Airline allein schon aufgrund der schweizerischen Gesetzgebung zusteht. Zudem zählt sie mehr Piloten der künftigen Airline zu ihren Mitgliedern als die CCP.

Aeropers ist eine professionelle Pilotenorganisation, die sich seit über 55 Jahren zuverlässig und mit grossem Fachwissen für Sicherheit und Qualität des Flugbetriebs einsetzt. Verantwortungsbewusstsein prägt sämtliche Handlungsweisen der Aeropers. Wir sind der Ansicht, dass wir bis heute stets sehr konstruktiv am Aufbau einer neuen Airline mitgearbeitet haben und auch klar signalisiert haben, dass wir zu einem gemeinsamen, partnerschaftlichen Zusammengehen mit den Crossair-Piloten bereit sind. Denn das gegenseitige Verständnis und die Akzeptanz der beiden Pilotenkörpers ist aus unserer Sicht absolut vorhanden.

Deshalb müssen den schönen Worten der neuen Geschäftsleitung nun schnellstens konkrete Taten folgen die klar aufzeigen, dass es auch ihr tatsächlich um einen ehrlichen, gemeinsamen Aufbau einer neuen Schweizer Airline geht und nicht bloss um eine eigennützige und selbstherrliche Vergrösserung «ihrer» bisherigen Crossair.

Und vom CCP-Vorstand sollte erwartet werden dürfen, dass er sich seiner Verantwortung für den Aufbau einer gemeinsamen Zukunft bewusst wird und Hand zu echten partnerschaftlichen Lösungen und Verhandlungen bietet. Sonst wären wir aufgrund unseres Verantwortungsbewusstseins für das Projekt einer neuen Airline gezwungen, diese Taten selber zu ergreifen. Denn wir werden uns mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass die Schweizer Bevölkerung ihre neue nationale Airline erhält, für die sie bezahlt hat, auf die sie weiterhin stolz sein kann und die wirklich auf den Stärken beider Gesellschaften aufbaut! ■

Mit herzlichen Grüssen



Kurz und bündig

Text Christoph Ulrich, Geschäftsführer

Die Vorstandswochen im November und im Dezember haben nicht im gewohnten Rahmen stattgefunden. Noch immer ist die Arbeit des Vorstandes und der Spezialisten von «Feuerwehrrübungen» und «Krisenmanagement» geprägt. Über die aktuellen Ereignisse werden die Mitglieder laufend via E-Mail informiert. Nachfolgend aber noch einige zusätzliche Informationen aus dem Vorstand:

Rücktritt von Tom Leupin aus dem Vorstand / Marc Vionnet übernimmt sein Ressort ad interim

Tom Leupin ist per Ende Dezember 2001 aus dem Vorstand zurückgetreten. Grund für sein Ausscheiden aus dem Vorstand ist ein familiäres Timeout aufgrund der Geburt von seinen zwei Söhnen (Herzliche Gratulation!). Bis zu den nächsten Vorstandswahlen im Mai 2002 wird Marc Vionnet das Ressort Aussenbeziehungen von Tom Leupin ad interim übernehmen. Bisher war Marc Vionnet als Romand-Vertreter Beisitzer im Vorstand.



Marc Vionnet

Steikvollmachten

Um für die kommenden Wochen optimal vorbereitet zu sein, hat der Aeropers-Vorstand auf Initiative einzelner Mitglieder Ende Dezember den Aktivmitgliedern Streik-Vollmachten-Formulare zukommen lassen. Der rasche Rücklauf der Vollmachten war überwältigend. Aeropers-Mitglieder können den aktuellen Stand der eingegangenen Vollmachten im Mitgliederteil auf der Aeropers-Homepage in Erfahrung bringen.

Ergänzung Sekretariatsteam Aeropers / Airjob.ch

Es ist unser oberstes Ziel, Ihnen die Aeropers-Dienstleistungen auch in dieser schwierigen Zeit auf dem gewohnt hohen Level anbieten zu können. Um dies zu gewährleisten, wird das Sekretariats-teams der Aeropers und von Airjob.ch in den nächsten Wochen noch mit einer weiteren Person verstärkt.

Pilotenstamm

Neu findet jeden Montag im Restaurant Welcome Inn «Amtsstube» in Kloten ab 18.00 Uhr ein gemütlicher Pilotenstamm statt. Der Anlass soll den Mitgliedern die Gelegenheit bieten, aktuelle Themen mit Kollegen zu besprechen und brennenden Fragen direkt an das jeweils ebenfalls anwesende Vorstands-Mitglied zu richten. Die beiden Stämme im Monat Dezember wurden von den Teilnehmern als sehr positiv beurteilt.

Flight Ops

Hotelwechsel in MIA

Neu logieren wir in MIA im Omni Colonnade Hotel in Coral Gables, Nähe «Coconut Grove». Es wurde vor ein paar Jahren bereits von der Balair als Crewhotel benutzt.

VIE

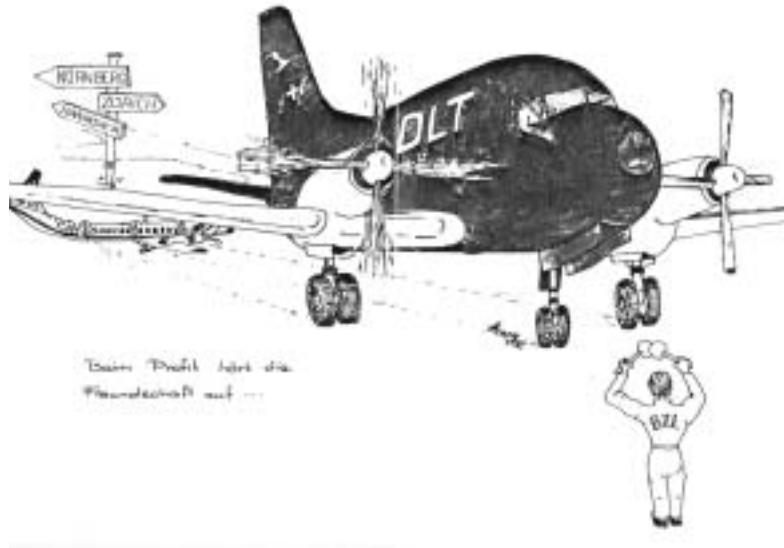
Wien wird ab Januar als Split geflogen. Da sich die Ausgangslage ständig ändert wurde aber entschieden, bis auf weiteres im Stadthotel zu bleiben und eine Fahrzeit von 20 Minuten in Kauf zu nehmen.

LX Flugnummern

Ab Mitte Januar werden mit Ausnahme von ATH, BEN, DME, KBP, PRN und TIP alle SH Flüge unter LX Callsign geflogen. Die letzten 3 Ziffern bilden die uns bekannten Flugnummern, sie werden durch eine 3 am Anfang ergänzt. (LX 3...) ■

Moritz Suter – mal oben, mal unten

Text Henry Lüscher, Redaktor Rundschau



Im Jahr 1982 wollte die Swissair zusammen mit der Lufthansa die damals in den Erfolgswurzeln steckende Crossair austricksen. Die Strecken nach Hannover und Nürnberg waren erfolgreich angelaufen und erfreuten sich steigender Beliebtheit, der akuten Gefährdung des Gehörs in der Kabine der Metro II und III zum Trotz. Die Swissair witterte ein Geschäft und zugleich die Möglichkeit, der Crossair ein Bein zu stellen. Also wurde flugs mit dem BAZL (damals noch BZL) und der Lufthansa ein bilaterales Abkommen geschlossen, das es dem Monopolisten Swissair erlaubte, die Streckenrechte zu erlangen. Mangels eigener geeigneter Flugzeuge wurden HS 748 der für Lufthansa operierenden DLT eingesetzt.

Crossair wurde die Lizenz für diese beiden Strecken entzogen, aber flugs machte sich Moritz Suter – wohl mit einem Groll im Bauch – auf zu neuen Destinationen und überlebte recht gut. Die Swissair betonte, dass man nie etwas gegen Crossair gehabt habe, noch weniger gegen Moritz, der seinerzeit erst nach erbittertem Rechtsstreit geneigt war, die Swissair als aktiver Kapitän zu verlassen.

Nach diesem Machtkampf um Streckenrechte entwickelte sich die gegenseitige Annäherung zu einer prosperierenden Zusammenarbeit, das heisst, die Swissair unterzeichnete blauäugig einige clever ausgestellte Verträge, die der Crossair stabile Gewinne garantierten, von Moritz

aber immer marginalisiert wurden: Knapp die Betriebskosten hätten sie eingespielt. Aber natürlich hatte schon damals niemand etwas gegen den andern gehabt oder diesen übervorteilen wollen – man war ja aufeinander angewiesen!

Später dann gehörte die Crossair zu 70% der Swissair (selbstverständlich war die Crossair nie dem Konkurs nahe und musste demzufolge auch nie von Swissair finanziell gerettet werden...). Sie schaltete und waltete aber immer noch nach eigenem Belieben ihres Übervaters, der sich nicht ins Swissair-Korsett einbinden liess. Crossair lieferte aber Jahr für Jahr einen Teil des schönen Gewinnes an Swissair ab.

Nun hoffte Philippe Bruggisser auf ebensolchen Geldsegen aus den orakelhaft herbei gewünschten Erträgen von renommierten und weniger renommierten Gesellschaften, nach dem Motto: Minus mal minus gibt plus. Diese Airlines hatten aber alle keinen Moritz Suter, der sie (im Gegensatz zu sich selber) auf eine schlankere Struktur brachte, auf dass sich jahrelange Verlustperioden segensreich in Gewinnzonen verwandeln würden.

Wo sich eine Milliarde Verlust aufgehäuft hat, gesellt sich rasch die zweite und dritte hinzu, ist

man erst auf dieser Höhen angelangt, zählt man eh nur die absolut gesehen kleinen Zahlen vor der Milliarde. Das Herumreisen des Steuers ist gleich wirksam wie bei einem Tanker auf hoher See, es geht sehr lange, bis die neue Richtung stimmt. Kommt dann noch der 11. September hinzu wird es ein Kampf ums nackte Überleben.

So bemühte sich der Bund Ende September um eine einigermaßen verträgliche Lösung, die zur Gründung einer neuen Gesellschaft Swiss Air Lines führen sollte. Die Wirtschaft, die es sowieso immer besser als der Bund kann, war aber auch nicht faul und zimmerte gleichen Tages in einem wohl geheimnisvoll abgedunkelten Back-Office eine verblüffend einfache Lösung zusammen: Retten, was noch zu retten ist. Zufall, dass es die Crossair ist, die gerettet wird, denn Moritz Suter hatte nichts, aber auch gar nichts damit zu tun, wie er mit rührenden Worten an der Aktionärs-GV bekannt gab. Auch die UBS trifft keine Schuld, hat sie doch wirklich alles getan, um die Situation zu retten, allerdings haben die Medien und der Bundesrat wieder einmal nicht richtig zugehört und Herrn Ospel etwas in den Mund gelegt, das er so nicht gesagt hat oder wenigstens nicht gedacht hat, dass es so verstanden werden könnte. Item – daher war es einfach eine Höhere Macht, die das Grounding der Swissair zu verantworten hatte. Alle wollten es verhindern, aber leider (bitte das Taschentuch...) hat es die Swissair nicht geschafft, dies abzuwenden.

Deshalb hat die folgende Karikatur selbstverständlich rein spekulativ-ironischen Charakter und ich möchte mich bereits jetzt bei Herrn Suter entschuldigen, dass ich ihm so etwas überhaupt je zugebraut hatte. Ausserdem pflegt er auch auf weit gehobenerem Niveau zu speisen. ■



Von Wo nach Wo?

Text Manfred Simon, Spezialist

Das Ressort Bestände und Seniorität steht im Moment für viele Piloten klar im Mittelpunkt des Geschehens. Die bis Ende September 2001 von Seiten Swissair und AEROPERS ausgehandelten und auch praktizierten Verfahren werden und können im Moment nicht immer eingehalten werden. Ich möchte versuchen, aus unserer Sicht die Situation darzustellen und auf einige Fragen eine Antwort zu geben.

Ausgangslage

Unser Pilotenkorps bestand per 30.10.2001 aus 1252 FCM, inkl. den Balairpiloten, welche auf unserer Senioritätsliste waren. Mit den aktuell eingeleiteten Massnahmen wird das Pilotenkorps auf 896 FCM per 30.4.2002 reduziert. Der 30.4. ergibt sich aus der sechsmonatigen Kündigungsfrist. Die eingeleiteten Massnahmen beinhalten P55, Kündigung aller FCM über Alter 52 mit teilweiser Freistellung auf ein früheres Datum, Ausscheiden der neu Belair-Piloten und Kündigung der 178 senioritätsjüngsten Copiloten, mit ebenfalls teilweiser Freistellung vor Ende 30.4.2002.

Aus den eingeleiteten Massnahmen ergeben sich starke Verschiebungen im

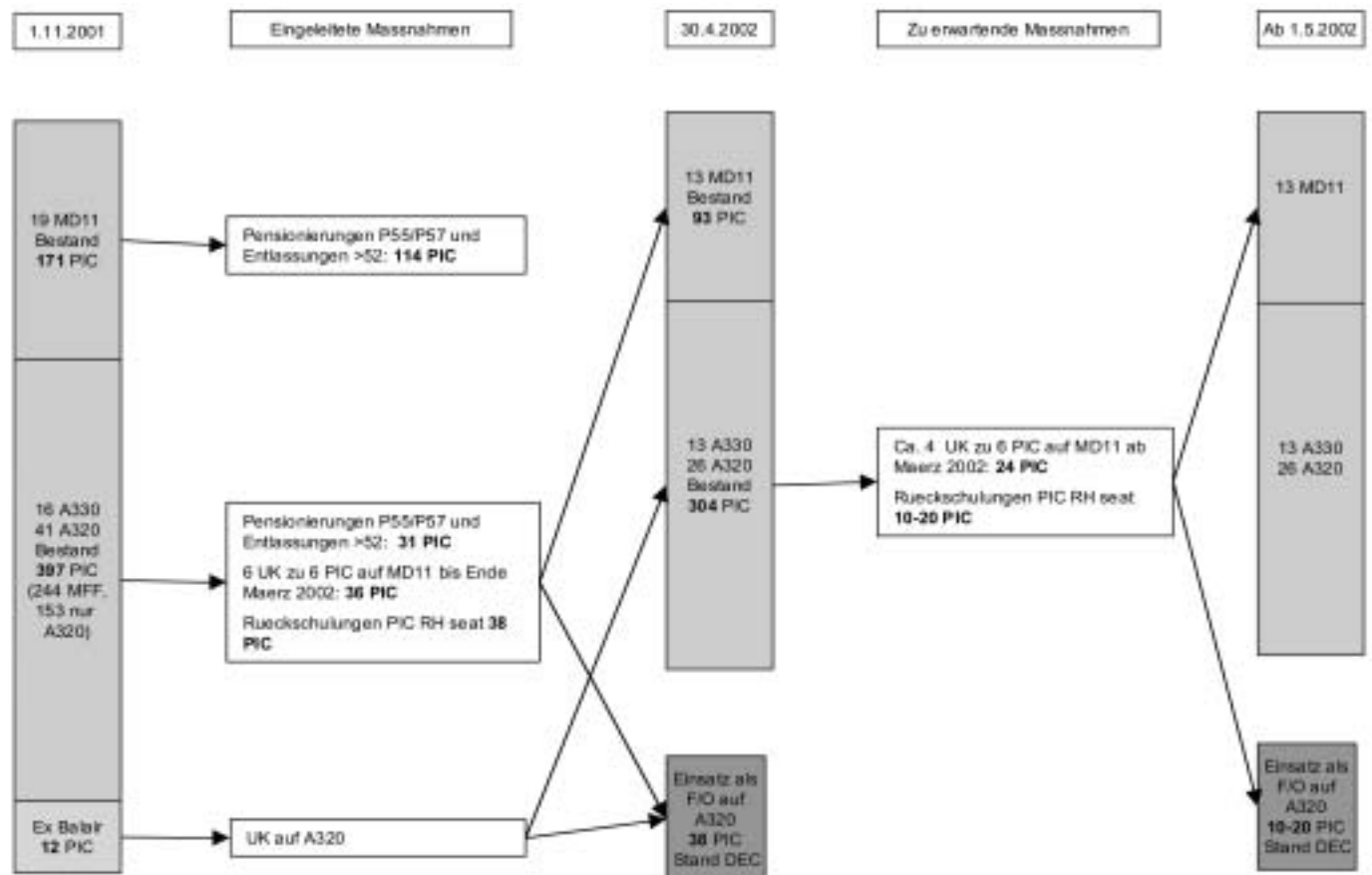
Pilotenkorps. Wie dies im Einzelnen aussieht ist, in den beiden untenstehenden Flussdiagrammen ersichtlich. Im gesamten werden folgende UK's bis nächsten März durchgeführt:

- 6 UK a je 6 A320/330 PIC auf MD11, ergibt 36 PIC auf MD11
- 6 UK MD11 und Balair F/O a 12 FCM auf A320, ergibt 72 F/O auf A320
- 3 UK MD11 und Balair F/O a 12 FCM auf A330, ergibt 36 F/O auf A330

UK Besetzung

Die Besetzung der UK's hat bei einigen FCM für Überraschungen gesorgt, da Sie sich plötzlich in einem UK Bulletin für einen A320 oder A330 UK platziert sahen. Der Prozess zum Festlegen der UK Besetzung

musste Ende Oktober in kürzester Zeit erfolgen. SR wollte unter allen Umständen die SIM Kapazität November bereits für UK's nützen, da es sonst nicht möglich gewesen wäre, alle überzähligen MD11 F/O auf A320 oder A330 zu schulen. Darum griffen wir in gegenseitigem Einvernehmen zu einem Prozedere, welches nicht in allen Punkten den vertraglichen Bestimmungen entsprach. Die letzten 300 F/O's der Senioritätsliste wurden in einer ersten Phase für eine Umschulung gesperrt. Die Idee dahinter war folgende. Es war Ende Oktober klar, dass es Entlassungen Bottom-Up geben wird. Damit wertvolle UK Plätze nicht durch junge entlassene F/O's besetzt würden, mussten wir den «worst case» abdecken.



Bestände Captains

Im Moment sind von den 300 jüngsten F/O 178 Positionen ausgeschöpft. Wir gehen davon aus, dass nicht die gesamten 300 Positionen ausgenutzt werden für Entlassungen, immer unter der Voraussetzung, dass 26/26 kommt. Es könnte also sein, dass dadurch Ende März 2002 auf dem MD11 einige senioritätsjüngere F/O sind, welche nicht kommandiert wurden, da sie in der 300er Gruppe waren. Wir werden den Prozess laufend verfolgen, und sobald der Sollbestand für den Übertritt in die neue Firma feststeht einvernehmlich mit Swissair eine Lösung suchen.

Die Basis für die UK Besetzung ist das Wunschsystem. Im Senioritätsreglement, über das Ihr im letzten Sommer abgestimmt habt, ist klar definiert, dass die Wünsche der einzelnen FCM jederzeit up-to-date sein müssen. Auch die einzelnen möglichen Wünsche sind definiert, insbesondere was es braucht, um auf dem aktuellen Flugzeugtyp zu bleiben, resp. was es bedeutet, wenn man keinen oder einen ungültigen Wunsch platziert hat. Der Wunsch «A340» führte zu einiger Verwirrung. Hier wurde auch unsererseits schlecht kommuniziert. Dank einem ausserordentlichen Effort von Seiten Swissair Planung, Dispo und AEROPERS konnte

aber in allen Fällen, die F/O's betrafen, eine dem Wunsch des FCM entsprechende Lösung gefunden werden. Dies fand alles unter grosstem Zeitdruck statt, so wurden z.B. die November UK's grösstenteils aus der Dispo besetzt.

Die UK Besetzung für die MD11 PIC verlief ohne Probleme. Hier ist klar, dass es noch weitere UK's geben muss, damit der notwendige Bestand im nächsten Frühling/Sommer für den MD11 bereit steht.

Die am Schluss alles entscheidende Frage ist, welche Grösse das künftige Pilotenkorps haben wird. Nimmt man als Basis 26/26 an, mit 13 A330 und 13 MD11, ergibt sich ungefähr ein Korps von 810 Piloten netto, d.h. ohne irgendeine Umschulung. Dies entspräche aber einem «Steady state» Zustand, der nicht dynamisch bewirtschaftbar ist. Was man klar sagen kann, ist, dass die Anzahl MD11 und die enlarged geflogenen Destinationen einen starken Einfluss auf die Anzahl FCM haben.

Senioritätsliste

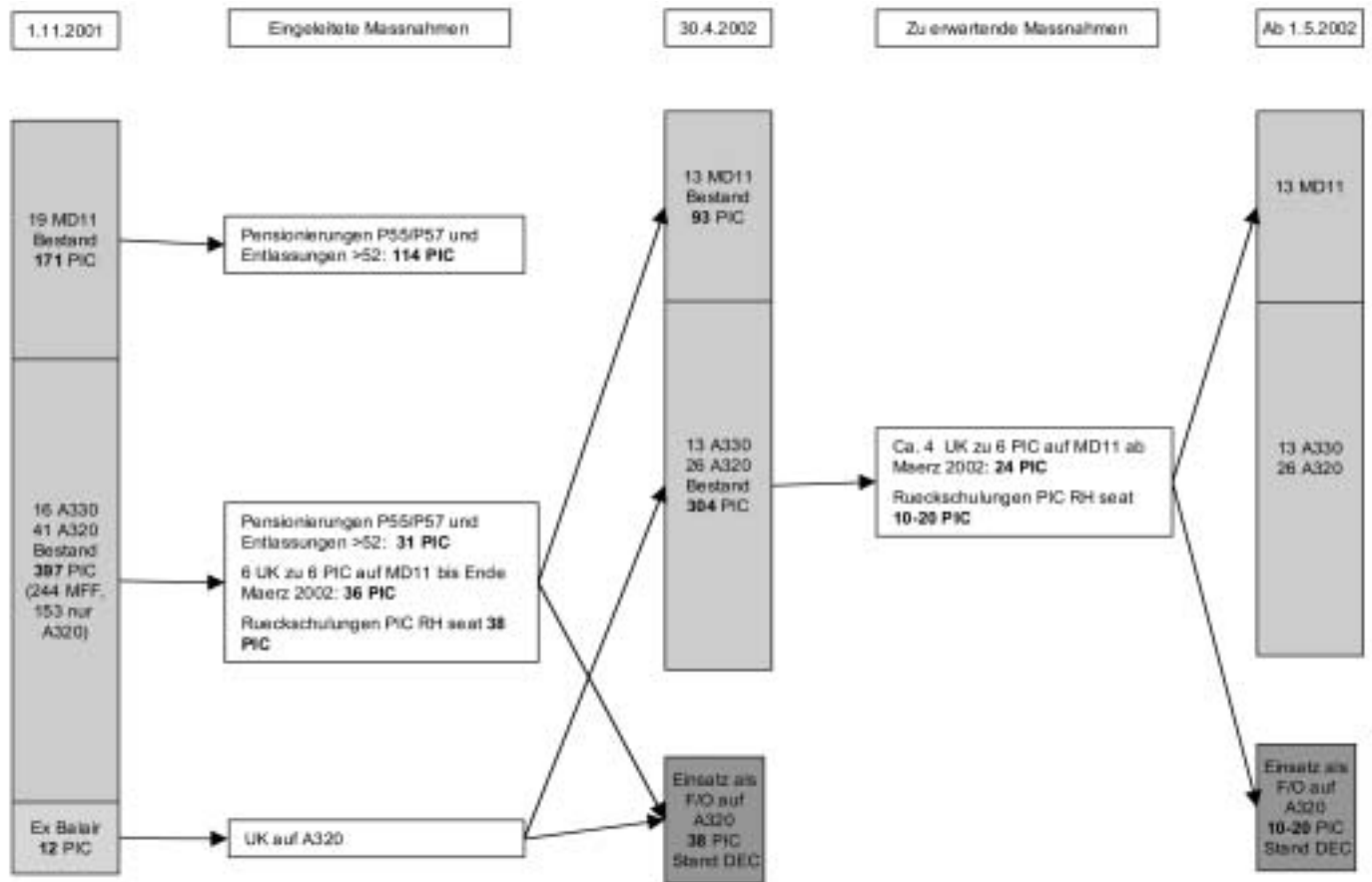
Die Senioritätsliste ist im Moment ein sehr dynamisches Dokument. Trotzdem ist auf der im Internet publizierten Liste wenig Veränderung zu sehen. Dies hat di-

verse Gründe. Gemäss unserem GAV, dessen Status in gewissen Bereichen nicht gesichert ist, haben die gekündeten FCM das Recht, dass bei Kündigung nach GAV Artikel 23 der Eintrag erst nach Ablauf der 5-Jahresfrist nach Artikel 23 lit. 8 gelöscht wird. Aus verständlichen Gründen werden wir kein gekündigtes FCM von der Liste entfernen, solange nicht klar ist, ob diese Regelung weiterhin Gültigkeit hat oder nicht. Wir werden uns überlegen, ob es unter Umständen Sinn macht, zwei Listen zu publizieren. Eine Senioritätsliste mit den aktuell aktiven FCM und eine Liste, welche dem obengenannten Fakt Rechnung trägt. Wir sind diesbezüglich mit SR in engem Kontakt.

Outlook

Da der Bestand PIC MD11 im April 2002 noch ungenügend sein wird, braucht es weitere UK's von A320/330 PIC. Dies wird aber wahrscheinlich nicht ausreichen, um den grossen Überbestand bei den Airbus PIC aufzufangen und somit erwarten wir ca. 10-20 weitere RH-seat-PIC, damit am Schluss ca. 50 A320 PIC auf dem rechten Sitz eingesetzt werden.

Wir bleiben für Euch am Ball !!! ■



Bestände F/O

Das Buch zum Untergang:

Der Fall der Swissair

«Der Fall der Swissair» ist der Insiderbericht über die grösste Firmenpleite der Schweizer Wirtschaftsgeschichte. Minutiös recherchiert, deckt der Airline-Kenner René Lüchinger in diesem aktuellen Zeitdokument schonungslos auf, was hinter den Kulissen tatsächlich geschah: Warum die Swissair unterging, wer die Schuldigen sind, wohin die neue Swissair steuert.

Am 2. Oktober geschah das Unfassbare: Die über siebzig Flieger der Swissair sind am Boden, grounded. Ein unwürdiges Ende der einst so stolzen Swissair. Das Buch geht der Frage nach, wie es soweit kommen konnte und was sich in der Teppichetage und hinter den Kulissen tatsächlich abspielte. Welche Interessen verfolgten die handelnden Akteure? Das Management, der Verwaltungsrat, Politiker und die Öffentlichkeit? Hautnah an den Protagonisten zeichnet Lüchinger nach, wie die Swissair von Menschenhand in den Crash gesteuert wird. In eindrücklicher Dramatik beschreibt der Wirtschaftsjournalist in seinem über 300 Seiten starken Sachbuch «Der Fall der Swissair» 15 spannende Jahre der Swissair-Geschichte. Zentrale, für die Airline entscheidende Weichenstellungen werden plastisch beschrieben: «Ein packender Report, der ausschliesslich Informationen aus erster Hand verarbeitet», schreibt die «Basler Zeitung»; der Autor «hinterlässt den Eindruck, an entscheidenden Sitzungen selbst dabei gewesen zu sein», notiert der Berner «Bund»; «solide recherchiert» urteilt die «Neue Zürcher Zeitung», «mit Liebe zum Detail».

Das Ende der Swissair ist nicht das Werk einzelner grossenwahnsinnig gewordener Manager. Es ist das Resultat einer kollektiven Verblendung von Topmanagement, Verwaltungsrat und Politik, welche in ihren Köpfen stets nur eine global agierende Airline als für dieses Land angemessen erachteten.

«Der typische Swissair-Pilot ist hochqualifiziert und verfügt über einen hohen Berufsstolz»

Interview mit René Lüchinger, Journalist und Buchautor

Die Rundschau hat mit René Lüchinger, dem Autor des Buches «Der Fall der Swissair» ein ausführliches Gespräch geführt. Lesen Sie nachfolgend wie René Lüchinger für sein Buch recherchierte und wie er die Zukunft der neuen interkontinentalen Schweizer Airline sieht.

Christoph Ulrich: Herzliche Gratulation zur Publikation Ihres neuen Buches «Der Fall der Swissair». Wieviele Exemplare konnten Sie bereits verkaufen?

René Lüchinger: Die erste Auflage beträgt 10 000 Exemplare. Diese sind praktisch verkauft und wir sind derzeit dabei die zweite Auflage zu drucken. In der Westschweiz kommt zudem eine französische Version mit weiteren 4 000 Exemplaren auf den Markt.

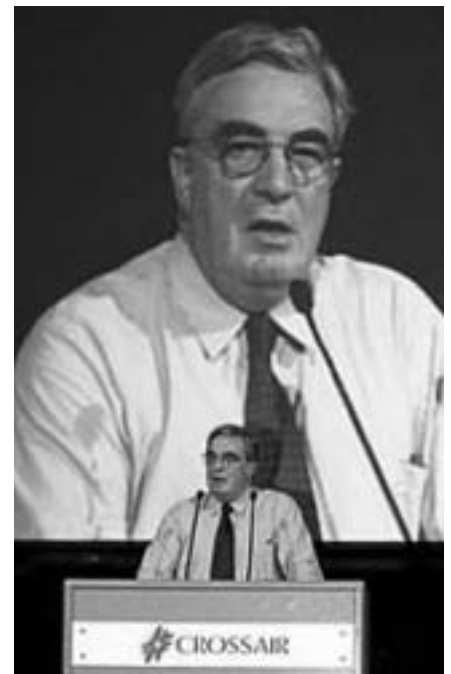
Christoph Ulrich: Wie lange haben Sie an Ihrem Buch geschrieben?

René Lüchinger: Ich habe im Frühjahr während drei Monaten für eine mehrteilige Serie über den Fall der Swissair recherchiert und dann nochmals im Herbst während zwei Monaten. In der Endphase hat dann noch meine Kollegin Corinne Amacher mitrecherchiert, damit das Buch noch vor Weihnachten realisiert werden konnte. Die reine Schreibzeit betrug sechs bis acht Wochen.

Christoph Ulrich: Wie und wo haben Sie recherchiert für ihren «Wirtschaftskrimi»?

René Lüchinger: Mir ging es darum, das Geschehen möglichst wahrheitsgetreu nachzuerzählen. Deshalb habe ich mit möglichst vielen handelnden Akteuren vertrauliche Gespräche geführt: Und zwar von der schliesslich gescheiterten Alcazar-Fusion bis heute. So sind über siebzig Gespräche zusammengekommen. Das war auch notwendig, denn

viele Fakten mussten bei verschiedenen Personen gecheckt werden. Hinzu kamen interne Dokumente, die im Buch teils erstmals publiziert worden sind. Beispielsweise das inzwischen berühmt gewordene erste Phoenix-Papier von Moritz Suter aus dem Jahre 1993.



Christoph Ulrich: Welches war das unglaublichste Erlebnis, welches Sie bei Ihren Recherchen erlebt haben?

René Lüchinger: Ich habe viele interessante Erlebnisse und berührende Gespräche erlebt während der Recherche. Bemerkenswert ist die starke Verbun-

denheit mit der Swissair auf allen Stufen der Firma. Und dass der Flugbetrieb auch während den monatelangen personellen Wirren an der Spitze tadellos weiterlief. Das ist ja das Tragische: Die Firma ging nicht wegen einem Qualitätsproblem zugrunde.

Christoph Ulrich: Seit der Swissairkrise und dem Crossairabsturz in Bassersdorf hat die Schweiz viele hundert Aviatik-Experten und solche die es gerne sein möchten. Warum sind Sie einer der ernstzunehmenden Aviatik-Experten?

René Lüchinger: In Zeiten der Krise schiessen die Experten naturgemäss wie Pilze aus dem Boden, im Falle der Swissair sowieso. Ich persönlich mag das Wort Experte überhaupt nicht. Das einzige, was ich persönlich zum Verständnis des Geschehenen beitragen kann, ist, dank dem Fundus der Recherche einige Zusammenhänge für den Laien erklären. Und das so fundiert und so objektiv wie möglich. Ich denke das ist die vornehmste Aufgabe des Journalisten.

Christoph Ulrich: Wie sehen Sie die Zukunft für die neue Schweizer Airline? Wo sehen Sie die grössten Probleme?

René Lüchinger: Es gibt vier Problemfelder, welche dringend der Lösung bedürfen:

- Jetzt, wo ein neuer Verwaltungsrat bestellt ist, muss das obere und oberste Management noch einmal unter die Lupe genommen werden. Die Frage ist: Sind auf allen Stufen wirklich die Leute mit den richtigen Qualifikationen berücksichtigt worden. Oder haben Kulturunterschiede zwischen



Crossair und Swissair die Personalauswahl über Gebühr beeinflusst?

- Seit dem zweiten Flugzeugabsturz in zwei Jahren hat die Crossair vor allem im Ausland ein Imageproblem. Es müssen sehr schnell vertrauensbildende Massnahmen – insbesondere im Bereich Safety – ergriffen werden. Dazu gehört für mich auch, dass das Know-How der Swissair in diesem Bereich in grossem Stil in die neue Airline einfließen muss.
- Die Frage des neuen Namens der Airline muss schnell geklärt werden. Das ist ein diffiziler Punkt: Der Markenname der Swissair ist nach dem Grounding und der Nachlasstundung rampoliert, jener der Crossair ist in Übersee kaum bekannt und nach dem Absturz ebenfalls beschädigt.
- Die neue Airline muss bis spätestens zum Winterflugplan 2002 in eine Alli-

anz eingebracht werden. Wobei wir uns bewusst sein müssen, dass keine der drei grossen Allianzen auf ein neues Mitglied aus der Schweiz wartet.

Christoph Ulrich: Welche Stärken wird die Crossair in die neue Fluggesellschaft einbringen?

René Lüchinger: Der immer noch existente Pioniergeist, die tiefere Kostenstruktur, einen multinationalen europäischen Hub in Basel sowie die über Jahre erprobte Kultur, dass auftretende Probleme schnell und mit Kreativität gelöst werden. Diese Assets müssen zwingend in die neue Airline transferiert werden, soll diese Erfolg haben.

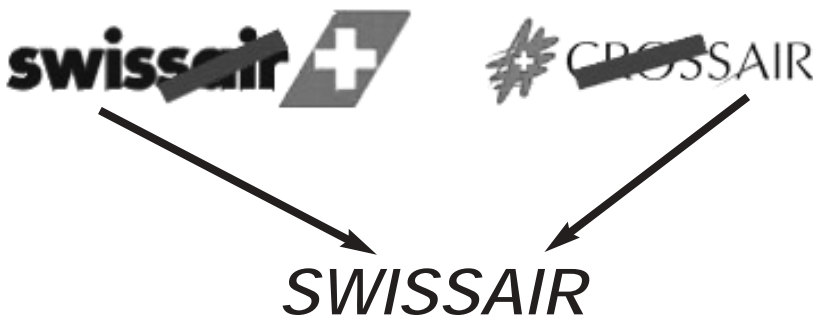
Christoph Ulrich: Welche Stärken von der Swissair müssen zwingend in die neue Airline?

René Lüchinger: Vor allem im Bereich Operations bringt die Swissair Erfahrungen mit über die Crossair nicht in gleichem Masse verfügt. Ich denke da etwa an die Netzwerkplanung im Interkontinentalverkehr oder in vielen Fragen der Safety-Kultur. Es ist zwingend, dass diese gewachsenen Erfahrungen jetzt nicht verloren gehen.

Christoph Ulrich: Sie haben die Safety angesprochen. Welche Details unterstreichen aus Ihrer Sicht den hohen Safety-Level der ehemaligen Swissair?

René Lüchinger: Der Ansatz «best in practice» der alten Swissair sollte auch in der neuen Airline wenn immer möglich und finanzierbar implementiert werden. Und dort, wo das nicht zwingend der Fall sein muss, sollte das transparent

Vorschlag eines Rundschau-Lesers:
Gleichberechtigte Berücksichtigung der beiden ehemaligen Firmennamen, bei der Bestimmung des neuen Brands:



gemacht werden. Die neue Firma sollte ihren Safety-Standard auch öffentlich kommunizieren und so Vertrauen bei den Kunden schaffen.

Christoph Ulrich: Die neue Crossair hat seit Anfang Dezember 2001 einen neuen Verwaltungsrat. Wie beurteilen Sie diese neue Führungsscrew?

René Lüchinger: Soweit ich das beurteilen kann, sind das alles Leute, die mit unterschiedlichem beruflichen Hintergrund wertvolle Erfahrungen einbringen können. Doch das hat man vom alten Swissair-Verwaltungsrat auch behauptet. Ob diese Männerrunde zu einem Team zusammenwächst, welche die neue Airline in die Luft bringen kann, wird die Zukunft zeigen. Positiv ist, dass es mehrheitlich neue Gesichter sind, die nicht durch die Vergangenheit beschädigt sind.



Christoph Ulrich: Und das Management?

René Lüchinger: Auf der obersten Management-Ebene wurde ausschliesslich auf Crossair-Manager gesetzt mit dem Ar-

gument, das ergäbe eine homogene Führungskultur. Das allein ist jedoch kein ausreichendes Qualitätsmerkmal.

Meines Wissens ist auch kein Management-Audit durchgeführt worden, wie bei solchen Fällen üblich. Auf diesem Wege hätten die menschlich und beruflich Bestqualifizierten Manager von Swissair und Crossair eruiert werden können. Ich gehe jedenfalls davon aus, dass es im Topmanagement noch Wechsel geben wird.



Christoph Ulrich: Die Aeropers ist ja bekanntlich der Verband der Swissair-Piloten. Charakterisieren Sie doch aus Ihrer Sicht den typischen Swissair-Piloten.

René Lüchinger: Der typische Swissair-Pilot ist hochqualifiziert, verfügt über einen hohen Berufsstolz und ist – zumindest gegen Ende seiner Karriere – gut bezahlt. Daraus hat sich über die Jahre ein geschlossener Korpsgeist entwickelt.

Christoph Ulrich: Welche Tipps möchten Sie den Swissair-Piloten auf den Weg in die neue Airline mitgeben?

René Lüchinger: Crossair-Piloten haben sich in der Vergangenheit immer wieder darüber beklagt, dass sie von den Swissair-Piloten «von oben herab» behandelt werden. Das muss nun ein Ende haben. Beide Pilotencorps müssen ein Interesse haben, dass eine Schweizer Luftfahrt weiterexistieren kann. Deshalb würde es von Grösse und Integrität zeugen, wenn Swissair-Piloten auf ihre neuen Kollegen zu gehen und den Know-How-Transfer selbstlos und im Dienste der Sache ankurbeln würden.

Christoph Ulrich: Besten Dank für das Interview. ■

Über den Autor

Der Luftfahrt-Experte, Buchautor und Wirtschaftsjournalist René Lüchinger, geboren 1958 in Zürich, studierte in Basel und Freiburg im Breisgau Geschichte, Germanistik und Politische Wissenschaften. 1986 Studienabschluss und Einstieg in den Journalismus als Wirtschaftsredaktor bei der Presseagentur Schweizerische Politische Korrespondent (spk) in Zürich. 1989 Redaktor, 1994 Stellvertretender Chefredaktor beim Wirtschaftsmagazin BILANZ. 1995 Wechsel zum neulancierten Zürcher Nachrichtenmagazin Facts, bis Ende 2000 Chefredaktor Facts. 1993 Autor des BILANZ-Bestsellers «Kampf um Sprüngli. Wie Alexandra Gantenbein eine Schokoladendynastie spaltet.»



Buch-Bestellungen

Rundschau-Leser können das Buch zum Sonderpreis von Fr. 34.– (anstelle von Fr. 39.–) direkt beim Bilanz-Verlag bestellen:

WM-Wirtschafts Medien AG
BILANZ
Martin Coninx
Förribuckstrasse 10
8021 Zürich

Telefon +41 1 448 86 62
Fax +41 1 448 76 65
martin.coninx@bilanz.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 Vorfremde 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 220m² grosse Ausstellung in Oberwinterthur

römerstrasse 138
8404 winterthur
052-242 04 41

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

SwissAirlines – Die Swissair Piloten legen ihre Vision der neuen interkontinentalen Schweizer Fluggesellschaft vor

Text François Mottaz (PR-Berater Romandie) in Zusammenarbeit mit der Aeropers

Ein Projektteam unter der Leitung von unserem PR-Berater in der Romandie, François Mottaz, hat ein visionäres Papier zu Händen des Verwaltungsrates verfasst. Das besagte Dokument wurde am 3. Januar 2002 an Herrn Pieter Bouw gesandt; zeitgleich wurden auch die wichtigsten Medien der Schweiz beliefert. Wir sind gespannt, ob und wie der neue Verwaltungsrat der neuen interkontinentalen Schweizer Airline die Visionen der Swissair-Piloten berücksichtigt. Wir möchten Ihnen liebe Rundschau-Leser den Inhalt dieses Papiere mit dem Titel «SwissAirlines» selbstverständlich nicht vorenthalten:



EINE NEUE FLUGGESELLSCHAFT FÜR DIE SCHWEIZ

In die Zukunft gerichtet

Trotz der bereits gefällten Entscheide, der getroffenen Abkommen und dem bereits investierten Kapital sind die Swissair Piloten der Meinung, dass über wichtige Aspekte der neuen Fluggesellschaft noch zu wenig gesprochen worden ist. Die aktuelle Diskussion bezieht sich zu stark auf die Vergangenheit und die unmittelbare Gegenwart beider Fluggesellschaften während sich der Blick nun dringend in die Zukunft richten muss um langfristig erfolgreiche Lösungen erarbeiten zu können.

Die neue Fluggesellschaft, die sich wohl die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer sowie ihre Volksvertreter wünschen, muss nicht nur auf einem gesicherten Businessplan sondern auch auf einer klaren Vision der künftigen Identität der neuen Gesellschaft basieren.

Es bleiben nur noch gerade drei Monate bis zum Start der neuen Firma und es ist noch kein Konzept, keine Vision kommuniziert worden, die geeignet wäre um bei unseren künftigen Kunden Vertrauen zu wecken und unsere Kolleginnen und Kollegen entsprechend zu motivieren.

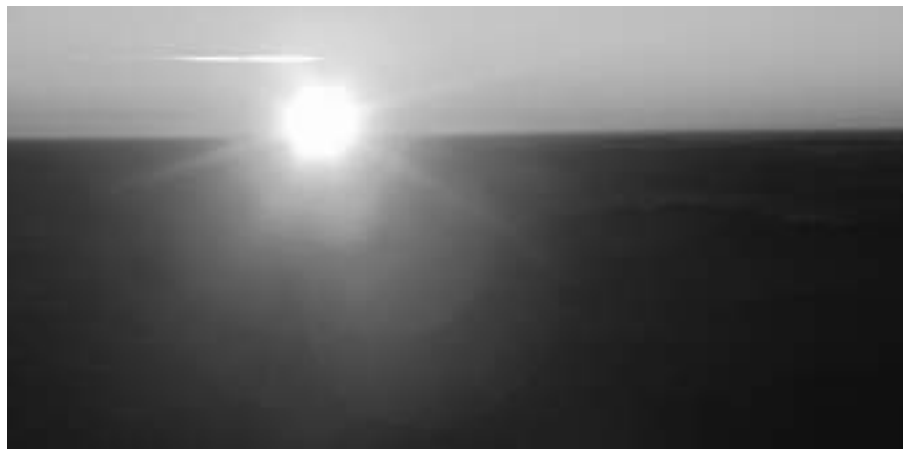
Die Swissairpiloten legen deshalb hier ihre Vision der künftigen Airline vor, weil

sie ihre Verantwortung wahrnehmen möchten und ihnen der Erfolg der neuen Airline am Herzen liegt. Sie hoffen, dass dieser konstruktive Beitrag eine breitestmögliche Zustimmung finden mag.

DIE SICHERHEIT IM ZENTRUM DES FLUGBETRIEBS

Die Flugsicherheit ist der zentraler Punkt jeder Fluggesellschaft. Sie hat jedoch zwei Schwachpunkte: Sie ist nicht sichtbar und sehr kostspielig. Zudem verlangt sie grösste Genauigkeit und erträgt nicht die geringste Nachlässigkeit. Sie muss ständig im Mittelpunkt des Denkens einer Fluggesellschaft stehen und die Basis für sämtliche Entscheidungen sein. Sicherheit ist immer ein Prozess und nie ein gesichertes Gut. Die jüngsten tragischen Ereignisse zeigen, wie schnell Sicherheitsfragen die Zukunft eines ganzen Flugprojektes enorm belasten können.

Im Luftverkehr ist Swissair seit Jahrzehnten anerkannte Führerin im Bereich





der Sicherheit. Die Gesellschaft ist auf diesem Gebiet bekannt für eine überdurchschnittliche Glaubwürdigkeit zwischen Absicht und effektiver Umsetzung. Die Swissair-Piloten sind der Ansicht, dass die maximale Sicherheit auf folgenden vier Säulen beruht: Systeme, Selektion und Ausbildung sowie seriöse Arbeitsweise.

Die wesentlichen Sicherheitssysteme

Da die Sicherheit von Menschen abhängt, werden diese von modernsten technischen Systemen unterstützt, die laufend verbessert werden. Die Swissair Piloten erachten drei Sicherheits-Systeme als Minimalausrüstung für die künftige Airline: Das Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS), das TCAS (Traffic Collision Avoidance System), sowie Rauchmelder und Feuerlöschanlagen im Frachtraum.

Selektion, Ausbildung und Firmenkultur

Auf der menschlichen Ebene beginnt Sicherheit mit einem strengen Selektionsprozess. Dieser stellt sicher, dass der anschließende langfristige Lern- und Entwicklungsprozess, den eine normale Pilotenkarriere darstellt, erfolgreich absolviert werden kann. Neben den fliegerischen Fähigkeiten basiert Flugsicherheit auf einem permanenten Training von Not-situationen und dem ständigen Willen, das Null-Risiko anzustreben. Die Swissair Piloten sind der Ansicht, dass die bei Swissair über viele Jahre aufgebauten Massnahmen und Verfahren unbedingt zur Kultur der neuen Fluggesellschaft gehören müssen. Zum Beispiel folgende:

CRM (Crew Resource Management). Es handelt sich um eine Arbeits-

philosophie, die auf einem modernen Management von zwischenmenschlicher Beziehung, Kommunikation und Interaktion zwischen den Piloten basiert. Swissair ist in diesem Bereich vielen renommierten Airlines ein Vorbild.

ADAS (Automatic Data Acquisition System). Dieses System erlaubt – vereinfacht gesagt – das Aufzeigen von Fehlern und Tendenzen, die zu einer kritischen Situation hätten führen können. Die Daten werden analysiert und anschliessend in Trainingsprogrammen für die ständige Weiterbildung der Besatzungen verwendet.

Anonymes, an den Fachausschuss Flight Safety gerichtetes Meldesystem. Ein System, das unter Wahrung der Anonymität betroffenen Personen die Meldung von Vorfällen ermöglicht, muss unter allen Umständen auch in der neuen Airline aufgebaut werden. Es soll verhindern, dass Vorfälle aufgrund von – teilwei-

se nachvollziehbarer – Sorge sich zu exponieren, verschwiegen werden.

Vorrang der Sicherheit vor Sparsamkeit. Der Flugkapitän muss sicher sein, dass er in jedem Fall von seinen Vorgesetzten unterstützt wird, wenn er im Interesse der Sicherheit eine Entscheidung trifft. Ein Flugkapitän muss eine situationsgerechte Sicherheitsmassnahme völlig unbeeinflusst treffen können.

Ermütigung zum Dialog. Sicherheitsprobleme, Unsicherheiten und Vorschläge in Sachen Sicherheit müssen frei und unabhängig von jeglichem hierarchischen Zwang innerhalb der Fluggesellschaft diskutiert werden können.

Ständig am Ball bleiben. Die operationellen und technischen Verfahren müssen systematisch den neuesten Erkenntnissen angepasst werden, die über interne oder externe Kanäle an die Fluggesellschaft gelangen: Von Sachverständigen, Konstrukteuren, Sicherheitsorganen, usw. Es muss eine eigene Sicherheitsabteilung aufgebaut werden, die diese wichtigen Informationen zielgerichtet verwalten und umsetzen kann.

DIE KUNDEN IM ZENTRUM DER FLUGGESELLSCHAFT

Wie auch immer die langfristige Strategie der neuen Fluggesellschaft in Sachen Allianzen aussieht, sie muss jetzt unbedingt das Vertrauen ihrer Kunden zurück gewinnen und einen Auslastungsgrad der Flugzeuge sicherstellen, der dem gängigen Branchendurchschnitt entspricht. In einer solch schwierigen Marktsituation, in der wir uns zur Zeit im Luftverkehr befinden – einerseits aus strukturellen aber auch aus konjunkturellen Gründen – hat die Schweiz erstklassige Trümpfe, die eingesetzt werden sollten.



Die Swissair-Piloten sehen drei Schwerpunkte, wie die traditionelle Kundschaft zurück gewonnen und deren Treue wieder gestärkt werden kann:



Ein starkes weltweites Branding

Siebzig Jahre Fluggeschichte und die Stärke des weltweiten Markennamens Swissair können nicht von einem Tag auf den anderen aus den Köpfen der Kundschaft verbannt und durch etwas anderes ersetzt werden. Wie auch immer die rechtliche Lösung aussehen wird, die neue Marke muss auf jeden Fall sicherstellen, dass die neue Fluggesellschaft mit ihrer weltweiten Kundschaft vom Image der früheren Swissair profitieren kann.

Im Licht der jüngsten Ereignisse bei Crossair, die mit dem Thema Sicherheit verbunden sind, scheint heute klar geworden zu sein, dass der Markenname Crossair nur mit einer sehr kostenintensiven PR-Strategie das Erbe von Swissair antreten kann.

Es ist fraglich, ob eine solche Investition letztlich günstiger kommt als die Marke Swissair mit juristischen Mitteln vor rechtlichen Risiken zu schützen, denen sie momentan noch ausgesetzt sein könnte.

Eine Top-Produkt Strategie

In einem Markt, der von Billiganbietern dominiert wird, besteht der einzige Weg eine wirkliche Vorrangstellung zu erreichen in einer Exklusiv- oder Luxus-Strategie. Dieser Weg ist typisch schweizerisch,



ja er entspricht dem Image der Schweiz schlechthin.

Glaubwürdigkeit, Qualität, Kreativität und Konstanz sind die wesentlichen Merkmale eines Top-Produktes, in der Uhrenindustrie bis zur Gastronomie, von der Automobilproduktion bis zum Tourismus.

Unsere neue Fluggesellschaft muss glaubwürdig sein, es muss alles unternommen werden, damit das Produkt der Firmenkultur entspricht und sie widerspiegelt. Wenn die Sicherheit im Zentrum des Flugbetriebs und der Kultur steht, wird der Kunde diese Sicherheit auch wahrnehmen. Aber Glaubwürdigkeit muss auch in den anderen Handlungen der Fluggesellschaft liegen, in erster Linie im zwischenmenschlichen Kontakt mit

ihren Kunden. Glaubwürdigkeit ist das Schlüsselement, das den Unterschied ausmacht und den Rahmen des Gewöhnlichen und Üblichen sprengt.

Das Bemühen um Qualität betreffend Sicherheit und Komfort an Bord muss umfassend, stetig und kompromisslos sein. Qualität beginnt beim Billettkauf und erstreckt sich bis zur – allenfalls fehlgeleiteten – Auslieferung des Gepäckes.

Diese Grundwerte müssen auf kreative Art und Weise umgesetzt werden. Wenn aus Sicherheitsgründen auf den Flugzeugen auf Silberbesteck verzichtet werden muss, könnte Swissair dafür Holz statt Plastik verwenden – so meinte kürzlich Wallpaper, das angesagteste Trendmagazin, dessen Leserschaft genau der Zielgruppe der neuen Fluggesellschaft entsprechen würde. Dies ist genau die Art von Kreativität, die nötig ist, um den Kunden unserer künftigen Airline ein wirklich einzigartiges Erlebnis zu bieten.

Der Qualitätseindruck hängt für den Kunden aber auch von der Einheitlichkeit des Produktes ab. In einer interkontinental tätigen Airline findet der erste Kontakt mit der Gesellschaft manchmal in Ländern statt, die sehr wenig mit «Schweiz» zu tun haben. Aus diesem Grund scheint es uns wesentlich, dass das Verkaufs- und Vertretungsnetz der neuen Fluggesellschaft weiterhin von Schweizern geleitet wird. In der gesamten Luxus-Güter-Industrie nähern sich die ausländischen Verkaufnetze wieder immer mehr den Stammhäusern. Das ist der Preis für die erfolgreiche Pflege und Wirkung einer starken Marke.

Eine angepasste Preispolitik

Eine Top-Produkte Strategie funktioniert nicht, wenn dem Kunden nicht auch ein Mehrwert geboten wird. Nichts ist



schädlicher als ein Pseudo Top-Produkt, das nur der Rechtfertigung einer übertriebenen Preispolitik dient.

Hingegen ist es möglich, dass mit einer Top-Produkte Politik in anderen Segmenten ebenfalls höhere Margen erzielt werden können, was der eher teureren Kostenstruktur der Schweiz entgegenkommt.

Unsere Fluggesellschaft muss eine Preispolitik führen können, die dem Service und den gebotenen Dienstleistungen entspricht.

In einer Welt, in der jeder Konsument – zu Recht – nur das bezahlen will, was er auch konsumiert, aber auch genau wissen will, wohin sein Geld fließt, müssen Aspekte wie Sicherheit auch klar dazu dienen, die verlangten Preise zu rechtfertigen. Es geht nicht darum, etwas einfach so besser zu machen als die anderen, sondern deshalb, weil es der Kunde verlangt.

Die Schweiz im Zentrum der Entwicklung

Die Politik der Swissair der letzten zehn Jahre wurde teilweise als ein Element der Auftrennung zwischen den Bevölkerungsteilen der Schweiz empfunden. Die neue Fluggesellschaft muss unbedingt zu einer Strategie zurückkehren, die den Zusammenhalt sämtlicher Regionen des Landes fördert. Der auf nationaler Ebene aufgestellte Rettungsplan wird politisch nur dann akzeptiert werden, wenn die neue Fluggesellschaft tatsächlich auch als national empfunden wird.

Unser Hub heisst «Schweiz»



Da die Startphase bereits eingeleitet ist, muss die neue Fluggesellschaft unbedingt eine Überprüfung des zusammengeführten Streckennetzes beider Gesellschaften vornehmen, wobei die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Landesteile berücksichtigt werden müssen.



Wir sind der Meinung, dass die neue Fluggesellschaft aus dem «Hub Schweiz» – bestehend aus zwei bis drei Landesflughäfen – operieren sollte, der die Verteilung der Flüge gemäss den Bedürfnissen und Komfortansprüchen der verschiedenen Kundensegmente erlaubt.

Wenn zwischen den einzelnen Flugplätzen ein Pendelverkehr existiert, ob durch die neue Fluggesellschaft oder einen anderen Operator durchgeführt, muss er in jeder Richtung funktionieren, um glaubhaft zu sein. Es sollte beispielsweise möglich sein, dass ein Passagier von Zürich für einen bestimmten Langstreckenflug auch via Genf reist.

Wenn es die Strecken-Rentabilität erlaubt, sind wir der Ansicht, dass von den Landesflughäfen aus mindestens ein wichtiger Umsteigeflughafen auf den anderen Kontinenten angefliegen werden sollte, um der lokalen Kundschaft eine Reise mit mehreren Zwischenlandungen zu ersparen.

Effizienz im Zentrum des Management

Die Swissair-Piloten möchten ihren Beruf weiterhin im Rahmen einer Fluggesellschaft ausüben, die einen wirksamen Beitrag zur Ausstrahlung und Entwicklung sämtlicher Landesteile leistet. Insbesondere möchten sie nicht die ehemaligen Strukturen oder die Unternehmens-

politik der Swissair verteidigen, wenn sie nicht den Zielen dienen, welche sie in der neuen Fluggesellschaft verwirklicht sehen möchten.

Integrierte Aktivitätsbereiche

Die Piloten möchten wieder eine Fluggesellschaft und nicht ein Generalunternehmen im Lufttransport. Die Politik der ehemaligen Swissair Führung, die aufgrund der damaligen Unrentabilität der Flugoperationen in eine Diversifikation der Geschäftstätigkeit mündete, ist auf Dauer gefährlich. Sie geht davon aus, dass der reine Flugbetrieb ökonomisch nicht gewinnbringend betrieben werden kann, woran die Piloten zweifeln.

Die Piloten wünschen sich, dass sich die neue Fluggesellschaft auf den Flugbetrieb konzentriert und sich nur dann auf andere Aktivitäten einlässt, wenn diese für eine höhere Kundenzufriedenheit und eine höhere Sicherheit unentbehrlich sind.

Das Low-Cost-System kann nicht überall angewendet werden

EasyJet, die Billig-Fluggesellschaft par excellence, wendet das Low-Cost-System nicht auf den Flugbetrieb, sondern nur auf die nicht direkt produktbezogenen Bereiche des Unternehmens an. Es handelt sich dabei um eine leistungsbezogene Bewirtschaftung ihrer Neben- und All-

gemeinkosten, die es ihr erlaubt, sich erfolgreich im Umfeld der Tiefstpreise weiterzuentwickeln. Allerdings kann diese Tarifpolitik nicht für unsere neue Fluggesellschaft übernommen werden.

Die Swissair-Piloten sind der Ansicht, dass die ehemaligen Strukturen der Swissair verbessert werden müssen. Die Strukturen, die mit der Langstrecken-Operationen verbunden sind und sich in ökonomischer Hinsicht bewährt haben, sollen analysiert und übernommen werden. Denn sie sind der Erfahrungsschatz der ehemaligen Fluggesellschaft.

Betreffend Verbesserung der Produktionskosten muss von einer Null-Basis ausgegangen werden und nicht von einem Modell, von dem man auch nicht mit Sicherheit sagen kann, dass es sich in der Vergangenheit immer bewährt hat. ■

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
e-mail: hamadryas@hotmail.com
Paul Gloor-Müller, pens. SR-Capt.
Apdo.189; 6100 CIUDAD COLON
Costa Rica Tel. (00506) 382 77 81

Letztflug

Text Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

In Anbetracht der vielen jungen Kolleginnen und Kollegen, die ihren geliebten Arbeitsplatz über den Wolken so überraschend verlassen müssen, fällt es mir schwer, über 25 phantastische Jahre in der Swissair zurück zu schauen und mich an diesen Erinnerungen zu freuen.

Auch für uns ältere Knaben, die Pensionierung zwar schon in der Zielgeraden oder hinter der nächsten Schikane sahen, ist alles viel zu rasch gegangen als dass wir uns uneingeschränkt freuen könnten.

Immerhin haben wir Tausende Flugstunden hinter uns, können von schönen, langen Rotationen schwärmen (die noch Älteren können von noch schöneren, noch längeren Rotationen träumen) und auf viele geflogene Flugzeugtypen zurück blicken. Ich hoffe, dass es noch vielen jetzt Entlassenen vergönnt sein wird, dereinst auch wieder auf eine schöne Karriere zurück blicken zu können.

Nach einem sehr europalastigen September und unspektakulärem Nur-Tel-Aviv-Oktober fütterte ich das PBS mit Langstrecken im November, nie wissend, wann der letzte Monat angebrochen ist. Als an der AEROPERS-Veranstaltung vom 24. Oktober das «Fallbeil 52+» niedergesaut war, da wusste ich, dass mein Letztflug nach New York führen würde. Die Reserve über das Monatsende wurde grosszügig durch Ferien eliminiert. Meine Magennerven begannen sich zu beruhigen, denn jetzt war für mich die Richtung vorgezeigt: Fragen über die Frühpensionierung, Gedanken über die Zeit nach der Swissair und Überarbeiten der finanziellen Situation waren angesagt.

Die Namen der vom PBS zufällig zusammengestellten Kabinenbesatzung waren mir nur zum Teil geläufig und so stellte ich mich auf einen «zufälligen» Letztflug ein. Immerhin gelang es mir noch eine Woche vorher, mitten über dem Atlantik, eine parallel zu uns fliegende M/C auf meinen Flug zu «mischeln», die Dispo machte mit und so hatte ich doch noch einen gewünschten Menschen mit an Bord. Das Tele M1 (das ist das Tele Züri des Aargaus) wollte mich mit einem Kamerateam medienwirksam begleiten, doch ich winkte ab, ich wollte von Kolleginnen und Kollegen umgeben sein. Der Zufall wollte es dann doch, dass mich der Sohn einer Bekannten begleitete, der bis zum Schluss sieben Stunden

Videomaterial aufgenommen hatte (nun ist er wohl immer noch am Schneiden...). Ein weiterer Kollege aus den Gewerbeschulzeiten hielt den Flug auf elektronischen Bildern fest, die er in seine Homepage (<http://mypage.bluewin.ch/alphi/fotos.htm>) stellte.

Lukas der Copilot sowie zwei Stewards hatten ebenfalls ihre (allerdings freiwillig gewählten) Letztflüge in Sichtweite und so war die Stimmung recht «aufgeräumt». Das Wetter war auf der ganzen Strecke ausgezeichnet, der Indian Summer entfaltet sich noch einmal mit einer imposanten Farbenpracht und fast die ganze Crew war beim Nachtessen im «Tuscany's Quarter» mit dabei. Der nächste Morgen, Thanksgiving, brachte eine lange, stimmungsvolle, emotionsgeladene Wanderung durch den wunderschönen Central Park. Da die angepeilte «Tavern in the Green» noch geschlossen, resp. reserviert war, endete unsere Wanderung im «Drake», dem ehemaligen Crewhotel, wo wir uns einem ausgiebigen Breakfast hingaben. Die in Erwartung des üblichen Discounts hingestreckte Swissairkarte erntete nur noch ein müdes Lächeln. *Tempi passati!*

Auf dem Heimflug begleitete uns während Stunden ein faszinierendes Nordlicht. Und einige Sternschnuppen erwiesen uns Reverenz. Das letzte aus-



The final Stop



Passe-partout statt SR-Badge...

serordentlich pünktliche Andocken, Triebwerke abstellen und Bremsen setzen waren routiniert, aber doch mit einem wehmütigen Gedanken begleitet.

Viele Passagiere wünschten mir (und der Swissair!) viel Glück, sogar kleine Erinnerungen durfte ich entgegen nehmen. Unterdessen überraschte mich die Kabinenbesatzung mit einem Apéro in der ersten Klasse, aber leider konnte der Sachwalter nicht zeitgerecht zur Freigabe der finanziellen Mittel für die Champagnerflaschen angefragt werden. Dafür wurden diese nicht budgetierten Ausgaben teilweise durch den heute üblichen blumenstrauslosen Auftritt des Chefpiloten kompensiert, der eben von einer anderen onboard-Verabschiedung kam: «Drive through goodbye». Der Apéro im OPS-Center zog sich



Teamwork beginnt mit dem Captain

über zwei Stunden hin und ich danke allen Kolleginnen und Kollegen, die sich eingefunden haben um mit mir diesen letzten Auftritt in Uniform zu genießen.



Off-duty duty

Rückblickend darf ich sagen, dass ich das Gefühl habe, in einem erinnerungswürdigen Höhepunkt abtreten zu können, dürfen, müssen, je nach Betrachtungsweise. Alles hat gestimmt und der ganze Flug war – in erster Linie durch die liebevolle Umsorgung durch die Kabinencrew und die angeregte Stimmung im Cockpit – von A bis Z ein Hit.

Der Eintrag im Aircraft Log, den ich von einem Kollegen nachträglich mitgeteilt erhalten habe, hat mich gerührt: «We wish you and your family all the best – SR Technics». Das ist der Swissair-Geist, den ich so geschätzt und gepflegt habe und der von Euch allen erhalten bleiben muss! Auch wir haben Kultur!

Ich wünsche Euch allen, die Ihr noch im Cockpit, in der Kabine, im Bodendienst bleiben dürft, könnt, müsst, oder pensioniert seid oder in einen anderen Job wechselt oder leider entlassen seid alles Gute und eine grosse Portion Zuversicht! Mached'ts guet ond gänd ned uf! ■

Wann bringen Sie mehr Planung in Ihr Leben?

Text Malcolm Dastur (St. Galler Vermögensverwaltung) und Roland Krummenacher (Baloise Bank)

Die Ereignisse der vergangenen Monate haben unsere Wertvorstellungen weitgehend revidiert. Dinge die kaum für möglich gehalten wurden, sind bereits jetzt Realität. Wie kann man sich aber als Individuum so absichern, dass man so wenig wie möglich vom Strudel der Ereignisse mitgerissen wird und zumindest die finanzielle Planung abgesichert ist.

Wenn man davon ausgeht, dass in unserem System der Einfluss so gravierender Ereignisse eine unmittelbare Wirkung auf die Wirtschaft und somit auch auf die Finanzmärkte hat, liegt es auf der Hand, dass es auch einen direkten Einfluss auf die persönlichen finanziellen Belange hat.

Mehr denn je hat jede Schweizerin und jeder Schweizer ab einem bestimmten Alter eine Reihe von finanziellen Verpflichtungen oder Aktiven. Ganz gleich ob es sich dabei um ein Privatkonto, eine Hypothek, eine Lebensversicherung oder gar um Aktien handelt, im Verlauf der Jahre sammelt sich so einiges an.

Was kann ich tun?

Tatsache ist, dass wir als Privatperson in der Schweiz von verschiedensten, hervorragenden Dienstleistungen aus dem Finanzbereich profitieren können.

Das Problem liegt meist darin, dass es für jeden Einzelnen von uns sehr anspruchsvoll und zeitintensiv (!) ist, für sich persönlich aus der Vielzahl von Angeboten die optimale Kombination auszuwählen.

Wenn man dann schliesslich weiss was man will und braucht, so geht es in einem weiteren Schritt darum, diese Lösung auch tatsächlich für sich persönlich gewinnbringend in die Tat umzusetzen.

Ein weiterer, anspruchsvoller Meilenstein ist dabei die Wahl des geeigneten Partnerinstituts.

Falls Sie sich, sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser, diese Gedanken bereits gemacht und erfolgreich umgesetzt haben, so möchten wir Ihnen zu Ihrer Weitsicht herzlich gratulieren!

In den allermeisten Fällen sieht die Realität jedoch etwas anders aus. Viele Menschen haben ihren Steuerberater, ihren Vermögensberater, ihren Treuhänder, ihren Vorsorgeberater oder ihren Versicherungsberater.

Von jedem Einzelnen bestens beraten bleibt dennoch bei der Regelung der persönlichen, finanziellen Angelegenheiten ein wichtiger Punkt Ihnen selbst überlassen: die optimierte Koordination. Weil sich finanzielle und damit auch steuerliche und rechtliche Faktoren gegenseitig stark beeinflussen, ist eine ganzheitliche Betrachtung entscheidend.

Dienstleistungsumfang

Finanzplanung soll den Kunden erlauben, sich aufgrund der entsprechenden Präferenzen nachhaltig weiter zu entwickeln. Ganz egal, ob es dabei um die Optimierung der steuerlichen Situation, der Vorsorge, der Wertvermehrung oder um die Frühpensionierung geht. Im Zentrum der partnerschaftlichen Zusammenarbeit steht die in einem ersten Schritt gemeinsam erarbeitete Finanzplanung. Mit einer Finanzplanung lässt sich über eine gesamtheitliche Betrachtung der persönlichen, finanziellen Verhältnisse erheblichen Mehrnutzen für Sie generieren. Als systematische und gesamtheitliche Methode hat die Finanzplanung das Ziel, die eigene Vermögens-, Vorsorge- und Versicherungssituation über den gesamten Lebenszyklus markant zu verbessern und den jeweiligen, finanziellen Interessen Rechnung zu tragen. Dabei werden wirtschaftliche, rechtliche und steuerliche Aspekte berücksichtigt.

Am Anfang einer Finanzplanung steht immer eine umfassende Aufnahme Ihrer heutigen Lebenssituation.

Zusammen mit Ihren Wünschen und Zielen dient diese Analyse als zentrale Basis für die weiteren Planungsschritte.



Als Resultat Ihrer persönlichen Finanzplanung erhalten Sie eine umfassende Information und einen gezielten Massnahmenkatalog aus den Bereichen:

- 1) Vermögen (Entwicklung, Budget, Rendite, Kapital- oder Rentenbezug usw.)
- 2) Vorsorge (gesetzliche und private Vorsorge, Vorsorgelücken usw.)
- 3) Steuern (Steuroptimierung)
- 4) Versicherung (Über- oder Unterversicherung)
- 5) Wohneigentum (Erwerb, optimale Finanzierungsart, Steuern usw.)
- 6) Ehegüter- und Erbrecht; auch Nachfolgeregelung

Und dann? – Wir lassen Sie nicht allein. Wir begleiten unsere Kunden in der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen und halten gemeinsam den Kontakt über Jahre hinweg aufrecht. So gewährleisten wir einen hohen Servicestandard und – was das Wichtigste ist – die Erfüllung Ihrer Ziele.

Nachhaltige Finanzplanung in unsicheren Zeiten ist eine grosse Herausforderung, der sich heute alle stellen müssen. Wer hat aber schon die Fähigkeit, alle Bereiche, welche für die eigenen Finanzen relevant sind zu analysieren und zu interpretieren? Und das Tag für Tag! Ehrlich gesagt sind es wohl die wenigsten. Für diese Aufgabe braucht es ausgewiesene Fachleute.

Wann bringen Sie mehr Planung in Ihr Leben?

Kontakt:

Malcolm Dastur
 St.Galler Vermögensverwaltung
 Telefon 052 630 07 77
 malcolm.dastur@sgvb.ch
 oder
 Roland Krummenacher
 Baloise Bank
 Telefon 01 543 19 32
 roland.krummenacher@soba.ch ■

Wegzug ins Ausland

Bei einer definitiven Abreise ins Ausland, ist das taktische Vorgehen aus steuerlichen Gründen sehr genau zu beachten. Wer nämlich die Schweiz definitiv verlässt, kann das vorhandene Altersguthaben bei der Pensionskasse und/oder Freizügigkeitsstiftung als Barauszahlung beziehen. Bevor das Altersguthaben ins Privatvermögen transferiert wird, erfolgt eine einmalige Besteuerung (Quellensteuer). Entscheidend für die Höhe dieser Besteuerung ist nicht der letzte Wohnsitz (Kanton und Gemeinde) des Vorsorgenehmens, sondern der Sitz der letzten Pensionskasse oder Freizügigkeitsstiftung! Insbesondere bei grösseren Kapitalauszahlungen ist im kantonalen Vergleich die Quellensteuerbelastung im Kanton Schwyz sehr attraktiv. Dazu folgende Berechnungsbeispiele:

Sitzkanton	Quellensteuer Pensionskasse	Quellensteuer Altersguthaben CHF 1 Mio	Quellensteuer Altersguthaben CHF 2 Mio	Quellensteuer Altersguthaben CHF 3 Mio
Zürich		CHF 83 013	CHF 166 013	CHF 249 013
Zug		CHF 73 013	CHF 146 013	CHF 219 013
Schwyz		CHF 48 013	CHF 96 013	CHF 144 013

Bemerkungen:

- Total Quellensteuer Bund und Sitzkanton
- Berechnungsbasis Quellensteuersätze im Jahr 2002

Aufgrund der fiskalischen Gegebenheiten lohnt es sich, die Barauszahlung bei definitiver Abreise ins Ausland bei einer Freizügigkeitsstiftung im Kanton Schwyz zu beantragen. Für die Überweisung des vorhandenen Altersguthabens an die gewünschte Freizügigkeitsstiftung benötigt die bisherige Pensionskasse vom Vorsorgenehmer einen entsprechenden Auftrag. Die von der Innerschweizer Privatbank Reichmuth & Co gegründete Freizügigkeitsstiftung PensFree hat als einzige Freizügigkeitsstiftung ihren Sitz im Kanton Schwyz.

Freizügigkeitsstiftung PensFree
 Herrengasse 14, CH-6430 Schwyz
 Telefon +41 41 819 60 72
 Fax +41 41 819 60 69
 E-Mail info@pensexpert.ch

Inserieren in der Rundschau:

Heisst die Zielgruppe Pilotinnen und Piloten?

Kaleidoskop

Text Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

United will Piloten bewaffnen

Nach der Regionalfluggesellschaft Mesa Airlines hat jetzt auch United angekündigt, ihre Piloten mit «Taser» – Pistolen auszurüsten, falls das FAA die Bewilligung dazu erteilt. Mittels zweier Elektroden, die an Drähten hängend gegen einen Angreifer abgefeuert werden, soll eine dosierte Menge Hochspannung dafür sorgen, dass dieser Eindringling für einige Sekunden unschädlich gemacht werden kann. Dies sollte genügen, um ihn fachmännisch zu fesseln. Diese Pistole soll im Cockpit in einem abschliessbaren Kasten und nur für die Piloten zugänglich aufbewahrt werden.

Auch konventionelle Pistolen wurden «flugzeugtauglich» gemacht, indem Munition entworfen wurde, die einen flachen Kopf haben und deshalb nur Körperteile eines Angreifers, nicht aber die Strukturteile eines Flugzeuges durchdringen sollen.

Ewig lange Flüge

Singapore Airlines will ihre bestellten A340-500 nur übernehmen, wenn bis am 31. Mai verbindliche Richtlinien bezüglich des Enlargements extrem langer Flüge geschaffen werden. Sowohl die FAA als auch JAA haben über die Bemannung von Flügen von mehr als 18 Stunden Einsatzzeit gesprochen, aber noch keine greifbaren Vorschläge geliefert. Singapore will die A340-500 auf der Strecke nach Los Angeles einsetzen und denkt daran, ein fünf-

tes Besatzungsmitglied einzusetzen, will aber nicht bloss auf Vermutungen und Zusehen hin so planen.

Olympic: Still going strong?

Nachdem mehrere Termine für die Privatisierung der staatlichen Fluggesellschaft Olympic ergebnislos verstrichen sind und schliesslich die private Fluggesellschaft Axon Airlines als aussichtsreichster Kandidat für den 16. November zur Unterschrift eingeladen worden ist, hat die Credit Swiss First Boston jetzt verlangt, dass die Australische Firma «Integrated Airline Solutions» eine neue Chance erhalten soll. Einerseits schuldet Axon der Olympic 1,3 Millionen \$ Handlinggebühren und andererseits müssten Axons «finanziellen Muskeln verstärkt» werden, wie der Griechische Transportminister verlauten liess. Allerdings hat sich dieses Problem mittlerweile eh gelöst, denn Axon meldete Ende November Konkurs an.

Für die Australische Lösung machen sich auch zwei der reichsten Männer in Griechenland stark. Allerdings drängt die Zeit, denn Olympic muss bis am 12. Dezember eine Schuld von 68 Millionen \$ bezahlen oder sechs Boeing 737-400 zurück geben. Der Transportminister rechnet mit 1,85 Milliarden \$, die für eine komplette Sanierung von Olympic aufgewendet werden müssten. Bis im April muss die Privatisierung gemäss EU-Vorgaben erfolgt sein. Noch ist nicht klar, wie Olympic in Zukunft aussehen wird, ein

Low-cost-carrier, eine Regionalgesellschaft oder weiterhin eine weltweit operierende Airline.

Trends in den Emiraten

Während Gulf Air wegen ungenügender Auslastung vier ihrer 30 Flugzeuge stilllegen will, präsentierte Emirates eine der grössten Flugzeugbestellungen in der Geschichte: 22 Airbus A380 sowie drei A330-200 wurden fest bestellt und eine Absichtserklärung für den Kauf von acht A340-600 sowie 25 Boeing 777 unterschrieben. Wenn alle Flugzeuge übernommen werden stellt dieser Auftrag einen Wert von 15 Milliarden \$ dar. Mit diesem Beschaffungsplan sollen die Bedürfnisse der nächsten 15 Jahre abgedeckt sein, die von einer Verdoppelung der Passagierzahl bis 2006 und der Ausweitung des Streckennetzes um jährlich fünf Destinationen aus gehen.

Ob diese Prognose allerdings bestehen bleibt darf bezweifelt werden, wurde doch seit dem 11. September ein Passagerrückgang nach den USA von 50 % und nach Europa von 30 % registriert.

Airbus A340 von Boeing geliefert

Die rasch expandierende private Algerische Fluggesellschaft Khalifa wird von Boeing zwei A340-300 übernehmen, die im Zuge eines 777-Deals mit Singapore Airlines von Boeing zum Weiterverkauf übernommen worden sind. Boeing konnte Singapore Airlines vor ein paar Jahren überzeugen, die 777 zu kaufen und übernahm als Anzahlung alle bereits abgelieferten oder noch gar nicht gebauten A340-300.

Khalifa wurde erst 1999 gegründet, setzt heute A310 und ATR 42/72 ein und hat bereits bei Airbus Bestellungen über drei A340-500, fünf A330-200 und zehn A320 laufen. Ausserdem wurden von Lufthansa drei A319 bis Ende 2002 gemietet. Bei CAE in Kanada wurden Simulatoren für A330/340, A320, ATR 72 und Boeing 777 in Auftrag gegeben. Letzteres deutet darauf hin, dass Khalifa auch noch die 777 bestellen wird.

A318 auf steinigem Wege

Mit der Krise in der Luftfahrt kommen die Beschaffungspläne der Fluggesellschaften unter die Lupe. British Airways und America West sind mit Airbus im Ge-



Ultra-Langstreckenflugzeug Airbus A340-500



Singapore Airlines will ihre A340-300 los werden

sprach bezüglich hinausgeschobener Ablieferung oder gar teilweiser Annullierung ihrer A318 Bestellungen. Die Leasinggesellschaft ILFC hat noch keines ihrer 30 bestellten Flugzeuge bei einer Airline untergebracht, obwohl die erste Maschine in einem Jahr übernommen werden soll. Insgesamt sind 135 A318 bestellt worden.

Airbus sieht die Chancen für die A318 immer noch intakt, vor allem weil ein Konkurrent, der Avro RJX, voraussichtlich nicht in Produktion geht. Die anderen Konkurrenten Embraer 170/190 und Fairchild Dornier 928JET kommen erst später auf den Markt. Hingegen hat Boeing die Entscheidung über die Fortführung der 717-Produktion hinaus geschoben und will die Entwicklung des Marktes abwarten.

Ende des Jumbolino - oder doch nicht?



Fin de la serie: BAe RJX Regional Jet

British Aerospace (BAe) plant, die Produktion des Avro RJ «Jumbolino» nach 385 ausgelieferten Flugzeugen einzustellen, obwohl das Testprogramm des neuesten Sprosses Avro RJX gut unterwegs ist. Aber genau um dieses Modell, respektive dessen Schicksal, ist ein juristischer Streit entbrannt. Die Fluggesellschaft British European hat 12 dieser Flugzeuge bestellt, mit der ersten Ablieferung im April 2002 und die restlichen Maschinen über einen Zeitraum von fünf Jahren. Neben British European hat nur Druk Air von Bhutan noch zwei Avro RJX bestellt. BAe will aber nur noch die vier Flugzeuge herstellen,

die gegenwärtig auf der Montagestrasse sind und dann die Produktion einstellen. British European drängt nun auf das Einhalten des Vertrages und ist auch nicht bereit, über einen Kompromissvorschlag zu diskutieren, der eine beschleunigte Ablieferung vorsieht. Nutzniesser wären bei diesem Kompromiss die rund 1700 Arbeiter, die bei einer Stilllegung des Werkes arbeitslos würden. Für British Aerospace fallen bei einer Schliessung des Werkes Reststrukturierungskosten von 570 Millionen \$ an, eingeschlossen die 100 Millionen Entwicklungskosten des RJX.

Mit der Einstellung der Produktion enden 52 Jahre der Jetflugzeug-Herstellung in Grossbritannien. 1949 wurde die erste de Havilland Comet 1 gebaut. Der Jumbolino geht auf den Entwurf HS 146 aus dem Jahr 1973 zurück, der als Ersatz für die Turbopropflugzeuge gedacht war. Ein Jahr später musste dieses Programm wegen der einsetzenden Rezession gestrichen werden und erblickte erst 1978 als BAe 146 wieder das Licht der Öffentlichkeit.

Pro und contra Business Jets

Während United Airlines mit Hochdruck und 250 Millionen \$ am Aufbau

einer für die exklusive Kundschaft vorgesehenen Business-Linie «Avolar» arbeitet, die nicht nur kleine Jets wie Gulfstream und Falcons, sondern auch A318 umfassen soll, ist auf dieser Seite des Atlantiks die erste Euphorie verfliegen. Virgin Atlantic plante den Einsatz von sechs Global Express mit ausschliesslich Erster Klasse zwischen zentrumsnahen Flugplätzen in London und New York. Virgin begründet die Abkehr von Business Jets mit der Betriebsaufnahme der Concorde, die jetzt wieder sehr viele der potentiellen Kunden absorbiere. British Airways hat sich ausserdem wegen zu hoher Anlaufkosten aus dem Projekt «Business Jet» mit der Brokerfirma Air Partners zurück gezogen.

«Kommerzieller Terrorismus»

Mit diesen harten Worten bezeichnet Israel Borovitch, Präsident der privaten Chartergesellschaft Arkia die Vorgänge im Israelischen Luftverkehr. Nur Tage nachdem Arkia Charterflüge nach Phuket angekündigt und den Reisebüros Arrangements offeriert hatte, eröffnete die staatliche Fluggesellschaft EL AL, dass sie ebenfalls dorthin zu fliegen gedenke. Die für den wöchentlichen Charterflug vorgesehene Boeing 757-300 von Arkia ist bereits für diesen Langstreckenflug mit bequemeren Stühlen ausgerüstet worden. Nun sieht sich Borovitch genötigt, diese Flüge wieder abzusagen, denn «...während EL AL es sich leisten kann, weiter Verluste einzufliessen, sind wir auf schwarze Zahlen angewiesen.» Er kritisiert den unhaltbaren Zustand, dass die Regierung nicht nur die Fluggesellschaft besitzt, sondern auch den Luftverkehr kontrolliert und Streckenrechte erteilt.

Ryanair weiter im Aufwind

Neben EasyJet ist die Irische Fluggesellschaft Ryanair der zweite Europäische



Erfolgreiche Irische Billig-Airline

«Major Player» im Billigsegment. Das erste Halbjahr sah einen Anstieg an beförderten Passagieren von 37% auf 5,3 Millionen sowie einen um 29% gesteigerten Gewinn von 385 Mio \$. Die Flotte soll über die nächsten fünf Jahre von gegenwärtig 36 Boeing 737 auf 86 Flugzeuge dieses Typs anwachsen. Weil viele Fluggesellschaften Flugzeuge abstellen oder zum Verkauf ausschreiben, kann Ryanair diese Flottenerweiterung viel billiger als budgetiert realisieren. Auch die Slots, Streckenrechte und Wartungsmöglichkeiten sind günstiger zu haben. Da auch Ryanair seine tiefen Tarife noch einmal senken musste, um genügend Kunden anlocken zu können, ist allerdings der Ertrag pro befördertem Passagier um 6% gesunken. EasyJet lockte dem gegenüber eher die «guten» Passagiere an und schneidet deshalb ein wenig besser ab.

Hartes Pflaster Deutschland

Die Deutsche BA macht seit ihrer Gründung vor zehn Jahren Verlust. Sie operierte anfänglich mit Fokker 100, setzt aber heute 18 Boeing 737-300 ein. Die Muttergesellschaft British Airways will sich von ihrer Tochter lösen, genauso wie sie sich von ihrer Billigtochter «Go» getrennt hat. Die Chartergesellschaft Germanair, die 1978 gegründet worden ist und heute erst fünf Boeing 737-700 einsetzt, interessiert sich für eine Übernahme der Deutschen BA. Germanair plant einen allmählichen Übergang zu einer planmässigen Liniengesellschaft.

Teurer Sprint

Die Billigairline AirTran Airways will 100 000 \$ von Michael Shane Lasseter einfordern. Er hat am 16. November die Sicherheitskontrolle in Atlanta ohne anzuhalten passiert und ist auf einer Rolltreppe, die aufwärts führte, in der Gegenrichtung nach unten gespurtet. In der Folge dieser Aktion wurde der Flughafen evakuiert und über drei Stunden nach dem Schuldigen gefahndet. Dieser gab zu Protokoll, dass er keine Sicherheitsbeamte gesehen und auf seinen Flug geprügelt habe, deshalb sei ihm dieses Missgeschick passiert. AirTran musste 17 Flüge umleiten, 24 annullieren und auf 202 Flügen Verspätungen von rund zwei Stunden verzeichnen. Die Anwälte von AirTran warfen Lasseter ausserdem vor, nichts unternommen zu haben, um sich selber anzuzeigen und die Aktion abzukürzen. Doch Lasseter meinte bloss, dass er nicht gewusst habe, dass das ganze Theater wegen ihm veranstaltet worden sei. ■

American Airlines Unfall

Nach zwei Minuten war der Flug AA587 am 12. November zu Ende und die anschliessende Unfalluntersuchung warf mehr Fragen auf als Antworten gefunden werden konnten.

Erstmals seit Kunststoffteile im Flugzeugbau verwendet werden ist ein solches Teil – in diesem Fall das ganze Seitenruder – vom Flugzeug gelöst worden. Ausserdem war es ebenfalls das erste Mal, dass an einem Airbus die Triebwerke im Flug abmontiert worden waren. Airbus Industries war der erste Hersteller, der in grossem Stil Kohlefaserstrukturen einsetzte: Die A310 und A300-600 wurden seit Mitte der Achtziger Jahre mit Kunststoff-Seitenrudern ausgerüstet. Sechs massive Halterungen mit Titanbolzen stellen die Verbindung von der Rumpfstruktur zum Leitwerk dar. Beim Unfallflugzeug, das 1988 ausgeliefert worden war, musste eine dieser sechs Kunststoffverbindungen wegen eines Herstellungsfehlers bereits im ersten Betriebsjahr repariert und von den Behörden neu abgenommen werden. Ausserdem flog diese A300-600 im Jahr 1994 in schwere Turbulenzen, wobei 40 Passagiere verletzt worden waren. Das Flugzeug wurde auch damals auf mögliche Schäden geprüft.

Flug AA587 startete zwei Minuten hinter einer Japan Airlines Boeing 747-400 und erste Meldungen sprachen von Wirbelschleppen als primärer Unfallursache. Doch die Auswertungen zeigten, dass diese bloss eine Seitenbeschleunigung von 0,1g auf die A300-600 erzeugten, wogegen kurz darauf 0,3g bis 0,4g gemessen wurden, die in Übereinstimmung mit Steuerausschlägen im Cockpit sein sollen. Ob aber die Piloten aktiv in die Pedalen getreten sind oder diese passiv vom Seitenruder her über die Kabel bewegt worden sind, ist noch nicht bekannt. Das Cockpitttonband (CVR) zeichnete in den Sekunden bevor es stoppte ein starkes Rüttelgeräusch auf. Die Datenaufzeichnung funktionierte noch 2,5 Sekunden länger als der CVR und registrierte eine Zunahme der Seitenbeschleunigung auf 0,8g. Dieser Wert würde erreicht, wenn das Ruder 30 Grad ausgeschlagen wäre, ein Wert, der dem maximalen Ausschlag entsprechen würde. Die A300-600 war gemäss Radardaten rund 250 kt schnell und die automatische Begrenzung des Ruderausschlages hätte bereits nicht mehr den maximalen Wert zugelassen. Also nehmen die Behörden an, dass das Seitenruder in diesem Moment bereits beschädigt war. Das Flugzeug drehte jetzt mit 10 Grad pro Sekunde um die Hochachse nach links, obwohl der Pilot mit dem Querruder nach rechts korrigierte. Bei 25 Grad Querlage wurde eine Beschleunigung von über 2g registriert, was zusammen mit dem Kreiseffekt der Triebwerke für deren Separation geführt haben dürfte. Die Flugzeugnase zeigte 30 Grad nach unten. Am 11. Mai 1999 wurden bei einer anderen A300 der AA periodische Ruderausschläge von 5–11 Grad festgestellt, als der Autopilot das Flugzeug im Anflug auf Miami steuerte. Das Problem war die gekreuzte Verdrahtung des Autopiloten nach einem Werkstattbesuch. Bei der anschliessenden Kontrolle wurde noch eine weitere A300 mit diesem Fehler gefunden. 1996 erlebte eine A300 auf dem Reiseflug unangenehme Ruderbewegungen in der Frequenz von 5–6 Hz. Nachdem die Besatzung das Flugzeug verlangsamt und in den Sinkflug gebracht hatte, normalisierte sich der Zustand wieder. Kein Fehler konnte gefunden werden. Die Untersuchung dürfte noch eine ganze Weile in Anspruch nehmen und hoffentlich Klarheit bringen, welche Faktoren für diesen tragischen Unfall verantwortlich waren.



Verein Behinderten-Reise Zürich
 Limmatstrasse 275
 Postfach 2373
 8031 Zürich
 Telefon 079 677 68 98
 Fax 01 272 40 30

Fahrten mit rollstuhlgängigen Personenwagen und Kleinbussen (Fahrausweis Kat. B)

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

zuverlässige freiwillige FahrerInnen

(Einsätze individuell, nach Absprachen)

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

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

Leserbrief betreffend Tagesanzeiger Magazin Nr.50.

So nicht, Herr Moser!

Herr Moser nennt sich sowohl Aviatik-Experte, wie auch Aviatik-Journalist. Bei einem Experten muss man voraussetzen können, dass er alle die überaus komplexen Strukturen und Zusammenhänge der zivilen Luftfahrt kennt. Gäbe es solche kompetenten Experten, müssten sie in der Airline-Industrie und bei Fluggesellschaften zu finden sein. Gäbe es sie heute, wäre die jetzige weltweite Krise der Luftfahrt vermeidbar gewesen. Über Teilgebiete der Aviatik besitzt Herr Moser ein grosses Wissen, das ihn dort als Fachjournalist legitimiert. Von der Operation einer Airline (Ausbildung, Weiterbildung, Durchführung, Sicherheit etc.) versteht er hingegen so wenig, dass er bei Leuten, die davon eine Ahnung haben, seine Glaubwürdigkeit einbüsst.

Sein Beitrag «Wenn Piloten schummeln» strotzt von tendenziösen Ungenauigkeiten, an denen auch die unnötige Schlussbemerkung, es sei eine bewusst einseitige, auf die Swissair bezogene Zusammenstellung nichts ändert. Selbst Crossair-Piloten dürften auf die mindestens durch Unwissen manipulierten Fakten nur mit Kopfschütteln reagieren.

Der im Artikel erwähnte Ehrenkodex, welcher ungeschriebene Verhaltensregeln beinhaltet und als Airmanship definiert wird, ist bereits der erste Einbruch im dünnen Eis. Airmanship hat mit einem Ehrenkodex rein gar nichts zu tun. Airmanship gibt es nur bei Piloten weltweit. Der Begriff umfasst das Training von Geschicklichkeit, Fertigkeit und Persönlichkeit. Daraus entsteht Professionalität. Airmanship beginnt beim Eintritt in eine Airline. Das Verhalten und das Wissen, sowie die richtige und rasche Beurteilung von unerwarteten Situationen und die Leistungsfähigkeit, ein Flugzeug sicher zu operieren, sind weitere Komponenten, welche in ihrer Gesamtheit den guten Linienspiloten formen. Dass im Markt nicht mit den Argumenten der Sicherheit gewonnen wird ist ein weiterer Irrtum. Wenn eine Airline eine internationale Anerkennung für einen hohen Sicherheitsstandard erhält, wird sie dies wohl der Öffentlichkeit nicht vorenthalten wollen.

Herr Moser bezeichnet die «beispiellose Verunglimpfungskampagne» von Swissair gegen Crossair als krasse Missachtung von Anstandsregeln. Unter dem Deckmantel der Gerechtigkeit heizt er jedoch die Schlammschlacht erneut an, in-

dem er den Spiess umdreht und dabei übersieht, dass er sich damit auf dieselbe Stufe stellt derer, die er verurteilt.

Die Liste der Vorkommnisse im Flugbetrieb der Swissair im Vergleich zu Crossair schliesslich enthält Vorfälle aus der Zeit, in der es die Crossair noch gar nicht gab. Im Beispiel des zu tiefen Landeanfluges in Beirut, wo «nur mit Glück eine Bodenberührung nicht stattfand» (gemeint war vermutlich: vor der Landepiste), könnte man das Wort Glück durch Können ersetzen, wenn man wollte. Allerdings nur wenn man wollte.

Ein Copilot, der nach dem Ausfall des Kapitäns den Heimflug ohne Zwischenlandung fortsetzt, wird als Sicherheitsrisiko eingestuft. Dabei vergisst Herr Moser allerdings zu erwähnen, dass Copiloten bei Swissair für solche Fälle ausgebildet werden. Wenn man die Formulierungen genauer betrachtet und auch zwischen den Zeilen liest, werden die hintergründigen Absichten des Verfassers transparent. Die Mogelpraxis der Swissairpiloten mit Spickzetteln. Hier wurde der Denkprozess des Verfassers leider auf halber Strecke abgebrochen. Anlässlich der verschiedenen jährlichen Prüfungsflüge wird das praktische Können unter normalen und erschwerten Bedingungen beurteilt. Vorgängig oder anschliessend werden einige Fragen operationeller oder technischer Art gestellt.

Angenommen, es gibt für jeden Flugzeugtyp 15 Piloten, die vom Bundesamt ermächtigt sind, solche Prüfungen abzunehmen und jeder stellt 5-7 Wissensfragen, dann ergibt sich ein Katalog von rund 100 Fragen, welche das erforderliche Spektrum abdecken. Auch wenn diese Fragen später notiert und weitergegeben werden, müssen sie bei der Prüfung ohne Spickzettel beantwortet werden. Mehr als die richtigen Antworten zu kennen wird auch Herr Moser schwerlich verlangen wollen. Bei den zitierten Swissair-internen Protokollen über erkannte Sicherheitsmängel wäre es einer objektiven Berichterstattung gut angestanden, auch die Massnahmen zu erwähnen, welche die Swissair aufgrund ihrer Erkenntnisse ergriffen hat. Ein Sicherheitsproblem bei einer Airline entsteht dann, wenn sich abzeichnende Tendenzen nicht frühzeitig erkannt und korrigiert werden. Herr Moser hat in seinem Artikel das Wort Ehrenkodex aufgeführt. Ich nehme an, etwas in dieser Art gibt es auch für Journalisten.

Willi Weiss, pens. Pilot, Fachinstruktor
SRAS YTFB ■

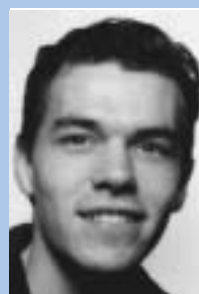
Unsere Neumitglieder per Ende 2001



Tom De Neve



Bart Dewitte



Marc Seeger



Christian Steinert

Hans Lansbergen und Tom Liebaert
(beide ohne Photo)

PBS-News

Text Tom Weder, PBS-Spezialist

Nach dem Beantragen der Nachlassstundung entzog der Hersteller des PBS und des Pairing-Systems, AdOpt, der Swissair umgehend und mit sofortiger Wirkung gemäss Vertrag die Lizenzen für den Gebrauch dieser beiden Systeme, weil Swissair fällige Zahlungen in der Höhe von rund USD 0,9 Mio nicht mehr bezahlen konnte. Dies bedeutete faktisch, dass keine Einsatzpläne mehr hätten erstellt werden können. Nach zähen Verhandlungen gelang es den betreffenden Stellen, nun mit AdOpt eine Vereinbarung abzuschliessen, wonach diese Systeme bis Ende März 02 (mit einer Verlängerungsoption bis Ende Juni 02) weiter betrieben werden dürfen. Allerdings werden keinerlei Anpassungen mehr vorgenommen. Wir müssen also vorderhand mit den bekannten Schwachstellen des PBS weiterleben.

History für den Dezember-Einsatz

Eigentlich hätte die Satisfaction des Dezember 2000 in den Alfafactor für den diesjährigen Dezembereinsatz einfließen sollen.

Wie erinnerlich waren nebst den Partnerbids, die nachgewiesenermassen nicht funktionierten und auch entsprechend korrigiert wurden, noch andere Faktoren beteiligt, die zu unerwarteten Resultaten führten. Dies waren zum Beispiel

- die 100% SF wegen Bidden von (damals nicht bekannten) Preassignments
- die 100% wegen Bidabstinz oder preassigned Schedules (heute «NIL»)

Dazu kamen diverse Änderungen und Fehlerkorrekturen am Programm während des Jahres, sodass der Optimizer von heute nicht mehr dem Optimizer von damals entspricht.

Es war denn auch unmöglich, eine Abgrenzung vorzunehmen, die eine gerechte Behandlung aller Crew Members garantiert hätte.

Wir haben diese Frage intensiv intern und auch im PBS-Committee diskutiert und sind nach Abwägen aller Faktoren zum Schluss gekommen, dass mit dem Verzicht auf die Anrechnung der SF des letzten Dezember die grösstmögliche Gerechtigkeit (bzw. die kleinste Ungerechtigkeit) zu erreichen ist.

Leider ist die Information über diesen Entscheid in der allgemeinen Situation untergegangen und erfolgte erst mit der Publikation der Einsätze.

Wie weiter?

Noch nicht geklärt ist, ob das PBS unsere Einsätze auch in der New Company planen wird. Entsprechende Diskussionen und Abklärungen sind im Gang.

Joker Wish System

Das Reglement über das JWS wurde von allen Parteien unterschrieben und wird demnächst im Internet auf der Homepage publiziert werden. ■

Die Aeropers setzt alles daran, unseren jungen Co-Piloten wieder eine Perspektive zu eröffnen. We care.

Leserbriefe:

Ab sofort werden in der Rundschau auch Leserbriefe publiziert.

Leserbriefe müssen jeweils bis Redaktionsschluss an

aeropers@aeropers.ch gesandt werden.

Umfang der Leserbriefe:

max. 1 A4-Seite,
Arial 12 Pkt.

Betreff des E-Mails:
Leserbrief Rundschau

Termine Januar und Februar 2002:

Piloten-Stamm:

Datum: Jeden Montag (Ausnahmen werden per Massenmail bekannt gegeben)

Zeit: ab 18:00 Uhr

Ort: Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jedes Monats, nächste Stämme:

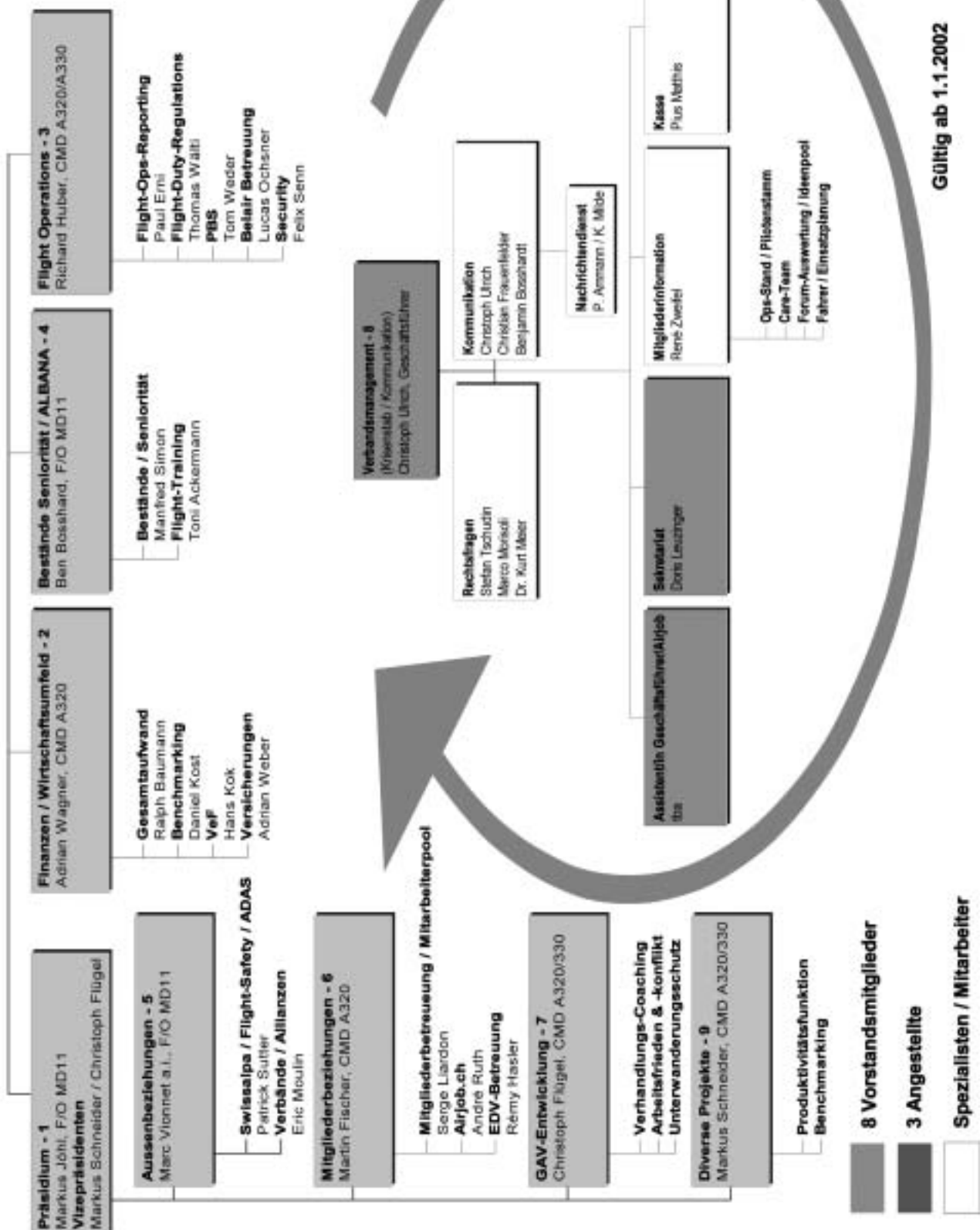
Datum: 29. Januar 2002 (Information VEF durch Vizepräsident Hans Kok)
26. Februar 2002

Zeit: ab 14:30 Uhr

Ort: Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten



Gültig ab 1.1.2002



P.P.

A

8600 Dübendorf

St.Galler | Vermögensberatung

Ein Unternehmen der St.Galler Kantonalbank

Von einem unabhängigen Berater wie uns können Sie mehr erwarten.

Individuelle Konzepte über alle Bereiche hinweg.
Für Ihre persönliche Gegenwart und Zukunft.

Setzen Sie sich mit uns in Verbindung.

Gerne unterstützen wir Sie bei der
Optimierung ihrer finanziellen Belange.

St. Galler Vermögensberatung
Herr Malcolm Dastur
Grabenstrasse 15
8201 Schaffhausen

malcolm.dastur@sgvb.ch
052 630 07 77

Steuerberatung
Risikoschutz
Vorsorge
Frühpensionierung
Wertvermehrung

Persönlich. Kompetent. Professionell.