



Inhalt der Ausgabe 3/97

- 2 Editorial
- 4 Seite des Präsidenten
- 5 Aus dem Vorstand
- 7 Das aktuelle Interview: H.U. Beyeler SR Technics
- 21 Aus der Technik
- 26 In memoriam: Alfred Sooder
- 28 GV - 1997
- 34 Vortrag Stefan Helsing
- 39 Kaleidoskop
- 40 Yawspin
- 50 Nachtrag zum Kaleidoskop 1/97
- 51 Meinungen von...Beat von Tobel
- 53 Crossair Inside
- 56 Aus den Kommissionen: Schule und Check
- 58 Skycontrol: Projekt «Centre Commun»
- 63 AP monthly
- 68 Termine

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Christian Scherer, Christian Frauenfelder (Del. Vorstand), Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freie Mitarbeitende: Beat von Tobel, Andrea Weile

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 814 15 15, Fax (01) 814 16 86

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01/820 00 10, Fax: 01/820 08 58

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **RUNDSCHAU** das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 31. Juli 1997



Swissair - Precision Operations

«Swissair pilots and crew members are highly trained specialists. Carefully chosen for character, skill and reliability, they maintain Swissair's international reputation for precision and attention to detail. Many crew members have more than a million miles of flying experience behind them, and are familiar with flight conditions in all parts of the world. You are in good hands when you fly with a Swissair crew.»

Diesen Text - er stammt aus einer Beilage eines DC-7C Baukastens von Revell aus dem Jahr 1957 - können wir auch heute noch voll unterstützen. Er suggeriert ein Sicherheitsgefühl, das die Passagiere an Bord unserer Flugzeuge vorfinden, mehr noch, worauf sie schon immer ein Recht hatten, es vorzufinden.

Auf einem Flug von Tel Aviv nach Zürich im Juni 1997 hatte ich ein anregendes Gespräch mit einem älteren Swissair-Stammkunden. Er sprach unter anderem von den Unfällen der DC-10, die 1979 zum weltweiten Flugverbot dieses Flugzeuges geführt hatten. Er erinnere sich noch gut an einen Artikel im Wall Street Journal mit der Überschrift «DC-10, world's most dangerous aircraft» oder so, worin als Kontrast zum Titel in einem Abschnitt die Swissair für ihre ausgezeichnete Wartung besonders gelobt worden sei, das fliegende Publikum also

in diese DC-10 volles Vertrauen haben könne. In jener Zeit - vor und nach dem Flugverbot - habe «mein» Passagier ausschliesslich DC-10 der Swissair für seine Reisen gebucht.

Dieser Passagier hat die Swissair Technik im Kopf, wenn er so stolz von unseren gut gewarteten Flugzeugen spricht. Der gute Ruf unserer Techniker ist ebenfalls legendär und gibt auch uns Piloten ein gutes Gefühl, wenn wir mit einer Maschine auf unsere Reise gehen. Durch die verschiedenen Umstrukturierungen und Auslagerungen ist dieser gute Ruf in Gefahr geraten. Nicht die einzelnen Techniker sind damit gemeint, sondern das Umfeld, in dem sie arbeiten müssen. Lohndruck, Stellenabbau, Reorganisationen, Zeitdruck, mangelnde Anerkennung und weitere Faktoren lassen die Techniker mehr und mehr von der früheren starken Identifikation mit der Swissair Abstand nehmen: Techniker bei Swissair ist nur mehr ein Job wie ein anderer, man «reisst sich kein Bein mehr aus». Das Umdenken beim zu rigoros vorgenommenen Stellenabbau hat eine gute Seite: Alle Lehrlinge, die von Swissair ausgebildet worden sind, haben ihre Stelle! Diese können erst noch früher als Betriebsfremde produktiv und verantwortlich eingesetzt werden. Wie bei den Piloten gibt es eben auch in der

Technik eine «Lead-time» bei Bestandesveränderungen. Abgebaut ist rasch, aber das Aufstocken geht wesentlich länger. In dieser **RUNDSCHAU** versuchen wir, ein wenig Hintergrundinformationen zu diesem für den Flugbetrieb enorm wichtigen Sektor «Technik» zu geben.

Jeffrey Katz hat sehr offen gesagt, was er vom «Zahnarztstuhl-Interview» mit Herrn Bruggisser, von zu weit gegangenen Auslagerungen und falsch gesetzten Prioritäten hält. Wenn der Slogan «let's go for seven-o» durchschlagenden Erfolg haben soll, so muss auch alles darauf ausgerichtet sein. Woher kommen denn die 70% Auslastung? Vom Ticketverkauf natürlich. Und da hat Jeffrey Katz gehandelt: Der Stellenabbau, der in der allgemeinen Spareuphorie auch im Verkauf durchgezogen worden ist, hat zu unendlich langen Wartezeiten am Telefon geführt. «Was macht da der Passagier?» fragte Jeffrey Katz in einem «10 vor 10» Interview: «Er nimmt die andere Fluggesellschaft, die seine Bestellung zeitverzugslos entgegennimmt.» Werbewirksam fügte er bei: «Versuchen Sie jetzt, Ihren Flug bei Swissair zu buchen - Sie werden sofort bedient!»

Auch das ausgelagerte und ununiformierte Check-in Personal hat seine Aufmerksamkeit erregt. Der Swissair-Passagier müsse von A bis Z mit der Swissair in Kontakt sein, also auch von Swissair-Personal abgefertigt und eingchecked werden. Wenn sich Swissport-Leute mit British Airways Emblemen versehen, wenn sie Dienstleistungen für

unseren grossen Konkurrenten erbringen, dann dürfe doch die Swissair auch dasselbe erwarten. «Zurück zur Identifikation mit der Swissair», statt aus finanziellen Gründen immer mehr Bereiche auslagern und «neutralisieren», heisst die Devise. Muss zuerst ein Jeffrey Katz kommen und uns sagen, was für einen einmaligen werbewirksamen und weltweit bekannten Namen wir haben, damit ein diesbezügliches «Aha-Erlebnis» über uns kommt? Uns wurde vor Jahren eingeredet, als es um die Auslagerung des Swissair Catering ging, der Name Swissair dürfe nicht so prominent auf dem Briefkopf erscheinen, denn das sei den Geschäften mit anderen Fluggesellschaften abträglich, Gate Gourmet könne viel freier auf dem Markt agieren, wenn kein «Swissair» mehr im Weg sei.

«Swissair is noted for on-time arrivals and departures, plus speed, comfort and wonderful meals on board its planes» heisst es an anderer Stelle in der eingangs erwähnten Revell-Broschüre. Lasst uns also kein Katz-und-Maus Spiel treiben, sondern mit vereinten Kräften eine Grundlage schaffen, auf der die Swissair nicht nur überleben, sondern zu der ihr zustehenden Grösse aufsteigen kann. Und wieder einmal müssen wir uns wohl sagen lassen: «Es bringt nichts, jetzt die Schuldigen zu suchen - wir müssen uns nach vorne orientieren und gemeinsam ...» Sie kennen's ja.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Bei den Abstimmungen zur letzten Generalversammlung haben Sie alle Vorlagen im Sinne des Vorstandes genehmigt. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken. Durch Ihr überwältigendes Ja zur Charter Leisure haben Sie wieder einmal politischen Weitblick bewiesen. Spätestens jetzt muss jedermann - innerhalb und ausserhalb der Swissair - klar geworden sein, dass mit den Swissair-Piloten und der AEROPERS unkonventionelle Lösungen für anstehende Probleme gefunden werden können und dass wir die kommenden Herausforderungen annehmen werden. Mit der Zustimmung zum Charter Leisure haben wir auch bewiesen, dass wir uns der Problematik des deregulierten Umfeldes voll bewusst sind. Ich möchte allen Mitgliedern, die «Nein» oder «ja, aber» gestimmt haben, versichern, dass sich der AEROPERS-Vorstand der Risiken, die dieser Schritt für uns alle bedeutet, voll bewusst ist. Wir haben der Swissair ein weiteres mal gezeigt, dass wir auf den Weg des Miteinanders setzen. Miteinander werden wir die Probleme der Zukunft meistern. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde in den vergangenen Jahren vom Personal viel verlangt und auch akzeptiert. Innerhalb der SAirGroup gibt es nach unseren Informationen Geschäftsfeldabgrenzungen. Auf Kopfschütteln stiess deshalb bei mir die Nachricht, dass die Crossair



in Kürze Flüge nach Jerusalem aufnehmen wird. Die Swissair fliegt seit Jahren nach Tel Aviv und wird nun von einer Konzerntochter konkurrenziert. Es ist für mich unverständlich, vom Personal immer grössere Opfer zu verlangen und gleichzeitig durch solche Entschiede ein positives Streckenergebnis in Frage zu stellen.

Bei der Swissair zeigen die ersten Monate des Jahres 1997, dass wir auf dem richtigen Weg sind, und ich hoffe, dass wir 1997 wieder einmal schwarze Zahlen im Flugbetrieb schreiben. Das Cockpit-

personal hat zu diesem Schritt einen entscheidenden Beitrag geleistet.

Mit Franz Müller und Anselmo Caluori haben zwei langjährige Stützen den AEROPERS-Vorstand verlassen. Franz Müller hat sich bis zu seiner Pensionierung für die AEROPERS zur Verfügung gestellt. Wir alle wünschen ihm und seiner Frau Vreni in der neuen Heimat Südafrika alles Gute. Mit Anselmo Caluori hat sich der wahrscheinlich letzte «echte» Flight Engineer aus dem Vorstand verabschiedet. Anselmo war 9 Jahre im Vorstand tätig und hat vor allem die Interessen der Bordtechniker vertreten. Ich möchte mich im Namen des gesamten Vorstandes und aller Mitglieder für den grossen Einsatz und die geleistete Verbandsarbeit bedanken.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Peter Nagl

Kritische Nachbetrachtung der Informationspolitik

Einleitung

Die nicht unumstrittene Abstimmung über den Charter Leisure wurde mit überwältigender Mehrheit gewonnen. Die Wahlempfehlungen des Vorstandes wurden von einer grossen Mehrheit der Mitglieder übernommen. Die Wahlbeteiligung von über 85% sucht ihresgleichen in der schweizerischen Landschaft. Die Mitglieder haben einmal mehr gezeigt, dass sie geschlossen und solidarisch hinter ihrem Vorstand stehen. Sie sind bereit, innert kürzester Zeit dem Vorstand bei innovativen Projekten zu folgen, auch wenn auf «Altbewährtes» verzichtet werden muss, und das Risiko nicht genau definierbar ist. Diese komfortable Ausgangslage lädt geradezu ein, sich ein wenig auf ihr auszuruhen. Obwohl verführerisch, wäre dies aber auch gefährlich. Eine gesunde Portion Selbstkritik bringt uns wahrscheinlich einiges mehr.

Bei den Verhandlungen für den GAV 96 stand vor allem die Nachrichtensperre im Zentrum der Kritik. Aufgrund dieser Erfahrungen versuchte man beim Charter Leisure die Mitglieder so früh wie möglich «ins Boot» zu nehmen. Diese offene Informationspolitik kam auch mehrheitlich gut an. Zu Kritik kam es jetzt nicht mehr bezüglich des Umfangs der Information, sondern im Umgang

seitens des Verbandes mit einzelnen Mitgliedern oder Mitgliedergruppen. In diesem Zusammenhang sollen die aufgetauchten Probleme anhand von drei Beispielen (im nächsten Abschnitt) aufgezeigt werden. Alle drei Fälle konnten inzwischen mit Gesprächen konstruktiv gelöst werden und bieten heute keine Probleme mehr.

Beispiele

Vorwürfe müssen wir uns sicher beim Kommentar auf Heiner Spörris Leserbrief in der **RUNDSCHAU** gefallen lassen. Obwohl ehemalige (oder zukünftige) AEROPERS-Funktionäre mit Kommentaren rechnen müssen (im Gegensatz zu «normalen» Mitgliedern), wenn sie den Vorstand kritisieren, sind wir - neben einem Sachfehler - auch im Ton zu weit gegangen. Was auch immer die Beweggründe eines Mitgliedes für einen Leserbrief oder Kommentar sind, eine eventuelle Antwort unsererseits sollte die rein sachliche Ebene nicht verlassen. Hier müssen wir uns eine grössere Gelassenheit - nicht Gleichgültigkeit - zulegen, wenn Einwände von einzelnen Mitgliedern kommen: Negative Kritik als gutgemeinten Gedankenanstoss anzunehmen und nicht als Pauschalkritik an der verrichteten Arbeit aufzufassen.

In einem anderen Licht muss man aber das Spezialbulletin bezüglich der «IG-Pension» sehen. Bei diesem Fall war es nötig, eine schärfere Gangart einzuschlagen, drohte doch das Gesamtinteresse durch mehrere Ereignisse Schaden zu nehmen. Hier musste sich der Vorstand «Luft verschaffen», um mit einem Aufrütteln der Mitglieder eine (mögliche) gefährliche Entwicklung zu stoppen. Was wir aber in ähnlich gelagerten Fällen zukünftig verbessern müssen, ist die Aufbereitung der Information. Uns muss mehr bewusst sein, dass die Mitglieder nicht den gleichen Informationsstand wie wir haben. Es gilt also zuerst diesen Unterschied auszugleichen und dann - getrennt von den reinen Tatsachen - Akzente mit einem entsprechenden Kommentar zu setzen. Idealerweise sollten dabei aus Transparenzgründen die reinen Tatsachen vom Kommentar getrennt sein.

Einigen Wirbel hat auch unsere negative Wahlempfehlung für die Vorstandswahlen ausgelöst. Hier sind wir aus unserer Sicht korrekt vorgegangen, denn unser Kommentar war fair auf der sachlichen Ebene und kritisierte nur das Vorgehen und nicht die Person. Wir waren als Vorstand verpflichtet, Farbe zu bekennen in einer Angelegenheit, welche unsere Arbeitsfähigkeit direkt beeinflusst oder gefährdet hätte.

Zusammenfassung

Das immer wieder gezeigte Vertrauen der Mitglieder ist eine beruhigende Ba-

sis, auch bei heftigen Angriffen nicht zu überreagieren und sachlich ruhig zu bleiben. Es muss unter allen Umständen verhindert werden, dass allfällige gute Ideen nicht geäussert werden, nur weil man eine zu heftige Antwort des Verbandes fürchtet. Bei unterschiedlichen Meinungen sollte allerdings jeder zuerst eine konstruktive Aussprache mit dem Vorstand suchen, bevor er seine Bedenken öffentlich äussert. Scharfe Repliken wird es auch in Zukunft geben, aber wir werden uns bemühen, diese nur gezielt einzusetzen. Bevor wir das grosse Geschütz auffahren, werden wir nichts unversucht lassen, auch die nötigen Hintergrundinformation zu liefern, denn der «Knall» soll ja nicht erschrecken, sondern nur aufrütteln. Perfekt wird eine Informationspolitik nie sein, denn darüber gibt es wohl alleine in unserem Korps gegen 1122 verschiedene Ansichten. Wir werden aber unser Bestes geben, den vorhandenen Spielraum zu nutzen, um die nötigen Verbesserungen umzusetzen.

Christian Frauenfelder & Peter Nagl

Hans Ulrich Beyeler, SR Technics

Hans Ulrich Beyeler kommt von der Wissenschaft her. Als Physiker nach dem Studium an der ETH wechselte er in die Industrie, wo er in der Forschung, Anwendung und auch im Management tätig war. So war er rund alle sieben Jahre mit etwas völlig anderem beschäftigt, dabei führten ihn seine Aufgaben zuerst nach Sao Paulo, dann nach Salt Lake City und zurück in die Schweiz zur ABB, die damals noch BBC hiess. Dort war er massgeblich an der Entwicklung und Forschung auf dem Gebiet der Flüssigkristallanzeigen tätig. Vor dem Wechsel zur Swissair war bei Zellweger, Uster. Er hofft auch, sein vielfältiger Hintergrund verschaffe seinem jetzigen Arbeitgeber zusätzliche Vorteile, da es bei seiner Wahl 1993 nicht darum ging, einen noch besseren Triebwerksingenieur oder einen noch besseren Techniker zu finden, sondern einen Allrounder, der auch neue Wege beschreiten kann.

Seine Frau hat ihn an alle seine Arbeitsorte begleitet, in Salt Lake

City kam ihr erstes Kind zur Welt. Die mittlerweile fünfköpfige Familie ist heute in Würenlos heimisch geworden.

RUNDSCHAU Herr Beyeler, Ende letzten Jahres hat man überall im Gebiet der Werft Flugblätter lesen können mit dem Aufruf, dass SR Technics vom Kunden Swissair gerügt worden sei, wegen zahlreicher Abflugverspätungen, die in verspäteter Ablieferung der Flugzeuge aus der Maintenance ihre Ursache hätten. Darin stand zu lesen, dass Swissair ein wichtiger Kunde sei, und man wolle, dass alle Mitarbeitenden dem Rechnung tragen. Ist das so? Sind wir nur noch «ein wichtiger Kunde», fühlen

Sie sich nicht mehr als Teil der Swissair?

H. U. BEYELER SR Technics ist natürlich ein Teil von Swissair, um korrekt zu sein heute ein Teil der SAir Group, und es wäre ganz verfehlt, eine Strategie zu verfolgen, die besagen würde, wir sind nicht mehr SAir Group.

Die Schwierigkeit, die ich auch schon in anderen Bereichen gesehen habe, die



wir heute haben, ist, dass wir eine duale Identität brauchen. Früher war alles nur Swissair. Inzwischen ist das Gebilde aber so gewachsen, dass man dazu stehen muss, wie Herr Bruggisser richtig bemerkte, dass es so etwas wie eine Grossfamilie, SAir Group, gibt, und darin enthalten den Betrieb. Wenn wir also artikulieren, dass es etwas Spezielles, nämlich SR Technics, gibt, und wir einen Ertrag erwirtschaften, unseren Kunden einen guten Service bieten, bringt das jedem Einzelnen in SR Technics eine überblickbare Identität und damit verbundene Erfolgserlebnisse.

Dass es heute Beurteilungsmöglichkeiten gibt, was jeder einzelne Teil der SAir Group erbringt, sei es Atraxis, Swissport oder SR Technics, ist eine nötige und sinnvolle Entwicklung und ergibt individuelle Gelegenheiten zur Einflussnahme auf den Geschäftsverlauf. Das heisst aber nicht, dass eines gegen das andere arbeitet, es handelt sich vielmehr um zwei Häuser von dem das eine im anderen steht.

Auch meine Leute fragen mich: Sind wir eigentlich noch Swissair oder nicht? Sie wollen dabei natürlich wissen, ob das noch «unsere» Flugzeuge sind, oder nicht? Meine Aussage dazu ist klar: Wir gehören zur Familie Swissair, heute ist sie zwar umbenannt, doch verbindet jedermann das, was SAir Group heisst, noch mit Swissair. Und ein guter Grund, sich mit dem Kunden Swissair Airline gutzustellen, ist das beträchtliche Auftragsvolumen von 500 Millionen Dienst-

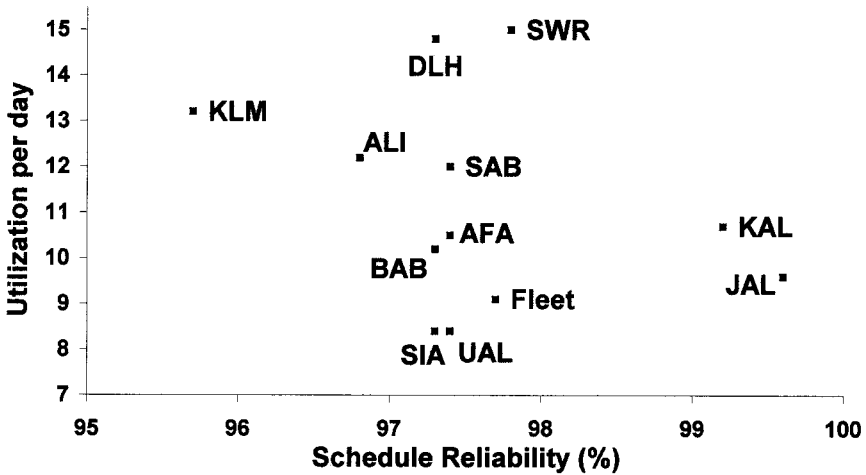
leistungen jährlich, die wir für Swissair Airline erbringen können. Das heisst nämlich, dass wir, auch wenn wir völlig in fremdem Besitz wären, einem solchen Grosskunden alle erdenkliche Aufmerksamkeit zukommen lassen müssten.

Und vergessen Sie nicht: wenn es hiesse, Swissair liesse ihre Flugzeuge von x-einem Fremdbetrieb warten, hätte das sofort einen Einfluss auf deren Renommee als Qualitätsairline. Deshalb sind wir seit je aufeinander angewiesen. Nicht zuletzt wegen unserer guten Zusammenarbeit hat Swissair den Weltrekord im täglichen Betrieb ihrer Flugzeuge, die bis zu fünfzehn Stunden pro Tag in der Luft sind.

Wenn Sie von Weltrekord sprechen, wer ist denn der Nächstbessere in der Statistik?

In der graphischen Darstellung (siehe nächste Seiten), die den täglichen Gebrauch der Flugplaneinhaltung gegenüberstellt – die jeweiligen Daten werden von den Flugzeugherstellern, also nicht von uns, gesammelt und ausgewertet – finden wir uns sowohl bei der MD-11, als auch bei der B-747 in Spitzenpositionen. Was die Zuverlässigkeit angeht, sind wir nicht in der absoluten Spitze, doch wenn wir die fernöstlichen Betreiber anschauen, zum Beispiel Korean Airlines, dann sehen wir eine ganz andere Organisationsform in der Technik. Dort gibt es eine Spezialtruppe für jedes

B-747 Performance according to Boeing



Flugzeug. Wenn also eine B-747 in einem Hagelgewitter ihre Radomnase zerfetzt, fliegt der für dieses Flugzeug zuständige Techniker ein und überwacht die Arbeiten, die daran ausgeführt werden.

Früher war es eine Seltenheit, dass One-engine-out-Ferry-Flüge aufgrund des technischen Versagens eines Triebwerks gemacht werden mussten. Heute scheint das zur Norm zu werden. Allein letztes Jahr hatten wir mindestens sechs Fälle. Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen Sparmassnahmen in Ihrem Betrieb und diesen vielen Ferry-Flügen?

Natürlich kenne ich die Fälle, doch bin ich nicht genau im Bild über die Statistik. Ich weiss allerdings, dass es genaue

Kriterien gibt, nach denen bei Triebwerksausfällen vorgegangen wird, und genaue Weisungen im Zusammenhang mit Ferry-Flügen. Die damit verbundenen Bewilligungsverfahren wurden sogar im letzten Jahr verschärft. Was die Ausfälle auf MD-11 angeht, haben wir schon eine Erklärung. Schon 1993 hatten wir Stall-Probleme mit den PW-4000-Triebwerken der MD-11. Wir haben die Konstruktionsfehler bei Pratt reklamiert, und seit dieser Zeit versuchen wir alles, die Probleme zu lösen. Auf der Suche nach den Ursachen für die Stalls der Triebwerke fand man noch zusätzliche Schwierigkeiten. Aus dem ursprünglichen Projekt wuchsen immer neue Aufgaben.

Waren das von Anfang an vorhandene, konstruktive Mängel?

Das kann man so sagen. Ob sie voraussehbar waren, kann man heute noch nicht sagen. Aber es waren klare Deficiencies und sie sind noch nicht behoben. Allein letztes Jahr hatten wir auf diese Mängel zurückzuführende Triebwerksausfälle zu beklagen. Diesen Juli hoffen wir, dass sie nun endgültig behoben sein werden. Dabei hat auch der Kauf der A330-Triebwerke den Prozess beschleunigt.

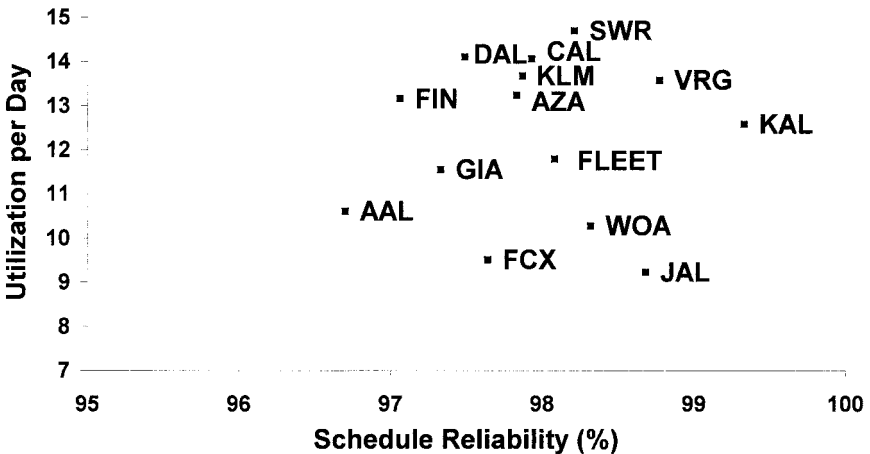
Wer bezahlt eigentlich, wenn ein Triebwerk ausfällt?

Es gibt gewisse Garantien, bei Vogelschlag zum Beispiel gibt es Versicherungen. Geht ein Triebwerk aufgrund von anfänglichen Mängeln kaputt, hat es eine Herstellergarantie. Diese ist heute

aber für die MD-11-Triebwerke abgelauten. So nützt uns heute nur noch ein gewisser Druck, den wir durch den Kauf der A330-Triebwerke ausüben können. Früher waren die Hersteller auch konzilianter im Eingehen auf Forderungen der Käufer, heute haben auch die eine grosse Zurückhaltung. Allfällige Entschädigungszahlungen leiten wir natürlich an die auftraggebende Airline weiter, soweit sie Schäden angehen, die die Airline selbst betroffen haben. Wir machen auch die jeweiligen Verhandlungen. Dabei treten wir für die Airline auf.

Was die Ausfälle auf der B-747 angeht, ist zu sagen, dass es kein vorhersehbares Muster gibt. Ein jedes Triebwerk hat Schwachstellen und eine Kette ist immer nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Nun kann aber niemand verlan-

MD-11 Performance according to McDonnellDouglas



gen, dass an einem so alten Triebwerk, wie dem JT 9D des Jumbos noch etwas an der Konstruktion gemacht wird.

Letztes Jahr hatten wir zwar eine Häufung von Vorkommnissen, unsere Situation in bezug auf Manpower hatte dabei jedoch keinerlei Einfluss. Wir haben ja für alle Triebwerke ein On-Condition-Monitoring, via ADAS, Messung der Metallpartikel in den Filtern, etc. Nur durch diese vielfältigen Massnahmen erreichen wir erst die hohe Lebenserwartung heutiger Triebwerke, und es ist nicht so, dass wir einzelne Tests nicht gemacht hätten.

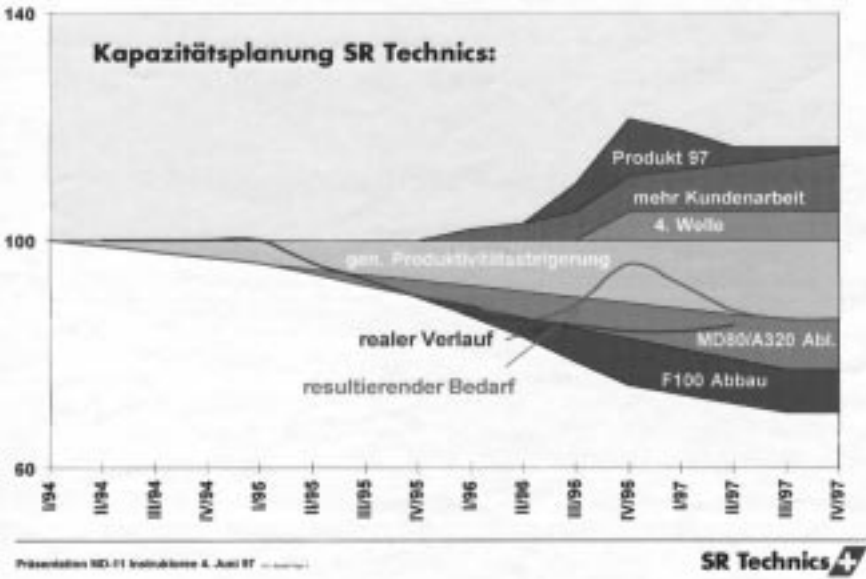
Wir hielten immer Safety als erste Priorität. Wenn wir mit einer Arbeit nicht fertig wurden, haben wir die Auslieferung verspätet, was dann natürlich teilweise zu Unannehmlichkeiten für Ihre Passa-

giere und nicht zuletzt auch für alle am Flugbetrieb Beteiligten geführt hat.

Ist Ihnen der Fall des MD-11-Ferries aus Südafrika bekannt, der mehrere Zwischenstops auf seinem Weg in die Schweiz einlegen musste, also ein paar Starts mit nur zwei Triebwerken ausführte? Als man die Triebwerke nach seiner Ankunft in der Schweiz untersuchte, fand man, dass noch ein zweites angeschlagen war!

Das hat dann ja auch zu einer Verschärfung der Bestimmungen für One-engine-out-Ferry-Flights geführt.

Gab es denn vorher noch keine Bestimmungen, die übrigen Triebwerke



vor einem Ferry-Flug an Ort zu überprüfen?

Grundsätzlich schon. Es war aber fast unmöglich, am Standort in Südafrika eine genaue Überprüfung des hochgelegenen Triebwerks Nummer 2 am MD11 zu tätigen, weshalb man einen Ermessensentscheid getroffen hat, den man damals aufgrund der Datenlage glauben machen zu können, und jetzt schliesst man diese Möglichkeit überhaupt aus. Das heisst, man gibt in solchen Fällen keinen Ermessensspielraum mehr. Es war aber nicht so, dass man aufgrund der Umstände im T diesen Ermessensspielraum erst geöffnet hätte, den hatte man immer, und anlässlich dieses Falles haben wir in Absprache mit der Operation beschlossen, keine Diskussion mehr zuzulassen.

Kommen wir etwas auf die Personalpolitik zu sprechen. Herr Wittorf hat kürzlich in Interviews erklärt, dass der aktuell festzustellende Mangel an Arbeitskräften in der Technik nicht vorhersehbar war. Teilen Sie seine Meinung?

Ich möchte Ihnen das anhand einer Grafik erklären. Darauf sehen wir, dass seit Ende 1993 uns sechs Faktoren in der Kapazitätsplanung beschäftigen. WIN forderte von uns eine Einsparung mittels Personalabbau von etwa 100 Mio. Franken. Man sah auch in der Ablösung vom MD-80 durch die A320, unter ande-

rem auch dank des Preflight-Checks durch die Piloten, Einsparungsmöglichkeiten beim Personal. Wir wollten ja die A320 vor allem wegen einer prognostizierten Einsparung von 25% des Aufwands an Unterhalt. Im Laufe des Jahres 1995 kam der Fokker-Entscheidung, weshalb wir etwa 140 Leute, die nur für den Fokker arbeiteten, freistellen konnten. Gleichzeitig nahm allerdings die Fluktuation der Bestände, vor allem auch im Nachgang an die Ankündigung der Forderungen im Umfeld von WIN, in nicht erwartetem Umfang zu. Waren wir anfangs noch froh darüber – ergab sich dabei Gelegenheit, statt Leute zu entlassen, die keine neue Arbeit finden, solche gehen zu lassen, für die wieder gesorgt ist – gab es im Jahr 1995 eine Umkehrung der Werte.

Unser Umsatz war im Vorjahr sinkend, auch wegen der Auflösung der KSSU, so dass wir von einer Stagnation des Marktes ausgingen. Doch plötzlich stiegen die Auftragseingänge wieder, und 1996, in Montreux, kündigte Herr Bruggisser einige Neuerungen an: 4. Welle und die Neuausrüstung der Inneneinrichtungen der Flotte, was uns ein Auftragsvolumen von allein 70 Millionen Franken brachte. Das ist natürlich ein Grossauftrag. Unsere Zeitkonstante ist etwa ein Jahr, bis neue Leute nachgeschult sind, dabei haben sie natürlich noch keine Gelegenheit, richtig Erfahrung zu sammeln. Man sieht auf der Grafik, dass wir im 3. Quartal '96 die grösste Diskrepanz zwischen Bedarf und Bestand erreichten.

War das nun vorhersehbar? Vielleicht glaubten wir etwas zu wenig an unseren Erfolg, oder haben die Signale, dass etwas kommen wird, nicht früh genug gesehen. Doch befanden wir uns im Clinch der Zero-Base-Forderung des Konzerns einerseits und der Ansprüche der Airline andererseits.

Abgesehen davon muss gesagt werden, dass unser Geschäft immer saisonal gewesen ist. Immer schon hatten wir Einmietungen von Leuten in Spitzenzeiten, andererseits hatten wir zum Beispiel 50 Leute bei KLM, als wir unseren letzten Jumbo dort überholen liessen. Der Personal-Swap ist in der Branche also durchaus üblich. Deshalb ist auch die vor kurzem gemachte punktuelle Einmietung von Lufthansa-Mechanikern - mit punktuell meine ich, dass an einem Tag vielleicht zwanzig, an einem anderen dreissig und dann wieder nur fünf oder gar keiner gemietet wurde, je nach aktuellem Bedarf - an sich etwas völlig Normales.

Dasselbe gilt für Überstunden. Immer schon haben wir saisonal unsere Überstunden ausgeglichen. Schon früher kumulierten wir in Spitzenzeiten bis zu 50 Stunden pro Mitarbeiter. Diese Tatsachen haben im Lichte der Presse eine etwas dramatischere Färbung erhalten.

Im direkten Umgang mit Ihren Mitarbeitern kam allerdings der Eindruck auf, dass die Verhältnisse in jüngerer Zeit nicht mehr den bisher üblichen entsprechen.

Die Tatsache, dass wir in der Schweiz in Richtung einer Zweiklassen-Gesellschaft laufen - die einen arbeiten immer mehr und die anderen immer weniger - ist eine sozialpolitische, die wir allein in unserem Betrieb nicht lösen können. Die spezielle Tätigkeit als Flugzeugmechaniker lässt nicht zu, dass wir von heute auf morgen tausend Leute mehr einstellen können, um sie dafür nur noch dreissig Stunden arbeiten zu lassen.

Dass Themen, die zwar die ganze Schweiz betreffen, aber bei uns vielleicht etwas grössere Dimensionen angenommen haben, bei unseren Leuten auf die Motivation geschlagen haben, verstehe ich. Wir sind jedoch, wie Ihr auch, tätig in einem Gebiet, wo das Produkt nicht lagerfähig ist. Unser Profit oder Verlust hängt im wesentlichen davon ab, wie gut ich meine Leute auslasten kann. Wenn ich Equipen hätte, die auf die Spitzenauslastung hin ausgerichtet wären, würde ich einen Riesenverlust erwirtschaften, weil ich im Sommer nicht wüsste, was ich mit diesen Leuten anfangen soll.

Klar lässt sich im Nachhinein sagen, dass man da und dort früher hätte Gegensteuer geben können. Doch wird dies immer eine schwierige Managementaufgabe bleiben. Heute sehen wir, wie auf der Grafik ersichtlich, gegen das 3. Quartal '97 hin ein Licht am Ende des Tunnels.

Musste der bekannt gute technische Qualitätsstandard der Swissair-Flotte

während der Restrukturierung der SR Technics Abstriche hinnehmen?

Temporär ja. Wir erreichen aber den Standard, den Swissair von uns verlangt. Wir messen die Verfügbarkeit aller Systeme mit etwa 110'000 Stichproben pro Quartal und wir haben den Auftrag, die Qualität von 1993 zu erreichen. 1994 und 1995 sind wir statistisch gesehen viel schlechter gewesen als 1996. Objektiv gemessen, hatten wir keinen Einbruch, wir hatten jedoch eine Massierung an einzelnen Themen. Das wird natürlich ganz anders wahrgenommen. Treten über das ganze Jahr hinaus zum Beispiel tausend Ausfälle an Leselämpchen für die Passagiere auf, stösst dies auf Verständnis. Tritt aber massiert im A320 auf, dass in ganzen Teilbereichen der Kabine kein Lämpchen brennt, weil sie schlecht konstruiert sind, zu heiss werden und damit früher ausfallen, wirkt das störend.

Wer zahlt denn eine solche schlechte Konstruktion?

Natürlich sind wir mit Airbus am Verhandeln. Es wird beim Zahlen jedoch oft die Schuld hin und her geschoben. Das Thema ist hier, herauszufinden, was die Airline will und es in die Realität umzusetzen. Klar verstehe ich, dass sie alles möglichst schnell haben möchten, doch die Hersteller brauchen ihre Zeit. Wir müssen die Airline dabei im Entscheidungsprozess unterstützen. Wir müssen

aber auch aufpassen, dass nicht mit Abkürzungen im Beurteilungsprozess Fehler passieren. Das zahlen wir einerseits mit Nacharbeiten, Ihr bezahlt das im Umgang mit dem verärgerten Passagier. Früher hatten wir mehrere Gremien, die den Prozess zwar schwerfälliger gestalteten. Produktänderungen konnten aber so viel extensiver diskutiert werden. Wir galten immer als Bremser, doch finde ich, dass ein Regelkreis, in dem die Technik wirklich Platz hat für eine Beurteilung der Sache, sehr nötig ist.

Sind diese neuen Abläufe, in denen vieles verkürzt wird, darauf zurückzuführen, dass sich viele neue Leute, die sich nicht direkt aus dem Airline-Business rekrutieren, damit beschäftigen? Ich denke da speziell an unsere «Beraterinstitutionen», an HSG-Abgänger, etc..

Ich würde das anders ausdrücken. Herr Bruggisser hat gemerkt, dass wir eine Unmenge von Gremien in unserem Konzern, der noch kein Konzern war, als er ihn übernahm, einen richtigen Filz von Aktivitäten hatten. Diese tagten zu Hauf, um die Querverbindungen aufrechtzuerhalten. Ich habe nie mit ihm darüber gesprochen, aber wahrscheinlich sah er keine andere Lösung, diesen Filz aufzubrechen, als einmal alles abzuschaffen. Dies mit der Gewissheit, dass dort, wo ein Bedarf vorhanden ist, sich wieder etwas etablieren wird. Eine solche Institution, wie sie Swissair darstellte, aufzu-

brechen, kann man nicht nur durch gutes Zureden erreichen. Dass es dabei so etwas wie ein Überziehen geben kann, ist selbstverständlich und unvermeidlich, jedoch nur vorübergehend.

Das Vorgehen im Zusammenhang mit dem Inflight Entertainment System zeigt mir, dass wir auf einem guten Weg sind. Nachdem die Firma IFT nicht mehr in der Lage war, das von der Airline und den Passagieren gewünschte Unterhaltungssystem in den Flugzeugen sinnvoll einzubauen, sind wir heute zusammen mit der Airline daran, gangbare Lösungen zu finden. War es bei Leselämpchen oder Aschenbechern noch zu wenig koordiniert, bringen wir heute die Fäden wieder besser zusammen.

Allen, die behaupten, weil wir eine separate Firma seien, funktioniere es schlechter, sage ich, dass gerade weil wir eine separate Firma sind, wir am Anfang eines Projekts viel mehr Fragen stellen müssen, um herauszufinden, was der Kunde braucht und was er dafür zu zahlen gewillt ist. Dieser Prozess ist enorm heilsam. Früher waren die Verantwortlichkeiten viel weniger geregelt. Die paar Ausrutscher, die wir zu beklagen haben, sollten nicht gleich den ganzen Prozess in Frage stellen!

A propos Ausprobieren neuer Sachen. Der Mechaniker 2000, die Zusammenlegung von Elektrikern, Elektronikern und Mechanikern, sollte die Abläufe im T verbessern helfen. Ist das immer noch ein verfolgtes Ziel - ich denke da-

bei unter anderem an die Aufteilung von Tarmac und Werft, die heute wieder zum Teil aufgehoben ist, da die Langstreckenflotte wieder von der Werft betreut wird, oder ist da etwas Neues absehbar?

Der Mechaniker 2000 ist nicht überholt, der ist im Prinzip eingeführt. Die Mechaniker und die IERA, also die Elektriker und Elektroniker, sind in ein Corps integriert. Natürlich wird jeder Mensch seine Präferenzen beibehalten. Schauen wir jedoch einen A320 an, dort ist selten eine Störung rein mechanisch oder rein elektronisch, da kann man nicht mehr zwei verschiedene Fakultäten miteinander an die Arbeit schicken.

Der Mechaniker 2000 ist heute nicht mehr das Thema. Heute beschäftigen wir uns mit der Abstimmung auf die JAR-Regelung und deren neue Mechaniker-Kategorien mit bestimmten Lizenzierungsanforderungen. Wir in der Schweiz haben das Problem, dass wir ein besseres Ausbildungswesen als die meisten anderen haben. Unsere Berufslehren werden im internationalen Rahmen viel zu wenig honoriert. JAR-Regelungen gehen davon aus, dass ein Mechaniker zunächst nichts kann. Deshalb braucht er Ueberwachung. Das gibt dann speziell lizenzierte Ueberwacher. Unsere Leute sind in der Lage selbstüberwachend bestimmte Aufgaben zu erfüllen, was in den JAR nicht vorgesehen ist. Selbstverständlich haben wir auch Ueberwachung an Orten, wo dies

Sinn macht, oder von der Sicherheit her notwendig ist. Wir sind daran, unsere Ausbildung europatauglich zu gestalten.

Heisst europatauglich zu werden, letztlich einen Abbau der Qualifikation der einzelnen Mitarbeitenden zu bewirken?

Nein. Wir möchten natürlich, dass möglichst viele unserer Mitarbeiter in eine möglichst hohe Kategorie eingereiht werden. Wir müssen aber individuelle Nachweise der Ausbildung jedes einzelnen Mitarbeiters vornehmen, um den unterschiedlichen Lizenzierungsanforderungen gemäss JAR entsprechen zu können. Heute haben wir eine Betriebslizenz und definieren intern, wer was machen darf.

Es wird aber in bezug auf den Mechaniker 2000 nie ganz abgeschlossen sein können, wie wir uns organisieren. Mit dem A330 befinden wir uns schon auf ganz neuen Wegen. Unser Vorteil heute ist, dass wir alle in einem Gefäss haben, dem TU, was uns in der schwierigen Situation dieses Frühjahr geholfen hat. So konnten wir mehrfache Verschiebungen machen, je nachdem, wo die Leute gebraucht wurden, Leute aus dem Hangar auf den Tarmac, und solche aus der Werft in den Hangar und Leute aus den Werkstätten in die Werft verschieben. Heute haben wir also ein durchgängiges System für den Kapazitätsausgleich.

Das mag zum Teil auch erklären, wieso der Vertreter der Technik, der zuerst ans

Flugzeug kommt, vielleicht nicht derjenige ist, der ein Problem gleich lösen könnte. Während es früher so schien, dass der Mechaniker sofort wusste wo er Hand anlegen musste, kommt heute vielleicht ein Vertreter der anderen Liga, dem das Flugzeug noch neu ist. Doch unser Ausbildungsprogramm läuft. Bis Ende Jahr möchten wir 85% hundertprozentige Polyvalenz erreichen, also 85% unserer Mitarbeitenden durchgängig für Kurz- und Langstrecke und zum Teil auch elektrisch und mechanisch einsetzbar haben.

Wenn Sie mit dem Bestand wieder den Bedarf erreicht haben, sind Sie dann in der Lage, wieder Drittleistungen zu akquirieren, die Sie wegen der Bestände in jüngster Zeit vernachlässigen mussten?

Tendenziell gibt es da wieder gewisse Möglichkeiten. Wir haben richtigerweise erheblich Drittleistungen zurückgestellt. Dabei handelte es sich aber nicht um unsere langfristigen Kunden wie Spanair, Garuda, Thai oder China Eastern, die uns wichtige Grundaustellungen bieten, von denen auch Swissair profitiert, sondern um eher opportunistische Fälle, wie Air France, die einen Kabinenumbau bei uns machen wollten, oder kurzfristige C-Checks von irgendwem. Natürlich ist es schade, dass wir das nicht machen konnten, doch waren es alles kurzfristige Notlagen von anderen, die uns nicht langfristige Kunden

bringen. Einzelne C-Checks bringen auch nicht genügend Rendement, um entscheidend für den Geschäftsverlauf zu sein. Hat man die Leute sowieso, und macht man es quasi als Lückenfüller, mag es noch angehen.

Wer bezahlt eigentlich eine Übung, wie die mit den Lufthansa-Mechanikern? Der Kunde Swissair?

Das bezahlen wir. Swissair hat einen Pauschalvertrag mit uns. Das Flugzeug XY kostet pro Flugstunde etwas. Zusätzlich bezahlt man pro Flugzeugtyp einmalig Engineering Fees. Weiter kommen dazu die Lagerhaltungskosten.

Da wurde aber in jüngster Zeit sichtlich gespart.

Ich höre aber auch seit drei Jahren, dass SR Technics gegenüber allen anderen Benchmarks höhere Lagerkosten aufweise. Sicher kann man da und dort noch Verbesserungen vornehmen. Wir haben aber eine transparente Rechnungsstellung, die zeigt, dass dann, wenn wir zuwenig Leute haben, die Kosten voll auf die Technik fallen, die Airline zahlt deswegen nicht mehr. Uns ist überlassen, wie wir die verlangte Kapazität bereitstellen. Ob wir uns mit dem gesamten Bestand an die Peaklast angleichen wollen, oder nur auf 90% gehen, und da, wo wir es brauchen, gezielt Zusatzkapazität einkaufen. Pro Stunde mag das mehr kosten, über das ganze Jahr gesehen, sieht das aber anders aus.

Gibt es Synergien zwischen SR Technics und Crossair Maintenance?

Die haben nicht die gleichen Lizenzen. Wir sprechen miteinander, wir kaufen zusammen ein, haben auch eine gemeinsame Lagerhaltung in Genf, weil wir beide dort nur eine kleine Truppe haben. Wir machen das ganz pragmatisch und haben Crossair auch schon einzelne Geschäfte vermittelt, im Interesse von beiden Seiten. So wartet zum Beispiel Crossair Motoren der Lufthansa, dafür geben wir der Lufthansa die APU's unserer A320. Vor drei Wochen war ich in China, da kam auch ein Crossair Verkaufsmitarbeiter mit, um unsere Beziehungen für Geschäfte zu nutzen. Wenn es aber konkret um Kapazitätsausgleich geht, brauchen wir Mechaniker die für den A320 oder MD11 qualifiziert sind.

Was geschieht eigentlich in Shannon? Man hat schon länger nichts gehört.

Shannon läuft und ist voll ausgelastet.

Heisst das, es rentiert?

Voll sein und rentieren heisst nicht unbedingt das gleiche. Shannon ist relativ gut ausgelastet, saisonal abhängig im Winter übervoll, und im Sommer sieht es auch schon besser aus. Operationell liegt es über dem Break-even. Betrachtet man die gesamten Investitionen, die zum Teil vom irischen Staat gemacht

worden sind, kann man nicht sagen, es handle sich um eine sehr profitable Investition. Das hängt natürlich auch damit zusammen, dass jede Investition im technischen Bereich auf eine sehr lange Zeit hinaus gemacht werden sollte. Unsere Hangars wären auch nicht profitabel, wären sie nicht schon in den Sechziger Jahren gebaut und mittlerweile abgeschlossen.

Für die Einführung des A320 haben Sie mit 25% weniger Maintenance-Aufwand gerechnet als für den MD-80. Haben Sie dieses Ziel erreicht?

Jawohl. Nicht zuletzt auch dank der Einführung des Pilot-Preflight-Checks. Das war ein wesentlicher Teil des Neukonzepts. So können wir, statt bei jedem Flugzeug einen Mann hinzuschicken, mit kleinen Stosstrupps arbeiten. Wir werden auch in Zukunft an der Schnittstelle zwischen Technik und Airline neue Wege suchen, und wer weiss, vielleicht finden wir auch für den A330 günstige Lösungen. Natürlich ist dessen Einsatzgebiet ein anderes. Es ist aber auf alle Fälle viel schwieriger, bei einer eingeschliffenen Wartungsorganisation an einem bestehenden Flugzeug etwas zu verändern, als bei der Neueinführung eines Typs zu sagen, jetzt machen wir das anders.

Von Airbus haben wir bei der Einführung des A320 Zahlen von anderen Operatoren erhalten, die waren sehr unterschiedlich und haben deutlich gezeigt,

dass man das gut oder weniger gut machen kann. Wir sind glücklich darüber, wie wir die Einführung bewerkstelligten. Klar gibt es auch Dinge, die besser sein könnten, das Diagnosesystem gibt nicht immer die richtige Auskunft, da sind wir mit Airbus dran.

Aber ich möchte es nicht zerreden, gerade für die schwierigen Zeiten in denen diese Einführung gemacht werden musste, Aeropers war ja auch in nicht einfachen Verhandlungen, war sie optimal, und wir haben von allen Seiten unserer Mutter einen guten Dienst erwiesen.

Ich finde auch gut, dass Sie erkennen, dass von Seiten der Piloten grosses Entgegenkommen herrschte, Lösungen zu finden, die eine bessere Bewirtschaftung der Kurzstreckenflotte erlauben.

Wir dürfen ja wegen interner Schwierigkeiten das übergeordnete Ziel des Überlebens der Firma nicht aus den Augen verlieren, sonst brauchen wir über die anderen Dinge gar nicht mehr zu handeln.

Die Welt braucht keine Swissair, wir müssen jeden Tag neu beweisen, dass es eine Swissair braucht.

Als Schlussfrage: Wie schätzen Sie die Motivation der Mitarbeitenden in Ihrem Betrieb ein?

Letztes Jahr habe ich begonnen, an jedem Dienstag, an dem ich anwesend

war, morgens zwischen sieben und acht Uhr mit Mitarbeitenden, die sich dafür meldeten, einen Kaffee zu trinken und Gespräche zu führen. Das ist natürlich sehr punktuell bei über dreitausend, aber es zeigte mir immerhin, was die Leute bewegt. Dieses Jahr mache ich das mit den Schichtenführern, der ersten Vorgesetztenstufe.

Ich sehe eine Trendwende. Letztes Jahr sandten wir viele schwierige Signale aus. Einerseits die Identitätskrise im Konzern, die Verselbständigung, die für alle etwas Neues darstellte, dann die unfreundlichen Signale, immer aus der Sicht des Mitarbeiters, des Lohnabbaus! Alles wurde zwar früh angekündigt, dann gab es aber schwierige Verhandlungen. Ich kann auch nachvollziehen, dass jemand seinem eigenen Lohnabbau nicht gern zustimmt. Dass das auf die Stimmung schlägt, ist klar und wirkt sich aus auf den ganzen Betrieb.

Jahrzehntelang war davon keine Rede, wir waren Swissair und unser Ziel war, Flugzeuge in der Luft zu haben, das gab eine unglaubliche Motivation. Heute sind wir durch die Talsohle hindurch - ich möchte nicht sagen, wir hätten wieder eine supermotivierte Mannschaft, solche Sachen wirken noch lange nach. Wir haben Glück gehabt, dass wir letztes Jahr gut wirtschaften konnten und Herrn Bruggissers Aussagen verwirklichten, dass die neuen Schicksalsgemeinschaften nicht nur im Schlechten, im Lohnabbau, zusammenhalten, sondern in guten Zeiten auch gemeinsam profi-

tieren können. Damit konnten wir die Glaubwürdigkeit unseres Vorgehens unter Beweis stellen.

Auch unsere Werkstätten sind voll mit Drittaufträgen. Ich glaube, dass man heute langsam realisiert, dass es keine Selbstverständlichkeit mehr darstellt, ein Industriebetrieb in der Schweiz zu sein, der sich vor Drittaufträgen nicht wehren kann. Wenn man im Land etwas aufmerksam herumschaut, muss man mir beipflichten. Auch die Erkenntnis, dass gerade auch der Lohnabbau zu dieser wirtschaftlichen Position beigetragen hat und sie damit ein Verdienst unserer Mitarbeiter ist, ist wichtig.

Was ich aus allen Gesprächen heraus zu hören glaubte, was die Mitarbeitenden am meisten stört, ist, wenn sie aus irgendwelchen Gründen nicht effizient arbeiten können. Das kann fehlendes Material sein, an der Organisation liegen. Das zeigt mir, dass die Kernmotivation, «sein Flugzeug» zur Zeit in die Luft zu bringen, immer noch vorhanden ist. Wir haben uns klar zum Ziel gesetzt, das auch weiter zu führen. Wir haben gute Beziehungen mit den Sozialpartnern, wir wollen auch da eine gute Gesprächskultur erhalten.

Natürlich finden Sie immer Unzufriedene unter dreitausend. Ich glaube aber an den Weg der Besserung. Wenn sich die Geschäftsleitung, das gesamte Kader die Mühe nimmt, die Abläufe transparent zu halten und wo nötig zu erklären, weshalb und wie wir erfolgreich sein kön-

nen, dann entsteht langsam die duale Identität, dass die Leute stolz sind, in den SRTechnics zu arbeiten, gleichzeitig aber auch stolz sind, die weltweite Flotte von Swissair instand zu halten.

Die Leute brauchen diese Orientierung und für uns gibt es viel zu tun, unsere Vorstellungen an der Basis zu kommunizieren.

Wie ich Jeff Katz interpretiert habe, ist der direkte Kontakt mit der Basis auch für ihn ein wichtiges Glied in der Unternehmensführung.

Ich habe spontan ein sehr gutes Gefühl beim neuen Swissair-Chef. Er war auch unbürokratisch bereit, vor vierzehn Tagen an einem unserer Kaderanlässe teilzunehmen und hat einen guten Eindruck bei meinen Leuten hinterlassen. Jeff wird auch mit seinem grossen Sachverstand und seiner breiten Erfahrung neue Ideen in die Firma einbringen, die uns allen nützen können.

Herr Beyeler, vielen Dank für das Gespräch und wir wünschen Ihnen mit uns in Zukunft viel Erfolg.

für die RUNDSCHAU gefragt hat
Viktor Sturzenegger.

SR Technics Insider Information

(VS) In diesem Artikel beschreiben Mitarbeiter des ehemaligen Swissair Departements Technik, heute SR Technics genannt, ihr Arbeitsumfeld und teilen ihre persönliche Sicht von dessen Entwicklung mit. In manchen Teilen wird sich diese merklich von offiziellen Sichtweisen abheben, doch dienen sie uns als Benützer der Dienstleistungen, die wir ja auch als unterschiedlich erleben, dazu, ein kompletteres Bild von den Verhältnissen in einem für uns zentral wichtigen Bereich zu erhalten. Um die Aussagen nicht unnötig zu verfälschen, wurden sie in der Ich-Form belassen.

Mechaniker 2000

Für mich begannen die wichtigsten Veränderungen, als im Herbst '95 der Mechaniker 2000 als große Neuerung geboren wurde. Die Trennung der Arbeitsplätze in Kurz- und Langstrecke war zwar noch da, doch sollten Elektriker und Mechaniker jeweils auch Aufgaben aus dem Fachgebiet des andern mit übernehmen. Idee war, dass der Daily Check ohne Elektriker gemacht werden konnte, was natürlich Mehrarbeit für die Mechaniker ergab. Die IERA (Instruments, Electrics, Radio(electronics), das heisst die Gruppe der Elektriker und

Elektroniker) funktionierte zwar noch wie zuvor. Etwa ein Jahr später im September '96 wurden aber die Schichtpläne so umstrukturiert, dass alle an jeder Arbeitsstelle eingesetzt werden konnten, was vor allem die Elektriker frustrierte, die deshalb mehr Nachtschichten machen mussten. Damals sahen sich viele gute Leute nach anderen Arbeitsstellen um und gingen. Auf diese Abgänge hat unsere Führung viel zu lange nicht reagiert, da die WIN-Vorgabe ja auch eine Reduktion der Belegschaft verlangte.

Dass die Wartung von unserer Führung gering geschätzt wird, zeigt die Tatsache, dass immer häufiger Leute mit geringerem Erfahrungshorizont die nötige Fachkompetenz vermissen lassen, um die Flugzeuge pünktlich abfertigen zu können. Oft genügt der erste Vertreter der SR Technics beim ankommenden Flugzeug nicht, ein Problem zu lösen. Das bringt nicht nur uns in Verlegenheit, es macht auch Euch am meisten Sorgen.

Zudem bietet das neue System, bei dem alle alles machen, viel Gelegenheit für Leerläufe. So haben kürzlich beispielsweise zwei Mechaniker stundenlang an einem Problem des Passagierunterhaltungssystems herumprobiert, während der ehemalige IERA-Mitarbeiter am Triebwerk beschäftigt war. Als sie end-

lich nicht mehr weiter wussten und zugeben, dass sie allein das Problem nicht lösen konnten, holten sie den Elektriker, der die Arbeit in einer halben Stunde erledigte.

Neue Massstäbe

Früher musste man fünf Jahre warten, bis man sich für die Position des TS (technischer Spezialist, derjenige, der z.B. einen Logbuch-release unterschreiben darf) bewerben konnte, heute machen dies Berufsarbeiter mit Spezialkenntnissen nach zwei Jahren.

Wo ist das BAZL, um die Qualitätssicherung zu gewährleisten? Es richtet sich offenbar nach den Wünschen der Unternehmensleitungen. Ursprünglich verlangte Grundschulkurse wurden plötzlich für unnötig erklärt, während wir alle der Meinung sind, dass eine vernünftige typenbezogene Grundschulung äusserst notwendig wäre.

Natürlich haben einige Massnahmen auch Erleichterungen gebracht, so die Betankung der Flugzeuge ohne Mechaniker oder auch der PFC (die Zwischenkontrolle des Flugzeugs durch die Piloten) auf dem Airbus 320. Wenn jedoch ein solcher durch die Crew ausgeheckter A320 aus einem Nightstop nur kurze Zwischenhalte in Zürich macht, schleppt er alle Beanstandungen den ganzen Tag mit. Dabei bin ich manchmal entsetzt, was einige Kapitäne zu akzeptieren bereit sind. Zum Beispiel gilt nach Minimum, dass eine IRU (Inertial Reference Unit, wichtiges, drei-

fach vorhandenes Basisinstrument für die Positionsrechnung der Navigationscomputer) auch für einen Abflug von Zürich kaputt sein darf, nach MEL (Minimum Equipment List) darf eine A320 mit nur einer funktionstüchtigen IRU aber gar nicht mehr in die Luft! Wenn also auf einer Aussenstation noch Probleme mit einer weiteren IRU auftraten, würde das Flugzeug zwangsläufig stehenbleiben bis Ersatz für das kaputte Teil eingeflogen wird.

Hinzu kommt, dass oft die Einträge in den Logbüchern fehlerhaft sind, zum Beispiel wird da ein Buch abgezeichnet, obwohl gleichzeitig Fehler eingeschrieben werden. So kommen die Flugzeuge mit grossen Hold-Item-Listen - ich habe schon bis zu zwanzig Einträge gezählt - in den Nightstop in Zürich, wo dann dem Verantwortlichen kaum Zeit bleibt, bis zum Morgen alle Fehler richtig zu beheben. Krux im heutigen Umfeld ist, dass das Bild auf Aussenstationen dasselbe ist, es fehlt an Arbeitskräften, wegen des gleichzeitigen Abbaus an allen Fronten.

McKinsey lässt grüssen

Unser Management rechnet nach McKinsey-Manier nur mit Positionen, ohne dabei Know-how, Erfahrung oder entsprechende Ausbildung miteinzu beziehen. Zudem haben sich die Verantwortlichen grob verschätzt, was den Aufwand zum Beispiel für die Einführung der A320-Flotte oder die zeitliche Ablösung von Flugzeugen angeht. Dies

führte zu einer Verschärfung des Unterbestands, der jetzt durch unsere Führung als nicht vorhersehbar beschönigt wird. Im Weiteren hat man die Leute noch zusätzlich demotiviert, weil neben der Lebensqualität im Arbeitsumfeld auch die Löhne gesenkt wurden. Das führt heute zu Fluktuationsraten von um die zwanzig Prozent.

Dass aber nicht überall nur gespart wird, zeigt die Tatsache, dass dort wo Einsparungen an Vorgesetzten möglich wären, zum Beispiel bei der Zusammenlegung von Lang- und Kurzstrecke, trotzdem zwei neue Meister bestimmt wurden, um die Organisationshierarchie zu füllen.

Die Zersplitterung der Gruppen

Eine Studie im Jahre 1989 zeigte die Vorteile der Arbeit in Gruppen. Je besser man sich kennt, desto besser ist die Qualität der Arbeit. Heute rechnet man nicht mehr mit Menschen, sondern mit Positionen. (Anmerkung der Redaktion: Ähnliches Denken findet sich auch in den Einsätzen der fliegenden Besatzungen, zum Beispiel auf Kurzstrecke, wo an einem Arbeitstag oft vier Legs mit drei verschiedenen Crews geflogen werden müssen)

Der starre Plan für die Zahl der Stunden, die eine Schicht betreffen, nimmt keinerlei Rücksicht auf den Erfahrungsstand. Je besser dieser ist, desto kürzer ist der Zeitaufwand für die Erledigung einer Arbeit. Dass man heute alles über einen Leisten schlägt, führt zu einer

schlechten effektiven Ausnutzung der individuellen Fähigkeiten der Mitarbeitenden.

Klar ist der technische Maintenance-Aufwand schlecht kalkulierbar, heute bleiben auch vor allem nicht direkt mit der Flugsicherheit verbundene Mängel über längere Zeit erhalten. So zum Beispiel die nicht richtig funktionierenden Passagiersitze in der Kabine. Erstklass-Passagiere erhalten dafür jeweils pro Flug eine Uhr geschenkt. Obwohl sich offenbar niemand richtig darüber beklagt, empfinde ich diese Art der Dienstleistung einfach nicht Swissair-gerecht!

Über das Inflight Entertainment System, für das schon gross Reklame gemacht wurde, lacht ja schon die ganze Konkurrenz. Jedes Kind weiss, dass alles, was in einen Airliner eingebaut werden soll, zu erst zertifiziert werden muss. Die Inhaber unserer verantwortlichen Stellen aber haben es versäumt, rechtzeitig die nötigen Bewilligungen der Luftämter einzuholen. Uns hat man auch gesagt, der Einbau sei kostenneutral, alles werde von der Firma, die das Casino betreibt, bezahlt, inklusive des zusätzlichen Treibstoffs und des entgangenen Payloads (hohes Gewicht der Ausrüstung). Heute wissen wir, dass es die Swissair, also auch uns, über vierzig Millionen Franken kostet.

Durch (zu) schmale Organisation Dritteistungspotential vergeben

Früher hatten wir wichtige Einkommen von Fremdkunden, die mit uns War-

tungsverträge zeichneten. Heute können wir die Wartung unserer eigenen MD-11 und B-747 nur noch mit zusätzlichen Schichten an Freitagen bewältigen. Dennoch gab es anfangs dieses Jahres zum Teil stundenlange Verspätungen, wegen unvorgesehener (allerdings immer auftretender) Mehrarbeit an einzelnen Flugzeugen. Unser Management sieht die Lösung jetzt darin, grössere Checks in Einzelteile aufzusplitten, um so wenigstens über die Runden zu kommen. Offenbar wurde bei den Positionenberechnungen schlecht gerechnet. Es scheint keine Reserve geplant zu sein, so dass für uns alle Überstunden die Regel wurden, trotz Lohnreduktion. Viele emigrierten in die innere Kündigung, so dass auch deren Know-how nicht mehr effizient zur Verfügung steht.

Modulares Handeln vs. Übersicht

Die modernen elektronischen Flugzeuge verleiten viele ungeübte Mech 2000 dazu, einfach die dem Fehler nächstliegende Box auszuwechseln, was selten zum Erfolg führt. Also braucht es mehrere Arbeitsgänge, bis das Flugzeug wieder störungsfrei fliegt, was natürlich zusätzliche Kosten verursacht. Die Ursachen liegen hier wieder im Fehlen von Reserverpositionen und allgemein am «Arbeiten bis zum Anschlag». Es kann keine ausreichende Aus- und Weiterbildung betrieben werden, was den Teufelskreis der schwindenden Motivation (seltene Erfolgserlebnisse), grosser Personalfluktuations, etc. in Schwung hält. Erst jetzt

hat man das erkannt, und alles muss nun entsprechend teuer nachgeholt werden. Wegen der massiven Überlastung des Corps mussten ja auch eigens Lufthansa-Mechaniker geholt werden, von denen jede Gruppe von 6-7 Mechanikern einen Swissair-Betreuer zugewiesen erhielt. Über alles gesehen war das eine der teuersten Lösungen, doch mangels Alternativen wurde der enorme finanzielle Aufwand bewilligt. Mir kommt das vor wie ein Abzahlungsgeschäft oder ein Kleinkredit, was anfangs günstig scheint, kostet am Ende doppelt.

Team statt Gruppe

Die früheren Gruppen gewährleisteten die saubere Grundausbildung der Mechaniker. Ein Ground Engineer führte jeden Neuen ein und hatte einen Follow-up über schon Bekanntes. Heute haben Neue keine Bezugsperson mehr, man ist nie mit denselben Leuten zusammen im Team, also fehlen die Konsequenz und Kontinuität in der Ausbildung. Viele hören auch nach zwei Jahren wieder auf. Der geringe Lohn zusammen mit der unattraktiven Schichtarbeit verleitet nicht zum Bleiben. Man bildet also oft mehr als ein Jahr aus für nichts. Zwar hält der Niedergang in der ganzen Industrie die Leute wieder häufiger bei der Stange, doch besser motiviert sind sie deswegen nicht. Um die Abgänge zu kompensieren, werden heute neue Leute rekrutiert, doch wegen der Kapazität der Werkschule dauert es fast drei Jahre, bis 40 Mitarbeitende ersetzt sind. Inzwi-

schen werden wohl weitere zwanzig kündigen, die dann ja auch noch ersetzt werden müssen.

Fehlgeschätzte Neuerungen

Die neuen Strukturen im Flugplan wurden zuwenig in der Planung berücksichtigt, die 4. Welle brachte eine gleichzeitige Ankunft von vielen Langstreckenflügen, weshalb oft lange auf einen Vertreter der Maintenance gewartet werden kann, wenn die Bordtechniker oder die Piloten überhaupt einen zu Gesicht bekommen. Wenn dann einer kommt, fehlt ihm oft die Kompetenz, das Problem lösen zu können, und alles Weitere verzögert sich, was der Pünktlichkeit schlecht bekommt. Man glaubte offenbar, dass die A320 keine Wartung mehr braucht. Man dachte auch, dass in Kürze maximal drei Typen zu warten seien; tatsächlich haben wir aber heute noch die MD-80 von uns und Crossair, Edelweiss (mit zum Teil ganz anderer Ausrüstung), Spanair, SAS und Finnair, die A310 von Swissair und Balair und Fremdkunden, dazu die MD-11, A320 und die Boeing 747. An eine Übergangphase hatte man nicht gedacht!

Von der Hand in den Mund

Ein Team besteht heute aus drei Lang- und drei Kurzstrecken-Mechanikern. Für einen C-Check am MD-80 wird die Arbeit nach bestem Gewissen verteilt, dennoch handelt man oft in der Grauzone der Legalität, um nicht unter 20 Prozent Effizienz zu fallen. Ich zeichne Arbeiten

ab, die einer, ohne den Grundkurs für den Flugzeug-Typ besucht zu haben, ausführte, damit das Flugzeug zur Zeit fertig wird. Ich weiss natürlich, dass die Arbeit richtig ausgeführt wurde, davon habe ich mich überzeugt, bevor ich unterschreibe, prüfte aber jemand die Bücher genauer, bin ich sicher, dass die Legalität zumindest angekratzt wäre.

Oft führt der Zeitdruck auch zu einer Häufung von Fehlern. Beispielsweise wurden einmal die Hähnen der Sauerstoffversorgung für das Crew-Oxygen nach dessen Austausch nicht geöffnet, so dass im Ernstfall der Sauerstoff der Crew nicht zur Verfügung gestanden hätte!

«No Spare» - die knapp kalkulierte Lagerhaltung erschwert die Arbeit jedes einzelnen Mitarbeiters.

Erste Korrekturen werden gemacht!

Die Langstreckenwartung wird wieder von der Werft aus gemacht, so dass sich die Situation dort merklich verbesserte. Ist das ein Zeichen, dass die Neuorganisation untauglich war? Neu ist auch nachts ein Meister an der Arbeit, statt wie zu Anfang der Restrukturierung nur tagsüber als Personalassigner zu fungieren.

Überall fehlen Leute

Es würde uns allen leichter fallen, sogar unter solchen Bedingungen zu arbeiten, spürten wir so etwas wie Wertschätzung der Vorgesetzten für unseren Sondereinsatz. ■

Alfred Sooder

AEROPERS-Präsident 1953 - 1968

Alfred Sooder ist tot. Ein Kamerad, der fast 38 Jahre seines Lebens der Fliegerei widmete, ist am 1. Juni dieses Jahres in Frankreich an einem Herzinfarkt verschieden. Wenn wir hier seiner gedenken und sein vorbildliches fliegerisches



Lebenswerk würdigen, hat das einen besonderen Grund. Denn die wenigsten, namentlich jüngeren, AEROPERS-Mitglieder werden Alfred Sooder noch gekannt haben und über sein Wirken innerhalb der AEROPERS und Swissair Bescheid wissen.

Alfred Sooder war ein leidenschaftlicher Flieger. Aufgewachsen als Vollwaise im Haslital, im Berner Oberland, begeisterte er sich schon in frühen Jugendjahren für die Fliegerei. Durch eine gütige Fügung wurde er Ende 1939 zur Fliegertruppe der Schweizer Armee eingeteilt, und in der Folge dann zum Militärpiloten ausgebildet. Anfangs Krieg lernte ich ihn dann als Staffelnkameraden in der Flieger-Kompanie 10 kennen und schätzen. Seine Gradlinigkeit als Mensch, aber auch seine Verlässlichkeit und Standhaftigkeit in seinem Tun und Lassen waren schon damals eminent, und so war es denn auch nicht verwun-

derlich, dass Sooder am 1. November 1947 von seinem einstigen Staffel-Kommandanten und damaligen Swissair-Direktor Gottfried von Meiss in die Swissair gerufen wurde, womit seine sehnlichst herbeigewünschte Berufspiloten-

Laufbahn ihren Anfang nehmen konnte. Alfred Sooder war Flieger mit Leib und Seele und füllte die nun folgende Zeit seines Lebens auf idealste Weise aus. Er bewältigte all die Jahre seiner Laufbahn bei der Swissair die Umschulungen auf die verschiedenen Flugzeugtypen (DC-3, CV-240, DC-4 und DC-6, sowie DC-8). Bald einmal erkannte man aber auch seine vereinspolitischen Fähigkeiten und das Potential, das in dieser Hinsicht in ihm steckte, sodass er schon im Jahre 1951 in den Vorstand der AEROPERS gewählt wurde und 1953 deren Präsidentschaft übernahm, die er dann insgesamt 15 Jahre lang praktisch lückenlos ausübte.

In seine Präsidentschaftszeit fiel die erste markante Entwicklung der Swissair, begleitet auch von einer rasanten Vergrösserung des Pilotenkorps, aber auch des fliegenden Personals allgemein. Dies führte zu arbeitsvertraglichen Problemen, die es von Seiten der

AEROPERS und der Swissair zu lösen galt und letztlich zum Abschluss eines neuen Arbeitsvertrages im Oktober 1957 kumulierte.

Aber auch der Absturz einer CV-240 in den Ärmelkanal am 16. März 1954 fiel auf den Anfang von Sooders Präsidentszeit und gipfelte in gefährlichen Spannungen zwischen AEROPERS und Geschäftsleitung der Swissair. Beide Seiten behielten aber - zum Wohle der Gesellschaft - klaren Kopf, und die Sache erledigte sich (nicht zuletzt das Verdienst von Alfred Sooder, wie ihm vom damaligen Direktionspräsidenten Walter Berchtold attestiert worden ist) einigermaßen in Minne. Sooder war beileibe kein sturer Paragraphenreiter, aber wenn er von einer Sache überzeugt war, konnte er sich zum stahlharten Verhandler entwickeln, mit dem nicht gut Kirschen essen war. Immer aber mit der Lösung vor Augen: "Wenn's der Swissair gut geht, soll es auch den Besatzungen gut gehen!"

Andererseits war Alfred Sooder auch ein Mann der Visionen. So hatte er klare Vor-

stellungen, wie die Ausbildung der Verkehrspiloten aussehen sollte: etwa mit der Schaffung einer Swissair-eigenen Luftverkehrsschule SLS. Diese (seiner) Idee wurde von andern in Tat umgesetzt - der Spiritus rector Sooder aber schlicht und einfach verschwiegen - oder vergessen!

Eine weitere Idee, die im Kopfe Sooders Gestalt annahm, war die Schaffung eines AEROPERS-eigenen Duty Free Shops im Flughafengebäude von Kloten, aus dessen Erträgen dann die AEROPERS-Kasse gespiesen werden sollte. Das Resultat ist wohl hinlänglich bekannt...! Auch die Erstellung des AEROPERS-Hauses entsprang der Initiative von Sooder und wurde um 1970/71 verwirklicht!

Bei all diesem fast unerschöpflichen Ideen-Reichtum und der persönlichen Initiative Sooders blieb er ein menschlich bescheidener und zugänglicher Typ, der bis zuletzt allgemein geschätzt wurde! Ehret seinem Andenken!

Hans Knecht

Die 52. Generalversammlung der AEROPERS

Aktives und erfolgreiches Jahr der AEROPERS. 211 Aktiv- und zehn Passivmitglieder wollten sich vom Vorstand aus erster Hand über den aktuellen Stand der Dinge informieren lassen. In Erwartung der Abstimmungs- und Wahlergebnisse herrschte eine gespannte Aufmerksamkeit.

Henry Lüscher

Präsident Peter Nagl, der seinen Rücktritt im Hinblick auf das Gesamtwohl der AEROPERS bekanntlich um ein Jahr hinausgeschoben hatte, begrüßte die Anwesenden in gewohnt lockerer Art und ging zügig durch die ordentlichen Geschäfte. Als Erweiterung zum Jahresbericht streifte er noch ein paar Ereignisse der jüngeren Vergangenheit, so unter anderem das Unterzeichnen des «Letters of Agreement» zwischen den Pilotenverbänden der mit Swissair verbündeten Gesellschaften, worunter neuerdings auch wieder Finnair fällt. Im Juli soll ein Meeting folgen, an dem alle anstehenden Probleme besprochen werden sollen.

Zehn Jahre Felix

In der Dankesadresse des Präsidenten an alle Mitarbeiter in den Kommissio-

nen, im Vorstand und anderen Gremien nahm eine Person einen speziellen Platz ein: Unser Sekretär Felix Kuster ist seit genau zehn Jahren in den Diensten der AEROPERS! Dies war Grund genug, seine Verdienste (nicht nur, weil er derjenige war, der es mit der AEROPERS am längsten ausgehalten hatte ...)



etwas detaillierter zu würdigen und vor allem darauf hinzuweisen, dass die AEROPERS seine Schaffenskraft zu jeder Tages- und Nachtzeit beanspruchen konnte, wenn es «brannte», was in der letzten Zeit wahrlich oft genug der Fall gewesen war! Mit einer launigen Rede bedankte er sich für die Blumen, die er wie eine EHC-Kloten Trophäe schwenkte, aber auch für die Unterstützung, die er von den Mitgliedern und vom Vorstand immer gespürt habe.

Charter Leisure AG nahm die Hürde

Peter Nagl liess seine Augen über das Publikum schweifen auf der Suche nach einem geeigneten Kandidaten für das Amt des Tagespräsidenten. Seine Wahl

fiel auf das ehemalige Vorstandsmitglied Beat Läderach. Dieser verlas die Resultate der statutarischen Geschäfte, die alleamt mit Resultaten angenommen wurden, die einem totalitären System alle Ehre machen würden, nur zwei bis neun Gegenstimmen wurden registriert. Der Antrag, den Anspruch auf Einsitz eines Flight Engineers im Vorstand fallenzulassen,



wurde angenommen, ebenso die Erweiterung des Vorstandes auf neun Mitglieder mit 893 gegen 41 Stimmen. Wo sonst überall in der Politik der Ruf nach einer Verkleinerung der Exekutive laut wird - die AEROPERS setzt auf Ausbau. Ebenfalls konträr zur «grossen» Politik wurde die vom Kassier Pius Mathys in den Raum gestellte Ankündigung einer Beitragserhöhung im Jahr 1998 wegen dem Auseinanderklaffen der berühmten Kostenschere ohne Raunen und Erstaunen zur Kenntnis genommen.

Bei den Vorstandswahlen kandidierten wieder einmal zwei Mitglieder mehr als Sitze zu verteilen waren. Deutlich über dem absoluten Mehr von 464 Stimmen lagen die Kandidaten Christoph Huber (designierter Präsident im nächsten Jahr, 851 Stimmen), Stephan Künzli (667) und Urs Schöni (612). Zum neuen Ehrenrichter wurde Roland Born gewählt.

Spannung kam auf, als Beat Läderach zum Resultat der Abstimmung über die Zukunft der Swissair-Piloten in den Cockpits der Balair kam. Bei einer Wahlbeteiligung von stolzen 85,3% legten nur acht Mitglieder eine leere Karte ein.

69 waren gegen den neuen GAV für die Charter Leisure AG und überwältigende 880 Mitglieder stimmten diesem Schritt in eine neue Richtung zu. Spontaner Applaus des Publikums kam auf, strahlende Gesichter auf der Vorstandstribüne waren zu sehen.

Beat Läderach wandte sich noch an die Mitglieder im Saal und hob zu einer Dankesrede auf den Vorstand an, gefolgt von einem Appell an die Mitglieder, die Solidarität und das Gemeinwohl nicht aus den Augen zu verlieren. Heute seien nicht Kämpfe um Einzelinteressen gefragt, die schwächten nur unsere Posi-



tion, sondern Kämpfe um eine aussichtsreiche Zukunft, die auch für junge Piloten eine Chance bietet.

Verabschiedungen

Peter Rüedi stand der Security-Kommission während 12 Jahren vor und befasste sich zum Wohl der Cockpit- und Kabinenleute mit Sicherheit der Be-

satzungen an allen Destinationen, die in Krisengebieten liegen. Als sein Nachfolger wurde vom Vorstand John Hüsey gewählt.

Sechs Jahre lang lag das Schicksal der **RUNDSCHAU** in den Händen des Chefredaktors Peter Clausen. Die **RUNDSCHAU** wurde dann sein Schicksal. Glücklicherweise gelang es mit grossem Einsatz, ein Schiedsverfahren mit einem für alle Seiten akzeptablen Resultat durchzuführen. Peter Clausen hatte nicht nur den Stellenwert der **RUNDSCHAU** und der AEROPERS bei den Medien professionell angehoben, sondern war auch als Organisator des erfolgreichen Festes zum 50jährigen Jubiläum der AEROPERS einsame Spitze.

Anselmo Caluori war fast zehn Jahre lang der Vertreter der Flight Engineers im Vorstand. Er hatte massgeblichen Anteil am «FE 90» Paket und wirkte an der Ausarbeitung der GAVs 90, 93 und 96 mit. Peter Nagl bemerkte, dass ihm sein



Hobby, die Schafzucht, bei den Verhandlungen entgegen gekommen sei, habe er doch die diversen «Scheraktionen» der Swissair, die uns an die Wolle wollte, mit grossem

Gleichmut ertragen. Anselmo dankte vorab den Piloten für die grosse Unter-

stützung bei der Umsetzung der Anliegen der Flight Engineers: «Ohne die Piloten wäre es wahrscheinlich nicht so gut herausgekommen. Ich weiss, dass Sie uns nicht im Stich lassen.»

Franz Müller war seit 1992 im Vorstand und setzte sich immer für menschenorientierte Lösungen ein. Er nimmt nicht nur Abschied von der AEROPERS, sondern auch von Swissair und der Schweiz: Seine neue Heimat wird in Stellenbosch in Südafrika liegen!

Die Neuen

Peter Nagl stellte die drei neuen Vorstandsmitglieder vor. Christoph Huber, der zukünftige Präsidentenkandidat, habe



noch gut sieben Swissair-Jahre vor sich, sei also die ideale Besetzung. Ausserdem sei er seit über 25 Jahren ein konstruktiv-kritisches Mitglied und zuverlässiger Beitragszahler. Er wird im laufenden Amtsjahr von Peter Nagl in alle Geheimnisse der AEROPERS eingeweiht, damit eine kontinuierliche Weiterführung der Geschäfte garantiert wird.

Stephan Künzli hat 14 Swissair-Dienstjahre und war seit zehn Jahren Mitglied der Gesamtaufwandskommission, von



1990 bis 94 deren Vorsitzender. Er ist jung, dynamisch, hat Verhandlungserfahrung, kurz: eine willkommene Bereicherung für den Vorstand!

Urs Schöni ist mit neun Dienstjahren der künftige «Junior» im Vorstand, verfügt aber durch die Mitarbeit bei der First-Officer-Kommission (seit 1994 Vorsitz) ebenfalls bereits über Verbands-erfahrung.

Ziele

In einem Jahr können wir die «Neunerprobe» machen, ob die Ziele, die sich der vergrösserte Vorstand gegeben hat, auch erfüllt werden konnten. Sie sehen vor

- die Vertrauensbasis zur Swissair zu vertiefen und auszubauen, denn der eingeschlagene Weg sei richtig. Die AEROPERS-Vorstandsmitglieder sind zu einem Weiterbildungsseminar mit Swissair-Funktionären eingeladen
- den GAV umzusetzen und ALBANA zu intensivieren
- weiter am Laufbahnkonzept innerhalb der SAirLines zu arbeiten, wobei durch

die Haltung von Moritz Suter ein Stillstand eingetreten sei, der mit Gesprächen unter sechs Augen deblockiert werden soll

- nach dem abgelehnten Antrag auf Einsitz im Verwaltungsrat einen solchen in der Geschäftsleitung anzustreben
- die Statuten der AEROPERS fertig zu revidieren
- den GAV Charter Leisure AG in die Praxis umzusetzen.

Viele Fragen

Die Frage nach der Produktivität konnte positiv beantwortet werden. Wir seien gut auf Kurs, eher etwas über der Vorgabe. Die FDRs seien allerdings nicht der einzige Massstab, der für die Produktivität massgebend sei, die beiden AEROPERS-Vertreter im ALBANA-Gremium, Hansjörg Müller und Thomas Weder, arbeiten intensiv und aktiv an der Optimierung aller Parameter.

Dies zog natürlich die Frage nach den Saläranpassungen nach sich, die beim Erreichen der Produktivitätsziele wieder diskutiert werden sollen. Peter Nagl

konnte keine konkrete Angaben machen, er verwies auf die weiterhin unbefriedigende Lage in der Luftfahrt und wollte sich nicht auf eine Haltung des Vorstandes festlegen. Die müsse erarbeitet werden, wenn die Vergleichszahlen vorliegen und Verhandlungen beginnen: «Wer weiss schon, was morgen sein wird?» Ausserdem ist die AEROPERS so ziemlich «im Glashaus», denn alle schauen, was wir machen.



Den in der Presse erwähnten «Griff der Swissair in die Pensionskasse» konnte der Präsident insofern relativieren, als dass die Gelder, die in der Kasse sind, vor dem Zugriff der Swissair juristisch klar geschützt sind. Wo es zu unterschiedlichen Haltungen komme, sei bei der Höhe und Verteilung der Einzahlungen. Aber jede Änderung bedinge eine Abstimmung, da der GAV geändert werden müsse.

Ein älterer Kapitän erkundigte sich, wie lange «Pensionierung 55» noch beibehalten werde, vor allem meinte er, wenn wieder neue Piloten eingestellt werden, dann sollte für die älteren auch etwas gemacht werden. Peter Nagl verwies auf das neue Laufbahn-

konzept, über das in diesem Jahr verhandelt werden soll. Dies wolle vor allem den jungen Piloten eine Chance, eine Aussicht auf eine Karriere, geben, aber es werden Möglichkeiten untersucht, wieder eine flexiblere Pensionierung zu ermöglichen.

Zwei Mitglieder sprachen die Informations- und Konfliktkultur des Vorstandes an. Vor allem im Vorfeld der Abstimmungen sei ein paar Mal mit «Giftpfeilen»

auf Mitglieder geschossen worden, die sich der Vorstandsmeinung widersetzt hatten. Die Vorstand könne doch auf einen riesengrossen Rückhalt im Volk blicken - die Abstimmungsergebnisse haben dies gezeigt - da könnte er doch bitte gelassener reagieren. Der spontane Publikumsapplaus zeigte dem Vorstand,

dass diese Haltung geteilt wird. Peter Nagl entschuldigte die offenbar zu heftig ausgefallenen Reaktionen mit den extremen Belastungen des Vorstandes in der letzten Zeit. Er ge-

lobte aber Besserung im Informationsbereich. Von Mitgliedern heraufbeschworene Konflikte mit dem Vorstand hätten ihn mitunter mehr belastet als die GAV-Kündigung. Vielleicht werde er



später die Tatsachen in seine «Memoiren eines AEROPERS-Präsidenten» einfließen lassen.

Ob denn die AEROPERS nicht endlich aufs Internet gehen und daselbst ein Mitgliederforum einrichten möchte, wollte ein Informatikfreak wissen. Urs Enz verwies auf die grosse Arbeit, wolle man etwas Seriöses machen, das kreativ und informativ sein soll. Der Stellenwert von «Chat-boxen» werde überschätzt, nach anfänglicher Euphorie fläue die Benützung jeweils schnell ab. Urs Enz warf dabei mit Fachwörtern nur so um sich, dass den weniger computer-gängigen Vorstandsmitgliedern die Kinn-laden ehrfürchtig herunterfielen.

Rolf Peter, Vorstandsmitglied des Vereins der SLS-Abgänger, PILASCAS, bedankte sich für den Einsatz des Vorstandes für ihre Anliegen und fragte nach Neueinstellungen bei Swissair. Peter Nagl konnte ihm kein genaues Datum nennen, schätzt jedoch, dass im ersten Halbjahr 1998 wieder Bedarf an neuen Piloten bestehen könnte. Rolf Peter erwähnte noch die «SLS-Closing Party», die am 4. Juli auf dem Flugplatz Hausen stattfindet. Alle sind eingeladen! Info für Internetgängige auf www.pilascas.ch!

Claude Tapparel bedankte sich im Namen der Pensionierten für die überraschende und willkommene Rentenerhöhung infolge der Neubeurteilung der Reserven der VEF. Er wollte wissen, ob an dem Gerücht etwas sei, wonach Pensionierte danach trachten, auch etwas davon zu erhalten, obwohl sie sich für

den Kapitalbezug entschieden hatten. Peter Nagl hat Verständnis für Leute, die durch ihren Entscheid nun weniger als die anderen profitieren konnten. Jedoch seien die Reglemente eindeutig und der von den Stiftungsräten gemachte Schritt juristisch «sauber». Man warte auf die Eingaben, die diese Gruppe von Pensionierten machen will. ■

Erlebte Dynamik der Charter Leisure AG

An der diesjährigen Generalversammlung der AEROPERS trat Stefan Helsing, Chef der zu verselbstständigenden Charterabteilung des SAir Konzerns, als Stargast des Abends auf.

Henry Lüscher

Bisher glaubte ich immer, ein schweizerdeutsches Pendant zum deutschen Kabarettisten Hanns Dieter Hüsch, der schneller spricht als man hören kann, gebe es nicht, dazu eigne sich unsere «Halskrankheit» nicht. Am 1. Mai wurden alle eines Besseren belehrt. Trotz der Aufforderung des Präsentators Viktor Sturzenegger, beim Sprechen bitte einen Gang zurückzuschalten, gab Stefan Helsing eine virtuose Kostprobe der akustischen Form des «Diagonallesens». Gekonnt liess er Konsonanten aus und verband Silben miteinander, sodass sein Vortrag die angenehme Kürze aufwies, die beim Publikum keine Langeweile aufkommen liess. So kam denn am Schluss seine Frage nach Fragen so überraschend, dass zuerst eine verblüffte Pause entstand. Doch schön der Reihe nach.

Charter heisst Risiko

Sein frei gehaltenes Referat (was ihn als totalen «Mr. Balair» auszeichnete) be-

gann er mit einem ehrlichen und grossen Dank an alle Mitglieder der AEROPERS, dass sie mit der deutlichen Annahme des GAV Vertrauen in die geplante Lösung der Cockpitbesetzungen gezeigt hatten. Er versprach, das Vertrauen zu respektieren und offen mit der AEROPERS über alle Probleme und Anliegen zu diskutieren. Es sei schon immer sein Stil gewesen, die Fakten auf den Tisch zu legen und gemeinsame Lösungen anzustreben. Ein Diktat oder ein «über den Tisch ziehen» zahle sich nicht aus, das sei einer prosperierenden Zusammenarbeit im Wege.

«Sie gehen mit der Annahme des GAV ein Risiko ein. Wir aber auch», erläuterte Stefan Helsing die unmittelbare Zukunft. Das Geschäft mit dem Charter sei ein kleines, aber strategisch sehr wichtiges Geschäft innerhalb der SAir Group. Denn im Niedrigpreissegment finde heute das Marktwachstum statt, und dort gelte es, Marktanteile zu halten oder gar auszubauen. Hier liege die Chance für Balair (oder wie immer der Markenname der Charter Leisure AG ausfallen möge), eventuell im Auftrag der Swissair Strecken wie Miami zu bedienen. Im «Low-Yield» Bereich werde wahrscheinlich der «Krieg» der Fluggesellschaften entschieden. Und da gelte es, dabei zu sein.

Die Auflösung der Balair CTA, die in der Schweiz einen Marktanteil von 70% gehalten hatte, sei aus seiner Sicht unklug gewesen. Er sei beim Entscheid nicht dabei gewesen und wolle sich nicht über Personen oder Sachzwänge auslassen, das sei heute nicht relevant. Jedenfalls habe dadurch eine Edelweiss entstehen und die TEA ihr Angebot ausbauen können. Der Entscheid der Swissair, den Langstreckenbereich im Chartergeschäft in eigener Regie zu übernehmen, sei aufgrund strategischer Überlegungen gefallen. Die bilateralen Verträge, Abflugslots, Streckenrechte und nicht zuletzt die beiden (damals noch drei) fast neuen Flugzeuge seien ausschlaggebend gewesen, dieses Segment unter die eigenen Fittiche zu nehmen.

Mit Charter Geld verdienen

Die Erfahrungen seien durchwegs positiv gewesen, sowohl von seiner Warte aus, als auch aus der Sicht der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Trotz dem Umstand, dass hier Geld verloren wurde, sei auch die Swissair zur Ansicht gelangt, dass wir hier offensiv weiter mitmachen müssen. Er habe jetzt die nicht sehr leichte Aufgabe, den Charterbereich in die schwarzen Zahlen zu bringen, und er werde dies schaffen, be-

merkte Stefan Helsing selbstsicher. Der break-even soll bis 1998 erreicht werden, deshalb gelte es jetzt, alle Kostenpositionen zu verbessern. «Nicht die TEA mit ihren aus der Überkapazität heraus lancierten Langstreckenchartern ist unsere Konkurrenz, sondern die Gesellschaften in der EU, das sind andere Kaliber. Wir messen uns an LTU, Condor oder Hapag Lloyd. Condor ist übrigens der profitabelste Zweig innerhalb der Lufthansa Gruppe», stellt Stefan Helsing die Dinge klar. Der Marktzugang dieser Fluggesellschaften in die Schweiz müsse verhindert werden, denn sonst werde es wirklich prekär. Die Balair müsse in die «höhere Liga» kommen, liess Stefan Helsing mehrere Male verlauten. Auch das

Marketing müsse viel aggressiver und immer auf dem neuesten Stand und dem neuesten Trend entsprechend an-

gegangen werden. Die Tour Operators und die immer wichtiger werden Einzelreisenden müssen «angebunden» werden und zu Stammkunden werden.

Zum Bild der «neuen Balair» müssten alle beitragen. Das Fliegen müsse zu einem Erlebnis werden, die Ferien bereits beim Einchecken beginnen können. Ein Schlüsselposition stellen für Stefan Hel-



sing die Kabinenbesetzungen dar. Schon in den letzten zwei Jahren habe er bemerken dürfen, wie aufgestellt, freundlich, geduldig und charmant die Swissairleute in der Kabine gewesen seien. Durch einen ähnlichen Vertrag wie mit der AEROPERS sollen die Voraussetzungen mit der kapers geschaffen werden, optimal zusammenarbeiten zu können. Sein Ziel sei es, die beste Kabinenbesetzung in Europa zu haben. Dann würden die Gäste gerne immer wieder mit Balair fliegen.

Stefan Helsing bemerkte auf eine entsprechende Frage, er könne sich vorstellen, dass Moritz Suter und seine Crossair den Langstreckencharter durchaus ebenso profitabel betreiben könnten wie er, aber der Entscheid sei nun mal so gefallen. Dass Balair in den Kurzstreckencharter eindringen wird sei nicht so abwegig, bereits heute würden ja Destinationen in Griechenland angeboten. Aber bezüglich Kurzstreckenflotte bestünden keine Pläne, im Moment gebe es noch genügend anderes zu tun.

Das falsche Flugzeug?

Das «work horse» im Chartergeschäft sei heute die Boeing 767-300. Wie dies schon bei der A310 der Fall gewesen war, sei die Bestellung von zwei A330 ein Kompromiss im Hinblick auf die Wartung, den gemeinsamen Einkauf und die Operation, der zusammen mit Swissair eingegangen worden sei. Wenn die A330 komme, stelle dies einen Kapazitätssprung von 30% dar, was bedeutende Anstrengungen im Marketing voraussetze. Martinair fliege zum Beispiel mit einer MD-11 mit 410 Sitzen nach Miami - da könne die Balair heute nur sehr schwer mithalten, mit der A330 werde der Spielraum dann etwas grösser.

Der Partner Austrian Air Charter hat ebenfalls A330 bestellt, hier könnten sich Synergien anbieten. Sobelair und Lauda setzen andere Flugzeuge ein, da sei die Form der Zusammenarbeit anders. Eine Fusion mit Sobelair schliesst Stefan Helsing fast, aber nicht ganz aus, erklärt aber, dass auch Sobelair das gleiche Problem eines kleinen Heimmarktes

habe. Kreative Lösungen sind gefragt! Die in Genf im Entstehen begriffene «Swiss World Airlines» wird als ernsthafte Konkurrenz angesehen. Stefan Helsing glaubt aber nicht, dass sie in Genf überleben könne, einfach, weil schon Zürich als Hauptoperationsbasis fast zu klein sei. Ausserdem würden die Franzosen eher nach Lyon gehen, diese seien patriotischer als die Süddeutschen, die einen guten Teil der Balairpassagiere ausmachten.

Ein mitreissender Präsident

Stefan Helsing kann begeistern. Seine Augen leuchten, wenn er von «seiner»

Balair oder Charter Leisure AG spricht, er ist in ständiger Bewegung. Wir wünschen ihm, dass er seine Begeisterung auch auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übertragen und dort ein Feuer entfachen kann, das der Balair neuen Auftrieb gibt. Wir sind dank unserem Vertrag mit im Boot und können direkt profitieren, wenn Balair dereinst expandieren wird. Vor allem für die jungen Piloten bedeutet eine positive Entwicklung der Balair Morgenröte. ■

Kaleidoskop

Jeffrey who?

Ende März hatten wir eine Dead-heading Verschiebung von La Romana nach Miami über uns ergehen zu lassen. Durch das ziemliche Chaos beim Einchecken (Überbuchungen, Geldgebote für «OK» Sitze, einstündige Verspätung) und den Umstand, dass eine meiner Hostessen nur ein «stand-by» Ticket hatte, gelangte ich auf den Jumpseat der Boeing 727 von American Airlines (seit einer kürzlichen Revision durch die FAA ist es nun nämlich möglich, dass Inhaber einer Pilotenlizenz im Cockpit mitfliegen können). Im Rahmen des fachlichen Small-talkens fragte ich die drei im Cockpit, ob sie gehört hätten, dass ihr Geschäftsleitungsmitglied Jeff Katz zur Swissair gewechselt hätte. «What was that name again?» wurde ich von der Frau Kapitän gefragt. Auch nach einer Präzisierung war der Name nicht geläufiger: «Never heard of him». Ihre Basis Miami ist halt weit weg vom Hauptquartier in Dallas.

Tröstlich für uns zu wissen, dass Jeffrey Katz im «10 vor 10» Interview am 10. Juni als einer der 25 «Top shots» im Airline Business vorgestellt wurde.

Afrikanische ATC: Es tut sich etwas

«Unsere» Pilotenorganisation IFALPA hatte im letzten Jahr auf die unhaltbaren

Zustände im afrikanischen Luftraum hingewiesen. Eine Konferenz brachte das Thema auch in die weite Öffentlichkeit. Mitte Mai hat nun eine zwölf-tägige Konferenz in Abuja (Nigeria) unter dem Vorsitz der ICAO stattgefunden. Die von den 350 Delegierten aus 55 Ländern ausgearbeiteten Empfehlungen sollen im Herbst an der regulären ICAO-Konferenz in Montreal weiter diskutiert und wenn möglich verbindlich erklärt werden: Damit eine Bestandesaufnahme gemacht werden kann, sollten alle afrikanischen Staaten ein gemeinsames Meldernetz aufbauen, wo die sicherheitsrelevanten Beobachtungen gespeichert und ausgewertet werden - was eine offene Informationspolitik voraussetzt; finanziell unabhängige Gremien sollen über den Ausbau und Unterhalt von Flugplätzen und Navigationseinrichtungen befinden können; der Einfluss der Militärs bezüglich Einteilung des Luftraumes sollte zurückgebunden werden; GPS sollte baldmöglichst als Standardnavigation eingeführt werden; die Wettervorhersagen sollten präziser werden und speditiver ins «London World Area Forecast Center» geschickt werden; die Such- und Rettungseinrichtungen sollten verbessert werden.

Das Problem ist, dass es keine übergeordnete Institution gibt, die überprüft,

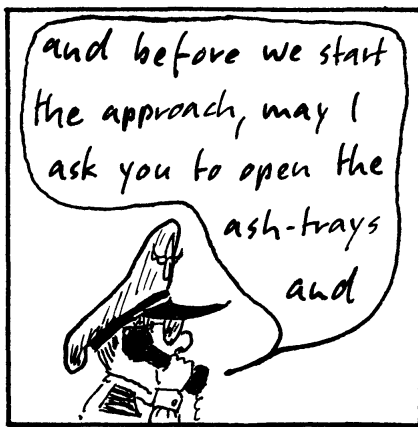
ob solchen Empfehlungen nachgelebt wird und im Verweigerungsfall die Kompetenz besitzt, die fehlbaren Staaten zu zwingen, mitzumachen. Viele Massnahmen setzen ein länderübergreifendes Vorgehen voraus oder beschneiden die nationale Souveränität, beides nicht sehr beliebte Aussichten in Afrika. Aber auch mit GPS alleine ist noch kein sicherer Betrieb möglich, wenn die Verkehrskontrolle am Boden nicht ebenfalls aufgerüstet wird und sehr bald Satellitenfunk ermöglicht wird. Denn wenn das Kommunikationsproblem befriedigend gelöst wäre, hätten wir schon ein gutes Stück Sicherheit über dem schwarzen Kontinent zurückgewonnen.

Dass wir noch weit weg von einer Lösung sind, hat ein Ereignis am Rande dieser Konferenz gezeigt: Anfangs Jahr hatten Flugsicherheitsexperten in London zweimal Defekte an einer nigerianischen DC-10 Frachtmaschine entdeckt. Das nigeriansische Luftamt wurde infor-

miert, worauf die DC-10 untersucht und am 7. Mai wieder zertifiziert wurde. Englische Experten haben kurz darauf aber genau die gleichen Defekte unrepariert vorgefunden. Als am 15. Mai ein weiteres Flugzeug in London mit so schwerwiegenden Defekten entdeckt wurde, dass es von den Behörden mit einem Flugverbot belegt wurde, war die Geduld erschöpft: Das Departement of Transport verbannte alle in Nigeria registrierten Flugzeuge von der Benützung britischen Luftraumes oder Flughäfen. Die Reaktion der solcherart beleidigten nigerianischen Behörde kam postwendend: Alle britisch registrierten Flugzeuge dürfen den nigerianischen Luftraum auch nicht mehr befliegen.

Gepäckkontrolle in den USA

Eine Empfehlung aus den Untersuchungen des TWA800-Absturzes war, dass die Fluggesellschaften kontrollieren sollten, dass nur Gepäck von Passagieren beför-

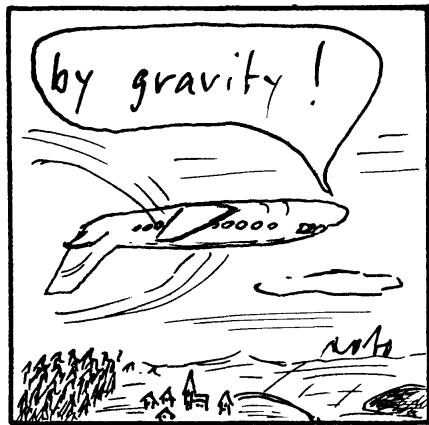


dert wird, die auch tatsächlich an Bord sind. Das «baggage matching system» wurde bisher nur für internationale Flüge vorgeschrieben. In einem auf wenige Wochen befristeten Versuch soll gezeigt werden, ob dies auch für Inlandflüge machbar sei. Auf zehn grösseren Flughäfen in den USA und Kanada wurden die computerunterstützten «Kofferverfolgungen» im grösseren Stil eingeführt. Die Fluggesellschaften hatten allerdings das Recht, bei einzelnen Flügen das Verfahren abzubrechen, wenn daraus eine Verspätung von über 20 Minuten resultiert hätte (bis der unbegleitete Koffer gefunden worden wäre). Was bei uns seit Jahren eigentlich sehr gut läuft, wird in den USA eher kritisch angegangen. Der Kommentar der Fluggesellschaften ist: «Wir schauen, ob es möglich ist, aber wir glauben ehrlich gesagt nicht daran.» Obwohl die Kofferkontrolle als vielversprechende Massnahme gegen terroristische Aktionen angesehen wird, spricht

man nur vom erhöhten Aufwand und den steigenden Kosten - und bei den mehreren hunderttausend Passagieren, die täglich transportiert werden, ist der Anteil derjenigen Passagiere, die einen Flug verpassen (einer auf 79) zahlenmässig sehr hoch.

Pilotenmangel?

Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass die Bedarfssteuerung bei den Fluggesellschaften immer der Wirklichkeit hintennach hinkt. In den USA zeichnet sich ein Rekordbedarf an Piloten ab. 12 000 werden in diesem Jahr vermutlich neu eingestellt. Northwest braucht 500 Piloten, United Airlines interviewt täglich 32 Kandidatinnen und Kandidaten, um 800 Piloten zu finden und erstmals seit 1980 stellen sämtliche 14 grossen Gesellschaften neue Piloten ein. Diese kommen vorwiegend von den Regionalfluggesellschaften, aber auch die Luftwaffe hat Sorgen mit Abwerbungen. Bei



TWA werden innerhalb der nächsten fünf Jahre 400 der 1200 Piloten pensioniert, eine Folge des jahrelangen Anstellungsstopps. Northwest plant sogar eine Abkehr von der langen Tradition der «Grossen», fertig ausgebildete Leute mit Tausenden von Flugstunden anzustellen und will auch Abgänger von renommierten Flugschulen berücksichtigen.

Für die Einschulung werden Simulatorplätze knapp. United Airlines expandiert das Ausbildungszentrum in Denver um zehn Simulatoren und Unterrichtsräume, da die 31 Simulatoren heute rund um die Uhr im Einsatz stehen. Neueintretende müssen zum Teil nach Kanada und Frankreich geschickt werden. Der Boom hat seine guten Seiten: So verzichten mehr und mehr Regionalgesellschaften auf die vor einigen Jahren eingeführte Kostenbeteiligung der Piloten an Umschulungen und Trainings - der Markt spielt. Ein gewichtiger Nachteil bei der sich selber überlassenen Nachfrage- und Angebotssituation ist, dass teilweise die Anforderungen gesenkt werden, um genügend Piloten zu erhalten - die Qualität sinkt. Deshalb sehen die älteren Semester Morgenröte und hoffen, dass die FAA das Alterslimit von 60 Jahren anhebt.

Produktion ausverkauft

Wer heute ein neues Flugzeug bestellen will, der muss sich ein paar Jahre gedulden, bis es ausgeliefert wird. Boeing hatte im März Bestellungen über 1397 Flug-

zeuge offen, weshalb die Produktion auf ein neues Rekordhoch steigen soll. Bisher lag die Marke bei 38 Flugzeugen pro Monat (1990), das Ziel für Ende 1997 liegt bei 40 - und eine Studie soll prüfen, ob sogar 45 Flugzeuge pro Monat hergestellt werden könnten. Über den Einbezug von McDonnell Douglas soll erst nach der endgültigen Bewilligung zur Fusion diskutiert werden. Eine Verlagerung von Montagestrassen der 757 scheint wenig sinnvoll, aber mit der MD-95 wäre noch marketingmässig etwas zu machen, damit das Boeing 737-Segment etwas entlastet würde.

Cross-qualification senkt Kosten

Cathay Pacific setzt gegenwärtig elf A330 und sechs A340 ein. Um diese Flotte optimal zu bewegen, sind die 165 Piloten auf beiden Typen zertifiziert. Nach einem Jahr der gemeinsamen Operation beider Flugzeugtypen habe sich die Erhaltung erfüllt, dass auf diese Art und Weise rund 25% Einsparungen gegenüber einer Operation mit separaten Pilotengruppen herauszuholen sind.

Wiedergeburt

Vor fast 19 Jahren wurden die beiden Prototypen der McDonnell Douglas YC-15 auf dem Wüstenflugplatz von Tucson abgestellt und versiegelt. Die YC-15 ging 1977 als Sieger aus einem Wettbewerb um ein neues Transportflugzeug für die US Air Force hervor - wurde aber nicht in Serie gebaut, weil die Air Force es nicht mehr brauchte. Es ist allerdings in-

zwischen in Form der McDonnell Douglas C-17 wieder auferstanden. Diese Produktion läuft immer noch, aber McDonnell Douglas kann keines dieser neuen Flugzeuge für eine Versuchsreihe mit einem neuartigen Landesystem benutzen. Deshalb wurde eine YC-15 am 16. April wieder flügge gemacht und nach Long Beach geflogen. Sie wird nicht nur als Testflugzeug für das autonome Landesystem für US Air Force Transportflugzeuge eingesetzt, sondern soll als «Ur-Prototyp» der C-17 für verschiedene weitere Experimente, die der Verbesserung der C-17 dienen sollen, gute Dienste leisten.

Werden unsere Jumbos im Jahr 2001 ersetzt?

Airbus Industries hat interessierten Fluggesellschaften kürzlich die Details über die geplanten gestreckten Versionen der A340 vorgestellt. Die A340-500 bietet Platz für 313 Passagiere in drei Klassen und hat eine imposante Reichweite von 15 360 Kilometern. Die -600 fasst 378 Passagiere, wobei die Reichweite um 1850 km geringer ausfällt. Dies wäre das Wunschflugzeug der Swissair, während Cathay Pacific begierig auf die -500 ist. Die Flugzeuge erhalten einen modifizierten, gestreckten Flügel und ein drittes Hauptfahrwerk unter dem Rumpf. Dieses sei so ausgelegt, dass das maximale Startgewicht von 356 Tonnen bei weiteren Versionen ohne Probleme noch angehoben werden könne. Airbus Industries preist dieses Flugzeug

als idealen, kostensparenden, Ersatz für die Boeing 747-200 und -300 an. Probleme machen die Triebwerkhersteller. Nachdem im letzten Jahr General Electric einen Exklusivvertrag abgeschlossen hatte und einige Monate später wieder abgesprungen ist, haben sich die Ingenieure von Rolls Royce und Pratt & Whitney ans Zeichenbrett gesetzt und kleinere Versionen des «Trent», resp. PW 4000 entwickelt. Das Triebwerk von Rolls Royce hat einen geringeren Treibstoffverbrauch, ist aber infolge der Dreiwellenanordnung geringfügig schwerer als das Konkurrenzmuster von Pratt & Whitney. Während Rolls Royce bereit ist, in Konkurrenz zu Pratt & Whitney zu treten, besteht letztere Firma auf einem Exklusivvertrag. Nur ein Triebwerk bedeutet zwar einen geringeren Aufwand zur Zertifizierung des Flugzeuges, lässt aber den Bestellern keinen Spielraum mehr offen, bessere Bedingungen bei der Motorisierung herauszuholen.

Nie mehr Eis auf dem Flügel?

An der University of Illinois wurde ein Makrofilm entwickelt, der das Ansetzen von Eis auf solcherart beschichteten Flächen verhindern soll. Während des Herstellungsprozesses formieren sich die Kunststoffmoleküle zu pilzförmigen Strukturen im Nanometerbereich, wodurch die Oberfläche extrem glatt wird. Auf der Unterseite der dünnen Folie wird ein Klebbelag «gezüchtet», der optimale Adhäsion verspricht. Versuche auf Flugzeugflügeln sollen die Wirksamkeit

dieser Folie in der Praxis zeigen.

Baby-Airbus...

Airbus Industries hat mit Firmen in China und Singapur einen Joint-venture-Vertrag unterzeichnet, der die Entwicklung und den Bau einer Familie von Regionalflugzeugen vorsieht. AE316 und AE317 sollen die ersten zwei Mitglieder dieser Familie heissen, wobei nicht viel Phantasie dazu gehört, um auch das dritte zu erraten. Im Jahr 2002 soll der Erstflug der AE316 erfolgen. Die Entwicklungskosten werden auf 1,7 bis 2 Milliarden \$ geschätzt, wobei auf grosse Gemeinsamkeit mit der A320-Familie geschaut wird. Das Cockpit und die Flugsteuerung sollen identisch sein, der Rumpfdurchmesser wird aber kleiner sein und nur fünf Sitze pro Reihe zulassen. Die Spannweite und Länge der AE317 werden je vier Meter kleiner sein als bei der A320, die 95plätzigige AE316 wird sogar sieben Meter kürzer sein - und eine spätere AE315 dürfte besonders «herzig» aussehen. Das maximale Startgewicht der AE316 ist mit 50 Tonnen sogar noch geringer als dasjenige der kleineren Fokker 100! Dieses wird erst von der 115plätzigen AE317 mit 54,4 Tonnen egalisiert - bei vergleichbarer Reichweite.

... und seine Konkurrenz

Ein Team aus koreanischen Firmen hat mit Aero International Regional (AIR) einen Vertrag unterzeichnet, der eine Beteiligung von bis zu 40% an der Entwicklung und am Bau des JET 70

Regionalflugzeuges vorsieht. Das 58- bis 84plätzigige Flugzeug sieht aus wie eine schlanke Fokker 100 (da nur vier Sitze pro Reihe) und würde mit Beteiligung von Aerospaiale, British Aerospace und Alenia (Italien) gebaut und nach dem Jahr 2000 auf den Regionalflugzeugmarkt geworfen. Diese Firmen sind alle auch Mitglieder von Airbus Industries und müssen sich wohl in einer sehr guten Verfassung befinden, dass sie sich gleich bei zwei neuen Projekten (und vielleicht noch beim Jumbo-Airbus A3XX) engagieren können. Airbus Industries sieht allerdings keine Konkurrenzsituation, vorausgesetzt, der JET 70 würde nicht auf über 84 Plätze gestreckt.

American Airlines hat wieder Zukunft

Der Vertrag zwischen der Pilotengewerkschaft APA und der Geschäftsleitung von American Airlines konnte am 5. Mai unterzeichnet werden. 69,3% aller Piloten stimmten für den Vertrag, der bis Ende 2001 gültig ist. Damit kann die Firma die Grossbestellung bei Boeing aktivieren, die wegen der Streikdrohungen der Piloten sistiert worden war. Es gibt allerdings einige «verpasste» Ablieferungsdaten, die von Boeing inzwischen anderen Kunden zugeteilt worden waren.

Der neue Vertrag räumt auf mit der «B-scale» Lohnzahlung, verspricht eine Lohnerhöhung von 9% über die Laufzeit des Vertrages und garantiert bessere Stellensicherheit. Die Piloten haben im

Gegenzug einer Produktivitätserhöhung zugestimmt. Kernpunkt der Streitereien war die geplante Einführung von Regional-Jets bei American Eagle. Die Piloten wollten ihren Kollegen bei der Regionalgesellschaft keine Jets gönnen. Der Vertrag regelt dies nun aber: So darf American Eagle höchstens 67 dieser Flugzeuge einsetzen, wobei die Streckenlänge auf 550 Meilen und das Einsatzgebiet auf acht grosse Flughäfen, auf denen American Airlines präsent ist, limitiert werden. Die Flottengrösse von American Airlines muss ausserdem mindestens 628 Flugzeuge umfassen. Weiter müssten für je zwei Flugzeuge, die American Airlines aus der Flotte eliminieren will, bei American Eagle ein Regional-Jet verkauft werden. Damit soll eine allzu grosszügige Auslagerung verhindert werden.

Private Subventionen

Ein als vertraulich deklarerter Bericht der Deutschen BA ist ans Licht der interessierten Öffentlichkeit gekommen. Daraus wurde ersichtlich, dass British Airlines, die Muttergesellschaft der Deutschen BA, ihrer verlustgeplagten Tochter ein zinsloses Darlehen von 340 Millionen Mark vorgestreckt hatte. Die Deutsche BA musste für das vergangene Jahr einen Verlust von 59 Millionen DM bekanntgeben, der hauptsächlich wegen der Flottenrestrukturierungen und Streckenbereinigungen zustande gekommen sei - und natürlich infolge der Preiskriege mit Lufthansa. British Airlines hat

sich in der Vergangenheit als lautstarke Wortführerin gegen staatliche Subventionen im Luftverkehr hervorgetan und auf die freie Marktwirtschaft hingewiesen, die keine solchen Wettbewerbsverfälschungen dulden könne. Die Deutsche Bank, die 51% der Aktien an der Deutschen BA hält, hatte sich nicht am Darlehen beteiligt.

Modellflug 1

Sonnenzellen speisen beim ferngesteuerten «Pathfinder» sechs Elektromotoren, der damit - jedenfalls bei Tag - unbeschränkt in der Luft bleiben kann. Dieser durch die Extremlightbauweise zerbrechlich wirkende fliegende Flügel mit 30 Metern Spannweite soll in diesem Sommer eine Höhe von 65 000 bis 75 000 ft erreichen. Am 12. Juni wurde mit 22 500 Metern Höhe ein Weltrekord aufgestellt. Für das nächste Jahr sind Starts in Thule vorgesehen, damit von den langen polaren Tagen profitiert und eine Höhe von 100 000 ft erreicht werden kann.

Modellflug 2

Mit der X-36 von McDonnell Douglas wird die berühmte «X-Reihe» in den USA um eine Nummer erweitert. Es handelt sich um ein sechs Meter langes Modellflugzeug, das Forschungsergebnisse über künftige Kampfflugzeuge ohne Seitensteuer liefern soll. Mit Canards, inboard elevons, outboard split elevators, slats und Schubvektorsteuerung soll dieses kompakt gebaute Flugzeug minde-

stens so manövrierbar wie die modernsten heutigen Kampfflugzeuge sein, darüber hinaus aber ein geringes Radarecho zurückwerfen. Am 17. Mai startete das 600 kg schwere Modell kraft seiner Williams Turbine von 350 kp Schub zum sechs Minuten kurzen Erstflug. Eine Woche später durfte der Pilot im «Manipuliercockpit» am Boden bereits 20 Minuten lang fliegen.

Modellflug 3

Die kleinste der in diesem Jahr erschienenen «High Tech» Modellneuheiten steuerte Lockheed Martin bei. Ihr Modell einer neuen Tankergeneration hat nur knappe zwei Meter Spannweite und soll ebenfalls als Technologiedemonstrator für eine revolutionäre neue Konstruktionsweise Daten sammeln. Bei diesem «joined-wing» Modell weist das nach vorne gepfeilte Höhenleitwerk die gleiche Spannweite auf wie der tiefer angesetzte, nach hinten gepfeilte Tragflügel. Beide sind an den Flügelspitzen fest miteinander verbunden. Nach den ersten Flügen wird von exzellenten Flugeigenschaften gesprochen und teilweise übertroffenen Erwartungen. Falls je ein solches Flugzeug in Serie gehen würde, könnte eines gleich zwei der heute verwendeten KC-135 Tanker ersetzen, da an jeder Flügelspitze ein Betankungsrohr montiert würde.

Luigi Colani hatte diese Idee schon vor zehn Jahren, auch er baute ein Modell ähnlicher Grösse und hatte es temporär «meiner» Modellfluggruppe Zofingen

überlassen, um es zum Fliegen zu bringen. In Hausen am Albis versuchten wir unser Möglichstes, aber leider hatte der grosse Meister einige elementare Dinge bezüglich Anströmung, Schwerpunkt, Leistungsbedarf und Robustheit der Konstruktion nicht genügend berücksichtigt, weshalb wir schon nach den ersten paar Rollversuchen aufgeben mussten. Glücklicherweise brauchte er es wieder für eine Ausstellung, so hatten wir es (zusammen mit einem Helikoptermodell) rasch wieder los, denn beide hätten einen grossen Aufwand erfordert, sie flugtauglich zu machen.

Prost Star-Alliance!

Das Anstossen auf die neue Partnerschaft nahmen zwei Piloten etwas zu wörtlich. Präzise am Tag der Vertragsunterzeichnung «küsst» sich auf dem Flughafen London-Heathrow eine Boeing 747-400 und eine Boeing 777 zweier daran beteiligter Fluggesellschaften mit den Flügelspitzen. Der Jumbo der Air Canada konnte nach einer dreistündigen Reparatur am Winglet nach Toronto starten, die United 777 lag mit Querruderdefekt darnieder, der Flug musste annulliert werden.

Say again, Ivan

Ein Kommunikationsproblem war die Ursache des Zusammenstosses eines Jumbos der Saudia Airlines mit einer kasachischen Ilyushin 76 westlich von Delhi im November 1996. Die Auswertung des Cockpittonbandes hat gezeigt, dass

der Funker an Bord der Il-76 die Sinkfreigabe auf 15'000 ft korrekt dem Kapitän weitergemeldet hatte, ebenso wie die Mitteilung des Fluglotsen in Delhi, wonach der Jumbo ihnen auf 14'000 ft entgegen fliege. Während des Sinkfluges muss der Kapitän die Anweisung vergessen haben, denn er sank tiefer als 15'000 ft ab. 21 Sekunden nach der Meldung des Funkers erkundigte sich der Kapitän nochmals nach der zugewiesenen Höhe. Der Stimme des Funkers nach zu urteilen, bemerkte er erst jetzt die Gefahr, denn er rief knapp: «Flight level 150, nicht sinkend!» Einige Sekunden später schrie er: «Steig auf 150, weil auf 140 ist die ... uhhhh».

Kontaktlinsen als Unfallursache?

Der Kapitän einer MD-88 der Delta Airlines machte am 19. Oktober 1996 einen Instrumentenanflug auf die Piste 13 von LaGuardia. Das Wetter war mies, die Sicht betrug eine halbe Meile bei starkem Regen und die Seitenwindkomponente betrug 10 Knoten. Zudem wurde vor Windscherungen und Turbulenzen im Bodenbereich gewarnt. Auf 350 ft über Boden geriet das Flugzeug über den Gleitweg, doch der Kapitän beruhigte den Copiloten, der ihn darauf aufmerksam machte: «Ich sehe die Pistenlichter». Zwei Sekunden später meldete sich der Copilot erneut mit dem Hinweis auf die Höhe, kurz darauf gefolgt von: «Wir sind links vom Kurs». Danach wurden die Triebwerke für einige Sekunden in den Leerlauf genommen,

worauf der Copilot wieder intervenierte: «Ein bisschen langsam, ein bisschen langsam ... Nase hoch, Nase hoch!». Das Ground proximity system bestätigte dies mit «sink rate». Jetzt traf der Rumpf auf die Betonkonstruktion der letzten Reihe Anfluglichter, die im Meer steht. Das Hauptfahrwerk wurde am Betonfundament der Piste deponiert und die MD-88 schlitterte auf dem Bugfahrwerk und dem Rumpf fast einen Kilometer die Piste hinunter, sich um 180 Grad drehend. Erst bei der sofort eingeleiteten Evakuierung wurden 58 Passagiere verletzt.

Neben der kritischen Beurteilung des publizierten Anflugverfahrens, des Einflusses des Wetters und des Crew resource managements bei Delta Airlines richtet sich das Hauptaugenmerk der Untersuchungsbehörde auf die Augenkorrektur des Kapitäns. Er trug beim Anflug «monovision»-Kontaktlinsen, die seine unterschiedlichen Augenfehler korrigieren. Er war auf einem Auge weit-, auf dem anderen nahsichtig. Diese Linsen «überlisten» das Gehirn und weisen die verschiedenen Distanzen dem optimalen Auge zu, wobei das Distanzschätzvermögen stark beeinträchtigt wird. Auch haben sie einen gewissen «dimming»-Effekt und können bei starker und wechselnder Beleuchtung irritierend sein. Die FAA hat deshalb das Tragen solcher Linsen im Cockpit verboten. Der Kapitän habe sie aber schon jahrelang getragen, ohne eine Beeinträchtigung festgestellt zu haben.

Kritischer Go-around

Eine Boeing 737 der «China Southern Airlines» setzte am 8. Mai während eines Gewitters zur Nachtzeit in etwas ungünstiger Lage auf der Piste von Shenzen auf. Das Bugrad landete zuerst und wurde durch den Aufprall ins Kabineninnere gedrückt. Der Kapitän entschloss sich zu einem Go-around. Während des neunminütigen Fluges seien «knackende» Geräusche im Rumpf zu vernehmen gewesen. Die 65 Passagiere wurden angewiesen, sich in der Mitte der Kabine zu installieren. Nach der zweiten Landung brach das erst dreijährige Flugzeug in drei Teile, wobei die Hälfte der Menschen an Bord ums Leben kamen. Damit ist der bisherige Rekord von drei aufeinanderfolgenden unfallfreien Jahren in der chinesischen Luftfahrt gebrochen worden.

TWA 800: Nichts Neues

Der mittlere Teil des Rumpfes des am 17. Juli 1996 vor New York abgestürzten Jumbos wurde in einem alten Hangar aus den geborgenen Wrackteilen zusammengesetzt. Die Experten konnten aufgrund der Verbiegungen, Verfärbungen und Zerstörungen minutiös nachweisen, wie die Explosion abgelaufen sein musste. Es ist jetzt erwiesen, dass eine Explosion im Rumpftank Schuld am Absturz war, auch wenn die Quelle des Funkenwurfes oder der Überhitzung immer noch nicht lokalisiert werden konnte. Der Explosionsdruck liess zuerst eine verschraubte Inspektionstüre nach vor-

ne separieren, wobei auch ein Teil des Spantes mitgerissen wurde, an dem die Türe befestigt war. Die Türe beschädigte die Oberseite der Flügelwurzel. Ein Flügelholm brach in der Gegend der oberen Flügelbeplankung, rotierte um seine untere Verankerung und zerstörte einige Stützelemente, die ihrerseits Löcher in den Frontspant drückten. Dieser löste sich ebenfalls von der Beplankung und wurde etwa 10 Grad in den vorderen Frachtraum gedrückt. Dabei wurden Nieten und Befestigungselemente herausgerissen, die den Frontspant mit dem Rumpfkübel verbanden, wobei ein Spiel von über einem Zentimeter entstand, dem die Stahlbolzen nicht lange widerstehen konnten. Der Rumpfkübel wurde durch die asymmetrische Belastung nach unten verbogen und schälte die untere Beplankung auf. Ein über vier Meter langes Stück des Kübels unter dem Flügel brach weg, und dieser Verlust eines tragenden Teils musste zur völligen Desintegration des Jumbos geführt haben. (Sehr detailliert im «Aviation Week» vom 19. Mai beschrieben). Da der Rumpftank in der Nähe vitaler Konstruktionselemente wie Hauptspant und Rumpfkübel liegt, wurden die schon kurz nach dem Absturz von Boeing gemachten Empfehlungen nochmals an alle Halter verschickt. Alle Verdrahtungen, Ventile und Pumpen müssen überprüft, Entlüftungsrohre und Brennstoffleitungen gereinigt und der Tank auf feinste Risse geprüft werden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Explosion durch das

Aufheizen des Tanks infolge der direkt darunter installierten Klimageräte oder irgend eine Art von statischer Elektrizität verursacht worden ist. Ein krimineller Anschlag wird weiterhin ausgeschlossen. Der Feuerstrahl, der von verschiedenen Personen gesehen und als eine Flugabwehrrakete vermutet wurde, könnte das Leuchten der Explosion gewesen sein, das durch die abgesprengte Türe nach vorne schoss. Die FAA will nun von Herstellern, Experten,

Piloten und Fluggesellschaften bis 1. August wissen, ob weitere Massnahmen anzuordnen seien. Hunderte von Fragebögen wurden verschickt und alle Verkehrsflugzeuge sollen berücksichtigt werden, denn seit 1959 seien 26 Vorfälle mit Tankexplosionen in militärischen und zivilen Flugzeugen aktenkundig.

Henry Lüscher

Was sucht Uran im Flugzeugbau (1/97)...ein Nachtrag

U. Hauri TUES

Allgemeines

Balancegewichte werden an Steuerflächen (Seitensteuer, Höhensteuer, Querruder) angebracht, um deren Schwerpunkt in bestimmten Grenzen zu halten. Damit wird das aerodynamische Flattern dieser Steuer verhindert. Die Gewichte sind aus Materialien mit hoher Dichte hergestellt (Stahl, Blei, Wolfram und angereichertes Uran).

Status Swissair Flotte

► Airbus Familien

Konstruktionsbedingt sind an den Airbus-Typen keine Steuerflächen balanciert, daher sind auch keine Balancegewichte aus Uran montiert.

► McDonnell Douglas

Die MD80 und MD11 Flugzeuge sind ausschliesslich mit Balancegewichten

aus Stahl, Blei und Wolfram ausgerüstet.

► Boeing

Unsere Boeing 747 wurden ursprünglich mit Balancegewichten aus Wolfram abgeliefert. Durch den Komponentenpool mit KLM (KLM ist CEA), sind wieder mit Urangewichten versehene Steuerflächen an unseren Flugzeugen installiert worden.

An folgenden 747 sind gemäss KLM Urangewichte montiert:

HB-IGC LH outboard elevator

HB-IGD LH und RH outboard elevator

HB-IGE upper rudder

KLM kann über die genaue Anzahl der Urangewichte pro Steuerfläche keine Angaben machen. Sie liegt zwischen 1 und 6 für die outboard elevators und zwischen 1 und 8 für das upper rudder. Diese Urangewichte werden bei KLM «on attrition» durch Wolframagewichte ersetzt. ■

Kommentar zum Kommentar

In der letzten **RUNDSCHAU** äusserte Heiner Spörri in einem Leserbrief seine Meinung zum Thema Charterpilot und machte sich Gedanken zu Solidarität und Seniorität. Der Brief sprach mir aus dem Herzen, ausgenommen die Abstimmungsempfehlung, obwohl sie eine konsequente Folge der Überlegungen Heiners war. Eine Ablehnung, das glaube ich dem Vorstand, hätte die «Auslagerung» der Arbeitsplätze aus der AEROPERS zur Folge gehabt. Trotzdem fand ich den Kommentar des Vorstands zu Heiners Leserbrief daneben. Nicht nur die persönliche Attacke auf Heiner, die erst noch einen peinlichen Fehler enthielt, hat meinen Ärger erregt, sondern schon der einleitende Satz: Der Vorstand ... ist überrascht, dass wiederum ein Captain Einfluss auf Themen nimmt, welche vor allem die Copiloten betreffen.» Wenn die bis dahin heilige Kuhn Seniorität zur Schlachtbank ge-

führt wird, betrifft das alle AEROPERS-Mitglieder und nicht nur die Copiloten - sonst hätte man ja auch nur die Copiloten abstimmen lassen müssen ...! Zwar bestreitet der Vorstand, dass mit dem Charter-Leisure-Vertrag das Senioritätsprinzip aufgegeben wird weil ja bei Charter-Leisure ein neues Pilotencorps entsteht, aber verbandsintern betrachtet ist es trotzdem so. Die Reaktion des Vorstands auf den Brief von Heiner Spörri zeugt von einer extremen Kritikunempfindlichkeit die vielleicht daher rührt, dass der Vorstand in letzter Zeit einer grossen Belastung ausgesetzt war und immer noch ist. Dafür habe ich ein gewisses Verständnis, möchte aber den Vorstand trotzdem auffordern, in Zukunft etwas weniger emotional auf Kritik aus dem Mitgliederkreis zu reagieren.

*Mit freundlichen Grüssen
Beat von Tobel*

Crossair Inside

(CF) Der K-Tip hat bekannterweise in zwei Ausgaben (Nr. 7/97 und Nr. 9/97) der Crossair vorgeworfen, bei der Sicherheit zu sparen. Der Bericht ist aus unserer Sicht gut recherchiert. Wir möchten Ihnen im nachfolgenden Artikel die Reaktion der Crossair in einem internen Bulletin nicht vorenthalten. Ob Sie beim Lesen dieses «Fünkfaktors» mehr durch Lachen oder Unglauben geschüttelt werden, überlassen wir gerne Ihnen persönlich.



VON : André Dosé
AN: Alle Flight Attendants & Piloten
CC : Abt. Sales
DATUM :10.04.97
RE : Artikel über Sicherheit bei der
Crossair: Falsche Tatsachen!

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Das schweizerische Konsumentenmagazin K-Tip hat in einem Artikel schwere Vorwürfe gegen die Crossair erhoben und ihr unterstellt, aus finanziellen Gründen bei der Sicherheit zu sparen. Einige wenige Fluggäste haben deshalb bereits umgebucht, und die Flight Attendants, Piloten und das Verkaufspersonal haben mit kritischen Fragen zu rechnen.

Um Ihnen bei der Beantwortung solcher Fragen zu helfen, vergleichen wir in der Folge die wichtigsten Behauptungen des K-Tip mit dem tatsächlichen Sachverhalt.

1. Behauptung: Die Crossair ist die einzige Fluggesellschaft, die nicht in allen Flugzeugen Schwimmwesten für die Fluggäste hat.

Tatsachen: In den SF340 Cityliner der Crossair hat es keine Schwimmwesten, dafür jedoch speziell gestaltete Kissen als Schwimmhilfen. In allen anderen Flugzeugen hat es Schwimmwesten für alle Passagiere. Die Crossair richtet sich damit nach den genau gleichen Vorschriften wie alle anderen Fluggesellschaften. Auch bei unzähligen anderen Airlines hat es in jenen Flugzeugen, die nicht über Wasser eingesetzt werden, Schwimmkissen statt Schwimmwesten. Der Grund: Entfernt sich ein Flugzeug nicht weit vom Ufer (nach den Vorschriften nicht weiter als 95 Kilometer), so kann es das Ufer notfalls noch im Gleitflug erreichen. Fazit: Die Behauptung des K-Tip ist nachweislich falsch.

2. Behauptung: Die Crossair hat aus ihren MD-80 die vorher vorhandenen Feuerlöschanlagen in den Un-

terflur-Frachträumen entfernt und damit die Sicherheit dieser Flugzeuge verringert.

Tatsachen: Die Swissair setzt diese Anlagen als einzige Airline der Welt ein. Ausser in der Schweiz sind die Anlagen nirgends zugelassen. Es besteht keine Vorschrift, sie einzubauen, und ihre Wirksamkeit ist in Fachkreisen höchst umstritten. Die Crossair hat sich entschieden, statt der Feuerlöschanlagen elektrische Heizungen für die Flügelwurzeln einzubauen. Diese sind in verschiedenen Ländern im Einsatz und leisten nachweislich einen hohen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit. Die Swissair verwendet diese Heizeinrichtungen (wie viele andere Airlines) nicht, dennoch wird ihr von keiner Seite vorgeworfen, unsicher zu operieren. Die K-Tip Journalistin kennt diesen Sachverhalt. Sie hat die Sachlage somit bewusst falsch dargestellt. Fazit: Die Berichterstattung des K-Tip ist unvollständig, einseitig und dadurch falsch.

3. Behauptung: Die Crossair verzichtet aus Spargründen auf den Einbau eines Kollisions-Warnsystems (TCAS).

Tatsachen: TCAS ist in den USA für Passagier-Verkehrsflugzeuge (und nur für diese) vorgeschrieben, im Rest der Welt noch nicht. In Europa wird TCAS ab dem Jahr 2000 verlangt. TCAS funktioniert nur zuverlässig, wenn alle Flugzeuge damit ausgerüstet sind. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit von (gefährlichen)

Fehlalarmen noch sehr gross. Die Crossair wird in den kommenden Jahren TCAS selbstverständlich einführen. Ein verfrühter Einbau bringt jedoch nichts, da er erstens nicht in allen Fällen nützlich ist (siehe oben) und zweitens zu erwarten ist, dass noch bessere Geräte auf dem Markt erscheinen. Die Crossair will nicht riskieren, im Jahr 2000 mit veralteten TCAS-Anlagen herumzufliegen. Fazit: Die Berichterstattung des K-Tip ist unvollständig, einseitig und dadurch falsch.

4. Behauptung: Die Crossair verzichtet auf das interne Überwachungssystem ADAS, das die Swissair hat.

Tatsachen: ADAS ist ein Computersystem, das die Bedienung des Flugzeuges überwacht, aufzeichnet und die Daten zur sofortigen Auswertung verfügbar macht. Es ist in den von der Swissair übernommenen MD-80 vorhanden; in unseren anderen Flugzeugtypen fehlen die dafür nötigen Voraussetzungen. Wir haben das System stillgelegt (nicht ausgebaut). Grund: ADAS ist letztlich ein System zur Überwachung der Piloten und damit in unseren Augen ein Symbol des Misstrauens. Wir legen grossen Wert auf Eigenverantwortung unserer Mitarbeiter und auf gegenseitiges Vertrauen. Zudem wollen wir nicht die Piloten eines Flugzeugtypes elektronisch überwachen und alle anderen nicht. Unsere Erfahrungen mit diesen Grundsätzen sind sehr gut. In einem Satz: Wir brauchen ADAS nicht.

Fazit: Die Berichterstattung des K-Tip ist unvollständig, einseitig und dadurch falsch.

5. Weitere Vorwürfe betreffen das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder die Fliegerei insgesamt.

Sie sind in dem Beitrag so formuliert, dass der Leser den Eindruck gewinnt, die Crossair sei besonders unsicher. Beispielsweise wird eine Verbindung zwischen einem Unfall in den USA vom letzten Jahr (Valuejet) und der Crossair hergestellt, indem der Eindruck erweckt wird, dass die Crossair allein schon deshalb unsicher sein müsse, weil sie wie Valuejet in kurzer Zeit sehr stark gewachsen sei. Diese Konstruktion ist typisch für den Artikel insgesamt.

Sie sollen auch wissen, dass ich mit der Verfasserin des K-Tip-Artikels mehrmals und sehr lange telefoniert und ihr dabei alles sehr genau und sachlich erklärt habe. Die Journalistin war aber ganz offensichtlich nicht bereit, die Fakten zur Kenntnis zu nehmen. Dazu kommt, dass ihr offenbar jede Kenntnis der Fliegerei und der entsprechenden Zusammenhänge fehlt. Die von mir stammenden Zitate sind zwar durchwegs richtig, aber aus dem Zusammenhang gerissen und dadurch in ihrer Aussage teilweise falsch.

Falls sie von Fluggästen auf den Artikel angesprochen werden, bitte ich Sie, vor allem sachlich zu bleiben. Sie wissen so gut wie ich, dass wir die Sicherheit über alles andere stellen und mit gutem Ge-

wissen vor unsere Gäste treten können. Bleiben Sie also gelassen und nehmen Sie allfällige Vorwürfe nicht persönlich. Leider ist der „Sicherheits-Standard“ in der Presse nicht immer auf dem Stand, der für uns alltäglich ist. Das soll uns nicht zu Überheblichkeiten verführen, aber zu Gelassenheit haben wir allen Grund und diese Gelassenheit wünsche ich Ihnen.

Allfällige Anfragen seitens der Medien wollen Sie bitte direkt an die Abteilung Corporate Communications oder an mich persönlich weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen

André Dosé
Vizedirektor
Abteilungsleiter Flugbetrieb

Fazit der AEROPERS:

Die Ausführungen sind unvollständig, einseitig und (zum Teil) falsch.

Kurzportrait Schule und Check

Die Arbeitsgruppe ist einem AEROPERS-Vorstandsmitglied unterstellt und wird vom Vorsitzenden geleitet. Die Mitglieder kommen aus den verschiedenen Flotten (B 747, MD-11, A 320), die je einen Kapitän und Copiloten stellen. Die Kommission organisiert sich selbst und tagt normalerweise zwei- bis dreimal pro Jahr, kann aber auch in Notfällen ad hoc aufgeboden werden. Wir verstehen uns als politische Kommission und sehen unsere Arbeit in der Kooperation mit den zuständigen Swissairstellen und der Unterstützung des Vorstandes.

Aufgaben

- Überprüfung der geltenden Rules/Regulations im Bereich von S+C.
- Schutz der AEROPERS-Mitglieder vor willkürlichen Beurteilungen und Qualifikationen.

- Veranlassen von Korrekturen bei Verletzungen von Vorschriften über den VS-Delegierten.
- Frühzeitiges Orten von absehbaren Trends und Problemfeldern im Bereich von S+C und Information des VS.
- Unterstützung des VS bezüglich Fragen, Abklärungen, Grundsatzdiskussionen aus dem Bereich S+C.
- Öffentlichkeitsarbeit und Information der Mitglieder aus Bereich S+C in Absprache mit dem VS

Die Kommission wirkt also eher im Stillen, da es uns eigentlich immer um die Sache geht, darum gibt es auch keine spektakulären Resultate oder Erfolge. Am meisten Wellen verursachte eine Umfrage unter den MD-11-Piloten nach der gezwungenermassen etwas übereilten MD-11-Einführung. Das Resultat war die Einführung des gratis IT. Die A320

Umschulung wurde dann mit Argusaugen beobachtet und im Gegensatz zum MD-11 mit Bravour bewältigt.

Beim jetzigen Qualifikationssystem (Q/NQ) war die Arbeitsgruppe ebenfalls mitbeteiligt. Weiter geben UK-Failures, die vertraulich behandelt werden, zu Diskussionen Anlass.

Am meisten Sorgen bereitet uns die Zukunft der SLS mit der zukünftigen Selektion und Ausbildung der Nachwuchspiloten. Dazu gehört auch die Pilotenkariere im Konzern.

Die Kommission besteht zur Zeit aus:

VS Mitglied Thomas Stefanini

Vorsitz Roland Heizer MD-11

Beat Ebersold A320

vakant: CopiA320

Max Tobler B-747

Roland Zaugg B-747

Walter Fässler MD-11

vakant: CAPT MD-11

Nach den AEROPERSwahlen wird die Kommission wieder vollständig sein und sich neu vorstellen. ■

TCAS . THANKS - REMEMBER ALWAYS



FASTEN YOUR SEATBELTS !

Roli

Roli Heizer, Schule und Check

Französisch - Schweizerisches Zentrum: «Centre Commun»

Im Herbst dieses Jahres werden der französische und der schweizerische Transportminister über die Zukunft der schweizerischen Flugverkehrsleitung befinden. Was wird mit der seit kurzem finanziell selbstständigen swisscontrol passieren? Dieser Artikel soll die aktuelle ATC-Problematik einmal anders als in slots, headings, flight levels und arrival routes ausdrücken.

Christoph Gilgen - SKYCONTROL

Momentan sind auf verschiedensten Ebenen heftigste Diskussionen im Gange über die nähere Zukunft der ATC generell und die swisscontrol im Speziellen.

«Skycontrol» (Swiss ATCA, Flugverkehrsleiterverband mit mehrheitlich Genfer Fluglotsen) verfasste Erläuterungen betreffend des Projekts «Binationales Zentrum» und dessen Auswirkungen, welche die Transportminister dazu veranlassen sollten, ihr Okay zur Verwirklichung dieser Pläne zu geben.

Vorgeschichte

Ende 93 fand in Toulouse die in Europa bislang grösste Simulation der «Zone d'Echange», ZOE statt. Ziel: den Knotenpunkt der Region Genf entwirren und

eine Neusektorisierung im Herzen Europas überdenken.

Das Ganze basierte auf den Richtlinien von ECAC (European Civil Aviation Conference) und EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonization and Integration Plan).

Der sogenannte «ZOE-Luftraum» erstreckt sich über 5 europäische Kontrollzentren: Aix-en-Provence (Marseille Control), Genf, Paris, Reims und Zürich. Der Zuständigkeitsbereich des Genfer Kontrollzentrums befindet sich auf FL 200 und darüber. Bereits heute liegen davon ca. 60 % über französischem Hoheitsgebiet.

Man möchte mit einem solchen Projekt Personalengpässe besser kontrollieren, Kosten senken und das Beteiligungsmodell neu überdenken. Vor allem rechnet man mit einer Produktivitätssteigerung von 35-40% für die ganze Region.

Frankreich hat, um seine Bereitschaft zu Veränderungen zu zeigen, das finanzielle Abkommen betreffend des an Genf delegierten Luftraums auf Ende 94 gekündigt (rund 50 Mio sFr. pro Jahr, damals rund 1/4 des swisscontrol Budgets). Die Schweiz und vor allem swisscontrol, welche sich bis dahin der Millionen freuten, die vom französischen Himmel fielen, und die diese Katastrophe nicht realisieren wollten, erlebten ein böses

Erwachen. Dabei wären die Franzosen, wie letztes Jahr bekannt wurde, durchaus zu Kompensationsgeschäften bereit gewesen. Die Eidgenossen wollten offensichtlich nicht darauf eingehen, sondern versuchten vielmehr, den status quo zu erhalten.

Um einen Weg aus dieser Sackgasse zu finden, erteilten der französische und der schweizerische Transportminister am 5.10.95 den Luftfahrt-Direktoren der beiden Länder ein Mandat für eine Machbarkeitsstudie über ein binationales Kontrollzentrum.

Eine Woche später haben André Auer (Direktor des BAZL) und Philippe Jacquard (Directeur de la Navigation Aérienne) eine auf hoher Ebene ange-setzte interministerielle Expertengruppe (GIE = Groupe Interministeriel d'Expert de Haut Niveau) einberufen und diese mit dem Mandat betraut, das Dossier auf folgende Schwerpunkte hin zu erarbeiten: Finanzen, Recht, Sozialstruktur und Personal (Ressources Humaines).

Nebst den Vertretern des BAZL und der DNA haben verschiedene Departementsvertreter (Militär, Auswärtige Angelegenheiten, Finanzen und Verkehr), die swisscontrol und Personalvertreter beider Länder an dieser Studie gearbeitet.

Parallel dazu erhielt eine Gruppe genannt «GEPEL» (Groupe de Pilotage Elargi) den Auftrag, folgende Punkte zu erörtern: Ausbildung, Koordination Zivil-Militär, Luftraum, operationelle Bedürf-

nisse und technische Aspekte.

Zahlen

Das «Centre Commun» wäre im neuen Flugsicherungsgebäude in Genf untergebracht, das ursprünglich für Erweiterungen wie zum Beispiel den Zusammenschluss des gesamten oberen schweizerischen Luftraumes gedacht war. In der Zwischenzeit (ab Anfang 98) soll dieser Bau anfänglich der ACC Genf geräumige Unterkunft bieten.

Der so zusammengeschlossene kontrollierte Luftraum erstreckt sich von der schweizerisch-österreichischen Grenze im Osten bis 50 NM westlich von Lyon VOR (LSA). Er beinhaltet den ganzen oberen Luftraum der Schweiz (FL245 und darüber über dem heutigen Gebiet der Zürich ACC und FL200 und höher über Genfer Gebiet) und die gleiche Fläche über französischem Territorium. Es würden insgesamt 224 Flugverkehrsleiter (strikt paritär Franzosen/ Schweizer) angestellt um an 14 Sektoren zu arbeiten. Daneben gäbe es 120 in verschiedenen anderen Personalkategorien Angestellte (globale Parität was die Nationalität angeht). Das Betriebsbudget wurde auf rund 85 Mio sFr. festgelegt. Die Inbetriebnahme ist fürs Jahr 1998 vorgesehen und würde phasenweise bis zur vollen Betriebsgrösse im Jahr 2005 fortgesetzt.

Soziales

Die Schweizer Flugverkehrsleiter würden neue Anstellungsbedingungen be-

kommen, wogegen die französischen FVL den Status der Staatsbeamten beibehalten und dem Genfer Zentrum «geliehen» würden. Die Arbeitsverträge wären für alle dieselben, unabhängig der Nationalität.

Es gibt ganz klar Punkte im Kapitel Arbeitsbedingungen, die nicht geändert werden konnten: so z. B. Pensionswesen und Sozialversicherungen, beides abhängig von der Nationalität. Die Unterschiede würden durch spezifische Ausgleichsmechanismen ausgeglichen. Die Nettolöhne wären dieselben für die Franzosen wie für die Schweizer. Dies bedeutet: Im Vergleich zu heute für die Franzosen eine Erhöhung um rund 30% für ca. 10% Mehrarbeit, für den Schweizer bei 5% Arbeitszeitreduktion eine Lohneinbusse von etwa 10%.

In der Streikrechtsfrage fand eine Annäherung der zwei verschiedenen Ausgangspositionen statt, was als ein wichtiger Verhandlungserfolg gewertet werden darf. In der Schweiz haben die Fluglotsen in den 70er Jahren das Streikrecht gegen bessere Sozialleistungen eingetauscht.

Zukunft

Am 25. November letzten Jahres haben sich die Direktoren des BAZL und der DNA getroffen, um über die Machbarkeitsstudie zu befinden. Doch dazu ist es nicht gekommen. Obwohl die Analyse wohlwollend zur Kenntnis genommen wurde, fiel noch keine Entscheidung, da keine alternativen Studien

vorlagen. Eine kleine Expertengruppe, zusammengesetzt aus Mitgliedern des «GIE» und des «GEPELS», widmet sich den folgenden zwei Alternativszenarien:

- Frankreichs Übernahme ihres delegierten Luftraumes.
- Eine erweiterte Version des «Centre Commun» (einschliesslich des gesamten unteren Luftraums der Schweiz, «Centre Commun Etendu»)

Diese Studien wurden am 31. Mai 1997 abgeschlossen und dienen den Direktoren sowie den Transportministern als Informationsbasis für einen Entscheid Ende September.

Probleme / Einwände

Von der betrieblichen Seite her gibt es keine eigentlichen Probleme. «Real- and fasttime» - Simulationen haben beeindruckende Kapazitätssteigerungen an den Tag gelegt. Der Widerstand kommt vor allem von seiten der französischen Gewerkschaften und in der letzten Zeit auch von den Zürcher Kollegen (Aerocontrol Switzerland, Verband sämtlicher in Zürich arbeitenden Fluglotsen). Der Grund liegt bei den Franzosen vor allem im geänderten Sozialstatus für das «Centre Commun» (Streikrecht, Sozialversicherungen, Angst vor einer Privatisierung, keinen politischen Einfluss, weniger Verhandlungsgewicht).

Die Zürcher Kollegen haben vor allem mit der französischen Mentalität Mühe und würden eine Zusammenarbeit mit Deutschland und dem Norden vorziehen.

Es bestehen erste Strategien für einen Anschluss des ganzen oberen Luftraumes ab FL300 an Maastricht, Pläne, bei denen die Schweiz vielleicht auch berücksichtigt werden könnte.

Die französischen Gewerkschaften haben mit einem Streik gegen das «Centre Commun» gedroht. Vielleicht erinnern Sie sich noch an den letzten November. Damals wurde in ganz Europa ein neues Routensystem (ARN V2) eingeführt. In der ACC Genf wurde zu diesem Zweck ein neuer Sektor «Kines» geschaffen. Die französischen Gewerkschaften hingegen blockierten diesen Prozess aus Protest gegen das geplante «Centre Commun».

Das binationale Zentrum ist aber vom finanziellen Standpunkt aus gesehen so interessant für den einzelnen französischen Fluglotsen, dass man sicher problemlos genügend Personal finden wird. Politisch ist das ganze Dossier natürlich von besonderer Brisanz. Besonders zwei Punkte sind wichtig: Bei der Beschaffung des Flugleit- und Überwachungssystems FLORAKO der schweizerischen Armee liefern sich Frankreich (Thompson CSF) und Amerika (Hughes) ein Kopf-an-Kopf Rennen um den 500 Mio sFr. -Auftrag.

Bei den bilateralen Verhandlungen mit der EU tut sich die Schweiz bekanntlich schwer in Brüssel.

Der Verlauf dieser beiden Geschäfte wird das Schicksal des «Centre Commun» bestimmen.

Durch Neuwahlen in Frankreich erlitt das Dossier nochmals etwa 2 Monate

Verspätung und es wird sogar von einem neuen Transportminister gemunkelt.

Mögliche Auswirkungen

Die schweizerische Flugsicherung wird sich so oder so ändern, ungeachtet des letztendlich getroffenen Entscheids betreffend «Centre Commun». Sollte Frankreich seinen delegierten Luftraum zurücknehmen, wird eine der Bezirksleitstellen (Zürich oder Genf) geschlossen und ein einziger Hauptstandort gewählt. Bis Ende Juni erarbeitet die deutsche Unternehmensberatungsfirma Kienbaum Entscheidungsgrundlagen für den Verwaltungsrat der swisscontrol im Hinblick auf dieses Szenario.

Ein solches würde Arbeitsplatzverluste im größeren Rahmen und eine völlige Neustrukturierung der schweizerischen Flugsicherung mitsichbringen.

Ein Nichtzustandekommen des «Centre Commun» würde den Luftraumnutzern während der Uebergangsphase (ab 2001) eine drastische Erhöhung der ATC-Delays bescheren. Auch danach hätte man es mit deutlich schlechteren Kapazitäten zu tun als bei irgend einer anderen Variante (sogar schlechter als heute). Der Routen layout für ZOE98 sieht eine enge Zusammenarbeit vor.

Falls wir nicht auf diesen Zug aufspringen und mit den Franzosen das in Europa wegweisende Projekt realisieren, verpassen wir die letzte Chance, einen lukrativen Platz in der Kontrolle des zukünftigen oberen europäischen Luftraum

mes zu sichern. Dies wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit der Anfang eines schmerzhaften Prozesses, vom stolzen Anbieter einer vielbeachteten Dienstleistung über den meistüberflogenen Kreuzungspunkten Europas (PAS, SPR, TRA), zu einem auf die Landesgrenzen beschränkten, unattraktiven (da zu teuren) Inselstaatdasein.

Zum ersten Mal stehen zwei Staaten so kurz vor dem Unterzeichnen eines Vertrages, welcher konkret der ECAC-Strategie entsprechen würde. Es geht um die

Harmonisierung der Arbeitsabläufe im Interesse und Sinne der Kunden und um Reduktion der Anzahl Flugverkehrszentralen in Europa. Ähnliche Projekte reifen anderswo, z.B. in den skandinavischen Ländern (ISL, N, S, DK, SF) und in Süd- und Osteuropa (A, CK, SLO, I, ROM, SK) heran.

Keines jedoch ist soweit ausgearbeitet wie der «Centre Commun» und könnte nebst dem Arbeitsplatzverlust auch beweisen, dass diese Strategien mehr als schöne Vertragswerke sind. ■

AEROPERS-MONTHLY - RUNDSCHAU 3/97

APRIL

14. - 19. VS-Woche, mit mindestens drei Tagen Vorstandssitzung

14. Im Vorstand sind von der Swissair zu Gast die Herren Ph. Bruggisser, J. Katz und B. Schär.

Abends findet im Zentrum Schluefweg, Kloten eine Mitglieder-Info bezüglich Charter Leisure statt, an welcher nebst 100 Mitgliedern auch die Herren Ph. Bruggisser, J. Katz und St. Helsing (designierter Chef Charter Leisure AG) für kritische Fragen zur Verfügung stehen.

15. Pius Mathis, Kassier informiert den Vorstand über die Finanzlage der AEROPERS-Kasse

Peter Nagl und K. Lichtenstein/SR-OCP treffen sich zum Lunch.

16. Thomas Weder und Hans Jörg Müller bereiten sich mit dem Vorstand auf das ALBANA-Monats-Gremium vor.

Peter Nagl trifft sich mit K. Lichtenstein/SR-OCP, um die letzten Korrekturen im GAV Charter Leisure vorzunehmen.

17. 0700 Uhr! Die Swissair informiert die Verbandsspitzen über den Swissair-Geschäftsverlauf, anwesend vom Vorstand sind Peter Nagl und Christof Wepf. Anschliessend treffen sich Peter Nagl, Urs Enz und Thomas Stefanini mit B. Schär/SR-O und K. Lichtenstein/SR-OCP um die Longhaul FDR's (AGR 3) abzuschliessen.

Christian Frauenfelder tagt mit der PR-Info Gruppe und der F/O-Kommission, und Franz Müller mit der Senioritätskommission.

Am ALBANA-Steuergrremium nehmen teil: Peter Nagl, Urs Enz, Hannu Ruprecht, Thomas Stefanini, Christof Wepf und Felix Kuster und am ALBANA-Monatsgrremium: Urs Enz, Thomas Stefanini, Franz Müller, Hannu Ruprecht, Thomas Weder und Hans Jörg Müller.

Peter Nagl und Hans Kok treffen sich mit J. Marx/SR-DP, A. Kaufmann/SR-P, B. Schär/SR-O, B. Keller/DPZ und U. von Arx/SR-DPU zum Thema VEF.

18. Christof Wepf und Hannu Ruprecht tagen mit der Gesamtaufwandskommission. Thomas Stefanini, Peter Nagl und Felix Kuster treffen sich zu einem ZALT-Meeting (Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen).

Urs Enz und K. Lichtenstein/SR-OCP machen die letzten Korrekturen der FDR's im GAV Charter Leisure.

Im Vorstand zu Gast ist Willy Kämpfer/SR-ODP.

21. Thomas Stefanini tagt mit der Flusiko.

Peter Nagl, Urs Enz, Christof Wepf und Peter Rüedi sind im kapers-Sekretariat an der Dachverbands-Sitzung. Anschliessend wird mit der kapers über das Deplacément-Reglement diskutiert.

Abends findet im Zentrum Schluefweg, Kloten eine Mitglieder-Info bezüglich Charter Leisure statt, an welcher nebst 140 Mitglieder auch die Herren Ph. Bruggisser und St. Helsing (designierter Chef Charter Leisure AG) für kritische Fragen zur Verfügung stehen.

22. Der Vorstand trifft sich zu einer ausserordentlichen Vorstandssitzung bezüglich VEF.

23. Peter Nagl bespricht mit Stefan Ryser VEF-Probleme.

24. Peter Nagl und Urs Enz treffen sich mit B. Schär/SR-O zum Thema gemeinsame Rotationen und am Nachmittag mit M. Bocion/SR-OPB bezüglich Bidding System.

MAI

2. Christof Wepf ist am Assessment Stv. Copi A-320.
6. Peter Nagl nimmt am Assessment Cheffluglehrer B-747 teil.

Christof Wepf tagt mit dem AEROSANA-Vorstand.

Peter Nagl und Anselmo Caluori treffen sich mit B. Schär/SR-O und J. Schmid / SR-OQ.

Anschliessend sind Peter Nagl und Urs Enz mit B. Schär/SR-O, K. Lichtenstein/SR-OCP und B. Müller/SR-OP an einer Sitzung zum Bodytime-Modell.

Benno Halter, Jürg Franz und Herr Ill von der La Suisse Versicherung treffen sich.

Peter Nagl bespricht sich mit John Hüsey über das weitere Vorgehen als Security-Delegierter.

7. Peter Nagl trifft sich mit J. Seitz/SR-OCG und J. Schmid/SR-OQ.
- 7./8. Christian Frauenfelder und Viktor Sturzenegger besuchen in London ein IFALPA-Communication-Seminar.
9. Peter Nagl trifft sich mit W. Schaub/SR-OY über Security-Fragen. Anschliessend bespricht sich Peter Nagl mit G. Haas/SR-OC zu allgemeinen Themen.

Peter Nagl führt Gespräche mit mit B. Schär/SR-O bezüglich VEF-Beiträge und anschliessend mit St. Ryser.

12. - 17. VS-Woche, mit mindestens drei Tagen Vorstandssitzung

13. Im Vorstand zu Besuch sind die VEF-Destinatär-Stiftungsräte und Thomas Weder im Zusammenhang mit ALBANA-MG.

Nach der Vorstandssitzung treffen sich Peter Nagl, Hannu Ruprecht und Christof Wepf mit Vertretern der IG-Pension.

14. Thomas Weder trifft sich mit J. Luchsinger/SR-OCG zu einem «tour d'horizon» und führt anschliessend das EPM mit SR-OPC und -OPD durch.

John Hüssy gibt dem Vorstand einen Security-Update.

15. Peter Nagl trifft sich mit HJ.Ammann/SR-PFD und Frau R. Hofer/PFC zum Thema vorzeitige Pensionierungen.

16. Peter Nagl, Christof Wepf und Hannu Ruprecht treffen sich mit Hans Kok und Stefan Ryser zum Thema VEF und anschliessend mit Vertretern der Swissair unter der Leitung von J. Marx/DP zum gleichen Thema.

Thomas Stefanini trifft sich SR-seits mit den Herren Seitz, Kopetschny, van Rijn, Luchsinger, Brodbeck, Steger und Frick zum Thema Crossqualifikation A-320 / A-330.

Peter Nagl und Urs Enz treffen sich mit B. Schär zum Thema Hotelsituation.

27. Christian Frauenfelder besucht in Nyon die Général Assemblée des Romands.

31. Hannu Ruprecht und Peter Nagl treffen sich mit Vertretern der IG-Pension.

JUNI

2. Peter Nagl und Stefan Ryser bereiten sich mit den Herren B. Keller/SR-DPZ und HJ.Ammann/PFD auf das Meeting VEF-Beiträge.

4. Peter Nagl ist am Abschiedsfest von H.P. Meier/SR-OTR eingeladen.

5. Peter Nagl trifft sich mit Swissair OY und OCO.

6. 07.00 Uhr! Peter Nagl, Christof Wepf und Stefan Ryser treffen sich mit den

Swissair-Vertretern Marx, Schär, Kaufmann, von Arx und Keller bezüglich VEF-Beiträge.

Anschliessend hat Peter Nagl ein Meeting mit SR-OY und später noch ein Assesement für den Stellvertreter OQ.

Peter Nagl und Christian Frauenfelder treffen sich mit dem Cash TV, vor allem im Zusammenhang mit dem neuen Swissair Chief Operating Officer Jeffrey G. Katz.

Christian Frauenfelder tagt mit der F/O-Kommission.

Christof Wepf ist mit an der AEROSANA-Vorstandssitzung anwesend.

Bis 21.00 Uhr findet eine Sitzung über die Situation in Brazzaville statt, an welcher Peter Nagl als Dachverbands-Präsident teilnimmt.

09. - 13. VS-Woche, mit mindestens drei Tagen Vorstandssitzung

9. B. Schär/SR-O und Vertreter von SR-OC, -OK und der Dachverbands-Präsident Peter Nagl holen die in Brazzaville blockierte Swissair-Crew ab.
10. Die Stimmzähler Ruedi Fischer und Gaby Musy-Lüthi öffnen zuerst 2 Std. die Abstimmungscouverts und zählen dann die Abstimmungs- und Wahlzettel.
11. Die 52. AEROPERS-Generalversammlung findet im Zentrum Schluefweg statt, an welcher über 230 Mitglieder anwesend sind. Der Gast Stefan Helsing/SR-SCC referiert über das Charter Leisure Geschäft mit grossem Enthusiasmus.
12. Der Vorstand konstituiert sich. Christoph Huber, Stephan Künzli und Urs Schöni lösen die scheidenden Vorstandsmitglieder Franz Müller und Anselmo Caluori ab.

Christian Frauenfelder tagt mit der RUNDSCHAU-Redaktion und John Hüsey mit der SECOM.

Am ALBANA-Monatsgremium nehmen teil: Urs Enz, Thomas Stefanini, Christof Wepf, Thomas Weder und Hans Jörg Müller.

13. Peter Nagl informiert sich am Security-Board-Meeting.

An der Beerdigung von Alfred Sooder, ehemaliger AEROPERS-Präsident und Ehrenmitglied nimmt Peter Nagl teil.

Christof Wepf, Peter Nagl und Ruedi Geser sind an den Teuerungsverhandlungen.

14. Samstag! Der Gesamt-Vorstand trifft sich mit Vertretern von SR-OCG zum Thema A-330-Einführung und isst anschliessend gemeinsam zu Mittag.

Termine

PENSIONIERTEN-STAMM

Jeweils am **letzten Dienstag** jeden Monats.

Nächste Stämme:

Datum: 24. Juni / 29. Juli 1997

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

SLS CLOSING PARTY !

The last class of the SLS is almost finished. To celebrate the demise of the SLS we (PK 4/95 and Pilascas) would like to invite you to a closing party.

Where? Hausen am Albis airfield.

When? July 4th 1997, starting around 18:00.

What? Barbecue whatever you want, just bring your meat/fish/ lobster and some booze, we'll get the plates, knives, forks, extra booze etc. and of course music.

Who? Pilascas and friends.

Please reply before the 20th of June, with the number of people yoyning you. Anyone who hasn't replied by then should think of bringing their own food and extra booze.

Reply to: Alain Escher / Tobelstr.23 / 8340 Hinwil / Tel. 01 / 937 33 05