



44. Jahrgang, Nr. 331 / Auflage 2350

Inhalt der Ausgabe 2/98

2	Editorial
4	Seite des Präsidenten
8	Aus dem Vorstand: Body-time Modell / Flottenaufbau-Bestände
15	Das aktuelle Interview: John Hüssy, Delegierter für Security des Dachverbands
25	The Wrong Stuff
28	Kaleidoskop
32	Yawspin
40	Tigris helveticus
44	Hehe Frou Meier
46	Meinungen von... Felix Ott / Felix Kuster
51	Aus den Kommissionen: Flusiko
52	Interessengemeinschaft Pension
54	AP monthly
58	Termine
60	Neumitglieder

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Christian Scherer, Christian Frauenfelder (Del.Vorstand), Doris Leuzinger (Sekretariat)
Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75

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.Mai 1998



Shareholder?

Mitte Februar hat unser CEO Jeff Katz in seinem Morgengruss an die Swissair Bezug genommen auf die Rolle der Shareholder und deren Bedeutung für unser Unternehmen.

Ich erinnere mich, dass Swissair schon immer eine Aktiengesellschaft war. Aktionärsversammlungen waren soziale Anlässe und boten, neben den üblichen Zustimmungen zu den Vorschlägen des Verwaltungsrats, die ebenso üblichen Farbtupfer der Sich-gerne-reden-Hörenden, die meist nicht viel inhaltlich zur Diskussion beizutragen hatten. Trotzdem dachten die meisten Schweizerinnen und Schweizer auch schon immer, dass Swissair mit ihrem Schweizerkreuz am Flugzeugheck ebenso Staatsgesellschaft wie Air France, Alitalia, BEA und BOAC, etc. wäre. Auch viele der Angestellten unserer Firma fühlten sich ganz wie Beamte. Dem ist nicht mehr so!

Seit McKinsey und Konsorten kurz aufeinanderfolgend in einer Reorganisation nach der anderen über uns herfielen wie die Heuschrecken über das gelobte Land, seit die damit verbundenen Frühpensionierungen und Entlassungen Schlagzeilen machten, weiss jede/r Swissair-(SAir?, (L)X-Air-)Angestellte, dass ihr/sein Verbleib mit der Firma nicht mehr geprägt ist von gegenseitiger Loyalität. Dies erklärt meines Erachtens auch die schlechte Note für unser Unternehmen als Arbeitge-

ber in der letztjährigen Umfrage bei den Mitarbeitenden.

Kaum noch als solche wahrnehmbare «Flugvergünstigungen» können unsere Bodenangestellten nicht mehr über im Industrievergleich tiefere Saläre hinwegtäuschen, seit Hinz und Kunz in jedem Reisebüro zu ähnlichen Tarifen Flüge buchen können und quasi gratis noch ein Landarrangement dazu erhalten.

In dieser auf maximale Gewinne mit minimalem Aufwand bedachten Welt sieht Jeff Katz konsequenterweise auch nicht mehr eine Dividende als wichtig für unsere Shareholder, sondern wachsende Aktienkurse, die zu steuerfreien Kapitalgewinnen führen (ebenso konsequent wurden die für die Kleinaktionäre seit Jahrzehnten beliebten Flugbons gegen Qualiflyer-Meilen getauscht!).

Was heisst das nun für uns? Die Zeiten der echten SHARE-HOLDER sind vorbei - jene Kleinaktionäre, die jährlich stolz in den Bogenhangar pilgerten und beim kalten Buffet über Dividende und jährlich durch Flugbons vergünstigte Flugreisen diskutierten, sind für unsere Manager genauso unwichtig geworden wie der/die einzelne Mitarbeitende. Heute zählen nur noch Mehrheitsanteile und Maximalgewinne, Kauf und Verkauf und steigende Aktienkurse, die nicht abhängig sind von diesen, sondern von SHARE-DEALERN - wie ich sie nennen möchte -, jene am

Besitz einer Aktie nicht interessierten Mächte im Hintergrund, die beim ersten Anzeichen einer Schwäche ihr Geld aus einer Unternehmung reissen und damit zum freien Fall des Aktienkurses beitragen. Diese Abhängigkeiten fordern immer neue Sparmassnahmen, steigende Umsätze und Gewinne, sonst werden wir fallen gelassen, wie eine heisse Kartoffel. Mit welchen Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden der nicht zu versteuernde Kapitalgewinn erbracht wird, ist irrelevant. Wann setzen wir, trotz beschwörender Worte, die es immer wieder verspre-

chen, endlich den Menschen wieder in den Mittelpunkt unseres Unternehmens?

Vielleicht sind wir, die wir ja immer ein paar Jahre hinter US-amerikanischen Entwicklungen her hinken, gehalten, uns ein Beispiel an United Airlines zu nehmen, wo vor ein paar Jahren die Angestellten zu Unternehmensbesitzenden wurden. So brachten echte Shareholder, nicht die -Dealer, die nötige Stabilität und Identifikation mit einer Firma zurück, die sonst auf verlorenem Posten gestanden wäre. Shareholder nicht -dealer brauchen wir!!

Viktor Sturzenegger

Inserat 59*84 Eigentumswoh- nungen Hägg- lingen

Liebe Mitglieder

Meine letzte präsidentiale Adresse soll all jenen Mitgliedern eine Chance geben, die ihrer eigenen Wahrnehmung gerne noch eine andere Perspektive hinzufügen möchten. Ob Sie im Anschluss an die Lektüre mit mir übereinstimmen oder nicht, ist unwichtig. Wertvoll sind einzig Ihre Gedanken, die Sie sich selber zu meiner Wahrnehmung der Lage und Entwicklung machen werden. Zusammen mit den eigenen Wahrnehmungen sind Ihre Gedanken zu anderen Perspektiven eine gute Möglichkeit, die Realität zu erkennen in der wir uns befinden und aus dieser eine Vision für die Zukunft abzuleiten.

Entwicklung

Müsste ich mit einem Wort die Veränderungen in unserem Umfeld während meiner Amtszeit beschreiben, kommt mir spontan nur „explosionsartig“ in den Sinn. Die globalen Allianzen, die damals im Entstehen begriffen waren, erhöhten den Konkurrenzdruck für die Swissair. Unsere Kosten mussten denen unserer Allianzpartner angeglichen werden. Die Firma - und wir damit - musste uns dem globalen Benchmarking stellen. Was bis 1995 undenkbar war, wurde bittere Realität. Die Swissair entliess Mitarbeiter im grossen Stil. Die Fokker-100 wurden verkauft, der erst zweijährige



GAV mit uns Piloten gekündigt und der Verband massiv unter Druck gesetzt. Die Forderungen der Swissair an uns waren unakzeptierbar und die Drohungen konkret: Entweder würden die Forderungen erfüllt oder den Piloten gekündigt. Neuanstellungen gäbe es nur noch mit Einzelarbeitsverträgen!

Beide Varianten zielten darauf ab, den Berufsverband auszuschalten. Diese Absicht entsprang klar einem Feindbild. Es erschienen Visionen mit fast diktatorischen Zügen. Alle schienen verlockend umsetzbar, wenn nur erst einmal der Verband ausgeschaltet wäre.

In dieser Situation wurde viel Energie in destruktiver Absicht aufgewendet. Spät erst drang die Erkenntnis durch, dass so viel gebündelte Zerstörungsenergie wohl auch dem Unternehmen mehr Schaden als Nutzen zufügen könnte.

Rückblickend bin ich stolz, dass es dem Vorstand gelungen war, mit viel Überzeugungsarbeit und der gewaltigen Solidarität der Mitglieder im Rücken, die Firmenführung von den Vorteilen eines konstruktiven Miteinanders statt des destruktiven Gegeneinanders zu überzeugen. Der Rest aus dieser Epoche ist Geschichte. Nach und nach konnten die Feindbilder zwischen Swissair und AEROPERS abgebaut und die Voraussetzun-

gen für ein gemeinsames Miteinander geschaffen werden.

Zukunft

Inzwischen ist allerdings die Zeit um uns herum nicht stillgestanden. Aus der Swissair wurde die SAirGroup mit mittlerweile drei integrierten Airlines und mehreren Partnern (Tendenz steigend). Wir sind nicht mehr das einzige Pilotenkorps und die von uns verteidigten Werte der Eignung und guten Ausbildung werden nur noch mit den Kosten und immer weniger mit dem Nutzen aufgewogen. Immer mehr fokussieren sich alle Anstrengungen auf die Erhöhung materieller Gewinne. Kosten sollen nur noch dort entstehen, wo auch Gewinne resultieren und der Mensch gilt immer weniger als Wesen und immer mehr als Produktions- und Unkostenfaktor. Sie, liebe Mitglieder, fragen sich mit Recht, wer denn in diesem Umfeld die soziale Verantwortung noch wahrnimmt.

Zu schön wäre es, der Berufsverband könnte da wieder in seine ihm einmal aufgedrängte Rolle als Hüter der sozialen Verträglichkeit schlüpfen. Nur wer das fordert muss bedenken, dass die Zwänge heute nur noch selten direkt in den Führungsetagen der Airline entstehen. Und gegen Zwänge von aussen helfen auch uns nur Allianzen mit beteiligten Verbänden. Dass damit allerdings auch wieder interner Konkurrenzdruck entsteht, zeigten die Diskussionen um den Zusammenschluss von CCP und AEROPERS deutlich. Aber aus meiner Sicht haben wir in Zukunft nur eine Chance,

wenn wir bereit sind, weitsichtig und ganzheitlich zu denken, statt uns auf kurzfristige und persönliche Interessen zu beschränken.

Konkret meine ich damit, wir dürfen nicht nachlassen in der Verteidigung unserer professionellen Werte und müssen auch sozialen Forderungen Nachdruck verschaffen, dort wo das unter den gegebenen Umständen sinnvoll ist. Wir müssen die professionelle Zusammenarbeit mit der Swissair vertiefen und sie durch unsere Solidarität zwingen, uns und unser Potential in ihre Visionen zu integrieren. Anstehenden Problemen muss mit kreativen Lösungen begegnet werden und nicht mit reinem Kostendenken. Wir müssen mit alliierten Berufsverbänden sachlich zusammenarbeiten und uns nicht der Illusion hingeben, wir könnten künftig im elitären Alleingang unseren Weg gehen. Weltweite Tendenzen machen nicht vor uns Halt, nur weil wir uns querstellen.

Feindbild Vorstand

Weiter müssen wir begreifen, dass es zur Zeit keine konkreten Feindbilder mehr gibt. Wir tun uns schwer damit. Ich musste bekümmert feststellen, dass immer mehr Mitglieder zu einem Feindbild in den eigenen Reihen Zuflucht nehmen und den Vorstand attackieren. Aus meiner Sicht eine fatale Entwicklung.

Die rasante Zunahme der Kooperationen zwingt uns im Gegenzug ebenfalls zu immer neuen Abkommen mit den beteiligten Verbänden. Zusammen mit der Firmenforderung nach einem neuen

GAV ist die Arbeitsbelastung der Vorstandsmitglieder längst über die vernünftigen Grenzen hinaus gewachsen. Ich denke es wäre klug, wenn auch wir intern mit unseren diesbezüglichen Ressourcen pfleglicher umgehen würden. Aus meiner Sicht wäre es deshalb nützlich, sich bei der Wahl von Tonfall und Vorgehen zu überlegen, ob sie geeignet wären, das berühmte Fass zum Überlaufen zu bringen und wenn ja, wer nachher die Interessen vertreten wird, wenn das betreffende Vorstandsmitglied sich ins Glied zurückzieht. Solidarität heisst für mich nicht nur: Hinter dem gewählten Vorstand stehen, wenn die Situation klar die eigene Existenz bedroht, sondern auch dann, wenn dieser Vorstand sich um die tausend Problempunkte im grossen Netzwerk kümmert, welche nicht ausschliesslich das persönliche Interesse betreffen.

Wer ernsthaft am guten Willen und Einsatz der jährlich vom Korps gewählten Leute zweifelt, dem rate ich dringend, sich durch eigene engagierte Mitarbeit zu überzeugen, ob auch alles den rechten Weg geht. Wer hingegen nicht zweifelt, aber einen guten Vorschlag zu machen hätte, der bringe ihn doch in entsprechend verträglichem Ton ein. Er findet so in einem vielbeschäftigten Ohr sicher besseres Gehör.

Dank

Sie spüren, ich bin weit davon entfernt, alles rosa verklärt zu sehen, nur weil ich aus meinem Amt scheide. Ich bin mir durchaus bewusst, manchem von Ihnen

während meiner Amtszeit auf die Zehen getreten zu sein. Nicht immer war es mir gestattet, Ihnen zum besseren Verständnis meiner Entscheide all mein Wissen darzulegen. Und ich lernte damit zu leben, dass nicht alles gehört wurde, was ich gesagt habe. Aber bei allen Strapazen möchte ich die intensive Zeit mit Ihnen und für Sie nicht missen. Ich erlaube mir an dieser Stelle den Menschen zu danken, ohne die eine erfolgreiche Arbeit nicht möglich gewesen wäre.

An erster Stelle gilt mein Dank den Frauen und Familien meiner Mitarbeiter aus Vorstand und Kommissionen. Sie machen mit Geduld, Verzicht und Engagement den gewaltigen Einsatz überhaupt erst möglich. Ich erlaube mir an dieser Stelle, meiner Frau Marita namentlich zu danken. Ohne ihre selbstlose Unterstützung wären die acht intensiven Amtsjahre für den Verband schlicht nicht zu bewältigen gewesen.

Im gleichen Sinne möchte ich auch meine beiden Mitarbeitenden im Sekretariat erwähnen: Dodo Leuzinger, unser guter Geist, und Felix Kuster, unser schon fast legendärer Sekretär. Es darf ruhig einmal erwähnt werden, dass unser Sekretariat keine Bürozeiten kennt, wenn Ihre Interessen auf dem Spiel stehen und die beiden viele Abende und manches Wochenende für uns arbeiten, wenn wir sie brauchen.

Den Leistungsträgern aus unseren eigenen Reihen danke ich als Kamerad. In den vielen Stunden, in denen wir uns in der Kommissions- oder Vorstandsarbeit nahe gekommen sind, durften wir ge-

genseitig viel geben und nehmen. Es war eine prägende Zeit in meinem Leben und ich danke jedem von Euch, der bereit war, sie mit mir zu teilen.

Ihnen, liebe Mitglieder, danke ich für Ihr Vertrauen. Unsere Arbeit kann nur Erfolg haben, wenn sie von Ihnen getragen wird. Auch dann getragen wird, wenn wir nicht jederzeit und in jedem Detail über alles und jedes Bericht erstatten können.

Und last but not least möchte ich auch die Vertreter der Swissair, die über all die Jahre konstruktiv und erfolgreich

mit mir zusammengearbeitet haben, in meinen Dank einschliessen. Sie waren zu gleichen Teilen am gemeinsamen Erfolg beteiligt, wie wir das waren.

Zum Abschluss wünsche ich meinem Nachfolger Christoph Huber eine glückliche Hand in seinem neuen Amt und hoffe, dass Sie ihm Ihr Vertrauen in gleicher Weise schenken können, wie Sie es mir geschenkt haben.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Peter Nagl

Inserat 1/2 Seite
Ramsag



Information über die «Body Time»-FDRs

Nach langen GAV-Verhandlungen über unsere Flight Duty Regulations auf der Langstrecke ist es nun so weit: Seit Beginn Sommerflugplan sind die ausgehandelten Longhaul-FDRs – da noch nicht abgestimmt – als TI-Blätter im neuen OM. Wir möchten Ihnen damit die Gelegenheit geben, vor der Abstimmung die Folgen – seien sie nun positiv oder negativ – persönlich zu erleben.

Ein Hintergrundbericht von Urs Enz, Leiter der Arbeitsgruppe FDR'96/'97

Geschichte

Die Geschichte der «Body Time FDR» beginnt vor schon ziemlich langer Zeit – zu einer Zeit, als zwischen der Swissair und der AEROPERS das Wort «Sozialpartnerschaft» ein Fremdwort war. Unser Arbeitgeber präsentierte dem Vorstand der AEROPERS dazumal in Zurzach, wie er sich die Arbeitszeitregelung des Cockpitpersonals vorstellte. Da der Vorstand keinesfalls bereit war, zu solchen Bedingungen (Beispiele: «subject approval» durch den Chefpiloten anstatt durch den Verband, Increment der Maximum Flight Duty Time um zwei Stunden durch den Chefpiloten, ZRH-JFK-ZRH als Full-Enlarged-Turnaround möglich usw.) zu arbeiten, entwarf eine Arbeitsgruppe in der Folge ein eigenes Modell. Dieses sollte wohl eine höhere Produktivität gewährleisten, aber mehr auf die Zeitverschiebung Rücksicht nehmen – der Arbeitstitel hiess «Body Time FDRs».

Im folgenden Verhandlungsseminar «Harvard» mit Herrn Egger, an dem alle an den GAV-Verhandlungen beteiligten teilnahmen, wurden die Verhandlungen auf eine neue Grundlage gestellt. Darauf wurden im Hotel «Albana» in Weggis die Eckwerte des GAV'96 abgesteckt – unter anderem auch die der Flight Duty Regulations. Die wichtigsten waren: Lineare Graphs für die Max Flight Duty Time, belastungsabhängiger Layover (auch auf Kurzstrecke), höhere Produktivität, Berücksichtigung der Körperzeit auf Langstrecke.

Grundlagen

Eine der bekanntesten von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite unabhängigen Studien über Arbeits- und Ruhezeiten stammt von der NASA. Obwohl der typische Astronaut bei seinem «Flug»-Einsatz pro Zeiteinheit wesentlich mehr Zeitzonen durchquert als ein Langstreckenpilot, ist es der NASA gelungen, eine Studie und Richtlinien zu erarbeiten, welche den Arbeitsbedingungen der Berufspiloten Rechnung tragen. Die wesentlichen Kernaussagen über Menschen, welche regelmässig Zeitverschiebungen ausgesetzt sind, lauten:

- ◆ Die Körperuhr verschiebt sich am ersten Tag der Abreise von der Homebase um zwei Stunden gegen die neue Lokalzeit.
- ◆ Jeden weiteren Tag beträgt die Akklimatisierung nur noch eine Stunde pro Tag
- ◆ Die maximale Arbeitszeit Single-Crew am Tag soll 12:30 Stunden nicht überschreiten.

- ◆ Die maximale Arbeitszeit Single-Crew in der Nacht soll 10:30 Stunden nicht überschreiten.
- ◆ Partial Augmentation erlaubt ein Increment von 4:00 Stunden.
- ◆ Full Augmentation erlaubt ein Increment von 6:00 Stunden.
- ◆ Die Ruhezeit nach einem Flug muss mindestens 10:00 Stunden betragen.

Der ausgebildete Mediziner und der erfahrene Langstreckenpilot würde sicher einwerfen, dass dies eine banale Interpretation seiner Erfahrungen sei – die Akklimatisierung Richtung Westen geht schneller als Richtung Osten, die Schnelligkeit der Akklimatisierung ist abhängig von der Dauer der Sonneneinstrahlung und des Aufenthaltes an der frischen Luft und so weiter ...

Um die Zeitverschiebung des Körpers in einem einfachen und nachvollziehbaren Rechenmodell implementieren zu können, ist es notwendig, sich auf die grundsätzlichen

Kernaussagen zu beschränken. Zwar erlebt jeder den Jet Lag individuell etwas anders, hingegen ist es medizinisch bewiesen, dass sich der Körper – seien es nun ein oder zwei Stunden pro Tag – langsam an die neue Lokalzeit akklimatisiert. Es war nicht unser Ziel, die Körperzeit individuell zu berechnen, sondern eine bessere Rücksichtnahme auf die Körperzeit und den Jet Lag zu erreichen.

Implementierung

Die wichtigste Änderung gegenüber allen alten FDRs ist, dass auf die Anwendung von Lokal- oder GEO-Zeiten verzichtet wird. Während eines Einsatzes wird für das Crewmember die Körperzeit wie oben beschrieben nachgeführt und die Maximum Flight Duty Time wird nicht auf der Lokalzeit, sondern auf der Körperzeit basiert. Haben Sie also zum Beispiel einen Zweinächter Tokyo-Narita, so zeigt sich folgendes Bild:

MUSTER	PETER	PIC	M11	Swissair	Cockpit	Times	in	UTC
Date	Flight	AC	FDT	MFD	BLT	CMB	CLO	MULO
01	168 X ZRH	1050	NRT	2240	M11	1335	1600	1150
02	/						5215	2955
03	/							
04	169 X NRT	0255	ZRH	1535	M11	1410	1558	1240

Duration: 4 Freedays: 4.22 Dutytime: 27:45
 Landings: 2 Blocktime 24:45

Nach alter Lesung hätte das Check-In in NRT um 1055 LT stattgefunden, die Berechnung der entsprechenden Maximum Flight Duty Time hätte also auf dieser Lokalzeit NRT basiert. Nach dem Body Time Modell hat sich jedoch die Körperzeit von UTC+2 (Zürich) während der vier Einsatztage um 4 Stunden

Richtung Narita verschoben und das Check-In findet um 0755 BT (Body Time) statt:
0255 UTC + 6:00 Stunden (ZRH + 4:00 Stunden) – 1:00 Stunde (Check-In).
 Ebenfalls wird beim Berechnen der Maximum Flight Duty Time von diesem Wert ausgegangen.



Auch weitere Berechnungen basieren auf der Body Time: die Nacht dauert von 2100 bis 0700, aber selbstverständlich Body Time und nicht Lokal- oder GEO-Time. Es kann also durchaus sein, dass es draussen Tag ist, sich Ihr Körper aber wie in der Nacht fühlt, oder umgekehrt. Diesem Phänomen wird nun also besser Rechnung getragen.

Der Minimum Layover berechnet sich nach folgender Philosophie:

- Total Flight Duty Time • Faktor (mit steigendem Faktor ab 8 Stunden und 10 Stunden)
- + Night Duty Time • Faktor (mit steigendem Faktor ab 2 Stunden, für Single Crew zusätzlich ab 7 Stunden)
- = Work Load Parameter (WLP)
- + Transition Time (Fahrzeiten plus 3 Stunden)
- = Minimum Layover (MLO)

Für die Berechnung des Freitageanspruches wird wie folgt vorgegangen:

- Summe aller Work Load Parameters (WLP) der Rotation
- + Zeitverschiebung des Körpers an der letzten Layoverstation zu Zürich, multipliziert mit einem Faktor (8)
- + Anzahl der Landungen multipliziert mit einem Faktor (2)
- + Heavy Workload Parameter, falls notwendig (0.6 Tage ≈ 14:24 hrs)
- + Layover with marginal comfort, falls notwendig (12:00 hrs)
- = Free Day Parameter (FDP) ÷ 24:00 hrs
- = FD (mathematisch gerundet)

Differenzen von Alt zu Neu

Änderung	FDR 1996	Body Time FDR
Zeitgrundlage	GEO und Local Time	Body Time und Local Time
Max Flight Duty	Tabelle	Graph
Berücksichtigung Akklimation	Tabelle A und B	Basierend auf Körperzeit
Flight Duty Time 3-crew cockpit	Max 14:00 (von 0601-1200)	Max 12:30 (von 0800-1500)
Part Augmentation	+3:00 (max 16:00)	+3:30 (max 16:00)
Full Augmentation	+5:00 (max 18.00)	+5.30 (max 18:00)

Der «Heavy Workload Parameter» trägt dazu bei, dass kurze Rotationen (weniger als 82:00 Stunden) mit viel Flight Duty Time bzw. hohen «Work Load Parameters» mehr Freitage erzielen.

Zukunft

Sie haben jetzt Gelegenheit, mit den neuen Flight Duty Regulations Erfahrungen zu sammeln und sie «real life» zu testen. Dies wird auch uns die Gelegenheit geben, bis zur Präsentation der FDRs für die Abstimmung noch Korrekturen anzubringen; die jetzige Fassung



Rotationen – ein Vergleich

Rotation	FDR 1996	Body Time FDR
Nordatlantik Ostküste Einnächter	3 FD	Meist 3 FD (*1)
Nordatlantik Ostküste Wöcher	3 FD	4 FD
Nordatlantik Westküste	Min 2-Nächter 5 FD	Min 2-Nächter 4 FD
Bangkok Part. Augm. nach Turnaround Rückflug	Subject Approval	Möglich
Singapore	Full Augmentation	Part Augmentation
Hongkong	Full Augmentation	Part Augmentation möglich (*2)
Bombay		tendenziell 1 FD weniger
Peking / Shanghai		dito
GRU Einnächter (Enlarger)	3 FD	4 FD
GRU (2/3 mal Turnaround)	5/6 FD	5/6 FD
Bangkok mit SIN Turnaround	5 FD	5 FD
Bangkok Einnächter (Enlarger)	4 FD	4 FD
10-täger Hongkong mit MNL Turnaround	6 FD	5 FD
Narita 4-täger / 6-täger	5 FD / 4 FD	4 FD
Osaka 5-täger	5 FD	4 FD
Johannesburg 7-täger	3 FD	3 FD
usw.		

(* 1) 2 Freitage möglich nach z.B. 2-nächter Montreal, 1-nächter Bangor oder Halifax

(* 2) Wird zu Zeit (alter Airport und Einführung neuer Airport) noch full augmented geflogen

gelbe TI Blätter im OM) ist also nicht als endgültig anzusehen und kann (z.B. im Hinblick auf Frei-Tage noch Änderungen erfahren. Wir werden Ihnen dann die FDRs im Sommer zur Abstimmung unterbreiten, sodass wir im Winter (endlich wieder einmal) mit abgestimm-

ten FDRs fliegen können. By the way: die letzten abgestimmten FDRs waren die im GAV'93 verhandelten und bis Herbst'96 gültigen!

Schöne Flüge wünscht Ihnen der Leiter der Arbeitsgruppe FDR! ■



Bestandessituation (jetzt bis Mitte 1999)

1. Einleitung

Mit dem GAV 96 gelang es der AEROPERS in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit ein beachtliches Vertragswerk durchzubringen. Ebenso beachtlich war aber auch die Verpflichtung, eine Produktivitätssteigerung von 20% zu erbringen. Neben Pensionierungen, strengeren FDRs, temporärer Lohnreduktion war auch der Abbau von „Reserven“ beim Bestand ein Mittel, um dieses Ziel zu erreichen. In diese Bestandesoptimierung „platzen“ dann zwei kurzfristige Entscheide des Verwaltungsrates, die Swissairflotte massiv aufzubauen. Der AEROPERS-Vorstand entschloss sich - nach Analyse mit dem Controlling - diesen Flottenaufbau (in zwei Phasen) mitzutragen, obwohl es durch die Kurzfristigkeit absehbar war, dass ein Auffüllen der Bestandeslücken nur bedingt durch Neueinstellungen möglich sein würde. Trotz der erkannten Schwierigkeiten wollte sich die AEROPERS die Chance nicht entgehen lassen, diese zusätzlichen Flugzeuge für ihre Mitglieder „einzuholen“, um zukünftige Arbeitsplätze zu erhalten oder auszubauen.

Der gegenwärtige Flottenaufbau ist längerfristig für die Karriere und Arbeitsplatzsicherheit von uns Swissairpiloten ein Vorteil, hat aber kurzfristig unange-

nehme Seiteneffekte auf unser Sozialleben. Nicht bestätigte oder erhaltene Ferien, Minimumfreitage etc. kombiniert mit verschärften FDRs belasten unser Sozialleben und drücken auf unsere Zufriedenheit. Alle Engpässe auf die knappe Bestandessituation zu schieben ist aber zu einfach, denn häufig werden unbefriedigende Situationen für die CCMs durch Überlastung oder fehlende Flexibilität der Planungsstellen bei Swissair verursacht.

2. Situation bis Mitte 1999

(Stand April 1998)

Generell kann ausgesagt werden, dass wir - trotz unserer ständigen Bemühungen Schwachstellen in der Planung zu verbessern - bis Frühjahr 1999 mit knappen Beständen und somit Einschränkungen im sozialen Bereich leben müssen. Ab Sommer 1999 haben wir auf allen Flotten (nach heutigem Planungsstand) wieder komfortablere Bestände und somit eine Beruhigung der angestrengten Situation. Der Engpass bei den Beständen wird grundsätzlich im Winterhalbjahr erreicht, wobei sich auf den verschiedenen Flotten und Funktionen (Capt., F/O) unterschiedliche Entwicklungen ergeben.

Die Grundproblematik für diesen Engpass liegt in der Ablösung der drei B-

747 durch die vier MD-11. Während die MD-11 übergangslos die Rotationen der B-747 übernehmen, benötigen die Besatzungen der abgelösten B-747 erst einmal zwei Umschulungsmonate, in denen sie unproduktiv sind. Da die MD-11s zu diesem Zeitpunkt bereits operiert werden müssen, entsteht zwangsläufig ein kurzfristiger Bestandesengpass. In der Vergangenheit wurden diese Engpässe ganz einfach überbrückt, indem man sich Reserven durch langjährige Überbestände schaffte. Diese „Kompensation“ ist heute alleine durch die gegenwärtige Bestandessituation nicht möglich, andererseits aber auch nicht erstrebenswert, da ein kurzfristiger Komfort während Umschulungen mit nachfolgenden Überbeständen erkauft wird, die dann für lange Zeit massiv unsere Produktivität belasten.

Die Bestandessituation auf den verschiedenen Flotten präsentiert sich wie folgt:

◆**MD-11:** Bei den Captains sind 1998 die Bestände genügend, müssen aber bis zur Ausflottung der B-747 und des A-310 (auf Ende 98) „heruntergefahren“ werden. Damit soll erreicht werden, dass möglichst viele Plätze auf dem MD-11 offengehalten werden für die senioritätsälteren Captains vom B-747 und A-310. Würde man diese „Verknappung“ nicht einleiten, hätte dies zur Folge, dass zuviele Umschulungen von senioritätsjüngeren Shorthaul-Captains auf den

MD-11 erfolgen würden und damit Plätze für die nachrückenden Captains der ausgeflotteten B-747 und A-310 bereits besetzt wären. Damit kann vermieden werden, dass unnötig senioritätsältere Captains zwangsweise auf Shorthaul zurückgeschult werden müssten. Im 2. Quartal 1999 erholen sich die Bestände.

Bei den F/Os kommt es v.a. im 1. Quartal 1999 zu Engpässen, da die Schulungskapazitäten erschöpft sind und MD-11 F/Os die zurückgestellten UPG A-310 ersetzen.

◆**A-320/A-330:** Durch den massiven Aufbau der A-320 und Einführung der A-330 Flotte sowie der beschränkten Kapazität der SAir Aviation School kommt es hier bis Mitte 1999 immer wieder zu Engpässen. Bei den Captains v.a. während der Schulferien 1998, bei den F/Os im 2. Quartal 1999.

◆**B-747:** Die Bestände sind bei den Captains eher knapp, vor allem in den Ferienmonaten. Ende 1998 kommt es bei den Captains wegen der beginnenden Ausflottung und Umschulungen zu Engpässen.

◆**A-310:** Bei den Captains gilt ähnliches wie beim B-747. Die F/Os haben ziemlich ausgeglichene Bestände, was aber nur möglich war, weil 1998 einige A-310 F/Os im Upgrading zurückgestellt werden. Ohne diese Massnahme wäre eine Operation des A-310 nicht mehr möglich gewesen.

3. Zusammenfassung

Der AEROPERS-Vorstand ist sich bewusst, dass die heutige Bestandessituation nur kurzfristig haltbar ist, auch wenn sie durch einen eigentlich erfreulichen Umstand - sprich Flottenaufbau - ausgelöst wurde. Wir begreifen, dass das Gesamtinteresse irgendwann in den Hintergrund gerät, wenn das persönliche Sozialleben zu arg strapaziert wird. Auch eine sofortige Erhöhung des Pensionierungsalters wurde diskutiert, aber wieder fallengelassen, da es durch eine zusätzliche Bindung von Schulungskapazitäten nur eine geringfügige Entlastung gebracht hätte. Wir nehmen das Interesse von vielen Kollegen ernst, über das Alter von 55 Jahren hinaus arbeiten zu können, wollen dies aber über eine gesamtheitliche Lösung in einem allfällig neuen GAV erreichen. Ein Heraufsetzen im jetzigen Zeitpunkt würde das Problem nur unwesentlich entschärfen, uns aber ein langfristiges Problem im Hinblick auf die Bestände ab 1999 und auf die Aushandlung eines neuen GAVs schaffen. Wir wollen im Moment die Arbeitsgruppe für ein „Memorandum of Understanding“ (MOU) betref-

fend GAV 99 nicht vor vollendete Tatsachen stellen und ein Präjudiz schaffen, das später allen schadet. Sollte es aber möglich sein, im Laufe der Verhandlungen ein Konzept mit genauen Leitplanken zu erstellen, wäre auch eine Flexibilisierung des Pensionsalters vor dem 1. Juli 1999 möglich.

Wir hoffen, dass sich die Einschränkungen aus dem Flottenaufbau für jeden einzelnen in Grenzen halten und tun unser Bestes, dass die individuelle Situation nicht auch noch durch Unzulänglichkeiten in der Planung beladen wird. Um die Planung auch langfristig zu optimieren und besser auf die Bedürfnisse der CCMs zuzuschneiden, unterstützen wir auch die Einführung des „Preferential Bidding Systems“ (PBS ist ein automatisches Planungssystem, das neben dem heutigen Wunschsystem auch Langfristwünsche etc. verarbeiten kann). Die Einführung des PBS ist auf das Jahr 2000 vorgesehen, Ihre Geduld und Ihr Verständnis brauchen wir aber bis zum Frühjahr 1999, um den an und für sich erfreulichen Flottenaufbau durchziehen zu können.

Christian Frauenfelder

Ein Gespräch mit John Hüssy, Delegierter für Security des Dachverbandes

Was verstehst Du unter Security?

In den Sechziger Jahren wurden terroristische Anschläge auf die Airline Industrie verübt. Auch unsere Gesellschaft wurde mit dem Corono-Unfall hart getroffen. Es mussten Gegenmassnahmen zur Vermeidung weiterer Opfer getroffen werden. Dabei wurde unsere Security-Organisation des Dachverbandes ins Leben gerufen. Swissair als auch kapers und AEROPERS erkannten Handlungsbedarf, die Verbände wählten einen Delegierten für Security Fragen und bei Swissair entstand die Stelle OY.

Dabei dürfen die Bereiche Safety und Security nicht miteinander verwechselt werden. Safety, bei der es primär um Flugsicherheit in der direkten Operation eines Flugzeugs geht, wird im Verband bei der FLUSIKO bearbeitet, bei Swissair ist dafür die Stelle OQ geschaffen worden.

Security befasst sich mit dem Umfeld, in dem unsere Flüge stattfinden, mit der politischen Situation der Länder, in denen unsere Destinationen liegen, der Qualität der Gepäckkontrolle, etc., vor



allem aber mit der Sicherheit für Leib und Leben der Besatzungen!

Wer wählt die Delegierten des Dachverbandes?

Diese werden im gegenseitigen Einvernehmen mit Swissair von den Vorständen der

AEROPERS, deren Präsident auch zugleich Präsident des Dachverbandes ist, und der kapers gewählt. Aufgebaut hat die Stelle des Security-Delegierten des Dachverbandes Peter Rüedi, der sie lange Jahre inne hatte, bis zu seinem Rücktritt letztes Jahr. Ich habe ihm dabei die letzten zehn Jahre assistiert und wurde so in die Aufgabe eingeführt. Er hat mit dazu beigetragen, dass Security-Belangen von allen Seiten der nötige Stellenwert beigemessen wird. Ich möchte behaupten, dass Swissair im Moment noch einen genügend grossen Aufwand für Security betreibt.

Ich unterstehe direkt dem Präsidenten des Dachverbandes. Ihm bin ich Rechenschaft schuldig über alle von mir initiierten Massnahmen. Dabei genieße ich einen angemessenen Handlungsspielraum. Auch vom Dachverband gewählt stehen mir heute Gerd Schroff

und seit kurzem Felix Senn zur Seite. Ich freue mich, mit diesen zwei ausgezeichneten Kollegen zusammenarbeiten zu können, für mich ein äusserst effizientes Team. Wir haben pro Semester auch einen fixen Arbeitstag geplant, an dem wir längerfristige Probleme diskutieren, Strategien entwickeln können. Gerd ist zudem in der Swissair-Arbeitsgruppe für «Unruly Passengers» dabei, und sporadisch sitzen wir an unseren Freitagen in die GSR-Stunde über Security, um bei auftauchenden Fragen direkt Antwort geben zu können.

Wie arbeitet Ihr genau mit Swissair zusammen?

Unser Partner auf Swissair-Seite ist OY, heute geleitet von Werner Schaub mit den drei Mitarbeitern Heinz Koch, Paul Herger und Urs Scherrer. Bei OY, wie auch bei uns, gibt es einen 24 Stunden täglich erreichbaren Duty-Officer.

Bei uns gilt, dass der jeweilige Duty-Officer die volle Kompetenz für zu treffende Entscheide hat. Das bedingt natürlich gegenseitig grosses Vertrauen, das ich auch uneingeschränkt zu meinen beiden Mitarbeitern habe. Eineinhalb Jahre habe ich gesucht, denn es war nicht einfach nach Peter Rüedis Rücktritt innert kurzer Zeit wieder jemanden zu finden. Es braucht schon etwas spezielle Eigenschaften, um diese Aufgabe erfüllen zu können: Einerseits muss man Diskretion leben, andererseits aber auch kontaktfreudig genug sein, um sich über alle möglichen Aspekte, welche weltweit im Zusam-

menhang mit Security von Belang sein könnten, auf dem laufenden zu halten. Man muss Nachrichten hören, Zeitungen lesen, den persönli-



Gerd Schroff

chen Informanten-Kreis permanent pflegen und erweitern, damit man möglichst aktuell informiert bleibt. Jeder der sich neu in diese Aufgabe einarbeiten muss, braucht einige Zeit, bis er sich das notwendige eigene Netz aufgebaut hat. Es geht dabei auch um Vertraulichkeit, wir haben Kontakte zu Leuten aus Politik und Wirtschaft - bei mir sind es zusätzlich persönliche Bekanntschaften aus dem Militär - die möglichst ohne Interessensverflechtung mit Swissair sein sollten, damit wir uns ein neutrales Bild der Lage machen können, zum Wohle unserer Mitglieder. Dabei gilt als oberstes Gebot, dass wir drei, Gerd, Felix und ich, immerzu auf dem neuesten Stand der Information über die globale Lage sind. Der jeweilige Duty-Officer ist 24 Stunden täglich über Pager/Natel erreichbar von AEROPERS unterstützt und finanziert. Zudem erhalte ich zwei FEROP-Tage pro Monat, die allerdings häufig mit Sitzungen belegt sind, so dass die täglich etwa zwei Stunden, die es braucht um up-to-date zu bleiben, in die Freizeit fallen. Doch jeder weiss,



Felix Senn

dass solche Tätigkeiten Verpflichtungen mit sich bringen, die nur ungenügend materiell kompensiert werden können – man muss es gern machen!

Du sprichst die Lagebeurteilung globalpolitisch an. Fragt Ihr Euch täglich, wo sich Krisenherde befinden, wo Handlungsbedarf entsteht? Besteht Eure Hauptaufgabe also darin, dafür zu sorgen, dass die Besatzungen in einem möglichst sicheren Umfeld operieren können?

Richtig. Dabei gilt, dass wir - erkennen wir eine Krisensituation frühzeitig - kaum ein Erfolgserlebnis haben. Dieses muss sein, dass nicht passiert, was hätte passieren können, wenn wir uns nicht eingesetzt hätten. Ich hatte während meiner bisherigen Tätigkeit bisher wenige eindeutige Erfolge zu verbuchen, einer hatte mit unserem MD-80-Einsatz nach Zagreb zu tun. Ich flog selbst dahin, sah die postierten Flab-Geschütze und Swissair brach darauf temporär die Ops ab. Lufthansa-Vertreter kamen danach zu uns und erklärten, dass sie vom nächsten Tag an gleich mit zwei Flugzeugen nach Zagreb fliegen würden, was sie dann auch taten. Prompt wurde auf eines ih-

rer Flugzeuge geschossen.

Eine Fehleinschätzung jedoch ist rasch in aller Munde. Als Beispiel mag hier Brazzaville gelten. Sowohl Peter Rüedi als auch ich hatten schon vermehrt zu höherer Aufmerksamkeit gemahnt. Es bestand schon ein genauer Evakuierungsplan, welcher jedoch wegen verschiedener Umstände fehlschlug. Leider war darauf die Crew während mehrerer Tage in Brazzaville blockiert bis eine Evakuierung möglich wurde. Solche negative Ereignisse verursachen lang anhaltende psychologisch negative Momente!

Hast Du den Eindruck, dass von Swissair-Seite mit der gleichen Akribie gearbeitet wird wie bei Euch?

Es ist abhängig vom jeweiligen Duty-Officer. Jeden Mittwoch findet ein protokolliertes Security Board statt. Teilnehmende sind OC, OK, Toni Führer von VO (ELS und Verkauf), der Duty-Officer von OY und unser Duty-Officer. Dieses Board hat Entscheidungsbefugnis. Es existiert eine «Restriction-List» von allen Destinationen, die laufend aufdatiert wird. Sie ist für alle entsprechenden Planungsstellen verbindlich.

Wie sieht so eine «Restriction-List» aus?

Sie beinhaltet zum Beispiel die Anweisung, dass nur Zweinächter nach Lagos geplant werden. Bis anhin war darin, dass wir keine Night-stops in Kinshasa machen, oder bis auf weiteres auch

keine in Nairobi. Ebenso ist darin vermerkt, welche Airlines wir für Dead-Heading Verschiebungen brauchen dürfen.

Heisst das, dass Du persönlich einen Augenschein vornimmst, wenn sich, zum Beispiel in Kinshasa, eine Veränderung ergibt?

Ich möchte erst grundsätzlich auf den eigentlichen Entscheidungsprozess zu sprechen kommen. Es ist wichtig zu wissen, dass wir als Delegierte des Dachverbandes für Security-Belange über Mitbestimmung MB I, also über das früher als Vetorecht bekannte «letzte Wort» verfügen. Das ist einerseits unabdingbar, andererseits aber auch die grösste Problematik an dieser Tätigkeit. Ich darf dabei nur über Security-Belange urteilen, anderes muss vom Vorstand direkt beurteilt und auch beschlossen werden. Oft entsteht an diesen Security-Board-Sitzungen das Dilemma, dass ein Entscheid gegen eine Operation auch wirtschaftliche Konsequenzen hat, die - wir sind ja alle am Tisch letztlich abhängig von der Prosperität der Firma - für ein Veto klar begründete Entscheide verlangen. Schwache Argumente führen zu intensiven Diskussionen. Auch dies zeigt, dass wir uns für diesen Job ausserordentlich gut vorbereiten müssen. Es gilt dabei zu beachten, dass wir das quasi nebenamtlich machen, während auf Swissairseite mit OY vollamtlich Tätige mit Informationen aus zum Teil nur ihnen zugänglichen offiziellen Stellen uns gegenüber

sitzen. Deshalb frage ich auch beim Vorstand zurück, wenn eine Angelegenheit die Security-Aspekte übersteigt und zum Beispiel die allgemeine Zumutbarkeit zur Diskussion gestellt wird. Kommen wir nun auf den Entscheid über die Wiederaufnahme des Nightstops in Kinshasa zu sprechen: Der Verkauf möchte wieder einen Nightstop in Kinshasa. Das wird im Security-Board diskutiert. Besteht keine Einigkeit über die Lage, wird ein sogenanntes «Audit» verlangt, man geht den Platz anschauen.

Wenn du also ein Veto einlegst, gibst es ein «Audit»?

Ich führe ein persönliches Journal, dort sind sämtliche Aktivitäten im Zusammenhang mit meiner Tätigkeit als Security-Delegierter minutiös protokolliert. Ebenso enthält es Dokumente, die für meine Entscheidungsbildung wichtig waren. Beispielsweise hatte ich am 4. März vor dem Vorstand meine Lagebeurteilung über Menschenrechtsverletzungen in Kinshasa zu machen. Dabei gehe ich detailliert auf alle situationsrelevanten Faktoren ein.

In diesem Zusammenhang ärgern mich Publikationen von Swissair-Stellen, die keinerlei Security-bezogenen Aufgaben haben und sich dennoch zu Sicherheitsbelangen bei Nightstops äussern. Es ist nicht wahr, dass die Situation in Kinshasa absolut sicher ist, wie diese Publikationen glauben machen möchten. Ein Crew-Sling ist verantwortlich, die Lage hingegen ist sehr labil. Für die

temporäre Wiederaufnahme des Nightstops sind allerdings einige Auflagen nötig: Evakuierungsplan, Polizei- respektive Militäreskorte vom und zum Flughafen, spezielle Zimmer im Hauptgebäude des neuen Hotels, sowie die Zusagen der Schweizer Botschaft und der belgischen Armee für Hilfe bei der Evakuierung. Das bedeutet zusätzlichen Aufwand, aber es ist unabdingbar, um eine Operation zu ermöglichen.

Bei der Wiederaufnahme des Kinshasa-Nightstops muss jemand von OY vor Ort anwesend sein, und den ersten Flug macht der Chefpilot. Es musste auch ein Funkgerät gekauft werden, damit der Commander jederzeit mit Swissair, dem Flugplatz und allenfalls auch mit der Schweizer Botschaft Kontakt aufnehmen kann.

Wie seid Ihr auf diese Massnahmen gekommen?

Hier habe ich Gerd Schroff eingesetzt. Er nahm das Audit zusammen mit Werner Schaub Ende Februar/Anfangs März vor und erstellte darüber einen Bericht, aufgrund dessen ein Krisenstab einberufen wurde. Der Krisenstab ist das oberste Security-Gremium des Departements, den Vorsitz hat der Chef O.

Letztlich ist es dann Aufgabe des Verkaufs zu prüfen, ob die Operation mit allen von uns gemachten Auflagen günstiger kommt, als ein Layover in Yaounde. Der letzte Entscheid wird im Krisenstab aufgrund aller Faktoren getroffen.

Konntest Du durch Deine zehn Jahre dauernde Zusammenarbeit mit Peter Rüedi auch von seinen Kontakten profitieren?

Meine Ansicht ist, dass es die Verantwortung jedes Einzelnen im Team ist, seine Kontakte zu pflegen und zu fördern. Das grösste Problem bei nachrichtendienstlicher Tätigkeit ist der Quellenschutz. Ich würde meine Informanten kompromittieren, wenn ich deren Identität preisgäbe, auch wenn es gegenüber meinen Kollegen in der Security geschähe. OY ist verpflichtet, uns anlässlich des wöchentlichen Security-Boards über Bombendrohungen, Hijack Versuche, usw. von denen sie Kenntnis erhalten, zu informieren.

Als regelmässig stattfindenden Anlass gibt es noch die Security Kommission des Dachverbandes (SECOM), die vier Mal pro Jahr tagt. Dabei sind neben uns Heinz Weber (unser Sekretär, der auch die FCR's behandelt), Andy Thurnheer und Jörg Beer von der CCP (als Beisitzer der Crossair). Manchmal kommen von der kapers Riedt Niggli oder Jocelyne Stucki dazu. Weiter sind wir Mitglied der European Civil Aviation Corporation (ECAC) bei IFALPA, der International Federation Of Airline Pilots' Associations. Bei UPU (Union Postale Universelle), dem Weltpostverein, habe ich Beobachterstatus im Auftrag der IFALPA in der Postal Security Action Group. UPU übernimmt die Verantwortung für die Sicherheit von Postsendungen weltweit. Auch das eine Möglichkeit für die Beziehungspflege, ich

sitze dort jeweils neben dem Chef der INTERPOL.

Etwa dreimal pro Jahr haben wir Sitzungen des Dachverbandes an denen ich den Security Rapport mache, was ich auch einmal pro Monat gegenüber dem AEROPERS-Vorstand tue. Wir unterhalten auch Kontakt zur FLUSIKO, dort liefere ich meinen Rapport manchmal per Tonband.

Ist es rückblickend auf Deine bisherige Zeit in der Security spürbar, dass wirtschaftliche Überlegungen einen höheren Stellenwert geniessen als früher?

Es ist tatsächlich so, dass der kommerzielle Druck heute einen höheren Stellenwert in der Entscheidungsfindung hat. Doch wir müssen, um glaubwürdig zu sein, an unseren Eckwerten der Security festhalten! Allerdings ist das Bewusstsein um die Wichtigkeit von Security in unserem Unternehmen heute viel höher angesiedelt. Es ist erkannt, dass wir uns keine Unterlassungen im Bereich Security leisten können, sonst erleiden wir unter Umständen auch wirtschaftlichen Schaden. Deshalb ist heute die gegenseitige Kontaktnahme zwischen mir und dem AEROPERS-Vorstand viel intensiver als früher, da er ja mit Albana direkt Einfluss auf den unternehmerischen Entscheidungsprozess hat.

Um wirklich reibungslos zusammenarbeiten zu können, braucht es unbedingt Vertrauen, das Gefühl, dass alle Beteiligten für alle Betroffenen das Be-

ste wollen. OY hat den Auftrag erhalten, ein Blatt für aktuelles Vorgehen bei Flügen in Krisengebieten in bezug auf Security zu erarbeiten, das im Route Manual integriert werden muss. Darauf fände der Commander Vorgehensweise, Telefonnummern und Kontaktadressen, wo er sich Informationen holen könnte, um ein fundiertes Bild der Situation zu erhalten.

Was ist augenblicklich Euer Hauptthema?

Ich habe es schon im Zusammenhang mit Gerds Einsitz in die gebildete Arbeitsgruppe angedeutet: es sind «Unruly Passengers». Dabei geht es unter anderem auch um die «Deportees»-DEPU/DEPA/VDA, etc.. Weiter steht uns ein Audit in Nairobi ins Haus, weil Luft hansa, KLM, BA und Sabena dort einen Nightstop haben, und wir momentan nicht GAV-konform teilenlarged von Zürich über Nairobi nach Dar-es-Salaam operieren. Swissair mag nichts ändern und behauptet eher, dass es zu gefährlich sei, in Nairobi zu übernachten. Nun macht aber der Verband Druck und sagt, dass der gegenwärtige Zustand nur noch bis 1. Juli toleriert wird und bis dann neue Lösungen gefunden werden müssen. Das bringt uns im Moment wieder Arbeit.

Kommen wir auf das Thema «Unruly Passengers» zu sprechen. Inwiefern kennst du die Bedürfnisse der davon hauptsächlich betroffenen Kabine?

Wie gesagt über die Kontakte in der SECOM. Sämtliche FCR's werden bei uns gesammelt und daraus neue Massnahmen entwickelt. Bei akuten Problemen werden wir auch direkt kontaktiert!

Verarbeitet Ihr auch die Cabin-Reports?

Teils, nur wenn sie eine Kopie an uns schicken. Wenn die kapers einen erhält, werden wir informiert. Im Moment diskutieren wir über das Mittransportieren von «Strings» oder Handschellen an Bord. Wir sind der Ansicht, dass das grundsätzlich machbar wäre, aber eine Ausbildung der Kabinenbesatzung im Umgang mit diesen Mitteln bedingte. Wir müssen allerdings unsere Meinung, die wir in der SECOM erarbeiteten, erst mit dem AEROPERS Vorstand diskutieren, der einer Einführung von Handschellen an Bord skeptisch gegenüber steht.

Wie diskutiert Ihr das mit den Vorständen?

Meistens geschieht das anlässlich der Sitzungen des Dachverbands an welcher die Präsidenten und Sekretäre beider Verbände anwesend sind. Wir können natürlich auch direkt mit Vorstandsmitgliedern von kapers und AEROPERS Kontakt aufnehmen. Widerstände gegen die Einführung von Handschellen an Bord herrschen auch im kapers-Vorstand. Ihnen geht es wie uns darum, dass mit deren Einführung ein Kurs für den Umgang damit gebo-

ten wird, was wegen der Bestandessituation und des Kostenfaktors sicher noch mit Swissair zu diskutieren geben wird.

Gibt es Probleme mit «Unruly Passengers» vorwiegend im Zusammenhang mit Deportierten, oder auch mit anderen Passagierkategorien?

Von den circa 360 Fällen pro Jahr betrifft es nur deren zehn bis fünfzehn im Zusammenhang mit Deportierten. Es gibt nicht nur im neuen Passagiersegment, das mit der neuen Tarifstruktur zu uns an Bord gekommen ist, Fälle von ungebührlichem Passagierverhalten. Auch in der Business und First-Class kommt das vor. Mitunter mag die Stresssituation, die allgemein in der Gesellschaft am wachsen ist, damit zu tun haben, dass die Passagiere schon am Ende ihrer Kräfte aufs Flugzeug kommen und dort, verbunden mit Alkoholgenuss oder Nikotinentzug plötzlich leer drehen. Um ein derartiges Passagierproblem zu lösen, müsste man sich vielleicht sogar über die Hintergründe seines Verhaltens ins Bild setzen können: hatte er Probleme zu Hause, im Geschäft, steckte er im Stau, hatte er Mühe beim Check-in?, usw.

Wir möchten anstreben, dass auch für den Laien die rechtliche Situation an Bord verständlich und klar ist, vor allem auch die rechtlichen Möglichkeiten des Commanders. Dazu braucht es ein Dokument an Bord, auf dem einem Passagier klipp und klar gemacht werden

kann, dass jetzt der letzte Zeitpunkt gekommen sei, sein Verhalten zu ändern, ansonsten er sich strafbar mache und am Zielort der Polizei übergeben werde. Das Blatt ist so auszugestalten, dass darin persönliche Angaben über den betreffenden Passagier und von Zeugen als Beweismittel für die Polizei festgehalten werden können. Lufthansa hat so ein Dokument, initiiert durch die Vereinigung Cockpit (VC) mit der wir enge Kontakte pflegen. Auf unser Drängen beim Chef 0 wurden wir überhaupt in die Arbeitsgruppe integriert, so dass Gerd Schroff mit seinem umfangreichen Dossier, dass wir mit der VC und anderen erarbeitet haben, die Sache endlich etwas beschleunigen kann. Die wachsende Zahl der Fälle zeigt, dass die Zeit drängt. Wir haben auch den Inhalt des GSR-Programms kurzerhand geändert, damit die Teilnehmenden vom Kurs profitieren können.

Ich komme doch noch zurück auf die Lage mit den Deportierten. Findest Du die Vorschriften in diesem Punkt nicht auch etwas unklar, gar verwirrend?

Das ist ein Problem, unsere Unterlagen stimmen nicht. Am Security-Board letzten Mittwoch machte ich die zuständigen Stellen darauf aufmerksam, dass auch das neue OM nicht vollständig ist! Der Konfigurations-Status der Flugzeuge, wie er auf dem Loadsheet erscheint, wurde nicht gemacht. Die Information der Besatzung über Deportierte unter den Passagieren klappt nicht - Swissport

hat auch zuwenig Leute. Dazu ist das Verhalten der Grenzpolizei sehr mühsam; erst kürzlich hatten wir wieder einen Fall, bei dem ein Deportierter völlig gefesselt an Bord gebracht wurde. Der Kapitän hat ihn dann richtigerweise ausladen lassen. Der Grenzpolizei ist aber bekannt, was zulässig ist und was nicht. Letzten Mittwoch sagte ein Vertreter von OC eindeutig, dass es nur noch einen solchen Fall brauche, und es sei fertig mit Deportiertentransporten auf unseren Flugzeugen.

Gibt es denn auch mit der Grenzpolizei und den Bodenorganisationen ein Meeting an dem Du Deinen Standpunkt einbringen kannst?

Leider nicht. Ich darf in keiner der Flughafeninstanzen, nicht einmal im Flughafen Sicherheitsausschuss, Einsitz nehmen. Dank guten Beziehungen bin ich via BAZL gut informiert was läuft. Manchmal werden wir zu den regelmässig stattfindenden Flughafenübungen eingeladen, wenn ich mich darum selbst bemühe. Wir sind auch zweimal zum Training der Antiterror-Einheit eingeladen worden. Das ist sehr interessant. Zur Kripo und zur Flughafenpolizei habe ich gute bilaterale Beziehungen, die ich jeweils ausnütze, wenn es darum geht, unseren Interessen Gehör zu verleihen.

Aktuell, wenn irgendwo auf der Welt zum Beispiel eine Bombendrohung gegen ein Swissair Flugzeug ausgesprochen wird, wirst Du sofort informiert?

Ja, das funktioniert sehr gut. OY kontaktiert mich sobald etwas nicht rund läuft. Auch die ELS kontaktiert den Delegierten für Security in entsprechenden Fällen

Man könnte also sowohl Euch, als auch jemanden von OY erreichen, um sich über die aktuelle Situation ein besseres Bild zu machen? Du erwartest das sogar von einem Commander?

Ganz genau! Leider sind es nur einzelne, die den Kontakt zu uns suchen. Um es allen einfacher zu machen, braucht es das Blatt im Route Manual, von dem ich vorher schon gesprochen habe, dort hätte jeder klare Angaben über Kontaktpersonen mit Angabe von Telefonnummern, die rund um die Uhr besetzt sind!

Was gibt es Deiner Meinung nach für Möglichkeiten, die Security in der Swissair noch zu verbessern?

Mit meinem neuen Team, unter Ausschöpfung der neuen Ressourcen, mit optimaler Kommunikation, erreichen wir schon einen recht hohen Standard. Ich wünsche mir, dass die bilaterale Zusammenarbeit mit dem Chef OY auf eine bessere Vertrauensbasis gestellt werden könnte.

Wie möchtest Du das erreichen?

Wir brauchen eine möglichst effiziente Zusammenarbeit, beide Seiten müssen das Vertrauen haben, wie schon gesagt, dass alle ihr Bestes tun, den höchstmög-

lichen Standard in unserer Security zu halten. Ich möchte, dass auffällige Sachverhalte an unseren Destinationen bei jedem Crew-Briefing zur Sprache kommen. Das ist Aufgabe von OY.

Zur Strukturierung des Informationsflusses in unserem Team hat Gerd Schroff ein Formular SECOM-Meldung kreiert, das durchnummeriert ist, so dass man jederzeit klar auf eine bestimmte Meldung Bezug nehmen kann.

Kannst Du Einfluss auf TOI-Einträge nehmen?

Gemacht werden sie von OC oder OK, also der Linie, wir geben am Security-Board Inputs. Wenn ich in einem TOI etwas Unstimmiges finde, wende ich mich an den Verfasser und veranlasse eine Änderung. Krisenstab-Protokolle zum Beispiel müssen aber von allen Teilnehmenden genehmigt werden.

Wie hast Du das Gefühl, dass die Besatzungen mit den Security-Anweisungen leben?

Viel Verständnis findet man im bilateralen Gespräch, zum Beispiel auf einem Flug mit den jeweiligen Besatzungsmitgliedern. Kann man ihnen den Weg aufzeigen, auf dem man zu einem Entschluss gekommen ist, herrscht allgemein grosses Verständnis für getroffene Massnahmen. Generell habe ich den Eindruck, dass die Crews ein gewisses Vertrauen zu uns in unserer Tätigkeit haben. Ich hoffe auch, dass dieser Artikel die Transparenz fördert, und allen die Möglichkeiten und

Wege aufzeigt, wie Unsicherheiten aus der Welt zu schaffen sind, die ja mit ursächlich Angst wachsen lassen.

Für Fälle, in denen der kommerzielle Druck die Durchführung einer Operation forciert, steht Dir ja immer noch das Mittel des Vetos als Notbremse zur Verfügung.

Das ist so, und auch im GAV festgehalten. Peter Rüedi und Peter Nagl haben sich unmissverständlich dafür eingesetzt. Wäre das in einem neuen Vertrag nicht mehr so, könnten wir unsere Tätigkeit gleich einstellen. Wir hatten letztes Frühjahr in diesem Zusammenhang auch ein gemeinsames Seminar mit OY, an dem wir unseren Standpunkt klarmachen konnten und Verständnis fanden. Zum Glück fanden wir nach dem Rücktritt von Peter Rüedi in der Person von Felix Senn einen auch im HAD bewanderten Menschen. Seine dort entwickelten Fähigkeiten, die neue Elemente in unsere Teamarbeit einbringen, kommen uns sehr gelegen. Auch die Zusammenarbeit mit den Swissair-Stellen profitiert davon. Damit ist auch eine gute Nachfolgeregelung bei meinem Rücktritt in etwa drei Jahren gewährleistet. HAD hat ja in den letzten Jahren einiges bewirkt, und das Klima im Cockpit und zwischen Crews und Bodenangestellten spürbar verbessert.

Hast Du Einfluss auf unsere weltweit tätigen Partner, die zum Teil ja mit Swissair-Designator fliegen?

Wir werden direkt zur Beurteilung von BB/CTA-Einsätzen beigezogen. Bei Crossair haben wir ausser den Kontakten in der SECOM keinen Einfluss. Solange wir aber noch nicht in den Verbänden zusammengeschlossen sind, wird sich auch nichts ändern. Bei Sabena, Delta und den übrigen haben wir keinen Link.

Ich erachte es als wichtig, dass Ihr Euch über deren Security-Philosophie zumindest ins Bild setzen lasst. Ihr habt ja nicht nur eine Verantwortung gegenüber den Crews, sondern auch gegenüber dem Passagier, der bei einer Swissair-Flugnummer einen gewissen Standard voraussetzt – zu Recht finde ich.

Via OY ist an den Orten, an denen andere Airlines unser Handling machen, ein Kontakt gewährleistet. Wir haben deshalb unsere Tigers und Foxes an gewissen Stationen. Wir sind heute generell in der Situation, dass wir mit einem höheren Betriebsrisiko operieren. Es gibt praktisch keine Destination, wo nicht jederzeit etwas losgehen kann. Gerade Afrika ist in dieser Beziehung ein Bild des Zerfalls.

Ich sehe, es gibt für Dich und Deine zwei Mitarbeiter im Security-Team viel zu tun. Ich wünsche Euch dabei viel Erfolg und danke für das Gespräch.

*Mit John Hüssy sprach
Viktor Sturzenegger*

The wrong stuff

«The wrong stuff» – mit diesen klaren Worten titelte «Flight International» ein Editorial über die jüngste Unfallursachen-Studie der IATA (International Air Transport Association). Dass gerade die Organisation der Fluggesellschaften das Hauptaugenmerk auf die teilweise ungenügende Ausbildung der Piloten lenkt, lässt aufhorchen. Ist zu hoffen, dass ihre Mitglieder denn auch bei Auslagerungen diesem Punkt Rechnung tragen werden? Oder stehen weiterhin nur die Kosteneinsparungen im Vordergrund?

Von Henry Lüscher

Mangelndes Training

Die weitaus grösste Kategorie der Flugunfälle im Bereich «menschliches Versagen» stellt mangelndes Können der Piloten dar (Pilotinnen sind hier einmal nicht mitgemeint). 1967 waren nur 1% der Unfälle darauf zurückzuführen, 1996 aber bereits 58%! Die IATA definiert dieses mangelnde Können so: ... *inappropriate handling of aircraft or its systems. This can include misjudgement by making an important decision. It can be exacerbated by lack of experience, lack of training or simple incompetence.* Der IATA gehören heute weit über 200 Fluggesellschaften an, unter ihnen viele asiatische, die in der jüngsten

Zeit besonders ins Blickfeld der Flugsicherheitsexperten gekommen sind.

Wie dort die Selektion und das Training kostenbewusst durchgeführt werden, konnten wir vor einiger Zeit im «Flight Recorder» in einem Erlebnisbericht von Bill Palmer nachlesen: «Bei uns wird immer gelandet», heisst die Devise, Go-Arounds sind gar nicht gern gesehen. Bei verschiedenen Unfällen in Asien wurden Defizite in der Cockpitkultur festgestellt: Strenge Hierarchien oder Probleme infolge einer ungünstigen Durchmischung der Nationen oder der Alterskategorien sind der Flugsicherheit abträglich.

Die Expansion einer Fluggesellschaft oder mangelnde Finanzpolster sind oft Gründe, Rekrutierung und Ausbildung der Piloten «effizient und kostenbewusst» durchzuführen. Die Zuverlässigkeit der Flugzeugsysteme sowie die «einfachen, automatisierten» Cockpits werden oft als Grund angegeben, dass das Training «optimiert» werden kann. Die FAA hat aber festgestellt: *As training footprints shrink, or as more knowledge and skill items must be addressed, it becomes increasingly important that critical knowledge and skills are mastered ... trying to squeeze more from a shrinking investment in human expertise will not help prevent the kind of incidents and accidents that are being labelled as human errors.*

Und Swissair?

Bei uns wird immer wieder betont, dass Flugsicherheit an erster Stelle steht. Dazu gehören eine gute Ausbildung, ein kritisches Checkprogramm, gute Kursunterlagen und Flughandbücher. Das haben wir, und unsere Trainingsverantwortlichen betonen, dass sie auf Qualität setzen. Auch Jeff Katz betont dies. Immer wieder.

Aber was ist das oberste Ziel? Richtig, Gewinne machen. Setzt Swissair deswegen auf Partner, die über ein tieferes Kostenniveau verfügen? Damit Flüge günstiger ausgelagert werden können? Das neueste Modewort heisst «branded franchising»: Eine (billigere) Fluggesellschaft wird beauftragt, gewisse Kursflüge - zum Beispiel der Swissair - auszuführen. Das gibt es bereits heute. Neu ist aber, dass diese dafür eingesetzten Flugzeuge in Swissairfarben fliegen dürften. Der Passagier glaubt dann, er werden von der Swissair geflogen. Diese bewusste Irreführung der Passagiere ist verwerflich, auch wenn dereinst kleingedruckt auf den Tickets der Hinweis auf die tatsächlichen Besitzverhältnisse stehen.

«Wir erhalten von Passagieren, die mit einem unserer Partner unterwegs sind, heute kaum mehr Beschwerden als von jenen, die wir selber transportieren», heisst es zum Thema Partnerschaften bei Swissair. Die Swissair hat bisher u. a. auf Produktstandards, Servicekultur, Sauberkeit und Sicherheit geachtet, wenn Partnerschaften eingegangen worden sind. Bei der Eröffnung von neuen Märkten kann dies allerdings zu teuer

sein. Und Crossair auch. Baku ist im Visier der Swissair. Sehen wir bald eine Tu-154 in Swissairfarben?

Die frühere Sabena-Konkurrenz CityBird darf zwei ihrer MD-11 (40% der Gesamtflotte!) in Sabena-Farben umspritzen und für Sabena Linienflüge nach Newark, Montreal und Sao Paulo durchführen: Branded franchising, die vollständige Täuschung der Passagiere!

British Airways hat bereits verschiedene Gesellschaften in Europa unter Vertrag, die mit einem BA-ähnlichen Logo den Passagieren die Verbundenheit mit BA dokumentieren. Rund 100 solcher Flugzeuge sind täglich unterwegs und beförderten 1997 sechs Millionen Passagiere. Tendenz steigend - 30% Zuwachs im Jahr wurde bisher erreicht! Auf der Verliererseite stehen nicht nur die konkurrierten nationalen Fluggesellschaften, sondern auch die Angestellten von British Airways, weil die Expansion mit billigeren Fremdgesellschaften bewirkt wird.

Wie weiter bei Swissair?

Der Phantasie der Marktstrategen sind heute keine Grenzen gesetzt. «Kreative» Lösungen werden gesucht und gefunden. Ein GAV stellt immer weniger ein Hindernis dar. Wurde nicht ein erheblicher Teil der Frachttransporte bereits erfolgreich an Gemini oder Atlas ausgelagert? Und diese expandieren im Namen der Swissair fröhlich? Und wir hatten die berühmte Klausel über 100plätzer im Vertrag?

Uns, der AEROPERS, sind vielfach die Hände gebunden. Die komplexen Struk-

turen der miteinander verflochtenen oder einander verpflichteten Fluggesellschaften sind fast undurchschaubar. Wir hinken immer hinten nach. Wo waren die Zeiten, da Rotationsabsprachen eine Saison lang galten, wo teils genussvoll ein monatelanges hin und her in Kauf genommen wurde, bis ein Problem in beidseitiger Harmonie gelöst war? «Der Markt diktiert», ist heute das geflügelte Wort der Direktion.

Der Vorstand der AEROPERS hat keine Gelegenheit ausgelassen, die Swissair immer wieder auf das von ihr gegenüber den Passagieren abgegebene Versprechen der Flugsicherheit als erster Priorität hinzuweisen. Und auf den GAV, auf Vereinbarungen, auf bilaterale Abmachungen und Konsequenzen. «Der Markt diktiert», war die Antwort, wenn nicht eine Lösung mit den gleichen finanziellen Vorzügen gefunden werden konnte. Von der AEROPERS gefunden, selbstverständlich. An zeit- und nervenaufreibenden Sitzungen. Unter Abwägen aller Vor- und Nachteile. Und wohl auch im Interesse der Mitglieder.

Also sind die Passagiere gefragt? Kann ihre internationale Organisation IAPA etwas ausrichten? Sind sie nicht zufrieden, wenn die Preise stimmen? Fliegen sie Aeroflot nach Moskau, nur weil das Ticket 200 Franken billiger ist als bei Swissair? Oder sind sie nicht angenehm überrascht, wenn sie zu Preisen der Turkish Airlines plötzlich in einem Swissair-Airbus sitzen dürfen? Sind nicht viele von ihnen selber in Branchen tätig, wo die Zulieferbetriebe immer mehr unter

Druck gesetzt werden, kostengünstig zu liefern? Und diesen Kostendruck in ihrem Reisebudget ebenfalls integrieren müssen? Und Verständnis haben, dass halt auch eine Fluggesellschaft nicht darum herum kommt, sich nach kostengünstigen Lösungen umzusehen? Und noch vieles in Kauf zu nehmen bereit sind?

Die Behörden sind gefragt

ValuJet, Silk Air, Formosa Airlines und andere mussten nach Unfällen auf Anordnungen der entsprechenden Behörden ihre ganze oder nur Teile der Flotte am Boden stehen lassen, bis die Ursachen geklärt worden sind. Dies ist wohl die einzig wirkungsvolle und nachhaltige Massnahme, Dinge wieder ins Lot zu bringen, die schiefgelaufen sind.

Nun sind von Seiten der ICAO Bestrebungen im Gang, die Wege zur Fluglizenz transparent und weltweit gleich zu gestalten. Das Anforderungsprofil an Piloten soll standardisiert werden, ebenso die Anforderungen zum Lizenzerhalt.

Das wird hoffentlich helfen, die Unfallrate zu senken. Es wird aber keinesfalls automatisch zu höheren Pilotengehältern führen. Die Konkurrenz muss nicht teurer werden. Der Markt diktiert weiterhin.

Hoffen wir, dass in den Behörden nicht auch «the wrong stuff» sitzt und angesichts des unisonen Stöhnens der Branche über die Asienkrise und den anhaltend (selbstgemachten) Konkurrenzdruck zögert, die richtigen Massnahmen zügig durchzusetzen. ■

Kaleidoskop 2-98

Crossair auf Einkaufstour

Für rund 1,2 Milliarden \$ will Crossair 60 neue Flugzeuge anschaffen, die zwischen 2001 und 2007 alle unter 100plätzig Flugzeuge ersetzen sollen. Aufhorchen lässt, dass Crossair auch noch 60 Optionen reserviert hat! Allerdings gibt es dieses Flugzeug noch nicht, es soll aufgrund dieser Kaufabsicht von Fairchild Dornier entwickelt werden. Die Forderung lautet, besser als die Regional-Jets von Canadair zu sein. Diese sind heute Massstab in der Regionalfliegerei. Die neuen 70- bis 90plätzig Jets mit Triebwerken unter den tiefliegenden Flügeln sollen allerdings nicht vier Sitze pro Reihe wie beim RegionalJet aufweisen, sondern fünf wie beim Jumbolino, also einen besseren Passagierkomfort bieten.

Die 728, 828 und 928JET genannten Flugzeuge werden eine Reichweite von 3000 km, ein maximales Startgewicht von 33'150 kg und eine Reiseflug-geschwindigkeit von Mach 0.81 auf 37'000ft aufweisen. Bis Ende Juni sollen die detaillierten Projekt-pläne vorliegen.

Airbus mit Edelweiss 5

Die drei 162plätzig MD-83 der Edelweiss sollen im Jahr 1999 durch drei von GE Capital geleaste A320 ersetzt werden. Diese werden 172 Sitzplätze aufweisen.

Crossair ihrerseits denkt nicht daran, die für den Charterverkehr (und ein bisschen auch für Swissair) eingesetzten neun (sowie zwei bestellten) MD-80 vor 2005 zu ersetzen.

Mega-Baby

Nicht nur wegen der Asienkrise wurde bei Airbus Industries der Entscheid über den Bau des Superflugzeuges A3XX bis Ende Jahr hinausgeschoben, auch das Ziel der 15-20% tieferen Betriebskosten gegenüber der Boeing 747-400 ist noch nicht erreicht. Zudem konnten zu wenig Ingenieure von anderen Projekten abgezogen werden, um an der A3XX mit Entwicklungskosten von acht Milliarden Dollar mitzuarbeiten. Damit die Lücke zwischen der A340-600 mit 378 Sitzplätzen und der A3XX-100 mit 555 Sitzen (in Dreiklassen-ausführung) geschlossen werden kann, wurde eine rund fünf Meter kürzere Variante entworfen, die 480 Passagiere über 14 200 km transportieren kann. Mit einer Fracht- und einer gestreckten Variante für 656 Passagiere werden jetzt bereits vier Modelle der A3XX angeboten.

Auch am unteren Ende der Skala denkt Airbus ans Kürzen. Als Antwort auf die Boeing 717 (die modernisierte Version der DC-9-30) soll eine um rund zwei Meter gekürzte A319 für 106 Passagiere studiert werden. Airbus könnte das neue Flugzeug aber erst Mitte 2000 ausliefern, also ein Jahr hinter Boeing.

Sicherer fliegen

In den USA wurde eine Gruppe ins Leben gerufen, die sich mit Analysen und Empfehlungen für eine sicherere Luftfahrt auseinandersetzen soll. Im letzten Jahr haben verschiedene Organisationen festgestellt, dass es mit dem gegenwärtigen Trend nicht weiter gehen kann, sonst hätten wir im Jahr 2005 wöchentlich einen Absturz zu beklagen.

Die US-Fluggesellschaften und die kleineren Flugzeug(teile)hersteller haben Vertreter ihres Verbandes delegiert, Boeing und Airbus sowie alle drei grossen TriebwerkhHersteller sind mit persönlichen Vertretern präsent, ebenso die grosse Pilotengewerkschaft US-ALPA. CASST heisst das Gremium, ausgeschrieben «Commercial Aviation Safety Strategy Team». Nicht nur über die Flugsicherheit an sich soll gesprochen werden, sondern auch über die Kabinensicherheit, den Einbezug des Sicherheitsgedankens schon bei der Konstruktion und später bei der Wartung, sowie ein auf die Flugsicherheit ausgelegtes Training. Flugunfälle der letzten zehn Jahre werden detailliert analysiert und man erhofft sich bereits daraus einige nützliche Hinweise. Gefordert wird auch ein Austausch von sicherheitsrelevanten Meldungen aus dem Flugbetrieb, eine Forderung, die auch von der FAA und anderen Luftämtern unterstützt wird. Denn aus Tausenden von Vorfällen, die firmenintern wohl registriert sind, aber aus Konkurrenzgründen nicht weitergegeben werden, könnte ungleich mehr gelernt werden als aus den Totalverlu-

sten. Vor allem könnten gewisse Trends frühzeitig erkannt werden.

Der erste Punkt auf der Agenda betrifft das Erarbeiten von Empfehlungen zur Verhinderung von «Controlled flight into terrain» und richtet sich an die Ausbildung von Piloten und Fluglotsen, aber auch an die Ausrüstung von Flugzeugen. Im zweiten Punkt sollen die Wartungsbetriebe untersucht werden. Es geht um das Vermeiden von «menschlichem Versagen» bei der Arbeit, was nicht nur mit psychologischen Kursen à la HAD erreicht werden kann, sondern auch über verbesserte Arbeitsplanung, Dokumentationen, Verfahren und Personalführung. Pate bei diesem Punkt standen Fälle von Triebwerksversagen, die auf Unzulänglichkeiten bei der Wartung zurückzuführen waren.

Das wahrscheinlich einzige Jahr ohne Todesfälle wurde 1922 registriert. 10'100 Passagiere wurden damals auf Linienflügen und 22'000 auf Vergnügungsflügen transportiert. Bei einer Kollision am Boden wurde ein Passagier leicht verletzt, während bei sechs unbedeutenden Vorfällen im Flugbetrieb niemand zu Schaden gekommen ist. Die Zeitschrift «Flight International» schrieb am 15. Februar 1923 dazu: *I think we can fairly say that the results of 1922 point to air transport being a safe means of progress if properly organised and administered.*

Bessere A320 Triebwerke

Swissair und Austrian Airlines haben für ihre Airbusflotte schadstoffarme Trieb-

werke des Typs CFM56-5B ausgewählt. Sie weisen neben anderen Neuerungen doppelte, konzentrisch angeordnete Brennkammern auf, damit bei niederen und hohen Drehzahlen die optimale Verbrennungstemperatur erreicht wird. Die Lebensdauer dieser Brennkammern wurde durch unerwartet aufgetretene Risse herabgesetzt, was für die Fluggesellschaften natürlich unakzeptabel war. So arbeitete CFM International seit Monaten intensiv an diesem Problem und konnte kürzlich die Lösung in Form des Reparatursets 2C präsentieren. Dieses beinhaltet ein modifiziertes Kühlsystem für die Brennkammern, optimierte Einspritzdüsen und verlängerte Zerstäuber. Ausserdem werden nun die versprochenen Emissionswerte, die im Bereich der Stickoxyde noch um ein Prozent zu hoch waren, erreicht. Das so ausgerüstete Triebwerk soll im April zertifiziert und ab Mai ausgeliefert werden. Swissair und Austrian werden alle Flugzeuge entsprechend modifizieren.

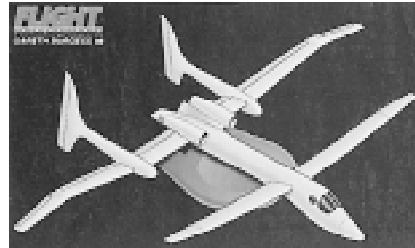
Flughafengebühren

Zwei- bis dreimal so hoch wie in Asien oder den USA seien die Lande- und Handlingstaxen in Europa, beschwert sich die Vereinigung der europäischen Fluggesellschaften (AEA). Die mit einer Studie beauftragte Cranfield Universität bezeichnet die Taxen als «komplex und undurchschaubar». Da viele Flughäfen im Staatsbesitz sind und vor allem bei der Bodenabfertigung monopolartige Situationen herrschen, könne sich keine Konkurrenzsituation einstellen. Europäi-

sche Abfertigungskosten seien 70% höher als in den USA und 40% höher als in Asien. Erstaunen mag die Tatsache, dass Wien der teuerste Flughafen ist und Preise verlangt, die 46% über dem Europäischen Mittel liegen. Zürich ist 6% über dem Mittel. Der Billiganbieter Virgin Express beklagt denn auch, dass die Bodenabfertigung den grössten Einzelposten bei seinen Ausgaben darstelle.

Handy-Engel

Die Firma Angel Technologies in St. Louis hat beim bekannten Experimental-konstrukteur Burt Rutan ein Flugzeug in Auftrag gegeben, das dazu dienen soll,



Quelle: Flight International Februar 1998

über grossen Städten als Kommunikationsrelais mit einem Radius am Boden von 50 bis 90 Kilometern zu dienen. In diesem Sommer soll der Prototyp dieses ungewöhnlichen Flugzeuges fliegen und Höhen von 52 bis 65 000 ft erreichen. Mit genügend Treibstoff für die zwei Kleintriebwerke vom Typ Williams Rolls FJ44-2 soll das «Angel» genannte Flugzeug mit einer Spannweite von 24 bis 28 Metern rund 18 Stunden in der Luft bleiben können und mit der

grossen Antenne unter dem Rumpf Telefon- und Radiosignale weiterleiten. Für eine lückenlose Bedienung ist vorgesehen, dass in drei überlappenden 10-Stunden-Schichten gearbeitet wird. Die zweiköpfige Besatzung würde eine Stunde für den Steigflug benötigen und oben acht Stunden lang windkorrigierte Kreise von 9-15 Kilometern Durchmesser fliegen: Das ultimative Langstrecken-Feeling!

Interferenzen und kein Ende

Boeing will den unerwünschten Einflüssen elektronischer Geräte auf die Flugzeugsysteme endlich auf den Grund gehen. Zu diesem Zweck wurden schon Geräte von Passagieren abgekauft, nachdem während eines «gestörten» Linienfluges zweifelsfrei festgestellt werden konnte, dass diese Auswirkungen auf Bordsysteme hatten. Doch selbst als Boeing sogar das entsprechende Flugzeug für Tests gemietet hatte, konnten zum allgemeinen Frust der Techniker keine vergleichbaren Resultate nachvollzogen werden. Die Meldungen der Fluggesellschaften lassen auch keine Rückschlüsse oder Gesetzmässigkeiten zu, was Sitzposition, verwendete Geräte oder beeinflussteste Flugzeugsysteme betrifft.

Da vom technischen Standpunkt aus gesehen die von Passagieren verwendeten Geräte ausserdem zu geringe Energie abstrahlen, um Störungen durch abgeschirmte Kabel hindurch zu provozieren, erweitert Boeing die Untersuchungen jetzt auf bodengestützte Interferenzen. Der Hintergrund: Zwei Boeing 747-

400 haben, im Abstand von rund einem Jahr, an derselben Stelle und zur selben Tageszeit eine Kursänderung von 40 Grad vollführt. Hochmoderne Militärflugzeuge sind auch schon nachweisbar wegen Interferenzen von energiereichen Bodenstationen wie militärischen Radareinrichtungen abgestürzt. Vor allem in Europa ist die Dichte solcher Anlagen enorm.

Die Geister der Deregulation

Das «Aviation Week» beleuchtete mit einem Gast-Editorial das 20jährige Jubiläum der Deregulation in den USA. Der Präsident der «Business Travel Coalition» beklagte in diesem Artikel, die Befürworter der Deregulation hätten nie die starken Hubs angestrebt, wie sie heute auf vielen Flughäfen anzutreffen seien. Damit würden neue, innovativere und billigere Gesellschaften entweder abgedrängt oder entmutigt, ihren Betrieb dort aufzunehmen. Überall dort, wo nur eine Gesellschaft einen Flughafen dominiert, seien die Preise für Geschäftsreisen massiv in die Höhe geschossen. Man komme sich wie eine Geisel in der Hand der Fluggesellschaft vor.

Ein Beispiel, dass die Deregulation nur bedingt erfolgreich war, ist die Präsenz oder Absenz des erfolgreichsten Billiganbieters mit gutem Image, Southwest Airlines. So kostet ein Billet von Seattle nach Spokane (223 Meilen) 53\$, aber von Detroit nach Pittsburgh (198 Meilen) 333\$, weil hier Southwest nicht präsent ist. Auf der Strecke von New York nach Los Angeles wollte die neue

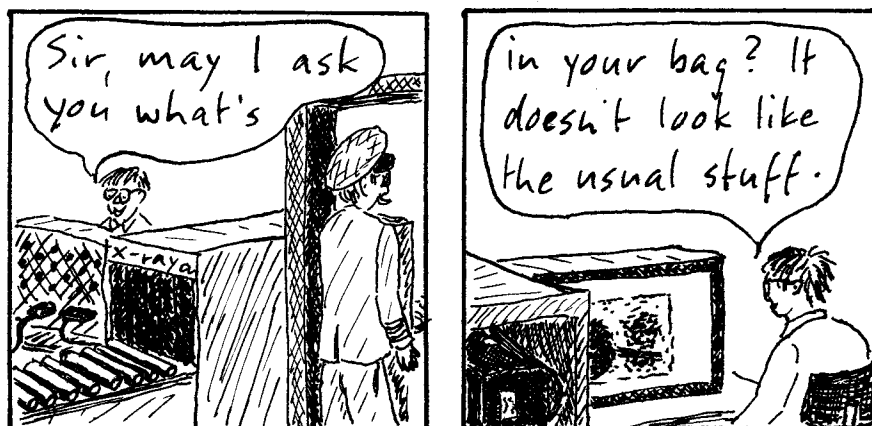
PanAm die heutigen Preise von stolzen 1836\$ für ein Economy-Billet angreifen. Da PanAm aber nicht in der Lage war, täglich mehrere Verbindungen anzubieten, drängten sie die anderen Gesellschaften aus dem Markt, indem sie ihre Flüge unmittelbar vor und nach dem PanAm Flug viel billiger anboten. Sobald sich PanAm zurückgezogen hatte – und Ende Februar in Konkurs ging – wurden die Preise wieder angehoben. Der Markt wird zudem elektronisch getestet: Will eine Gesellschaft die Preise anheben, so wird dies bei der nächtlichen Tarifierung ins Reservatiossystem eingegeben und beobachtet, was die Konkurrenz macht. Zieht sie mit, ist's ok, macht sie nicht mit, wird der Preis wieder gesenkt. Allein im letzten Jahr sind die Business-Tarife um 16% angestiegen. Werbewirksam werden zudem Billigangebote als Reduktion vom

(stetig steigenden) Normaltarif angepriesen und nicht mehr mit dem effektiven Preis.

Der US-Kongress überlegt sich nun, ob es nicht an der Zeit wäre, die Kleinen durch besondere Gesetze widerstandsfähiger zu machen und ihnen bessere Chancen zu bieten. Da aber der Kampf um Marktanteile und Kundensegmente überall in der Industrie an der Tagesordnung ist, werden deren Lobbyisten neue Gesetze zu verhindern wissen. Ausserdem brauchen die Billiganbieter nicht niedrigere, sondern höhere Preise, damit sie das für ein überleben notwendige Kapital bilden können.

Ich denke, es ist vielleicht wie bei den Sauriern, wo die grössten allmählich die Welt dominiert und den kleinen nur Nischen übriggelassen hatten. Vielleicht wäre es wieder einmal Zeit für einen grossen Meteoriten ...

Yawspin



TEA for two

EasyJet, von einem griechischen Reeder-
sohn gegründet, der mit der Hochsee-
schifffahrt ein Vermögen gemacht hat,
nennt fünf Boeing 737-300 ihr eigen
und hat zwölf weitere bestellt. Ihr Ein-
kauf bei der Schweizer TEA hat Aufse-
hen erregt. 40% der TEA nennt EasyJet
jetzt ihr Eigen, mit einer Option, weitere
50% zu übernehmen, sobald es die Ge-
setze zulassen. Mit Flugzeugen der TEA
sollen in Zukunft billige Linienflüge er-
möglicht werden, offenbar effizienter,
als dies von England aus möglich gewe-
sen wäre. Eine Verlegung der Operati-
onsbasis von Basel nach Genf wird ange-
strebt (Crossair hat genau das Gegenteil
vor!), wobei später auch Linienflüge ex
Zürich angeboten werden sollen.
Wird wohl eine Namensänderung ins
Auge gefasst? TEAsy wäre doch ein schö-

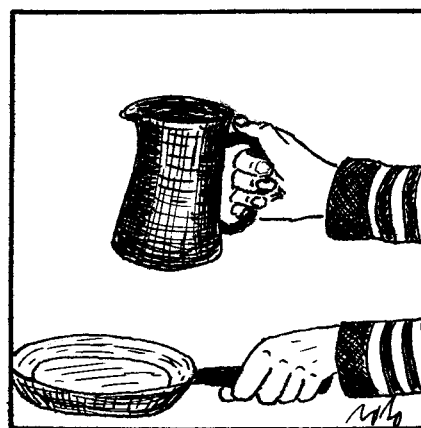
ner Name, um der Swissair anzudeuten,
dass es ungemütlich werden könnte ...

Na endlich!

Die FAA hat endlich die Installation von
Rauch- und Feuermeldesystemen sowie
Löschanlagen in Frachträumen als obli-
gatorisch erklärt. Dies ist eine direkte
Auswirkung des Absturzes der ValuJet
DC-9, die wegen selbstentzündeten Sau-
erstoffgeneratoren im Frachtraum am
11. Mai 1996 in Florida abgestürzt ist.

Freut euch auf die A330

In der Zeitschrift «Aviation Week» vom 9.
März ist ein vierseitiger Erfahrungsbe-
richt des Chefredaktors zu lesen, der die
A330-200 fliegen durfte. Er ist voll des
Lobes für den ausgezeichneten Arbeits-
platz, den das Flugzeug den Piloten bie-
tet und bekennt, dass er die Airbus-



© AEROPERS RUNDSCHAU 1998

Philosophie der Flugsteuerung besser findet als diejenige von Boeing. Er findet, dass man ruhig vom alten Relikt des Steuers zwischen den Beinen Abschied nehmen, die feststehenden Gashebel akzeptieren und die aktive Envelopen-Ab-sicherung loben könne. Sein Artikel schliesst mit den Worten: *The A330-200 has excellent flying qualities and was a joy to fly. The aircraft's operational flexibility provided by a combination of range, number of passengers carried ... should make it a strong competitor to the Boeing products.*

ATC Griechenland

Die für den letzten Sommer versprochene Verbesserung der Flugsicherung in Griechenland ist nicht eingetreten. IFALPA will erneut Druck aufsetzen, dass endlich etwas geschieht. Mit dem im letzten Jahr neu installierten Radar sollen bereits 90%, statt der bisherigen 60%, des griechischen Luftraumes überwacht werden, beschwichtigt die Regierung. Ein langer Abnahmetest soll allerdings erst im Juni abgeschlossen sein. Doch das Training und die Ausbildung der Fluglotsen sei immer noch ungenügend. Das Beherrschen der englischen Sprache und die Qualität des Funkes seien ungenügend, kritisiert vor allem die Vereinigung Cockpit. Der Beweis wird uns Piloten täglich geliefert, wenn wir den griechischen Luftraum befliegen. Dieser soll an der nächsten IFALPA-Konferenz als «kritisch» oder sogar «gefährlich» eingestuft werden.

F/E als Geschäftsführer

Die einzige profitable Fluggesellschaft mit gutem Ruf in der ehemaligen Sowjetunion ist die Transaero. Sie wurde 1991 vom ehemaligen Aeroflot-Flugingenieur Gulnitskij gegründet und flog zuerst mit einer Il-jushin-86. Bald wurden nur noch westliche Flugzeuge gekauft, DC-10, Boeing 737 und Boeing 757 stellen heute den grössten Teil des 14 Flugzeuge umfassenden Flugzeugparkes. Flugingenieur Gulnitskij setzte von Anfang an auf Sicherheit, Pünktlichkeit und Komfort. Der Gewinn kletterte von 19 Mio Dollar im Jahr 1996 auf 50 Mio im letzten Jahr. Auch bei der Modernisierung des Moskauer Flughafens Shermetjewo 1 engagierte sich Transaero und kann den Passagieren heute einen hervorragenden Service bieten.

Transaero ist noch auf der Suche nach einem Partner. Wäre dies nicht etwas für die SAir Group?

Jetlag im Knie

An der Cornell Universität im Staat New York wurde ein Melatonin-Ersatz ohne schädliche Nebenwirkungen entdeckt: Das Knie. Wird die Kniekehle mit einer starken Lampe bestrahlt, soll sich die innere Uhr wieder synchronisieren. Dass helles Licht hilft, die Körperrhythmen wieder ins Lot zu bringen und dass Tiere verschiedene Sensoren für die innere Uhr haben, wussten die Wissenschaftler schon lange. Aber wenn das mit dem Knie zutreffen würde – Langzeitstudien und Gegenexperimente sind noch nicht gemacht worden – hätten wir ein verblüffend einfaches Mittel, un-

sere Leistungsfähigkeit trotz Zeitverschiebung aufrecht zu halten.

Diese Erkenntnis bedeutet für uns in der Praxis also folgendes: Beim Sonnenbad nach einem Langstreckenflug vorwiegend auf dem Bauch liegen! Vielleicht könnten aber auch Sitze konstruiert werden, die uns permanent die Kniekehlen beleuchten – die hochgekrempeelten (oder heruntergelassenen) Hosen würden dann aber eine geringfügige Modifikation des «Erscheinungsbildes am Arbeitsplatz» notwendig machen ...

Ein Herz für Passagiere

Delta Airlines rüstet alle ihre 558 Flugzeuge mit Herzmassage- und -überwachungsgeräten aus. Allein bei Qantas wurden in den letzten fünf Jahren 27 Passagiere registriert, die während des Fluges Herzprobleme hatten und von Ärzten behandelt und betreut worden sind, wie eine Studie der Universität von New South Wales bestätigt. Die IATA schätzt, dass weltweit jährlich 1000 Passagiere eine Herzschwäche erleiden. Die Überlebenschancen steigen enorm, wenn innerhalb von einer Stunde nach der Herzattacke adäquate Hilfe geleistet wird.

Das ForeRunner genannte Gerät überwacht den Zustand des Patienten oder der Patientin und gibt Hinweise über die Behandlung. Es beurteilt auch, ob ein Elektroschock angebracht ist und in welcher Intensität. Die Flight Attendants werden in der Bedienung des ForeRunners ausgebildet und erhalten das medizinische Rüstzeug mit auf den Weg, da-

mit sie im Notfall das Richtige machen können.

Ingenieure gegen Praxis

Eine A300-600 der American Airlines wurde vom Fluglotsen angewiesen, nördlich von Miami Warteschlaufen zu drehen. Der Pilot verlangte ein Holding, das ausserhalb der im Wetterradar sichtbaren Gewitterzellen liegt, und erhielt es auch. Die Geschwindigkeit wurde reduziert und bei 210 kt erfolgte – gemäss Aussagen der Besatzung infolge Turbulenz oder Windshear – ein plötzlicher Abbau auf 177 kt, was die Überziehwarnung auslöste. Das Flugzeug nahm die Nase hoch und vollführte einige extreme Bewegungen um die Längsachse, während es von 16 000 ft auf 13 000 ft sank. Die Bildschirme beider Piloten wurden plötzlich schwarz, nur ein weisser Diagonalstrich war für 2-3 Sekunden sichtbar, dann war das Bild wieder da. In dieser Zeit waren die Piloten auf den Stand-by Horizont und die Notinstrumente angewiesen.

Airbus Industries erklärte zu diesem Vorfall, dass die Daten, die zur Feststellung der Flugzeuglage benötigt werden, durch ein komplexes System überwacht werden. Bei einer Überschreitung der Roll-Limite von 40 Grad pro Sekunde, die von den Fachleuten als im normalen Betrieb nicht auftretend beurteilt wurde, beginne ein Selbsttest der Bildschirmgeräte, der sich in diesem kurzen Ausfall aller Anzeigen präsentiere.

Piloten der American Airlines üben im Simulator, extreme Fluglagen zu erken-

nen und durch richtige Massnahmen wieder in normale Lage zurückzukommen. Dass dabei die Bildschirme ebenfalls ausfallen, war ihnen bekannt, aber die meisten waren der Ansicht, dass dies eine Eigenheit des Simulators sei und im Flugzeug nicht vorkomme. Die Untersuchungsbehörde NTSB sowie die FAA verlangen nun von den Flugzeugherstellern Modifikationen, damit diese Ausfälle nicht stattfinden – oder zumindest nicht alle Anzeigen gleichzeitig betroffen sind.

Kabelbrand

Eine United 767-300 musste den ETOPS-Flug von Zürich nach Washington am 9. Januar bereits in London beenden. Eine Serie von unerklärlichen Zwischenfällen mit elektrisch betriebenen Systemen im Cockpit veranlasste die Besatzung, den Flug abbrechen. Nach der Landung meldeten die Flight Attendants Rauch in der ersten Klasse.

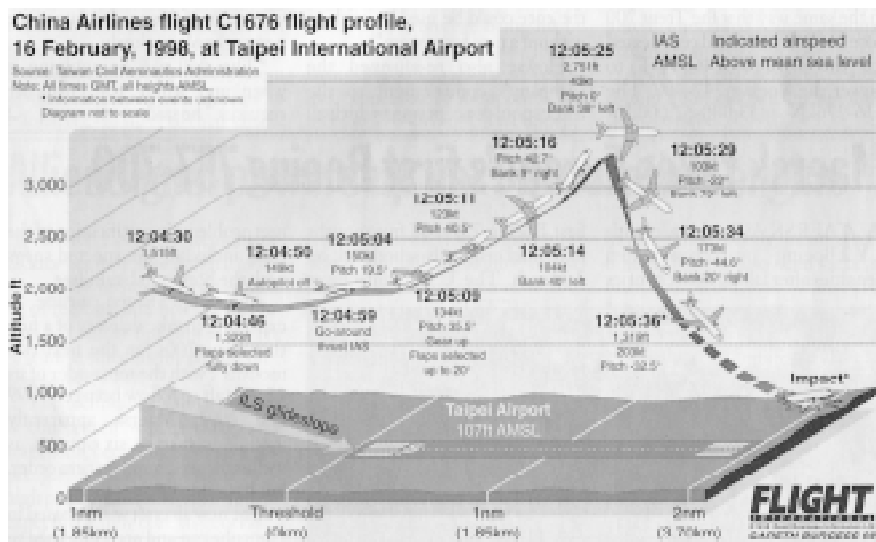
Die Leute von der Untersuchungsbehörde fanden zwei ausgelöste Sicherungen im Cockpit und einen rund 20 cm langen Kabelbrand in einem Bündel von 100 Drähten, das unter der ersten Klasse durchlief. 36 Drähte wiesen geschmolzene Isolationen auf. Das Kabelbündel war an jener Stelle um ein Kühlgerät herum geführt, das vor nicht allzu langer Zeit ausgewechselt wurde. Beim Aus- und Einbau kann die Isolation eines Drahtes verletzt worden sein. Bei der verwendeten Polyamid-Isolation kann es vorkommen, dass bei einer Verletzung ein Kurzschluss in einen Lichtbogen ausartet, der erhalten bleibt.

Die Verletzungsgefahr der Isolationen hat auch die FAA bisher davon abgehalten, eine genaue Inspektion der Kabelbündel bei alten Flugzeugen vorzuschreiben. Die Untersuchungen des TWA 800 Unglücks haben einige defekte Isolationen zutage gefördert, die aber alle nicht Ursache des Absturzes sein können. Die Experten sind sich einig, dass ein Demontieren der Kabelstränge mehr schadet als nützt. Also soll nur dort, wo ein dringender Verdacht auf Isolationsschäden besteht, inspiziert werden.

Missglückter Go-around

Die Besatzung einer A300-600 der taiwanesischen China Airways war beim Anflug auf Taipeh, am 16. Februar, etwa 1000 ft zu hoch und 30 kt zu schnell im Endanflug, weshalb der Autopilot ausgeschaltet und ein Durchstart eingeleitet worden ist. Das Flugzeug befand sich wahrscheinlich noch in den Wolken. Was die Besatzung machte, dass das Flugzeug schlussendlich nur 1000 ft hoch gestiegen ist und mit einem Anstellwinkel von 42,7 Grad und einer minimalen Geschwindigkeit von 45 kt in einen Strömungsabriss geraten ist, muss die Untersuchung noch zeigen. 202 Menschen verloren ihr Leben.

China Airlines hatte Berater von Lufthansa angestellt, nachdem in der Folge eines Absturzes im Juli 1996 – ebenfalls einer A300-600 während eines Durchstarts – die Aktien auf einen Drittel ihres Wertes gesunken waren. Sie hatten sich bis zum jüngsten Unfall bereits um 6% erholt ...



Selbstmord?

Am 19. Dezember 1997 stürzte eine erst 10 Monate alte Boeing 737-300 der Silk Air (Tochtergesellschaft von Singapore Airlines) aus 35 000 ft Höhe ab und riss 104 Menschen in den Tod. Die Aufzeichnungsgeräte stellten ihren Betrieb einige Minuten vor dem Unfall ein. Es könnte nun sein, dass der Kapitän, dem zwei Monate zuvor die Instruktorlizenz wegen zu vieler Reklamationen weggenommen worden war, die Sicherungen beim (vom Cockpitonband aufgezeichneten) kurzen Verlassen des Cockpits gezogen haben könnte. Er hatte auch noch Schulden. Die Gespräche im Cockpit liessen allerdings keine Schlüsse auf irgend eine Unstimmigkeit zwischen dem neuseeländischen Copiloten und Kapitän Tsu Way Ming zu. Das Wrack wird weiter ausgegraben, wobei sich

eine Rekonstruktion von wichtigen Teilen als äusserst schwierig zeigt: Eine ursprünglich fünf Meter langes Strukturteil des Rumpfhecks wurde als 15 Zentimeter kurzer Haufen Aluminium gefunden! Das Flugzeug raste mit annähernd Schallgeschwindigkeit in den Fluss Musi.

A320 verpasst Piste

Eine erst sieben Monate alte A320 der Philippine Airlines raste am 22. März über das Ende der 2100 Meter langen Piste in Bacolod auf den Philippinen hinaus und pflügte sich durch den Flughafenzaun, über eine Strasse und durch ein paar Holzhäuser, in denen drei Personen getötet worden sind. Die Passagiere im ziemlich demolierten Flugzeug kamen mit Verletzungen oder nur einem Schrecken davon. Vorläufige Untersuchungen haben ergeben, dass die A320 zu schnell angefliegen

ist und erst nach der Pistenmitte aufgesetzt hatte.

In den 12 Monaten vor diesem Ereignis kamen in Asien bei 14 Unfällen 1029 Menschen ums Leben. Das langjährige weltweite Jahresmittel beträgt «bloss» 1243 Opfer. Ein klares Indiz, dass in Asien dringend etwas zur Rettung der Flugsicherheit getan werden muss.

Mutprobe

Am 3. Februar berührte eine EA-6B «Prowler» der US Marine die Gondel der Seilbahn in den Dolomiten, worauf das Seil riss und 20 Menschen ihr Leben lassen mussten. Die EA-6B ist für eine Minimalflughöhe von 300 Metern zugelassen, diese wurde jedoch um 200 unterschritten. Das Flugzeug streifte mit dem rechten Flügel die Seilbahnkabine, die dadurch gedreht wurde und in der Folge das Seil zerriß. Trotz Schäden am rechten Fahrwerk, Vorflügel und Unterflügelbehälter, sowie am Seitenruder, landete die EA-6B kurz darauf sicher auf der Militärbasis Aviano. Die vier Besatzungsmitglieder – alles Kapitäne – entfernten sofort die Daten- und Tonaufzeichnungsgeräte, weil sie Angst vor einem Brandausbruch gehabt hätten, und dabei seien die Geräte leider etwas beschädigt worden, sodass wichtige Passagen jetzt nicht mehr drauf sind. Es wurde auch berichtet, dass Geschwaderkollegen private Videos von unerlaubten Flugmanövern und Tiefflügen aus der Basis geschafft hätten ...

Der Zeitung «USA Today» war dieser Vorfall eine kritische Betrachtung unter dem Titel *Military Pilots fly razor line* wert. Es wird

bedauert, dass verschiedene Vorfälle in der Vergangenheit gezeigt hätten, dass die antrainierte Aggression der Militärpiloten eben nicht selten in Verantwortungslosigkeit ausarte. Oder, wie es mein Garagist, der selber auch fliegt, einmal ausgedrückt hat: «Einer hat den Plausch und Zehntausende den Lärm». Solange es sich nur um Lärm handelt, mag es ja noch angehen.

Kamele ohne Frachter

Die Rennkamele, die als Stargast ans CSI in Zürich eingeladen waren, mussten sich gedulden, denn der vorgesehene Frachter stürzte zehn Tage vorher kurz nach dem Start in Mombasa ab. Damit verlor die ägyptische Fluggesellschaft Air Memphis 50% ihrer Boeing 707-Flotte.

Das grösste Modellflugzeug der Welt

Am 28. Februar machte ein ungewöhnliches Flugzeug namens «Global Hawk» seinen Erstflug. Es rollte vom Hangar der Firma Teledyne Ryan zur Piste, hielt kurz an, um die Systeme zu checken, und beschleunigte. Nach einem Drei-Punkt-Abheben zog der Global Hawk die Nase hoch zu einem gleichmässigen Steigflug. Das Fahrwerk liess sich nicht korrekt verriegeln, weshalb es wieder ausgefahren wurde. Nach 56 Minuten Testflug landete das



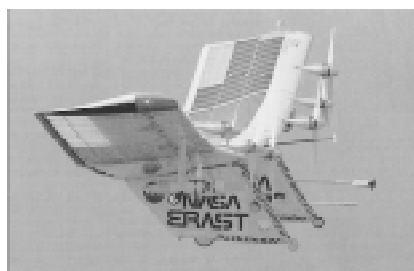
Quelle: AW&ST März 1998

Flugzeug sanft, GPS-geführt, innerhalb von 30 cm vom geplanten Aufsetzpunkt auf der Piste. Die Bremsklappen fuhren aus und die Radbremsen brachten das Flugzeug innerhalb von 1000 Metern zum Stillstand.

Ein ganz normaler Testflug also – wenn da nicht alles vollautomatisch gegangen wäre! Das einzige Mal, wo die Testcrew eingegriffen hatte, war, als das Fahrwerk nicht oben bleiben wollte. Aber auch ein manuelles Einfahren konnte den Mechanismus nicht überlisten. Global Hawk ist keineswegs ein bescheidenes Modellflugzeug, sondern ein hochkomplexes Flugsystem für verschiedene Aufgaben wie Aufklärung, Überwachung, Kommunikationsrelais, Fotomissionen, Umweltschutz- oder geologische Analysen. Mit 35,4 Metern Spannweite, 13,5 m Länge und einem 3440 kp Allison-Triebwerk hat der Global Hawk imposante Dimensionen und Leistungen: bis 18 300 Meter Höhe sollen erreicht werden.

Biigsam

Durch die extreme Leichtbauweise des solarbetriebenen NASA-Forschungsflugzeuges «Pathfinder» wird dieser fliegende Flügel mit seinen sechs Elektromotoren sehr verwindungsfreundlich. Am 7. Juli 1997 setzte er mit 71 500 ft einen neuen Höhenweltrekord auf, der in diesem Jahr noch um 9000 ft überboten werden soll. Mit einem neuen, mit 63 Metern Spannweite doppelt so grossen Flügel, sollen bis im Jahr 2000 sogar 100 000 ft möglich werden. Ein weiteres Versuchsmuster, mit acht Motoren, neuen Sonnenzellen und ei-



Quelle: Flight International März 1998

ner Spannweite von 76 Metern, soll ab 2004 in der Lage sein, monatelang in der Luft zu bleiben.

Tödliche Safari

Am 13. Februar machte eine PC-12, die auf dem Ablieferungsflug nach Südafrika war, einen Abstecher in den Masai Mara Park, um sich vom Begleitflugzeug in schöner Umgebung fotografieren zu lassen. Das Wetter verschlechterte sich rapide, weshalb die Fotosafari abgebrochen und zum Wilson Flughafen in Nairobi zurückgekehrt wurde. Dieser hat keine Navigationshilfen, der Pilot versuchte wohl, unter Sichtflugbedingungen und mit Hilfe des GPS zu navigieren. Er flog 19 km vor der Piste auf hügeliges Gelände auf. Alle neun Insassen starben.

Zitat des Monats

Menschen sollen nur über die Motivation geführt werden und keinesfalls über Hierarchien..., so wird Moritz Suter in der «Schweizerischen Handelszeitung» zitiert. Er hatte sich dabei aber sicher nicht über die militärisch geführte Reorganisation von O geäussert ... ■

Tigris helveticus

Es ist kalt, der Tag geht zu Ende. Es schneit, und es beginnt zu dämmern. Auf einer kleinen Anhöhe stehen einsam ein paar Militärbaracken, wohl gebaut im letzten Weltkrieg, mit Buchstaben und arabischen Zahlen gekennzeichnet. Von ihnen aus sieht man auf einen noch einsameren kleinen Bahnhof in der engen Hochebene herab. Zwei Güterwagen, die etwa aus derselben Zeit stammen mögen wie die Baracken, stehen eingeschneit auf dem einzigen Abstellgeleise. Von den Männern, die sich daran zu schaffen machen, kann man in der verschneiten Dämmerung nur Konturen erkennen. Sie tragen Uniformen und Fellmützen, es sind aber keine Soldaten ...

Die 60 Watt Birne im Lampenschirm, der wie ein umgekehrter Kaffeeteller aussieht, wirft ein schales Licht auf die vereiste Betontreppe vor einer der grösseren Baracken. Mit Schwung öffnet sich die Türe und ein bärtiger Mann in den späten Vierzigern tritt ins Freie.

Patric Müntener

Eine Szene aus einem schlecht übersetzten Ludlum-Roman? Nein. Ein Lawinenkurs der Schweizerischen Grenzschutz auf dem Oberalpass. Der Bärtige mit

dem freundlichen Gesicht, dem man ansieht dass sein «Besitzer» den grössten Teil seines beruflichen und privaten Schaffens in den Bergen zugebracht hat, heisst Bruno Jelk. Er ist der Rettungschef von Zermatt, Angehöriger des Grenzwachtkorps im Range eines Wachtmeisters und befindet sich als Ausbildner in diesem Kurs. Seine (Dia)-Vorträge sind legendär; er ist *der* Spezialist, wenn es um Bergrettungen und insbesondere um Rettungen aus Gletscherspalten geht. Bruno Jelk weiss wovon er spricht: Über 400 Menschen hat er «vom Berg geholt» oder aus Spalten gerettet, und etwa gleich viel konnte er nur noch tot bergen. Wenn Bruno erzählt, mit seiner natürlichen Art und in seinem sympathischen Dialekt, ist man sofort gefesselt. Heute aber erzählt er mir nichts von den Bergen; heute erzählt er mir von einer Ausbildung, die er vor vielen Jahren absolviert hat: 1970 war er bei den allerersten «Tigern» der Swissair ...

Historisches

Terrorjahr 1970: Am 11. Februar misslingt die Entführung einer El Al Maschine auf dem Münchner Flughafen Riem. Die Piloten setzen sich zur Wehr, im folgenden Handgemenge kommt ein Israeli ums Leben, die drei arabischen Entführer werden festgenommen. Nur zehn Tage später stürzt eine Coronado CV 990 der Swissair auf dem Flug von

Kloten nach Tel Aviv, wegen einer Bombe, in der Nähe von Würenlingen ab. Sämtliche Insassen, 38 Passagiere und 9 Besatzungsmitglieder, werden getötet. Die internationalen Fluggesellschaften führen in der Folge «scharfe Sicherheitsmassnahmen» für Flüge in den Nahen Osten ein. Der Schweizer Bundesrat beschliesst die Wiedereinführung der Visumpflicht für sämtliche arabischen Staaten, sowie die Verstärkung der Überwachungsmaßnahmen im Inland. (Als Gegenmassnahme beschliesst die marokkanische Regierung drei Tage später die Einführung der Visumpflicht für Schweizer).

Ein langer 6. September ...

Am 6. September 1970 wird eine Boeing 707 der TWA mit 149 Passagieren auf dem Flug von Frankfurt nach New York entführt und auf dem ehemals britischen Militärflugplatz von Zerqa, 30 km nordöstlich von Amman in Jordanien, zur Landung gezwungen. Gleichen Tags scheitert die Entführung einer El Al Boeing 707 mit 145 Passagieren. Der Steward, ein Sicherheitsbeamter des israelischen Geheimdienstes, erschiess den einen Entführer, während die seinerzeit berühmt-berüchtigte Leila Khaled überwältigt und nach der Landung in London Heathrow den Behörden übergeben werden kann. Immer noch am gleichen Tag wird eine DC 8 der Swissair entführt und ebenfalls in Zerqa zur Landung gezwungen. Sie befand sich auf einem Flug von Zürich nach New York und hat 143 Passagiere und 12 Besat-

zungsmitglieder an Bord (sowie 3 Millionen Schweizer Franken, derer sich die Entführer gerne annehmen). Auch ein PanAm Jumbo auf dem Flug von Amsterdam nach New York, mit 152 Passagieren, wird an diesem Tag von zwei Palästinensern entführt. (Diese hatten sich als senegalesische Diplomaten ausgegeben, und das Besteigen einer El Al Maschine war ihnen in Amsterdam verwehrt worden ...). Der Jumbo wird in Beirut zur Landung gezwungen, wo ein mit reichlich Sprengstoff «versorgter» Komplize zusteigt und das Flugzeug aufgetankt wird. Danach wird die Boeing 747 nach Kairo überflogen und dort schliesslich, nach Freilassung der Passagiere, in die Luft gesprengt. Die drei Palästinenser werden von der ägyptischen Polizei verhaftet, welche auch die feuerfesten Kassetten an sich nimmt, mittels derer die US-Delegation der NATO in Brüssel Dokumente an die Regierung der USA zu senden meinte. (Die Passagiere konnten übrigens noch am 7. September über Rom nach New York weiterfliegen).

Ein Sprecher der Volksfront für die Befreiung Palästinas erklärt, dass seine Organisation (unter George Habasch) für die Entführungen verantwortlich sei. Mit der Entführung der Swissair DC 8 bezwecke man die Freilassung der drei in Schweizer Haft befindlichen Araber, die im Februar 1969 eine El Al Maschine in Zürich überfallen hatten. Mittels der deutschen Passagiere in der Boeing 707 der TWA sollen die Luftpiraten in Deutschland freigespresst werden. So

wohl die deutsche, als auch die schweizerische Regierung sind unabhängig voneinander bereit, den Forderungen der Entführer nachzukommen, um das Leben der Geiseln zu retten. Die britische Regierung lehnt die Forderung nach Freilassung von Leila Khaled zunächst strikte ab. Aber auch die Freischärler sind in der Zwischenzeit nicht untätig und entführen am 9. September eine VC 10 der britischen Gesellschaft BOAC, auf dem Flug von Bombay nach London, mit 105 Passagieren und 10 Besatzungsmitgliedern an Bord. Diese wird in Beirut zur Landung gezwungen, wo eine Komplizin, die schon durch andere Entführungen von sich reden gemacht hatte, zusteigt. Nach dem Auftanken fliegt man weiter nach Zerqa (wohin auch sonst). Damit soll der Druck auf die britische Regierung erhöht werden. Die 6. US Flotte bezieht Stellung. Transportflugzeuge und 25 Phantom Düsenjagdbomber werden in die Türkei verlegt. Der Irak (auch immer dabei), sonst stets Befürworter von Flugzeugentführungen durch Palästinenser, ermahnt, keinen Vorwand für «ausländisches Eingreifen» zu liefern. Das IKRK bittet die PLO, auch damals schon unter Yassir Arafat, zugunsten der Passagiere auf die Volksfront einzuwirken. Die PLO beschliesst darauf, die Geiseln seien freizulassen. Ein Teil wird darauf tatsächlich freigelassen, der Rest, mehrheitlich Israeli, an unbekannte Orte verschleppt. Die drei Flugzeuge werden am 12. September kurzerhand gesprengt. Wegen Missachtung des PLO-Beschlusses be-

züglich Freilassung der Geiseln wird die Volksfront noch am gleichen Tag ausgeschlossen, allerdings nur um 4 Tage später wieder aufgenommen zu werden. (Schon damals eine schnellebige Zeit!) Nach etlichem Hin und Her – Israel nimmt zwischenzeitlich 460 Araber fest (darunter etliche Angehörige der Entführer), um sie kurz darauf wieder frei zu lassen und die Entführer ändern mehrmals die Bedingungen – kommen schliesslich bis zum 30. September sämtliche Geiseln und auch die Araber, unter ihnen Leila Khaled, frei.

«Lehren aus dem Krieg»

Folgende Massnahmen gegen Flugzeugentführungen wurden in der Folge diskutiert:

1. Boykott arabischer Länder durch Fluggesellschaften
2. Mitgabe bewaffneter Begleiter in jede Maschine
3. Ausrüstung der Maschinen mit Betäubungsgasanlagen (!?)
4. Verschärfung der Kontrolle aller Passagiere
5. Jede Entführung solle von Frankreich mit der Freigabe mehrerer Mirage Jagdbomber und von den USA mit der Lieferung von 1-2 Phantom Jägern an Israel beantwortet werden.

Die britische, deutsche, italienische und spanische Pilotenvereinigung lehnen eine Bewaffnung ab, weil sie dadurch eine Gefährdung von Passagieren und Flugzeug befürchten. Nach Israel beschliessen nur die Schweiz und die USA

bewaffnete Begleiter mitfliegen zu lassen, obwohl sich die IFALPA und die IATA dagegen aussprechen und verschärfte Schutzmassnahmen auf den Flughäfen fordern.

Das heutige Sicherheitskonzept auf den internationalen Flughäfen ist wohl zum guten Teil das Resultat der damaligen turbulenten Ereignisse.

Von einer Feuerwehrrübung ...

Bruno Jelk kann sich noch sehr gut an jene Zeit erinnern. Plötzlich ging eine Anfrage an das Grenzwachtkorps ein, um Abstellung von jungen Grenzwächtern für Spezialaufgaben zur Sicherung des Luftverkehrs. Noch während die Verhandlungen um die Freilassung der Geiseln aus Jordanien auf Hochtouren liefen, absolvierten die ersten Männer (14 Grenzwächter) in einer Art Feuerwehrrübung eine wöchige Schnellausbildung bei der Kantonspolizei Zürich und bei Swissair. Vor allem Nahkampf und Schiessen im Gelände wurden aufgefrischt, daneben wurde auch «Grundlagenforschung» betrieben. Man beschäftigte sich beispielsweise mit der Frage, wie mit einer in die Kabine geworfenen Handgranate am besten zu verfahren sei und kam nach Versuchen in einer alten Tupolev zur Einsicht, dass sie auf einem Sitzpolster bei gekipptem Sitz am wenigsten Schaden anrichtete. Die Swissair versorgte die Kursteilnehmer mit Flugzeugkenntnissen; vor allem die «heiklen» Stellen im Hinblick auf einen Schusswaffeneinsatz in der Kabine wurden ausgelotet.

Cockpitbesuche von Passagieren wurden untersagt, die Cockpittüren wurden gepanzert und zu ihrer Überwachung wurden Versuche mit Kameras angestellt. Auf den Flughäfen Genf und Zürich unterstützte die Armee im Aktiviendienst die zahlenmässig damals völlig überforderte Flughafenpolizei. Alle Sicherheitsanstrengungen wurden massiv erhöht. Auch die Crews halfen motiviert mit, ihre Flugzeuge vor dem Start auf Ungewöhnliches zu untersuchen.

Gleich anschliessend an die Ausbildung erhielten alle 14 Teilnehmer des Kurses einen Tag frei, um ihren allfälligen Einsatz noch 0einmal zu überschlafen, die Konsequenzen zu überdenken und allenfalls mit den Familienangehörigen zu besprechen. Die Sprengung der Flugzeuge von Zerqa fiel in diese Zeit. Nicht nur deshalb wurde jedem freigestellt sich mittels eines Anrufs vom Einsatz zurückzuziehen. Von den 14 «Pionier-Tigern» meldeten sich nach diesem Tag noch 10 zum Dienst. Die ersten Polizisten folgten im zweiten Kurs rund einen Monat später.

Die Nachricht vom turbulenten Freikommen der Swissaircrew in Jordanien erreichte Bruno bereits im Einsatz auf der Strecke, in Tripolis, Libyen, per Telex und mit der Aufforderung besonders wachsam zu sein ...

Anfangs war noch nicht klar, wie lange man die «Sicherheitsbeauftragten» im Dienst belassen sollte, weshalb Bruno doppelt solange mit Swissairflugzeugen unterwegs war, wie die heutigen Tiger. Trotz der nervenaufreibenden Umstän-

de erinnert er sich immer noch gern an seine «Swissairzeit»

... zum heutigen Tigerkonzept

In den vergangenen 28 Jahren hat sich das Ausbildungskonzept natürlich eingespielt, und von der Hektik der ersten Tage ist nichts mehr zu spüren. Auch rigorose Sicherheitsmassnahmen an internationalen Flughäfen sind nicht mehr wegzudenken. Der Tiger ist nur ein Baustein eines ganzen Sicherheitssystems im Schweizer Luftverkehr. Er gehört auf Swissair Flugzeugen längst zum Alltag. Immer noch werden die Tiger von der Landesregierung eingesetzt. Die terroristischen Attacken sind ja nicht gegen die Swissair als solche, sondern gegen die Schweiz als Land gerichtet. Der Bund kann laut «Verordnung über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr» Sicherheitsbeauftragte einsetzen, ist dazu aber nicht verpflichtet. Das Konzept ist über die Zeit ziemlich

konstant geblieben. Nach internen Auswahlverfahren stellen das Grenzwachtkorps und die Polizeikorps dem Bund geeignete Mitarbeitende zur Verfügung. Diese müssen zwar einiges an Fitness und Treffsicherheit mitbringen, da aber «tigern» nach wie vor sehr beliebt ist, kennt man keine Nachwuchssorgen. Nach einer speziellen Schulungswoche bei Polizei und Swissair fliegen Tiger paarweise während zweier Monate auf Swissair Flugzeugen mit. Die Anzahl der eingesetzten Beamtinnen und Beamten ist vertraulich und variiert mit der aktuellen Bedrohungslage. Nachdem Flugzeugentführungen bestimmt seltener geworden sind (im Jahre 1970 wurden 88 Flugzeuge entführt), erhalten die mitfliegenden Sicherheitsbeauftragten00/ dieser Tage andere Aktualität: Die Bedrohung von innen sozusagen, die immer dreister werdende Gruppe von Passagieren mit dem Motto: «Let's be truly unruly». ■

Hehe Frou Meier

«AEROPERS monthly», «good morning Swissair» und nicht zu vergessen «management logbook». Ein Jeder schreibt, was er so macht den lieben langen Tag, und was er sich dabei so denkt, wenn er macht, was er macht. Ist ja auch alles sehr interessant. Da will man schliesslich nicht so sein und auch etwas von sich erzählen, davon was man so

macht vom Aufstehen bis zum «einchecken», und was man sich dabei so denkt.

Patric Müntener

Piep piep klingelt der Wecker um halb fünf, piep piep, also klingeln kann man bei diesen elektronischen eigentlich gar nicht sagen, das ist eben schon eher ein

Gepiepse. Na ja, ist ja auch egal. Was hingegen nicht egal sein kann, ist, dass mit dem Gepiepse die Nacht zu Ende ist und die Pflicht piepst. Auf auf zu fröhlichem Schaffen ... Ob man wohl ein paar Liegestützen machen sollte? Lassen wir's heute lieber. Ist ja auch noch viel zu früh! Einen Kuss für die Frau, schnell in die Trainerhose geschlüpft, einen Blick auf mein schlafendes Mädchen im anderen Zimmer und zwei Stockwerke nach unten in die Küche getappt; ebenda gibt's kein Vorbeikommen an der Katze: Die will gefüttert werden – da ist ihr ganz gleich, wie früh es ist. Schnell etwas Futter in den Napf, dann hat man für eine Weile seine Ruhe. Was die wohl schreiben würde, wenn sie könnte? Etwa, «wie man Mäuse macht»? Oder, «Wie man seinen Vogel frisst»? Bestimmt würde sie einem Kernsatz aus der Dreigroschenoper, «Das Fressen kommt vor der Morab», uneingeschränkt zustimmen. Wäre doch im Bertolt-Brecht-Jahr auch ein gelungenes Motto für Gate Gourmet, sehr eingängig und den Nagel auf den Kopf treffend. Man könnte mit Allem und Jedem Geschäfte machen, ohne sich auch nur einmal umzusehen. Nun wird's aber höchste Zeit sich die philosophischen Gedanken vom Kopf zu kratzen; am besten mit der Rasierklinge. Sind ja nur noch neunzig Minuten bis zum «check in». Mit hautnahe Gilette-Schnitt, frisch geduscht und gecremt, den Koffer schnell zusammengepackt, (was man ja auch gestern schon hätte machen können und sollen), in die Uni-

form gestürzt und die Insignien des Copiloten montiert, ins Auto, weil's für den Zug schon zu spät ist. «es isch nid jede wi ds babettli, so harmlos uf sym taburetli», scheppert Mani Matter aus dem Autoradio. Die fünfundreissig Minuten bis zum Flughafen sind mit seiner Unterstützung schnell vorbei. Parkieren im fünften Stock - sonst weiss ich nachher nicht mehr wo mein Auto steht - in den Lift und durch den Tunnel. Immer noch zehn Minuten übrig. Das reicht gerade noch um das Postfach zu leeren und in der Garderobe den Kittel und das Jahresziel zu holen. Inzwischen hat sich mein Kopf an die Bedeckung gewöhnt und man kommt sich, in Uniform, ohne schon fast nackt vor. Ausserdem hatten schon die alten Eidgenossen anfangs ähnliche Vorlieben. Man erinnert sich: «Hütet Euch am Morgarten». Allein der Papst stemmt sich noch immer standhaft gegen die Verhütung. Was uns die Geschichte auch lehrt, man kann noch so auf der/dem Hut sein (wenn das nicht politisch korrekt ist), und ist trotzdem nie davor sicher, ebenselben eines Tages nehmen zu müssen... (Dann doch lieber auf den Kopf damit). Im Hütchenspiel der Macht scheint's manchmal nach dem Motto zu gehen: Sage mir was du denkst, und ich sage Dir wo Du nachher bist. «Drum lueget dass wi hansjakobli, gäng einen undenufe toppli», meldet sich Mani Matter, sozusagen durch mein geistiges Ohr, in mein Hirn zurück, « i wett fasch säge d'wält wär freier, wenn meh würd grüeft: hehe frou meier»... ■

Der Traum von der Solidarität

Der Vorstand und viele AEROPERS Mitglieder haben heute den Eindruck, die AEROPERS sei stark und solidarisch. Das ist zu hinterfragen. Wir könnten schon bald wieder mit einem Arbeitskonflikt konfrontiert sein. AEROPERS ist wohl nicht so einig, wie wir uns das wünschen, und sie darf jetzt nicht geschwächt werden.

von Felix Ott, PIC A320

Zur der beruhigenden Analyse, die Solidarität in der AEROPERS sei intakt, verleiten offenbar die guten Abstimmungsergebnisse der wichtigen Vorlagen aus jüngster Zeit. Die deutlichen Resultate kamen wohl mehr aus politischen Gründen als aus sachlich begründeter, solidarischer Überzeugung zustande. Die bekannten Schwächen des GAV 96 hätten durchaus ein schwächeres Abschneiden oder gar ein Scheitern bedeuten können. Es ist zu bezweifeln, dass sich die Einzelarbeitsverträge am ewigen Wegli gestapelt hätten, wenn sie damals verschickt worden wären. Auch die leidige Geschichte mit dem Vertrag für die Leisure Air ist nicht gerade ein Meisterstück, und das Gerangel um die wenigen zur Verfügung stehenden Plätze für Rechtsüberholer hat keineswegs an selbstlose Solidarität erinnert. Die

wahre Stunde der Solidarität ist uns bis heute erspart geblieben.

Solidarität beginnt im Bauch. Man muss betroffen sein. Breite Übereinstimmung und die Bereitschaft, notfalls auch Aktionen mit einem gewissen Risiko aktiv mitzutragen, erfordern ebenso breite Betroffenheit. Glaubwürdige Regeln (GAV), die allen gleiche Chancen einräumen, die aber auch von allen akzeptiert werden können, sind Garant dafür. *Der Vorstand täte gut daran, dafür zu sorgen, dass sich auch Minderheiten vertreten und wohl fühlen, damit die Solidarität dann auch wirklich stattfindet, wenn wir sie brauchen.* Befehlen kann man Solidarität nicht. Das schulmeisterliche Auftreten, wie wir es alle kennen, dient der Sache nicht. Auf diesen Punkt geht der Artikel von Charlie Häfeli in der RUNDSCHAU 1/98 gebührend ein. Der unbändige Drang des Vorstandes, derartige Meinungsäußerungen stets postwendend mit seinem Kommentar «richtigzustellen» und den Autor in die Schranken zu weisen, beweist indessen eher deren zutreffenden Inhalt. Diesem Schlagabtausch ist hier nichts mehr beizufügen.

Das Konzernpilotenmodell muss her! Sagen alle. Recht haben sie! Wir müssen uns nach Kräften dafür einsetzen. Mit dem Zusammenschluss AEROPERS - CCP will der Vorstand in diese Rich-

tung gehen und einer drohenden Auslagerung der Kurzstreckenflotte zu LX begegnen. Auch in anderen Fragen will er so stärker auftreten können. Das wird nicht möglich sein. Im Gegenteil: Dieser neue Verband wird, sollte er zustande kommen, schwächer sein als es die AEROPERS heute ist. Dies, weil es nicht mehr möglich sein wird, in wichtigen Fragen Mehrheiten zu finden. Die Durchführung der Vollversammlung, im Falle von größeren Schwierigkeiten mit einem der Arbeitgeber, wäre kaum durchführbar. Zusammen mit den LX-Piloten wären wir ein heterogener Haufen mit sehr unterschiedlichen Interessen.

Eine Auslagerung der A320-Flotte zu LX zum Beispiel würden deren Piloten mit Sicherheit begeistert begrüßen. Vielleicht würden sie dann für das Fliegen der anspruchsvolleren Maschinen mehr Lohn fordern, und ihre Crossopers-Kollegen von der SWR würden sie dabei natürlich solidarisch unterstützen...

Wir müssen die Eintrittsbedingungen in die Swissair vernünftig gestalten. Jeder soll sich melden können, die Selektion und die nötigen Prüfungen bestehen und dann da beginnen, wo alle beginnen. Für die Folgen seines Entschlusses ist jeder selbst verantwortlich. *Der Konzernpilot muss nicht neu erfunden werden. Man muss ihn nur möglich machen.*

Sollten dereinst alle Piloten im Konzern von demselben Arbeitgeber ihren Arbeitsvertrag erhalten, dann, und nur

dann, kann es gut sein, sich auch gemeinsam zu organisieren. Heute macht das keinen Sinn. Solange wir bei Swissair angestellt sind und mit dieser Firma die Arbeitsbedingungen auszuhandeln haben, müssen wir auch unsere selbständige Stärke behalten. Mit der Fusion verlieren beide Verbände die Handlungsfähigkeit ihrem Vertragspartner gegenüber. Es kann nicht verwundern, dass sowohl Swissair als auch Moritz Suter Bereitschaft signalisieren, über den Konzernpiloten zu diskutieren. Sie rechnen sich Chancen aus, dass die Fusion zustande kommt... Wir können uns keine Schwäche leisten. Jetzt schon gar nicht. Vielleicht haben es noch nicht alle gemerkt: In einem Jahr könnten wir wieder soweit sein wie 1996, als wir befürchtet hatten, die Vollversammlung durchführen zu müssen. Juristisch ist noch gar nichts passiert aber faktisch ist der GAV 96 gekündigt. Swissair hat unmissverständlich mitgeteilt, dass bis Mitte Jahr die Eckwerte für einen neuen GAV zu definieren seien ...!

Ein Zusammenschluss der Pilotenverbände von SR und LX macht geeintes Auftreten unmöglich. Er darf nicht stattfinden! Tatsächlich ist Solidarität angesagt! Sorgen wir dafür, dass alle im Boot bleiben, indem wir einander ernst nehmen, ein Ohr auch für die Bedürfnisse der Minderheiten haben, damit die nötige Betroffenheit und auch die Solidarität dann wirklich da sind, wenn Aktionen nötig werden sollten. Zum Träumen bleibt jetzt keine Zeit! ■

Gemeinsame Rotationen - Dauerbrenner ohne Lösung?

Die Arbeitsbedingungen auf dem Kurzstreckennetz werden seit dem letzten Sommer extrem von den komplett unabhängigen Rotationen der Kabinen- und Cockpitbesetzungen dominiert. Das Problem bildet auf der Strecke seit Monaten das Gesprächsthema Nummer eins und absorbiert massiv Kapazität - beim Crewtransport angefangen über die Dispo und vor allem natürlich bei den Besetzungen. Aus Sicht der AEROPERS stehen für mich die (Lebens-) Qualitätsaspekte im Vordergrund, aber gleich danach muss man bedenken, dass die Führung einer Gesamtcrew durch diese Umstände oft verunmöglicht wird: Wir können doch nicht die enormen Anstrengungen im Bereich der Pünktlichkeit mit einem riesigen Crew-Puzzle bei jedem Transit in Zürich torpedieren, wo ich als Captain oft nicht mehr als warten (auf die Cabin Crew) und hoffen (dass unser eigener Bus bald kommt) kann! Als direkt am Ergebnis der Firma Beteiligte darf uns eine solche Entwicklung doch nicht gleichgültig sein, und wir können auch nicht einfach die Lösung des Problems bedauernd mit den Schultern zuckend von einem Partner zum anderen schieben! Früher waren die vielen Tagesassignments ex Zürich für das Aufbrechen der Rotationen verantwortlich, heute sehen

wir Zürich oft nur noch im Transit und es kommen offenbar andere Einflüsse zum tragen: Bei den Verantwortlichen von AEROPERS, kapers und Swissair Operations hat man das Problem richtigerweise bei den inkompatiblen FDRs im Konflikt mit klaren Produktivitätszielen geortet und betraut jetzt die nachgelagerten Planungsstellen damit, das Schlimmste zu verhindern. Ich zweifle keinen Moment am guten Willen aller Beteiligten, aber mit Verlaub, wir können den Pelz nicht waschen, ohne ihn nass zu machen!

Kurz gesagt könnten doch im Prinzip die Cockpit Crews heute eine grosse Anzahl von Cabin Crew Kurzstreckeneinsätzen fliegen, umgekehrt aber nicht, vor allem wegen des Mealbreaks. Das Naheiegendste wäre also, wenn wir die Rotationen der Cabin Crews soweit nur irgend möglich kurzerhand übernehmen würden. Wahrscheinlich senkte das unsere Produktivität, aber kann mir bitte jemand sagen, um wieviel denn nun genau? Wenn die Einbusse drastisch ist, legen wir die Idee ad acta und hoffen weiterhin auf bessere Zeiten. Wenn die Verluste aber z. B. in der Grössenordnung der Kickback-Prozente liegen, erwarte ich von der AEROPERS ein schnelles und energisches Handeln im Interesse ihrer Mitglieder auf dem A-320! Mit einer Um-

frage wären die Bedürfnisse und der Piloten ja wohl ziemlich rasch abgeklärt, und alle weiteren Diskussionen zum Thema hätten endlich eine Grundlage.

Zusammengefasst:

Welchen Anteil der Cabin Crew Rotationen in einem typischen Monat könnten wir ohne Änderungen übernehmen, weil sie mit unseren FDR konform sind? Welche Veränderung in der Produktivität würde das verursachen?

Wie könnte man allfällige Verluste auffangen? Warum nicht mit einem temporär abgetretenen Ferientag?

Ich schätze die AEROPERS mit ihren Mitbestimmungsmöglichkeiten in diesem Bereich als stärksten und potentesten Partner im Dreieck zusammen mit Swissair und kapers ein und erwarte deshalb von ihr eine klare Führungsrolle, auch dann, wenn es vielleicht darum geht, vorübergehend kleine Nachteile zu tragen! Der Schuh drückt uns, und zwar ziemlich.

Felix Kuster, Captain A-320

PS. Hat man eigentlich schon mal über einen Zusammenschluss mit der kapers nachgedacht!?

Antworten auf Fragen von Felix Kuster

Das Hauptproblem der (nicht) gemeinsamen Rotationen von Cockpit und Kabine liegt darin, dass Swissair - trotz eindringlicher Warnungen von AEROPERS - 1993 getrennte FDRs für Cockpit und Kabine wollte und auch einfuhrte. AEROPERS konnte das nicht verhindern, da wir nur für unsere eigenen FDRs Sozialpartner von Swissair sind. In unseren Augen wäre es ein äusserst gefährlicher Weg, die Politik der Swissair im nachhinein noch zu sanktionieren und mit den FDRs - immerhin neben Salär, Pension, Ferien und Seniorität ein Hauptpfeiler unseres Berufs- und Soziallebens - einen wesentlichen Bestandteil unseres GAVs aus den eigenen Händen zu geben oder mindestens von AEROPERS-fremden Faktoren abhängig zu machen. Wir würden dadurch unsere Verhandlungsposition in einem Schlüsselbereich erheblich schwächen. Solange hier kein statutori-

scher Auftrag seitens der Mitglieder kommt und durch eine Abstimmung bestätigt wird, lehnt der AEROPERS-Vorstand dieses Vorgehen (Übernahme der Cabin FDRs) strikt ab.

Wir sind uns aber der Problematik der gemeinsamen Rotationen bewusst und setzen alles daran, Verbesserungen zu erreichen. Ein erster Schritt wird bereits heute gemacht. Während bis vor kurzem die Planungssysteme (RODEO) von Cockpit und Kabine unabhängige Outputs lieferten, wird heute zuerst der Output der Cockpitplanung auf gemeinsame Tagesassignments untersucht und «locked». Diese gemeinsamen «locked» Tagesassignments werden dann als Input ins Planungssystem der Kabine eingegeben und übernommen. Dies führt bereits heute zu einer erhöhten Anzahl Assignments von bis zu 3 gemeinsamen Tagen. Ein weiteres Potential wird ab

Mai erschlossen, indem die sog. «untrennbaren 6-Täger» (Basis der SH-Rotationen) auf max. «untrennbare 4-Täger» reduziert werden (vgl. „ALBANA Information März 1998). Neben einem kürzeren «away from homebase» schafft diese Massnahme ebenfalls weitere gemeinsame Rotationen. Neben diesen punktuellen Massnahmen hat CARMEN Systems (Hersteller RODEO) von Swissair den Auftrag erhalten, eine Systemlösung zu suchen, um unser Postulat für gemeinsame Rotationen besser zu erfüllen.

Die spezifischen Fragen können so weit wie möglich folgendermassen beantwortet werden:

- ◆ Es wären rein theoretisch 60 - 70% der Rotationen von Cockpit und Kabine mit den bestehenden FDRs gemeinsam planbar. Das Hauptproblem würde aber in den «restlichen» 30 - 40% der Rotationen liegen, die dann nicht mehr vernünftig miteinander

verknüpft werden könnten und sofort zu einem erhöhten Besatzungsbedarf führen würden.

- ◆ Eine Übernahme der Cabin FDR würde einen Produktivitätsverlust in der Grössenordnung von 20% nach sich ziehen.

Die AEROPERS ist bereit, alle in ihrem Bereich liegenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um möglichst viele gemeinsame Rotationen zu erreichen. Man darf aber nicht vergessen, dass wir bei der Planung bei auftretenden Fehlern korrigierend einwirken können, die Verantwortung und Ausführung bei Swissair - und nicht bei AEROPERS - liegt. Ein „Auslagern“ von FDRs ist in unseren Augen hingegen ein «no go», denn es geht hier nicht um «vorübergehend kleine Nachteile», sondern um unsere Handlungsfähigkeit und -autonomie.

Christian Frauenfelder

Inserat 1/4-Seite
Peter Schauli

WANTED

WANTED

WANTED

Pilots interested in doing a little more than just the basic line flying

Have you ever wondered why JAR OPS exist ?

Do you care?

Would you like to help keep them user friendly?

Have you ever thought why you recover from Wind-shear the way you do?

What about Aspartame? Did you know it could kill you?

Did you know that when you've been awake for 17 hours you start to show the same side effects as when you drink alcohol?

All you need is a little interest, a little time and a little humour and you can join our group to look into all these matters and more. You could start to help your profession, your colleagues, yourself. You do not need to be space-man, or a twenty thousand hour veteran - just willing to learn and apply what you have learned to your and everyone's advantage.

Have you ever been on a brand new airport built to IFALPA specifications ?

I have - CLK in Hong Kong ! Some of my colleagues flew the Boeing 777 before any line pilots - the Airbus A-330 as well. Last year I watched a colleague from AEROPERS Flusiko fly a Canadair Challenger Simulator Cat 3 approach manually - right on the mark all the way down.

Why don't YOU - yes -YOU drop one of us a line at Flusiko to find out more and come and join us ?

Your FLUSIKO team

Mike Fraser GVA	mfraser@swissonline.ch	Chairman / JAA FSG, BfU
Pete Egger ZRH	101557.1471@compuserve.com	Accident analysis / dangerous gds
Ruedi Bossert ZRH	rudiyobos@swissonline.ch	Aircraft design and operations
Tommy Buck ZRH	fax : 01/ 836 49 12	Air traffic services / Comms
Andrew Baldwin GVA	abaldwin@bluewin.ch	Human factors / Medical / Licence
Patrick Sutter GVA	106217.2045@compuserve.com	Aircraft design and operations
vacant		Human factors / Medical / Licence
vacant		HUFAC / MED / ADO liaison
vacant		Air Traffic services / Comms
vacant		Dangerous goods / Publications



Interessengemeinschaft Pension

Die IG Pension (IGP), im Mai 96 als Verein gegründet, zählt heute knapp 400 Mitglieder; gut die Hälfte besteht zurzeit aus aktiven, der andere Teil aus pensionierten Piloten und Bordtechnikern. Die IGP versteht sich als eine Vereinigung von Personen, die Fragen und Probleme aufgreift, die im weiten Sinn mit der Pensionierung zusammenhängen und die entsprechende Lösungen erarbeitet und vorschlägt. Dies vor allem in den Bereichen Beratung, erste und zweite Säule (AHV, VEF), Anlagen (Versicherungen, Fonds, Vermögensverwaltung etc.), Steuern und Erbrecht.

Die IGP ist unabhängig und nur den Mitgliedern verpflichtet, wodurch Interessenskonflikte vermieden werden. Neben Information und Beratung erarbeitet die IGP für ihre Mitglieder Abkommen mit Banken und Versicherungen, ohne aber selber als Vertragspartner aufzutreten; so kann das Gewicht der ganzen Gruppe zu Gunsten des Einzelnen in die Waagschale geworfen werden, während Vermögenswerte von Mitgliedern aus Gründen der Vertraulichkeit und Unabhängigkeit in keinem Fall von der IGP angenommen, weitergeleitet oder verwaltet werden.

Der Jahresbeitrag beträgt 100 Franken und dient in erster Linie zur Deckung der administrativen Kosten und zur Bezahlung von Gutachten. Am 19. Juni 98 findet übrigens die nächste Vereinsversammlung der IGP statt.

Entwickelt hat sich die IGP aus einer kleinen Gruppe von Betroffenen, die vor etwa 3 Jahren beim Vorbereiten ihrer eigenen Pensionierung feststellen mussten, dass sie viele Fragen, aber wenig eigenes Wissen hatte und, dass vor allem im Anlagebereich das Risiko gross ist, an einseitig ausgerichtete oder gar unseriöse Berater zu geraten. Mit viel Engagement vertieften sie sich in die Materie und fanden für ihre Erkenntnisse sofort sehr grosses Interesse bei Kollegen aller Altersgruppen, was die grosse Zahl der Vereinsmitglieder nach erst 2 Jahren bestätigt.

Die Kontakte mit den Mitgliedern erfolgen über Bulletins und Informationsveranstaltungen, bei denen auch Fragen und Meinungen aufgenommen und Bedürfnisse abgeklärt werden; zudem erhalten IGP-Mitglieder eine Dokumentation, die die wichtigsten Bereiche im Zusammenhang mit Vorsorgeplanung und Pensionierung zusammenfasst.

Thematisch lassen sich AEROPERS und IGP ziemlich einfach abgrenzen: Während sich die AEROPERS schwer gewichtig mit der Aktivezeit der Cockpitcrew-members befasst, widmet sich die IGP vor allem der «Zeit danach». Dies heisst aber nicht, dass sich die IGP ausschliesslich an kurz vor der Pensionierung Stehende und bereits Pensionierte wendet. Da insbesondere das heutige VEF-Reglement viel mehr Spielraum bietet als früher (Kapitalbezug / Rente, Rentenauf-

schub etc.), und da die Unsicherheiten im sozialpolitischen und wirtschaftlichen Umfeld mit grosser Wahrscheinlichkeit auf längere Sicht bestehen bleiben, wird eine Auseinandersetzung mit den Mög-

lichkeiten, den eigenen Bedürfnissen und Ideen schon lange vor der Pensionierung immer wichtiger. Die IGP kann deshalb auch für Jüngere von Nutzen sein.

H.H. Ehrensberger

Anschrift

IG Pension / Postfach 118 / CH-8185 Winkel

Telefon: 01 860 42 41 Telefax: 01 862 30 59 e-mail: igpension@access.ch

Präsident: G. Grünewald: Telefon 01 860 42 41

Vizepräsident: P. Wüthrich: Telefon 01 867 35 49

Da das Sekretariat aus Kostengründen nicht dauernd besetzt ist, empfehlen sich Post, Fax und e-mail als primäre Kommunikationsmittel.

Inserat 1/4 quer
Kapstadt

Inserat 1/4 quer
Germann Immobilien



AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 2/98

FEBRUAR

12. Das GAV-99-Projekt-Team Swissair / AEROPERS trifft sich.

13. Urs Enz, Thomas Weder und Hans Jörg Müller sprechen mit der Swissair die Sommerrotationen ab.

Christof Wepf tagt mit der Versicherungskommission und dem AEROSANA-Vorstand.

20. Peter Nagl besucht die PILASCAS-Generalversammlung.

23.2. - 3.3. VORSTANDSWOCHE FEBRUAR

23. Vor der Vorstandssitzung bespricht sich Peter Nagl mit Stefan Ryser und R. Kuhn/VEF zur F/E-Nicht-UpG-Problematik bezüglich VEF

Christof Wepf trifft sich mit SR-OP.

23./24. Zwei Tage «volle» Traktandenliste für den Gesamtvorstand.

25. Peter Nagl trifft sich mit B. Schär/SR-O, -OC, -OP, -OK und kapers zur Projektleitersitzung Preferential Bidding System (PBS).

Anschliessend tagt der Vorstand inkl. Controlling Thomas Weder und Hans Jörg Müller.

26. Urs Schöni, Thomas Stefanini und Michael Kuhn (AP-seits) verabschieden mit J.-P. Tappy/SR-OCA, H.J. Ammann/SR-PFD und B. Bachmann/SR-OPC (SR-seits) die Anpassungen zum Senioritätsreglement.

Anschliessend tagt der Vorstand den ganzen Tag.

Die Controllers Thomas Weder und Hans Jörg Müller sind am ALBANA-EPM.
27. ALBANA-Steuergrremium: Peter Nagl, Christoph Huber, Thomas Stefanini, Urs Enz, Christof Wepf und Felix Kuster (AP-seits) mit B. Schär/SR-O, G. Haas/ SR-OC, M. Brennwald/SR-OT, B. Müller/SR-OP, J.-P. Tappy/SR-OCA, B. Bachmann/SR-OPC (SR-seits).

Am Morgen tagt die F/E-Kommission, und am Nachmittag sind Peter Nagl, Christoph Huber, Anselmo Caluori und Peter Lienhard am F/E-90 Steuergrremium.

Am Nachmittag tagt das ALBANA-Monatsgrremium SR/AP: Thomas Stefanini, Urs Enz, Christof Wepf, Urs Schöni und Thomas Weder.

MÄRZ

2. Flight Ops Day: Thomas Stefanini, Urs Enz, Thomas Weder, Hans Jörg Müller, Kommissionsmitglieder und 2 neue ALBANA-Interessenten.

Die Vorstands-Ausschüsse AEROPERS / CCP treffen sich bezüglich Zusammenschluss: Peter Nagl, Christoph Huber, Hannu Ruprecht, Christian Frauenfelder, Urs Schöni, Jörg Beer und Andy Thurnheer.

Stephan Künzli tagt mit der GA-Kommission.

Am Morgen ist Urs Schöni in Genf an die Commission Romand Sitzung, und am Nachmittag tagen Christian Frauenfelder und Urs Schöni mit der Senioritätskommission.

Urs Enz, Peter Nagl, Thomas Stefanini, Christoph Huber und Felix Kuster treffen sich mit M. Bocion/SR-OPB und E. Kaltenbrunner/SR-H zum Thema Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportgesellschaften (ZALT).

Am Nachmittag im Vorstand zu Gast sind die VEF-Destinatär-Stiftungsrate.

4./5. Roland Born ist in Brüssel am ECA Board Meeting.

9. - 12. Stephan Künzli, Urs Schöni, Hans Jörg Müller, Thomas Jacob und Harry Zwarthoed sind mit B. Schär/SR-O, G. Haas/SR-OC, HJ. Ammann/PFD, B. Müller/SR-OP und Herr Bentele/SR-DFL an einem Seminar bezüglich GAV-99-Cockpit.

11. Thomas Stefanini und Thomas Weder klären bei der Dispo aktuelle Probleme.

13. Urs Schöni tagt mit der Ausländerkommission.

Peter Nagl trifft sich mit einem Mitglied und anschliessend findet eine ausserordentlichen Vorstandssitzung statt.

20. Christof Wepf tagt mit der Versicherungskommission und dem AEROSANA-Vorstand.

23. - 31. VORSTANDSWOCHE MÄRZ

23. Der Vorstand tagt den ganzen Tag, und anschliessend wird der Vorstand vom SR-OCG-Team (M. Brodbeck, C. van Rijn, J. Seitz, H. Kopetschny, S. Conrad) über den aktuellen Stand des A-330-Projekt informiert.

24. Peter Nagl trifft sich mit zwei AEROPERS-Mitgliedern, und anschliessend tagt der Vorstand den ganzen Tag.

Abends treffen sich Peter Nagl, Christoph Huber und Stephan Künzli mit den Herren Katz und Schär (SR-DW/-O) bezüglich GAV 99.

25. Im Vorstand zu Gast ist R. Hildebrand (jetzt noch SR-OTF) zum Thema Recurrent Training AQP.

Thomas Weder bereitet mit dem Vorstand die ALBANA-Meetings vor.

26. Thomas Weder und Hans Jörg Müller nehmen am ALBANA-EPM teil.

Für ein kurzes Gespräch im Vorstand sind: Andi Thurnheer (Präsident CCP) und Thomas Leupin (Vorstandskandidat GV 98).

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

Christian Frauenfelder tagt mit der PR-Info Gruppe.

28. Samstag: Peter Nagl wird an die GV der Lokomotivführer-Gewerkschaft VSLF in Basel eingeladen und hält ein Referat.

30. Peter Nagl, Christian Frauenfelder und Urs Enz empfangen die Herren Bergmann,

Ley und Fidler von der Vereinigung Cockpit und der LTU zu einem 2-stündigen Gedankenaustausch.

Urs Schöni nimmt in Genf an der Flusiko Sitzung teil.

AEROPERS / CCP treffen sich bezüglich Zusammenschluss: Christoph Huber und Thomas Stefanini.

Stephan Künzli und Christof Wepf tagen mit der GA-Kommission.

Urs Enz und Christof Wepf treffen sich zum regelmässigen Verbandsmeeting mit der BBCTA.

Stephan Künzli trifft sich mit der Schweizer Rück zu einem Brainstorming bezüglich Incident Reporting.

Der Vorstand nimmt die letzten Traktanden in Angriff, und anschliessend findet im Zentrum Schluefweg ein Mitglieder-Info-Abend statt, an welchem 28 Mitglieder teilnehmen.

APRIL

- 1./2. Hannu Ruprecht und Roland Born fliegen nach Brüssel an ein ECA-Board-Meeting.
6. Urs Schöni trifft sich mit R. Korek/SR-OCZ.
7. Die Gruppe GAV 99 (Stephan Künzli, Urs Schöni, Hans Jörg Müller, Thomas Jacob, Harry Zwarthoed) bereitet sich auf die nächste Klausur zum Thema Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen vor. Als Berater stehen zur Verfügung: Thomas Stefanini, Peter Nagl und Stefan Ryser.
- 8./9. Stephan Künzli, Urs Schöni, Hans Jörg Müller, Thomas Jacob und Harry Zwarthoed sind mit der Swissair an einem Seminar bezüglich GAV-99-Cockpit.
9. Christian Frauenfelder trifft sich mit Rolf Fey bezüglich Internet-Ausbau
17. Christof Wepf tagt mit der Versicherungskommission und dem AEROSANA-Vorstand. ■



PENSIONIERTEN-STAMM

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 26. Mai / 30. Juni 1998

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

53. GENERALVERSAMMLUNG DER AEROPERS

Datum: Mittwoch, 27. Mai 1998

Zeit: ab 18.00 Uhr Apéro / 19.00 Uhr GV

Ort: im Zentrum Schluefweg, Kloten

Kloten, 14. April 1998



Insertionstarif



Wir heissen folgende Neumitglieder herzlich willkommen

Per 1. März 1998:



Marco Arioli



Cédric Eschmann



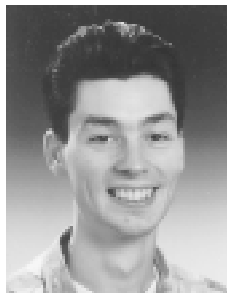
Remy Hasler



Hans-Conrad Stamm

NEUMITGLIEDER

Per 1. März 1998:



Marc Audeoud



Gerhard Burgener



Peter Dominik Baumgartner



Martin Gassmann



Stefan Tschudin



Roland Senn



Peter Thut



Inserat 1 Seite
VP-Bank



Organigramm



Vakat

