



44. Jahrgang, Nr. 332 / Auflage 2350

Inhalt der Ausgabe 3/98

2	Editorial
4	Seite des Präsidenten
6	Aus dem Vorstand: Verabschiedungen
12	GV Nachlese
15	In eigener Sache: Brigitte Girardin
16	Das aktuelle Interview: Mit Jeffrey G. Katz
24	53. ordentliche Generalversammlung der AEROPERS
38	In memoriam: Peter Bircher
40	Kaleidoskop
44	Yawspin
49	Folklore
50	Aus anderen Welten
53	Meinungen von... Ralph Schneider / Hans Breitenmoser / Ruedi Fischer
58	AP monthly
62	Termine
63	Neuaufnahmen

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer, Thomas Leupin (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. Juli 1998



Kollegialitätsprinzip und Zauberformel

Was sagen uns der Ausgang unserer Wahlen und Abstimmungen im Verband und die anschliessende Generalversammlung? Sieht man einen Zusammenhang zwischen unserer von Christoph Blocher permanent in Frage gestellten Landesregierung und einem Vorstand, dem ein Viertel seiner Verbands-Mitglieder die Unterstützung verweigert, während sich ein Drittel erst gar nicht an die Urne bewegt?

Für mich liegt die Crux der heutigen Situation in der «Zauberformel Albana»! AEROPERS erhielt mit dem unter dem Präsidenten Peter Nagl erarbeiteten GAV '96 mehr Mitbestimmungsrechte als jeder andere Vorstand irgend einer Gewerkschaft, oder eines Verbands der Schweiz. Integrierender Bestandteil dieses GAV war auch ein regelmässiges Entscheidungsgremium, paritätisch zusammengesetzt aus Vertretern der Swissair und der AEROPERS. Damit übernahmen unsere Vorstandsmitglieder Mitverantwortung in allen die Mitglieder betreffenden Entscheidungen.

Ähnlich dem Bundesrat gilt es mit den zur Verfügung stehenden Mitteln Entscheide zu treffen, die das Überleben der Gesamtorganisation langfristig sichern können. Vorbei sind damit die Zeiten der simplen Opposition, wie sie sich zum Beispiel bei Air France deutlich

zeigt. Unsere Blochers sind heute in den Reihen der Mitglieder zu finden, oder in APO-(Ausserparlamentarische Opposition)-ähnlichen Gebilden wie einer IG-Pension, etc., und sie kritisieren gern die eigenen Vorstandsmitglieder.

Alle, unser Vorstand, der Bundesrat, Blocher und die IG-Pension, geben vor, ausschliesslich im Interesse der von ihnen Vertretenen - mit dem Anspruch auf die Gesamtheit - zu handeln. Doch es wird immer Minderheiten geben, die sich in komplexen Institutionen nicht vertreten fühlen. Da ist es die Lautstärke der Meinungsäusserung, die entscheidet, ob etwas für eine Gruppierung speziell unternommen wird, ob deren Anliegen ernst genommen werden, oder nicht - je nachdem kann dies unter Umständen auch zum Entscheid vom Rücktritt aus gewählten Positionen führen.

Während unsere Landesvertreter offenbar eher dazu neigen, an ihren mit Pfründen reich befrachteten Sesseln zu kleben und als einzige Kreativität immer wieder neue Besteuerungsmöglichkeiten oder Einsparungen an sozialen Ausgaben entwickeln, tendieren einige unserer gewählten Vorstands-Mitglieder dazu, ihr mit vielen Entbehrungen verbundenes Amt ganz gern zur Verfügung zu stellen, bleiben bedeutet bei unseren Vorstandsmitgliedern ja kaum ein Profi-

tieren von ungezählten Fringe-Benefits und eine Bereicherung im materiellen Sinn.

Welche Handlungsweise auch immer als richtig erachtet wird, ich beneide unseren jetzigen Vorstand nicht, der die Quadratur des Zirkels versucht, und in Zeiten permanenter Forderungen des Arbeitgebers kühlen Kopf bewahrt, um Schadenminimierung zum Wohl der Mitglieder zu erreichen. Stimmen, die das Vorgehen der Air-France-Piloten als Vor-

bild nehmen, kaufe ich nicht ab, dass sie sich gleichermassen für die Zukunft unserer jungen Kollegen einsetzen würden - doch lasse ich mich gern eines besseren belehren.

Ich hoffe allerdings, dass der einvernehmliche Weg mit der von Christoph Huber an der GV '98 vorgezeichneten Rücksichtnahme auf alle, sich als der erfolgreichere und weniger steinige erweisen möge.

Viktor Sturzenegger

Inserat 1/4 quer
Jürg Luchsinger

Liebe Mitglieder

Einen Monat vor den wichtigen Schlussverhandlungen für ein Memorandum of Understanding, das uns ermöglichen soll, ohne Kündigung auf sozialpartnerschaftlichem Weg einen neuen GAV '99 auszuhandeln und abzuschliessen, hätte ich mir sicherlich einen etwas ruhigeren Einstieg als Verantwortlicher der AEROPERS gewünscht. Die unerwarteten Rücktritte aus dem Vorstand haben unserem Verband einen grossen Verlust an Know How gebracht, der uns bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben sicherlich zusätzlich fordern wird. Im Anschluss an unser Vorstandsseminar, während dem wir nach einem ersten Gedankenaustausch allgemeine Schwerpunkte und Ziele erörterten, sowie Organisatorisches besprochen und eingeleitet haben, kann ich aber mit Überzeugung sagen, dass wir bereit sind, die Herausforderungen anzunehmen. Basis einer erfolgreichen AEROPERS-Politik ist die Einigkeit im Verband, die wiederum nur mit Vertrauen erreichbar ist. Wir nehmen Ihr spürbares Unbehagen ernst und sagen: We got the Message!

Ich habe Ihnen vor den Wahlen meine Ziele bekanntgegeben. Für mich



ist die erste Aufgabe der AEROPERS, ihre Mitglieder zu schützen. Durch die erhöhte Mitverantwortung auf Kostenseite im GAV '96 übernahm der Verband oft die Rolle des «Unternehmers» gegenüber seinen Mitgliedern, das hat zu Missverständnissen geführt. Deshalb wird es nötig sein, in einem neuen Vertragswerk keinerlei Kostenverantwortung analog dem GAV '96 mehr zu akzeptieren. In den nächsten zwei bis drei Jahren werden die Karten im internationalen Luftverkehr neu gemischt, und wir vom Vorstand sind bereit, zusammen mit Swissair nach Lösungen zu suchen, die unserem Arbeitgeber die notwendige Stärke im Markt sichern und das dringend benötigte Wachstum ermöglichen. Auch wir sind an einer erfolgreichen Swissair interessiert. Wir wollen die «Tools» dazu liefern, die optimale Anwendung derselben jedoch wollen wir nicht direkt verantworten. Die Zeiten haben sich geändert. Wir werden in vertretbarem und vernünftigem Masse das Heft wieder selbst in die Hand nehmen. Trotzdem wird eine Zusammenarbeit im Sinne von «Albana» auch in Zukunft ihre Berechtigung haben, können wir doch durch gegenseitige

offene Kommunikation in Zusammenarbeit mit unserem Controlling unsere Anliegen viel schneller und effizienter einbringen und verwirklichen, was nicht zuletzt uns allen zum Vorteil gereicht.

Für die Mehrzahl der Mitglieder ist die gegenwärtige Bestandes- und Feriensituation unbefriedigend. Wir beziehen diese Erkenntnis in wichtige Entscheide über einen weiteren Flottenaufbau mit ein. Der erfolgreiche Abschluss eines Memorandums wird uns die nötige Stabilität in einem sich rasch wandelnden Umfeld geben. Erste Ergebnisse sind Ende Juni zu erwarten. Meine Absicht ist, schnell und unbürokratisch zu handeln.

Sie haben das von uns vorgelegte Budget zurückgewiesen. Deshalb werden wir Grundsatzentscheidungen über die Gesamtaufwendungen der AEROPERS, die wir Ihnen im Vorfeld zu einer neuerlichen Abstimmung erläutern werden, auch in bezug auf Verstärkung im Personalsektor treffen. Sitzungsgelder und Funktionsentschädigungen werden neu diskutiert. Die Möglichkeit des Abschlusses eines Serviceagreements mit der US-Alpa, selbst bei erfolgreichem Abschluss des Memorandums, wird sicherlich nochmals behandelt werden, könnten wir doch damit von einem riesigen Erfahrungsschatz profitieren, der uns in den kommenden GAV-Verhandlungen nur von Nutzen wäre. Um unsere Politik, unsere Grundsätze und Ziele, die wir Ihnen

zusammen mit dem überarbeiteten Budget im Juli vorlegen werden, zu verwirklichen, ist es zwingend, dass Sie uns die dazu beantragten Mittel zur Verfügung stellen. Beurteilen Sie den Aufwand als zu gross, wird eine neue Crew Ideen entwickeln müssen, wie mit bescheideneren Mitteln die AEROPERS auch in Zukunft ihre mannigfaltigen und aufwendigen Aufgaben wird erfüllen können. Ich möchte diese Aussage nicht als Drohung verstanden wissen; es geht nicht um das Rechthaben, vielmehr geht es für uns um die entscheidende Frage der Legitimation. Auch wir müssen spüren, dass die grosse Mehrheit der Mitglieder bereit ist, uns auf dem eingeschlagenen Weg zu unterstützen. Das Wissen um Ihr Vertrauen ist wohl die wertvollste Entschädigung für den grossen, oft in der Freizeit erbrachten Aufwand all derjenigen, die bereit sind, sich heute und auch in Zukunft für den Verband und somit für unsere urreigensten Interessen zu engagieren.

Es ist mir ein grosses Bedürfnis, zum Schluss an dieser Stelle Peter Nagl und allen abgetretenen Vorstandsmitgliedern noch einmal herzlichen Dank für ihr grosses, in schwierigen Zeiten erbrachtes Engagement auszusprechen. Ich bedauere die Umstände, unter denen ihr Abschied stattfinden musste, sie hätten Besseres verdient.

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber



Abschied aus dem Vorstand

(HL) Die Generalversammlung bescherte uns einen richtiggehenden Aderlass in der Führung der AEROPERS. Nicht nur die langfristig angekündigten Rücktritte von Peter Nagl und Hannu Ruprecht waren zu verdauen, sondern auch noch die überraschenden Abgänge von Thomas Stefanini, Urs Enz und Christian Frauenfelder, die aus Enttäuschung über die Abstimmung kurzfristig das Handtuch geworfen haben.

Peter Nagl - der Präsident

(Laudatio von Christian Frauenfelder Seite 9)

Blumen und Worte

An der GV bedankte sich Peter Nagl bei seinen zurücktretenden Vorstandskollegen nicht nur mit einem Blumenstrauss für deren Engagement, sondern auch mit einer Würdigung ihres umfangreichen, engagierten Wirkens für die AEROPERS:

Thomas Stefanini

Tom Stefanini war - damals noch als Copilot - bereits zwischen 1987 und 1991 im Vorstand und wurde kurz vor seinem Upgrading schon einmal aus dem Vorstand verabschiedet. Damals betreute er die Bereiche F/O Kommission, Seniorität und war - zusammen mit

Heiner Spörri und dem damaligen Vorstand - «Mitbegründer» des Unterwanderungsschutzes.

Tom kandidierte im Jahre 1995 - inzwischen SCapt. MD-11 - erneut für den Vorstand, als bereits Anzeichen der GAV-Kündigung seitens der Swissair zu erkennen waren.

Dass die Kündigung schliesslich unschöne Tatsache wurde, schreckte Tom nicht ab. Als Leiter der Arbeitsgruppe «Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften» und stellvertretender Chef EK engagierte er sich kompetent und uneingennützig in den für Sie wichtigen Gebieten des Arbeitsplatzschutzes und der FDRs.

Nach der letzten GV vollzog er - zum Zwecke der mittelfristigen Kontinuitäts-Sicherung - eine «Rochade» mit Urs Enz und übernahm das Ressort Flight-Ops als Hauptverantwortlicher. Damit wurde er auch zum AEROPERS-Leiter des ALBANA-Monatsgremiums. Zugleich unterstützte er mich ab dieser Zeit als Vize-Präsident stets in vorbildlicher Weise und mit hohem Engagement.

Mit Tom Stefanini verliert der Verband einen erfahrenen und engagierten Mann, in dem neben einem Bisschen italienischem Heissblut auch stets ein spürbarer Tropfen eines «Gewerkschafters» mitfloss.

Für seine Leistungen und seine jeweils konsequenten Haltungen danke ich ihm von Herzen und hoffe, dass er in der nun folgenden Zeit als «Troupier» wieder vermehrt Flüge geniessen kann, deren Gestaltung durchaus im Sinne seiner mit Überzeugung vertretenen Vorstellungen entspricht.

Hannu Ruprecht

Hannu trat 1987 in die Swissair ein und wurde nach seiner SLS-Ausbildung zuerst als Pil-F/E auf DC-10 eingesetzt. Anschliessend war er F/O MD-80 und SF/O MD-11. Hannus Vorliebe galt der Gesamtaufwands-Kommission. Er war Mitinitiant der Aktion «GAV Quo vadis», die nach der GAV-Kündigung Ende 1995 gestartet wurde. Während der GAV 96-Verhandlungen war Hannu Mitglied der Arbeitsgruppe «Löhne und Versicherungen». Im Frühjahr 1996 stellte sich Hannu als Vorstandsmitglied zur Wahl. Aufgrund seiner Sprachkenntnisse war er prädestiniert für das Amt des «Aussenministers» und IFALPA-Directors. Während seiner zweijährigen Vorstandstätigkeit war Hannu Ruprecht Vizepräsident. Für die Ressorts Gesamtaufwand/Ver sicherungen und PR/Info war er als stellvertretender Ressortchef zuständig.

Während seiner Vorstandszeit konnte Hannu mit seiner Frau Marion erstmals Elternfreuden entgegen sehen. Da sich dieses Ereignis vor kurzem wiederholt hat und Hannu kurz vor dem Upgrading steht, hat er sich aus

verständlichen Gründen entschlossen, das Vorstandsamt abzugeben. Die Vorstandsbelastung lässt sich heute wohl kaum mit seinen zusätzlichen Herausforderungen vereinbaren bzw. unter einen Hut bringen. Im Vorstand haben wir Hannus Engagement und auch seine oft unkonventionellen Ideen und seine offene Art stets geschätzt.

Urs Enz

Urs Enz kandidierte im Frühjahr 1994 (damals SCapt. MD-80) für den Vorstand, also ein halbes Jahr nach Abschluss des GAV 1993. In der Hoffnung, danach in eine ruhigere Phase zu gelangen, wurde Urs mit den Ressorts EK sowie den aus dem GAV 93 stammenden Paritätischen Ausschüssen betraut. Nach der GAV-Kündigung wurde er Vizepräsident und zählte zum «GAV 96-Kern-Team», zusammen mit Roland Born und Benno Halter und mir. Gleichzeitig war er Leiter der Arbeitsgruppe FDR und trat auch als versierter EDV-Fachmann in Szene. Trotz dieser vielfältigen Belastung trug er einen grossen Teil zur systematischen, effizienten Arbeitsweise und Organisation der AEROPERS bei. Nach dem Abschluss des GAV 1996 stand Urs dem Ressort Flight Ops sowie dem neu ausgehandelten ALBANA-Monatsgremium vor. Er baute - zusammen mit seinen Mitstreitern aus der Arbeitsgruppe FDR, Thomas Weder und Hansjörg Müller - das heutige «Controlling» auf. Per GV 1997 kam es zur bereits erwähnten Rochade füt

Thomas Stefanini. Urs Enz übernahm mit Christoph Wepf die Betreuung des GAVs «BalairCTA - AP» sowie - von Tom Stefanini - den Unterwanderungsschutz, auch dies im Blick auf eine mittelfristige Sicherung der Kontinuität.

Mit Urs Enz verliert der AEROPERS-Vorstand eine weitere kompetente Stütze der vergangenen Jahre. Urs wird sich in Zukunft wieder vermehrt seiner Frau Romy und seinen Pferden widmen können.

Auch Dir, lieber Urs, vielen Dank für die geleistete Arbeit.

Christian Frauenfelder

«Chrigel» Frauenfelder trat Mitte 1992 in die Swissair ein und war auf F-100 resp. MD-11 im Einsatz. 1993 trat er der AEROPERS bei und engagierte sich sehr rasch in der damaligen EK F-100, welcher er bis September 1995 angehörte. Bereits im Frühjahr 1996 stellte sich Christian für den Vorstand zur Wahl, in welchem er sich - in der AEROPERS-Geschichte eher selten - sofort und gerne für das heikle Ressort «PR/Info» zu Verfügung stellte. Obwohl der GAV 96 bei seinem Amtsantritt praktisch unter Dach und Fach war, geriet dieses Ressort schnell wieder in unvorhergesehene Turbulenzen. Als «Nebenprodukt» der damaligen Kündigung des RUNDSCHAU-Chefredaktors Peter Clausen durch die Swissair gelang es Christian, innert kürzester Zeit eine teilerneuerte RUND-

SCHAU-Redaktion auf die Beine zu stellen und die regelmässige Produktion unserer Verbands-Publikation auch über eine neue Druckerei nahtlos sicherzustellen. Auch inhaltlich prägte Christian alle anderen AEROPERS-Publikationen durch seine geschliffene, spitze Feder und klare Sprache. Zudem konnten unter seiner Führung die von Peter Clausen aufgebauten guten Pressekontakte weitergeführt werden. In Christians kurzer Amtszeit konnte schliesslich das Kommunikations-Angebot der AEROPERS erweitert werden: Seit dem Frühjahr 1998 verfügt die AEROPERS über eine Homepage, welche von verschiedenen Seiten grösste Komplimente ernten konnte.

Christian Frauenfelder war - zusammen mit Urs Schöni - auch für die verschiedenen Kommissionen des Ressorts Mitglieder zuständig. Auch wenn sich Christian Frauenfelder aus bereits gehörten Gründen nun kurzfristig zur Nichtannahme der Wahl entschieden hat, hoffe ich, dass die von ihm eingeleiteten positiven Trends weitergeführt werden.

Ich danke «Chrigel» für sein Engagement herzlich und wünsche ihm, dass er bald wieder Zeit und Musse findet, auf der Posaune Märsche blasen zu können. ■

Verabschiedung Peter Nagl

Lieber Peter

die «Standing Ovation» bei Deiner Verabschiedung an der GV könnte man als akustischen Abschluss Deiner Präsidialzeit stehen lassen, aber ich bin überzeugt, dass Du auch noch einige Worte als Würdigung für Deinen immensen Einsatz verdient hast.

Nach mehrjährigem Engagement in der Einsatzkommission der DC-10, als Mitglied und Chef, hast Du Dich 1995 entschlossen – nach kurzem Intermezzo als Vorstandsmitglied (1992) und Vizepräsident (1993 – 1995) – die AEROPERS als Präsident zu führen. Um von Anfang an keine Langeweile aufkommen zu lassen, übernahmst Du das Vereinsschiff gleich noch in seiner stürmischsten Zeit, während der GAV-Kündigung von 1995. Diese wahrlich nicht einfache Aufgabe hast Du mit Deinem Team bravourös gemeistert. Massgebend zu diesem Erfolg haben wohl Deine grössten Stärken beigetragen: Dein ausgeprägtes politisches Gespür, Dein ausserordentliches Verhandlungsgeschick, Deine profunden Sachkenntnisse und Deine Übersicht.

Mit dem GAV 96 hast Du auch eine grundlegende politische Richtungsänderung der AEROPERS zu mehr Mitverantwortung und –bestimmung eingeleitet. Neben Deinem erklärten Grundsatz, Dich vor allem für das Gesamtinteresse einzusetzen, war es immer Dei-



ne Überzeugung, dass das Cockpitpersonal zum oberen Kader gehört. Daraus hast Du Deinen politischen Kurs abgeleitet, von der Firma die Erfüllung von Anliegen des Cockpitpersonals konsequent zu fordern, aber auch gemeinsam Lösungen zu suchen, anstatt alleine immer auf Konfrontation zu setzen. Du hast die Konfrontation nicht gesucht, bist ihr aber, falls nötig, nie aus dem Weg gegangen. Die Resultate dieser Politik haben Dir recht gegeben, stellen aber hohe Ansprüche an die Mitglieder, da die «Feindbilder» nicht mehr eindeutig definiert sind. Geradlinig hast Du immer das Gesamtinteresse verfolgt, auch wenn dessen Durchsetzung unbequem war und gegen Einzelinteressen – selbst Deine eigenen – verstossen hat. Bequem und einfach zu sein – gefährliche Attribute für einen AEROPERS-Präsidenten – lag nie in Deiner Natur als «bayrisches Urgestein» und ausgefuchster Schachspieler. Sahst Du jedoch in einem Einzelinteresse ein berechtigtes Anliegen

und keinen Widerspruch zum Gesamtinteresse, hast Du auch hier Deine ganze Energie und Dein Herzblut eingesetzt, immer die Sache vor Augen und nicht die Person.

Dich ohne Deine «weissblauen» Sprüche ziehen zu lassen, ergäbe ein unvollständiges Bild. Folgte irgendwann Dein Spruch «ich möcht schon sagen...», war jedem Vorstandsmitglied klar, dass dies der Startschuss zu einem (meist erfolgreichen) präsidentalen Überzeugungsversuch war. Fragtest Du hingegen höflich und charmant «wie geht's Dir denn» am Telefon, konnte einem die Person am anderen Ende der Leitung (meist Swissairstellen) leid tun, folgte dass bayrische Donnerwetter doch postwendend. Zeit für eine Pause oder ein Bierchen war unabdingbar, wenn mit «dann könnt Ihr machen, was Ihr wollt» ein untrügliches Zeichen kam, dass wir Deine Geduld überstrapaziert hatten. Traf Dein «südländisches» Temperament auf unsere urschweizerische Sturheit, entluden sich einige Gewitter im «Ewigen Wegli» (böse Zungen behaupten, das sei mehr als einmal passiert). Überzeugen konnte man Dich, «überreden» hingegen nicht. Unterlagst Du in einer Abstimmung trotz Charme und Hartnäckigkeit, hast Du den Entscheid aber immer kollegial hingenommen und nach aussen vertreten. Kollegialität stand bei Dir immer zuoberst auf der Prioritätenliste, speziell wenn es galt, eine verfahrenere Situation durch persönliche Gespräche zu entwirren oder wie

Du es immer so schön ausgedrückt hast: «jemanden zur Brust nehmen». Deine Führungsverantwortung hast Du immer vorbildlich wahrgenommen, nur im Umgang mit den persönlichen Ressourcen – Deinen eigenen, aber auch den unseren – bist Du zuweilen etwas zu grosszügig umgegangen.

All Deine Erfolge aufzuzählen, würde den Rahmen dieser Verabschiedung sprengen. Du hast viel erreicht für den Verband und ihn erfolgreich durch schwierige Zeiten geführt. Möglich gemacht hat dies aber erst Deine Frau Marita, die Dir den Rücken für die anspruchsvolle Verbandsarbeit freigehalten hat. Ihr möchte ich an dieser Stelle meinen speziellen Dank aussprechen. Nicht nur, dass sie – auch zu unserer Entlastung – die Aufgabe Deines «seelischen Abfalleimers und Blitzableiters» übernahm, sondern auch mit diversen «kulinarischen Events» zum sozialen Wohlbefinden des Vorstands wesentlich beitrug. Die «standing ovation» hat auch sie mehr als verdient. Hoffen wir, dass es ihr gelingt, Deine überschüssige Energie als Pensionär aufzufangen. Ich möchte es am Schluss nicht unterlassen, Dir auch im Namen von vielen Kollegen für Deinen Einsatz zum Wohl der Swissairpiloten zu danken. Für mich war es jedenfalls eine grossartige Erfahrung und eine persönliche Bereicherung, mit einer Persönlichkeit wie Dir im Vorstand zusammenarbeiten zu dürfen.

Christian Frauenfelder

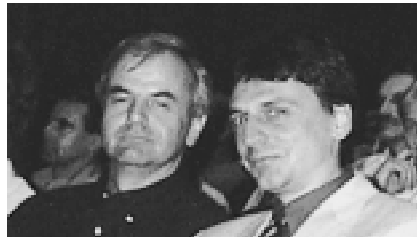
Christian, der Mann, der freiwillig in die Wüste geht.

Tschau Christian

Es war schön, mit Dir zusammenarbeiten zu können. Du hast auch dafür gesorgt, dass sich die PR-Info-Kommission nie unterinformiert vorkam. Deine verständlichen Beiträge in Bulletins und der RUNDSCHAU vermittelten den Mitgliedern die Vorstandmeinung über alle Sachgeschäfte.

Mit dem Dir eigenen Engagement hast Du Dich voll und ganz für die Sache eingesetzt. Wo Du den Eindruck hattest, jemandem ging es nicht um das Wesentliche, sondern nur um sein partikuläres Interesse, hast Du unmissverständlich ausgedrückt, was Du davon hältst. Das hat Dir natürlich nicht überall Freunde geschaffen.

Du hast viel Energie für Deine Vorstandsarbeit aufgewendet und dabei auch viel erreicht. Dank Dir konnte sogar die unerwartet plötzliche Absetzung meines Vorgängers Peter Clausen überbrückt werden, ohne dass die Mitgliederinformation eine merkliche Einbusse erleiden musste. Du hast auch nicht gezögert, die Entwicklung der Herstellung und Verbreitung von Informationen an die Mitglieder voranzutreiben: Es gibt sogar schon eine AEROPERS-Website! Dein spitzbübischer Charme hat dafür gesorgt, dass es auch regelmässigen Sitzungen nicht an kreativen Momenten gebrach. Trotzdem verstehe ich Deinen Entscheid und vermag ihn auch zu akzeptieren, wengleich ich deswegen mehr zu tun be-



komme. Ich hoffe aber, dass mir noch Zeit bleibt, mit Dir dann und wann eine gute Flasche zu trinken, da könntest Du dennoch Deine Ideen, was noch getan werden könnte um den Informationsbedarf im Corps zu befriedigen, quasi frei mitarbeitend entwickeln. Mir fehlt sicher Dein unermüdlicher Einsatz, mit dem Du, verbunden mit Deiner Fachkompetenz, immer erreichst, dass nichts vergessen ging. Nicht zuletzt hast Du jeweils erreicht, dass Peter Nagl immer noch rechtzeitig seine präsidialen RUNDSCHAU-Seiten in Druck brachte. Für Deinen selbstlosen Einsatz danke ich Dir hier herzlich und wünsche Dir, dass Du Deine freigesetzten Energien erfolgreich für die Beschäftigung mit Dich persönlich betreffenden Themen aufbringst. Nach drei Wochen in der Wüste Namibias wird die Welt für Dich sowieso ganz anders aussehen!

Alles Gute wünscht Dir

Viktor

«We got the message»

Diese Worte des neuen Präsidenten Christoph Huber waren die Herausragendsten seiner Antrittsrede an der AEROPERS-Generalversammlung vom 27. Mai. Sie bezogen sich auf die Misstrauenskundgebung von 216 Mitgliedern, die dem Vorstand keine Décharge erteilen wollten, während sich 510 mit ihrem Ja hinter den Vorstand stellten. Bei der Genschutzinitiative waren Forscher für ein «kritisches Nein», während Bundesrat Ogi seinerzeit zu einem «kritischen Ja» zum EWR aufgerufen hatte. Wie viele solcher «kritischen Ja» oder «kritischen Nein» wurden wohl bei den AEROPERS-Abstimmungen eingelegt? Ein ratlos dreinblickender Tagespräsident Benno Halter konnte sich keine rationalen Beweggründe für dieses Misstrauensvotum vorstellen. Für den in Ehren zurücktretenden Präsidenten Peter Nagl war es nicht erklärbar, wie man gegen die Déchargeerteilung stimmen und die Vorstandsmitglieder trotzdem wählen kann. Loyale Mitglieder machten die Rundumschläge des Kommentarschreibers Heiner Spörri für diese «Denkzettel-Nein» verantwortlich. Thomas Stefanini wünschte den 29% Unzufriedenen (abstimmungsmathematisch wären es 42%, wenn man die Abstinenten nicht einfach zu den Befürwortenden zählt) «den Vorstand, den sie verdienen» und nahm die Wahl nicht an, zusammen mit Urs Enz und Christian Frauenfelder.

Die AEROPERS kann sich, nicht nur, weil das Budget auch überraschend abgelehnt

worden ist, keine teuren Abstimmungsanalytiker leisten, die nun mit Umfragen das Verhalten der Mitglieder zu ergründen suchen.

Lassen Sie mich also zurücklehnen und etwas über diese denkwürdige Generalversammlung nachdenken, die auch auf der Strecke zu angeregten Diskussionen geführt hat.

Zunächst stelle ich ganz klar, dass ich die enorme Arbeit, die der Vorstand zu unser aller Wohl in der Vergangenheit geleistet hat, sehr schätze und an ihrem Einsatzwillen nicht zu rütteln wage. Jeder einzelne im Vorstand hat Grosses geleistet, was uns relativ sichere Arbeitsplätze und vernünftige Arbeitsbedingungen gebracht hat. Die Vorstandsmitglieder haben oft die Interessen der AEROPERS über ihre eigenen stellen müssen, ja, die Familien mussten gar oft ebenfalls zurückstecken, was einem harmonischen Zusammenleben und einer schönen gemeinsamen Freizeittätigkeit natürlich nicht förderlich ist. Sie sind an freien Tagen zu Besprechungen zitiert worden, haben Verhandlungen bis spät in die Nacht geführt, haben auf Rotationen für die AEROPERS gearbeitet statt Golf zu spielen, haben die häusliche Telefonrechnung in ungeahnte Höhen katapultiert und unzählige Autokilometer abgespult. Alles für Sie, liebe Mitglieder. Wie können Sie da den Vorstand desavouieren?

Rückblickend auf die Erfahrungen aus meiner (geruhsameren) Zeit im Vorstand

kann ich nachvollziehen, dass der Vorstand der ehrlichen Meinung ist, wirklich nur das Wohl der Mitglieder im Auge zu haben, und ich verbürge mich auch dafür, dass er nicht aus Eigennutz handelt. Die Vorstellungen über das beste Vorgehen in einer bestimmten Sache sind nicht immer die gleichen, die Vorstandsmitglieder müssen sich - wie jedes politische Gremium - auf einen Weg einigen. Eine Zeit lang können wohl verschiedene Varianten verfolgt werden, aber auf der Zielgeraden gibt es nur noch eine. Wir können ja auch nicht ein Gewitter sowohl rechts als auch links umfliegen. Nachher kann man Bilanz ziehen und entweder sagen, es war gut so, oder dann diskutieren, ob es auf der anderen Seite wohl besser gewesen wäre. Es würde jedoch keinem Piloten einfallen, nun umzukehren und es auszuprobieren. Vielleicht hat man etwas gelernt dabei. Aber da sowohl in der Meteorologie als auch in der Politik keine zwei Ereignisse identisch sind, ist man auch das nächste Mal nicht vor einem suboptimalen Entscheid gefeit.

In der Diskussion an der Generalversammlung wurde dennoch von verschiedenen Seiten verhaltene Kritik am Vorstand geübt. Das uralte Thema der Informationsvermittlung kam aufs Tapet, vor allem ärgerten sich Briefeschreiber, welche verspätete, unbefriedigende oder gar keine Antwort erhalten haben. Der Vorstand soll auch nicht so mimosenhaft reagieren, wurde gesagt, in der Politik seien solche Denkkzettel an der Tagesordnung und die Betroffenen träten in der Regel auch nicht gleich zurück. Aber in der Mehrheit wur-

den die Nein-Stimmenden für ihr unkollegiales Verhalten gerügt oder zur Übernahme von Verantwortung aufgerufen. Deshalb verhielten sich diese zurückhaltend und still, wie EU-Befürworter an einer SVP-Tagung.

Die Informationspolitik des Vorstandes ist ein ständiges Thema an unseren Redaktionssitzungen und ich glaube, wir haben in der letzten Zeit Verbesserungen erreicht. Der Vorstand befasst sich jeweils intensiv mit den verschiedensten Themen und ist mit der Materie in der Regel à fond vertraut. Das kann dazu führen, dass er beim Abfassen von Informationen den Wissensstand der Mitglieder überschätzt. Er behandelt auch Themen, die nicht einer gewissen Brisanz entbehren und deshalb erst nur im kleinen Rahmen diskutiert werden, weil eine grosse Mitwisserschaft kontraproduktiv wäre. Ausserdem haben wir Mitglieder ja den Vorstand gewählt, was uns von der Ausübung einer Basisdemokratie entheben sollte. Andererseits sollte der Vorstand Anfragen und Vorschläge aus Mitgliederkreisen nicht als Einmischen oder gar Mitbestimmen fehlinterpretieren. Es sind auch nur Menschen, die im Vorstand, in den Kommissionen und Arbeitsgruppen mitarbeiten, auch wir Mitglieder oder die Leute auf der Seite der Swissair sind ebensolche Wesen. So werden Entscheide halt hie und da von Emotionen beeinflusst. Kommissionsvorschläge wurden auch schon vom Vorstand unter den Tisch gewischt, Abmachungen mit der Swissair umgekrempt. Diejenigen Leute, die dabei die Betroffenen waren, verbreiteten darauf - menschlich begreiflich - ihre

Version der Dinge. Vielleicht hatte der Vorstand die Begründung nicht nachgeliefert oder vergessen, dass irgend jemandes Kompetenz tangiert worden ist. In meiner fast 20jährigen Arbeit innerhalb der AEROPERS wurden mir einige solche Ereignisse mitgeteilt. Allerdings muss auch betont werden, dass sich der Vorstand für Kommissionsmitglieder, die bei der Swissair in Ungnade gefallen sind, stets vorbildlich engagiert hat.

Es gab und gibt immer wieder Überreaktionen auf allen Seiten. Die Forderung von Urs Enz an den Vorstand, gesamthaft die Wahl nicht anzunehmen und Neuwahlen auszuschreiben, muss als eine solche angesehen werden. Der «Denkzettel» sollte eher zu einer Denkpause anregen, denn im Lichte der guten Wahlergebnisse war es der Wille der Nein-Stimmenden, dass der Vorstand in dieser Zusammensetzung weitermachen, aber den Umgang mit den Mitgliedern neu überdenken soll. Wir wehren uns immer dagegen, dass ein Überbringer einer schlechten Nachricht bestraft wird oder der berühmte Sack geschlagen wird, wenn der Esel gemeint ist. Nun werden aber genau die Unzufriedenen der Intoleranz, der Illoyalität und des Egoismus bezichtigt, ohne dass das Abstimmungsresultat analysiert wird. Als emotionale Reaktion sind die Rücktritte verständlich. Nochmals: Der Vorstand hat für uns gekämpft und viel erreicht und wir sind jedem einzelnen Vorstandsmitglied dankbar dafür.

Ist es aber nicht auch verständlich und menschlich, dass Mitglieder, die eine unbefriedigende oder gar keine Antwort auf ihre Fragen erhalten haben, den Vorstand

als arrogant und diktatorisch empfinden? Dass sie es auch als arrogant empfunden haben, wie die Erhöhung des Mitgliederbeitrages begründet wurde, als bessere Entschädigung für die «Regierenden»? In der Politik werden Budgets, die mit einer Steuererhöhung verbunden sind, auch nur dann angenommen, wenn eine sehr gute Begründung dafür spricht. Wir sind der Ansicht, dass wir Piloten einen hohen Marktwert haben und dass gut bezahlte Piloten auch gute Leistungen erbringen. Auch im Vorstand und in den Kommissionen sollte das gelten, weshalb der Vorstand gut beraten ist, wieder ein ähnliches Budget zu präsentieren und entsprechend zu begründen. Denn Stefan Ryser hat an der Generalversammlung spontanen Applaus geerntet mit dem Satz: «Wenn Leute anständig bezahlt werden, kriegt man auch gute Leute».

«We got the message», beinhaltet den Grundsatz zu einem Neuanfang. Betrachten wir die diesjährige Generalversammlung daher als das berühmte reinigende Gewitter. Ein neuer Präsident, eine mehrheitlich erneuerte Vorstands-Crew und vor allem Mitglieder, die bereit sind, dem Vorstand entsprechendes Vertrauen entgegenzubringen, sind ein guter Nährboden, damit ein schlagkräftiger Vorstand unsere Interessen kompetent vertreten kann - und als wichtigstes Nahziel einen würdigen neuen GAV schaffen wird. Und dafür braucht er unsere Solidarität, unser Vertrauen und unsere Unterstützung. Auch monetär.

Henry Lüscher

Bonjour Brigitte!

Wie Sie in verschiedenen Bulletins lesen konnten, suchen wir schon seit geraumer Zeit eine/n editeur/se romanand/e. Und siehe da: flugs, kaum steht der Christophe auf eigenen Beinen, meldet sich Brigitte Girardin, allen bekannt aus ihrer leider kurzen Vorstandstätigkeit, und möchte die RUNDSCHAU der Frankophonie zugänglicher gestalten. Nicht zuletzt ist es auch das Verdienst des scheidenden Vorstandsmitglieds Christian Frauenfelder, der seine nimmermüde Suche nach Auto-

ren französischer Zunge, als Schlüsselpunkt unter seinen grossen Einsatz für die Mitglieder-Information und vor allem auch der RUNDSCHAU, mit der Anwerbung Brigittes krönt.

Ich hoffe, dass sich nun ein Hagel an französischen Leserbriefen über uns ergiessen wird, da jetzt mit Brigitte die Redaktion sich über den «Röschtigaben» hinaus Richtung Westen bewegt. Bonne chance wünschen Viktor Sturzenegger und die ganze Redaktion der RUNDSCHAU.

Née à Bienne il y a pas mal d'années (on ne demande pas son âge à une femme!) j'ai fait mes écoles jusqu'à maturité en type «Economique». Durant l'été 1982 j'ai passé ma licence de pilote privé sur l'île de Jersey. De retour en suisse je me suis inscrite à Swiss-control pour suivre les cours de formation d'aiguilleur du ciel. Après avoir obtenu ma licence en janvier 1987, j'ai travaillé à la Tour et à l'Approche



de Genève jusqu'en juillet 1988, date à laquelle j'ai commencé la SLS.

De 1990 à 1993 j'ai volé sur MD80 (en tant qu'AFO de 1991 à 1993) puis sur B747 jusqu'à ce jour.

Côte privé je suis mariée et Maman d'un petit Christophe depuis

le 9 février 1997.

Quand je trouve encore le temps je joue volontiers au tennis ou pratique l'aérobic dans une salle de fitness.

Das aktuelle Interview mit Jeff Katz, CEO and President Swissair

RUNDSCHAU: *The mood in Swissair has improved since you and Mr. Bruggisser are mainly involved and responsible for the company. You seem to realize that people feel better at work, if they can identify with the company.*



«Mystic island», the idea for a party for all our staff has been around for years - you just came and did it.

Jeffrey G. Katz: I wasn't the one to decorate, many people have been involved.

Certainly, my question is: Is one «Mystic island» enough to keep a lasting drive?

«Mystic island» was about recognizing that people are doing a good job. To show, that we appreciate it. I also think that people ought to have fun. The key is of course to keep a good performance and good results - if we can keep it up, make our investors happy, we can be happy too. The better we perform, the more creative we can get to recognize the contributions from our staff.

On «Mystic island» you introduced your «Rock and Roll Management». How does that match with Mr. Bruggisser's «Manage through the cycle»?

Philippe is a move fast, push hard type of person, which in my opinion matches

well with «Rock and Roll Management». When we discussed our values among the group leaders, one of the things mentioned has been to have fun and enjoy. As a big company we have moments that are very tough, but I think we will also have moments of fun. That has also been the message in Montreux.

Our efforts to increase the load figures on our planes have been quite successful so far, but it has put some strain on the staff involved, especially Cabin Crews. Our planning could not achieve a sufficient number of Cabin staff to be trained and hired, to be able to fulfill all aspects of the work contract. Additional flights, e.g. to South America, could not be made due to lack of

staff in the Cabin. How do you feel about that, and what is being done to improve the situation?

We both, Beat Schär and myself, are taking this issue very seriously and we know we need to be stronger in that area. I also want to get to know the crew planning mechanism better myself.

Could it be, that we use the wrong tools?

Maybe it has to do with the number of people involved, but I don't know yet. At my former employer, American Airlines, we had a few years back a similar problem. What we found, when we dug deeper, was, that our tools were not good enough. The airline business has a fast pace, schedules change faster than ever. All that impacts the crew assignments and I am dedicated to spend more time on that issue.

There are always two sides to a medal. High flexibility in planning leads to unstable scheduling, which in turn leads to a deteriorating social life of the ones concerned. My colleagues on short range have difficulties with their ever changing schedules and the same I hear from Flight Attendants. Don't you think we could do better in motivating people?

Everybody knows me, I'm a person who at least tries to be positive and my slogan on the wall holds true: «Motivation is Performance». I've been talking

to one of the managers for schedule planning this morning, and we are definitely trying to find out, if we are doing too much, or if what we are doing economically is the right thing. There is always a cost to flexibility, but there's also a benefit and we have to find the optimum.

In our last interview together you mentioned new technologies that you know from your former position in the airline business to be introduced to Swissair. What has been achieved already, and what will be coming in the near future?

Swissair is right now implementing some sophisticated tools for yield management and for schedule building. I'm pleased about the progress being made. We have a new revenue accounting system - in an airline this is the brains to high decision making - certainly about pricing, but also in schedule planning - and that will give us a lot of thinking power. We built a new website and are getting good reviews; it's a world class site for an airline. Next month we do a special test for electronic purchasing between ABB and Swissair. Very few companies do that yet, and it will give us great capability to manage selling costs and give us more information about our customers' habits. Soon we will have an internal Swissair website for administrative purposes. Just now we are experimenting with palmtop computers e.g. for check-in personnel, so they might access data completely re-



What's concerning the airport, we try everything to optimise the present situation, soon we hope to be able to try the right turn after take off on runway 16 as a test. We are pushing very hard on the midfield terminal, we want the ATC to help us improve the noise situation around Zürich

airport, and the community benefits I think from a well functioning airport.

mote, to better serve the customers!
It took us a while to get the right projects started, and I don't think this is a typically Swiss problem, but we are getting under way! I wish it would go faster, but we are at least picking up the pace.

How do you feel about the delay in the expansion of Zürich airport?

It's a concern. We are making commitments to grow the airline, which we must do, to bring the cost structure down. If we don't have an airport to support that, we are in a very difficult position.

Do you consider moving Swissair out of Zürich, if there is no progress in due time?

I don't think that the large part of Swissair will ever move out of the country. We do accounting in India, most of our reservations are done abroad. We will continue to do this.

Speaking about partners. Many think that the ones we recently found don't really match the ideas we originally had with Swissair, mainly concerning the quality image. How do you feel about that?

What I expect from a partner is, that we have a common objective, that can be accomplished in a balanced way together. The partners we have want to grow, they do have a quality orientation and they certainly help Swissair to grow in the market - we could not grow without their support. The question of image arises a lot. I think we are helping them improving their standards and they help us in other ways. We have seen that with Sabena and also with Delta, which is quite a big carrier and still is willing to learn from us! When it comes down to buying tickets, we must accept that the power

is still in the schedule and the price. As long as our partners are safe, which they are and must be, as long as they have a satisfactory standard level, partnership works for our customers and for us. We do have a problem in the information area: Will the travel agent tell the customer, that a flight is operated by a partner airline, which they are supposed to? They mostly don't, and then the customer has a mismatch between his expectation and what he sees, when he boards the plane.

Isn't it also a problem, if one customer buys his ticket with say Turkish Airlines and then sits in the Swissair aircraft next to another who bought his ticket with us and payed more?

That isn't the case any more. That is part of our marketing program, we begin to harmonize fares and schedules. Then the choice becomes even, people from Turkey maybe prefer to fly Turkish because they speak their language, Swiss, as I have learned, have a clear preference for Swissair, and I like that. Or depending on the time of day you want to travel, you might have no choice but fly the one airline that has this schedule.

People are getting used to the fact that there are code-shared flights. But there is quite another idea being promoted in the industry: franchising, branded franchising means, that you put employees of other airlines into Swissair uni-

forms with a plane painted in Swissair's colours.

I have been fairly open regarding franchising. Franchising is a market reality; British Airways is doing it, Lufthansa has a large number, Alitalia, Air France, etc. The reason why franchising works is, that somebody else is taking the commercial risk for a flight (usually shorthaul). We all know that shorthaul is a financial burden and so we need to find an airline with a lower cost structure, that is willing to operate a flight and believes they can make money on it. We know we can't.

Franchising is something that e.g. McDonald's does. But if you go to a McDonald's-shop in Istanbul or one in L.A., you get the same bread, the same taste in the burger, that's why you go to McDonald's. This is also due to the training all over the world which has to match the companies standards - but if you put anybody into a Swissair uniform without a similar tuition, don't you start cheating the passenger?

Franchising is about creating a product which is very similar to the sponsor carrier. The uniforms might not be the same, but similar; so might most of the product be. The target is, to achieve the same standards as are expected from our customers with a franchisee, that's what British is trying with Maersk, Air France with Debonair. What we observe is, that passengers seem pleased with franchising - in a way even more than

with a code-share, because code-shared flights can really differ! You ask how I feel about franchising: It's a big trend in the industry, specially driven by the big companies to get the costs down. Is it cheating? Like the McDonald's example, there exist quite clear contracts about what has to be delivered and how, so that there is a seamlessness e.g. between Maersk and BA.

More than in the burger-example, aviation involves many aspects, that our customers may not even realize, it takes thorough maintenance, good training of crews, and many other things not needed to produce a burger.

A passenger definitely expects safety from an airline. They expect not the carriers but governments to stop airlines that don't match the basic safety standards. But that is not something one advertises. After safety, the customer expects schedule reliability, we know that in Europe we do it somewhat better than others, although we are not the best.

If you look at partners, do you communicate with flight safety, OQ, or/and the quality manager about these aspects?

I, of course, work most closely with Beat Schär and now also with the quality manager, Beat Rüeegger, who is directly reporting to me. The manager of operations I expect to report any safety related matter in connection with our operation or that of our partners to me.

And we won't do any operation, if it is partner operation or Swissair's, if we feel it's unsafe! We have begun a continuous audit process together with Delta and other partners about our mutual operations.

Talking about reliability: We recently had a few technical snags on the 747-fleet. I recall you wrote in one of your addresses to Swissair, that «it is time to get rid of this maintenance intensive aircraft », and now I hear, that you think of keeping it a little longer than expected - what is true?

To keep the 747 longer was a very smart person's idea, not mine; the aircraft produces relatively cheap seatmiles, because we own it already and don't have to cash out on it, like we would on a new A-340. So together with pushing the A-340 forward in the schedule and the 747 slightly back, we could close the now existing gap of two to three years with relatively inexpensive capacity. It is at the moment just an idea, which we look at carefully - nothing has been decided. We'll have a decision on that not sooner than in six months.

You mentionned, that you rely heavily on Beat Schär. How do you feel about the personnel decisions he has taken recently? We understand that in America firing and hiring is quite the standard, but you seem to us someone with a more motivating attitude.

I don't believe in fire and hire management. Some people even might say, that

I have not been quick enough to make leadership adjustments. I think we are taking a lot of care to make sure, we have a good team and we utilize the good people that are here. I have supported Beat Schär and his personnel decisions. One of the most important responsibilities and accountabilities for being a top manager is his people choices. We talk about them and he, just as I, has to make his own decisions and is held responsible for them. I have a lot of confidence in Beat Schär.

Where will Swissair be in five years time?

Swissair will be a bigger airline, even better known for the quality we provide and the innovativeness we bring to the marketplace. We'll be a lower cost airline, more profitable than we are now.

We made a profit this year - but from Montreux we hear, that we need even more profit!?

For the 4,5 billion SFr. in Swissair revenues, we don't get that much money down to the profit line. Importantly, we have to show, that we can keep earning a profit. 1997 was a very high demand year, 1998 looks like a good year, too. With the manage-through-the-cycle-programme, we have to prove, that we can also do it in a not so good year.

So, where will you be in five years time?

I'm here. What I said in Montreux holds true: I like what I do, enjoy the people I

work with, so I expect to be here in five years time. I'm having fun, and if we are doing a good job, I think everybody will. I like to live in Switzerland, from a cultural point of view it's a very interesting place, my children and wife like it, too.

Where do you see the main tasks, that you have to deal with in the near future?

They will remain about the same as they are now. To make sure we have a strong leadership team is probably the main task. If you look at the team now it's formed with fairly new people. The two English gentlemen and a new person from Germany, we have a new finance person, so the team may be relatively new but it's strong. It is important, that we are a good leadership team together. And we have to make sure, that those qualities also exist below our level, not just at the top.

Another aerea I'll be working hard is strengthening the network, making revenue growth happen and ensuring we achieve our cost targets.

Last but not least, I want to mention my role in this context: It's all about communication. I am not going to be building schedules, I will of course set goals and see to it, that they are being pursued. It is funny, but I often hear, that I should be more visible. Personally, I feel so visible, I might as well be naked! But I spend a lot of time communicating, it's an important part of what I have to do.

Isn't it difficult to cut costs and to grow at the same time?

It is important that we grow by adding as few people as possible. In our business plan we try to manage exactly this. We will clearly grow at the front and where we try to avoid any job growth will be in the administrative sector. We will use automation in places where there is not a direct frontline position involved. And even there we will use automated check-in and have the passenger go directly to the gate. Look at our flights to London Heathrow, where often four people are involved at the gate for the check-in of our passengers - why? If I can board a thousand people an hour with one person on a skilift in Davos, why can't I board a hundred and eighty people onto a plane with a similar effort? That's where automation can help. Will that mean, that there will be less people working at the airport? No, but there will be a lot more people going through the airport with similar staffing levels as today. We will try to avoid increasing the number of people we have to hire to a minimum, but nevertheless employment will grow.

Don't you think that a certain «reserve» would improve flexibility? For instance Pilots are needed to fly additional aircraft you would wish to buy.

In all areas we need people and we have to consider training cycles to increase the number of Flight attendants, Ground personnel at the airport or pi-

lots. But as the world is becoming an increasingly productive place, you hear more and more people say, that they are under stress. Of course we will have individual possibilities to make work more satisfying, like individual working hours, new forms of job sharing or else, but today's world is demanding and more productiveness feels a little more tense. If someone is looking for a low stress job, he or she might try the post office and even there you might be surprised about the changes that are taking place.

The financial goal is still the 7 Rp per aircraft seat kilometer (ASK)?

That is true and we will get there. It may be later than we originally expected. We hoped to be there in '99 and now we see it more to happen in 2000/2001. Right now we are in the region of 9 to 9.5 Rappen. We have quite a drop yet to come. It is important to get there without customers being turned away from us.

How are we standing in comparison to our competitors with 7 Rp? Will we be much better?

No. Because everybody is moving, BA is doing a billion pound program, Lufthansa has program 15. So when we get to 7 we certainly won't beat British or KLM - we should be better than Lufthansa - but we will be there at a more sustainable level.

I have the feeling that for a certain period of time, our First and Busi-

ness Class section has been neglected in favour of boosting Economy. Now we are revamping our First, does that show your initiative?

Nobody ever said, that we don't want to produce a quality product. If you give a manager the choice between good quality and low costs, he will tell you: I want both! I do not think, that we neglected things. The Business Class on our MD-11 was too big, and cutting it from 72 to 49 seats was the right decision. But in the process, did we take enough care to make sure, that the footrest on our Business Class seats were working properly? No, so we made a mistake there and have to make sure now, that those footrests are fixed. We made some adjustments in First Class that, looking backwards we learned were a problem to our customers. All in all we see, that most of the major decisions taken were right, but in some cases we lacked the attention for the details. We must improve this, because this company is dedicated to top quality and this company has to work at 7 Rp per ASK. And therefore I also tell my top managers: We want both! The new MD-11 product we will have soon, will be exactly what we need, a good balanced product, solid Economy, quality in Business and a top notch First Class. That's the sort of product we need to market.

And with the Airbusses that come, we do it right from the beginning?

We certainly want to. When the Airbusses come I frankly see a few problems with the configuration. We look now at the A-330, it will be good for Business and Economy, we have a few problems with the First yet.

How is your relation with Crossair?

We have got a good business relationship, better than when I arrived. For us, I'd like us to do more together on the pure marketing side. There I have a lot of respect for Moritz. He wants to run his own business and that necessarily means that we make sure he has the space to do so.

During our last interview you mentioned, that you would have a deep look into our advertising and marketing. What did you see?

We are progressing in a lot of things, frequent travellers management, better handling at the reservation centers, we changed the advertising approach a bit. What we are trying to do is to communicate «care». So we have modified the campaign and we are beginning to get some good feedback and our research says, that this approach has «legs», which means it's sustainable, the more people see it, the more it will grow. What Lee Shave has done will bring some core marketing strength to our sales efforts. I hope you will soon begin to feel the impact of that.. ■

Mit Jeff Katz sprachen Patric Müntener und Viktor Sturzenegger

Keine GV der fröhlichen Gesichter

Schon beim Apéro im Zentrum Schluefweg lag etwas in der Luft. Nachdenkliche, ernste Vorstandsmitglieder, besorgt dreinblickende Sekretariatspersonen und eine gespannte Erwartungshaltung unter den Gästen prägten die Stimmung rund um das von Airbus Industries gespendete Buffet.

Henry Lüscher

Es war Peter Nagls letzte Generalversammlung, die er als Präsident leiten durfte - oder in diesem Falle musste. Sein eingangs gestellter Antrag auf Änderung der Traktandenliste durch den Punkt «Ergänzungswahlen» machte wohl dem Letzten klar, dass diese GV nicht in der gewohnten Minne ablaufen würde. Die gespannte Erwartung der 275 Aktiven und 18 Passiven AEROPERS-Mitglieder war jedenfalls gegeben.

Ein bewegtes Jahr

Der Jahresbericht 1997 war vor der GV verschickt worden, dennoch liess Peter Nagl die wichtigsten Ereignisse Revue passieren: Kurz vor der GV konnten bekanntlich in der Lohntüte die ersten monetären Früchte des GAV 96 (Kickback, Salär 98) geerntet werden. Obwohl der Vorstand seinerzeit nicht nur Lob für den ausgehandelten GAV erhalten habe, könne heute doch die Mehrheit davon

profitieren, meinte ein auf diese Leistung des Vorstandes stolzer Präsident. Der GAV der Charter Leisure hat seine Feuertaufe bestanden. Das neue Senioritätsreglement ist mit einem guten Abstimmungsresultat angenommen worden. Weniger glücklich war der Vorstand mit den Flottenentscheiden der Swissair, was die Crew-bunks an Bord der LTU MD-11 und der A330 betraf. Freude herrschte hingegen bei der Ankündigung von Neueinstellungen, wobei die Expansion zum wiederholten Mal eine Feuerwehrübung notwendig machte und unschöne Situationen bezüglich Ferien und Wünschen brachte. Über eine Änderung der Pensionierung mit 55 kann per 1. 1. 1999 eventuell Neues erwartet werden.

Nach einigen zähen Verhandlungen konnte im Frühling 1997 ein Schlussstrich unter den «Fall Clausen» (ehemaliger Chefredaktor der RUNDSCHAU) gezogen werden: Die Swissair annullierte die Kündigung. Dieser Ausgang war auch für die RUNDSCHAU erfreulich und ermutigend. Die AEROPERS konnte an den Jahresversammlungen der IFALPA in Kairo und Montreal die «Global Pilots Association» gründen, in der alle Verbände der Swissair-Partnergesellschaften (ausser derjenigen der Turkish Airlines) vertreten sind: ABPNL (Sabena), BRB (AUA), DL-MEC (Delta), SLL (Finnair), SPAC (TAP) und AEROPERS. Meetings

fanden in Zürich, Washington und Montreal statt. Auf der anderen Seite musste der vom Vorstand begrüßte Zusammenschluss von AEROPERS und CCP (Crossair Cockpit Personal) vorläufig begraben werden, weil darob die Emotionen unter den Mitgliedern hochgingen.

Rund ein Dutzend Informationsveranstaltungen für Mitglieder wurden organisiert, die zum Teil von enttäuschend wenig Mitgliedern besucht wurden. Peter Nagl betonte, dass nicht nur der Vorstand eine Informationsvermittlungspflicht habe, sondern jedes Mitglied auch eine «Abholverpflichtung» wahrnehmen sollte. Die gut gemachte Homepage der AEROPERS ist auf ein grosses Echo gestossen und bietet dem Vorstand eine ideale Plattform, Informationen schnell zu verbreiten (jedenfalls an diejenigen Mitglieder, die über Internet verfügen).

Leider waren auch Todesfälle unter den Mitgliedern zu beklagen. Die Anwesenden erhoben sich im Gedenken an die verstorbenen Kollegen Robert Schumacher (passiv, 71), Hansruedi Christen (passiv, 74), Willy Steinmann (passiv, 67), Bruno Steiner (aktiv, 49), Bruno Ebnetter (aktiv, 47), Günter Wuttke (passiv, 56), und Peter Bircher (passiv, 58).

Peter Nagl dankte allen Vorstandsmitgliedern für ihren unermüdlichen Einsatz und betonte speziell, dass ein grosser Dank den Familien und Partnern gebühre, die sehr oft zurückstehen mussten, wenn neue Verhandlungen mit Swissair angestanden oder Probleme aufgetaucht sind.

Enttäuschende Stimmbeteiligung

Benno Halter, vor kurzem noch Vorstandsmitglied, übernahm das Amt des Tagespräsidenten. Er konnte nicht, wie dies seinen Vorgängern in der Regel vergönnt war, strahlend die ausgezeichneten Abstimmungs- und Wahlergebnisse verlesen, die alle im Sinne des Vorstandes ausgefallen waren.

Schon das Erwähnen der Stimmbeteiligung von nur 67,2% löste ein Raunen im Saale aus. War dies eine erste Misstrauenskundgebung gegen den Vorstand? Die Jahresrechnung passierte mit nur 22 Gegenstimmen komfortabel. Bei der Déchargeerteilung an den Vorstand, wo in früheren Jahren einige einsame Proteststimmen eingelegt worden sind, sah es bedenklich aus: Bei 510 befürwortenden Stimmen fielen die 216 ablehnenden Stimmen enorm ins Gewicht. In der Diskussion wurden mehrmals allfällig anwesende Nein-Stimmende aufgefordert, zu erklären, wieso sie dem Vorstand das Vertrauen nicht geben. Max Lenz bekannte sich zu seinem Nein, weil ihn der Vorstand in seinem Konflikt mit dem Vorgesetzten nicht unterstützt habe. Peter Nagl erläuterte kurz, wieso dies aus guten Gründen nicht möglich gewesen sei. Weitere kritische Stimmen sprachen von Informationslücken sowie von monatelang verschleppten Antworten auf persönliche Anfragen. Der Vorstand soll auch nicht immer so mimosenhaft auf Kritik reagieren.

Stefan Ryser vermutet einen «Stellvertreterkrieg», den der an der GV nicht

anwesende Kommentarschreiber Heiner Spörri losgetreten hätte. Das Frustrationspotential vieler Mitglieder sei geschickt angesprochen worden, die in der Folge dem Vorstand einen Denkwortel verpassen wollten. Denn wie die Wahlresultate der Vorstandsmitglieder zeigen werden, seien alle komfortabel gewählt worden. Also liege da etwas mit der Optik dieser Mitglieder im Argen. Durch diese unbedachte Abstimmung leide das Ansehen des Verbandes, mehr noch, der Verband könnte gespalten oder zerstört werden. Der Vorstand habe doch den Mitgliederauftrag erfüllt: Produktivität im GAV umsetzen, Gesamtaufwand halten, Beschäftigung garantieren. «Wir brauchen nach wie vor die Solidarität», schloss Stefan Ryser.

Budget abgelehnt

Wohl aufgrund des oben erwähnten Kommentarschreibers, der ehemals AEROPERS-Präsident war, wurde das Budget 1998 mit 382 gegen 342 abgelehnt. Auch hier begründete Stefan Ryser in der Diskussion nochmals die Rechtmässigkeit der Erhöhung, denn der Vorstand - und die meisten Kommissionen - arbeiteten sehr viel, nicht nur an ihren FEROP-Tagen, für die eine höhere Entschädigung gerechtfertigt wäre. «Wenn Leute anständig bezahlt werden, dann bekommen wir auch gute Leute», betonte er.

Die Statutenrevision (hier war ein qualifiziertes Mehr aller Stimmberechtigter erforderlich) wurden problemlos angenommen.

Wahlresultate ...

Die Vorstandsmitglieder wurden bei 728 eingegangenen Stimmzetteln mit zwischen 622 und 708 Stimmen sehr gut gewählt, im Rahmen der vergangenen Jahre. Der «Informationsminister» musste sich dieses Jahr mit der geringsten Stimmenzahl begnügen, was zeigt, dass es nicht immer gut ist, seine Meinung schwarz auf weiss zu publizieren ... Die zwei neuen Vorstandsmitglieder schlossen ihre erste Wahl in den Vorstand mit Vorschusslorbeeren im oberen Drittel ab. Der neue Präsident Christoph Huber konnte gute 662 Stimmen auf sich vereinigen.

Die Ehrenrichter wurden ebenfalls wie im langjährigen Durchschnitt problemlos gewählt. Sie konnten zwischen 674 und 728 Stimmen auf sich vereinigen. Erstmals für eine Amtsperiode gewählt wurden die Stimmzähler, wobei die einzige Dame im ganzen Wahlgeschäft, Gaby Musy-Lüthi, gentlemanlike von den beiden Herren stimmenmässig in die Mitte genommen wurde. Auch dem Kassier Pius Mathys machte niemand den Posten streitig, er wurde mit 722 Stimmen und Szenenapplaus gewählt.

Benno Halter machte sich anschliessend noch Gedanken über diesen denkwürdigen Urnengang: «Ein halbes Lohnprozent Mitgliederbeitrag wird offenbar von vielen als zu hoch eingeschätzt, was betrüblich ist, denn die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder geniesst unbestritten Vorteile aus der Arbeit des Vorstandes. Der Kassier wird nochmals über die Bücher gehen müssen, ein neues Budget zur Ab-

stimmung vorlegen, dann ist diese Sache Geschichte, dieses Misstrauensvotum wiegt nicht so schwer. Betrübler sind aber die Stimmbeteiligung und die Décharge-Erteilung. Die momentane Stimmung, die Arbeitsbelastung oder persönliche Probleme haben vielleicht ein Ventil gefunden, aber leider ein Falsches. Vielleicht realisieren es einige Mitglieder später noch. Die Vorverhandlungen für den GAV 99 laufen bereits und wir sollten stark sein und müssen als geeinter Pilotenverband auftreten können, damit wir einen guten GAV erhalten. Der Vorstand muss mit dem Mandat aller Mitglieder in die Verhandlungen gehen können».

... und Eklat

Ein nachdenklicher Präsident verdankte Benno Halter die Präsentation der Sachgeschäfte, bevor er sich an die Mitglieder wandte: «Nun kommen die schwersten Momente meiner Zeit als Präsident. Was jetzt folgt, das haben Sie zum Teil mitzuverantworten. Ich übergebe das Wort an Thomas Stefanini.»

Dieser machte es - wie man es von ihm kennt - kurz. Er zweifelte nicht daran, dass es enttäuschte Mitglieder gibt, die vom Vorstand für ihr persönliches Problem keine adäquate Antwort erhalten haben. Die Abstimmung habe ihm jede Motivation genommen, sich im Namen aller Mitglieder und für alle Mitglieder einzusetzen: «Ich danke den 71% der Mitglieder für ihr Vertrauen - den anderen 29% wünsche ich den Vorstand, den sie verdienen!» Eine Stille wie nach dem er-

sten Akt eines Konzertes in der Kirche begleitete Thomas an den Platz zurück.

«Es ist noch nicht zu Ende», ergriff Peter Nagl wieder das Wort: «Ich rufe Urs Enz ans Rednerpult».

Für Urs Enz hat die Ablehnung des Budgets keine sachlichen Hintergründe. Jeder schaut offenbar nur auf sein eigenes Portemonnaie. Der Verursacher dieser Misere hat sein Schärfchen am Trockenen und entzieht sich der Verantwortung. «Ich wollte Neuwahlen für den ganzen Vorstand, konnte jedoch nicht durchdringen mit diesem Vorschlag. So wie's jetzt aussieht, kann ich nicht zur Tagesordnung übergehen. Ich wünsche Euch viel Glück auf dem steinigen Weg!»

«Es kommt noch schlimmer», musste der Präsident verkünden, «ich übergebe Christian Frauenfelder das Wort.

Christian fällt der Rücktritt schwer. Er habe sich seinen Schritt während schlaflosen Nächten reiflich überlegt und sei erst am Morgen der GV zum definitiven Schluss gekommen. Da neben der AEROPERS auch noch private Problemgebiete einer Lösung harren, habe er jetzt einmal (auch) nur an sich selber gedacht und beschlossen, sich nicht mehr zur Verfügung zu stellen. Er erinnerte die Anwesenden: «Tragt Sorge zum Verband, wir haben nur einen!»

Der Verbandsjet

Peter Nagl zog anschliessend Parallelen von der gegenwärtigen Situation innerhalb der AEROPERS mit unserem Arbeitsgebiet, wohl, um für viele von Bekanntem auf nahezu Unbekanntes schliessen

zu können: «Die Arbeit des Vorstandes für unsere Mitglieder gleicht verblüffend unseren Aufgaben im Cockpit. Betrachten wir einmal den Wandel der äusseren Umstände in den vergangenen Jahren, so ist die Bewegungsgeschwindigkeit heute stark erhöht, wie wir sie durchaus vom Flugzeug her kennen. Aus dem ehemaligen Verbandsschiff ist längst ein Verbandsflugzeug geworden. Leider sind wir aber finanziell nicht in der Lage, dieses Flugzeug durch eine professionelle Crew pilotieren zu lassen. Wir sind darauf angewiesen, dass dies von professionellen Piloten nebenamtlich geschieht.

Um die Arbeit eines Vorstandsmitglieds besser zu verstehen, versuchen Sie sich einmal vorzustellen, Sie alle müssten Ihre verantwortungsvolle Arbeit im Cockpit nebenamtlich machen. Dazu sollten Sie auf alle Wünsche sämtlicher zahlender Passagiere und der Gesellschaft eingehen, sich im voraus gegenüber den Passagieren in allen Punkten festlegen, wie der Flug verläuft - auch bezüglich Turbulenzen - und wehe Ihnen, wenn Sie nach einer Veränderung der Situation vom einmal festgelegten Ablauf abweichen müssen. Da kann es Ihnen leicht passieren, dass Sie vor lauter Erklärungsbedarf gegenüber den Passagieren kaum mehr zum Arbeiten kommen. Weiter müssen Sie sich im Nachhinein von den Analysten unter ihren Gästen vorhalten lassen, wieviel besser es doch gewesen wäre, wenn Sie noch diesen und jenen Aspekt mit berücksichtigt hätten. Ich will mit meiner Analogie erkennbar machen, dass es ein Leichtes ist, auch die motivierte-

sten Leute zu überfordern. Als Passagiere im Verbandsflugzeug müssen wir uns darüber klar werden, wie gefährlich unsere eigene Situation ist, wenn viele in der Flugzeugführung zwar dreinreden, aber nicht mitarbeiten wollen.

Ich bedauere es zutiefst, dass die neue Führungscrew unter Christoph Huber ohne das Engagement und die Erfahrung von Tom Stefanini, Urs Enz und Christian Frauenfelder auskommen muss. Aber ich respektiere ihre Entscheidung. Für mein Verständnis entspricht diese konsequente Haltung dem, was ich in der Zusammenarbeit mit meinen Kollegen erleben durfte. Sie haben nach ihrer Überzeugung versucht, mit grösstem persönlichen Aufwand das Beste für unsere Mitglieder zu erreichen. Ein ansehnlicher Teil der Mitglieder hingegen hat in der Abstimmung signalisiert, dass sie die Leistungen des Vorstandes trotzdem als ungenügend beurteilen - bei gleichzeitiger Wiederwahl der gleichen Vorstandsmitglieder, wohlverstanden. Nun ist es zwar wertvoll, dass unsere Demokratie eine Benotung zulässt. Nur fehlt in diesem Fall für die benoteten Personen die Transparenz. Wie kann ein Vorstandsmitglied seine anspruchsvolle Aufgabe weiter wahrnehmen, wenn ein knappes Drittel der Mitglieder signalisiert, sie seien mit seiner Arbeitsweise nicht einverstanden, ihn aber dennoch wiederwählt?

Vielleicht wollten da einige auch nur den berühmten Denkkettel verpassen. Allerdings müssen nun alle damit leben, dass drei Vorstandsmitglieder aus dem Resultat die persönlichen Konsequenzen gezo-

gen haben. Sie, liebe Mitglieder, als Souverän sind nun gefordert, aus Ihren Reihen den notwendigen Nachwuchs zu stellen. Ich hoffe, die Unzufriedenen werden nun ihre Verantwortung wahrnehmen.»

In der Folge verabschiedet der Präsident die scheidenden Vorstandsmitglieder (siehe «Abschied aus dem Vorstand», Seite 6).

Als einziger ergreift Hannu Ruprecht das Wort. Er, der nach kurzer Verweilzeit im Vorstand infolge zunehmendem familiären Engagement offiziell seinen Rücktritt eingereicht hatte, bemerkte nach den lobenden Abschiedsworten des Präsidenten, dass er viel Vertrauen in und Rückhalt für den Vorstand erfahren habe. Er schloss mit den Worten: «Konstruktive Kritik wird immer erhört. Ja, sie ist sogar gefragt und die edelste Pflicht eines jeden Mitgliedes. Vergessen wir aber dabei nicht, dass verschiedene Wege erfolgreich nach Rom führen können. Einheit und Solidarität ist die Basis jeder erfolgreichen Verbandstätigkeit. Gegenseitiger Respekt ist hierzu eine unabdingbare Voraussetzung».

Anschließend übernahm Thomas Stefanini die Aufgabe unseren Präsidenten, der die AEROPERS während der letzten acht Jahre stark geprägt hat, zu verabschieden. Eine lange stehende Ovation zeigte Peter Nagl, dass seine Arbeit geschätzt wurde und er den Support der Anwesenden hatte.

Peter Nagl verabschiedet sich

«Nun wende ich mich zum letzten Mal als Präsident der AEROPERS an Sie. Ich

hätte gerne - wie wohl mancher unter Ihnen - alles wohlgeordnet meinem Nachfolger übergeben. Genutzt hätte es aber ohnehin nicht viel in unserer Zeit der steten Veränderung. Wir werden uns damit abfinden müssen, dass vieles wieder verschwindet, bevor es uns vertraut wird. Das hat jedoch auch sein Gutes. Wenn wir den steten Wandel einmal akzeptiert haben, so wird dieser zum Wert von bleibender Qualität - und darauf ist dann wieder sicheren Verlass.

Damit will ich andeuten, dass ich auch an eine Zukunft unter diesen Bedingungen glaube. Sofern wir uns den Herausforderungen zu stellen wagen.

Während meiner Zeit als Präsident durfte ich in dieser Hinsicht so manches lernen. Ich habe versucht, Ihnen zu Anfang jeder Amtszeit ein Programm mit klaren Zielen als Orientierungshilfe für Sie und uns vorzustellen. Daraus musste ich lernen, dass es erstens anders kommt und zweitens schneller als ich befürchtet hatte. Das hat mir manche Kritik eingebracht bei Kursänderungen, oder wenn wir einmal zu zielstrebig auf ein Ziel zugesteuert sind. Heute kann ich mit einer gewissen Gelassenheit darauf zurückblicken und bin froh, dass wir etwas gewagt haben. Auch wenn mich manche Entscheidung mehr als eine Nacht Schlaf gekostet hat. Aber bekanntlich gewinnt, wer etwas wagt.

Der grundlegende Wandel während meiner Amtszeit war der Wechsel von der Opposition zur Regierung. personelle Änderungen innerhalb der Firma führten anfangs 1996 zu einem neuen Verständnis der Sozialpartnerschaft. Seit Jahrzehn-

ten war der Berufsverband das soziale Gewissen der Firma - aber immer als Opposition. Während den Zeiten satter Gewinne liessen sich die so entstandenen Energieverluste spielend kompensieren. Das änderte beinahe schlagartig mit dem Einbruch der Tarife. Damit wir im enger werdenden Bewegungsraum noch immer sozial verträgliche Bedingungen aushandeln konnten, mussten wir alle am selben Strick ziehen. Ein Schritt, mit dem wir uns zu Anfang schwer taten, dessen Vorteile wir aber mit der Zeit erkannten. Nun sind wir zwar in die Verantwortung eingebunden, können aber endlich zeitgerechter handeln, haben eine massiv erweiterte Mitbestimmung und einen ganz anderen Stellenwert im Vergleich zu anderen Berufsverbänden. Zwar werden immer wieder Stimmen laut, die unsere Rückkehr zur alten Politik fordern. Meines Erachtens wird dabei aber übersehen, dass es innerhalb der gewinnorientierten Führungsstruktur der Swissair keine Stelle mehr gibt, die sich in gleichem Masse wie wir selbst um unser soziales Wohlergehen kümmern könnte. Wenn uns daran auch in Zukunft etwas liegt, müssen wir uns dafür einsetzen. Unser noch bestehendes Vertragswerk und die funktionierenden Gremien daraus - wie zum Beispiel ALBANA - bieten uns hierfür günstigen Betätigungsraum. Allerdings müssen wir als Mitverantwortliche auch suboptimale Entscheidungen tragen können.

Wer sich am beidseitigen Gewinn orientiert, bekommt etwas Gutes, aber vielleicht nicht immer das Beste für die eige-

ne Person. Dafür gibt es auch keine eindeutigen Verlierer und viel weniger Konfliktpotential.

Ich hoffe persönlich, wir sind auch in Zukunft fähig, den Weg der verantwortungsbewussten Mitbestimmung ohne die alten Feindbilder weiter zu gehen. Ich äussere diese Hoffnung nicht unbegründet, durfte ich doch während meiner Amtszeit von einem grossartigen und sehr verantwortungsbewussten Support durch eine grosse Mehrheit von Ihnen profitieren. Ich habe in den letzten Jahren versucht, mit meiner Arbeit etwas für Sie zu tun und danke allen, die mir geholfen haben. Besonders danke ich meiner Frau Marita für ihre bedingungslose Unterstützung. Ohne diese Unterstützung wären meine acht intensiven Amtsjahre für den Verband schlicht nicht zu bewältigen gewesen.

Dem neuen Vorstand unter der Leitung von Christoph Huber wünsche ich Weitblick und viel Glück für die Bewältigung der auf ihn zukommenden Arbeit.» Mit diesen letzten präsidentialen Worten räumte Peter Nagl den Platz am Vorstandstisch.

Thomas Stefanini, dankte ihm für sein fast übermenschliches Engagement zum Wohle der AEROPERS. Er bedauerte allerdings, dass durch die heutigen Umstände die ursprüngliche Idee, Peter Nagl mit einer Art «Bayrischen Brotzeit» den Abschied leichter zu machen, fallengelassen werden musste. Dies wäre ein idealer Rahmen gewesen, die Verdienste des scheidenden Präsidenten zu würdigen - und mit einer frisch

gezapften Mass auf seine bevorstehende Pensionierung anzustossen!

Nachwahlen

Der neue Präsident, Christoph Huber, hiess die beiden neuen Vorstandsmitglieder Markus Schneider (PiC A320, VEF-Stiftungsrat) und Thomas Leupin, (SF/O A-320, soeben von der Ausmietung bei Luft hansa zurückgekehrt) am Vorstandstisch willkommen. Er wies auf die bestehenden Vakanzen im Vorstand hin.

Gemäss Statuten müsse der Verein aufgelöst werden, wenn der Vorstand nicht mehr ordentlich besetzt werden könne, gab Christoph Huber zu bedenken, aber die Statuten lassen auch Neuwahlen an der GV zu. Nach schnellen, intensiven Kontakten sei es gelungen, zwei gut ausgewiesene Kandidaten zu finden. Er stellte Hanspeter Stocker (PiC 747) und Harry Zwartoed (PiC MD-11) vor. Hanspeter will nach dem Motto «Kooperation statt Konfrontation» den eingeschlagenen Weg weiterführen. Harry gehört dem Projektteam für den GAV 99 an und hat sich bereits mit allen Aspekten bestens vertraut gemacht. Unter Applaus verkündete er auf die entsprechende Frage, dass er weiterhin Instruktor bleiben werde, dies allerdings revidieren könne, sollte die Arbeitsbelastung extrem werden.

Nach kurzer Diskussion wurden beide mit 245, resp. 243 Stimmen bei rund 30 Enthaltungen gewählt und durften neben den «ordentlich» neu gewählten Markus Schneider und Stefan Künzli am Vorstandstisch Platz nehmen.

Ein Sitz im neunköpfigen Vorstand bleibt

unbesetzt, da gemäss den Statuten drei Sitze für Copiloten reserviert sind und man diesen Anspruch respektieren wolle, erklärte der Präsident. Deshalb würde dieser Sitz formell ausgeschrieben und die Wahl schriftlich erfolgen.

«We got the message»

Christoph Huber setzte anschliessend zu seiner «Regierungserklärung» an: «Ich habe in meinem ersten Jahr im Dienste der Aeropers doch auch schon einiges an Turbulenzen miterlebt; was sich aber im Zusammenhang mit den Wahl- und Sachgeschäften in den letzten Tagen abgespielt hat, war unzweifelhaft eine Steigerung des bisher erlebten. Der unerbittliche Kampf um Produktivität und Kostensenkungen, bei dem die AEROPERS, und das sind Sie, liebe Mitglieder, gemäss Vertrag eingebunden ist, hat schlussendlich auch seine Spuren bei unserem Verband hinterlassen. Die schlechte Décharge Erteilung sowie die Ablehnung des Budgets bereiten uns natürlich gewaltige Probleme und sind sicher eine schmerzhaftes Quittung für zum Teil jahrelanges Engagement im Dienste des Verbandes. Waren die Abgänge von Peter Nagl und Hannu Ruprecht schon längere Zeit bekannt, so ist das überraschende und unerwartete Ausscheiden von Thomas Stefanini, Urs Enz und Christian Frauenfelder als Folge der Abstimmungsergebnisse ein riesiges Handicap für den Verband, dessen Tragweite wahrscheinlich noch gar nicht allen bewusst ist. Tom und Urs waren Motor und Seele zugleich unserer Flight-Ops, mit einem riesigen angesammelten

Wissen, das uns nun sehr fehlen wird. In diesem Bereich müssen Sie nun damit rechnen, dass wir Ihnen während längerer Zeit nicht mehr den gleichen Service bieten können. Dasselbe gilt im Fall von Christian Frauenfelder, der mit pointierter Feder eine super Informationspolitik auf die Beine gestellt hat.

Für mich trotzdem kein Grund, das Handtuch zu werfen. Wir haben uns zur Wahl gestellt, Sie haben uns mit guten Ergebnissen gewählt und für dieses Vertrauen möchte ich mich auch im Namen aller meiner Vorstandskollegen ganz herzlich bei Ihnen bedanken. Ich würde sagen: We got the message, und es wird eines unserer vordringlichsten Ziele sein, Ihr Vertrauen im vollen Masse zurückzugewinnen. Dies nicht etwa, um gut vor Ihnen dazustehen, sondern ganz allein im Interesse des Verbandes und somit in Ihrem Interesse, denn nur ein geeinter Verband wird im immerwährenden Schlagabtausch mit dem Management um Lohnprozente, Duty hours und Lebensqualität bestehen können.

Unser Bleiben im Vorstand soll nun aber keineswegs bedeuten, dass wir ohne weiteres zur Tagesordnung übergehen. Die Vertrauensfrage bleibt und wir müssen ein neues Budget präsentieren. Wohl niemand im Vorstand oder in einer Kommission übt diese Tätigkeit des Geldes willens aus. Ein neues Budget wird sich wohl kaum wesentlich anders präsentieren. Ich möchte Ihnen auch in Erinnerung rufen, dass ein Vorstandsamt mit keinerlei Vorteilen verbunden ist und somit

auch nicht besonders zum Verbleiben einlädt. Was uns hält, ist nur die Sorge um unsere Zukunft, dafür sind wir bereit, uns zu engagieren. Wir erwarten aber auch Ihr Engagement, und sei es nur monetär.

Es ist mir durchaus bewusst, dass ich für einige von Ihnen hier im Saal vielleicht nicht das Idealbild des Gewerkschafters verkörpere. Ich bin noch nie, und ich werde auch nie mit der roten Fahne durch den Saal marschieren. Vielmehr bin ich der Überzeugung, dass mit einem sachlichen Approach, aber auch mit einem gewissen Verständnis für die Argumente der Gegenseite oft eine bessere Lösung gefunden werden kann als mit Poltern und kategorischem Neinsagen. Die Grenzen können trotzdem genauso hart gezogen werden, und ich kann Ihnen versichern, dass wir diese auch ziehen werden».

Der GAV 1999

Das Projektteam der AEROPERS hat klare Vorstellungen, welches die Eckwerte eines neuen GAV 99 sein sollen. Stefan Künzli wies in seinem Referat darauf hin, dass das «MoU» (Memorandum of Understanding) uns die Gewähr geben soll, dass der GAV 96 auf friedlichem, sozialpartnerschaftlichem Wege in einen neuen GAV überführt werden kann, wobei aber ganz klar festzuhalten sei, dass es sich bei einem MoU um eine gemeinsame Absichts-Erklärungen und nicht bereits um einen Vertrag handelt.

Schon bei Beginn der Gespräche mit Swissair sei für das Projektteam klar gewesen, dass der Lebensstandard gehalten

werden, der Ferienanspruch unangetastet, die FDRs nur durch die Einführung des «Body time» Modells verändert und die monetären Ansprüche gleich bleiben sollen. Neue Wege sollen gefunden werden, die es der Swissair ermöglichen, die A320 Flotte auszubauen, statt neu zu befliegende Strecken aus Gründen der Rentabilität auszulagern. Ein neues Pensionierungsmodell wird ebenfalls diskutiert. So soll ein «Recht auf Arbeit» bis 57 Jahre definiert werden, was eine Pensionierung mit 55 aber zulässt und eine Weiterbeschäftigung bis zum «Lizenzalter» 60 theoretisch ermöglicht. Die Beitragsleistungen ab 55 sind ebenfalls Gesprächsstoff. Der AEROPERS schwebt eine Vertragsdauer des GAVs von fünf Jahren vor. Verschiedene Fragen aus dem Publikum wurden gestellt und beantwortet. So sei wohl keine Wiederanstellung pensionierter Kollegen vorgesehen, da in naher Zukunft noch kein Unterbestand auszumachen sei. Eine Beruhigung der Einsätze könne nicht einfach durch eine Erhöhung der RESX herbeigeführt werden, das ALBANA Gremium steuert die Reserve und könne Ausfälle wie im aktuellen Beispiel gleich dreier Jumbos nicht vorhersehen. Mehr Lebensqualität durch eine Reduktion der Flugstunden sei mangels Argumenten schwer durchzusetzen: Im internationalen Vergleich stehen wir mit unseren Blockstunden heute im Mittelfeld. Eine Angst vor einer GAV-Kündigung seitens Swissair habe der Vorstand nicht, denn für ihn sei ein Abschluss des MoU um jeden Preis nicht erstrebenswert, es gebe sogenannte «no-go-Items».

Auch wirke sich der heutige Abstimmungs-Eclat wohl nicht kontraproduktiv auf die Verhandlungen aus.

Die anschliessende Diskussionsrunde wurde nur von Max Lenz benützt, der nochmals kritisierte, dass der Vorstand seinen Abstimmungskommentar ohne Rücksprache zensuriert habe. Er habe darauf das Bezirksgericht Bülach gebeten, die AEROPERS zu ermahnen. Das Urteil stehe allerdings noch aus. Max lobte die Homepage der AEROPERS, bedauerte aber, dass kein elektronisches Forum dabei sei. Er regte an, dass sich die Mitglieder endlich auf die Vorzüge des Internet und einer e-mail Adresse besinnen möchten. Zum Schluss holte er sich die Zustimmung der GV, seine Internet-Adresse vorstellen zu dürfen, die im erwähnten zensurierten Kommentar gewesen sei. Dort sei ein Forum installiert. Für alle, die den Saal beim GV-Ende um 23.45 Uhr bereits verlassen hatten, als er noch Schreibzeug und Folie für den Hellraumprojektor suchte, hier nochmals: www.datacomm.ch/ifenstein/man.html. Jeden Abend um 18.30 Uhr.

Ach ja, zwischendurch gab's noch einen Vortrag eines Airbus Testpiloten. Da es eher eine Präsentation für die Geschäftsleitung eines potentiellen Airbuskunden, die keine grosse Ahnung vom Fliegen hat und von den unbestreitbaren Vorzügen der Airbusfamilie überzeugt werden muss, will ich Sie hier nicht noch mit einer Zusammenfassung strapazieren. Es hätte scheinbar ein anderer kommen sollen, der packender zu Reden imstande gewesen wäre ... ■

Inserat 1 Seite VP-Bank



Es zählt, was man tut ...

Zum Tod von Peter Bircher

Im Oktober letzten Jahres rief mich Peter an und sagte lakonisch, am nächsten Tag werde er zum zweiten Mal operiert. Er berichtete dies in einem Ton, als ob er zu einer Bergwanderung mit mittlerem Schwierigkeitsgrad aufbrechen würde. Kein Zeichen von Angst oder Unruhe, nicht auch nur ein Anflug von Klage oder Selbstmitleid, aber auch keine gespielte Zuversicht. Er wolle es so nehmen, wie es komme. Kurz vor Weihnachten dann ein weiterer Anruf. Er wolle nur mitteilen, dass er wieder gesund sei. Ich war natürlich überrascht, meine anfängliche Skepsis wich Erleichterung und Freude, am Schluss des Gesprächs meinte ich: Das ist das schönste Weihnachtsgeschenk für Dich und Deine Familie. Wer jetzt eine überschwengliche Antwort erwartet hätte, kannte ihn schlecht. Er erwiderte nur trocken: Kann man wohl sagen.

Das erste Mal kreuzten sich unsere Wege in den sechziger Jahren. Er war Schüler in einer Militärpilotenschule, ich am Abverdienen. Seine zurückhaltende Art stand fast im Gegensatz zu seinem wachen, kritischen Geist, der schon damals mit Hierarchiestufen wenig anzufangen wusste und bei mehr als einer Gelegenheit unaufdringlich, aber unmissverständlich wissen liess: Ihr in den feinen Stöff-

chen müsst ja nicht meinen, dass ich mich vor Euch ducke.

Nach seiner Ausbildung zum Militärpiloten traf ich ihn dann wieder in der Swissair, wo er mehr als 30 Jahre arbeitete und die rasante Entwicklung des Luftverkehrs hautnah miterlebte, flog er doch vom heute altertümlich anmutenden DC-3 bis zum Jumbo mehrere Flugzeugtypen, die den jeweiligen technischen Stand verkörperten.

Von der Swissair verabschiedete er sich auf geradezu dramatische Weise: Am 18. September 1996, ungefähr in der Mitte des Flugweges nach China, machte sich seine Krankheit zum ersten Mal in aller Heftigkeit bemerkbar. Peter wurde wegen einer schweren Hirnstörung handlungsunfähig, Copilot und Bordtechniker übernahmen zusätzlich seine Aufgaben, wendeten das Flugzeug und landeten nach über 7 Stunden Flugzeit in Helsinki. Die ganze Besatzung, im Cockpit wie in der Kabine, erbrachte eine ausserordentliche Leistung, von der Peter immer wieder mit Bewunderung sprach.

Peter war nicht nur ein begeisterter Pilot, sein Naturell prädestinierte ihn auch für eine Aufgabe bei der Aeropers. Er, der sich gerne für Minderheiten einsetzte und dessen Credo war: nicht was einer ist, zählt, sondern was einer tut und bewirkt, konnte hier seine besonderen Fähigkeiten einsetzen und seiner gewerkschaftlichen Ader freien Lauf lassen...

Er war Vizepräsident, Vorstandsmitglied, leitete verschiedene Kommissionen, und wir Piloten und Bordtechniker verdanken seinem Ideenreichtum, seiner Initiative und seinem Engagement mehrere beachtliche Verbesserungen unseres Berufslebens.

Mehr als einmal erlebte ich ihn bei Verhandlungen als harten Gegenpart, der seine Überzeugung verbissen vertrat, ohne dabei verletzend oder gar gehässig zu werden. Ich sehe ihn noch heute vor mir: Wenn er ruhig wurde, eine leicht schräge Haltung am Tisch einnahm, an seiner Pfeife ziehend die obligate Handbewegung über den Kopf zur Ordnung des gelichteten Scheitels ausführte, dann wusste man: Nächstens kommt etwas. Und es kam. Mit einer neuen Idee, mit einem träfen Hinweis oder mit einem schonungslosen Urteil versuchte er, etwas einzuleiten, etwas zu bewegen, zu korrigieren, seine Kollegen mitzureissen. Hier hatte und kannte er seine Stärken, hier fühlte er sich offensichtlich wohl. Und nicht zuletzt wegen seines grossen Wissens und seiner Erfahrung war er dann 1996 Gründungs- und Vorstandsmitglied der IG Pension, wo er sich, wiederum mit vollem Einsatz, für diejenigen einsetzte, die nach einer Beschäftigung suchten.

Wenn ich an die letzten Wochen und Monate denke, wird mir erst heute so richtig bewusst, dass die heimtückische Krankheit zwar seinen Körper bezwang, seinen Geist und seine Persönlichkeit jedoch nicht besiegen konnte.

Gelassen, tapfer, mit nüchternen, ja manchmal fast sarkastischen Hinweisen auf seine Krankheit signalisierte er, nicht daran zu denken, seine Würde abzugeben. Mit geradezu stoischer Bereitschaft nahm er sein Schicksal an, ohne jedoch die Hoffnung und den Widerstandswillen zu verlieren.



Die Fotografie, etwas mehr als zwei Monate vor seinem Tod aufgenommen, während einer Kreuzfahrt in der Karibik, zeugt eindrücklich von seiner ungebrochenen Zuversicht.

Peter ist seinen Weg gegangen, er hat seinen allerletzten Flug angetreten. Im Namen der Kolleginnen und Kollegen von Swissair und Aeropers spreche ich den Angehörigen unser herzliches Mitgefühl aus.

Gerd Grünewald

Kaleidoskop 3/98

Ende für die MD-11

Infolge fallender Nachfrage hat Boeing beschlossen, die Produktion der MD-11 nach dem 200. Flugzeug einzustellen. Das heisst, ab Februar 2000 wird kein dreimotoriges Flugzeug mehr gebaut. In Long Beach sind dann nur noch die Produktionsstätten der C-17 sowie der Boeing 717 zu Hause, was einen Aderlass von rund 6000 Stellen bedeutet.

BMW verzögert Boeing 717

Bei Triebwerktests in grossen Höhen wurden Risse an einigen Kompressor-schaufeln des neuen BMW-Rolls Royce BR715 Motors entdeckt, der als Antrieb für die Boeing 717 vorgesehen ist. Deshalb musste Boeing den Erstflug dieses auf der Basis der DC-9-30 entwickelten «neuen» Hundertplätzers auf Juli verschieben. Neue Verzögerungen (die elektrischen Spoiler sind schon unbeabsichtigt ausgefahren, Autopilot-Steuer-signal-Integrationsprobleme wurden entdeckt und notwendige Verbesserungen am «Fan-containment system» müssen gemacht werden) lassen auf einen Erstflug Anfangs September schliessen. Die Ablieferungen dürften termingemäss Mitte 1999 erfolgen, da gleich drei Flugzeuge am 1600-Stunden-Zertifikationsprogramm teilnehmen. Neben AirTran (der früheren ValuJet) konnte endlich ein weiterer Kunde gewonnen werden: Die deutsche Bavaria International Air-

craft Leasing hat fünf Boeing 717 bestellt.

Die Firma BMW, seit 1917 im Flugzeugmotorenbau tätig, hat gegen Ende des zweiten Weltkrieges als erste ein Axialtriebwerk (BMW 003) konstruiert, das hauptsächlich beim «Volksjäger» Heinkel HE 162 zum Einsatz kam. Der Konstrukteur Hermann Östrich wurde nach dem Krieg bei der französischen SNECMA verpflichtet, wo er massgeblich an der Entwicklung des «Atar» Triebwerkes beteiligt war. BMW baute in Lizenz Rolls Royce Motoren des Typs Tyne. 1965 wurde die Triebwerkabteilung an die Nutzfahrzeugfirma MAN verkauft, die sie später mit der entsprechenden Abteilung von Daimler-Benz zur MTU (Motoren- und Turbinenunion) fusionierte.

Als BMW im Jahr 1990 wieder Gespräche mit Rolls Royce aufnahm, die in der Gründung der Firma BMW Rolls Royce mündeten, wurde die mit Pratt & Whitney zusammenarbeitende MTU zum schärfsten Konkurrenten. Marktstudien hatten ergeben, dass ein neues Triebwerk in der Klasse von sechs bis zehn Tonnen Schub benötigt wird, da die damals verfügbaren Motoren Weiterentwicklungen der Technik aus den 60er Jahren waren. Rolls Royce war einerseits mit schubstärkeren Versionen des «Trent» für die A330 und Boeing 777 beschäftigt und hatte andererseits mit dem «Tay» (Fokker 100) bereits ein Triebwerk

in diesem Schubprogramm im Angebot, das aber auch auf dem «Spey» von 1965 basierte, weshalb die Entwicklung an BMW delegiert wurde. Rolls Royce steuerte einen grossen Teil der Grundlagenforschung sowie Komponenten bei und stellte Ingenieure zur Verfügung.

Das Triebwerk BR710 hat einen Fandurchmesser von 122 cm und wird im Leistungsbereich von 3,5 bis 7 Tonnen Schub für Geschäftsreiseflugzeuge, die Tupolev 334 und als Neumotorisierung für das Aufklärungsflugzeug «Nimrod» der RAF angeboten und soll bis in Höhen von 52 000ft operieren können. Das BR715 für die Boeing 717 hat einen Durchmesser von 142cm und acht bis zehn Tonnen Schub. Die Lärmentwicklung soll weit unter den gegenwärtig gültigen Limiten liegen. In einem späteren Schritt wird - zur Abgasverminderung - eine doppelte Brennkammer eingebaut, die eine bessere Verbrennung garantieren soll (wie heute schon bei unseren A320 Triebwerken).

Singapore mit Airbus

Boeing musste im Mai einen herben Rückschlag hinnehmen, als Singapore Airlines (SIA) für ihre Ultralangstrecken die A340-500 bestellte und nicht die Boeing 777-200X. SIA übernahm im letzten Jahr die ersten «normalen» Boeing 777, wobei Boeing glaubte, SIA mit der Zeit eine ganze Familie anbieten zu können. Ursprünglich wollte Boeing die für extreme Langstrecken ausgelegten 777-200X und -300X bereits im September 2000 ausliefern, also mit einem komfor-

tablen Vorsprung auf die A340-500. Dieser Vorsprung ist mittlerweile dahin, denn hauptsächlich wegen der Asienkrise konnte immer noch kein «Launch customer» gefunden werden, und Boeing denkt nicht daran, das Programm zu beginnen, ohne genügend Aufträge in der Tasche zu haben.

Singapore Airlines begründete den Entscheid zugunsten der A340 mit den zu befliegenden Strecken: «Acht oder zehn Stunden mit einem Zweimotorigen zu fliegen ist kein Problem, aber dauernd Flugstrecken von 14 bis 16 Stunden zu bewältigen, das bedeutet, die (neuen) Triebwerke und Systeme dauernd am Limit zu operieren». Mit bloss 184 Passagierplätzen wird die A340-500 sehr komfortables Reisen gestatten, selbst in der Economy-Klasse. Deshalb würde es auch kein «Backpacker-Flugzeug» sein, sondern auf den gutzahlenden Passagier abzielen, der nonstop von Singapur in die USA reisen möchte.

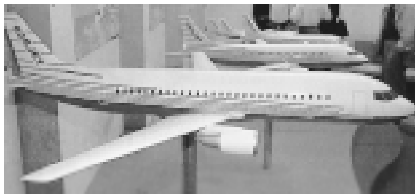
Run auf Minijets

Continental Express wird die erste Regionalgesellschaft sein, welche auf eine reine Jetflotte umstellt. Mit der Bestellung von 25 brasilianischen Embraer ERJ-135 sowie der Platzierung von 50 Optionen werden ab 1999 alle Propellermaschinen ausscheiden. Embraer liefert gegenwärtig 50 ihrer 50plätzig ERJ 145 an Continental Express ab (plus 150 Optionen). Drei andere Firmen haben ebenfalls ERJ-135 bestellt und weitere sind am Evaluieren. Der Trend - vor allem in den USA, wo die Regionalgesell-

schaften komfortabel in ihre Muttergesellschaften «eingebettet» sind - läuft auch bei den kleinen Passagierflugzeugen auf Jets hinaus.

Dornier 728 wird gebaut

An der Berliner Luftfahrtschau verkündete Fairchild Dornier, dass die neue Generation Regionaljets gebaut und ab 2001 ausgeliefert wird. 165 Bestellungen



Aus Flight International 27. Mai 1998

gen und Optionen (davon je 60 von Crossair und Lufthansa CityLine) seien bisher eingetroffen, was die Firma beflügelte, den offiziellen Programmstart früher als erwartet bekanntzugeben. Als erstes Flugzeug wird die 70plätzig 728JET Mitte Jahr 2000 fliegen, gefolgt von der 55plätzigen 528 und der 95plätzigen 928. Der Stückpreis soll 20 Millionen US-\$ betragen und monatlich sollen fünf Flugzeuge hergestellt werden. Die kleine Fairchild Dornier 328JET mit dem hochgesetzten Flügel erhält zudem eine grössere Schwester, die 42plätzig 428JET, womit diese zukunftsgläubige Firma Regionalflugzeuge von 37 bis 95 Sitzen anbieten kann.

Billige Jumbos

Air New Zealand verkauft fünf ihrer 16- bis 17jährigen Boeing 747-200 an Virgin Atlantic Airways, die damit sechs ihrer noch älteren Jumbos ersetzen will. Mit allen Ersatzteilen und Zubehör soll der Kaufpreis 130 Millionen US-\$ betragen. Der Preis pro Flugzeug wird von Insidern auf bloss 20 Millionen US-\$ geschätzt. Viel mehr werden auch unsere eigenen nicht viel jüngeren Jumbos lösen, falls sie doch noch einen Käufer findet. Immerhin kann der Kunde mit zuverlässig reparierten Triebwerkauflösungen rechnen ...

Grösste FAA-Busse

2,3 Millionen Dollar Busse muss die Firma SabreTech in Miami für ein Vergehen im Umgang mit gefährlichen Gütern bezahlen. Über 100 Sauerstoffgeneratoren wurden nicht nur unsachgemäss verpackt und verladen, auch eine Meldung an die Frau Kapitän unterblieb. Einer dieser Generatoren hat dann ausgelöst. Die FAA hat dies als den ursächlichen Grund bezeichnet, weshalb im Mai 1996 im Frachtraum einer DC-9 der ValuJet kurz nach dem Start ein Feuer ausgebrochen ist, das zum Absturz des Flugzeuges geführt hat.

Fokker-70 wiedergeboren

Die holländische Regionalgesellschaft VLM hat die Absicht bekundet, vier neue Fokker 70 zu bestellen. Der holländische Geschäftsmann Jaap Jacobson hat vor ein paar Monaten die fast schon liquidierten Fokkerwerke gekauft und

will die Produktion unter dem originellen Namen «Rekkof» (Fokker rückwärts) wieder aufnehmen. Dass die bekannt gewordene Beststellungsabsicht nicht allzu grossen Optimismus auslösen wird, dürfte beim Betrachten der Besitzverhältnisse von VLM klar werden: Die Firma gehört gehört Jaap Jacobson.

Code-share Unfall

Es war nicht so wie bei einer Bauchlandung eines Regionalflugzeuges in Paris, das in Lufthansafarben im Unterauftrag ebendieser unterwegs war und deshalb mit schlechtester Imagewerbung in den Zeitungen abgebildet wurde: In Bogota stürzte am 20. April eine TAME Boeing 727-200 drei Minuten nach dem Start in schwer zugänglichem, hügeligem Gebiet ab. Sie war im Auftrag von Air France unterwegs nach Quito, als Verlängerung des Paris-Bogota Fluges. In den Zeitungen wurde dieser Umstand gebührend erwähnt.

Die Fluggesellschaft TAME wird vom equatorianischen Militär betrieben. Die 26jährige Boeing 727 drehte nach dem Start nicht wie vorgeschrieben rechtwinklig ab, sondern flog geradeaus weiter. Der Transponder war nicht eingeschaltet worden, und als der Fluglotse die Besatzung darauf aufmerksam machte, war es schon zu spät für eine Warnung: Der Maschine fehlten 50 Meter, um den 3500 Meter hohen Berg zu überfliegen. 61 Menschen an Bord starben. Die Untersuchungen sind im Gange. Vor allem interessiert die Behörden, weshalb die 727 in diesen drei Minuten

nur rund 2200ft gestiegen ist, hatte sie doch wenig Ladung und genügend Leistung, um auch auf dem hoch gelegenen Flugplatz von Bogota (8355ft) einen entsprechenden Steigflug ausführen zu können.

FedEx und MD-11

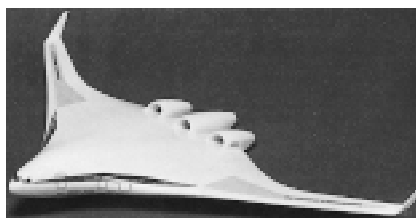
Die Frachtgesellschaft FedEx setzt heute 20 MD-11 ein. Mit der Übernahme von 20 MD-11 der Swissair, 19 von American Airlines und Bestellungen ab Werk wird FedEx im Jahr 2006 rund 60 MD-11 Frachter besitzen, also über ein Viertel des Gesamtbestandes an MD-11!

Boeing feiert Bestseller

Über 4000 Flugzeuge der verschiedenen 737-Versionen sind seit dem Programmstart Mitte der Sechziger Jahre verkauft worden! 1144 Maschinen der ursprünglichen Typen 737-100 und -200, 1990 der mittleren Generation -300/400/500 sowie 901 «Next Generation» 737-600/700/800 haben zufriedene Käufer gefunden. Ein Ende des Verkaufsbooms ist noch nicht in Sicht.

Fast wie Colani

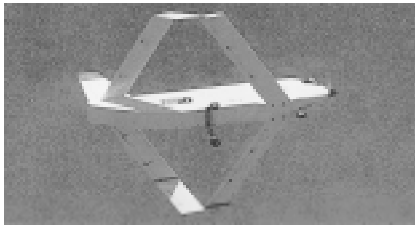
Boeing hat den von McDonnell-Douglas entwickelten «Fliegenden Flügel» bereits



Aus AW&ST 11. Mai 1998

als Modell mit sechs Metern Spannweite im Flug getestet. Obwohl die Flugeigenschaften ermutigend ausgefallen sind, ist vorläufig kein schnelles Vorwärtsschreiten zu erwarten. Denn die US Air Force als Auftraggeberin für die Projektstudien für ein neues Transportflugzeug hat schlicht und ergreifend kein Geld, um hier in grösserem Stil weiterzufahren.

Dies trifft auch den Konkurrenten Lockheed Martin, der mit einem ebenso ungewöhnlichen Flugprojekt aufwartet:



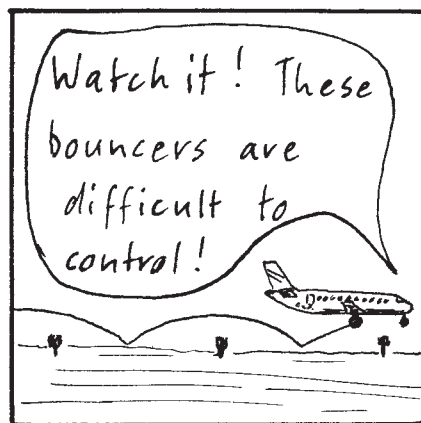
Aus AW&ST 11. Mai 1998

Der kastenförmige Rumpf garantiert tiefe Produktionskosten und die an der Spitze zusammengeführten Flügel eine gute Stabilität bei unterschiedlicher Verteilung der Ladung. Auch dieses Flugzeug wurde als Modell erfolgreich erprobt, wie das Bild beweist.

Lemanair

Die Genfer Swiss World Airways (SWA) befindet sich immer noch in den Geburtswehen, und schon taucht ein weiteres Linienflugprojekt auf: Lemanair soll die neue Regionalfluglinie der Westschweiz heissen, die im Sommer 1999 mit drei bis fünf Canadair RegionalJets in die Domäne der Crossair eingreifen möchte. Lemanair sieht sich auch als Ergänzung zur SWA, der sie Passagiere zubringen würde. Ein historisch bedeutsames Datum für die Betriebsaufnahme

Yawspin



wäre der 25. Juni 1999, denn achtzig Jahre zuvor wurde in Genf von den drei Piloten Cartier, Pillichody und de Weck die «Avion Tourisme S.A.» gegründet. Sie wurde allerdings ein Jahr später von der Zürcher Ad Astra (Vorläuferin der Swissair) übernommen ...

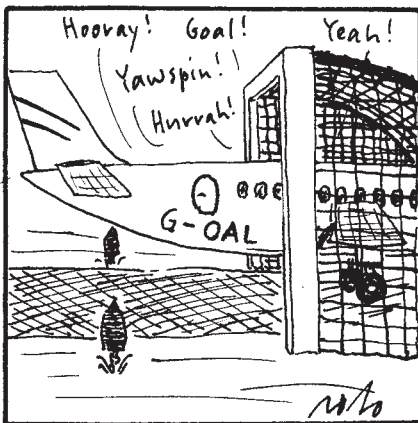
Kuriose Verspätungen

Konsumentenorganisationen in den USA haben bei den monatlich erhobenen Statistiken erstaunlich viele Ankunftsverspätungen von 14 Minuten festgestellt. Per Definition gilt ein Flug bekanntlich erst ab 15 Minuten als verspätet. Es hat sich nun gezeigt, dass diese 14 Minuten vor allem bei denjenigen Fluggesellschaften gehäuft registriert werden, die ihre Statistiken von Hand erstellen. Treuherzig wird aber jeder Vorwurf der Manipulation zurückgewiesen: Alles Zufall!

Nun empfehlen diejenigen Fluggesellschaften, die ihre Abflugs- und Ankunftszeiten automatisch erfassen, die Pünktlichkeitsstatistiken aufzuteilen in «manuelle» und «automatische» Zeitaufzeichnung.

Mega-Transporter

Die Luftfracht ist ein Boom-Business. Am oberen Ende der Transportkapazität tut sich etwas in Deutschland, dort will die Firma CargoLifter in Berlin einen Hochleistungszeppelin bauen, der in der Lage sein soll, 160 Tonnen schwere sowie überdimensionierte Frachtstücke zu transportieren und in unwegsamem Gebiet (z. B. beim Kraftwerkbau) abzuliefern. Er soll 242 Meter lang werden, einen Durchmesser von 61 Metern kriegen, mit einer Reisegeschwindigkeit von 80 bis 115 km/h 10 000 km weit fahren



© AEROPERS RUNDSCHAU 1998

können und bereits im Jahr 2001 abheben. Diese stolzen Dimensionen könnten Viagra als möglichen Sponsor auftauchen lassen ...

Airbus wird - vor allem wegen des unerwartet grossen Erfolges beim Verkauf von Restkapazität ihrer drei auf dem Chassis der A300-600 aufgebauten «Super Transporter Beluga» - mindestens ein weiteres Exemplar dieses ungewöhnlich aussehenden Flugzeuges bestellen. Es kann im Frachtraum von 1300 m³ Volumen maximal 47 Tonnen Flugzeugrümpfe und Flügel aufnehmen, wurde aber auch schon von der NASA gemietet, um Raketenteile zu transportieren. Studien werden auch angestellt, um auf der Basis der A340 einen noch grösseren «Mega-Transporter» zu machen. Frachtgesellschaften wurden informiert, dass eine Beluga für rund 90 Millionen Dollar zu haben sei, verglichen mit 175 Millionen für den von Boeing vorgeschlagenen zivilen Transporter, der aus der C-17 entwickelt werden soll.

Aber auch Russland meldet sich wieder, denn Antonov hat schon immer aussergewöhnliche Transportflugzeuge hergestellt. So soll die An-225 «Myria», eine sechsmotorige Weiterentwicklung der An-124, wieder auferstehen. Sie wurde ursprünglich für den Huckepacktransport des russischen Raumgleiters «Buran» vorgesehen, nach dessen Aufgabe aber hangariert und zum Teil kannibalisiert. Die An-225 könnte sowohl extern (mit einer 36 bis 70 Meter langen Box mit acht Metern Durchmesser auf dem Rumpf!) als auch intern grosse Fracht-

stücke aufnehmen. Die angegebenen 250 Tonnen Gesamtnutzlast sind aber wohl etwas hoch gegriffen. Nun werden noch westliche Investoren gesucht, die das Wiederbeleben des Projektes mit etwa 120 Millionen US-\$ finanzieren helfen.

Dangerous Goods

Die Zeitung USA Today verschickte mehrere Pakete per Luftfracht, die aber nichts als Papier enthielten. Getestet werden sollte, wie seriös die Transportunternehmen die Bestimmungen über Luftfracht nehmen. Drei der sechs Unternehmen verlangten weder eine Absenderbestätigung noch eine Deklaration über den Inhalt der Pakete.

Die FAA wurde ebenfalls aktiv: An Bord einer American Airlines Maschine wurden zehn Koffern mit korrosiven, giftigen Stoffen entdeckt, aber erst, nachdem sich einer geöffnet hatte und Dämpfe in die Kabine strömten. Die FAA verschärfte daraufhin die Kontrollen. Die Beanstandungen stiegen von 496 (1985) auf über 1500 im letzten Jahr. Eine Erhöhung der Bussen wird ins Auge gefasst. Heute beträgt die Höchstbusse 27 500 US-\$.

1. Mai in Dallas

American Airlines musste nahezu 300 Flüge annullieren, nicht wegen Mai-Demonstrationen der Gewerkschaften, sondern wegen schwerem Hagelschlag. Tennisballgrosse Hagelkörner beschädigten 51 Jets und 24 Regionalflugzeuge, die auf dem internationalen Flughafen von Dallas Fort-Worth parkiert waren.

Einer AirTran DC-9 (vormals ValuJet) mit 91 Passagieren an Bord erging es dramatischer: Unterwegs nach Chicago durchflog sie die Hagelzone und musste in Chattanooga notlanden. Die Kunststoffnase wurde fast vollständig zerstört und die Frontscheiben so stark beschädigt, dass die Sicht nach vorne praktisch unmöglich wurde. Mit einem tollen Service durch die Fluglotsen wurde die DC-9 zur geeignetsten Landebahn geführt, wo sie hart, aber sicher landen konnte.

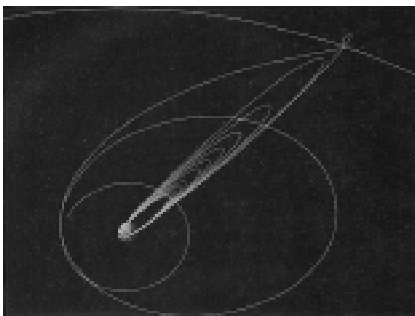
Rettungsversuch

Der Kommunikationssatellit Asia-Sat 3 konnte am 25. Dezember 1997 nach dem Abschuss mit einer russischen Proton Rakete nicht in die vorgesehene Umlaufbahn gebracht werden, weshalb er wertlos und von der Versicherung abgeschrieben wurde. Die Firma Hughes kaufte diesen Satelliten der Versicherung für wenig Geld ab und führte ein Experiment durch, wie in Zukunft solche Geräte gerettet werden könnten, die nicht in die geostationäre Umlaufbahn (ca. 36 000 km) gelangen. Die

rund 160 kg Treibstoff, die der Satellit für geplante Kurskorrekturen mit sich führte, reichten gut aus, um ihn mit zwölf Zündungen des Triebwerkes in eine immer höhere elliptische Bahn zu bringen, deren am weitesten entfernter Punkt schliesslich beim Mond lag (360'000km). Dessen Anziehungskraft wurde ausgenützt, um den falschen Bahnwinkel zu korrigieren und den Satelliten auf eine annähernd stabile Bahn zu bringen. Da der Bahnwinkel noch nicht genau stimmte und immer noch etwas Treibstoff übrig war - und weil es so schön funktioniert hat - wurde das Triebwerk auf der Rückfahrt zur Erde nochmals gezündet, worauf der Satellit in eine zweite, diesmal kreisförmige Mondumlaufbahn gezwungen wurde. Eine anschliessend letzte Zündung in Erdnähe diente zum Abbremsen, worauf der nun HGS-1 (Hughes Global Services) genannte Satellit in eine annähernd optimale geostationäre Bahn gebracht wurde. Er steht jetzt zum Verkauf.

CRM im All?

Eine Untersuchungskommission hat der Besatzung des Space Shuttle Columbia ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. Ihr wird die Hauptschuld am grösstenteils misslungenen Experiment «Spartan» angelastet: Schlechte Kommunikation mit der Bodenleitstelle, ungenügendes Training, Nichtbeachten von Vorschriften und nicht adäquate Korrekturen infolge Softwarefehlern finden sich in der Liste der Vorwürfe. Die Missionsspezialistin Chawla vergass, die



Aus AW&ST 18. Mai 1998

Stabilisierungsplattform des auszusetzenden Experimentalsatelliten einzuschalten, worauf er zu taumeln begann. Da sie den Greifarm unsachgemäss bedient hatte, driftete der Satellit zu weit ab, worauf er von zwei Astronauten von Hand eingefangen werden musste. Damit es beim Bau der Raumstation, der vielleicht schon im nächsten Jahr beginnt, nicht zu ähnlichen Vorfällen kommt, werden die Untersuchungsergebnisse sowie Empfehlungen daraus sehr genau studiert.

Ein Haar im All

Die Firma Celestis, bekannt geworden durch ihre All-Bestattungen (sieben Gramm der Asche können für 4800 Dollar bei einem Massenbegräbnis im erdnahen Weltraum mitfliegen) hat eine neue Idee, wie aus der Raumfahrt Geld gemacht werden kann. «Encounter 2001» lautet der werbewirksame Projektname. Celestis sucht vier Millionen Kunden, die 50 Dollar zu zahlen bereit sind, damit eines ihrer Haare auf eine interstellare Reise gehen kann. Namen und Photos der stolzen Haarbesitzer und -besitzerinnen werden auf einer CD-ROM mitgeführt. Da darauf geachtet wird, dass die Haarwurzeln und damit die DNA-Geninformationen dabei sind, können ausserirdische Intelligenzen dereinst zweifelsfrei die Bausteine unseres Lebens erforschen. Als Teilnutzlast einer Ariane 5 soll das 160kg schwere Raumschiffchen ins All geschickt werden, das zwecks Beschleunigung am Jupiter vorbei ge-

schickt und nach einer Rundreise um die Sonne endgültig unser Sonnensystem verlassen wird. Falls Sie also interessiert, aber mit einer zunehmenden Glatze gesegnet sind, sollten Sie bereits jetzt ein Haar konservieren lassen.

60 Jahre

Vor allem in den USA gibt es eine rührige Gruppe älterer, aber noch rüstiger Piloten, die sich für ein Anheben der vor annähernd vierzig Jahren beschlossenen Alterslimite von 60 Jahren für kommerzielle Pilotenlizenzen stark macht. Die Piloten unter der Leitung von Philip Shaw (ex Continental Express) beriefen sich auf den «Age Discrimination in Employment Act» von 1967. Doch das U.S. Supreme Court hat diese Klage ohne Angabe von Gründen abgelehnt. Auch an der IFALPA Jahreskonferenz gab es diesbezügliche Diskussionen und Anträge, ohne dass das Plenum jedoch zu einer Stellungnahme zu bewegen gewesen wäre.

Das Zitat

In der NZZ vom 7. Mai wurde über die neuen Flugstrecken der Swissair in die ehemalige Sowjetunion berichtet. Über die Gründe, die zum Einsatz der MD-83 führten, steht zu lesen: «Zum Einsatz kommen auf den neuen Strecken MD-83 Maschinen (der Crossair), die gegenüber den sonst zur Verfügung stehenden Flugzeugen des Typs Airbus A-310 über eine bessere Reichweite verfügen».

Henry Lüscher

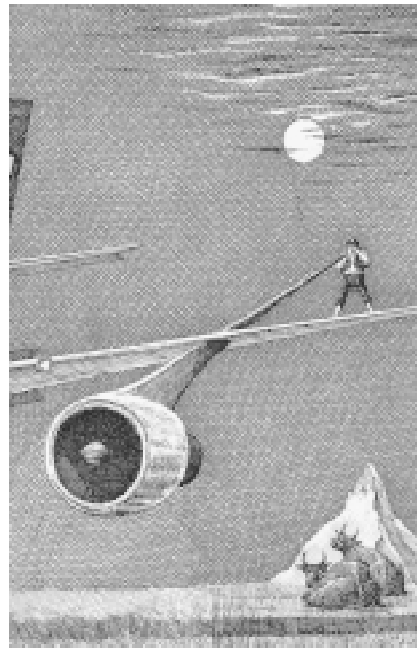
Folklore

Die «Weltwoche» hat bereits in ihrer Ausgabe vom 26. März vorausgesehen, dass es schwierig sein könnte, die Jumbos dereinst an interessierte Abnehmer zu bringen. Dieser hier gezeigte Vorschlag ist prüfenswert, zeigt er doch, dass sich jahrhundertealtes Handwerk durchaus mit modernster (na ja ...) Technik verbinden lässt. Allerdings könnten durch Eigenschwingungen oder Dissonanzen erneut Risse in den Triebwerkaufhängungen auftreten. Zum Beispiel könnte ein dergestalt aufgemotzter Jumbo auf der Kleinen Scheidegg zur Erbauung der Japanischen Touristen und zur Belebung der Anziehungskraft der modernen Schweiz dienen. Und da es sich um kein Europäisches Flugzeug handelt, dürfte sicher auch die SVP nichts dagegen einzuwenden haben.

Die Kinder hätten den Plausch an den robusten Rutschbahnen sowie der Unterflur-Halfpipe und -Disco. Da das Entertainmentssystem sicher immer noch nicht funktioniert, käme statt eines Individualkinos nur ein Restaurant im Hauptdeck in Frage, mit Bar im Oberdeck. Vielleicht könnte man den Flug auch schräg hinstellen, und trotz Ermangelung eines Meeres, aber in Sichtweite von Eisbergen ein Titanic-Feeling erzeugen und weidlich auch noch Profit aus dem Jubiläumsuntergang ziehen.

Das Cockpit wäre dann auch endlich dort, wo es heimisch ist: Bei den Alpküthen!

Henry Lüscher



*Mit freundlicher Genehmigung des Künstlers Martial Leder, Lausanne
Aus: «Schweizer Landschaft XI», Limmat Verlag*

Delta Air Lines and ALPA

Dear Airline Pilots. My name is Dennis Dolan and I am a Delta Air Lines captain and the Chairman of the Air Line Pilots Association's unit at Delta. Since Delta and your airline have a code-sharing agreement, I have been asked to write this article to help give you a better understanding of Delta and the Delta pilots.

**Dennis Dolan
Captain Delta Airlines**

In terms of annual revenue passenger miles, Delta is the third largest airline in the United States. However, in number of passengers carried per year, we rank number one, carrying over 104 million passengers aboard Delta aircraft in calendar year 1997! Delta currently operates a fleet of 555 aircraft and employs 8182 pilots. Delta has an international fleet of 14 MD11s, 21 L1011s and 33 767-300ER aircraft. The airline will begin taking delivery of B777s in March 1999 as we retire the remainder of our L 1011 fleet. Delta is also the launch customer for the B 767-400ER with deliveries expected to begin in the year 2000.

The pilots of Delta Air Lines are members of the Airline Pilots Association (ALPA) which represents over 48,000 pilots at 47 airlines in the United States and Canada. ALPA is headquartered in Washington, D. C..

The national organization of ALPA consists of the National Officers and departments which provide administrative, legal, communications, computer technology and safety expertise to all member airlines. While the union maintains this crucial national structure, each member airline operates autonomously with individual airline labor contracts, local representatives, administrative offices, contract enforcement and safety networks.

The individual airline units are called Master Executive Councils (MECs). Each MEC has an elected Chairman, Vice-Chairman and Secretary/Treasurer. In addition to the MEC officers each airline maintains local councils in each city with a crew base. The pilots in these Local Councils (LECs) elect representatives for each crew position in the base: captain, first officer and second officer (in bases with equipment requiring a second officer).

The LEC representatives, the MEC officers and MEC Committee Chairmen meet periodically (usually at least once per quarter) to determine and establish local union policies and procedures. In addition to these MEC meetings which determine policies for the individual airlines, all elected representatives from all ALPA airlines meet once every two years to discuss and establish national policies affecting all member airlines and to elect National Officers.

Since our airlines have a code-share agreement, the officers of our pilot unions decided to form a pilot alliance during joint meetings held between our groups at last year's IFALPA meeting in Cairo. We named our alliance the Global Pilot Alliance and it is presently composed of the pilots from Austrian, Finnair, Delta, Sabena and Swissair. The goal of the alliance is to improve safety, uphold professional standards, provide mutual assistance, develop common jumpseat policies, share information, improve communications, and build political influence. To further these goals, the leaders from all five airlines have signed a letter of commitment and mutual support.

Obviously, the fair and proper allocation of flying opportunities, revenues and career opportunities within the «Global Alliance» is of vital importance to all of the pilots we represent. I am confident that through the efforts of the members of the Global Pilot Alliance we will find ways to use our airline's code-sharing agreements to benefit the pilots of all affiliated airlines while denying our airline managers the use of classic «whip-sawing» techniques to the detriment of the piloting profession.

All of our airlines and pilot groups have witnessed the profound effects of international code-sharing and we are deeply committed to the concept of working together to insure that these relationships are not used to the detriment of the airline piloting profession. Many of our airlines have already experienced

the negative as well as the positive effects of code-sharing—our goal is to insure that the effect on our professional careers is only positive!

As pilots we were hired to fly airplanes safely and efficiently, not to manage our airlines. The decision of which markets to serve and which aircraft to allocate to those markets will always be a management decision, but when those decisions have a negative impact on our careers and our profession then we must act.

My hope is that by developing closer relationships with the pilots at Delta's code-share partners we can remove labor cost and productivity as a factor used by our managements to determine who flies which route's. Otherwise, the management at each of the code-share airlines will use code-sharing as a weapon against labor with the cheapest or most productive pilot group awarded most of the flying. (A situation which would lead to each pilot group being forced to offer concessions to management in order to protect its flying opportunities.)

The Delta pilots have witnessed both the benefits and dangers of code-sharing first hand. Delta has been a pioneer in the development of code-sharing and probably has more individual agreements than any other airline in the world. During the last contract negotiations in which Delta management forced the pilots to make major concessions, Delta furloughed over 550 pilots while transferring many domestic and foreign routes to code-sharing partners.

Domestically Delta has partial ownership and code-sharing arrangements with Comair and Atlantic Southeast Airlines. Delta also has codeshare agreements but no equity stake with Business Express, Sky West and Trans States Airlines.

In addition to the Global Alliance carriers, Delta has international agreements with Air France, Air Jamaica, Aer Lingus, Aeromexico, AeroPeru, Aerpostal, Korean Air, Malev Hungarian Airlines, TAP Air Portugal, and Transbrazil.

Airlines are sometimes the victims of their code-sharing plans especially when the plans fall apart and member airlines abandon a codeshare relationship. In the past few months Delta has been forced to terminate code-share relationships with several airlines. Delta lost its only service to Heathrow with the termination of the Delta/Virgin Atlantic code-share agreement. (Virgin has entered into a new partnership with Continental and the current U.S./British bi-lateral agreement only allows American and United Air Lines access to Heathrow.) Last winter Varig Airlines decided to leave its alliance with Delta to join the Star Alliance. Singapore Airlines also terminated its arrangements with the Global Alliance airlines to join into agreements with both United and Lufthansa. (They will probably eventually join the Star Alliance.) In what could prove to be a very significant development, All Nippon Airways severed its pending code-share arrangement with Delta and concluded new deals with both United and Lufthansa. In con-

junction with the previously announced termination of Singapore's agreement with Delta this could severely impact Delta's Pacific Rim presence. Not only did ANA carry 80% of the domestic Japanese traffic, but under the terms of the new U.S./Japan bilateral agreement ANA was awarded incumbent status which allows them to enter any new U.S./Japan market without restraint. The other Japanese Airlines have already entered into agreements with U.S. carriers leaving Delta with few possibilities to gain a significant foothold in this market. (Japan Air Lines has concluded an agreement with American.)

There have been reports this week that United and Delta have been discussing the possibility of forming their own alliance. In recent weeks North West Airlines has acquired a controlling interest in Continental Airlines and plans to join the two carriers into a codeshare arrangement with KLM. American Airlines and US Air have also announced the plans to form an alliance which will change the makeup of the U.S. domestic market.

As these airline alliances and consolidations continue, the landscape of the global airline business is dramatically changing. It appears that no matter how strong an individual airline is, it must position itself within a winning alliance if it is to survive over the long haul.

By joining our pilot groups into our own powerful alliances, we will insure that we also have a viable and prosperous future! ■

Body Time – Quo vadis?

Gemäss einem Artikel des ärztlichen Dienstes der Swissair braucht der Mensch bis zu elf Tage, bis sich die letzten Körperfunktionen von einem veritablen Jetlag erholt haben. Niemand käme allerdings auf die Idee, nach einer Rotation elf Freitage zu fordern, es weiss jedoch auch niemand, wo die Grenze zu einer gesundheitsschädigenden Arbeitsbelastung liegt. Der Artikel schloss mit der eher zynischen Bemerkung, dass eine schädigende Wirkung von Zeitverschiebungen noch nicht erwiesen sei!

Heute haben wir es auf der Langstrecke mit einem FDR-Modell zu tun, welches wohl körperverträglich tönt, unsere Erholungszeit aber ein weiteres Mal verkürzt. Aus verschiedenen Gründen halte ich eine Verschärfung der Einsatzrichtlinien für bedenklich. Produktivitätsüberlegungen führen zu immer strengeren FDRs ohne Rücksichtnahme auf zu erwartende Langzeitschäden. Copiloten, welche nach zwei Jahren Basisflotte bereits auf die Langstrecke kommandiert wurden, müssen mit mindestens zehn Jahren ununterbrochener Longhaul-Duty schon nur als F/Os rechnen. Was es bedeutet, sich ständig mit Schlafmanagement, Zeitverschiebung, Dauermüdigkeit und reduzierter Leistungsfähigkeit herumschlagen zu müssen, können wohl nur altgediente Langstreckler beurteilen. Das BodyTime Modell überschreitet die Limiten für einen langzeitverträglichen Streckeneinsatz.

Ich bin ebenfalls für produktivitätssteigernde Massnahmen, heutzutage kommen wir wahrscheinlich nicht mehr darum herum. So kann ich eine Erhöhung der Dutytime für Partial- und Full-Augmentation akzeptieren. Dass aber mit den strengeren Einsatzpatterns gleichzeitig die Erholungstage zu Hause gekürzt werden, geht mir zu weit. Bereits mit den FDRs unter GAV96 wurde eine deutliche Produktivitätssteigerung erzielt. Ich sehe hier keinen weiteren Handlungsbedarf, die dringend nötige Free- und Social-Time wiederum zu beschneiden. Ungenügende Ruhezeit im Langstreckeneinsatz äussert sich nicht zwingend in der Krankenstatistik. Jetlag, Klimaänderungen, kosmische Strahlung und Nachtflüge sind Faktoren, welche ihre kumulative Wirkung vor allem in der zweiten Lebenshälfte entfalten. Erschwerend kommt momentan noch hinzu, dass die Bestandessituation nicht einmal eine vernünftige Ferienplanung zulässt.

Mit der Forderung nach Gewinnmaximierung, Rentabilität und Produktivität lassen sich praktisch beliebige FDRs begründen. Die Grenzen setzten weder die Swissair noch der ärztliche Dienst, sondern alleine wir Piloten, welche zu 100% dem Flugdienst ausgesetzt sind. Lassen wir uns nicht auf Experimente mit ungewissem Ausgang ein. Produktivität erhöhen, ja – aber nicht zu Lasten der Erholung. Es ist jetzt an der Zeit, Grenzen zu setzten.

Ralph Schneider, F/O MD11



«Sag Ja oder Ja»

Eigentlich schreibe ich nicht gerne und trotzdem will ich meine Gedanken, die mich seit der diesjährigen GV der AEROPERS noch mehr beschäftigen, zu Papier bringen.

Was Ihr (Vorstandsmitglieder) in der letzten Zeit für uns an Arbeit und Einsatz geleistet habt, kann ich kaum nachvollziehen. Vor allem danke ich an dieser Stelle Peter Nagl, der sicher immer das Beste für uns alle wollte und z.T. auch erreichte. Dass er auf eine gebührende Verabschiedung verzichten musste, verstehe ich nicht.

Bevor ich auf den GV-Abend 1998 zurückkomme, einen kurzen Zeitsprung zurück in die nahe Vergangenheit, zur GV 1997. Als E. van Duijn bei der Diskussion seine Überlegungen zur Abstimmung Charter-Leisure vorbrachte, wurde er fast tadelnd in die Schranken gewiesen. «Sag JA oder JA», eine andere Möglichkeit hatten wir ja wirklich nicht!

Dies und auch weitere Kommentare, Anregungen von Mitgliedern in verschiedenen Sachfragen, wurden meinem Empfinden nach schnell als Angriff auf die Arbeit des Vorstandes gedeutet und dementsprechend beantwortet oder kommentiert.

Die Eskalation kam dann aber an der GV 1998 wegen der schwachen Stimmbeteiligung, der Ablehnung des Budget 1999 und natürlich der vielen Nein-Stimmen zur Erteilung der Décharge an den Vorstand. Nun war ich endgültig bestätigt in

meinem Empfinden, dass bei Vorhaben des Vorstandes wirklich nur «JA oder JA» gesagt werden darf. Ich wollte an der GV, an der vom Vorstand hervorgerufenen Untergangs- und Totengräberstimmung, nicht noch Oel ins Feuer giessen. Trotzdem verstehe ich die Rücktritte von Urs Enz, Christian Frauenfelder und Thomas Stefanini nicht und kann diese auch nicht nachvollziehen.

Natürlich sehe ich die grosse Arbeit und Aufopferung unserer Vorstandsmitglieder, aber begreife nicht, dass man so emotional reagieren kann, wenn das «Fussvolk» (sprich Aeropersmitglieder) nicht zu allem hundertprozentig ja und amen sagt. Vielleicht war es ein kleiner Wink (sicher aber nicht böser Wille) zu zeigen, dass im Vorstand bei einigen Themen der «falsche» Weg eingeschlagen wurde! (Ich weiss, viele Wege führen nach Rom, aber nicht jeder geht den gleichen.)

Einige Beispiele:

Zusammenschluss Aeropers / CCP

Ich bin nach wie vor überzeugt von einem Konzernpiloten. Warum muss man bei den sehr unterschiedlichen Interessen der beiden Verbände diese zuerst zusammenschliessen, bevor das Umfeld geregelt ist?

Pension 55

Dass bei Überbeständen auf keinen Fall junge Leute entlassen werden dürfen,

wenn ältere bei «voller» Pension in das zweite Glied zurücktreten können, ist doch klar. Aber bald, und auch in Zukunft, sollte doch jeder, der bis 58 arbeiten möchte, die Chance erhalten, 100% oder teilzeitlich weiterzuarbeiten. Ist es besser, wenn diese Leute ihr Können und Know-how anderen Airlines (Thai, Singapore, Saudi usw.) zur Verfügung stellen?

Trotzdem darf vom VEF-Sparziel 55 Jahre nicht abgewichen werden, damit jene, beispielsweise aus gesundheitlichen oder persönlichen Gründen sich nach 55 neu orientieren wollen, immer noch die Möglichkeit haben in Pension zu gehen. Nach 55 Jahren werden keine VEF-Beiträge durch die Swissair mehr bezahlt (Sparziel schon erreicht), höchstens noch das BVG-Minimum, wenn überhaupt nötig? Stichwort: WIN - WIN.

Flexibilität

A310 oder M11: Warum lässt man hier Piloten nicht kurzfristig länger arbeiten, wenn es dem System zugute käme, z.B. bei Flugzeugablösungsphasen oder auch bei der BBCTA? Wie schon viel gehört, gäben solche Lösungen mehr Flexibilität bezüglich Ferien, TZV, UBU, UMU oder anderem. Es müssen ja nicht zwingend auf allen Flotten dieselben Regeln angewendet werden. Einen 56-jährigen PIC nicht mehr vom B747 auf M11 umzuschulen, wäre bestimmt sinnvoll, nicht wahr? Aber es könnte ja jemand zu kurz kommen. Darum bin ich überzeugt, das keine ehrliche Seniorität vorhanden ist, denn jeder schaut nur auf

seine eigenen Vorteile (Karriere) und natürlich auf den Geldbeutel, was wiederum menschlich ist.

Albana

Die Swissair hat uns massiv unter Druck gesetzt, als wir, durch den Verkauf der F100 und der Abtretung der bis zu Hundertplätzer und des Kurzstreckencharters an die Crossair, zu viele Piloten waren. So musste die Aeropers etwas unternehmen, um unsere Position halten zu können. Sie liess sich in die Führungsverantwortung einbinden, sprich die 20%-Gesamtaufwandsverbesserung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu erreichen. Dieses Vorgehen kam uns finanziell entgegen. Ist die Gewerkschaft aber nicht vor allem für andere uns auch wichtigen Anliegen (Ferien, Freizeit, Arbeitsklima usw.) verantwortlich? Im Moment verhandeln wir hoffentlich aus einer Position der Stärke!

Ich bin mir natürlich bewusst, dass uns betreffende Entscheidungen der Geschäftsleitung, wenn die Ziele nicht erreicht werden, wir so oder so nicht verhindern können. Bei solchen Entscheidungen müssten wir ja ehrliche Solidarität zeigen. Die wäre nicht so einfach wie bis heute, wo man abstimmen oder eine A4-Seite unterschreiben konnte. Diese Solidarität hat uns nichts gekostet und auch keine Aktion verlangt. Wir sollen sicher alle zusammen mit dem Arbeitgeber eine für uns tragbare Lösung erreichen, aber nicht um jeden Preis.

Zurück zum Thema: GV 1998. Woher der Angriff gegen Heiner Spörri kam, der wieder einmal nicht einer Meinung mit dem Vorstand war, und der Angriff von Erich Härtner gegen alle, die gewagt haben nein zu stimmen, entbehrt meiner Kenntnis. «Sag JA oder JA» scheint auch hier die Motivation zu sein. Wer je in einem Verein oder in einer Behörde tätig war, weiss, dass trotz immenser Arbeit und dem Glauben, das Richtige für alle zu tun, dies nicht immer goutiert wird, was sehr schmerzlich sein kann. Aber

deswegen den «Pickel» gerade wegzwerfen und den Kopf in den Sand zu stecken, ist nicht die feine Art.

Ich wünsche dem neuen Vorstand offene Ohren für die Anliegen der Mitglieder und die nötige Weitsicht für eine konstruktive Zusammenarbeit mit unserem Arbeitgeber, um die richtigen für beide Seiten akzeptablen Lösungen zu finden, und so zu entscheiden, dass keine Seite nur «JA oder JA» (vielleicht auch «NEIN oder NEIN») sagen kann.

Hans Breitenmoser, PICA310 BBCTA

Inserat 1/4 quer
Kramer

Inserat 1/4 quer
Schönenberger

Kommentar zur Aeropers-GV 1998

Bereits beim Auszählen der Stimm- und Wahlzettel für die diesjährige GV beschlich mich ein ungutes Gefühl, und ich fragte mich: Verkommt unser Verband zu einem «Club der feigen Neinsager und Rappenspalter?»

Das inkonsequente und sicher nicht gerade «imagefördernde» Verhalten vieler Mitglieder hat mich enttäuscht:

Erstens wäre da der Kommentar von Heiner Spörri:

«Lieber Heiner, Du als ehemaliger AP-Präsident müsstest doch eigentlich wissen, dass «allen Leuten recht getan, eine Kunst ist, die auch der AP-Vorstand beim besten Willen nicht kann». Deshalb aber gleich den ganzen Vorstand zu verdammen, indem man ihm die Déchargeerteilung verweigert, das finde ich fies. Die Verweigerung der Beitragserhöhung ist in meinen Augen eine kleinkrämerische Rappenspalterei. Das alles ist natürlich Dein gutes Recht. Was ich aber nicht begreifen und Dir nicht verzeihen kann, ist, dass Du Dich nach diesen massiven Anschuldigungen nicht einmal an der GV der Diskussion gestellt hast. Nein, Du hast durch Abwesenheit gegläntzt!»

Zweitens wäre da die Inkonsequenz vieler Mitglieder:

Wenn ich mit dem Vorstand schon so unzufrieden bin, dass ich ihm die Déchargeerteilung verweigere, dann kann ich doch nicht alle Vorstandsmitglieder, die sich nochmals für eine Amtsperiode zur Verfügung stellen, wieder wählen. Genau das

aber hat der grösste Teil der «Neinsager» getan. Es gab tatsächlich nur sehr wenig Wähler, die konsequent nur die beiden neuen Mitglieder gewählt haben.

Drittens wäre die Feigheit, zur eigenen Meinung zu stehen:

An der GV wurden diejenigen, die die Déchargeerteilung verweigert hatten, aufgefordert, ihre Gründe darzulegen. Und siehe da: niemand meldete sich!! Dass unter diesen Umständen drei der zwar trotz allem wieder ehrenvoll gewählten Vorstandsmitglieder nicht mehr bereit sind, weiter für den Verband zu arbeiten, dafür habe ich volles Verständnis.

Den zurückgetretenen Vorstandsmitgliedern, allen voran Peter Nagl, möchte ich auch an dieser Stelle nochmals herzlich für ihre riesige Arbeit danken. Ihr hättet wahrlich einen würdigeren Abgang verdient.

Dem neugewählten Vorstand wünsche ich etwas grosszügigere und weniger empfindliche Mitglieder, denn was wir uns jetzt sicher nicht leisten können, ist eine zerstrittene Aeropers als Verhandlungspartner des neuen GAV. Die nächste Wahl bzw. Abstimmung kommt schon bald, und ich hoffe sehr, dass sich dann auch die 35%, die sich durch «vornehme Stimmenthaltung» zur Sache geäussert haben, zum Gang an die Urne aufrufen können. Lassen wir doch den guten Geist der Einigkeit, den wir anlässlich der Verhandlungen zum GAV-96 an den Tag gelegt haben, wieder aufleben.

Ruedi Fischer



AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 3/98

APRIL

20. - 28. VORSTANDSWOCHE APRIL

20./21. Zwei Tage «volle» Traktandenliste für den Gesamtvorstand.

21. Urs Enz und Thomas Stefanini treffen sich abends mit R. Hildebrand/SR-OTF zu Fragen im Zusammenhang mit einem neuen Konzept Recurrent Training.

Alex Dysli nimmt die Stimmzählung zum neuen Senioritätsreglement vor, die eine deutliche Annahme seitens der Mitglieder ergab.

22. Peter Nagl, Christoph Huber und Stephan Künzli treffen sich mit den Herren J. Katz/SR-DWD und B. Schär/SR-O zum «MoU GAV99». Anschliessend tagt der Vorstand inkl. Controlling (Thomas Weder, Hans Jörg Müller und Hanspeter Stocker).

23. Das Projektteam «MoU GAV99» trifft sich (Stephan Künzli, Urs Schöni, Hans Jörg Müller, Thomas Jacob, Harry Zwarthoed, B. Schär/SR-O, G. Haas/SR-OC, HJ. Ammann/SR-PFD, B. Müller/SR-OP, R. Bentele/SR-DFL).

Der Vorstand tagt den ganzen Tag.

Thomas Weder und Hanspeter Stocker sind am ALBANA-EPM.

24. - 30. Hannu Ruprecht, Peter Nagl, Christoph Huber, Urs Enz, Patrick Sutter, Michael Fraser und Andy Thurnheer/Präsident CCP sind an der IFALPA-Jahreskonferenz in Montreal. Zudem findet dort gleichzeitig das 3. Global Pilots Alliance-Meeting statt.

24. Am Morgen bearbeitet der Restvorstand die ordentliche Traktandenliste.

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

27. An der Dachverbandssitzung im AEROPERS-Sekretariat nehmen teil: kapers, Thomas Stefanini, Christof Wepf und John Hüsey/Security.

Christian Frauenfelder tagt mit der F/O-Kommission und Christof Wepf mit der Gesamtaufwandskommission.

28. Der Teilvorstand bearbeitet die letzten Traktanden.

29. John Hüsey tagt mit der SECOM, inkl. CCP und kapers.

Christof Wepf trifft sich zum regelmässigen Verbandsmeeting mit der BBCTA.

MAI

6./7. Roland Born ist an der European Cockpit Association (ECA) Generalversammlung in Brüssel.

6. Die AP-Delegation (Stephan Künzli, Urs Schöni, Hans Jörg Müller, Thomas Jacob, Harry Zwarthod) bereitet sich auf das Seminar mit SR zum «MoU GAV99» vom 7./8. Mai vor.

7./8. «MoU GAV99»-Seminar in Murten mit SR-seits den Herren: B. Schär, G. Haas, HJ. Ammann, B. Müller, R. Bentele.

11. Peter Nagl und Christoph Huber treffen sich mit G. Grünewald, Präsident IGP. Der Vorstand trifft sich zu einer ausserordentlichen Sitzung zum Projektstand «MoU GAV99».

12. Christian Frauenfelder als Vorstandsdelegierter nimmt in Nyon an der Romands-GV teil.

12./13. Peter Nagl, Thomas Stefanini und Felix Kuster sind von der Austrian Cockpit Association nach Wien geladen, um Peter Nagl gebührend zu verabschieden.

13. Thomas Stefanini, Felix Kuster und Dodo Leuzinger nehmen auf dem Waldfriedhof in Schaffhausen Abschied von Peter Bircher, ehemaliges Vorstandsmitglied.

John Hüsey tagt mit der SECOM.

Peter Nagl, Christoph Huber und Stephan Künzli treffen sich mit den Herren Katz,

Schär, zum «MoU GAV99».

- 14. Thomas Stefanini vertritt die AEROPERS an der Swissair-GV.
- 18. Hans Jörg Müller trifft sich mit D. Silvestri/SR-OPC.
- 19. Peter Egger ist in Amsterdam an einem IFALPA-Regional-Meeting.
- 20. Christof Wepf tagt mit der Versicherungskommission und dem AEROSANA-Vorstand.
- 22. Die Kommission Schule und Check tagt mit anschliessendem Kommissionsmittages-
sen.

25. - 31. VORSTANDSWOCHE MAI

- 25. - 28. Patrick Sutter ist in Helsinki an einem IFALPA-ADO-Meeting.
- 25. Anselmo Caluori fliegt nach Amsterdam an ein IFEO (JAR FCL) Meeting.

Ruedi Fischer und Gaby Musy-Lüthi zählen die Wahl- und Stimmzetteln aus.
- 25./26. Der Vorstand tagt den ganzen Tag.
- 25. Christoph Huber nimmt an einem Spez-QualiMeeting teil.
- 27. Peter Nagl und Viktor Sturzenegger sind beim SR-VR-Präsident, Dr. Hannes Goetz, zwecks informellem Gedanken-Austausch zum Thema «Shareholder-value» (aufgrund des Editorials in der RUNDSCHAU 2/98).

Christof Wepf tagt mit der Gesamtaufwandskommission.

Der Vorstand tagt; abends findet die 53. Ordentliche AEROPERS-Generalversammlung im Zentrum Schluefweg statt (Bericht siehe vorne).

- 28. Der neu gewählte Vorstand unter Leitung von Christoph Huber nimmt seine Arbeit unmittelbar nach der «turbulenten» GV auf und bearbeitet dringendste Themen. Die «Konstituierung» wird im Seminar (ab 2.6.) vorgenommen.
Hanspeter Stocker, Thomas Weder und Hans Jörg Müller sind am ALBANA-EPM.
Stephan Künzli nimmt an einer SR-Persönlichkeits-/Datenschutz-Kommissionssitzung teil.

Christof Wepf trifft sich zum regelmässigen Verbandsmeeting mit der BBCTA.

29. Christof Wepf vertritt Christoph Huber an der Projektleiter-Sitzung Preferential Bidding System (PBS), das jetzt neu ACSP («Automated Crew Scheduling/PBS») genannt wird.

Am ALBANA-Monatsgremium nehmen teil: Urs Schöni, Christof Wepf, Hanspeter Stokker, Thomas Weder und Hans Jörg Müller.

Christian Frauenfelder nimmt Abschied von der PR-Info Gruppe/ RUNDSCHAU.

Der «Alt-Vostand» ist am jährlichen Vorstands-/Abschiedessen.

JUNI

1. - 3. Christoph Huber nimmt am SR-Kader-Seminar in Montreux teil.
2. - 6. Der neu gewählte Vorstand begibt sich an «sein» Seminar ins Elsass. Dabei sind Themen wie «Konstituierung», Ziele, Schwergewichte nach der GV vom 27.5. etc. zu behandeln.
- 4./5. Der in die «MoU GAV99»-Verhandlungen involvierte Teil-Vorstand trifft sich am 4.6. (mit dem Projektteam SR/AP) – während des Seminars – in Basel zu einer Bereinigungs-Runde.
Nachdem SR kurzfristig ein Thema neu aufbringt, bedarf es am 5.6. eines nochmaligen Meetings (in Basel), an welchem auch J.Katz/SR-DWD und der AP-Präsi teilnehmen.
- 3./4. Roland Born fliegt nach Brüssel an das European Cockpit Association (ECA) Meeting.
- 5./6. John Hüsey und Felix Senn sind in Frankfurt an einem Security-Meeting.
7. Christoph Huber und Harry Zwarthoed treffen sich mit St. Helsing und K. Lichtenstein (BBCTA) zu einem (ersten) informellen Gespräch.
12. Thomas Leupin, neu gewähltes Vorstandsmitglied, ist seit heute auch frisch vermählt. An dieser Stelle wünschen wir ihm und seiner Frau, Birgit Leupin, geborene Meinert, viel Glück und alles Gute! ■

Aerosana-GV

Datum: 29. Juni 1998
Zeit: Beginn 1900 (Apéro ab 1800)
Ort: Zentrum Schluefweg, Kloten

PENSIONIERTEN-STAMM

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 30. Juni / 28. Juli 1998 / 25. August 1998
Zeit: ab 14.30 Uhr
Ort: im Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

Inserat 1/4 quer
Werner Völkle

Wir heissen folgende Neumitglieder herzlich willkommen

Per 1. Januar 1998:



Beat Keller

Per 1. Mai 1998



Denis Walther



Patrick Wyss

Per 1. Juni 1998



Peter Fricker



Christoph von Hornstein

**Inserat 1/4 quer
Immobilie der alten
Dame**