

# RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 4/2000



## HINTERGRUND

### Wo bleiben die Ferien?

Ben Bosshardt

## AKTUELL

### 100 Tage im Amt

Markus Jöhl

## INTERVIEW

# «Ein literarisches Fossil»

Dank an Viktor Sturzenegger

Markus Jöhl:	
100 Tage sind um	2
Reto Nause:	
Editorial	3
Tom Leupin:	
Ressort Aussenbeziehungen	4
Security:	
Unsere Spezialisten	5
Internet:	
Die neue Bedeutung	7
Dank:	
Viktor Sturzenegger tritt zurück	8
Ben Bosshardt:	
Wo bleiben die Ferien?	10
Verhärtete Fronten:	
LX – CCP	13
Flugreisen des Bundes:	
Mehr Wettbewerb im Inland	15
Henry Lüscher:	
Kaleidoskop	16
Neue Mitglieder:	
Stimmen zur AEROPERS	18

**Impressum**

**Herausgeber:**

AEROPERS, Verinigung des Cockpitpersonals der Swissair, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten. Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75, E-Mail aeropers@aeropers.ch

**Redaktion:**

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS  
Freie Mitarbeiter: Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin

**Erscheinungsweise:**

Monatlich, jeweils zu Beginn des Monats.  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

**Inserateannahme:**

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf  
Telefon 01 801 80 10  
Fax 01 801 80 11

**Redaktionsschluss für die nächste Nr.**

17. September 2000

# Die ominösen 100 Tage sind um

Text Markus Jöhl Bild Alex Spichale

Der neu gewählte Vorstand hat sich in den vergangenen drei Monaten sehr intensiv in die vielfältigen Themen der Verbandsarbeit eingearbeitet.



Generalversammlung vom 24. Mai 2000: Der neue Vorstand tritt sein Amt an.

Diese Grundlagenarbeit ist für eine sachliche politische Arbeit sehr wichtig. Daneben wurde die gesamte Verbandsstruktur vollständig überarbeitet und reorganisiert. Vieles ist schon getan, noch mehr wartet darauf, angepackt zu werden. Ein Resultat der gründlich und teilweise auch sehr lange geführten Diskussionen ist das Leitbild, das Ihr alle erhalten habt. Ein weiteres Resultat ist die vollständig überarbeitete Verbandsstruktur, über die Ihr ebenfalls schon detailliert informiert worden seid.

Die vorliegende neue Rundschau ist ein weiteres Zeichen, dass sich am Ewigen Wegli einiges getan hat. Sie ist Bestandteil eines neuen Kommunikations-Konzeptes, auf welches Reto Nause in seinem Editorial genauer eingeht. Ich bin stolz darauf, Euch ein eigentliches «News-Magazine» präsen-

tieren zu dürfen, das monatlich neben aktuellen Entscheiden und Informationen aus dem Vorstand auch breitere Hintergrundinformationen liefert. Es soll Euch erlauben, Euch ein breiteres Bild darüber zu machen, auf welchen Gebieten wir in der AEROPERS uns für Euch Pilotinnen und Piloten einsetzen.

**Politische Arbeit ist gefragt**

Die vergangenen drei Monate waren also geprägt von internen Veränderungen. Es ist uns bewusst, dass noch lange nicht alles so ist, wie wir es uns wünschen. So ist unsere Internet-Homepage zum Beispiel im Moment stark verwaist, doch wird sich dort in naher Zukunft einiges ändern. Auch die internen Informationsabläufe müssen noch verbessert werden.

Hauptsächlich geht es jedoch darum, politische Arbeit für Euch zu leisten: So stehen wir zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses mitten in den Rotationsabsprachen mit Swissair. Eine Einigung auf Stufe Monatsgremium war nicht möglich, weshalb das Thema auf der nächsthöheren Stufe, dem Steuergremium (Stufe Präsident AEROPERS und Swissair O) behandelt werden musste.

## Es liegt viel vor uns

Wir sind weiter daran, Verhandlungen über Anpassungen der Arbeitsbedingungen mit Swissair aufzunehmen. Ein erstes offizielles Kick-Off-Meeting ist auf den 25. September 2000 angesetzt. Wir werden dort unsere Vorstellungen präsentieren können und zusammen mit der Swissair festlegen, wie wir die Verhandlungen organisieren werden. Selbstverständlich werden wir anschliessend sehr auf Eure Mitarbeit aber auch auf Eure Ideen und konstruktiven Beiträge angewiesen sein.

Daneben geht es weiterhin darum, für die aktuell bei Balair tätigen Swissair Pilotinnen und Piloten vernünftige Rückkehrmodalitäten auszuhandeln, da unter einem

neuen GAV mit der Balair keine Swissair FCM mehr bei Balair arbeiten werden.

## Die Begeisterung ist vorhanden

Ich persönlich bin positiv überrascht vom Engagement und der Begeisterung des Vorstand-Teams und des Back-Office. Es macht Spass und bringt Befriedigung, wichtige Themen wirklich zu Ende diskutieren zu können, auch wenn es manchmal anstrengend ist und der Feierabend erst etwas später beginnt. Das gute Gefühl, sich dabei wirklich für die Mitglieder einzusetzen, entschädigt dafür.

In diesem Sinne werden wir uns weiterhin für Euch einsetzen und hoffen, dass wir es in die richtige Richtung tun.

Mit freundlichen Grüßen



Seit dem 24. Mai 2000 im Amt:  
Präsident Markus Jöhl



## Cape Coral / SW-Florida

Wir vermieten komfortable, gepflegte Ferienresidenz am Wasser.

Charmante Villa mit 6 Betten, Pool, Terrasse und Bootssteg.

Auskunft Telefon 056 633 23 22

## Zielgruppenspezifisch inserieren?

In der Rundschau erreichen Sie 1 200 Pilotinnen & Piloten.

Rufen Sie uns an:  
Telefon 01 801 80 10  
(Druckerei Akeret).

## Editorial

von Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

*Es gibt 1'200 Aviatik-Experten in diesem Land. Es sind die Pilotinnen und Piloten von Swissair und Balair. Täglich sind sie im Streckeneinsatz und kennen alle Probleme rund ums Fliegen. Die AEROPERS als ihr Verband sammelt und bündelt dieses Wissen und gibt es weiter. Nicht Sepp Moser und nicht der Blick – wir sind die Experten, wenn's ums Fliegen geht!*

*Die Rundschau der AEROPERS*

*erscheint neu monatlich. Nach und nach wird der Kreis der Empfängerinnen und Empfänger ausgeweitet. Alle, die sich für die Fliegerei interessieren, gehören zu unserer potentiellen Leserschaft. Es sind dies namentlich die Medien, die Vertreter unseres Arbeitgebers, Funktionäre und Mitglieder der anderen Verbände und letztlich die breite Öffentlichkeit. Wir berichten über einen spannenden und attraktiven Beruf und über das vielfältige Tätigkeitsfeld unseres Verbands. Auch die Politik kommt nicht zu kurz: Die Schwerpunkte der Vorstandsarbeit – was erreicht wurde und wo offene Problemfelder bestehen – dafür wird die neue RUNDSCHAU ausreichend Platz bieten.*

*Um Produktion und Redaktion in nur einem Monat bewältigen zu können, wird der Umfang reduziert. Die Artikel sind deshalb um einiges kürzer – dies soll letztlich auch einer gesteigerten Leserfreundlichkeit zu Gute kommen.*

*Haben Sie selber Lust, einmal zur Feder zu greifen? Beschäftigt Sie ein Thema, das auch in der RUNDSCHAU abgehandelt werden sollte? Gerne erwarte ich Ihren Anruf!*

# Aussenbeziehungen: Was bringt's ?

**Text** Tom Leupin, Ressortleiter Aussenbeziehungen

In den nächsten Nummern der RUNDSCHAU werden die Tätigkeitsfelder der einzelnen Ressorts genauer vorgestellt. Die Reihe wird mit dem Ressort Aussenbeziehungen, welches von Tom Leupin geführt wird, begonnen.

Periodisch wurden unsere Mitglieder via Bulletin über die internationalen Entwicklungen in unserem Beruf informiert. Der direkte Profit für die Aeropers und ihre Mitglieder war sicherlich nicht immer klar erkennbar, weil die in internationalen Gremien getroffenen Entscheidungen vielfach nur indirekt (z.B. bei der Konkurrenz mit tieferen Standards) oder direkt erst nach Jahren spürbar sind.

Deshalb haben wir auch Ressort-intern eine klare Zielsetzung formuliert: «Mittel- bis langfristig soll die Aeropers in nationale bzw. internationale Entscheidungsprozesse aktiv miteingebunden sein, die für den Verband sowie für die Mitglieder von entscheidender Bedeutung sind.»

Auch wenn die Grafik Unterstellungen suggeriert, so soll im Ressort die Arbeit vernetzt erfolgen. Vor allem beide Spezialisten sollen nicht via den Ressortleiter kommunizieren, sondern sich direkt untereinander verbinden. Ich als Leiter werde als Hauptaufgabe die Koordination der einzelnen Bereiche innehaben und auch von den Spezialisten in den Teilbereichen als Mitarbeiter eingesetzt werden.

Der Dachverband ist als Exot ausgegliedert, da statutengemäss dort die Vertretung der Aeropers durch den Präsidenten erfolgt.

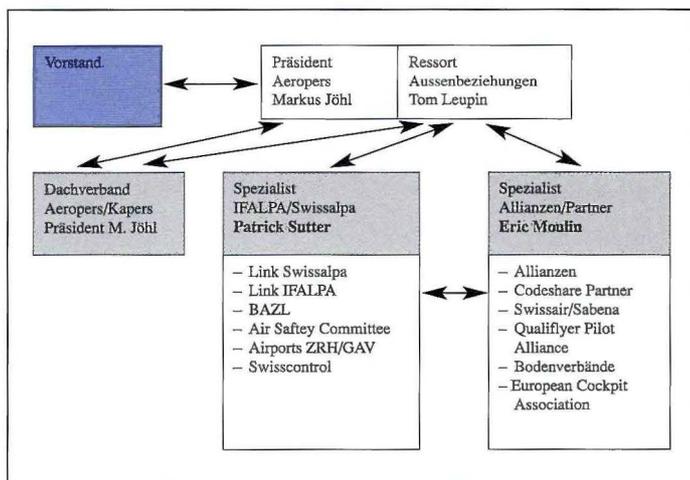
Die Bewertung der Gremien und Seminare an denen wir aktiv beteiligt sein sollten, unterliegt folgenden zentralen Aufgaben, die das Ressort erfüllen sollte:

1. Effiziente Informationsbeschaffung mittels eines Kontaktnetzwerks mit möglichst direkten Kommunikationswegen: dies mittels dem Besuch von Konferenzen, Seminaren im IFALPA/ Swissalpa Sektor.
2. Aufbau und Unterhalt eines Frühwarnsystems, um externe Tendenzen, die uns entscheidend treffen können, proaktiv anzugehen: dies mittels dem Aufbau von und der Teilnahme an Pilotenallianzen (Observer Oneworld, Swissair-Sabena, Qualifyer Pilot Alliance, etc.).
3. Aktive Mitbestimmung in legislativen Entscheidungsprozessen: dies mittels der Mitgliedschaft in der ECA (European Cockpit Association) und des Lobbyierens beim BAZL (selbst und via Swissalpa).

4. Aeropers verkörpert im Ausland den wohl «dialogfreudigsten» Verband, er wird als finanziell unabhängig und kompromissbereit

(WIN-WIN) gesehen.

In der nächsten Nummer werden die beiden Spezialisten des Ressorts – Eric Moulin und Patrick Suter mit einem kurzen Interview zu Wort kommen.



## Kommunikation wird vernetzt & ausgebaut

Im Zuge der Reorganisation des Verbands wurde auch die PR/Info-Kommission umgestaltet, welche bis anhin für die Produktion der RUNDSCHAU verantwortlich war. Sie wird neu ersetzt durch drei Spezialisten für den Bereich Kommunikation: Die drei Spezialisten sind verantwortlich für das Internet, für einen neuen Mediendienst & Hintergrundrecherchen und für die Verbandszeitung. Daneben stehen "freie Journalisten" für die Unterstützung der Spezialisten zur Verfügung. Aus dem bisherigen PR/Info-Team sind dies Henri Lüscher (Kaleidoskop), Patrick Müntener und Brigitte Girardin. Innerhalb des Vorstands ist der gesamte Kommunikationsbereich an den Geschäftsführer übertragen worden. Daraus resultiert eine bessere Vernetzung der Informationstätigkeit über alle Informationskanäle hinweg und eine enge Verbindung der Spezialisten mit dem Vorstand.

Sowohl Internet als auch RUNDSCHAU werden in diesem neuen Konzept aufgewertet: Das Internet wird um Umfrage- und Feedback-Tools ergänzt, welche den Mitgliedern eine bessere Beteiligung und Mitsprache bei wichtigen Anliegen der Verbandspolitik einräumen werden. Zudem ist die lückenlose Erfassung aller E-Mail-Adressen unserer Aktivmitglieder beinahe abgeschlossen. Dringliche und aktuelle Informationen werden inskünftig auf diesem Kanal die Mitglieder in kürzester Zeit erreichen. Die RUNDSCHAU erscheint neu monatlich und in Farbe. Das Format A4 wurde gewählt, da es gestalterisch die grösseren Möglichkeiten eröffnet, aber dennoch in den Crewbag passt. Die bisher kopierten Bulletins des Vorstands werden neu in der RUNDSCAU integriert.

# Sicherheit als Kernaufgabe

**Text und Bild** John Hüssy, Delegierter für Security des Dachverbands

**Im Rahmen des neuen Informationskonzeptes der Aeropers wird zukünftig auch der Spezialist für Sicherheit und sein Team über aktuelle Security-Items informieren. In dieser RUNDSCHAU werden die Verantwortlichen und ihre Organisation vorgestellt.**

Drei Delegierte beschäftigen sich im Auftrag der AEROPERS und der kapers mit Sicherheitsfragen: Capt. John Hüssy als Vorsitzender, Capt. Stefan Zigerli und Capt. Felix Senn als Mitarbeiter. Alle drei haben den gleichen Status (John Hüssy als Koordinator und Primus inter pares). Sie sind täglich mit kurz- und langfristigen Security-Problemen konfrontiert. Für die aktuellen Gegebenheiten ist der jeweilige Duty Officer (im 2-Monate Rhythmus) zuständig. Jeden Mittwoch findet das sogenannte Security Board, zusammen mit den Vertretern der verschiedenen Swissair-Stellen statt. Seitens der Swissair sind dort der Verkauf (VO: Verkauf & Einsatzleitstelle), die Vertreter der Cabin Crew (OK) und die Vertreter der Cockpit Crews (OC) anwesend. Den Vorsitz führt die Security Stelle der Swissair (OY, Leiter Werner Schaub). Die Delegierten für Security des Dachverbandes sind also nicht mit OY identisch, sondern die gewerkschaftlichen Vertreter der AEROPERS und kapers. In der Vergan-

Leiter des Security Teams: John Hüssy



Nicht die technischen Aspekte der Sicherheit, sondern alle anderen Sicherheitsrisiken an Bord oder am Boden im Visier.

genheit hat hier offenbar eine gewisse Konfusion geherrscht.

Sicherheitsbedenken im Konflikt-, Krisen- oder gar Kriegsfall kann die AEROPERS äusserst wirksam bei der Swissair einbringen: Im GAV ist ein Veto- und Mitbestimmungsrecht (MB1) bei Flügen an kritische Destinationen verankert. Das Sicherheits-Team der AEROPERS stützt sich ebenfalls auf ein eigenes neutrales Informanten-Netz, welches in jahrelanger Arbeit aufgebaut wurde. Sicherheitsfragen können demnach frei von den Firmeninteressen bewertet werden und es ist möglich aus diesen Quellen ein genaues Bild der Situation zu erhalten.

Das Sicherheits-Team garantiert den Mitgliedern auch eine weltweite Erreich-

barkeit per Natel oder E-Mail.

Die persönlichen Erfahrungen der Pilotinnen und Piloten von der Front interessieren uns. Auch kleine Informationen sind für die Beurteilung von Sicherheits-Aspekten oftmals wertvoll: Es sind die verschiedenen Puzzle-Teile, die ein Abbild der Situation ergeben. Obwohl alle im Sicherheits-Team auf Miliz-Ebene arbeiten, sind sie mit allen Mitteln darum bemüht, diese anspruchsvolle Tätigkeit mit dem bestmöglichen Anspruch an Professionalität zu erfüllen. Die nächsten RUNDSCHAU-Nummern werden einen konkreten Einblick in die Arbeit des Teams ermöglichen und die Crews über aktuelle Gefährdungspotentiale orientieren.

# Vertrauen ist alles



Max Kemmler, Vizedirektor

Wenn wir fliegen, vertrauen wir Ihnen. Wenn es um Ihr Geld, Ihre Steuern oder Ihre Finanzplanung geht, sollten Sie uns vertrauen.

Das Vontobel-Seminar für Piloten findet dieses Jahr am 24. November um 16.00 Uhr im Hotel Hilton Zürich Airport statt.

Bank Vontobel AG

Bank Vontobel AG, Bahnhofstrasse 3, CH-8022 Zürich  
Telefon +41-1-283 71 11, Telefax +41-1-283 76 50, [www.vontobel.ch](http://www.vontobel.ch)

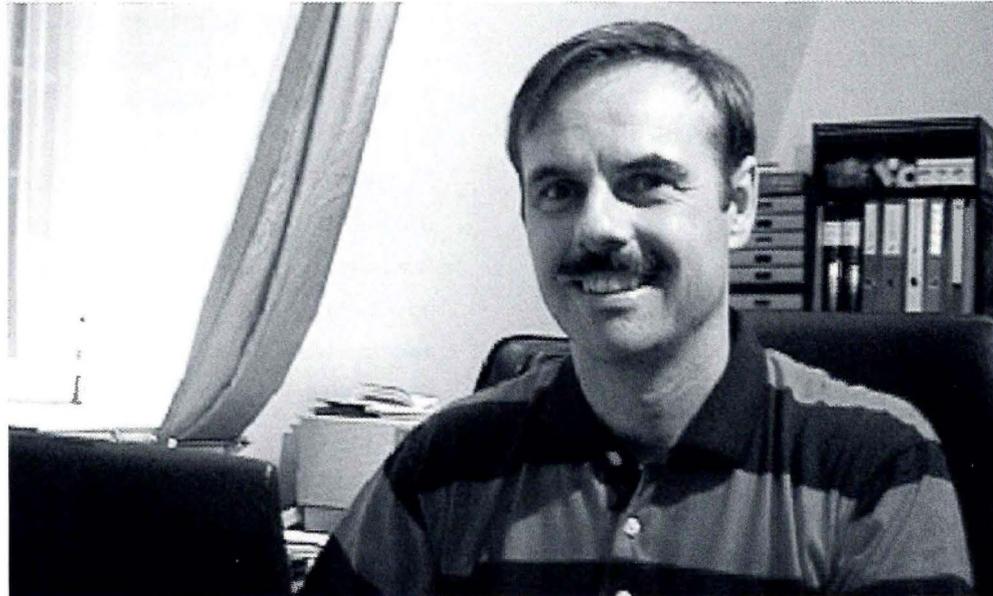
# Internet: Die neue Bedeutung

Text und Bild Rolf Fey, Spezialist für Kommunikation (Bereich Internet)

**Die Homepage der Aeropers wird rege benutzt: Bis zu 70 Besucher loggen sich täglich ein. Das Online-Forum für unsere Mitglieder bietet schon seit längerer Zeit Gelegenheit, Meinungen kund zu tun und auf Äusserungen von Kollegen zu reagieren.**

Nun wird im Zuge der Einführung des neuen Kommunikationskonzepts die Homepage um eine weitere «Attraktion» ergänzt: Was bisher fehlte, war die Möglichkeit des Vorstandes, gezielt aktuelle Fragen zu stellen und dabei die Meinung der Mitglieder einzuholen. Das neue Instrument steht ab Anfang September zur Verfügung.

Um Missbrauch durch eine wiederholte Stimmabgabe zu verhindern, wird es nötig sein, dass jedes Mitglied ein eigenes Passwort eingibt. Nur einmal kann dann ein Votum zu einem Thema abgegeben werden.



Rolf Fey: Internet Spezialist der AEROPERS

## **Bleibt die Stimmabgabe anonym?**

Ja, es wird lediglich festgehalten, wieviele Ja- und Nein-Voten für ein Thema eingegangen sind und natürlich auch für welche Themen ein bestimmtes Mitglied bereits seine Stimme abgegeben hat. Dies um Missbrauch zu vermeiden.

## **Wie bekomme ich ein persönliches Passwort?**

Ganz einfach; die Registrierung erfolgt online. Dazu wird die Mitgliederseite erweitert um die Rubrik «Anmeldung für Zugang». Man braucht nur diesen Punkt anzuwählen und die Angestelltennummer einzugeben. Die Datenbank fragt in der Folge das generell gültige AEROPERS-Passwort ab und führt einen dann auf eine weitere Folgeseite, wo direkt die eigene aktuelle eMail Adresse eingeben wird. Nach ca. 10-20 Minuten erhält man das von uns erstellte Zugangspasswort automatisch zugesandt. Bei Mutationen können die Teilnehmenden dieses Zufallspasswort später selber ändern. Gleiches gilt für die eigene eMail Adresse.

## **Kann sich ein Kollege in meinem Namen registrieren und für mich abstimmen?**

Dies wäre möglich, wenn jemand eine falsche Angestelltennummer verwendet und so das Passwort an seine eigene eMail Adresse senden lässt. Dies wird aber schnell offensichtlich: Denn sollte sich das korrekte Mitglied anmelden, wird ganz klar ausgewiesen, dass zu dieser Person bereits eine Anmeldung erfolgte und an welche eMail Adresse das Passwort versandt wurde. Die unrechtmässige Anmeldung eines Dritten wird dann klar offengelegt. Sind Sie einmal angemeldet, kann keine Zweitregistrierung mehr erfolgen.

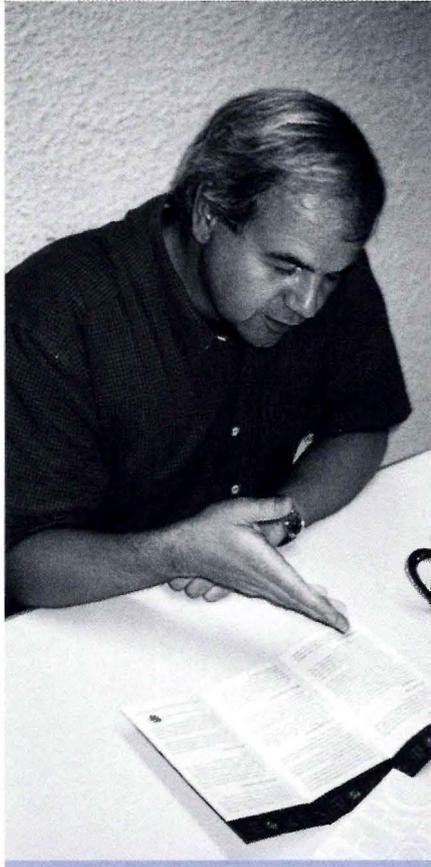
Wir ermuntern unsere Mitglieder, sich sobald als möglich persönlich auf unserer Homepage registrieren zu lassen. Sie erhalten ein eindeutiges Passwort und Missbrauch wird vorgebeugt.

## **Sind diese Umfragen auch repräsentativ genug?**

Jedermann kann die Anzahl abgegebener Stimmen (eine pro Mitglied) jederzeit nachvollziehen. Sollten sich sehr wenige Mitglieder äussern, dann bleibt dem Leser und dem Vorstand selber überlassen wie er dies werten möchte. Wir hoffen aber auf ein reges Interesse Ihrerseits, so dass wir die vorherrschende Meinung in unserem Korps aufnehmen können.

## **Wie wird eine Abstimmung eröffnet?**

Der Vorstand wird Sie in einem kurzen Rundschreiben per eMail und in der Rundschau über die Eröffnung einer Meinungsumfrage orientieren. Die Fristen werden so angesetzt, dass alle die Möglichkeit zur Teilnahme haben werden. Der Vorstand freut sich auf die Erfahrungen mit diesem neuen Tool und auf rege Teilnahme der Mitglieder.



Viktor Sturzenegger: Mehr als 20 Mal hat er die Rundschau als Chefredaktor betreut.

# «Ich bin ein literarisches Fossil»

Text und Bilder Reto Nause

Seit 1996 war er Chefredaktor der RUNDSCHAU. Nun tritt Viktor Sturzenegger zurück. Neu ist für die RUNDSCHAU Reto Nause verantwortlich. Vorgänger und Nachfolger führten ein Gespräch über die Zukunft und Vergangenheit des Verbandsorgans, die Hintergründe des Rücktritts und die Erwartungen an die neue RUNDSCHAU.

*Reto Nause: Internet und RUNDSCHAU werden nach dem neuen Kommunikationskonzept des Vorstands ausgebaut. An die Stelle einer Redaktion für die Verbandszeitung treten Kommunikations-Spezialisten, die in gemeinsamen Sitzungen die gesamte Palette der Informationskanäle redigieren. Verantwortlich für die Kommunikation ist das Ressort Verbandsmanagement. Ist dieses Konzept in Deinen Augen tauglich?*

Viktor Sturzenegger: Ich kann die Stosrichtung des Konzepts nachvollziehen. Die Aufwertung des Bereichs Kommunikation ist sicherlich richtig. Ausserdem birgt es durchaus einen Reiz als Redaktor für alle Informationskanäle tätig zu sein. Meinen Entscheid zum Rücktritt habe ich deshalb erst nach reiflicher Überlegung gefällt.

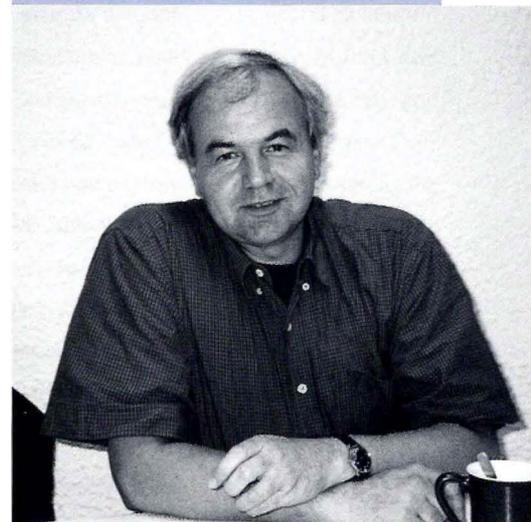
*RN: Was gab den Ausschlag dafür?*

VR: Die Aufgabe einer Verbandszeitung sehe ich darin, einen heterogenen Verband wie ihn die AEROPERS darstellt, in seiner ganzen Breite abzudecken und die verschiedenen Meinungen zum Zuge kommen zu lassen. Das heisst, dass die Zeitung auch für Kritik offen sein muss. Konstruktive Kritik belebt die Verbandsarbeit. Um diese auch entsprechend artikulieren zu können, erachte ich es als notwendig, dass die Redaktion der Zeitung vom Vorstand unabhängig ist. Genau diesen Punkt erfüllt das neue Konzept aber nicht.

*RN: Nur ein geeinter Verband ist ein starker Verband: Als Zeitung, die auch von Medien- und Swissairvertretern gelesen wird, war es dem Vorstand als Herausgeber wichtig, selber Akzente und Schwerpunkte setzen zu können. Gleichzeitig wird aber die Mitsprache im Internet erheblich ausgeweitet und verbessert - auf dem internen nur für Mitglieder zugänglichen Bereich. Ausserdem wird ein Quality Management aufgebaut, das Zufriedenheit und Anliegen der Mitglieder direkt in die Vorstandsarbeit tragen soll. Siehst Du darin zu wenig Möglichkeiten für ein kritisches Forum?*

VS: Es sind zwei Aspekte tangiert: Erstens kann ich mir keine Tageszeitung vorstellen, deren Chefredaktor quasis identisch mit dem Herausgeber ist. Genauso ent-

Viktor Sturzenegger: «Was gewichtig ist, lese ich immer noch lieber schwarz auf weiss.»



## Prächtige 6½-Zimmer-Villa mit viel Raum in Hettlingen

- an bester unverbaubarer Südlage in Hettlingen ZH (20 Min. von → Zürich).
- sehr grosszügige Einteilung mit ca. 270 m<sup>2</sup> Bruttowohnfläche
- Hallenbad, Sauna, gepflegter Garten, Aussen- / Innencheminée, Doppelgarage
- Kubatur 1636 m<sup>3</sup>, Grundstück 1262 m<sup>2</sup>
- Verkaufspreis Fr. 1750 000.–

Unterlagen und Informationen bei:  
NOVA Bautreuhand AG,  
8625 Gossau  
Tel. 01 936 14 45 / Fax 01 936 12 70  
www.nova-ag.ch  
e-mail: info@nova-ag.ch

spricht eine RUNDSCHAU, die sich im Zweifelsfall an Vorstandsrichtlinien halten muss nicht meinem Naturell. Da die RUNDSCHAU nun monatlich erscheint, wird die Arbeitsbelastung für die Verantwortlichen erheblich steigen. Nach Abwägung von Aufwand und Ertrag war meine Entscheidung folgerichtig. Das Thema «redaktionelle Unabhängigkeit» ist vermutlich so alt wie die RUNDSCHAU selber: Schon in der Vergangenheit ist es nicht nur zu Reibereien zwischen Redaktionsteam und Swissair, sondern auch zwischen Redaktion und Vorstand gekommen.

Der zweite Aspekt liegt im Medium Internet begründet: Was dort steht ist sehr schnelllebig, ist manipulier- und veränderbar und wandert nach dem Zeitpunkt X auf den Datenfriedhof. Da hat ein gedrucktes Produkt wie die RUNDSCHAU andere Qualitäten. Ich bin vielleicht ein literarisches Fossil: Aber was gewichtig ist, lese ich immer noch lieber schwarz auf weiss!

*RN: Du befürchtest die Publikation einer verordneten «Einheitsmeinung»?*

VS: Mit Sicherheit wird das neue Redaktionsteam die spannende Aufgabe haben, trotz der Einheitlichkeit, die angestrebt wird auch an der Qualität und Lebendigkeit der RUNDSCHAU zu arbeiten. Wenn dann schliesslich das neue Produkt RUNDSCHAU einer besseren Durchsetzung der Interessen von uns Pilotinnen und Piloten dient – umso besser! Die Vergangenheit hat mir gezeigt, dass die Leserinnen und Leser gerade die Diskussion unterschiedlicher Meinungen mit grosser Aufmerksamkeit mitverfolgt haben. Andere Publikationen, welche den «kritischen Geistern» kaum noch Raum geben, haben hingegen an Attraktivität für die Leserschaft eingebüsst. Ihre Beachtung ist dementsprechend gesunken.

*RN: Du sprichst die Leserinnen und Leser an: Wie werden sie Viktor Sturzenegger inskünftig vor oder hinter den Kulissen der RUNDSCHAU erleben?*

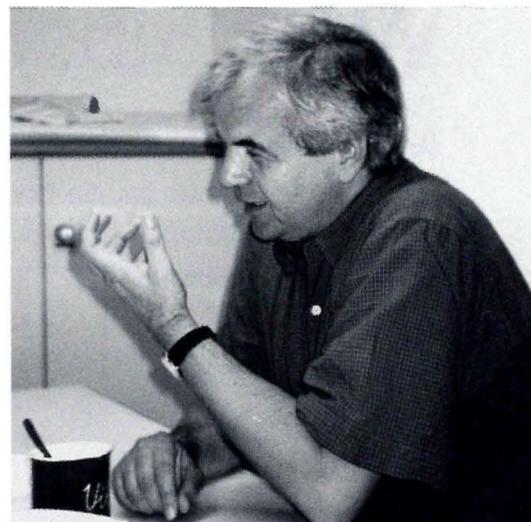
VS: Primär selber als aufmerksamen Leser. Aber: Ich gehe ja nicht ins «Exil»: Bei Bedarf bin ich meiner Verfügbarkeit entsprechend auch als «freier Journalist» für den einen oder anderen Beitrag zu haben. Zudem unterstütze ich in der Übergangsphase das neue Team mit Ratschlägen.

*RN: Um Deinen Bedenken gleich Rechnung zu tragen: Zum Politischen. Wenn Du von heute auf morgen das jetzige Umfeld umgestalten könntest; welche Anliegen würdest Du verwirklichen?*

VS: Wir müssen in erster Priorität an unseren Arbeitsbedingungen arbeiten: Die letzten Jahre haben in meinen Augen eine spürbare Belastung der Lebensqualität gebracht. Nicht zuletzt ist dies auf die unbefriedigende Bestandessituation zurückzuführen. Wenn das Image des Berufs leidet fehlt auch der Nachwuchs. Zudem ist der Einstieg in den Pilotenberuf heute mit erheblichen finanziellen Risiken verbunden. Für mich ist es eigentlich nicht einsichtig, dass jede Studentin und jeder Student vom Staat mit massiven finanziellen Mitteln unterstützt wird – für die Ausbildung zur Pilotin und zum Piloten müssen aber zigtausende von Franken aus der eigenen Tasche aufgewendet werden. Der Handlungsbedarf in diesen Bereichen ist im kürzlich verteilten Leitbild eigentlich treffend erfasst. Ich bin zufrieden, wenn umgesetzt wird, was dort steht, und ich bin sicher, dass es auch die Angehörigen unserer Mitglieder zu schätzen wüssten.

*RN: Unter Deiner Ägide ist die RUNDSCHAU über 20 Mal erschienen. Mit 60 bis 80 Seiten pro Ausgabe gibt das ein Werk von erheblichem Umfang. Ich denke, dass Dir dafür ein grosses Dankeschön von der AEROPERS und allen Leserinnen und Lesern gebührt.*

VS: Ich hatte grosse Freude an dieser Zeit. Den Dank möchte ich aber auch gleich an das ganze Redaktionsteam weitergeben: Allen voran an Henry Lüscher, dessen



Viktor Sturzenegger: «Konstruktive Kritik belebt die Verbandsarbeit.»

«Kaleidoskop» immer das Rückgrat der RUNDSCHAU gebildet hat und weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil bleiben wird. Die gemeinsamen Interviews mit ihm und auch mit Patric Müntener waren für mich die interessantesten Momente der RUNDSCHAU-Zeit. Auch die Zusammenarbeit mit Brigitte Girardin und die vielen Schlussredaktions- und Layout-Sitzungen mit Christian Scherer haben mich im Redaktionsteam eine fast familiäre Beziehung leben lassen, die auch interne Kritik zulies. Christian hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass ihm das alte Titelbild missfiel, leider kann er jetzt am neuen, das ihm sicher mehr entspräche nicht mehr mitarbeiten.

## Die neue Rundschau – die Philosophie

*Ein starker Verband mit einem vielbeachteten Sprachrohr: Die Rundschau der AEROPERS erscheint neu monatlich. Damit gewinnt sie an Aktualität. Die Vorstandsbulletins werden in der Rundschau integriert und tragen zu einem gesteigerten News-Wert der Zeitung bei. Das Volumen wird reduziert und die Artikel sind tendenziell um einiges kürzer – dadurch soll mehr Leserfreundlichkeit erzielt werden.*

# Wo bleiben die Ferien?

Text Ben Bosshardt Bild SairGroup, Bilddokumentation DCF

Seit einigen Jahren ist die Feriensituation angespannt. Obwohl den Pilotinnen und Piloten mehrmals Verbesserungen in Aussicht gestellt worden sind, scheint es, dass sämtliche Bestrebungen angepasste Bestände herbeizuführen ohne Resultat bleiben.



Kostendruck – Produktionswünsche – Markt – Bestände – Ferien: Während den Sommermonaten herrscht Hochbetrieb im Flugbereich. In dieser angespannten Zeit treten die Sachzwänge im Zusammenhang mit der Feriensituation schonungslos hervor.

Zusammen mit den strengen Einsätzen im Cockpit bedeutet dies eine Mehrbelastung für die Crew Member und deren Familien. Ist eine Verbesserung absehbar?

## Ferienplanung steht am Ende des Planungsprozesses

Nicht bestätigte Ferien sind die letzte Konsequenz in der langen Kette einer unausgeglichenen Bestandesplanung. Anhand des vorliegenden Flottenplanes erstellt die Airline Management Partnership (AMP) das Produktionsprogramm. Dieses definiert die mit den vorhandenen Flugzeugen zu fliegenden Flugrouten und Frequenzen mittels eines flugzeugspezifischen Indexes auf der Kurzstrecke. Anhand der Rotationen auf der

Langstrecke errechnet OPC daraus den Bedarf an Piloten. Zusammen mit denjenigen Positionen die nicht produktiv sind (Training, Büro, Ferop, Militär, Langzeitkranke) erhält man als Differenz zu den Beständen das Potential an möglichen Ferien. Bei ausgeglichenen Beständen wäre das Ferienpotential gleich gross, wie der im GAV verankerte Ferienanspruch. Unterbestände einer bestimmten Flotte würden frühzeitig erkannt und mit einem gezielten Aufbau gesteuert.

## Pilotenmangel & NFT

Die Ferien stehen also letztlich im Spannungsfeld von Produktionswünschen – Kosten – Markt – Beständen. Es fehlen drin-

gend benötigte Piloten. Obwohl die Swissair Aviation School pro Jahr 80 neue Piloten liefert, mögen diese Neuanstellungen kaum mit dem Flottenausbau mitzuhalten. Nach Angaben von Swissair OCD können pro Jahr nicht mehr als 80 Piloten ausgebildet werden. Folglich bleibt unseren Planungsstellen nur eine «gerechte Verteilung» der Unterbestände über alle Flotten hinweg (Schmerzsymmetrie).

Obwohl man vor einem Jahr von einer Verbesserung der Bestandessituation für das Jahr 2000 sprach, wird sich die Ferienverschuldung seitens Swissair Ende des Ferienjahres 2000 auf rund 30 Jahre erhöht haben. Nennenswert ist hier vor allem das Anwachsen der Feriensschuld bei den CMD

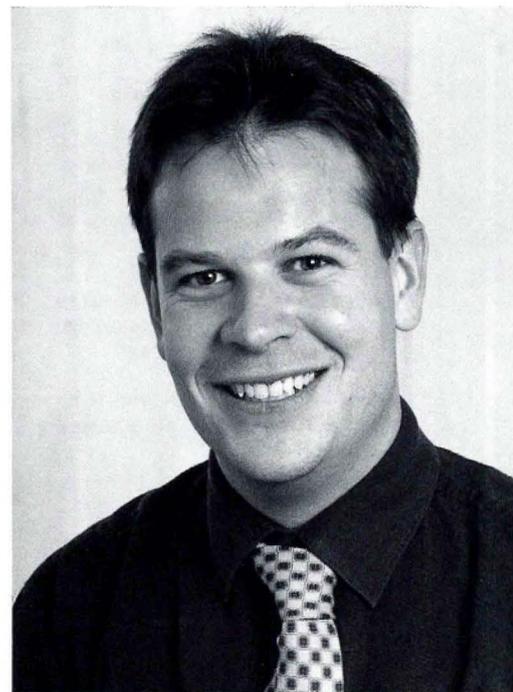
A320/330 von 14 auf 20 Jahre. Wie kommt es dazu?

Einerseits wurden zu wenig Upgradings zum Commander erreicht, was die Feriensituation im Herbst verschärft. Die Verschiebung von A330 CCQ Kursen und die 2 zusätzlichen Upgradings im Sommer verbessern hier die Situation ein wenig. Dennoch verbleiben 3 Jahre Feriensschulden, die noch nicht erklärt werden können. Die Antwort darauf liefert der Budgetierungsprozess. Eine Anfrage anlässlich eines Albana Meetings brachte Klarheit: Die Anzahl Positionen an nicht fliegerischen Tätigkeiten (NFT) lag weit über dem budgetierten Wert. Sie alleine verursachen 3 Jahre an Ferienüberträgen.

## Flottenaufbau, Enlargements, FDR-Verbesserungen versus Ferien

Der momentane Flottenaufbau ist im Sinne der Arbeitsplatzsicherheit wichtig für

die Interessen der Pilotinnen und Piloten. Crossair evaluiert derzeit den Kauf von A320. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig in diesem Segment vertreten zu sein. Die Frage ist, um welchen Preis die AEROPERS gewillt ist, hier mitzuziehen. Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitsbedingungen sollten sich die Wage halten. Oftmals sieht sich der Verband damit konfrontiert, dass seine Forderungen in einem zusätzlichen Aufbau von Feriensschulden resultieren. So kann zum Beispiel die Forderung nach Enlargement auf dem MD11 oder nach einer FDR-Verbesserung auf der Kurzstrecke sofort die Feriensituation verschlechtern. Dennoch ist es wichtig, auf solchen Forderungen zu bestehen. Ein nicht gefordertes Enlargement ist eine Erhöhung der Produktivität, ohne dafür einen Gegenwert zu erhalten. Besteht man nun aber auf einem Enlargement, so dass weniger Ferien bestätigt werden können, generiert dies eine Ferienschuld der Swissair. Ein Entscheid zu Gunsten der Arbeitsbedingungen hat so sehr schnell einen Negativeffekt auf die Feriensituation. Deshalb ist es wichtig, langfristig gesehen für Swissair einen Anreiz zu schaffen, ausgeglichene Bestände zu haben. Ein Lösungsansatz mit einer Überstundenentschädigung analog Lufthansa wäre sicher als Verhandlungsbasis zu einem neuen GAV zu überdenken. Wir werden auch weiterhin den Budgetierungsprozess für die Bestandesplanung genau beobachten. Als Folge des hohen NFT-Bedarfs evaluiert OCD diesen nun sehr sorgfältig.



Ben Bosshardt: Die Bestände fallen unter sein Ressort – keine leichte Aufgabe bei der angespannten Situation

## Wie geht es weiter?

Mit den abgesprochenen Rotationen und den Ferieneingaben erhält die AEROPERS die neuen Bestandeszahlen von OPC. Nach deren Auswertung kann eine Prognose für das Jahr 2001 gewagt werden. Seitens der AEROPERS steht das Bestandesproblem und die damit verbundene Feriensituation weit oben auf der Prioritätenliste. Laufend werden Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. An dieser Stelle sei für die zahlreichen Zuschriften unserer Mitglieder gedankt. Ihre Verbesserungsvorschläge werden in einer Datenbank aufgenommen. Diese dient der AEROPERS als Ideenlieferantin für künftige Neuerungen.

In

## Sirnach TG

zu verkaufen gepflegtes,  
exklusives und grosszügiges

## Einfamilienhaus

an bester Wohn- und  
Aussichtslage.

8 Zimmer.

Erstklassige Bauweise.

Gehobener Ausbau.

1366 m<sup>3</sup>.

1296 m<sup>2</sup> Land.

VP Fr. 965 000.–.

Auskunft und Besichtigung

durch Tel. 071 923 39 41

## Ihr Traum: Ruhig und günstig wohnen!

5½-Zimmer-Einfamilienhaus Fr. 570 000.–.

Inkl. Bauland 540 m<sup>2</sup> in Siglistorf AG

(25 PW-Min. nach Kloten-Flughafen, 5 PW-Min. bis S-Bahn).

Sehr ruhige und schöne SW-Lage am Rand der Bauzone.

Tel. Büro 01 740 36 32, Privat 056 225 27 01

**Sie suchen ein Eigenheim z.B. in:**

**Cham/Hünenberg**, Seematt am Zugersee, die spezielle Eigentumswohnung,

**5½-Zimmer**, Parterre mit Garten und direktem Zugang zu den eigenen Kellerräumen.

Zentrale Lage, idealer Alterssitz. Ausbauwünsche möglich. Frühjahr 2001. VP Fr. 1.2 Mio.

**Hünenberg**, Sonnhalde, mit tollem Blick in die Alpen über die Reussebene

**7-Zimmer-Landhaus** mit Einliegerwohnung sowie viel Charme. GF 1439m². VP Fr. 2.5 Mio.

**Bonstetten**, Schachenhof, familienfreundliche Siedlung, gute Verkehrsverbindungen S9, **6½-Zimmer-Eckhaus**, bietet viel Lebensqualität und Freiraum. VP Fr. 690 000.-.

**Brione s/ Minusio**, mit traumhafter Aussicht auf den Lago Maggiore, **5-Zimmer-Haus**, total renoviert, Lift, 3 Nasszellen, unterteilbar in zwei Wohnungen sowie Garten und Pool. GF 600m². VP Fr. 1.55 Mio.

Weitere Informationen zu diesen gepflegten Objekten unter: [www.immob.ch](http://www.immob.ch)

**Auskunft:** Erwin Müller, St. Wolfgangstrasse 67, 6331 Hünenberg, Tel. 041 781 07 17 Natel 079 642 96 58 E-mail: [erwin.mueller@smile.ch](mailto:erwin.mueller@smile.ch)

**Kreatives Küchendesign**

Ausstellung ist offen: Di.-Fr. 14.00 – 18.30 h  
Sa. 10.00 – 16.00 h  
...oder nach telefonischer Vereinbarung

Wenn Sie überzeugt sind, dass gute Arbeitsverhältnisse dazu beitragen, dass  
1 die Leistung messbar steigt, 2 die eigene Zufriedenheit mit der Tätigkeit zunimmt, 3 die Zufriedenheit der Kunden verbessert wird und 4 der Spass am Erfolg Sie fast beflügelt...

...dann betrachten Sie zu Hause bei Gelegenheit Ihre Küche und fragen Ihren Partner (und sich selber), ob Ihre Überzeugungen (siehe Punkt 1, 2, 3 und 4) nicht auch hier gelten.

scanline plant und realisiert Küchen, die mehr als nur die Summe aller Teile sind – hier wird die Arbeit schon fast zum Vergnügen! Und da die Liebe bekanntlich durch den Magen geht...

scanline

römerstrasse 138  
8404 Winterthur  
052/242 04 41

[www.scanline.ch](http://www.scanline.ch)

Seit 28 Jahren planen wir

**Traumhäuser Neu- & Umbauten**

nach Ihren Wünschen  
SR-Discount – BOX 3919

ARB  
PROJEKT

**René Blöchliger – Architekt**  
Postfach – 8153 Rümlang

Tel. +41 1 851 37 77  
FAX +41 1 851 37 78  
[arb\\_projekt@swissonline.ch](mailto:arb_projekt@swissonline.ch)

**Niederhasli**

Wir verkaufen in Niederhasli ruhig gelegenes

**5½-Zimmer-Reihen-Einfamilienhaus**

moderner Grundriss, helle grosszügige Räume, Gartensitzplatz, kinderfreundlich, S-Bahn-Anschl. in 5 Gehminuten

Verkaufsbasis:  
Fr. 750 000.-  
inkl. 2 Garagen-PP

Bestellen Sie unsere Dokumentation mit Fotos!

TREVAG Treuhand und Verwaltungs AG  
Kasernenstrasse 6  
8180 Bülach  
Tel. 01 864 20 24

**Problemloser Landeanflug, sichere Landung, angenehmer Aufenthalt**

Im Birken-Stadl ist was los. Feiern Sie mit uns!

**Sommerausklang**

Samstag  
9. September  
ab 19.00 Uhr  
Guido Heidenreich  
sorgt für Musik  
und Unterhaltung

**Oktoberfest**

mit bayrischen Schmankerln  
Samstag  
30. September  
ab 19.00 Uhr

Für Musik, Stimmung und gute Laune sorgen die NEW SKYLIGHTS



eine Zwischenlandung wert

Jeweils an den Samstagen  
19. August, 2. und 16. September  
7. und 21. Oktober, 4. November

bieten wir Ihnen  
**Traditionelle thailändische Spezialitäten**  
stets mit frischen Zutaten für Sie zubereitet  
Auf Bestellung (ab 5 Personen) auch an jedem anderen Termin möglich.

**Angebot:** Thai-Menü inklusive einer Übernachtung mit Frühstück pro Person DM 92,-

**Ernst Scharp und seine Crew freuen sich auf Ihren Besuch.**

Ernst Scharps Landgasthof liegt im Luftkurort Ühlingen-Birkendorf im schönen Südschwarzwald und ist in knapp einer Stunde vom Flughafen Zürich aus erreichbar.



Familie Ernst Scharp  
Schwarzwalddstraße 35  
D-79777 Ühlingen-Birkendorf  
Telefon: 0049-7743 / 5141  
Telefax: 0049-7743 / 5937  
e-mail: [familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de](mailto:familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de)

Öffnungszeiten:  
Dienstag bis Samstag ab 17.00 Uhr  
Sonntag 11.30 - 14.30 Uhr  
und ab 17.00 Uhr  
Montag Ruhetag  
(01.07. - 30.09. kein Ruhetag)

Über aktuelle Angebote und Veranstaltungen informiert Sie unsere Homepage im Internet: [www.landgasthof-zur-birke.de](http://www.landgasthof-zur-birke.de)

# Verhärtete Fronten

Text Tom Leupin, Ressortleiter Aussenbeziehungen Foto SairGroup DCF

Der Vorstand hat beschlossen, im Falle eines Streiks der CCP keine Zusatzproduktion für die Crossair zu übernehmen. Ein Arbeitskonflikt innerhalb des Konzerns würde auch für die Swissair nicht ohne Konsequenzen bleiben und vorab das Image schwer schädigen. Die untenstehenden Informationen beruhen auf Angaben der CCP.

## Was bisher geschah

Nachdem die CCP letzten Winter den GAV kündigte und in Verhandlungen mit dem Team von Moritz Suter trat, erlebte sie einen extremen Mitgliederzuwachs (von 450 auf fast 700).

Die erste Einstiegsbedingung der CCP für die GAV Verhandlungen war die Wiedereinstellung der drei letzten Herbst entlassenen Piloten. Im April konnte die CCP diese Forderung durchsetzen: Zwei wurden wieder angestellt, der Dritte verzichtete, da er zwischenzeitlich eine andere Stelle angenommen hatte. Einer der beiden Wiedereingestellten wechselte inzwischen zu Easy Jet.

## Eingestellte Gerichtsverfahren

Parallel dazu lief ein Gerichtsverfahren, indem die Crossair der CCP vorwarf, bei der IFALPA einen sogenannten «hiring ban» beansprucht zu haben (CCP war zu diesem Zeitpunkt nicht Mitglied der IFALPA). Bevor das Gericht jedoch zur Anklage Stellung beziehen konnte, zog Crossair diese zurück. Crossair zahlte der CCP aussergerichtlich die angefallenen Gerichtskosten sowie eine Entschädigung an die zwei wiedereingestellten Piloten. Nachdem die Geschäftsleitung der Crossair darauf versuchte, eine Gruppe von Mitgliedern zu einer Initiative gegen den Vorstand zu bewegen, warf die CCP in einem separaten Verfahren nun ihrerseits der Crossair eine Verletzung der Friedenspflicht und soziale Unterwanderung vor. Beide Verfahren wurden im Zuge der Interimslösung CCP/Crossair eingestellt.

## Memorandum of Understanding

Im Mai unterzeichneten beide Parteien



Schon beim ersten Blick auf das Timetable wird ersichtlich: Streikt die CCP, ist die Operation der Swissair davon in hohem Masse betroffen.

ein Memorandum of Understanding mit folgendem Inhalt:

1. Verlängerung der Friedenspflicht um zwei Monate; der GAV lief offiziell am 30.6.2000 aus, neuer Termin ist nun der 31.8.2000.
2. Erarbeitung eines Vergleichs über die Arbeitsbedingungen im europäischen Luftverkehr durch die Uni St. Gallen mit Ergebnis bis Ende August. Beide Parteien haben sich mittlerweile auf die Benchmark-Teilnehmer geeinigt. Es sollen dies folgende Gesellschaften sein: Contact Air (Lufthansa Konzern), Air Regional (F), Easy Jet, City Line, Euro Wings und Swissair. Die Zustimmung der AEROPERS zur Offenlegung der Daten für diese Studie steht noch aus. Der Uni St. Gallen wird es allerdings kaum möglich sein, diese Studie fristgerecht abzuliefern. In diesem Fall kann die Friedenspflicht um einen Monat verlängert werden, sofern beide Parteien zustimmen.
3. Erhöhung der Löhne ad interim um 7-18%

bei den CMD, um 5-10% bei den F/O.

4. Das Nachleben einer echten Sozialpartnerschaft.

Die CCP hat nun Ende Juli ein Schreiben an die Crossair versandt mit folgenden Forderungen, die erfüllt sein müssten, um die Friedenspflicht um den angesprochenen Monat zu verlängern: Integration der Lohnforderungen der CCP für die restliche Zeit bis zum Ende der HSG Studie; Abschaffung der Platzreserve; eine Senioritätsliste, der auch nachgelebt wird; keine Reserve mehr in Verbindung mit Flight Duty; keine Verlängerung und kein Neuabschluss von Piloten Lease Verträgen; FDR Modifikation für Nachtflüge, speziell auf den Kaukasusflügen für SWR.

Die Frist für eine Antwort wurde auf den 3. August 2000 gesetzt. Das Antwortschreiben der Crossair traf pünktlich bei der CCP ein. Dessen Inhalt bezog sich allerdings nicht auf den Inhalt des Schreibens sondern nur auf die Ferienabwesenheit von Herrn Dosé (O/CRX und Verhandlungsleiter LX).

## Streik?

Nach heutigem Stand bereitet sich CCP nun auf einen vertragslosen Zustand vor, was bedeutet, dass die CCP Mitglieder nicht mehr an ihre Friedenspflicht gebunden sind. Ob dies automatisch zu einem Streik oder nur zu vereinzelt Kampfmassnahmen führen wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. AEROPERS hat auf Anfrage der CCP zugesichert, dass sie im Rahmen ihrer vertraglichen Rechte keine Streikbrecherflüge durchführen würde. Swissair wurde ebenfalls über diese Haltung informiert.

# Abheben...



## zu neuen Dimensionen im Private Banking.

Kennen und nutzen Sie als Anleger die besonderen  
Vorteile Luxemburgs?

Anton Engler, Managing Director, gibt Ihnen gerne Auskünfte.

Telefon (00352) 404 777 210, Fax 481 117

**"PRIVATE BANKING NACH MASS"**



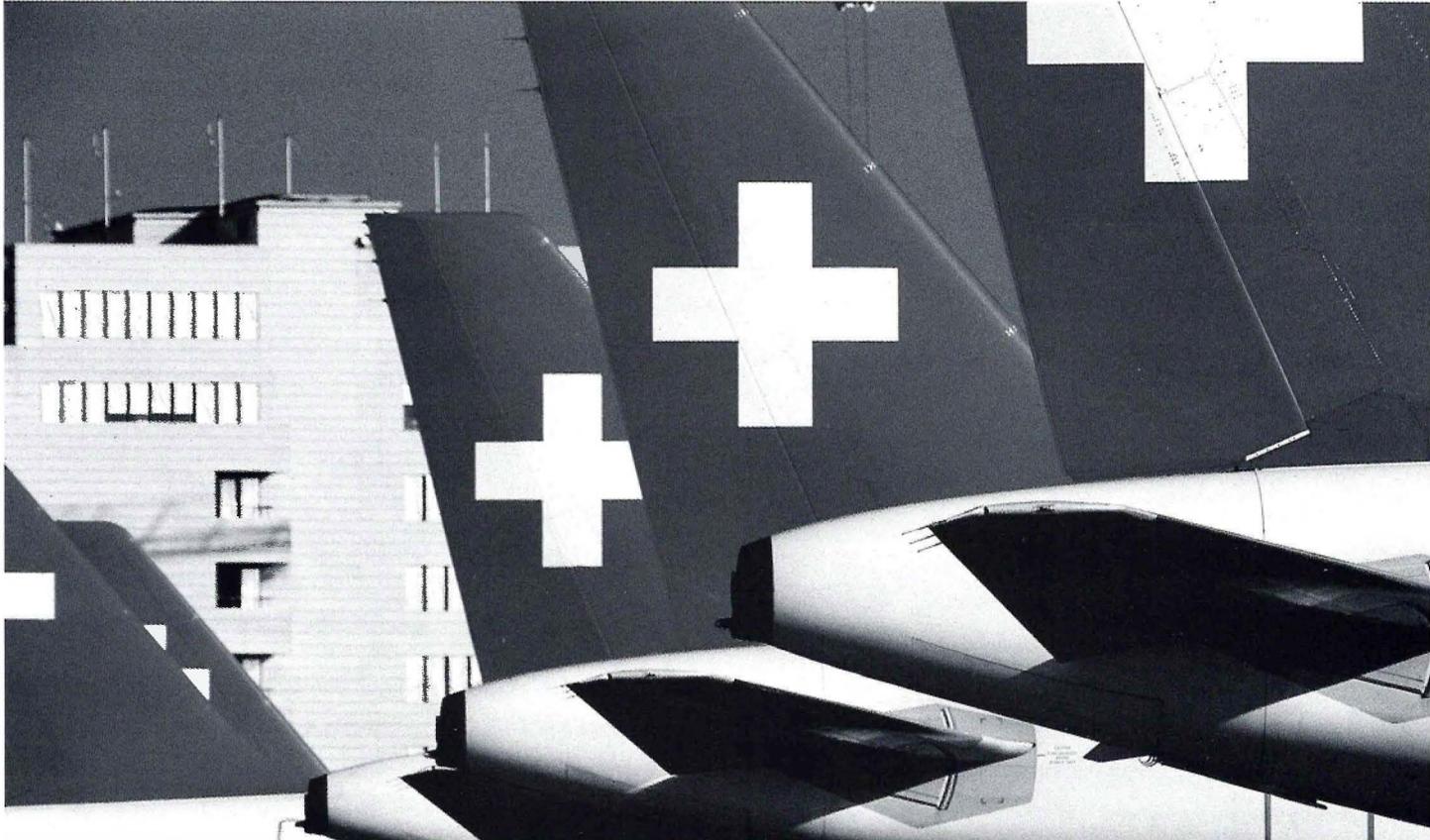
VP BANK (LUXEMBOURG) S.A., B.P. 923, L-2019 Luxembourg

Tochtergesellschaft der Verwaltungs- und Privart-Bank Aktiengesellschaft  
Vaduz, Zürich, München, Berlin, Breda, British Virgin Islands

# Freier Wettbewerb

Text Reto Nause Bild SairGroup, Bilddokumentation DCF

Die Swissair genoss vor 1999 Priorität beim Transport von Bundespersonal. Gestützt auf das neue Übereinkommen der Welthandelsorganisation (WTO) müssen Vergaben der Öffentlichen Hand, welche ein grösseres Volumen übersteigen im Amtsblatt ausgeschrieben werden. Mit 34 Mio. Franken erreichen die Flugreisen des Bundes dieses Volumen.



Das Schweizerkreuz an der Heckflosse: Nationales Symbol & Markenzeichen für die Swissair zugleich. Der Erhalt des Auftrags für die Flugreisen des Bundes ist für die Swissair mit grossem Prestige verbunden.

Nach dem Wegfall der sogenannten «Transportpriorität» für die Swissair wird sich das Management auf die neue Konkurrenzsituation im Hausmarkt Schweiz einstellen müssen. Gemäss den Angaben der Bundesreisezentrale, welche mit der Ausschreibung und Evaluation des Auftrags betraut ist, sind derzeit die verschiedensten Lösungen denkbar: Die Wahl eines Hauptcarriers und eines oder mehrerer kleinerer Carrier; oder aber mehrere Hauptcarrier. Zugelassen für die Ausschreibung sind ebenfalls Bietergemeinschaften mehrerer Airlines. Oberstes Bedürfnis seitens des Bundes ist eine globale Abdeckung des offerierenden Partners. Die

Anzahl der weltweit anzufliegenden Destinationen beträgt rund 170.

## Swissair gelassen

Der Löwenanteil des bisherigen Auftragsvolumens ging bisher an die Swissair. Mit Hinweis auf die dominierende Stellung im Markt Schweiz sieht man seitens der Swissair der erfolgten Ausschreibung gelassen entgegen. Angestrebt wird ein kommerzielles Abkommen das die bisherige Regelung ersetzt. Die Swissair hat denn auch bereits ihre Ausschreibungsunterlagen bei der Bundesreisezentrale eingereicht. Allerdings – so war dort in Erfahrung zu bringen, wird sie

nicht die einzige mitbietende Airline bleiben.

Die öffentliche Ausschreibung des Reisevolumens des Bundes macht zwei Dinge klar: Einerseits handelt es sich um einen Prestigeauftrag, dessen Erhalt für die Swissair von grosser Wichtigkeit ist. Der Entscheid für die definitive Vergabe des Auftrags dürfte in der Öffentlichkeit denn auch breite Beachtung finden. Andererseits verdeutlicht die Ausschreibung das Mass an Deregulierung im Inlandmarkt: Der «national Carrier» Swissair muss seine Stellung über ein marktgerechtes Angebot erhalten – das Schweizer Kreuz an der Flosse bedeutet für die Zukunft keine Privilegien mehr.

# Kaleidoskop

Text Henry Lüscher Bild Flight International

## Trent 500: 100% zuverlässig

Rolls-Royce ist zuversichtlich, mit dem Triebwerk für die A340 ein «zero in-flight-shut-down» von Beginn weg zu erreichen. Das Trent 500 ist im Prinzip eine Verbindung des Grosstriebwerks Trent 800 mit dem Fan des Trent 700. Nur erprobte Komponenten werden verwendet, und trotzdem wird ein umfassendes Test- und Zertifikationsprogramm notwendig sein, das mit dem Erstflug eines Trent 500 unter dem Flügel einer älteren A340-300 Ende Juni die Hälfte überschritten hat. Nach rund 50 Flugstunden wird es im Dezember für den Einbau in die Produktionsflugzeuge zertifiziert, wobei drei A340-600 und eine A340-500 ein rund 1900 Stunden umfassendes Zulassungsprogramm abfliegen werden. Sieben Triebwerke stehen für Tests auf dem Prüfstand zur Verfügung, und werden dort auf Herz und Nieren geprüft, bis 15'000 Stunden erreicht sind, was einer «Lebensdauer» eines Triebwerkes entspricht, bis es revidiert werden muss.

Das Trent 500 Triebwerk ist das Erste, dessen physikalische und chemische Charakteristiken auf dem Computer simuliert worden sind. Die verwendeten Teile des Trent 800 sind um 10% bis 20% verkleinert und zum Teil mit neuen Materialien oder neuen Formungsverfahren hergestellt, weshalb eine umfassende Analyse notwendig war. Diese Simulationen haben ein Potential an Verbesserungen von rund 1% Treibstoffverbrauch aufgezeigt. Mit optimierten Schaufelprofilen, verbesserter Kühlung, sauberer

Verbrennung und einem aktiven System zur Kontrolle der Blattspitzenabstände zum Gehäuse bei allen drei Stufen wurde das Maximum aus diesem Triebwerk heraus geholt.

Auf dem Prüfstand wurde ein maximaler Schub von 68'000 lb erreicht, doch soll der Trent 500 nur auf 60'000 lb zertifiziert und mit 53'000 lb (A340-500), respektive 56'000 lb (A340-600) auf den Flugzeugen operiert werden, was eine beruhigende thermische Reserve garantiert. Rolls-Royce kann jetzt die Baureihe Trent im Schubbereich von 50'000 bis 100'000 lb anbieten – alles in der seit vierzig Jahren bewährten dreiwelligen Bauweise, dem Markenzeichen von Rolls-Royce.

## Outside Check

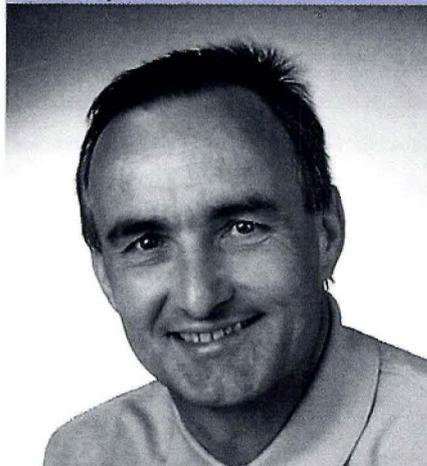
Es lohnt sich, vor dem A320-Flug unter die Triebwerke zu schauen. Mindestens acht Fälle sind bekannt, wo die Verschlüsse der Triebwerkverschalung nicht richtig verriegelt waren, weshalb sich diese nach dem Start öffneten und die Verschaltungen teilweise abgerissen wurden. Beim jüngsten Vorfall wurde nicht nur das Triebwerk, der Rumpf, die Klappen und das Höhenleitwerk der startenden A320 von Airtours beschädigt, ein Teil der Verschalung blieb im Fahrwerk einer nachfolgend landenden A330 stecken. Das englische Luftamt schlägt nun eine Cockpit-Warnung vor, wenn die Verschlüsse nicht zu sind, wogegen die Betreiber und der Hersteller eher auf modifizierte, narrensichere Verschlüsse tendieren. Bereits

## Vogelflug

*Das britische Luftamt will dem Vogel-schlag mehr Beachtung schenken. In der letzten Dekade habe sich die Anzahl Vorfälle mit Vögeln von über 1,8 kg verdoppelt, auf sieben Vorfälle pro Million Flugstunden. Vor allem mache die sechs- bis siebenfach gewachsene Population an kanadischen Wildgänsen zu schaffen. In den USA sind rund 17 Millionen dieser Vögel beimisch, in England 300'000. Heute müssen die Triebwerke einem einzelnen Vogel von 3,6 kg Gewicht standhalten, wogegen Mehrfachtreffer bloss mit 1,1 kg schweren Vögeln getestet werden. Da die Wildgänse in Schwärmen auftreten, sollten gemäss dem Luftamt die heute tatsächlich vorhandenen Bedrohungen als Grundlage dienen.*

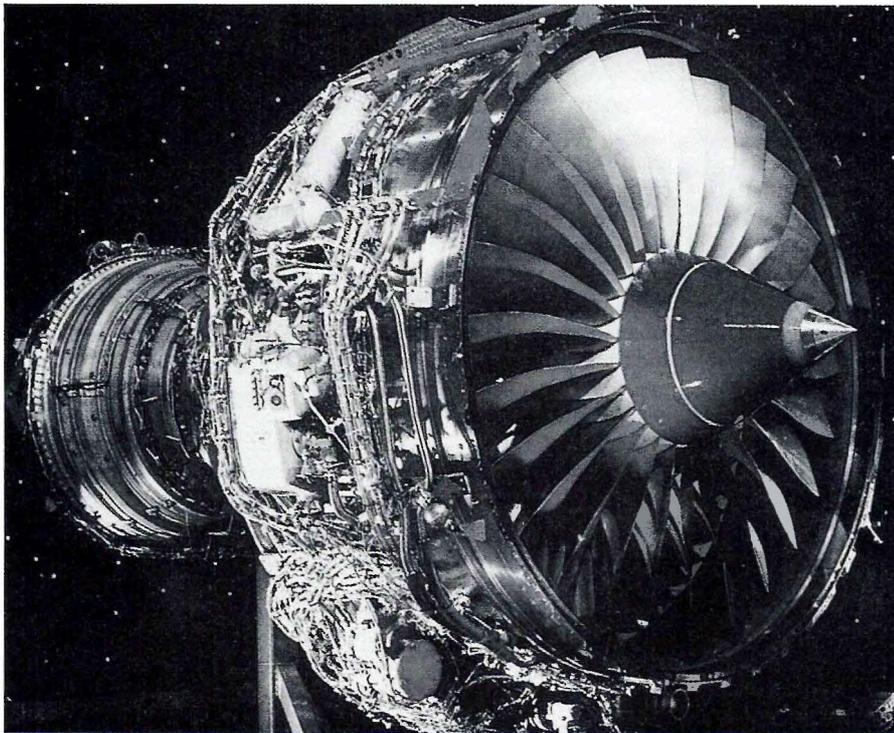
wurden orange eingefärbte Verschlüsse vorgeschlagen, die mit einem Gewicht so versehen würden, dass sie sich bei unsachgemäsem Verschliessen wieder öffnen und sichtbar nach unten hängen. Airbus schlägt die Schaffung einer Task-force vor, die diese – vorwiegend bei A320 mit dem V2500 Triebwerk aufgetretenen – Vorfälle untersucht. Ein Zwischenfall ist allerdings auch bei einer kanadischen A330-200 aktenkundig.

Seit Jahren das Rückgrat der «RUNDSCHAU»: Das Kaleidoskop von Henry Lüscher.



## Luxuriöse 6½-Zimmer-Attika-Wohnung in Zurzach

nur 25 Min. vom Flughafen Kloten entfernt. Gelegen im steuergünstigen Thermalkurort Bad Zurzach. Aussicht auf Rhein und Schwarzwald. Gesamtfläche 200 m<sup>2</sup>, Marmorböden, Salon Esszimmer (80 m<sup>2</sup>), Küche, 4 Schlafzimmer, 2 Badezimmer, 2 Cheminée, Wintergarten geheizt (50 m<sup>2</sup>), Dachgarten (100 m<sup>2</sup>). Kauf oder Miete nach Vereinbarung. Interessanter Preis. Kontaktadresse: Winkler AG, Tel. 056 246 16 40 (tagsüber) oder Tel. 056 246 15 96 (abends), Hr. Kurt Winkler verlangen.



«It is by far the fastest ramp-up of a big-fan engine programme we have ever seen» – Ian Kinnear, Trent 500/Trent 900 director

### Fliegen und Mund halten

Eine Boeing 737-200 der Alliance Airlines stürzte am 17. Juli kurz vor der Landung in Patna in Nordostindien auf mehrere Häuser ab. Die erste Landung wurde aus nicht näher bezeichneten Gründen abgebrochen und gemäss Augenzeugen sei die 20jährige Maschine im zweiten Endanflug in Rauchwolken gehüllt gewesen. Details sind allerdings immer noch nicht bekannt. Sieben der 52 Passagiere an Bord überlebten den Absturz. Die Bergungsarbeiten durch die Armee und Flughafendienste wurden durch eine riesige Menge Schaulustiger sowie unzureichende Ausrüstungen behindert. Alliance Airlines wurde 1996 als Billigairline von Indian Airlines gegründet und betrieb deren älteste Flugzeuge weiter. Das Unfallflugzeug hätte Ende Jahr aus dem Dienst gezogen werden sollen, obwohl der Transportminister nach dem Unfall betonte, die Flugzeuge könnten praktisch unbegrenzt operiert werden, wenn die Wartung stimmt. Der schlechte Ruf von Alliance Airlines war schon öfters in den Zeitungen: 18 unplanmässige Landungen im letzten halben Jahr und 15 Störungen an Druckkabinen wurden aufgezählt, und

kurz nach dem Unfall hatte eine 737 von Alliance Airlines Probleme mit blockierten Rädern, die erst nach einer einstündigen Wartezeit über dem Flughafen Lucknow behoben werden konnten. In den letzten 15 Jahren sind im indischen Luftraum 10 grössere Flugzeugunfälle mit rund 1000 Toten registriert worden.

Die beiden 737-Piloten kamen beim Unfall ums Leben, wurden aber trotzdem von einem Richter vorsorglich angeklagt wegen fünf Zuwiderhandlungen gegen Luftfahrtgesetze. Unter anderem wurde ihnen vorsätzlicher Totschlag, Nichtbeherrschen des Flugzeuges und unerlaubtes Begehen öffentlicher Plätze vorgeworfen. Den 30 Piloten von Alliance Airlines wurde vom Management ein Redeverbot auferlegt, da sich einige von ihnen gegenüber Journalisten firmenkritisch geäussert und Beispiele von schlechter Wartung oder schlechtem Management aufgeführt hatten. Sie mussten sogar eine Erklärung unterschreiben, wonach alles, was sie bisher gesagt hatten, nicht stimmt. Management und Vertreter des Staates machten ihnen unmissverständlich klar, dass sie sonst ihren Job los wären.

### Dies & Das

#### Unruly pilot

Einen speziellen Fall von «unruly passenger» meldete die Besatzung eines America West Fluges von Phoenix nach Austin. Zehn Minuten nach dem Start begann ein Mann zu schreien und mit Gegenständen um sich zu werfen. Die Piloten entschlossen sich, bereits in Tucson wieder zu landen und bestellten die Polizei, die den Passagier förmlich aus dem Flugzeug tragen musste. Es handelte sich dabei ausgerechnet um einen Piloten von America West, der seit 13 Jahren im Dienste der Gesellschaft war. In einem Spital in Tucson wurde er einem 72stündigen psychologischen Test unterzogen.

#### Murphy's Law

Ein doppelter Triebwerkausfall aufgrund verschiedener Ursachen wird als sehr unwahrscheinlich betrachtet und deshalb nicht in der Zertifizierung berücksichtigt. Eine Piper Cbiefaim der Whyalla Airlines war von Adelaide nach Whyalla mit einem 21jährigen Piloten und sieben Passagieren an Bord unterwegs, als genau dieses Ereignis eintrat. Sieben Minuten vor der geplanten Landung versagte der rechte Motor infolge einer gebrochenen Kurbelwelle den Dienst, während kurz darauf der linke Motor den Geist aufgab, wegen eines Defektes an einem Kolben. Das Flugzeug stürzte ins Wasser, alle Insassen starben. Die kleine Australische Zubringerfluggesellschaft wurde auf Veranlassung der Behörde (vorläufig) geschlossen.

# Stimmen der neuen Mitglieder



Christian Frei

**Flugzeugtyp:**

Ich fliege bei Balair B757 und B767

**Hobbies:** Mein liebstes Hobby ist Flugzeuge zu verlassen - Mit dem Fallschirm.

**Meine Lieblingsdestination:**

Ist immer diejenige, die ich noch nicht kenne.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Von Aeropers erwarte ich in wichtigen beruflichen Belangen bestmöglich unterstützt und vertreten zu werden.



Marc Torrent

**Flugzeugtyp:**

B757 / B767

**Hobbies:** Tauchen, Skifahren, Mountain Bike und wenn ich keine Energie mehr für das Sportliche habe, fahre ich mit der Harley in der Gegend herum!

**Meine Lieblingsdestination:**

Malediven

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Nur wenn alle am gleichen Strick ziehen, sind wir stark und können etwas bewegen. Ich musste leider selbst miterleben was passiert, wenn man als Pilot nicht in einem Verband organisiert ist!

**Was ich von AEROPERS erwarte:** Einen starken Partner der sich für unsere Anliegen voll einsetzt, und dies unabhängig davon, ob es sich um Swissair oder Balair handelt!



Rocco Bustelli

**Flugzeugtyp:**

B757, B767

**Hobbies:** Informatik, lesen, wandern

**Meine Lieblingsdestination:**

Canada

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Ich finde es wichtig, dass alle Piloten einem starken Verband angehören, um die Interessen des Pilotenberufes optimal wahrzunehmen.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Ein Verband, der sich an den Bedürfnissen aller Mitglieder orientiert.



Marcel Bobay

**Flugzeugtyp:**

A320  
**Hobbies:** Musik (Jazz), Windsurfen, Snowboarden, Tanzen

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Für mich gehört

es einfach dazu, als Swissair-Pilot Mitglied bei der AEROPERS zu sein. Sie hat sich und wird sich für unsere Arbeitsbedingungen einsetzen und dies möchte ich mit einem Beitritt dankend unterstützen.



Florian Kaufmann

**Flugzeugtyp:**

A320  
**Hobbies:** Sightseeing an Destinationen, Sport (alles ein bisschen, nichts extrem)

**Meine Lieblingsdestination:**

Barcelona!

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Ich hatte bis jetzt

noch nicht viel Zeit, mich mit Firmenpolitik zu beschäftigen, deshalb bin ich wohl hauptsächlich dabei, weil der Beitritt eine Selbstverständlichkeit zu sein scheint. Ausserdem bin ich grundsätzlich vom Nutzen von Gewerkschaften überzeugt.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Ich erwarte, dass die Aeropers als Verhandlungspartner der Firma gegenüber konsequent unseren Status als Piloten verteidigt, aber auch bereit ist, angesichts des schwierigen Marktumfeldes ab und zu Kompromisse einzugehen. Ausserdem hoffe ich, das ich bei eventuellen persönlichen Problemen mit dem Arbeitgeber auf Unterstützung der Aeropers zählen kann.



Frank Borner

Ich bin seit Mitte Juni auf dem A320 ausgecheckt, habe keine eigentliche Lieblingsdestination, freue mich aber schon auf die Langstrecke...

Möchte meinen Teil zu einer starken Aeropers beitragen.

Meine Hobbies sind: Biken, Inline, Fussball, Snowboard und vieles mehr.



Marcel Greiner

**Flugzeugtyp:**

B757, B767  
**Hobbies:** Meine Hobbies sind biken und skifahren und das in meiner «Lieblingsdestination» Davos.

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Mit meinem Beitritt möchte ich die Aeropers als Mitglied bei Abstimmungen und Umfragen unterstützen.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Von der Aeropers erwarte ich, dass sie weiterhin ein starker Verhandlungspartner gegenüber unserem Arbeitgeber bleibt.



Martin Pohl

**Flugzeugtyp:**

A320  
**Hobbies:** Fliegen, fliegen, fliegen..., daneben noch Natur-erleben (Klettern, Velofahren, Snowboarden, Wandern) und Technik-erforschen (Programmieren, Modellbauen)

**Meine Lieblingsdestination:**

Überall, wo visual approaches geflogen werden dürfen

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Die Stärke und Wichtigkeit des Verbandes als konstruktiver Gegenpol zur Firma.

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Dass die Bedürfnisse des «allgemeinen» Swissair-Piloten wahrgenommen und entsprechende Lösungen umgesetzt werden.



Martin Pohl

**Flugzeugtyp:**

A320  
**Hobbies:** Freizeit genießen

**Meine Lieblingsdestination:**

Stockholm (mit Hotel in der Stadt)

**Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat:**

Starke Vertretung

beim Arbeitgeber

**Was ich von der AEROPERS erwarte:**

Weiterhin gute Verbandsarbeit zu Gunsten der Mitglieder

## Weitere Neu-Mitglieder



Adda Andreas



Andrea Cavadini



Matthias Fiechter



Markus Wyss



Olivier Nebelung



Reto Portmann



Thomas Roth



Ivo Schäli



Carlos Sprüngli



# Sind Sie sicher, dass Sie nach der Pensio- nierung nicht auf ein paar Extras verzichten müssen?

Die Antwort dazu erhalten  
Sie in unserer Filiale am  
Flughafen oder unter  
Telefon **01 804 38 70**





# Überflieger!

AKERET AG

*Druckerei am Lindenplatz*

**AKERET AG**

Druckerei am Lindenplatz

Wallisellenstrasse 2

Tel. 01 801 80 10

Fax 01 801 80 11

ISDN 01 801 80 18

E-mail [akeret.ag@bluewin.ch](mailto:akeret.ag@bluewin.ch)