

# RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 6/2000



**HINTERGRUND**

## Wirtschaftspolitische Bedeutung des Flughafens

**AKTUELL**

## Stirbt der Piloten-Nachwuchs aus?

**INTERVIEW**

## «Aggression gegenüber dem Personal ist eine ernste Sache»

**Doris Leuthard, Nationalrätin**

News	3
VeF und Steuern	4
Aerosana öffnet sich	5
Neue Homepage	5
Reaktionen zur neuen Rundschau	6/7/8
Stirbt der Piloten-Nachwuchs aus?	9
Interview mit Doris Leuthard	10
Security Update	12
Hub ZRH: Wirtschaftliche Bedeutung	14
Kaleidoskop	16
Pensionierung: Glück oder Unglück?	18
Pensioniertenausflug	20
Leserbrief	22
Neue Mitglieder	23

## Impressum

### Herausgeber:

AEROPERS, Vereinigung 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

### Foto Frontseite:

Swissair Bilddokumentation DCF

## Redaktionsschluss für die nächste Nr.

19. November 2000

# PBS und Pioniere

Text Reto Nause

Viele von Euch mögen erwarten, dass ich jetzt und hier alle Anstrengungen unternehme, die Einführung des PBS zu kommentieren. Einige wünschen sich scharfe Worte und ein Eingeständnis, dass der Computer eben nicht in der Lage ist, unsere Einsätze sinnvoll zu planen. Andere möchten ein flamendes Plädoyer für den Einsatz des neuen und zukunftsgerichteten Tools. Beide Seiten muss ich enttäuschen.

PBS soll es letztlich möglich machen, die Einsätze auf die Präferenzen unserer Crew Mitglieder individueller abstimmen zu können. Das ist ein hoch gestecktes Ziel. Die AEROPERS hat die Leitplanke für den Einsatz des Systems klar formuliert: Es darf nicht zu einem weiteren Anstieg unserer Arbeitsbelastung führen.

Es ist derzeit schlicht zu früh, die Errungenschaften gegen allfällige Kosten des PBS abzuwägen!

## Monitoring aufgezogen

Ich kann aber allen versichern, dass die AEROPERS sehr viel Energie auf die Beobachtung der Entwicklung verwendet. Und gleichzeitig möchte ich auch alle dazu aufrufen, uns dabei zu unterstützen. Wo wir Missstände nicht erfahren, sind sie nicht fassbar und damit nicht existent. Orientiert deshalb bitte auch die AEROPERS über Fehler, Abweichungen und Eure Zufriedenheit! Ebenso werden wir auf dem Mitgliederteil unserer Homepage unter der Rubrik «Umfragen» einen «PBS-Barometer» aufschalten. Dieser soll uns Aussagen über einen längeren Zeitraum erlauben: Steigt oder sinkt die Zufriedenheit?

## Bidden will gelernt sein!

Das PBS ist keine Kaffeemaschine mit drei Knöpfen. Bidden will gelernt sein! Leider mussten wir feststellen, dass das Angebot der PBS-Instruktoren im Ops Center erst zögerlich von unseren Mitgliedern in Anspruch genommen wird. PBS ist nicht nur eine System- sondern auch eine Philo-

sophieänderung. Die genaue Kenntnis des bisherigen Wish-Systems reicht nicht aus, um das Bidding im Hinblick auf die eigenen persönlichen Bedürfnisse zu optimieren.

## Ein Bild

Im Zusammenhang mit der PBS-Einführung möchte ich ein Bild in Erinnerung rufen: Als unsere Vorfahren vor über 100 Jahren mit dem Bau des Gotthard-Tunnels begannen, war dies mit unsäglichen Entbehrungen und Gefahren verbunden. Sie hätten den Bau dieses Jahrhundertwerks nach den ersten Tiefschlägen abbrechen können. Viele Opfer wären dadurch erspart geblieben. Aus heutiger Sicht müssen wir allerdings anerkennen, dass sich die Investition gelohnt hat: Wo würden wir heute ohne Gotthard stehen?

## Pioniere

Lassen wir auch heute wieder ein wenig Pioniergeist walten: Pioniere sind die Pilotinnen und Piloten im hochkompetitiven Umfeld mit ungewisser Zukunft derzeit ohnehin. Wenn das PBS gelingt, ist Swissair weltweit eine der ersten Airlines, welche die Einsätze vollautomatisch planen kann und auch die Crewmember dabei profitieren, indem sie ihren Einsatz entsprechend den individuellen Präferenzen gestalten können und bei der Zuteilung neben der Seniorität auch ihre Satisfactionhistory berücksichtigt wird. Geben wir dieser Herausforderung eine Chance.

# CCP-Crossair: Vermittlung angeboten

Der Vorstand der AEROPERS hat im schwelenden Arbeitskonflikt zwischen der Crossair und der CCP seine Dienste als Vermittler angeboten.

Es ist ein Kernanliegen der AEROPERS die langfristige Stärke des Airline-Bereichs innerhalb der SAirGroup zu erhalten und zu steigern. Gleichzeitig kann die AEROPERS die Befürchtungen und Anliegen der Crossair-Piloten nachvollziehen.

Diese Position ist nach Ansicht des Vorstands der AEROPERS eine gute Voraussetzung, für die Wahrnehmung einer neutralen

Vermittlerrolle zwischen den festgefahrenen Positionen.

Es liegt im ureigenen Interesse der AEROPERS, dass im Wachstumsmarkt der Airlines – trotz schwierigem Marktumfeld – wieder jene Ruhe einkehrt, die für eine gesicherte Zukunft des Konzerns notwendig ist. AEROPERS möchte dazu ihren Beitrag leisten. (rn)

## Flughafen

Der Vorstand will sich in der Auseinandersetzung um den Flughafen aktiver für eine gesicherte Zukunft des Airports engagieren. Die aktuellen Diskussionen sind von Einseitigkeit geprägt und die AEROPERS vermisst jene Stimmen, welche die Bedeutung des Flughafens für die Region und das Land hervorstreichen.

Bis Ende November will der Vorstand alle Grundlagen zusammentragen, welche für einen Entscheid über die Lancierung einer Petition oder sogar einer Volksinitiative notwendig sind.

Handlungsbedarf hat sich in den letzten Monaten vor allem durch die Tatsache ergeben, dass im Februar 2001 mit der Unterschriftensammlung für eine Initiative

begonnen werden soll, welche ein Nachtflugverbot in der Schweiz zwischen 22.00 und 07.00 Uhr vorsieht. Die Auswirkungen eines solchen Verbots wären für den Hub Zürich gravierend. Die Erhaltung einer leistungsfähigen Homebase ist bei allen ökonomischen Betrachtungen zentrales Element und Voraussetzung für eine starke Swissair.

## News & Info

Im Mitgliederteil unserer Homepage findet sich neu eine Rubrik «News & Infos». Diese Rubrik erhält mindestens einmal pro Woche einen Update und informiert über aktuelle Entwicklungen im Verband oder der Airline-Branche.

«News & Info» ergänzt unsere E-Mail- und Postversände mit Hintergrundinformationen und Wissenswertem. Wer selber das Gefühl hat, über Informationen zu verfü-

gen, welche unserem Corps zugänglich gemacht werden müssten, kann diese per E-Mail an die folgende Adresse zusenden: reto.nause@aeropers.ch.

**11. 11. 2000:  
Jubiläum der  
AEROPERS –  
wir freuen  
uns auf  
Ihr kommen.**

### 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 1439m<sup>2</sup>. 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 600m<sup>2</sup>. 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)



# VeF und Steuern

Text Reto Kuhn, Geschäftsführer der VeF

In den vergangenen Monaten haben die Versicherten der VeF eine Reihe von negativen Erfahrungen gemacht mit der Besteuerung von VeF-Leistungen und VeF-Beiträgen.



## Kanton Zürich

Dies trifft speziell für die im Kanton Zürich wohnhaften Versicherten zu: Ausgehend von Bezirk Bülach haben die Steuerbehörden die Abzugsfähigkeit der VeFplus-Beiträge aberkannt. Dann wurde plötzlich begonnen die aufgeschobenen Alterskapitalien und sogar die aufgeschobenen Altersrenten zu besteuern als wäre das entsprechende Kapital bar ausbezahlt worden. Schliesslich wurden die Zeitrenten in einigen Bezirken des Kantons als Rente in anderen aber als Kapitaleistung veranlagt. Diese Erfahrungen haben bei den Versicherten zu einer grossen Unsicherheit und teilweise zu grossem Ärger geführt, auch über die VeF, der eine Mitverantwortung zugeschrieben wird.

## Die Position der VeF gegenüber der Steuerbehörden

Angesichts des grossen Drucks den auf einzelnen Versicherten lastet, sieht sich die VeF veranlasst, die in Bedrängnis geratenen Versicherten zu unterstützen. Dies geschieht dadurch, dass die VeF Gespräche über die strittigen Aspekte mit den Zürcher Steuerbehörden führt. Die Position der VeF in diesen Gesprächen ist insofern eher schwach, als die Steuerbehörden es bisher vermieden, die VeF direkt rechtlich anzugreifen. Vielmehr haben sie sich darauf verlegt, einzelne Versicherte der VeF herauszugreifen und ein Exempel zu statuieren. Schönstes Beispiel hierfür ist wohl jener Versicherte, der einen Grossteil seiner Altersleistung um Jahre aufgeschoben hatte, aber schon kurz nach der Pensionierung eine Steuerrechnung über mehrere Hunderttausend Franken erhalten hat – zahlbar innert 30 Tagen. Faktisch hängt damit immer die Drohung im Raum, dass die Steuerbehörden die Versicherten unter Druck setzen, falls die VeF nicht spurt. Diese ungünstige Verhandlungsposition konnte die VeF dadurch etwas entschärfen, dass sie Versicherten, die gegen willkürlich scheinende Steuereinschätzungen rekurierten und allenfalls auch

den Gerichtsweg einschlugen, mit Rechtsbeistand unterstützte.

## Die Unterstützung der Versicherten durch die VeF

Bezüglich der Mitverantwortung für die Streitpunkte und Unklarheiten bei der Besteuerung von VeF-Leistungen und VeFplus-Beiträgen stellt sich die VeF auf den Standpunkt, dass sie ihre vom Gesetz auferlegten Pflichten erfüllt hat: Die von den Steuerbehörden heute beanstandeten Punkte sind allesamt in Reglementen enthalten, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt worden waren. Zuständig für diese Genehmigung ist einzig und allein das Amt für berufliche Vorsorge. Das Amt für berufliche Vorsorge trifft dabei auch Abklärungen über die Besteuerung der Leistungen und Beiträge direkt mit der Steuerbehörde. Vorbehalte hat das Amt für berufliche Vorsorge gegenüber dem vorzeitigen Altersrücktritt geäussert: Zwar ist es aufgrund von reglementarischen Bestimmungen in der VeF seit Jahrzehnten möglich ab dem 50. Alterjahr in Pension zu gehen und diese Möglichkeit wurde von den kantonalen Steuerbehörden im Gespräch immer wieder in Frage gestellt, aber erst in jüngster Zeit hat das Amt für berufliche Vorsorge auf Druck der Steuerbehörden zu erkennen gegeben, dass diese Option ohne zusätzliche Einschränkung nicht mehr akzeptiert werden könne. Unter den heutigen, wirren Umständen unterstützt die VeF alle Destinatäre, die im Zusammenhang mit den oben aufgeführten VeF-Leistungen oder VeF-Beiträgen in eine Auseinandersetzung mit den Steuerbehörden geraten sind mit Rechtsbeistand zu unterstützen.

## Die Behandlung der Steuerproblematik in Zukunft

Die Steuerprobleme der Vergangenheit – Aufschub, VeFplus, Zeitrente – sind gelöst oder einer Lösung nahe. Stehen möglicherweise neue Probleme an? Gegenwärtig besteht bei den Versicherten eine grosse Unsicherheit bezüglich der steuerlichen Behandlung des Einkaufs ins Sparziel. Es zir-

kulieren Gerüchte, dass einzelne Kantone Einkäufe nur bis 5 Jahre vor der Pensionierung zulassen wollen. Welche Optionen stehen der VeF in dieser Situation offen? Die steuerliche Abzugsfähigkeit der Einkäufe im Rahmen der heutigen Gesetzgebung wurde der VeF vom Amt für berufliche Vorsorge – nach Rücksprache mit der kantonalen Steuerverwaltung – im Grundsatz schriftlich bestätigt. Nur kurze Zeit später hat sich herausgestellt, dass eine Ausnahme besteht und dass aufgrund einer Übergangsbestimmung im Steuergesetz die Jahrgänge 1945 und 1946 ihre Einkäufe nicht von den Steuern abziehen können. Die dadurch ausgelöste Unsicherheit hat die oben erwähnten Gerüchte beflügelt. Die VeF ist der Ansicht, dass das Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge die Einschränkungen der Einkaufszahlungen abschliessend regelt. Die darin vorgesehenen per 1. Januar 2001 einzuführenden betragsmässigen Beschränkungen dürfen nicht durch weitere kantonale Bestimmungen verschärft werden. Um zu diesem Punkt Klarheit zumindest im Kanton Zürich zu erlangen, wird gegenwärtig in Zusammenarbeit mit dem Rechtsanwalt der VeF geprüft, ob eine entsprechende Bestätigung der kantonalen Steuerbehörde eingeholt werden kann. Dabei handelt es sich um eine schriftliche Erklärung, mit der die Steuerbehörde eingeladen wird einen bestimmten Steuermodus, der in Zukunft im ganzen Kanton angewendet werden würde, schriftlich zu bestätigen. Falls dieses Vorgehen gewählt werden kann und die kantonalen Steuerbehörden bestätigen, dass neben den bundesgesetzlichen Einschränkungen keine weiteren Beschränkungen der Einkäufe vorgenommen werden, wäre sichergestellt, dass innerhalb des Kantons Zürich sämtliche reglements-konformen Einkäufe ins Sparziel steuerlich abzugsfähig sind (Immer mit Ausnahme der Jahrgänge 1945 und 1946). Dasselbe Vorgehen könnte anschliessend in weiteren wichtigen Kantonen gewählt werden. Die VeF wird bis spätestens Mitte November 2000 über das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit entscheiden.

**Die AEROSANA öffnet sich****Die AEROSANA Krankenkasse öffnet sich**

Die AEROSANA Krankenkasse mit ihren heute ca. 4200 Mitgliedern bietet neben der obligatorischen Grundversicherung auch attraktive Kranken-Zusatzversicherungen an. Während die Grundversicherung seit der Einführung des neuen Krankenversicherungsgesetzes (KVG) für alle in der Schweiz wohnhafte Personen angeboten werden muss, war bislang der Zusatzversicherungsbereich nur für AEROPERS-Mitglieder und ihre Angehörige reserviert. Der Vorstand der AEROSANA hat unlängst entschieden, dass diese Restriktionen in Zukunft fallen sollen. Ab dem 1. Januar 2001 kann neu jedermann bis zum 60. Altersjahr bei der AEROSANA eine Zusatzversicherung abschliessen. Einzige Voraussetzung ist, dass die Person die Grundversicherung bei uns führt und somit Wohnsitz in der Schweiz hat oder Grenzgänger ist.

Der Hintergrund dieses Schrittes ist vielfältig. Einerseits stellt sich die AEROPERS heute die Frage, ob das Führen einer Krankenkasse Aufgabe von AEROPERS-Mitgliedern ist. In diesem Zusammenhang wird die Gewährung von FEROP-Tagen für diese Tätigkeit hinterfragt. Andererseits müssen wir feststellen, dass wir heute die einzige Berufskrankenkasse sind, welche den Zusatzversicherungsbereich ausschliesslich für ihre Mitglieder und Angehörige reserviert. Wir sind uns bewusst, dass wir mit diesem Schritt mit einer alten Tradition brechen und uns auf Neuland begeben. Dieses Neuland bietet aber einige Chancen. Mit unseren vor allem im Zusatzversicherungsbereich günstigen Prämien erwarten wir ein moderates Wachstum. Ein Auftritt im Internet - die Seite [www.aerosana.ch](http://www.aerosana.ch) wird Anfang November aufgeschaltet - soll uns in einer breiteren Bevölkerungsschicht bekannt machen. Mit diesem Wachstum wollen wir den Risikomix sowie den Kosten-Nutzeneffekt verbessern. Ebenso können wir so die erforderlichen Reserven für die Eigenständigkeit im Zusatzversicherungsbereich rascher erreichen. Dies vor allem vor dem Hintergrund einer eventuellen Verstaatlichung der Grundversicherung.

Eine Werbekampagne ist nicht vorgesehen, aber vielleicht haben Sie Freunde und Bekannte, welche an der AEROSANA interessiert sind.

Jürg Franz, Präsident

# Neue Homepage

Text Reto Nause

Ein wenig Verspätung hat sie erhalten und gewisse Teile sind noch «under construction» – aber im grossen und ganzen erstrahlt die Homepage der AEROPERS im neuen und übersichtlichen Design. Über das Wochenende vom 22. auf den 23. Oktober hat der Relaunch stattgefunden.

## Öffentlicher Teil / Mitgliederteil

Nach wie vor ist die Homepage in einen öffentlichen und einen Mitgliederteil unterteilt. Der Mitgliederteil ist heute über ein Passwort geschützt. Neu wird es so sein, dass alle Mitglieder über ein persönliches Passwort und Ihre Angestelltennummer einloggen können. Passivmitgliedern steht dieselbe Möglichkeit offen. Einzig bei der Teilnahme an Umfragen sind Passivmitglieder nicht teilnahmeberechtigt.

## Infos, News & Nützliches

Neben den Umfragen, dem Diskussionsforum und den Statuten (inkl. dem Geschäftsreglement) sind die gewohnten Tools auf der Homepage abrufbar. Ebenfalls

ist der jeweils aktuelle Update der Senioritätsliste im Mitgliederteil zu finden. Neu gibt es die FAQ (frequently asked questions), welche zu spezifischen Fragen mit Bezug auf die FDR Antworten geben und die Seite des Duty Officers.

Unter der Rubrik Infos & News werden wir wöchentlich – falls notwendig auch häufiger – Kurzmitteilungen und Hinweise an unsere Mitglieder platzieren. Wir hoffen, dass Sie die neue Page anspricht und Sie sich darauf übersichtlicher orientieren können. Anregungen und Kritik richten Sie bitte an [reto.nause@aeropers.ch](mailto:reto.nause@aeropers.ch).

Herzlichen Dank!

In Siglistorf AG in gepflegter Umgebung ist ein freistehendes, luxuriöses

## 8½-Zimmer-Einfamilienhaus inkl. Garage

zu verkaufen.

20 Min. vom Flughafen Kloten

Situiert an ruhiger, kinderfreundlicher Sackgasse, mit Gartensitzplatz, autom. Bewässerungssystem, Cheminée, 6 Schlafzimmer, 2 Bad/WC, 1 Gäste-WC, Weinkeller inkl. Bar, Sauna/Dampfbad, WM und Trockner, sehr moderne Küche, Spiel/TV und Büroraum, ISDN.

Zum sensationellen Preis von

**VEF Schätzung Fr. 1080000.–**

Für weitere Informationen:

Telefon 056-243 17 15

Fax 056-243 17 40

e-mail [Gooseberry\\_Hill@dplanet.ch](mailto:Gooseberry_Hill@dplanet.ch)

# Reaktionen zur neuen Rundschau

Text Alexandra Regli Foto Alexandra Regli

Nach den ersten zwei Ausgaben der neuen «Rundschau» erreichten uns zahlreiche Reaktionen und Kommentare. Einige davon kamen per Post oder Mail, andere wurden im Forum auf unserer Homepage abgegeben. Wir haben die Beiträge mit grossem Interesse gelesen und danken allen ganz herzlich für ihr Engagement und ihre Unterstützung. Wir sind dankbar für jedes Lob und jede konstruktive Kritik, mit der wir unsere Arbeit noch verbessern können. Nachfolgend einige dieser Reaktionen/Kommentare:



Die letzten Rundschau-Nummern: 3, 4 und 5/2000

## Olivier Thiébaud:

«Congratulation, I like the new Rundschau. One thing only please: Think of those older pilots having more difficulties to read and choose a little bigger police for your articles and avoid blue backgrounds.»

## Steve Rösli:

«Ich muss Euch ein Kompliment zu Eurer neuen Informationspraxis machen. Nur etwas gibt's da noch: der Zeilenabstand in der Rundschau ist zu gross, das erschwert das Lesen.»

## Stefan Weber:

«Die neue, superaktuelle Information über das Internet finde ich schlicht spitze. Vielen Dank für den Effort.»

## Philippe Ammann:

«Eine tolle Arbeit habt ihr da mit dem Leitbild und der neuen Rundschau geleistet, herzliche Gratulation. Auch gefällt mir die Idee mit den neuen Kommunikationsmitteln (Umfrage, Abstimmung, E-mail, Internet).

Die Rundschau im gewohnten A5 Format hat mir immer sehr gut gefallen und sie liess sich locker an den Hotelpool tragen. Die neue Rundschau in A4 lässt sich ja auch rollen und die Farben sind ansprechend - vor allem das blau. Dort wo das blau aufgehellt wird wirkt es auf mich eher lila, und ich empfinde dies als etwas unangenehm, da war die «alte» Rundschau fürs Auge angenehmer lesbar!

Was mir sehr gut gefällt, ist das neue, aktuelle monatliche Erscheinen der Rundschau – eine gute Idee!

Die Lesbarkeit der Schrift macht mir noch etwas Mühe – mich irritiert der grosse Zeilenabstand verbunden mit den schmalen Spalten. Es wirkt auf mich unruhig und für mich war die alte Rundschau bei gleicher Schriftart aber kleinerem Zeilenabstand lesbarer!

Ich hoffe, die Druckkosten steigen mit dem schweren (teuren?) Papier und der Farbe nicht massiv an, denn wenn die Rundschau (um finanzierbar zu bleiben) zu einer Art «Piloten-Schweizer Illustrierten» mit

50% Werbeseiten wird, dann wäre es schade...

Aber lasst mich nicht meckern! Ich hoffe ihr fasst das kreativ und konstruktiv auf - denn mir gefällt die «Aufbruchstimmung» in der Aeropers. Für uns Junge ist es wichtig, den Verband mit jungen und neuen Strukturen in die Zukunft zu führen und altes, belastendes über Bord zu spülen. In diesem Sinne macht weiter so!»

## Raymond Clerc:

«Ich habe mit Interesse die neue Rundschau entdeckt, und meine Meinung schon über die Internet Umfrage gegeben.

Bei der dritten Frage der Internet-Umfrage (Layout) habe ich mit Nein geantwortet. Hier meine Gründe:

Seite 3: rechts das Editorial: diese Präsentation mit weissen Buchstaben auf blau ist schwerer lesbar als schwarz (oder dunkel blau) auf hell blau. Dieses Problem kommt auch auf Seiten 4, 9, 16 und 17 (Nr. 4/2000).

Inserate: Ich möchte, dass die Inserate gruppiert sind, wie auf Seite 12. Inserate zwischen den Texten wie auf Seiten 3, 8, 11, 16, sind am falschen Ort und stören die allgemeine Übersicht.

Bitte nicht vergessen, dass die Rundschau durch Mitglieder mit Muttersprache Deutsch anders gelesen wird, also soll die Lesbarkeit optimal sein. Sonst gefällt mir die neue Rundschau sehr.»

## Heiner Spörri:

«Die neue Rundschau gefällt mir gut. Ich gratuliere den Machern, die in so kurzer Zeit schon fast eine Revolution veranstaltet haben. Mir scheint lediglich, dass auf der



Titelseite der Name Aeropers etwas klein herausgekommen ist, Rundschau dafür zu prägnant. Es scheint mir wichtig, dass es sich um die «AEROPERS-RUNDSCHAU» handelt. Vielleicht lässt sich dies noch verbessern.»

## Maurizio Campana:

«Zuerst einmal herzliche Gratulation zu der neuen Verbandszeitschrift. Einzig der Titel hat mich anfänglich etwas verwirrt, denn im Sinne einer «Vorselektion» habe ich die Angewohnheit, bereits im OPS wichtiges von unwichtigem Material zu trennen, und die Aeropers-Rundschau fiel dieser Selektion fast zum Opfer (dachte es sei wieder einmal so ein biederes Blättchen Marke «Zürich Airport» oder ähnliches). Also, der Name Aeropers sollte gut sichtbar auf der Titelseite stehen. Etwas anderes: gemäss Aussagen unseres Geschäftsführers ist es das Ziel, diese Publikation auch ausserhalb des Kreises der Aeropersmitglieder in grösserem Rahmen zu vertreiben. Wie steht es nun denn mit dem «geschlossenen Kreis der Leser», d.h. wenn ein kritischer Artikel erscheint, welcher ja eigentlich nur uns Pilotinnen und Piloten betrifft? Man denke an das Debakel Clausen und die damit verbundenen Konsequenzen. Wir sind nun nicht mehr unter uns, bedeutet dies auch ein Ende offener und unzensurierter Leserbriefkultur und kritischer Artikel? Ich hoffe nicht, doch die Gefahr besteht nun noch mehr, dass sich jemand «da oben» angegriffen fühlt und Massnahmen ergreift, mit dem Argument, die Diskussion sei jetzt ja öffentlich ausgetragen worden.»

## Thomas Hirt:

«Es würde mich interessieren, wie die kritischen Geister in Zukunft ihre Wirkung entfalten dürfen.»

## Beat Kowaleff:

«Das neue Format und die farbliche Gestaltung der Rundschau sind gut. Auch die kürzeren Artikel sprechen mich an, könnten aber mit einer etwas grösserer Schrift / kleineren Zeilenabständen verbessert werden. Beim Papier könnte vielleicht die Recyclingmöglichkeit ein Auswahlkriterium sein, Hochglanzpapier kann meines Wissens noch nicht wiederverarbeitet werden.»

## Christof Wirth:

«Man sollte vermeiden, dass Leute, die so gute Beziehungen zu Presse und Fernsehen haben, wie z.B. Sepp Moser, in unserer Verbandszeitung öffentlich zu desavouieren. Dies kann uns nur schaden. (s. «Editorial» in der Rundschau 4/2000)»

## Urs Haberthür:

«Ich habe die «neue» Aeropers-Rundschau und das Leitbild erhalten. Das Leitbild sieht sehr professionell aus. Ich wünsche Euch viel Motivation, Glück und die richtigen Worte für eine erfolgreiche Umsetzung.»

## Henry Lüscher:

«Beim Öffnen des Postfaches dachte ich: Prospekt der Firma Collins. Sieht ein Bisschen aviatisch-elektronisch aus, was einem da entgegenkommt. Aber wenn das ganze A4 draussen ist, kommt «Rundschau» doch noch in Sicht und: Schon wieder Schicksal von Airport Outlet Prospekten verhindert! «Wo bleiben die Ferien?» ist wohl absichtlich als Fexierbild heraus gekommen, sonst Titelbild gut, vielleicht künftig weniger als drei verschiedene Schrifttypen in diversen Ausführungen verwenden, es stimmt natürlich schon, dass wir ein bunt zusammengewürfelter Haufen sind, aber doch: Seriös, bitte! «Rundschau» ein bisschen bescheiden, dürfte schon besser ins Auge springen, siehe Oho-mail! Übrigens noch eine Vision: Dunkelheit überwiegt, denke, das ist Ausdruck der Pietät der scheidenden Rundschau-Redaktion gegenüber. Bin gerührt. Aber durchs erhellte Cockpit-Fensterl sieht man Licht am Ende des Tunnels: Hoffen wir, es ist nicht der Scheinwerfer der Lokomotive!

Beim Öffnen der Publikation dann: Morgenstern! Weil dieser hat ja ein Gedicht, wo vom Lattenzaun mit Zwischenraum, hinurchzuschauen die Rede ist: Ich meine: Wortzwischenraum ist doch etwas grosszügig geraten. Aber da man bei der antiken Rundschau Einiges zwischen den Zeilen lesen konnte, fragte ich mich: Aha, deshalb nun der doppelte Zeilenabstand! Doch so sehr ich meine Augen auch anstrenge: Nichts zwischen den Zeilen! Als ob jemand etwas gar wenig zu sagen gehabt hätte und dies hat strecken müssen, um auf 24 Seiten zu kommen. Aber wir wollen mal nicht zu weit gehen.

Trink, Oh Auge, was die Wimper hält! Ist ein anderes Gedicht, daran ich habe denken müssen, als mein vom Alter doch schon ein wenig gezeichnetes Auge der weissen Buchstaben in blauer Umgebung ansichtig wurde: Ihr Jungen im Vorstand, etwas mehr Respekt vor dem Alter! Das ist anstrengend, vor allem wenn die Lichtverhältnisse nicht so optimal sind wie westbound auf dem Nordatlantik. Schwarz auf weiss. War schon immer ein guter Standpunkt. Ausserdem weiss man sonst nicht, was ist Einfamilienhaus an unverbaubarer Lage und was ist Artikel oder Vertiefung davon oder so.

A propos «breitere Hintergrundinformation» im präsidenten Artikel: Der Präsi ist schon etwas schmal herausgekommen im Bildli, sieht fast aus wie nach einer Karachirotation. Vielleicht mal mit Foto aus goldenem Schnitt experimentieren. Lustig war auch die «gesteigerte Leserfreundlichkeit» in Retos Editorial: Waren die Leser bisher zu wenig freundlich? Beim Viktoraudienzinterview kommt die «Leserfreundlichkeit» wieder zum Zug. Leider hört der Fundus meines neuesten Dudens nach «Lesbarkeit» und «Lesefrucht» auf und kommt bei «Leserkreis» und «leserlich» wieder aufs Thema, aber nichts mit Leserfreundlichkeit. Müsst Ihr anmelden! (Sprachberatungsstelle der Dudenredaktion, Postfach 100311, 68003 Mannheim).

Tja, nach 30 Minuten war ich am Ende. Ich meine, am Ende der Seiten und beim Überflieger Akeret AG angelangt. War ziemlich unschlussig, muss ich sagen: Angesprochen hat mich natürlich Viktor, der es zusammen mit Reto geschafft hat, ziemlich diplomatisch die Spuren der Verwüstung – will sagen, Verunsicherung – der Redaktion zu verwischen und viel Harmonie zu säen. Das Hervorheben der Autoren ist mir zu aufdringlich, Text kommt vor Kopf, der diesen geboren hat.

Ein Anfang ist gemacht, Format, Druck und so sprechen an. Aber Zeilenabstand muss runter, wir verkaufen ja Inhalt und nicht Leere! Philosophische Artikel mit aviatischem Tiefgang dürfen auch wieder rein. Also – wie heisst das Tagi-Motto: «Wir bleiben dran!» Oder bei Esso: Es gibt viel zu tun – packen wir's an.

Herzliche Grüsse und Danke für den Stoff, aus dem solche satirischen Artikel gedeihen.»

# Positiv aufgenommen

Text Reto Nause

Die Umfragen im Internet zeigen: Die neue Rundschau wurde grundsätzlich gut aufgenommen: Drei Viertel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben an, dass ihnen die Verbandszeitung der AEROPERS gefällt.

Fragen:	Stimmen Ja / Nein Ja % / Nein % (Stand 19. Oktober)
1. Neue Rundschau: Generelles Urteil Gefällt Euch die neue Rundschau?	120 / 40 75% / 25%
2. Neue Rundschau: Inhalt Ich bin mit dem Inhalt der neuen Rundschau zufrieden.	114 / 38 75% / 25%
3. Neue Rundschau: Layout Die graphische Gestaltung unserer Verbandszeitung spricht mich an.	113% / 43% 72.4% / 27.6%

## Umfrage-Tool im Aufbau

Rund 160 Mitglieder der AEROPERS haben bis am 19. Oktober ihr Urteil zur neuen Rundschau abgegeben. Das entspricht 13.5% aller Aktiv-Mitglieder. Auf den ersten Blick mag diese Beteiligung als tief erscheinen. Drei Gründe mögen dieses Urteil relativieren: 1. Das Umfrage-Tool auf dem Internet ist neu. Das Prozedere führt über die Beschaffung eines persönlichen Passworts (rund 400 Mitglieder haben sich dieses Passwort beschafft) und ist nicht ganz unkompliziert. Wir haben diesem Aspekt Rechnung getragen und werden beim Relaunch der Homepage den Zugang zu den Umfragen und dem Mitgliederteil massiv vereinfachen. 2. Die Umfrage ist noch nicht abgeschlossen. Nach wie vor besteht die Möglichkeit, sein Urteil abzugeben. 3. Das Phänomen der Opportunitätskosten: Es benötigt Zeit, an dieser Umfrage teilzunehmen – im allgemeinen wird diese Zeit

nur dann aufgewendet, wenn ein Problem akut stört. Bin ich mit einem Produkt oder einer Dienstleistung einverstanden, so tue ich das nicht kund – bin ich es nicht, so wende ich mich an die Verantwortlichen. Ausserdem ist ein Produkt wie die Rundschau dem stetigen Wandel unterworfen: Die eine Nummer gelingt hervorragend und hat «Fleisch am Knochen», die nächste ist vielleicht in den Inhalten etwas seichter. Insofern ist es allenfalls auch noch zu früh, sich über die neue Zeitung ein abschliessendes Urteil zu bilden.

## Trend stimmt zuversichtlich

Repräsentative Umfragen stützen sich meist auf ein Sample von Teilnehmerinnen und Teilnehmern ab, das bei 3–5% liegt. Dieser Wert wurde von der vorliegenden Umfrage um mehr als das Doppelte übertroffen. Insofern gibt sie einen verbindlichen Trend an. Spannend ist die Tatsache,

dass das generelle Urteil und der Inhalt der Zeitung auf exakt die gleich grosse Zustimmung stossen. Bei der Gestaltung und dem Layout liegt die Zustimmung unwesentlich tiefer: Hier sind die «Geschmäcker» offenbar verschieden...

## Vom Umgang mit Kritik

Die Frage nach dem Umgang mit Kritik ist in den Reaktionen da und dort aufgetaucht. Auch die Angst, dass unsere Rundschau zu einer bebilderten Aviatik-Schweizer-Illustrierten mutiert, wurde formuliert. Sie lesen nun die dritte Nummer der Rundschau – ich muss es der Beurteilung der Leserinnen und Leser überlassen, wie «zahn» unsere Publikation tatsächlich ist. Meiner Ansicht nach bringen wir die Dinge aufs Tapet – vielleicht ein wenig diplomatischer als in einem rein internen Bulletin; doch auch nicht so, dass nur zwischen den Zeilen gelesen werden muss. Ich wiederhole mich, wenn ich auf das aktuellste und beste Kritikmedium hinweise: Unser Forum im Internet. Im Ops haben alle Mitglieder Zugang zu diesem Tool – und die Kritik kommt dort an, wo sie auch aufgenommen werden muss: Beim Vorstand und unserer Mitgliederbasis. Unsere Bemühungen um den Relaunch der Homepage haben zwar eine kleine zeitliche Verzögerung erhalten – wir nehmen das Anliegen aber ernst und werden die Benutzerfreundlichkeit erheblich steigern. By the way: Unsere Homepage wird täglich von rund 70 Personen besucht. Spitzentag der letzten Monate war der 1. September mit 182 Besuchern (2934 Hits).



# Stirbt der Piloten-Nachwuchs aus?

Text Reto Nause Bild Swissair Swissair DCF

Bis 2006 wird der Mangel an Pilotinnen und Piloten weltweit auf rund 18'000 ansteigen. Dieses Zeichen ist alarmierend und verlangt nach einer grundsätzlichen Neubeurteilung der Rahmenbedingungen – auch und vor allem in der Schweiz.

## Anerkennung fehlt

Mit der Überwälzung der Kosten für die Selektion und die Ausbildung an die zukünftigen Pilotinnen und Piloten wurde in den letzten Jahren eine unheilvolle Entwicklung eingeleitet: Während man sich in der Schweiz auf Staatskosten zum Chirurgen, Juristen oder zu allen anderen akademischen Berufen ausbilden lassen kann, ist dies für den Pilotenberuf nicht der Fall. Im Gegenteil: Der Beruf ist eidgenössisch nicht einmal anerkannt – der Bund hat sich finanziell aus der Ausbildung weitgehend zurückgezogen, im Gegenzug allerdings die Anforderungen weiter reguliert. Auf der anderen Seite werden derzeit Millionen in den Aufbau von Fachhochschulen investiert. Sie ermöglichen Absolventinnen und Absolventen einer Berufslehre eine erweiterte Perspektive. Doch auch hier gingen die Pilotinnen und Piloten vollkommen leer aus.

## Staatspolitisch falsche Zeichen

Staatspolitisch wiegt dies besonders schwer in einem Land, das nicht über eigene Rohstoffe verfügt, sondern dessen Stärken in seiner Transitfunktion und einer hervorragend ausgebauten Infrastruktur liegen. Das «Gotthard-Denken» ist nach wie vor nicht überwunden: Denn während wir ebenfalls Milliarden in die Strassen- und Bahnprojekte investieren fristet der Luftverkehr ein Mauerblümchendasein. Das kann keine Antwort auf die globalisierte Welt sein! Zusammen mit Datenautobahn oder E-Commerce gehört der Luftverkehr zu den Schlüsselfaktoren im «global village». Es



Die Arbeit im Cockpit: Früher Traumjob; heute schrecken die hohen Ausbildungskosten und die unregelmässigen Arbeitszeiten viele Junge vor einem Einstieg in die Fliegerei ab.

muss daher im volkswirtschaftlichen Interesse liegen, dass wir einerseits der bestehenden Infrastruktur Sorge tragen und andererseits dafür sorgen, dass auch der Manpower vorhanden ist, diese Infrastruktur am Leben zu erhalten.

## Eine Vision

Ganz offensichtlich hat die Abwälzung der Ausbildungskosten zu einem erheblichen Rückgang von Bewerberinnen und Bewerbern geführt. Das Experiment muss also als gescheitert angesehen werden und ein gangbarer Weg aus dem Dilemma muss in den nächsten Jahren so schnell als möglich eine Trendwende bringen. Zuerst führt dieser Weg über die Anerkennung des Berufs auf eidgenössischer Ebene. Der Erwerb der Pilotenlizenz könnte beispielsweise einem Fachhochschuldiplom gleichgestellt werden. Der Bund würde einen finanziellen Beitrag an die Ausbildungsstätte

leisten, den er an einen Leistungsauftrag koppelt. Die Schule wäre privatrechtlich geführt – finanziert über Beiträge der Studierenden (etwa in der gleichen Grössenordnung wie ein Hochschulstudium), der Airlines und des Bundes. Damit würde die Schule ihre unternehmerische Freiheit behalten und gleichzeitig der Staat und der Arbeitgeber seine Verantwortung für einen gesunden Nachwuchs wahrnehmen.

### Hugo Buff + Co. Treuhand

Chlupfgasse 2  
8303 Bassersdorf  
Telefon 01-838 19 19  
Telefax 01-838 19 29

Steuerberatung  
Erbschafts- und  
Testamentsberatung

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/IUSF

# «Aggression gegenüber dem Personal ist immer eine ernste Sache»

Interview & Foto Reto Nause

Am 26. September 2000 hat Nationalrätin Doris Leuthard (Merenschwand, AG) eine Motion im Rat eingereicht. Die Motion verlangt vom Bundesrat die Schaffung gesetzlicher Grundlagen, welche es erlauben, die Passagiere eines Flugzeugs, das in der Schweiz landet, wegen ungebührlichen Verhaltens an Bord festzuhalten und den schweizerischen Strafverfolgungsbehörden zu überstellen. Diese Grundlagen existieren heute nicht.



Seit Herbst 1999 im Nationalrat: Doris Leuthard

*Rundschau: Frau Nationalrätin Leuthard, Sie machen sich stark für eine gesetzliche Handhabe gegen sogenannte «unruly pax». Was hat sie dazu bewogen?*

Doris Leuthard: Im Rahmen der «Zero-Air-Rage-Kampagne» vom Juli dieses Jahres bin ich auf das Problem aufmerksam geworden. Wir haben in diesem Bereich eindeutig eine Gesetzeslücke, die es zu schliessen gilt. Da wir derzeit an der Ueberarbeitung des Strafgesetzbuches sind, bietet sich auch eine gute Gelegenheit. Es darf nicht sein, dass im fliegerischen Bereich einerseits sehr genaue Bestimmungen für Flugzeugbetreiber und Crews existieren, dass sich Passagiere aber gleichsam in einem rechtsfreien Raum bewegen. Die Schweiz und mit

Ausnahme der USA, Grossbritannien, Australien und Kanada alle weiteren Länder, kennen bis heute keine Rechtsgrundlagen für die Bestrafung von aggressivem Verhalten an Bord von ausländischen Flugzeugen, die auf eigenem Staatsgebiet landen.

*Rundschau: Das Phänomen «unruly pax» wird vielerorts belächelt und als Kavaliersdelikt abgetan. Sind gesetzliche Eingriffe tatsächlich nötig?*

Doris Leuthard: Gewalt und Aggression gegenüber dem Personal ist immer eine ernste Angelegenheit. Wenn solche Vorfälle aber auch noch an Bord eines Flugzeuges geschehen, ist das umso gravierender. In 10'000 Meter über dem Boden kann man

den Aggressionen nicht einfach ausweichen, sondern ist ihnen vollständig ausgeliefert. Aggression an Bord ist kein Kavaliersdelikt, sondern eine ernstzunehmende Gefährdung der Sicherheit für alle Beteiligten. Schwerwiegende Zwischenfälle in der Kabine und im Cockpit haben schon zu Flugabweichungen und Landefehlern geführt – diese Gefahr müssen wir ausschliessen.

*Rundschau: Wo konkret liegen die Gesetzeslücken?*

Doris Leuthard: Kann ein Vorfall nicht vermieden werden, so müssen verfahrensrechtliche und strafrechtliche Grundlagen existieren, die das beteiligte Personal schützen und solches Verhalten sanktionieren. Es muss die schweizerische Zuständigkeit statuiert werden für alle Flugzeuge, die auf unserem Staatsgebiet landen. Weder der Sitz der Fluggesellschaft noch das Herkunftsland kann ein tauglicher Anknüpfungspunkt sein, um wirksamen Schutz vor Übeltätern zu garantieren. Solche Gesetzesbestimmungen sind natürlich möglichst weltweit vorzusehen. Ich gehe davon aus, dass eine Schliessung der Lücken auch eine präventive Wirkung auf das Passagierverhalten haben wird.

*Rundschau: 24 Mitunterzeichner haben Ihr Anliegen unterstützt. Hat das Anliegen eine Chance im Rat durchzukommen?*

Doris Leuthard: Die Anzahl der Mitunterzeichner sagt nicht viel über die Abstüt-

zung des Anliegens im Parlament aus, ich habe ja auch nicht alle 200 gefragt. Es ist klar, dass ein Vorstoss aus der eigenen Partei am meisten Support erhält. Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner stammen vorwiegend aus der CVP. Doch auch viele SP-Parlamentarier/innen haben den Vorstoss unterstützt. Ich bin zuversichtlich, dass das Anliegen auch bei der Ratsrechten Gehör findet: Sicherheit ist bekanntlich ein Kernthema von Freisinn und SVP - demzufolge bin ich zuversichtlich, eine Ratsmehrheit zu finden. Eigentlich muss allen einleuchten, dass hier ein erhebliches Gefahrenpotential mit relativ wenig Aufwand bekämpft werden kann.

**Rundschau: Wie beurteilen Sie die Zukunftsaussichten in der Luftfahrt und speziell für Swissair?**

Doris Leuthard: Selber fliege ich gern und viel. Vor wenigen Wochen durfte ich mit Swissair nach Stockholm reisen. Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass die Marke «Swissair» vorzüglich ist. Damit ist ein wichtiger Grundstein für das Bestehen im rauen Wettbewerb gelegt. Swissair müsste auch erheblich von den Bilateralen Abkommen mit Europa profitieren können - diese Effekte werden allerdings erst in den nächsten Jahren ihre volle Wirkung entfalten. Daneben sind entscheidende Variablen im Luftverkehr im Wandel und die abschliessende Entwicklung ist derzeit völlig offen. Ich erinnere etwa an die Zuteilung der Slots, welche beim wachsenden Verkehrs-

aufkommen immer wichtiger wird und derzeit auf Ebene der EU diskutiert wird. Andererseits sind die Marktchancen immer noch verzerrt: So konkurrenzieren staatlich gestützte Airlines mit jenen, die dem Konkurrenzkampf ohne diesen Schutz ausgeliefert sind. Der ganze Deregulierungsprozess ist in Europa nach wie vor nicht zu Ende. Es wird zu einer weiteren Konzentration im Markt kommen - die Krux besteht darin, dass einerseits im Bereich von Marktzugang, von Landerechten oder Besitzfragen mehr Wettbewerb geschaffen wurde, dass aber andererseits Bereiche wie die Luftverkehrskontrolle oder die Infrastruktur (v.a. Flughäfen) diesem Umbau noch hinterherhinken. Der Flughafen Zürich wurde bekanntlich ja auch erst vor kurzer Zeit privatisiert.

**Rundschau: Was sehen Sie für Folgen bei solchen «Wettbewerbsverzerrungen»?**

Doris Leuthard: Das ist in allen Bereichen der Wirtschaft dasselbe: Einige profitieren - andere können nicht mehr bestehen (vgl. derzeit Swisscom-Diskussion). Wenn beispielsweise der Staat Frankreich Charles de Gaulle zu einem Hub mit annähernd unbeschränktem Wachstumspotential ausbaut, so profitiert Air France von dieser Entwicklung überdurchschnittlich und andere Airlines mit einem eingeschränkten Wachstumspotential ihrer Homepage geraten in die Defensive.

**Rundschau: Herzlichen Dank für dieses Gespräch!**

**Doris Leuthard – Angaben zur Person:**

Doris Leuthard wurde am 10. April 1963 geboren. Sie ist zusammen mit ihrem Ehemann, Roland Hausin, wohnhaft in Merenschwand (AG). Doris Leuthard studierte in Zürich Recht. Sie absolvierte Studien- und Sprachaufenthalte in Paris und Calgary. Nach Praktika am Bezirksgericht Bremgarten und in einem Advokaturbüro erwarb sie 1991 das Fürsprecherpatent. Seither ist sie selbständige Rechtsanwältin mit Büro in Muri und Wohlen AG.

Ihre politische Karriere begann 1993 als Schulrätin im Bezirk Muri, 1997 wurde sie in den Aargauer Grossen Rat gewählt und 1999 in den Nationalrat. Doris Leuthard gehört der Fraktion der CVP an.

**Die Motion Leuthard wurde von den folgenden 24 Parlamentarierinnen und Parlamentariern mitunterzeichnet:**

Aeppli Wartmann Regine, Zürich, ZH, SP  
 Bader Elvira, Mümliswil, SO, CVP  
 Cina Jean-Michel, Salgesch, VS, CVP  
 Dormann Rosmarie, Rothenburg, LU, CVP  
 Eberhard Toni, Merlischachen, SZ, CVP  
 Estermann Heinrich, Schenkön, LU, CVP  
 Fehr Mario, Adliswil, ZH, SP  
 Gysin Remo, Basel, BS, SP  
 Heim Alex, Neuendorf, SO, CVP  
 Hess Walter, Oberriet, SG, CVP  
 Hofmann Urs, Aarau, AG, SP  
 Imhof Rudolf, Laufen, BL, CVP  
 Lachat François, Porrentruy, JU, CVP  
 Lustenberger Ruedi, Romoos, LU, CVP  
 Maitre Jean-Philippe, Vesenaz, GE, CVP  
 Meyer Thérèse, Estavayer-le-Lac, FR, CVP  
 Neiryck Jacques, Ecublens, VD, CVP  
 Robbiani Meinrado, Caslano, TI, CVP  
 Schmid Odilo, Brig-Glis, VS, CVP  
 Simoneschi Chiara, Comano, TI, CVP  
 Vaudroz Jean-Claude, Aire, GE, CVP  
 Walker Felix, St.Gallen, SG, CVP  
 Widrig Hans Werner, Bad Ragaz, SG, CVP  
 Zapfl-Helbling Rosmarie, Dübendorf, ZH, CVP

Wir danken diesen Nationalrätinnen und Nationalräten für die Unterstützung des Anliegens.

Vorstoss im Nationalrat zu «unruly pax» eingereicht: Doris Leuthard



«Entspannen Sie sich bei Ihnen zu Hause in einer exklusiven Atmosphäre»...

zu verkaufen in Schaffhausen:  
**3½-4½-Zimmerwohnung**  
 mit Gartensitzplatz, Cheminée und gemeinsamer Benützung von 2000m²  
 Parkanlage mit Schwimmbad.  
 Bilder und Kontaktadresse unter:  
[www.dowa-immobilien.ch](http://www.dowa-immobilien.ch)  
 Stichwort: Schaffhausen, Rammersbühl  
 oder Tel. 079-437 56 11



# Vorsicht im Nahen Osten

Text John Hüssy, Delegierter für Security des Dachverbands Bild NZZ

In dieser Ausgabe möchte ich einige zusätzliche Erklärungen aus dem Kompetenzbereich des Delegierten für Security als auch über getroffene Massnahmen in aktuellen Krisenherden, insbesondere dem mittleren Osten, abgeben.



Palästinensische Demonstranten werden auf ihrem Protestzug durch den arabischen Teil Ostjerusalems von berittenen Soldaten beobachtet.

Live-Informationen auch von unseren vor Ort weilenden Crewmitglieder, eine wertvolle Informations-Ergänzung zur adäquaten Entschlussfindung. Es würde mich freuen, mit dieser Aussage Crewmitglieder zur aktiven Security-Arbeit zu motivieren und damit Berührungängste zur gegenseitigen Kommunikation abzubauen. Wir nehmen jede Meldung ernst und können aber auch gleichzeitig, in Kenntnis der Gesamtlage, Aussagen relativieren und in den richtigen Blickwinkel rücken.

## FCM sollten Tagespolitik mitverfolgen

Erstaunlicherweise sind auch heute noch recht zahlreiche Crewmitglieder, die sich wenig oder überhaupt nicht, über das aktuelle Tagesgeschehen informieren; umso brutaler dann die Überraschung, im Cabin- oder Cockpit-Briefing, wenn die Realität offen dargelegt wird.

## ... & der ELS Kontakt ist ein Must

Es ist die ideale Plattform, hier noch einmal deutlich zu erwähnen, dass es ein MUST bedeutet, für die flight crew, wenn beim check-in die Aufforderung «crew to contact ELS, OY, for special info» erscheint, an dieser Stelle vorzusprechen; dies gilt in beiden Phasen, vor oder nach dem Flug.

## Station informiert

Viele von unseren Destinationen verlangen von uns ein entsprechend den Verhältnissen angepasstes Verhalten. Der verantwortliche Station-Manager übergibt allen ankommenden Besatzungsmitgliedern das «Station-Information-Sheet». Dieser laufend angepasste FLYER informiert die Besatzungsmitglieder über aktuelle Vorkehrungen und Verhaltensweisen vor Ort.

## Dachverband hat kein Verbotsrecht

Dabei ist die Tatsache, Rechnung zu tragen, dass der Dachverband kein Verbotrecht, sondern nur Konsultativrecht trägt. Mit anderen Worten, der Dachverband darf nur mit Ausdrücken «avoid» «refrain from» operieren, wenn es um heikle, gefährliche Gegenden, Stadtteile oder Landesteile geht. Das allfällige Problem liegt bei einem Verbot; hier muss die rechtliche versicherungstechnische Sachlage in den Vordergrund gestellt werden. Hier wird einmal mehr an

das der aktuellen Sicherheits- & bzw. Bedrohungslage angepasste Verantwortungsbewusstsein appelliert. Es gibt in der Tat Destinationen auf unserem Streckennetz, wo wir täglich mit einer erhöhten Sicherheits-Risikolage leben müssen. Es ist die klar definierte Aufgabe der Security-Delegierten und der Dienststelle OY, die Vertretbarkeit zu überwachen und nötigenfalls entsprechende Massnahmen zu treffen. Die Arbeit besteht mitunter in der Prävention und lässt sich nur schwierig an statistischen Erfolgen messen. Gerade in derartigen Situationen sind

Die Erreichbarkeit der Delegierten für Security:		
Capt. John Hüssy, Box 1241	Capt. Stefan Zigerli, Box 954	Capt. Felix Senn, Box 1075
Natel: 079/410 91 70	Natel: 076/399 21 77	Natel: 079/246 24 79
Tel.: 01/865 33 25	Tel.: 01/940 21 77	Tel.: 01/980 01 46
Fax: 01/865 33 12	Fax: 01/994 54 14	Fax: 01/980 55 19

**Situation im Nahen Osten gespannt und verworren**

Unser Hauptaugenmerk gilt in diesen Tagen und Wochen den Geschehnissen im mittleren Osten. Der Terroristenführer Ben Laden ist mit seinen Verbündeten in eine übergreifende Aktivitätsphase getreten. Parallel dazu sorgt der unterbrochene Friedensprozess zwischen Israel und den Palästinensern für zusätzlichen gefährlichen Zündstoff. Alte auch etwas abgekühlte Krisenherde werden plötzlich in voller Stärke wieder angefacht. Höchste Wachsamkeit und entsprechende Vorsichtsmassnahmen sind angesagt. Tel Aviv, wie auch Beyruth sind die Targets unserer Bemühungen. Hier gilt es nun ohne «wenn aber» die getroffene

nen Sicherheitsmassnahmen zu befolgen und sich adäquat zu verhalten. Wenn dabei gleichwohl Ausflüge nach Jerusalem oder in den Süden Libanons oder bei den Pyramiden von Gizeh draussen geschlafen wird, grenzt dies für mich an eine unverständliche und verantwortungslose Ignoranz.

Ihr professionelles und aufmerksames Verhalten hingegen, lässt uns zusammen mit unseren intensiven Bemühungen für die gemeinsame Sache, eine Operation auch unter erschwerten Bedingungen, wie es weitere renommierte Luftverkehrsunternehmen ebenfalls tun, aufrechtzuerhalten.

# Destination-Update:

**Abidjan**

Auf Grund der angespannten und äusserst ungewissen, politischen Situation an der Elfenbeinküste, wird der crew sling vorläufig ausgesetzt. Mit einem Dreieckspattern operieren wir über Accra (night-stop) Abidjan (transit) wieder zurück nach Zürich. Auch die anderen europäischen carrier haben ihre night stops UFN aufgehoben. Die Situation wird laufend überwacht und neu beurteilt.

**Kinshasa**

Operation nach Kinshasa soll, ebenfalls auf Grund der angespannten Sicherheitslage, ab Winterflugplan 2000/1 nicht mehr angefliegen werden. Sicher spielen aber hier auch schlechte kommerzielle Aussichten eine Rolle.

**Einführung von «Strings»**

Das Policy Steering Committee hat am 29. August die Einführung von STRING DEVICES auf Anfang 2001 beschlossen. Unsere Berufsverbände wurden eher oberflächlich orientiert; es sei auch hier klar fest-


gehalten, dass einer Implementierung derartiger Arbeitsgeräte nur mit einigen markanten Auflagen zugestimmt werden kann. Insbesondere die spezifische Ausbildung als auch die rechtlichen Grundlagen für die Crewmitglieder wird anbei noch einigen Diskussions- und Gesprächsstoff liefern.

**11. 11. 2000:  
Jubiläum der  
AEROPERS –  
wir freuen uns auf  
Ihr kommen.**

**Zum «Ursprung des Security Spezialisten»:**

*Die eigentlichen Schlüssel- bzw. Anfangsereignisse sind in der Zeit des aufkommenden Terrorismus gegen die Luftfahrt, Sprengung einer SR DC-8 in Zerca und im Speziellen im Terroranschlag auf eine SR Coronado mit Absturz in Würenlingen, zu finden. Die Bedeutung der Security einer Airline, wurde neben der Flight Safety, umgehend erkannt und in der Folge in die operationelle Lagebeurteilung eingebaut. Auch in unserem Berufsverband erhielt die Bedeutung der Security einen entsprechenden Stellenwert. Dank unermüdlichem Einsatz unserer Vorgänger, Capt. Hansjörg Sauter, Capt. Peter Rüedi um nur einige zu nennen, sind wir dank idealistischer Aufbauarbeit zur heutigen effizienten und professionellen Institution herangewachsen. Es sei kurz nochmals erwähnt «Security» und «Safety» sind, obschon teilweise verzahnt, ansonsten getrennte Arbeitsgebiete. Die Delegierten für Security haben Mitbestimmungsrecht (MB1) bei Entscheiden für Flüge in Krisengebieten, und nur dort; wir haben keine Bürotage, und wir sind nicht OY! Vom Dachverband werden uns FEROP-Tage zur Erfüllung unserer zeitintensiven Aufgabe zugeteilt als auch eine Entschädigung für unsere Umtriebe und allfälligen Extraaufwand zugeordnet. Nochmals hier die direkte Aufforderung, jede spezifische Security Information von der Front ist uns wichtig und wird in unsere Lagebeurteilung entsprechend einbezogen.*

*John Hüsey*



*Fahrten mit rollstuhlgängigen Personewagen und Kleinbussen (Kategorie B)*

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

**zuverlässige freiwillige FahrerInnen**  
(Einsätze individuell, nach Absprachen)

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

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

# Wirtschaftspolitische Bedeutung des Flughafens Zürich

Text Alexandra Regli Foto Reto Nause

Um als Wirtschaftsstandort zu den besten Europas zu gehören, braucht es gewisse wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Zu diesen zählen einerseits die politische Haltung gegenüber den Bedürfnissen der Wirtschaft und andererseits die Qualität und Effizienz der zur Verfügung stehenden Infrastruktur.



Flughafen Zürich: Wichtigster Arbeitgeber im Kanton.

## Flughafen ist ein Standortfaktor

Für die Standortwahl gehören Marktpotenzial und Marktzugang zu den wichtigsten Entscheidungskriterien einer Unternehmung. Der Wirtschaftsraum Zürich, der nur einen kleinen Heimmarkt hat, ist auf den Zugang zum europäischen Markt angewiesen, der nur durch ein funktionierendes Verkehrsnetz gewährleistet werden kann. Dabei ist heutzutage der Luftverkehr nebst dem Bodenverkehr nicht mehr wegzudenken – und für die Schweiz als Binnenland ist der Luftverkehr umso wichtiger. Unique Airport, der als einziger Flughafen in der Schweiz Direktverbindungen in die ganze

Welt anbieten kann, nimmt deshalb auch eine herausragende Stellung ein – nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die gesamte Schweizer Wirtschaft. Daraus ergibt sich, dass ein moderner, den heutigen Bedürfnissen angepasster Flughafen einer der wichtigsten Schlüsselfaktoren für einen bedeutsamen Wirtschaftsstandort ist.

## Dreifacher Nutzen

Konkret lassen sich die wirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens Zürich in drei Kategorien einteilen: Unmittelbarer Nutzen durch Schaffung von Arbeitsplätzen auf dem Flughafen selber, mittelbarer Nut-

zen durch Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region und Auswirkungen auf Wachstum und Struktur der Wirtschaft (Standortvorteil).

Der unmittelbare Nutzen des Flughafens Zürich ergibt sich durch die eigentliche Kernaktivität (Umschlag von Fluggästen und Fracht sowie die Gewährleistung eines sicheren und effizienten Flugbetriebs). Nicht zu vergessen sind dabei auch die dazugehörigen Zusatzangebote wie z.B. Verpflegung, Unterkunft, Detailhandel, Unterhaltung usw.

Eine vom Internationalen Verband der Flughafenbetreiber ACI (Airports Council International) im Jahr 1998 durchgeführte Untersuchung von 339 über die ganze Welt verteilte Flughäfen hat eine einfache Faustregel ergeben: Pro Million abgefertigter Fluggäste auf einem Flughafen entstehen ungefähr 1000 direkte Arbeitsplätze. Der Flughafen Zürich entspricht diesen Erkenntnissen ziemlich genau: Bei einer Passagierzahl von über 20 Millionen pro Jahr bietet der Flughafen rund 20'000 Personen eine Vollzeitstelle an. Damit arbeiten auf dem Flughafen Zürich rund 3% der Erwerbsbevölkerung des Kantons Zürich. Die ausbezahlte Lohnsumme beläuft sich dabei auf 1,8 Milliarden Franken.

## Flughafen ist der grösste Arbeitgeber im Kanton

Der mittelbare (indirekte) wirtschaftliche Nutzen des Flughafens Zürich ist wesentlich grösser als der unmittelbare. Im



Durchschnitt schafft jede Vollzeitstelle auf dem Flughafen Zürich 1,5–2 weitere Arbeitsplätze in der Region. So findet man in der Region über 40'000 Menschen, die indirekt für den Flughafen tätig sind. Diese Leute arbeiten bei kleinen und grösseren Unternehmungen, die ihre Aufträge vom Flughafen bzw. den dort arbeitenden Menschen erhalten. Damit verschafft der Flughafen Zürich alles in allem 60'000 Personen Arbeit, was ca. 8% aller Erwerbstätigen des Kantons Zürich entspricht. Zum Vergleich: 1989 waren es noch 34'500 Personen.

## Flughafen als Auftraggeber für KMU

Aber nicht nur als Arbeitgeber sondern auch als Auftraggeber für diverse Firmen liefert der Flughafen Zürich beachtliche Zahlen. 1995 wurden von den am Flughafen ansässigen Betrieben Aufträge von 1,58 Milliarden Franken vergeben, davon rund 72% an Firmen im Kanton Zürich. Die 5. Baustapen mit einem Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Franken wird während 6½ Jahren Tag für Tag (inkl. Wochenenden) Bauaufträge von einer Million Franken bewirken und rund 1500 Personen beschäftigen. Auch dabei profitieren in erster Linie Unternehmen aus dem Kanton Zürich.

## Konsumfreudige Fluggäste

Zu beachten sind auch die Ausgaben der Flugpassagiere, die im Flughafen Zürich ankommen bzw. abreisen: 58% aller Fluggäste kaufen auf dem Flughafen für durchschnittlich 70 Franken etwas ein. Das entspricht einem jährlichen Umsatz von 800 Millionen Franken. Hinzu kommen die Ausgaben ausländischer Gäste für Hotelübernachtungen und ähnliches: 1989 reisten fast die Hälfte der Stadtzürcher Hotelgäste mit dem Flugzeug an und gaben dabei pro Person und Tag rund 450 Franken aus.

## Unternehmen suchen Flughafennähe

Der Flughafen Zürich beeinflusst auch in einem beachtlichen Masse die Standortwahl einer Firma. Gemäss einer jährlichen Studie der Schweizerischen Handelszeitung befinden sich 85 von den 100 grössten Unternehmungen der Schweiz (Banken und Versicherungen nicht berücksichtigt) im Umkreis von 100 km um den Flughafen. Diese Firmen beschäftigen ca 600'000 Personen und erwirtschaften rund die Hälfte des schweizerischen Bruttoinlandproduktes. Viele dieser Firmen sind international tätig und sind daher auf eine rege Reisetätigkeit ihrer Mitarbeiter angewiesen, allenfalls auch auf Import und Export von Luftfracht. Die Dow Europe SA in Horgen z.B. gab 1998 für Flugreisen 25 Millionen Franken aus – die Credit Suisse bezahlt pro Jahr sogar rund 72 Millionen Franken für Flugtickets. Die Nähe zum Flughafen und die guten Verkehrsverbindungen in alle Teile dieser Welt gilt deshalb allgemein als ein wichtiger Entscheidungsfaktor bei der Wahl des Unternehmensstandorts.

Eine Studie des Instituts für Tourismus und Verkehrswirtschaft der Universität St. Gallen aus dem Jahr 1992 ergab, dass 72% der im Jahr 1990 befragten Unternehmen die Nähe zum Flughafen als ziemlich oder sogar sehr wichtig erachten. 12% gaben sogar an, dass sie – im Falle eines Nichtausbaues des Flughafens – einen Standortwechsel in eine verkehrstechnisch günstiger gelegene Region vornehmen würden.

## Balance-Akt

Sicher können auch all diese positiven Auswirkungen nicht darüber hinwegtäuschen dass die negativen Auswirkungen wie Umweltbelastung, Lärmemissionen, etc. die Bewohner der Flughafenregion in einem nicht unerheblichem Masse belasten. Obwohl die Flughafenorgane und Fluggesellschaften Millionen von Franken investieren, um dieses Probleme auf ein Minimum zu verringern (immer leisere Flugzeuge, umweltschonende Arbeitstechniken, Förderung des öffentlichen Zubringerverkehrs, etc.), bleibt eine gewisse Belastung bestehen. Wirtschaftliche Tätigkeit fordert immer ihren Tribut – und so handelt es sich hier um ein grundsätzliches Problem, das nie ganz gelöst werden kann. Doch zeigen alle obengenannten Zahlen und Fakten ganz klar, dass der Wirtschaftsraum Zürich, die schweizerische Volkswirtschaft und damit auch die ganze Schweizer Bevölkerung es sich nicht leisten kann auf einen leistungsfähigen und qualitativ hochstehenden Hub zu verzichten. Und so müssen weiter alle Anstrengungen unternommen werden, um dem Flughafen ein kontrolliertes Wachstum zu ermöglichen, ohne dabei die Bedürfnisse und die Lebensqualität der Bewohner der Flughafenregion jemals aus den Augen zu verlieren. Ein Balanceakt, der die Verantwortlichen sicher auch in Zukunft jeden Tag wieder auf ein Neues fordern wird.

## zu verkaufen in Wil/SG, 35 Min. vom Flughafen

**Einmalige Gelegenheit – repräsentatives Landhaus** an exklusiver, unverbaubarer Traumlage mit atemberaubender Panorama-Sicht auf Berge, Täler, Ebenen usw. – Baujahr 8.94, bestehend aus einem 6 ½-Zimmer-Wohnhaus sowie einer separaten 3 ½-Zimmer-Wohnung. 4 Garagen, 2 Abstellplätze. Dieses grosszügige Luxushaus mit 1077m<sup>2</sup> Umschwung liegt äusserst ruhig und sonnig, direkt an der Grün- und Landwirtschaftszone ohne Durchgangsverkehr. 5 Min. zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Schulen und Zentrum. Ein Haus der besonderen Klasse mit Charme und Herz. Ideales Objekt z.B. für zwei Generationen, Büro, Praxis uvm. Haben wir Ihr Interesse geweckt? Solvente Anfragen unter **Tel. 071 911 20 06**

**Dies & Das**

**Statistik 1:**

Evergreen Airlines und Boeing untersuchten Startabbrüche mit Unfallfolgen. In der letzten Dekade wurden 22 Unfälle bei Startabbrüchen registriert gegenüber 28 während der 80er Jahre, obwohl die Anzahl der Starts um 50% zugenommen hat. Also haben Training, Wartung und Systemzuverlässigkeit positive Auswirkungen gehabt. Die Hälfte der Startabbrüche fand über der Entscheidungsgeschwindigkeit V1 statt, bei je einem Drittel wurde Leistungsabfall oder Pneuplatzer als Grund für den Abbruch festgestellt. Ebenfalls ein Drittel fand auf nassen oder schneebedeckten Pisten statt. Boeing-Statistiken über alle Startabbrüche zeigen, dass 75% bei Geschwindigkeiten unter 80 kt vorkommen und selten zu einem Unfall führen. Nur 2% passieren bei Geschwindigkeiten über 120 kt.

**Statistik 2:**

In den Zeitungen wurde von der Concorde als einem der sichersten Flugzeuge geschrieben, da bis zum Unfall in Paris seit dem Erstflug vor 31 Jahren noch keine Maschine verunfallt sei. Nimmt man aber statt der historischen Einsatzzeit die Flugstunden als Grundlage, wird die Sicherheitsfrage aus einer anderen Optik beleuchtet: Die gesamte bisherige Flugleistung aller Concordes wird von Flugzeugen der Baureihe Boeing 737 täglich erreicht!

# Kaleidoskop

Text Henry Lüscher

**Air France kopiert SAir**

Die drei Regionalgesellschaften Proteus Airlines, Flandre Air und Brit Air wurden kürzlich von Air France übernommen. Da SAir bereits vorgemacht hat, welche Probleme dies bieten kann, wurde von Air France betont, dass für alle Gespräche das Personal und die Gewerkschaften eingeladen würden. Auch hier zeichnet sich ein Arbeitsplatzabbau ab. Die drei Gesellschaften haben sich unabhängig voneinander auf eine Kernflotte von Embraer Jets hin bewegt, weshalb eine Standardisierung der Operation einfach sein wird. Es soll eine einzige Gesellschaft mit einem neuen Namen werden, die den Zubringerverkehr von Air France abdecken soll.

**Ohne Rücksicht auf Delays**

Die amerikanischen Fluggesellschaften haben Frankreich entdeckt. American, Delta und United Airlines werden ihre Bedienung von Paris während des Winterflugplanes um sieben tägliche Flüge erhöhen! Die bilateralen Gespräche, die bis im Jahr 2003 eine «Open Sky» Situation zwischen den USA und Frankreich herbei führen sollen, machen dies möglich. Jetzt will sich jede Gesellschaft eine möglichst günstige Ausgangsposition schaffen, und so werden auch massive Überkapazitäten in Kauf genommen. Die Passagiere wird's freuen...

**Eurocontrol und Politik**

Die Ratifizierung der EU-Verträge über die Schaffung einer Europäischen Flugsicherheitsbehörde und andere flugrelevante internationale Abmachungen sind blockiert, weil Spanien das Veto dagegen ausgesprochen hat. Es geht um den Disput zwischen England und Spanien wegen der Stellung von Gibraltar. 1987 wurde zwischen England und Spanien ein Vertrag ausgehandelt, der den Flughafen von Gibraltar von Beschlüssen hauptsächlich in der Frage des freien Luftverkehrs in Europa ausschloss. Spanien gab damit die Einwilligung zum Ausbau des Flughafens, konnte sich andererseits aber einige Bedingungen im freien Luftverkehr aushandeln. England betonte, dass dieser Vertrag nur dann zur Sprache kommen soll, wenn es Gibraltar direkt betreffe, aber Spanien macht ihn jetzt bei jeder Abstimmung zum Thema. So soll europäischer Druck auf England entstehen, auf die weiter gehenden Forderungen von Spanien einzugehen.

**Probleme mit Embraer**

Die Regionaljets Embraer ERJ 135 und 145 (die auch langsam die Crossair-Flotte

bevölkern) werden von Continental Express und American Eagle in grosser Zahl eingesetzt. Ungewollte Triebwerkabsteller im Flug oder die Unmöglichkeit, Triebwerke nach der Landung auf normalem Weg abzustellen, haben das FAA zu einer sofortigen Inspektion des FADEC der Rolls Royce Allison AE 3007 Triebwerke veranlasst. Die Hersteller fanden fehlerhafte Transistoren in einigen FADEC-Serien. Nachdem dieses Problem behoben war, gab die Tankanlage zu reden. Weil bei einer ERJ-145 nach der Landung rund 500 kg Treibstoff auf den Rollweg floss, müssen alle Tankkupplungen kontrolliert werden. Aber auch die hermetisch abgeschlossenen Anschlüsse der Tankpumpen in den Flügeltanks haben Anzeichen von Fabrikationsfehlern. Einige Steckkontakte hatten sich schwarz verfärbt, was zu Funkenbildung führen könnte. Auch diese müssen ersetzt werden.

Immerhin haben diese Gesellschaften weniger grosse Auswirkungen auf ihre Operation als dies bei SAS Commuter der Fall ist: Weil bei einigen ihrer neu eingeführten Dash 8 Q400 Pitotsysteme ausgefallen sind und Fehlalarme von Rauchdetektoren zu mehreren Zwischenlandungen geführt haben, wurde kurzerhand die ganze Flotte von neun Dash 8 Q400 stillgelegt und die Ablieferung der restlichen 16 beim Hersteller Bombardier in Kanada gestoppt, bis eine zufriedenstellende Lösung gefunden ist. Bombardier meint, dass die Rauchwarnungen von Handys ausgelöst wurden und offeriert eine Umrüstung auf das alte, weniger anfällige System.

**Austrian greift Lauda unter die Arme**

Der hohe Dollar und die gestiegenen Treibstoffpreise werden als Gründe angegeben, weshalb Lauda Air gegenwärtig Verpflichtungen in der Höhe von 18 Mio \$ nicht nachkommen könne. Die Mutter Austrian Airlines nimmt das Portemonnaie zur Hand und hilft der Tochter aus der Patsche. Dafür wird sie Besitzerin zweier Lauda-Regionaljets. Bis im Sommer 2001 wird Austrian die Aktienmehrheit an Lauda Air erwerben, indem der Anteil von heute 36% auf 59% aufgestockt wird. Lufthansa hält weiterhin 20% und der Anteil von Firmengründer Niki Lauda wird auf 7% geschrumpft sein.

Die profitable Tyrolean Airways gehört Austrian zu 100%, eine Fusion aller drei Gesellschaften wird aber nicht angestrebt, da dann Lohngleichheit vorgeschrieben wäre. Einkauf, Flotten- und Streckenplanung sollen aber zusammengelegt werden.

**Eigentumswohnungen**  
Lenzmatte, 5607 Häggingen



Wir verkaufen an ruhiger Dorflage neue 2½-, 4½- und 5½-Zimmer

Eigentumswohnungen mit Lift  
Ab Fr. 198000.-

Gerne realisieren wir Ihre individuellen Wünsche.  
(5 Min. bis Autobahn N1 Mägenwil)

Unverbindliche Auskünfte:  
Gottlieb Geissmann AG

Baugeschäft, Häggingen

Telefon 056 624 34 44

Bis Ende Jahr soll ein Konzept vorliegen. Aber auch die Politik mischt sich ein, da die Staatsholding ÖIAG knappe 40% an AUA besitzt: Die FPÖ verlangt, dass Niki Lauda zum AUA-Chef ernannt werde. Auch werde es sicher keinen Konzessionsentzug für Lauda Air geben, falls die Eigenkapitalquote unter die kritische Grenze von 10% sinken sollte, stellte FPÖ-Infrastrukturminister Schmid klar. Das Verhältnis zwischen den AUA-Vorständen Bammer und Reulka sowie Feitl von Tyrolean auf der einen Seite und Niki Lauda auf der anderen gilt als gestört.

### American Airlines Piloten bleiben hart

Mit überwältigender Mehrheit haben die 10'800 Piloten und Pilotinnen von Ame-



Stein des Anstosses: Die Grösse der Regionalflugzeuge

rican Airlines eine Änderung ihres GAV im Verhältnis 2:1 abgelehnt. Diese hätte der Muttergesellschaft AMR erlaubt, die Regionalgesellschaft American Eagle mit 70- statt bloss 50-plätzig Flugzeugen zu bestücken. Damit sind weitere GAV-Gespräche für dieses Jahr beendet und American Eagle muss seinen Flugzeugpark weiterhin auf 67 Jets mit 45 bis 50 Sitzen beschränken, während darunter keine Limite besteht. Bereits sind 59 Embraer ERJ 145 mit 50 Sitzplätzen in Betrieb. 40 kleinere ERJ 135 stossen nach und nach zur Flotte und mit einer Bestellung über 66 ERJ 140 wurde der Startschuss für den Bau des dazwischen liegenden Mitgliedes der Flugzeugfamilie gegeben. Ausserdem hat AMR 25 70-plätzig Regionaljets 700 zur Auslieferung im August 2001 bestellt – und hält daran fest, im Glauben, dass sich die Pilotengewerkschaft doch noch auf einen Deal einlässt. Der GAV läuft am 31. Juli 2001 ab.

### Doch mehr als ein Pilotenfehler?

Beim Absturz der Boeing 737 der indischen Alliance Air in Patna hat die fortschrittliche Untersuchung einige neue Erkenntnisse gebracht. Der Pilot kürzte den Standardanflug ab, überschoss den Locali-

ser und realisierte zwei Meilen vor der Piste, dass er mit 1400 ft über Grund doch etwas zu hoch sei für eine Landung. Er verlangte, einen Kreis fliegen zu dürfen und es erneut zu versuchen, was ihm bewilligt wurde. Bei einer Sichtweite von vier Kilometern hatte der Pilot sowohl den Flughafen als auch den Boden in Sicht. Beim Einleiten der Linkskurve, die Landeklappen voll ausgefahren, ertönte die Überziehwarnung, weil die Geschwindigkeit auf 119 kt zurück gefallen war. Die Überziehwarnung blieb danach bis zur Bodenberührung zehn Sekunden später dauernd aktiv. Die Besatzung fuhr das Fahrwerk ein. Der Flugdatenschreiber vermerkte nun eine rasche Rollbewegung nach links bis auf 47 Grad Queralage, gefolgt von einer ebenso raschen Drehung bis auf 34 Grad rechts. Ob dies etwas mit dem kürzlich kritisierten Servomotor der Boeing 737 zu tun hat, der nicht «fail-safe» ist, wurde noch nicht bekannt gegeben. Drei der 58 Menschen an Bord überlebten den Absturz.

### Professionell bis zum Ende

Abschrift des Cockpit Voice Recorders des Concorde Fluges Air France 4590 in Paris, 25. Juli

Flight cleared for takeoff at 4:42.17 p.m. – Controller: «Air France 4590, runway 26 right, wind zero 90 knots, authorised takeoff.» – Co-pilot: «4590 taking off 26 right» (sound of switch). – Pilot: «Is everyone ready?» – Co-pilot: «Yes.» – Mechanic: «Yes.» – Pilot: «Up to 100, 150» (followed by unclear words, sound of switch). «Top» (noise similar to engines increasing power). Unidentified voice on radio channel: «Go on, Christian.» – Mechanic: «We have four heated up» (sound of switch). – Co-pilot: «100 knots.» – Pilot: «Confirmed.» – Mechanic: «Four green.» – Co-pilot: «V one» (Low-frequency noise). – Pilot: (unclear) – Co-pilot: «Watch out.» – Controller: «Concorde zero ... 4590, you have flames (unclear) you have flames behind you.» – Unidentified voice (simultaneously on radio) «Right» (background noise changes, sound of switch). – Mechanic: «Stop (unclear).» – Co-pilot: «Well received.» – Mechanic: «Breakdown, eng... breakdown engine two» (two sounds of switches, followed by fire alarm). – Unidentified voice on radio: «It's burning badly, huh» (Gong) – Mechanic: «Cut engine two.» – Pilot: «Engine fire procedure» (sound of switch, end of ringing). – Co-pilot: «Warning, the airspeed indicator, the airspeed indicator, the airspeed indicator» (sound of switch, gong). – Person in control tower: «It's burning badly and I'm not sure it's coming from the engine» (Switch sound similar to fire extinguisher handle being activated). – Pilot: «Gear on the way up.» – Controller: «4590, you have strong flames behind you.» – Mechanic: «The gear» (alarm,

similar to toilet smoke alert). – Controller: «Beginning reception of a Middle Marker.» – Co-pilot: «Yes, well received.» – Mechanic: «The gear, no» (Gong). – Controller: «So, at your convenience, you have priority to land.» – Mechanic: «Gear.» – Co-pilot: «No» (two switch noises). – Pilot: «Gear (unclear), coming up.» – Co-pilot: «Well received» (fire alarm, gong, three switch sounds). – Co-pilot: «I'm trying (unclear).» – Mechanic: «I'm hitting.» – Pilot: «Are (unclear) you cutting engine two» (end of smoke alarm). – Mechanic: «I've cut it.» – Controller: «End reception Middle Marker.» – Co-pilot: «The airspeed indicator» (sound of switch, end of ringing). – Co-pilot: «The gear won't come up» (fire alarm rings). – Aircraft instrument: «Whoop whoop pull up» (GPWS alarm, gong). – Aircraft instrument: «Whoop whoop pull up» (GPWS alarm). – Co-pilot: «The airspeed indicator.» – Aircraft instrument: «Whoop whoop pull up» (GPWS alarm). – Fire service leader: «De Gaulle tower from fire service leader.» – Controller: «Fire service leader, uh ... the Concorde, I don't know ist intentions, get yourself in position near the south doublet» (sound of switch). – Pilot: (unclear). – Fire service leader: «De Gaulle tower from fire service leader authorisation to enter 26 right.» – Co-pilot: «Le Bourget, Le Bourget, Le Bourget.» – Pilot: «Too late (unclear).» – Controller: «Fire service leader, correction, the Concorde is returning to runway zero nine in the opposite direction.» – Pilot: «No time, no (unclear).» – Co-pilot: «Negative, we're trying Le Bourget» (four switching sounds). – Co-pilot: «No (unclear).» – Fire service leader: «De Gaulle tower from fire service leader, can you give me the situation of the Concorde» (two gongs and sound of switch, followed by another switch and sounds likened to objects being moved). – Pilot: (unclear, sounds like exertion). – Pilot: (unclear, sounds like exertion). – Last sound noted on transcript at 4:44.30.18 p.m. Recording ends at 4:44.31.16 p.m.

Air France hat seinen noch-Partner Continental Airlines als möglichen Unfallverursacher eingeklagt. Der Metallstreifen, der den Pneu der Concorde beschädigt und damit die Katastrophe ausgelöst hat, stammt mit grosser Wahrscheinlichkeit von einer vier Minuten zuvor gestarteten DC-10 von Continental. Jedenfalls wurde anlässlich einer Inspektion der DC-10 am Tag nach dem Unfall festgestellt, dass bei der rechten Schubumkehr tatsächlich ein solches Metallband fehlte.



# Pensionierung: Glück oder Unglück?

**Text** Fredi Zuberbühler. In der Swissair von 1953 bis 1974, geflogen auf DC-3, Metropolitan, DC-6, DC-7, Caravelle, Coronado und DC 10.

## Meine Art zu leben

Leben heisst für mich unter anderem offen sein für alle Erfahrungen, die mir das Leben bringt. Aus diesen Erfahrungen bemühe ich mich, die nötigen Erkenntnisse zu erwerben. Diese Erkenntnisse versuche ich in Entwicklungen einfließen zu lassen. Das heisst Verwicklungen zu erkennen, mich daraus zu entwickeln und die fälligen Wandlungsschritte zu vollziehen.

Diese Arbeit beginnt unbewusst schon im Vorschulalter und setzt sich in der Schule und während den Ausbildungen fort. In späteren Tätigkeiten wird uns dieser Prozess je länger desto bewusster. Diese Kette: Erfahrung → erkennen (bewusst werden) → weiterentwickeln → wandeln, endet vielleicht nicht einmal mit dem letzten Atemzug, sondern geht möglicherweise auch nach dem körperlichen Tod noch weiter.

## Meine Pensionierung

Seit 16 Jahren bin ich pensioniert und weiss, wovon ich in dieser Beziehung schreibe. Des einen Leid, des andern Freud! Wie wird es bei Dir sein? Ist sie noch so weit weg, dass sie Dich nicht (noch nicht) interessiert? Oder ist sie schon so nahe, dass sie Dir Unsicherheit, Sorgen oder gar Ängste bereitet? Vielleicht aber kannst Du sie vor lauter Freude kaum erwarten? Wie dem auch sei, eines Tages wirst Du nicht mehr als Linienpilot fliegen. Dieses faszinierende Hobby, Dein Beruf, wird einmal zu Ende sein. Was dann?

## Vorbereiten oder geschehen lassen?

Wenn Du willst, kannst Du Dich soweit nötig und möglich darauf vorbereiten und gleichzeitig offen sein für alles, was noch auf Dich wartet. Aber sei Dir bewusst: Auch in Dir steckt mehr als «nur» ein Pilot. Die gutgemeinten Vorbereitungsseminare, die viele Firmen für ältere Angestellte durchführen, berühren vieles, nur nicht die wichtigen Fragen: Woher komme ich? Wer bin ich? Wohin gehe ich? Aber geht es nicht gerade im letzten Lebensabschnitt um diese Fragen? Was meinst Du?

## Du hast die Qual der Wahl.

Im Normalfall hast Du als Swissair-Pilot bei Deiner Pensionierung ein Dach über dem Kopf und Brot auf dem Tisch. Das Leben wird Dir die Frage stellen: «Was tust Du mit diesem Zeitfenster, das vor Dir liegt und auf Dich wartet?» Nimmst Du das als Geschenk der vielen herrlichen Möglichkeiten entgegen, oder fühlst Du Dich in diesem grossen Raum der Zeit verloren? Vielleicht interessiert Dich

## meine Pensionserfahrung?

Vor 16 Jahren habe ich, dazumal 55-jährig, «meinen» DC 10 das letzte Mal gelandet. Seither habe ich keinen Knüppel mehr in die Hände genommen und diesen Entschluss nie bereut. Ob eine Tätigkeit standesgemäss sei oder ob sie dem Image der

Pilotenwelt schade, war für mich immer irrelevant.

Vor der Pensionierung lud mich ein Freund ein, überall in seine beiden Maschinenbauunternehmen hinein zu schauen und ihm zu sagen, was ich dabei feststelle. Da ich seinerzeit im Abendtechnikum Bautechnik und nicht Maschinenbau studierte, fühlte ich mich für diese Aufgabe einerseits klar überfordert, aber andererseits war ich davon sehr fasziniert.

Darum wollte ich mich bei Hayek rückversichern. Der aber lehnte ab, da er schon für die Konkurrenzfirma tätig sei. Also sprang ich mit etwas Hühnerhaut ins kalte Wasser und merkte bald, dass das erfrischend gut war. Basierend auf meiner Unkenntnis stellte ich viele «dumme» Fragen. Gerade diese «dummen» Fragen eines Nichtwissers deckten sehr viele Betriebsblindheiten auf, über die alle Beteiligten oft staunten und auch lachen konnten. In der Folge führte ich Lizenzverhandlungen mit Indern, Chinesen, und Japanern.

An schöner Hanglage Spreitenbach-Dorf, direkt am Waldrand von Privat zu verkaufen

## 6½-Zimmer-Einfamilienhaus

Einseitig angebaut, mit sehr viel Wohnqualität! Absolut ruhige Lage (autofrei).

Wohn/Ess-Zimmer m/Schwedenofen, 4 SZ, ausgebautes Dachgeschoss, Bad/WC, Dusche/WC, grosse Keller-räume, Terrasse, Balkon, kl. pflegeleichter Garten. Modern (Marmorboden, LeCorbusier-Möbel) BWF 220m<sup>2</sup>, aller Komfort, Bj. 89. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, öff. Verkehrsmittel; alle in 2-10 Min. zu Fuss erreichbar, Flughafen 20 Min. mit dem Auto. VB 850000.-, inkl. 2 Tiefgaragenplätze.

### Anfragen:

Tel. 056 401 30 54 oder 079 601 32 25  
madeleine.edelmann@bluewinn.ch



**Check in and get more!**

*Küche und Bad sind unsere spannenden Destinationen, die wir Ihnen mit allem Komfort anbieten können. Der Weg dorthin ist mit scanline ein First-Class-Ticket, damit sich sowohl Vorfreude wie Zufriedenheit einstellen. Wenn wir dann gemeinsam am Ziel sind, werden Sie diese Investition noch lange geniessen können. Eine gute Küche ist wie Ferien, nur nachhaltiger...*

**Kreatives Küchendesign**

Besuchen Sie unsere 220m<sup>2</sup> grosse Ausstellung in Oberwinterthur

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

**scanline**

römerstrasse 138  
8404 winterthur  
052-242 04 41

## Erste Umschulung

Natürlich habe dafür vorgängig eine Ausbildung in Seminaren über Lizenzverträge besucht. Glaub mir, es kann sehr befriedigend sein und es ist nie zu spät, Neues zu erlernen.

In uns Piloten stecken mehr Fähigkeiten als «nur» Flugzeuge zu fliegen.

## Zweite Umschulung

Als ich nach 5 Jahren meine obige Aufgabe beendete, bat mich eine Nichte, ihre Firma, die Software herstellt und mit Software handelt, ähnlich zu durchleuchten. Wiederum verstand ich nichts von diesem Geschäft. Wiederum fühlte ich mich überfordert, wollte aber den Wunsch meiner Nichte nicht abschlagen. Wiederum stellte ich «dumme» Fragen. Wiederum wurden hemmende Abläufe, die auf Betriebsblindheit beruhten, aufgedeckt und verbessert. Neues wurde hinzugefügt.

Ich wiederhole: In Dir, lieber Leser, stecken mehr Fähigkeiten als «nur» Flugzeuge zu fliegen.

## Dritte Umschulung

Als ich auch diese Aufgabe als erfüllt betrachtete, wurde ich «zufällig» eingeladen, bei Brasilianern an einem Seminar teilzunehmen, in dem man lernte, Menschen von Besessenheit zu befreien. Dieses Angebot lehnte ich, innerlich mit einem überheblichen Lächeln, in hohem Bogen ab. Als Techniker konnte ich solches nicht glauben. Ich ahnte dahinter eher Hokuspokus. Zwei Tage vor Seminarbeginn geschah es. Ich weiss nicht warum, aber ich fragte an, ob noch Plätze frei seien. Sechzehn Teilnehmer brauchte es. Einer hatte kurzfristig abgesagt. Von Kopf bis Fuss mit Zweifeln angefüllt, begann ich dieses dreiwöchige Seminar. Mit jedem Tag begannen meine Zweifel mehr und mehr dahinzuschmelzen. Als Folge davon besuchte ich weitere diesbezügliche Seminare und Workshops in der Schweiz und in Deutschland. Dabei konnte ich mit über 30 Medien zusammenarbeiten. Eines davon aber war einsame Spitze. Wir beide erarbeiteten gemeinsam ein System von Energietransformation, mit dem wir weit über 100 Patienten behandelten.

## Vierte Umschulung

Aus der Erfahrung mit dieser Arbeit absolvierte ich in der Folge bei vier verschiedenen Lehrern 6 Kurse über Hypnose, die wir bei der Behandlung von Patienten einsetzten.

## Fünfte Umschulung

Bald erlebte ich, dass das Wissen und Können von Schamanen in bestimmten Fällen ein gutes Instrument für Heilungen sein kann. Drei entsprechende Seminare in der Foundation for Shamanic Studies bestätigten mir diese Tatsache.

## Aufnahmefähigkeit

Leider ist meine Lernfähigkeit und mein Gedächtnis nicht mehr das, was es einmal war. Dies stelle ich gerade jetzt wieder fest, da ich an der UNI einen Kurs über Wissenschaft und Weisheit belege.

## Erfahrung

Mein Erfahrungsweg in der Pensionierung deckte mir auch einen Teil meiner eigenen Betriebsblindheiten auf, die ich als Pilot hinter meiner Steuersäule wirkungsvoll pflegte. Es wurde mir klar, dass es neben dem Messbaren und wissenschaftlich Überprüfbareren noch viele andere Dinge zwischen Himmel und Erde gibt, von denen ich als funktionierender Pilot noch keine Ahnung hatte.

## Ruhe oder Unruhe

Lieber Leser, Du magst denken, dieser Zubi erträgt offensichtlich die Ruhe nicht, davor hat er doch Angst, darum war und bleibt er ein Workaholiker. Vielleicht hast Du recht. Wenn Du willst, dann komm doch für 3 Wochen mit zum Tauchen nach Vakarafahi, eine Miniaturinsel in den Malediven. Dort sind nur zwei Dinge zu haben, Ruhe und Tauchen.

## last but not least

Einige meiner Kollegen schütteln den Kopf über meine Art, die Pensionierung zu leben. Schüttelt ruhig weiter, Bewegung im Kopf tut immer gut.

## Deine Umschulungen

Als Pilot hast Du schon viele Umschulungen hinter Dir. (Warum sagt man eigentlich Um-Schulung und nicht Weiterbildung?) Vielleicht hast Du bei Deiner Pensionierung genug vom vielen Lernen und vom ewigen Geprüftwerden. Dein Leben aber wird weiter gehen in immer neue Dimensionen, so wie Du jetzt als Pilot immer wieder in neue Dimensionen fliegst.

Ob Du willst oder nicht, Deine Weiterbildung endet nicht nach Deiner letzten Landung, dafür sorgt Dein Leben mit seinen Aufgaben ganz von selbst. Es hält für Dich jetzt schon Tätigkeiten für dieses kommende Zeitfenster bereit. Ob Du Dich dann treiben lässt oder ob Du nach wie vor Kapitän Deines Lebens sein wirst, das ist Dir überlassen. Richtige Entscheidungen zu treffen ist ja ein Merkmal der Piloten. Vielleicht hast auch Du Deine Lebensaufgabe nach Deiner letzten Landung noch nicht ganz erfüllt?

Ich wünsche Dir eine Pensionierung voller Faszination und Weiterentwicklung.

In Dir stecken mehr Fähigkeiten als «nur» Flugzeuge zu fliegen. Nimm sie zu gegebener Zeit wahr und lass sie durch Dich zum Wohle für Dich und für Deine Mitmenschen erblühen.

Bergsteiger und Piloten sind weitblickende Menschen. Plan ahead gehört zu ihrem täglichen Brot. Die meisten von Euch werden keine Probleme mit der Pensionierung haben, höchstens das Pensionersyndrom: «kei Zyt, kei Zyt, kei Zyt».

## Ihr Steuerberater beim Flughafen Kloten

Alois Wieland

**ALWI**

TREUHAND

eidg. dipl. Bankbeamter, Treuhandexperte  
Oberhauserstrasse 72, CH-8152 Glattbrugg  
Tel. 01/810 15 29, Fax 01/810 20 79  
Mitglied des Schweiz. Treuhänder Verbandes

**STV | USF**

# Ausflug unserer pensionierten Mitglieder vom 5. September

Text & Bilder Kurt Wohlgemuth, ehem. Sapt. MD11, Passivmitglied

Treffpunkt des diesjährigen Pensioniertentreffen der AEROPERS war Arth-Goldau. Ein Grossteil der 120 Teilnehmer traf per SBB ein und hatte so auf der Hinfahrt schon Gelegenheit sich zu unterhalten und alte Erinnerungen wieder aufleben zu lassen.

Mit einem Extrazug der Rigibahn ging die Fahrt nach First Station und zu Fuss ging es weiter nach Rigi Kaltbad. Zur Stärkung für den anschliessend etwas steileren Auf-



stieg zur Rigi wurden alle Teilnehmer mir Getränk, Kaffee und belegten Broten bewirtet.

Känzeli, Staffelhöhe, Staffel zum Rigi Kulm forderte dann die sportliche Leistungsfähigkeit aller schon eher. Trotz der 4 bis 5 octas Bewölkung war der herrliche Rundblick von diesem einmalig schönen Aussichtspunkt den Aufstieg wert.

Während dem anschliessenden feinen Mittagessen im Panorama Restaurant des Rigi Kulm Hotels benützte der neue AEROPERS-Präsident, Markus Jöhl, die Gelegenheit sich den 'älteren Semestern' vorzustellen. Seine ersten 100 Tage Präsidentschaft hätten klar aufgezeigt, so führte er aus, dass die AEROPERS mit der neuen Organisationsstruktur und mit erheblichen personellen Rochaden ihr gestecktes Ziel erreichen könne – ganz nach dem Motto: «We are facing the future!»

Ruedi Gretler, Delegierter der VeF, gab dann einen kurzen Abriss über die (gute)



Situation der Versicherungseinrichtung. Anschliessend referierte Hans Kandelbauer über die 'Ersten 50 Jahre Jet-Verkehrsflugzeugbau' – Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft. Seine interessanten Ausführungen über eine Entwicklung, welche alle Anwesenden hautnah miterlebt haben, faszinierte die Zuhörer.

Nur allzu schnell verging der Nachmittag und es wurde von vielen Teilnehmern bedauert, dass nicht mehr Zeit zum gemütlichen, ungezwungenen Plaudern und Diskutieren zur Verfügung stand. Auf die vorgesehene Wanderung zur Station First musste aus zeitlichen Gründen verzichtet werden – so blieb uns nichts anderes übrig als die Rückfahrt nach Arth Goldau gemütlich, doch bei hohem Stimmenpegel sitzendweise zu geniessen.

Ein grosser Dank gebührt Geri Fritschi, dem Organisator des Ausflugs, wie auch der AEROPERS für ihre Unterstützung. Alle Beteiligten freuen sich bereits auf das nächste Mal!

## Zu verkaufen in Neunkirch (SH)

gute Infrastruktur, ca. 30. Min. ab Flughafen Kloten (kein Fluglärm)

### 7½-Zimmer-Einfamilienhaus

Sehr ruhige, sonnige, kinderfreundliche Lage, angrenzend an Landwirtschaftszone, spezielle Raumgestaltung, Galerie, 2 Nasszellen und sep. WC, Garten mit Cheminée. VB: Fr. 770000.– (inkl. 2 Garagen)

Auskunft unter Tel: 052-681 19 35



# 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 Privat-Bank Aktiengesellschaft  
Vaduz, Zürich, München, Berlin, Breda, British Virgin Islands

# Unique Airport!

Let me depict a situation probably very well known by every users of Zurich Airport: We aimed to fly to Bangkok, the airplane was ready for boarding on time, but because of some connecting passengers, the flight has been delayed by the station. 15 minutes later, everybody was on board, we closed the doors and asked for start-up. We got then a so called «calculated departure time» around 1 hour later.

Start of a small revolution on board, the passengers pointing out that Swissair is always late, that the connecting flights in Bangkok will no more be granted, a.s.o ...

To add to that already growing confusion, our colleges on the flight to Singapore, with the same routing as ours, got the same problem and a «calculated departure time» 2 minutes prior ours.

And as the captain try to explain to the Zurich ATC that it will be some difficulties because of this short separation out of Zurich, (scheduled departure times are 15 minutes apart), the answer from the young lady at the tower was : «I don\_t see the problem !»

Well, actually the problem, she don\_t see, occupied both flight crew members during nearly 10 hours, trying to get a more or less decent flight level to achieve a straight operation.

Does this mean that Zurich ATC does not see and think out of 25 nm around the tower, or does this mean that these people, may be, need some information concerning our operations?

Now, let face the real situation.

Swissair still has a good name, we still have a good tool in the hand, our service on board is still popular ... and we still check-in on time.

Do we have to accept a change toward the sentence : «A truly late airline» as Biggles wrote in his last editorial ?

I don't think so. We just have to realise now, that the biggest threat for our operations is the so called \_Unique Airport\_, which, in reality is more likely a «Bulls....»!

The totally insane regulation, stipulating the use of one runway, with take-off and landing in opposite direction, from 2100 on has to disappear, as well as the «calculated destabilised approach» called «side-step 16/14», as well as the left turn out for the flights towards the West, as well as ...

Actually, something has to change very quickly, as this situation is not acceptable any longer, we should not accept anymore that our «home base airport» is ruled by people more interested by a new airport name, than by an efficient flight operation.

A part of the problem is certainly politic. But, here also, let face the facts. The people living around the airport and complaining about the noise moved in, knowing

that an airport was already here for years. We should not accept their argumentation and state clearly that the primary goal for an airport is to make the operation of airlines as smooth as possible.

Despite of what Beat Schaer wrote in O-Mail, I think that today Zurich Airport has no future, if the people at the rudder don\_t decide now to change the all things.

Instead of that, the good procedures created during the closure of runway 28 has already been withdrawn !!!

Finally, if the situation does not improve in a shot future, it could, in a first phase, our interest to push the all thing ahead, with some actions which could be organised by the Aeropers, in order to save our «company name and reputation».

And last but not least, today, I must admit that if somebody from our «strategic direction» has the brilliant idea to move our operations out of Zurich, he will have my full support.

*Capt Michel-F. HABERSAAT, MD-11*

## Thailändische Genüsse



Gönnen Sie sich einen besonderen Augen- und Gaumenschmaus. Geniessen Sie unser Thai-Menü mit

### traditionellen thailändischen Spezialitäten

und lassen Sie sich dazu angenehm unterhalten:



**Am 7. Oktober und 21. Oktober klassische thailändische Tänze** dargeboten von der bekannten "Ram Thai"-Tänzerin Noi.

**Am Samstag, 4. November** weihen wir Sie ein in die Geheimnisse der dekorativen Schnitzereien von Früchten, Obst und Gemüse.

**Angebot:** Thai-Menü inclusive einer Übernachtung mit Frühstück pro Person DM 97,-

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

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

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



Familie Ernst Scharp  
Schwarzwaldstraße 35  
D-79777 Uhlingen-Birkendorf  
Telefon: 0049-7743 / 5141  
Telefax: 0049-7743 / 5937  
e-mail: 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

Gönnen Sie uns bitte **Betriebsferien vom 6.11. bis 11.12.**

# Unsere neuen Mitglieder



**Daniel Pfflner**  
Flugzeugtyp:A320

Meine Freizeit verbringe ich: am liebsten mit Freunden bei einem guten Glas Wein.

Was mich am fliegen reizt: andere Länder, Leute und Kulturen kennen lernen.

Die Aeropers sollte: sich so einsetzen, dass unser Beruf weiterhin erstrebenswert bleibt.

Was ich als grösste Herausforderung der Zukunft für unseren Beruf beurteile: in einem immer härter werdenden Umfeld dennoch die Qualität unverändert hoch zu halten.



**André Moser**  
Flugzeugtyp:A320

Meine Freizeit verbringe ich: möglichst abwechslungsreich, je nach Lust und Laune.

Was mich am Fliegen reizt: fliegen, etwas von der Welt (im Moment Europa) zu sehen, Zusammenarbeit mit verschiedensten Leuten.

Die AEROPERS sollte: sich natürlich weiterhin für unsere Interessen einsetzen.

Was ich als grösste Herausforderung der Zukunft für unseren Beruf beurteile: Entwicklung unter dem wachsenden wirtschaftlichen Druck.



**Urs Oetiker**  
Flugzeugtyp:A320

Meine Freizeit verbringe ich: ...in den Bergen auf dem Bike und dem Snowboard, an unseren wunderschönen Seen mit guter Lektüre, oder darauf mit einem kleinen Segelschiff und manchmal (viel zu wenig!) unter dem Wasser mit einer Pressluftflasche am Rücken.

Was mich am Fliegen reizt: Feeling der unbegrenzten Mobilität, unregelmässiges Arbeiten, und der Kontakt mit unglaublich vielen verschiedenen interessanten Menschen.

Die AEROPERS sollte ...die Interessen des Cockpitpersonals fair und differenziert zu vertreten.

Was ich als grösste Herausforderung der Zukunft für unseren Beruf beurteile: ...Konflikt zwischen wirtschaftlichem Druck und Flightsafety



**Raju Das**

Bin geboren am 30.09.69 in Basel, seit 1995 bei Crossair SB20 und seit 2000 bei Balair Boeing 767 / 757.

Die Fliegerei fasziniert mich, weil sie Technik, Mensch und Natur verbindet.

## Weitere Neu-Mitglieder



Alexander Schultheiss



Robert Balogh



Christoph Blättler



Stephane Borcard



Claudio Franchini



Felix Hug



Sven Hug



Daniel Leiser



Pierre-Joseph Luyet



Matthias Meuwly



Oliver Okle



Bruno Speck



Roger Spinner



Christoph Wyss



Paul Thoma

Korrigendum aus 4/2000: Paul Thoma wurde irrtümlicherweise als Martin Pohl angeschrieben.

### In Wil SG verkaufen wir drei 5½-Zimmer-Einfamilienhäuser

mit Blick auf die Skyline der Altstadt in erstklassiger Bauweise mit gehobenem Ausbau. Moderner Grundriss, helle grosszügige Räume, Garten Sitzplatz, Doppelgarage, kinderfreundlich, 10 Gehminuten zur Altstadt.

Unterlagen und Informationen bei:

**Perfect Immobilien AG**  
Guy Besson  
8400 Winterthur  
Tel. 052-214 30 08 Fax 052-268 02 89  
www.perfectimmobilien.ch  
e-mail: info@perfectimmobilien.ch





# Durchstarten!

AKERET AG

*Druckerei am Lindenplatz*

**AKERET AG**

Druckerei am Lindenplatz

Wallisellenstrasse 2

8600 Dübendorf

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)