

RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 4/2006

SWISS + ALPA

Airline Pilots Association



Verlängerung der Nachtflugsperre am Flughafen Zürich gefährdet Arbeitsplätze ■ Pilotenschulung bei der SWISS startet durch ■ Grosses Interview mit dem ehemaligen AEROPERS-Präsidenten Christoph Flügel

Inhalt

Liebe Mitglieder	2 – 4
Editorial	3
Höchste Gefahr für die SWISS	5 – 8
Kommentar	6
«Ein interkontinentaler Flughafen schafft hochqualifizierte Arbeitsstellen»	8 – 9
Verabschiedung Christoph Flügel	10 – 11
Interview mit Christoph Flügel – «Es eröffneten sich unerwartete Horizonte»	11 – 15
Gute Aussichten für junge Piloten	16 – 18
Ausbildungsphilosophie wie bei der SLS	19 – 20
Civilized thinking	21
Kite-Surfen und Airbus-Fliegen auf Sri Lanka	22 – 23
«Un pilote regarde d'abord le ciel!»	24 – 26
Eindrücke vom ASAP-Meeting in Orlando	26 – 28
Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals	29
Vielen Dank für Dein Engagement!	30
Sieben Jahre Spezialisten-Einsatz für die AEROPERS	30
Geld und Anlagen	31 – 32
Gelesen – Zeitreise – On the air	33 – 36
Seitenblicke	37
Termine & Mitteilungen – Diverses	38
Insertionstarife	39

Impressum

Herausgeber

AEROPERS / SwissALPA
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion

E-Mail rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter
Jürg Ledermann, Redaktor
Roland Zaugg, Redaktor
Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS
Lukas Viglietti, Illustrationen

Ständige Mitarbeiter:

Peter Küng («Civilized thinking»)
Zbigniew Bankowski («On the air»)
Viktor Sturzenegger («Gelesen»)
Christoph Jordan («Zeitreise»)
Dieter Eppler (Ausland)

Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

3000 Exemplare

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 044 801 80 10
Fax 044 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch
www.akeret-ag.ch

Frontseite

© André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2007: 26. Februar

Liebe Mitglieder

Mit dem GAV 2006 haben wir eine solide Basis für Wachstum und Perspektiven gelegt. Nicht alleine uns, sondern vor allem der SWISS eröffnet dies Chancen für die Zukunft, aber auch für eine Wende zu einer positiven Unternehmenskultur. Dafür erwarten wir, dass unsere Bedürfnisse auf Lebensqualität und ein verträgliches Sozialleben – speziell bei höherer Arbeitsbelastung – ernst genommen werden. Die nächsten Monate werden somit über die Tonalität in der Sozialpartnerschaft entscheiden.

Christian Frauenfelder, Präsident



Es freut mich ausserordentlich, euch auch an dieser Stelle als neuer Präsident der AEROPERS begrüßen zu können. Mit der Annahme des GAV 2006 am 20. Oktober konnte der Wechsel im Präsidium und im Vorstand – wie an der Generalversammlung im Mai beschlossen – vollzogen werden. Ich möchte mich nochmals für euer Vertrauen bedanken, das ihr mir persönlich und dem Vorstand entgegenbringt. Mit Christoph Flügel (Präsident) und Richard Huber (Vorstandsmitglied) verlassen zwei erfahrene Leute unser Verbandsschiff. Es wird nicht einfach sein, die beiden zu ersetzen. Ohne sie stünde die AEROPERS nicht da, wo sie heute ist. Ich bin überzeugt, dass wir zusammen mit den beiden «Rookies» Mario Achermann und

wie Nein-Stimmenden – starke Vorbehalte bezüglich der Lebensqualität bei den Arbeitsbedingungen vorhanden sind. In vielen Bereichen rennt ihr damit bei mir offene Türen ein. Wir kommen allerdings nicht darum herum, mehr zu arbeiten. Wir haben der SWISS eine Produktivitätssteigerung von zirka elf Prozent zugesagt. Dies haben wir versprochen, und dies werden wir auch halten. Im Gegenzug erwarte ich von der SWISS aber, dass sie alles Mögliche unternimmt, um diese Mehrarbeit sozialverträglich und fair zu verteilen. Ob dies kurzfristig über Ausführungsbestimmungen (Einschränkungen bei der Planung) oder neue Modelle (belastungsabhängig) besser umzusetzen ist, werden wir in den nächsten Monaten evaluieren. Im Ferienbereich soll äquivalent eine verbesserte Zuteilung und Eingabemöglichkeit durch ein neues Ferienmodell erreicht werden. Mittelfristig kommen wir aber nicht um ein neues Planungssystem herum, wie es andere Gesellschaften – zum Beispiel die Lufthansa – schon haben. Wir brau-

«Der Umstand, dass ihr langfristige Perspektiven über kurzfristig persönliche Nachteile gestellt habt, verdient Anerkennung.»

Peter Schmid wieder ein schlagkräftiges Vorstandsteam zusammen haben. Gemeinsam mit euch werden wir die kommenden Herausforderungen meistern.

GAV und was jetzt?

Mit der Annahme des GAV habt ihr es dem Vorstand ermöglicht, seine langfristige Strategie von Arbeitsplatzsicherung und Wachstum umzusetzen. Der Umstand, dass ihr langfristige Perspektiven über kurzfristig persönliche Nachteile gestellt habt, verdient Anerkennung. Mir ist bewusst, dass bei vielen von euch – Ja-

chen ein modernes Planungssystem, das die Arbeit gleichmässiger verteilt, Mehrarbeit entlohnt, aber auch ein stabileres Sozialleben zulässt. Das Erfüllen von Grundbedürfnissen – wie Freitage – darf nicht mehr vom Zufall oder der «Eingabevirtuosität» abhängen, sondern muss transparent und verlässlich möglich sein. Was nützen «Hunderte von Wunschmöglichkeiten», wenn ich nicht weiss, ob ich den wichtigsten Wunsch auch bekomme. Qualität vor Quantität ist gefragt. Wir werden in den nächsten Wochen eine Umfrage starten, um eure An-

liegen abzuklären. Nachdem mit dem GAV das über allem stehende Grundbedürfnis der Arbeitsplatzsicherheit gelegt ist, gilt es nun, das Augenmerk auf die Verbesserung der Lebensqualität zu richten. Wir werden die SWISS in den nächsten Monaten an ihrem Willen, hier konstruktiv mitzuarbeiten, messen. Viel wird bei der zukünftigen Sozialpartnerschaft davon abhängen, ob die SWISS uns mit «Erbsenzählerei», Bequemlichkeit oder faulen Ausreden das Leben sauer macht. Wir haben Ja gesagt zur Produktivitätssteigerung, aber nicht zu einer Verschlechterung des Soziallebens. Es kann nicht im Interesse einer Firma sein, Zustände wie im Regionalsegment zu haben. Faire Arbeitsverteilung und ein stabiles Sozialleben sind ein Pfeiler unserer Motivation. Es wäre kurzsichtig, fahrläs-

sig damit umzugehen. Die SWISS hat es also in der Hand, bei der Umsetzung des GAV 2006 und der nachgelagerten Projekte einen Schritt in Richtung einer positiven Unternehmenskultur zu gehen. Wir werden in der gleichen Tonalität antworten, wie die SWISS «in den Wald hineinruft».

Entwicklung im Regionalsegment

Der Ausgang der Verhandlungen im Regionalsegment ist zum jetzigen Zeitpunkt (20. November) noch offen. Leider lassen sich für uns kaum Berührungspunkte für ein vernünftiges Verhältnis zum Verband der SWISS Pilots finden. Eine zunehmende Radikalisierung verschärft das Problem zusehends und verunmöglicht ein – eigentlich vernünftiges – gemeinsames Auftreten aller SWISS-Piloten gegen-

über der Firma. Mit Erstaunen müssen wir feststellen, dass der Vorstand der SWISS Pilots nichts aus der unvernünftigen Politik der Vergangenheit gelernt hat. Eine Politik notabene, die zu einer Reduzierung des ehemaligen Crossair-Korps auf beinahe einen Fünftel der Piloten im Regionalsegment geführt hat. Anstatt sich an vergleichbaren Bedingungen bei anderen europäischen Regionalpiloten (Flugzeuggrösse bis 100 Plätze) zu orientieren, beharren die SWISS Pilots zum Beispiel auf gleichen Salären, wie wir sie bei der Airbusflotte haben. Eine Durchsetzung solcher Forderungen würde das Regionalsegment derart verteuern, dass eine weitere Auslagerung oder Reduzierung der Regionalflotte die Folge wäre. Der wenig durchdachte Streik im Oktober, die internationale Isolierung, aber auch das Un-

EDITORIAL



Nachdem die Medien lange Zeit nur kritisch über die SWISS berichtet und sogar deren Ende vorhergesagt hatten, konnte der verhängnisvolle Trend unter deutscher Führung wieder nach oben korrigiert werden. Im Jahr 2005 hat die SWISS kräftig Anlauf geholt und nun, zusätzlich beflügelt von der starken Konjunktur, zu einem steten Steigflug angesetzt. Endlich kann sie den längst benötigten Ausbau der Airbus-Flotte in Angriff nehmen. Bei der Verleihung der World Travel Awards im Herbst dieses Jahres hat sie in verschiedenen Kategorien den 1. Platz erzielt. Auch der Flughafen Zürich holte die Auszeichnung als «Europe's Leading Airport». In verschiedenen Studien, die in dieser Zeit veröffentlicht wurden, wird dem Wirtschaftsstandort Schweiz eine ausgezeichnete Form attestiert. Die ökonomische Bedeutung und die Wichtigkeit der Luftfahrt für dessen Attraktivität werden mit deutlichen Zahlen untermauert. Alles paletti also?

Am 6. November unterstützte der Zürcher Kantonsrat vorläufig eine Behördeninitiative, welche die Zahl der An- und Abflüge auf dem Flughafen Zürich auf jährlich 320 000 begrenzen und die Nachtruhe von acht Stunden gesetzlich verankern will. Welche dramatischen Konsequenzen eine derartige Einschränkung für die SWISS haben könnte, scheint den wenigsten Ratsmitgliedern bewusst zu sein. Anstatt sich der berechtigten Fluglärm-Sorgen der Bevölkerung anzunehmen, hat der Kantonsrat vor, ebendiese Bevölkerung mit ganz ernststen wirtschaftlichen und existenziellen Sorgen zu konfrontieren. Roland Zaugg zeigt in seinem Bericht «Höchste Gefahr für die SWISS», dass die Verkürzung der Betriebszeiten am Flughafen Zürich ausgerechnet die nationale Fluggesellschaft am Lebensnerv träfe. Laut Harry Hohmeister, Geschäftsleitungsmitglied der SWISS, könnte die SWISS ihr interkontinentales Streckennetz unter diesen Voraussetzungen nicht mehr wirtschaftlich betreiben. Ein radikaler Flottenabbau mit allen weitreichenden Folgen wäre unausweichlich. Der Motor des Flughafens käme zum Stocken. Es würde unheimlich ruhig um Zürich herum.

Im positiven Sinn ist es ruhig um die Airbus-Piloten geworden. Nach einem hitzigen Abstimmungskampf wurde der GAV

2006 angenommen. Christoph Flügel hat diese emotionale Zeit als Abschluss seiner langjährigen Karriere bei der AEROPERS erlebt. Er meint im Interview, das die «Rundschau» mit ihm führte, dass er in den ersten Jahren seiner Verbandstätigkeit nur mit Flottenabbau und Streichung von Arbeitsplätzen zu tun. Um so glücklicher sei er nun, als Präsident einen Vertrag unterzeichnet zu haben, der dem Korps eine Zukunft mit Wachstum ermögliche. Je nachdem, wie gross und schnell der Ausbau erfolgen wird, muss auch die Schulung von neuen Piloten kräftig gesteigert werden. Tom Bolli, der Leiter Swiss Aviation Training, ist überzeugt, dass seine Schule für diese Aufgabe gerüstet ist und der SWISS Piloten mit ausgezeichnete Ausbildung übergeben können. Und sollte es bei der SWISS aus qualifikatorischen Gründen nicht klappen, so seien die Chancen auf einen Pilotensitz weltweit seit Jahren nicht mehr so gut gewesen wie jetzt. Lesen Sie dazu mehr im Bericht «Gute Aussichten für junge Piloten».

Wenn da nun neue Karrieren beginnen und junge Menschen vom ersten Flug in einem SWISS-Cockpit träumen, so sind aber auch schon viele glänzende Laufbahnen unverhofft und abrupt zu Ende gegangen. Wir schildern in dieser Ausgabe zwei ganz unterschiedliche Lebensverläufe. Da ist einmal Marcel Bobay, der nach dem Grounding der Swissair gezwungen war, sich einen anderen Arbeitgeber zu suchen. Auf Umwegen ist er nach Sri Lanka gelangt, wo er sich in einer malerischen Kulisse seinen zwei grössten Hobbys hingeben kann: dem Kite-Surfen und dem Airbus-Fliegen. Die zweite Geschichte handelt von Jef Duplain. Ein Hirnschlag beendete seine Karriere als Linienpilot von einem Moment auf den anderen. Lukas Viglietti hat sich dieser sagemuwobenen Gestalt in einem persönlichen Interview genähert. In «Un pilote regarde d'abord le ciel!» meint Duplain, angesprochen auf seinen Ruf, denn auch: «On a raconté plein de trucs sur moi dont certaines bêtises. Par exemple, je n'ai jamais volé avec des chaussettes rouges. Je les portais uniquement en sortie.»

Ich wünsche gute Unterhaltung!

Jürg Ledermann

vermögen des Vorstands, aus eigener Kraft Verhandlungen zu führen, lassen für die Regionalpiloten nichts Gutes ahnen. Das unprofessionelle Verhalten der SWISS Pilots führt einzig dazu, dass das Berufsbild aller Piloten in der Schweiz unnötig Schaden leidet und weitere Regionalpiloten ihre Arbeitsstelle verlieren könnten.

Politik

Nachdem unsere Kapazitäten in den letzten Monaten weitgehend für unseren GAV gebunden waren, müssen wir uns wieder intensiv externen Faktoren zuwenden, welche unsere Existenz nachhaltig beeinflussen: Flughafenpolitik und internationale Zusammenarbeit. Die Luftfahrtpolitik um den Flughafen Zürich bleibt ein trauriges Kapitel. Institutionen wie BAZL und skyguide schieben einander lieber gegenseitig den Schwarzen Peter zu und verstecken sich hinter Paragraphen, anstatt endlich pragmatische Lösungen für ein effizientes Anflugregime zu finden (beispielsweise 10 NM Abstand bei Start Piste 16 und Landung Piste 14). Solche Zustände, die ohne vernünftigen Sicherheitsgewinn oder Lärmentlastung zur Verhinderung von effizientem Flugverkehr führen, gehören in eine Bananenrepublik und nicht in die hoch entwickelte Schweiz. Am heissen Eisen «Luftfahrtpolitik» will sich kaum ein Politiker die Finger verbrennen. Viel lieber profilieren sie sich als indifferente Gegner des Flughafens, ohne dabei merken zu wollen, dass der Flughafen Zürich eine nationale Bedeutung als Wirtschaftsmotor hat. Bei der Flughafendiskussion scheinen die Parteigrenzen durch geographische Interessen aufgelöst zu sein. Wir müssen alles daran setzen, dass die Luftfahrtpolitik nicht nur auf Fluglärm reduziert wird. Bei der Plafonierungsinitiative geht die Hauptgefahr klar von der Ausdehnung der Nachtruhe und weniger von der Begrenzung der Flugbewegungen aus. Eine Annahme dieser Initiative würde den Flughafen Zürich zu einem bedeutungslosen Provinzplatz degradieren (siehe den Artikel «Höchste Gefahr für die SWISS» von Roland Zaugg). Der Schaden wäre kaum mehr reversibel.

Immer wichtiger für unsere Zukunft wird die internationale Zusammenarbeit, speziell mit der Vereinigung Cockpit. Mit der Übernahme durch die Lufthansa eröffnen sich grosse Chancen, aber auch Gefahren. Nach der Eingliederung in den Konzern und durch den globalen Wettbewerb sind wir in einem Haifischteich. Wir müssen uns weiterhin gut vernetzen und mit befreundeten Verbänden wie der Vereinigung Cockpit ein Gegengewicht



Christian Frauenfelder blickt als AEROPERS-Präsident entschlossen in die Zukunft.

Foto: André Ruth

zur Konzernstruktur bilden. Sonst sind wir als Juniorpartner schnell ausgespielt, und unsere Machtstellung im Hause SWISS nützt nicht viel. Wir sind – speziell mit der Vereinigung Cockpit – auf gutem Weg, denn es sitzen da zwei Partner am Tisch, die sich gegenseitig respektieren und denen es bewusst ist, dass ein Gegeneinander langfristig nur dem Arbeitgeber nützt. Es gilt jetzt, die guten Kontakte zu intensivieren und auszubauen.

Zukunft

Fast alle Indikatoren stehen bei der SWISS im grünen Bereich. Nach Jahren des Darbens und der Ungewissheit haben wir fünf Jahre nach dem Grounding wieder die Chance auf Perspektiven und eine Zukunft im Airline-Business. Wir sind im Steigflug, und darüber dürfen wir uns auch einmal freuen. Wir müssen wieder lernen, von der Negativmentalität der letzten fünf Jahre wegzukommen und es wagen, positiv zu denken. Kritisch dürfen wir bleiben, aber nicht als Dogma, sondern dort, wo es angebracht ist. Positive Gedanken müssen wieder Platz haben. Lasst uns die wirklich positiven Dinge auch positiv sehen! Wir haben viel erlebt, aber auch viel erreicht. Das nötige Glück des Tüchtigen stand uns meist zur Seite. Wir können und dürfen wieder vorwärts schauen. Freuen wir uns doch wieder mehr über unseren – immer noch unvergleichlichen – Beruf.

Die SWISS befindet sich im Steigflug, hat aber noch nicht die sichere Reiseflughöhe erreicht. Das gleiche gilt für uns als Verband. Wir haben uns als Fels in der

Brandung der schweizerischen Zivilluftfahrt etabliert. So soll es auch in Zukunft bleiben. Wir sind der einzige Pilotenverband in der Schweiz mit einem GAV. Ein bisschen Ruhe dürfen wir uns nach den letzten turbulenten Jahren gönnen, ausruhen dürfen wir uns aber nicht. Wir sind und bleiben im schwierigen «Airline-Geschäft». Wir haben dies am eigenen Leib erfahren, und das Beispiel Austrian Airlines führt es uns auch wieder vor Augen. Ans Auf und Ab müssen wir uns gewöhnen. Umso wichtiger ist ein starker, stabilisierender Faktor wie die AEROPERS. Ein starker, mächtiger Verband im Hause SWISS ist zusammen mit einer guten Vernetzung unsere einzige Garantie, dass wir auch in zukünftigen Auseinandersetzungen und Schwierigkeiten nicht unter die Räder kommen. «Hart, aber flexibel» muss unser Motto sein. Geschlossenheit und Entschlossenheit sind unser einziges, dafür aber wirkungsvolles Mittel. Nur zusammen sind wir stark. Für unsere Anliegen und Interessen brauchen wir alle, Befürworter und Gegner des GAV. Unter dem Schirm der AEROPERS haben alle ihren Platz. Schliesslich haben wir alle das gleiche Ziel: einen sicheren Arbeitsplatz zu bestmöglichen Bedingungen. Ich freue mich, diesen Verband über die nächsten Jahre führen zu können, und danke euch für eure Unterstützung. ■

Höchste Gefahr für die SWISS

Mehrere Initiativen fordern eine Ausdehnung des Nachtflugverbots in Zürich. Das würde die Existenz der SWISS als Netz-Carrier und des Flughafens Zürich als Drehscheibe in höchstem Mass gefährden, wie Harry Hohmeister, der Netzwerk- und Vertriebs-Chef der SWISS, in einem Gespräch darlegt.

Text: Roland Zaugg

Die SWISS ist besorgt über die Entwicklung am Flughafen Zürich. In der «Handelszeitung» vom 27. September liess sich ihr Sprecher Jürg Dinner folgendermassen zitieren: «Würden die Rahmenbedingungen weiter verschärft, insbesondere wenn die Nachtruhe länger dauert als sieben Stunden oder eine Plafonierung eingeführt würde, wäre es für die SWISS nicht mehr möglich, das bestehende Netzwerk von Zürich aus zu betreiben.» – Der wirtschaftliche Einsatz der SWISS-Flotte wäre gefährdet.

Diese Behauptungen wiegen schwer, wurden aber im Beitrag der «Handelszeitung» nicht weiter ausgeführt. Wir haben uns deshalb Anfang Oktober an Harry Hohmeister gewandt und ihn gefragt, ob er sie beweisen könne. Dabei konzentrierten wir uns auf die Ausdehnung der Nachtflugsperrung, einer Sperrung, die mittels einer Behördeninitiative auf acht und in der Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik» («Plafonierungsinitiative») sogar auf neun Stunden ausgedehnt werden soll.

Ohne Umsteigepassagiere rentiert es nicht

Laut Hohmeister ist es so, dass auf einem typischen Langstreckenflug ab Zü-

rich die Passagierverteilung, mengenmässig geordnet nach Herkunftsort, ungefähr wie in Grafik 1 aussehen könnte. Ein grosser Teil – zwischen 40 und 50 Prozent – sind Lokalpassagiere, die in Zürich einsteigen. Der Rest sind Umsteigepassagiere aus vielen europäischen oder so-

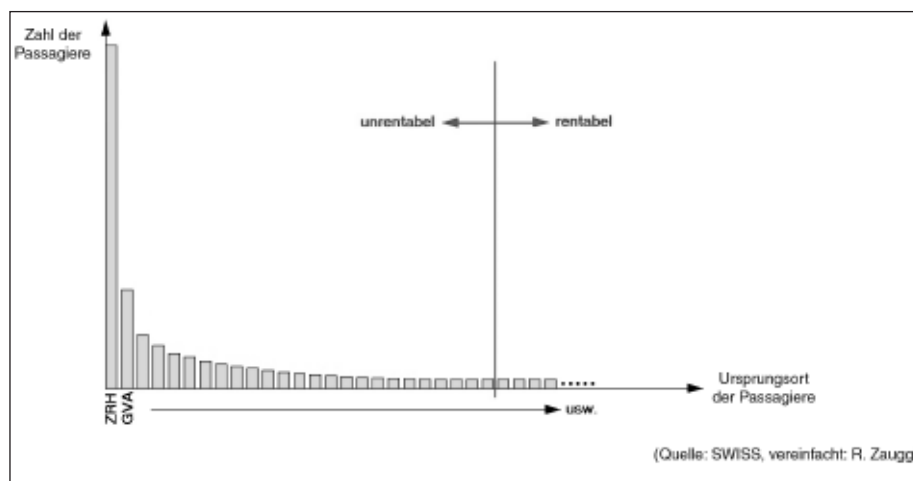
gar interkontinentalen Ursprungsorten, wobei oft Genf nach Zürich an zweiter Stelle kommt. Zählt man auf Grafik 1 die Passagierzahlen von links nach rechts zusammen, kommt man irgendwann (hoffentlich) über die Linie hinaus, ab welcher der Flug rentabel wird. Diese Linie ist in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der Luftfahrt-Liberalisierung nach rechts gewandert. Oft sind es sogar erst die «allerletzten» paar Umsteigepassagiere ganz rechts auf der Grafik, die aus einem defizi-

tären einen profitablen Flug machen. Daraus folgt: Die SWISS – wie übrigens auch die Lufthansa! – kann ihr interkontinentales Streckennetz nur mit Hilfe von Umsteigepassagieren wirtschaftlich betreiben.

Früh am Morgen setzt sich die erste Abflugwelle in Zürich aus Flügen in die verschiedenen europäischen Geschäftszentren zusammen, zum Beispiel nach Hamburg, Berlin, Paris oder London (siehe Grafik 2). Diese Flüge müssen, so Hohmeister, spätestens etwa um 9 Uhr am Zielort ankommen. Sonst hätten die Schweizer Geschäftsleute, für die diese erste Europa-outbound-Welle von zentraler Bedeutung ist, danach nicht genügend Zeit für ihre Tagesgeschäfte im Ausland. Das bedeutet aber: Die erste Abflugwelle am Morgen muss zwingend um etwa 7 Uhr beginnen.

«In München besteht eine Lärmkontingent-Regelung, die Flüge in der Nacht nicht grundsätzlich verbietet, sondern eine Kombination aus Lärm und Zahl von Bewegungen limitiert: Sind die Flugzeuge leiser, dann sind mehr Bewegungen erlaubt.»

In Zürich beginnt der Flugbetrieb aktuell um 6 Uhr. Um diese Zeit treffen die ersten Langstreckenflüge der SWISS ein. Wenn nun die Nachtflugsperrung am Morgen um eine Stunde verlängert würde, die erste «Interkont-inbound-Welle» neu also erst nach sieben Uhr in Zürich landen könnte, dann würden deren Umsteigepassagiere den Anschlussflug in der ersten Europa-outbound-Welle verpassen – sofern die Kurse der Langstreckenwelle überhaupt um eine Stunde verschoben werden könnten und nicht gestrichen werden müssten. Die Startzeit kann nämlich einen grossen Einfluss auf die Attraktivität eines Kurses haben. Ganz sicher würde aber die Auslastung der frühmorgendlichen Abflugwelle massiv einbrechen, sind doch heute ungefähr 40 Prozent davon Umsteigepassagiere, die mit der ersten Ankunftswelle in Zürich eintreffen. Die Europa-Flugzeuge der SWISS wären dann viel zu gross, und ausserdem müssten die nach 7 Uhr in Zürich eintreffenden Umsteigepassagiere auf eine neue Zwischenabflugwelle umgelagert werden, die um etwa 8 Uhr beginnen müsste. Man bucht ja nicht den Flug über Zürich, wenn man dort stundenlang auf den Anschluss warten muss.



Grafik 1: Typische Passagierverteilung auf einem Langstreckenflug nach Ursprungsort der Passagiere (schematisch).

Flughafen	Uneingeschränkte Betriebszeiten	Generelle Nachtflugsperr
Amsterdam	06.00 – 23.00	Nein *
Brüssel	24 Stunden	Nein *
Frankfurt	05.00 – 23.00	Nein *, Lärmquoten
Kopenhagen	06.00 – 23.00	Nein *
London Heathrow	07.00 – 23.00	Nein *, Lärmquoten
Madrid	07.00 – 23.00	Nein *
Mailand	06.30 – 23.30	Nein *
München	06.00 – 22.00	Nein *, Lärmquoten
Paris Charles de Gaulle	06.00 – 23.15	Nein *
Wien	05.00 – 21.30	Nein *
Zürich mit Initiative	07.00 – 22.00	22.00 – 07.00
*mögliche Restriktionen für bestimmte Lärmklassen und Anzahl der Bewegungen		

Zürich stünde mit einer generellen Nachtflugsperr auf verlorenem Posten.

Eine bisher mit grösseren, wettbewerbsfähigen Europa-Fliegern einfach geführte Welle müsste also neu doppelt und mit kleineren, pro Sitzplatz wesentlich teureren Flugzeugen geführt werden. Eine solche Frequenzverdoppelung bei gleicher Nachfrage wäre für die SWISS wirtschaftlich nicht tragbar und im Hinblick auf die ebenfalls drohenden Bewegungsbeschränkungen in Zürich ein kompletter Unsinn – die positive Entwicklung hin zu mehr Passagieren pro Flugbewegung, die in Zürich seit einiger Zeit feststellbar ist, würde so torpediert. Zudem gäbe es wesentlich mehr Lärm, was

ebenfalls im Widerspruch zu den Absichten der Initiativen stünde. Die Zusatzwelle am Morgen würde natürlich hinfällig, wenn die Interkon-inbound-Welle gar keine Umsteigepassagiere hätte. Dann wären jedoch, wie oben dargelegt wurde, die meisten Flüge dieser Welle unrentabel. Man kann es also drehen und wenden, wie man will: Auf dem Flughafen Zürich muss man spätestens um 6 Uhr morgens landen können, sonst erledigt sich das Thema SWISS als Netz-Carrier beziehungsweise Zürich als Drehscheibe sozusagen schon in den frühen Morgenstunden. Laut Hohmeister lan-

den aktuell rund 80 SWISS-Kurse pro Woche am Morgen zwischen 6 und 7 Uhr. Etwa zwei Drittel davon sind Interkontinentalkurse, zum Beispiel aus Johannesburg, Bangkok/Singapur oder Mumbai. Dazu kommen weitere Kurse von anderen Fluggesellschaften.

Lärmquoten in München oder Frankfurt

Schon heute weist der Flughafen Zürich laut Hohmeister eine restriktive, siebenstündige Planungssperre auf: Zwischen 23 und 6 Uhr dürfen in Zürich keine Linienflüge geplant, das heisst in den offiziellen Flugplan aufgenommen werden. Sollte nun das allgemeine Nachtflugverbot in Zürich auf acht oder sogar neun Stunden ausgedehnt werden, wie das mit der Behörden- beziehungsweise mit der Plafonierungsinitiative angestrebt wird, würde Zürich im internationalen Vergleich definitiv ausser Rang und Traktanden fallen, wie die Tabelle zeigt (Quelle: Unique/ADV).

Auf anderen europäischen Flughafen-Drehscheiben würde die Bevölkerung in der Nacht ebenfalls geschont, jedoch nicht mit einem allgemeinen Nachtflugverbot, fährt Hohmeister fort. So besteht zum Beispiel in München seit 2001 eine Lärmkontingent-Regelung, die Flüge in der Nacht nicht grundsätzlich verbietet, sondern eine Kombination aus Lärm und Zahl von Bewegungen limitiert: Sind die

KOMMENTAR

Sein oder Nichtsein



Harry Hohmeisters Ausführungen beweisen, dass es bei der Plafonierungs- und der Behördeninitiative nicht «nur» um eine bescheidene Ein- oder Beschränkung der Bewegungszahl auf dem Flughafen Zürich geht. Es geht vielmehr um die grundlegende Frage, ob man der SWISS die Luftzufuhr wieder abdrehen will, nachdem sie erst jüngst dank grosser und zum Teil mehrfacher Opfer von Mitarbeitern und Zulieferern endlich die schwarzen Zahlen erreicht hat. Und es geht ebenso darum, ob man dem Flughafen Zürich, der eine interkontinentale Drehscheibe sein soll, ein Korsett anlegen will, das einen solchen Betrieb unmöglich macht.

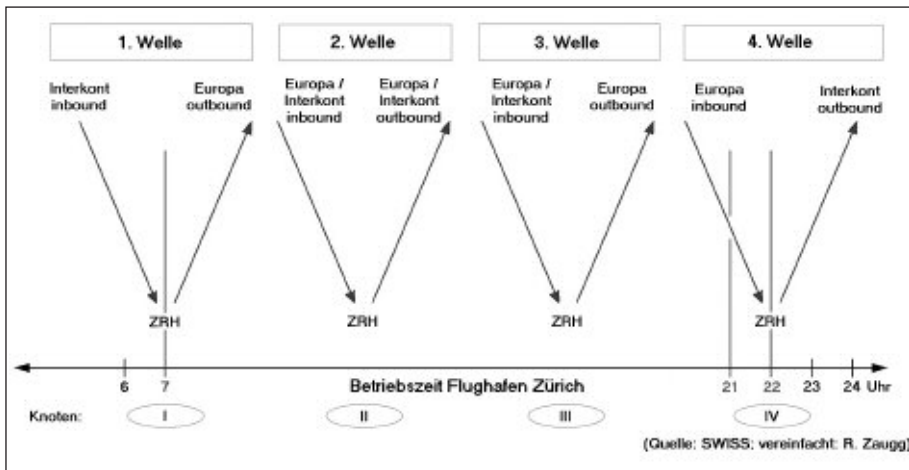
Die Folgen einer Umsetzung der Initiativen wären auf jeden Fall dramatisch, auch wenn man das genaue Ausmass der wirtschaftlichen Auswirkungen kaum mit mathematischer Präzision voraussagen kann. Vielleicht lohnt es sich deshalb, kurz innezuhalten und einfach einmal nachzuschauen, wie viele Passagiere den Flughafen Zürich nicht zum Umsteigen, sondern entweder als Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Flugreise benützen: Von Januar bis Ende September 2006 waren es laut Statistik von Unique knapp zehn Millionen Lokalpassagiere. Und geht der Trend so weiter, wird diese Zahl bis Ende Jahr ungefähr auf 13 Millionen anwachsen. Eine stolze Zahl!

Laut «Nachfrageprognose über die Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030» von Intraplan Consult

GmbH, die 2005 im Auftrag des Bundesamts für Zivilluftfahrt erstellt worden ist, wird die Nachfrage nach Luftverkehr in der Schweiz weiter wachsen. Intraplan rechnet damit, dass die Zahl der Flugreisen, die auf einem Schweizer Flughafen entweder anfangen oder enden, von 2004 bis 2020 jährlich um 3,1 Prozent zunehmen wird. Das entspricht einer Zunahme bis 2020 von über 60 Prozent. Noch interessanter ist jedoch die Tatsache, dass die Zahl der Geschäftsreisen laut Intraplan in diesem Zeitraum «nur» um 2,1 Prozent jährlich ansteigen wird. Überdurchschnittlich wachsen wird dagegen die Zahl der «sonstigen Privatreisen» (Kurzreisen, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Verkehr zwischen Wohnsitzen und so weiter), nämlich um 4,7 Prozent pro Jahr. Bis 2020 entspricht das mehr als einer Verdoppelung gegenüber den Zahlen von 2004. Harry Hohmeister bestätigt diesen Trend: «Wir wachsen im Freizeitverkehr stärker als im Geschäftsreiseverkehr.»

Es sind also nicht nur «die anderen», die den Flughafen immer mehr beanspruchen, wie das in den Diskussionen allzu oft behauptet wird. Wir alle sind es! Das sollten wir ebenfalls bedenken, wenn es zu einer Abstimmung über eine der Flughafeninitiativen kommen sollte.

Roland Zaugg



Grafik 2: Schematische, vereinfachte Darstellung der Wellenstruktur des SWISS-Flugplans in Zürich.

Flugzeuge leiser, dann sind mehr Bewegungen erlaubt. In einer sogenannten Kernzeit sind nur Postflüge, Landungen aus Sicherheitsgründen und speziell bewilligte Flüge möglich. Gegen die Münchner Lärmquotenregelung sind Klagen erhoben worden. Sie wurden aber abgelehnt mit der Begründung, der Bedarf an Nachtflügen sei «in nicht zu beanstandender Weise ermittelt» worden. Laut br-online.de waren im Jahr 2005 in München rund 30 Prozent der Nachtflüge auf Verspätungen zurückzuführen – ein deutlicher Hinweis auf die Problematik einer starren, generellen Nachtflugsperrung.

Da der Flugbetrieb in Zürich spätestens um 6 Uhr früh beginnen muss, müsste er im Fall der Annahme einer der beiden Initiativen abends um 22 Uhr (Behördeninitiative) oder sogar schon um 21 Uhr (Plafonierungsinitiative) wieder eingestellt werden. Das hätte laut Hohmeister gravierende Konsequenzen. Erstens müssten dann abends die Interkont-outbound-Welle und bei Annahme der Plafonierungsinitiative sogar ankommende Europakurse gestrichen werden (siehe Grafik 2) – Kurse notabene, auf die die Schweizer Geschäftsleute für ihre Heimreise nach den Auslandmeetings am dringendsten angewiesen sind. Können die Flüge der letzten Europa-inbound-Welle zwar noch durchgeführt werden, danach aber keine Abflüge mehr, weil der Flughafen um 22 Uhr schließt, ergibt sich zweitens ein ähnliches Problem wie schon am Morgen: Es fehlen dann auf der abendlichen Ankunftswelle in Zürich die Umsteigepassagiere für die entfallende letzte Interkont-outbound-Welle (siehe Grafik 2). Die Europa-inbound-Welle davor wäre deshalb nur noch schlecht ausgelastet. Auch am Abend könnten nicht alle Kurse, die aktuell zwischen 22 und 23 Uhr in Zürich starten, beliebig vorgezogen werden, ohne dass ihre Wirtschaftlichkeit gefährdet

wäre. Einige müssten vermutlich ersatzlos gestrichen werden. Konkret geht es um rund 60 SWISS-Flüge pro Woche, wovon etwa die Hälfte tatsächlich Interkontinentalkurse sind, zum Beispiel nach Hongkong, São Paulo oder Tel Aviv.

Vier Wellen sind zwingend nötig

Noch gravierender wäre im Falle eines solch frühen Betriebsschlusses in Zürich aber die Tatsache, dass dadurch die filigrane Wellenstruktur des SWISS-Flug-

«Auf dem Flughafen Zürich muss man spätestens um sechs Uhr morgens landen können.»

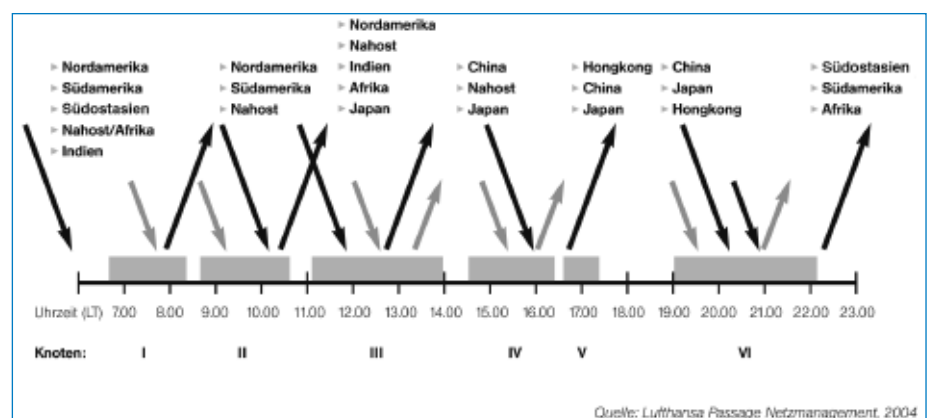
plans zerstört würde. Diese Wellenstruktur ist eine Folge der Tatsache, dass die SWISS nur dann für Umsteigepassagiere attraktiv ist, wenn die Umsteigezeiten in Zürich nicht allzu lang sind. Die Flugzeuge müssen deshalb alle mehr oder weniger zur gleichen Zeit ankommen und etwas später wieder innerhalb einer beschränkten Zeitspanne starten (siehe Grafik 2). Die SWISS betreibt in Zürich vier Hauptwellen. In Frankfurt (siehe Grafik 3), München oder Amster-

dam würden sechs solcher Wellen geflogen, und in Paris sei man gar auf dem Weg zu einem Acht-Wellen-System, so Hohmeister.

Da die Schweiz eine gute Lage in Zentraleuropa hat, fördert die Wellenstruktur auch den effizienten Einsatz der SWISS-Flugzeuge. Diese schwärmen am Morgen mit der ersten Europa-Abflugwelle in alle Himmelsrichtungen aus, kehren mehrheitlich im Laufe des späten Vormittags in der nächsten Ankunftswelle wieder zurück, schwärmen dann erneut aus – und so weiter bis am späten Abend. Laut Hohmeister bringen es die im Europa-Verkehr eingesetzten Flugzeuge der SWISS in diesem Vier-Wellen-System auf durchschnittlich etwa zehn Flugstunden pro Tag. Müsste nun der Flugbetrieb bereits um 22 Uhr oder sogar schon um 21 Uhr eingestellt werden, würde in Zürich am Abend ein sogenannter Knoten wegfallen. Es ist nämlich auch nicht möglich, die vier Wellen zeitlich um eine oder sogar zwei Stunden zu stauchen; Europa kann ja nicht einfach verkleinert werden. Mit dem Wegfall des letzten Knotens würde aber die Zahl der Umsteigewellen von vier auf drei reduziert und als Folge davon auch die durch-

schnittliche tägliche Betriebszeit der SWISS-Europa-Flieger um etwa 25 Prozent vermindert, so Hohmeister: Statt zehn Stunden am Tag könnten die Europa-Flieger der SWISS nur noch etwa siebeneinhalb Stunden täglich eingesetzt werden. Das würde die Produktion derart verteuern, dass der wirtschaftliche Einsatz der Europa-Flieger nicht mehr möglich wäre.

Die generelle Nachtflugsperrung in Zürich beschränkt laut Hohmeister auch das



Grafik 3: Knoten und Wellen in der Lufthansa-Drehscheibe Frankfurt.

Frachtgeschäft, das weltweit hauptsächlich nachts stattfindet. Es entfällt deshalb bereits heute ein mögliches Standbein für den Flughafen, das die Infrastrukturkosten mittragen und so die Flugpreise für die Passagiere verbilligen könnte. Hohmeister ist überzeugt, dass eine Verschärfung des Nachtflugregimes das Frachtgeschäft weiter einschränken und die Passagierflüge ab Zürich verteuern würde. Er vergleicht das mit einer Zeitung, die die Abonnementspreise für die Leser erhöhen muss, wenn das Inseratevolumen zurückgeht.

Fazit: Würde die generelle Nachtflugsperrung in Zürich nach einer Annahme der Behörden- oder der Plafonierungsinitiative weiter ausgedehnt, dann könnten sowohl die SWISS als auch der Flughafen Zürich in der heutigen Form nicht mehr betrieben werden. Die SWISS wäre kein Netz-Carrier, der Flughafen Zürich keine Drehscheibe mehr. Welche gravierenden Konsequenzen dies für die Region Zürich hätte, zeigen mehrere Studien über die wirtschaftliche Bedeutung des Hubs Zürich. Kein Wunder, dass sich auch der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee vehement für den Ausbau der Flugverkehrsdrehscheibe einsetzt – sofern es sich dabei nicht um Zürich, sondern um Frankfurt handelt. Dort sind nämlich laut Tiefensee eine weitere Landebahn und ein zusätzlicher Terminal «ein Gebot der Stunde». ■

«Ein interkontinentaler Flughafen schafft hochqualifizierte Arbeitsstellen»

Fragen: Roland Zaugg

«Rundschau»: Haben Sie kein Verständnis für die Fluglärmsorgen der Bevölkerung?

Harry Hohmeister: Doch, selbstverständlich hab ich Verständnis dafür. Was ich allerdings nicht ganz begreife, ist die Tatsache, dass Eisenbahn- oder Auto- lärm weniger schlimm sein sollen als Fluglärm, auch wenn sie objektiv lauter sind. Es geht doch in allen drei Fällen um Mobilität, etwas Zentrales für eine moderne Gesellschaft.

«RS»: Sie sind Deutscher. Würde die Zürcher Fluglärmdebatte in Ihrer Heimat anders aussehen?

H.H.: Schwierig zu sagen, denn erst einmal wehren sich ja auch die Deutschen gegen den Fluglärm. Diese Verlangsamung des ganzen Genehmigungsprozesses hat übrigens auch eine gute Seite, gilt

es doch, unbedingt die möglichen Auswirkungen auf die nächste oder sogar übernächste Generation zu berücksichtigen. In Deutschland scheint aber das Bewusstsein weiterentwickelt zu sein, dass ein interkontinentaler Flughafen eine Vielzahl hochqualifizierter Arbeitsstellen schafft. Das mag damit zu tun haben, dass Arbeitsstellen in Deutschland angesichts der hohen Arbeitslosenrate generell wichtiger sind als hierzulande. Aber wie dem auch sei: Den Deutschen ist auf jeden Fall klar, dass eine interkontinentale Flugdrehscheibe nachts nicht mit einer generellen Sperrung belegt werden kann, sondern dass es eine andere Form des Lärmschutzes für die Bevölkerung braucht, zum Beispiel Schallschutzmassnahmen und Lärmquoten wie in München. Überhaupt München: Wenn ich mir in Erinnerung rufe, womit dort 1992 begonnen wurde, was dort 1990 noch stand, dann ist das nichts anderes als

**To be or not to be,
that is the question!**



staunenswert. Man scheint erkannt zu haben, dass ein Luftverkehrsdrehkreuz eine wichtige Sache ist.

«RS»: **Machen es die Deutschen also besser?**

H.H.: Ich würde mich hüten, so etwas zu behaupten. Der Blick über die Grenze, nach Deutschland, verheisst ja keineswegs nur Gutes.

«RS»: **Im «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» des Bundesrates gibt es eine interessante Stelle, die ich kurz zitieren möchte: «Die SWISS fliegt (...) diverse Interkontinentaldestinationen an, die sowohl nach volks- als auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien sinnvoll sind und somit einen wesentlichen Beitrag zur interkontinentalen Anbindung der Schweiz leisten. Allerdings hat sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen volkswirtschaftlich sinnvolle Destinationen streichen müssen (z.B. Peking, New Delhi, Rio de Janeiro, San Francisco), betreibt aber gleichzeitig verschiedene rentable Strecken nach Afrika, obwohl diese volkswirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung sind.» Was sagen Sie dazu, können volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien derart klar voneinander getrennt werden?**

H.H.: Grundsätzlich ist es so, dass wir dorthin fliegen, wo wir Geld verdienen können, und das können wir in erster Linie dort, wo es ausreichend Lokalverkehr hat. Es braucht auch Umsteigerverkehr, aber die Grundlage ist der Lokalverkehr. Nach diesem Prinzip hat die SWISS ihr Netz aufgebaut, und deshalb können volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien bei uns gar nicht allzu weit auseinanderliegen. Zu Peking möchte ich Folgendes sagen: Wir verfolgen die Entwicklung

laufend, insbesondere die sogenannten MIDT-Zahlen, die uns darüber Auskunft geben, wie viele Passagiere jeden Tag aus Zürich nach Peking fliegen – sei das nun über Frankfurt, Paris, München oder irgendeinen beliebigen anderen Umsteigeort. Denn direkt geht das ja nicht. Im Moment kommt man auf total etwa 30 bis 35 Passagiere pro Tag. So gross kann also auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Strecke Zürich–Peking gar nicht sein. Natürlich gibt es daneben die umge-

«Grundsätzlich ist es so, dass wir dorthin fliegen, wo wir Geld verdienen können, und das können wir in erster Linie dort, wo es ausreichend Lokalverkehr hat.»

kehrte Richtung, das sogenannte Incoming-Geschäft. Aus eigener Tour-Operator-Erfahrung weiss ich allerdings, dass der Tourismus aus China ein Billigstgeschäfts ist, wenn die Verkehrsströme ausreichend gross sein sollen. Von dem sollte man hier vorläufig noch nicht allzu viel erwarten. Wichtiger als Peking ist nach wie vor Afrika, und wichtiger wäre im Moment auch San Francisco, während Rio de Janeiro wie Peking ebenfalls überschätzt wird.

«RS»: **Man hört immer wieder, der Swissair sei auch der hohe Umsteigeranteil von gut 50 Prozent nicht gut bekommen. In Frankfurt hat die Lufthansa einen Umsteigeranteil von 63 Prozent, ohne dass dies als Nachteil erachtet wird. Wie hoch ist der «ideale» Umsteigeranteil tatsächlich? Kann man darüber überhaupt eine allgemeingültige Aussage machen?**

H.H.: Im Moment wachsen wir im Umsteigerverkehr doppelt so schnell wie im Lokalverkehr und sind so erfolgreich wie nie. Die Umsteigerquote allein ist allerdings kein Erfolgsparameter, genauso wenig, wie der Sitzladefaktor oder der Yield für sich allein eine Bedeutung hat. Alle Parameter zusammen müssen stimmen und auf die Markt- und Kostenstruktur ausgerichtet werden. Den idealen Umsteigerverkehrsanteil an sich gibt es also nicht.

«RS»: **Kürzlich ist die Clickair, ein spanischer Billigflieger, zum ersten Mal nach Zürich geflogen. Macht Ihnen das keine Angst?**

H.H.: Angst sicher nicht, ich würde unsere Reaktion eher als «professionelle Beunruhigung» bezeichnen. Wir reagieren mit gezielten Massnahmen und müssen jetzt erst einmal abwarten, wie sich das weiterentwickelt.

«RS»: **Und was sagen Sie zur Air Berlin?**

H.H.: Davor habe ich grossen Respekt. Air Berlin ist ein harter Gegner, gegen den wir aber mittlerweile erste Erfolge verzeichnen konnten. Die zweite Airline, vor der ich grossen Respekt habe, ist Emirates. Die können sich eine grosse Flotte, Infrastruktur und ein gutes Management einfach kaufen. Ich bin allerdings überzeugt, dass wir heute in Zürich ebenfalls eine gute Anbieterposition haben, die von den anderen ernst genommen wird. Zürich ist unser Hub, der Hub der SWISS, und wir werden unsere Wettbewerbsfähigkeit mit dem geplanten Wachstum weiterentwickeln. Trotzdem müssen wir fit bleiben und unsere Stückkosten im Griff haben. Die sind das A und das O für eine Airline unserer Grösse. ■



Harry Hohmeister (42) stammt aus Delmenhorst bei Bremen. Nach dem Abitur und einer mehrjährigen Ausbildung bei der deutschen Armee war er zwischen 1988 und 2000 bei der Lufthansa tätig, wo er unter anderem in der Flugplanentwicklung arbeitete und zuletzt den Rang eines Vice President im Bereich Netzwerkplanung bekleidete. 2000 wechselte Hohmeister zum Touristikonzern Thomas Cook AG mit seiner Ferienfluggesellschaft Condor. Dort war er als Executive Vice President in verschiedenen Berei-

chen tätig, unter anderem im Management des Fluggeschäfts. Thomas Cook wird zu je 50 Prozent von der Deutschen Lufthansa AG und der KarstadtQuelle AG gehalten. Anfang 2005 wurde Hohmeister als neuer Netzwerk-Chef in die Geschäftsleitung der SWISS berufen, und seit Januar 2006 leitet er zusätzlich auch deren Vertrieb. Harry Hohmeister ist verheiratet und Vater eines 14-jährigen Sohnes.

Verabschiedung

Christoph «Stöff» Flügel wurde nach einer erfolgreichen, wenn auch sehr anspruchsvollen Zeit als Vizepräsident (2001 bis 2003) und der darauf folgenden Präsidentschaft (2003 bis 2006) würdevoll verabschiedet.

Text: Christian Frauenfelder

Es würde den Rahmen dieser «Rundschau» sprengen, wenn ich alle Verdienste von Stöff Flügel hier aufzählen wollte. Es gibt wahrscheinlich in der Geschichte der AEROPERS keinen Präsidenten, der an mehr GAV- und sonstigen Vertragsverhandlungen beteiligt war. Stöff hatte einfach das «Glück», in der turbulentesten und intensivsten Zeit der Verbandsgeschichte in oder an dessen Spitze zu stehen. Er «durfte» ein Grounding, den Aufbau der SWISS inklusive der unverzüglich einsetzenden Restrukturierungen sowie die Übernahme durch die Lufthansa über sich ergehen lassen. Wenn einer in unserem Verband eine Würdigung verdient hat, auch wenn dies nur über ein paar persönliche Schlaglichter geschieht, dann er, Stöff Flügel, unser Steuermann der letzten Jahre.

Begonnen hat die AEROPERS-Laufbahn von Stöff ganz harmlos. Er trat im August 2000 als Spezialist in den Verband ein. Seine Hauptaufgabe bestand darin, den damaligen Vorstand in Verhandlungsführung und -taktik zu schulen und nebenbei ein Streik-Manual zu erstellen. Ein Jahr später, im Mai 2001, wollte er die vermittelte Theorie selber praxisnah austesten und trat als Vizepräsident im Ressort «Verhandlungen und

Konfliktmanagement» in den Vorstand ein. Sein Tatendrang wurde jedoch massiv gebremst, als mit dem sogenannten «Stabilizer-Vertrag» der GAV 1999 nur drei Monate später um fünf Jahre verlängert wurde. Stöff sah bereits eine gährende Leere ohne Verhandlungen auf sich zukommen, in der er seine erworbe-

nen Verhandlungskennnisse verkümmern sah. Ein «leichter Trugschluss», wie sich ziemlich bald herausstellen sollte, denn an einem sollte Stöff Flügel in den nächsten Jahren nicht Mangel leiden: an Vertragsverhandlungen, Abbauszenarien, Restrukturierungen und unfähigen Managern. Diese «grobe» Fehleinschätzung der Arbeitsbelastung sollte aber glücklicherweise die letzte in seiner Verbandslaufbahn gewesen sein. Von 2001 bis 2003 gelang es Stöff als Verhandlungsleiter, dass die AEROPERS nach dem Grounding der Swissair und der turbulenten Gründung der SWISS wieder als Vertragspartner anerkannt wurde und zu einem eigenständigen Gesamt-

beitsvertrag kam. 2003 übernahm er dann die Führung unseres Verbandes als Präsident und lotste die AEROPERS erfolgreich durch mehrere Restrukturierungen, die Ablösung des Crossair-Managements und die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa.

Stöff Flügel hat es geschafft, den Verband in den schwierigsten Zeiten seiner Geschichte als pragmatischer Leader zu präsidieren. Welcher Präsident kann von sich sagen, einen Verband durch mehrere existenzbedrohende Krisen und eine Übernahme durch eine andere Firma geführt sowie nebenbei noch tatkräftig mitgeholfen zu haben, ein unfähiges Management loszuwerden? Dabei hat der

«Stöff Flügel war der richtige Präsident zur richtigen Zeit für die AEROPERS.»

Verband keinen Schaden erlitten, sondern sogar an Ansehen und Macht dazugewonnen und seine volle Funktionsfähigkeit erhalten. Um diese Leistung im richtigen Licht erscheinen zu lassen, muss man sich nur an folgende Aspekte erinnern: Swissair und Crossair sind Geschichte, SWISS Pilots steht kurz vor der Auflösung, die SWISS ist ein Teil der Lufthansa, aber die AEROPERS steht immer noch wie ein Fels in der Brandung. Dies ist auch ein Verdienst von Stöff. Er hat es immer wieder geschafft, als überzeugender Leader den Verband durch die Stürme zu manövrieren, den Leuchtturm nie aus den Augen zu verlieren und schliesslich – auch mit dem Glück des Tüchtigen – das Schiff AEROPERS an einen Ort zu bringen, wo es wieder Wachstum, Perspektiven und Hoffnung auf eine solide Zukunft gibt.

Was sind denn die Eigenschaften von Stöff, die zu dieser erfolgreichen Präsidentschaft geführt haben? Stöff ist eine Führerpersönlichkeit. Nicht umsonst nannte ihn das alte SWISS-Management «General». Was er anpackt, macht er engagiert und mit Herzblut. Er ist ein seltenes Exemplar von einem Berner mit Temperament. Er ist eine Kämpfernatur mit dem Sinn für die Grenzen. Mit seiner ausgesprochenen Kommunikationsfähigkeit weiss er zu begeistern, aber in schwierigen Momenten auch zu moderieren. Seine Flexibilität steht seiner Virtuosität im Klavierspiel – sorry, Flügelspiel! – in nichts nach. Und wer weiss, wahrscheinlich hat ihm auch der Umstand geholfen, dass er drei Töchter um sich hat. Wer bei



Zum Abschied Blumen für Stöff Flügel.

Foto: André Ruth

so viel Frauenpower nicht untergeht, der muss für das Amt eines Präsidenten prädestiniert sein.

Für mich war Stöff Flügel der richtige Präsident zur richtigen Zeit für die AEROPERS. Bei ihm konnte man sich in Sachen Verbandsführung immer wieder «ein Stück abschneiden». Es war immer ein Vergnügen, an seiner Seite für unsere Interessen zu kämpfen. Sein Führungsstil war geprägt von einer tollen Teamarbeit, die immer nur auf die Sache der AEROPERS ausgerichtet war und ohne persönliche Profilierungsneurosen auskam. Mit Stöff Flügel geht wohl einer der wich-

tigsten Präsidenten in der Geschichte der AEROPERS von Bord, denn er hat erreicht, dass es uns überhaupt noch gibt. Er hat den seidenen Faden, an dem die AEROPERS hing, wieder durch ein massives Stahlseil ersetzen können. Dank seines Engagements und durch harten Kampf haben wir fünf Jahre nach dem Grounding wieder Perspektiven und die Chance auf eine Zukunft im internationalen Airline-Geschäft. Dies ist einen grossen Applaus wert.

Stöff, vielen Dank für alles. Geniesse Deine wohlverdiente Freizeit. ■

uns sahen. Der Schutz der Arbeitsplätze ist im Konzern heute enorm wichtig, denn es gibt sehr viele und einfache Möglichkeiten, wie wir ausgespielt werden könnten – trotz des guten Umfelds. Die Art und Weise, wie wir das Korps informierten und führten, war für das erfolgreiche Powerplay während der Verhandlungen notwendig. Es hatte aber auch den Nachteil, dass dem Einzelnen während der Kommentarfrist fast die Zeit fehlte, um den Vorstand «gedanklich einholen zu können». Deswegen war auch die Abstimmungsphase extrem kontrovers und hat hohe Wellen geworfen.

«Es eröffneten sich unerwartete Horizonte»

Nach sechseinhalb Jahren der Mitarbeit in der AEROPERS, davon dreieinhalb als deren Präsident, trat Christoph Flügel am Tag der Annahme des GAV 2006 wie verabredet zurück. Er äussert sich in diesem Interview rückblickend zu verschiedenen Themen – natürlich auch zum neuen GAV.

Fragen: Jürg Ledermann und Roland Zaugg
Fotos: André Ruth

«RUNDSCHAU»: Wir wollen gleich mit dem Thema beginnen, das die Mitglieder in letzter Zeit am meisten beschäftigt hat: mit der Abstimmung zum GAV 2006. Bei früheren GAV-Abstimmungen lag der Anteil der Ja-Stimmenden meistens deutlich über 80 Prozent. Nun waren es noch gut 60 Prozent, was in einer eidgenössischen Abstimmung als deutliches Resultat gewertet würde. Wie wertest du das Abstimmungsresultat?

Christoph Flügel: Der GAV 1999 wurde mit dem praktisch gleichen Ja-Stimmen-Anteil angenommen. Es bestand nur ein kleiner Unterscheid von 0,2 Prozent, woran sich viele nicht mehr erinnern. Der GAV 2002 wurde in der Tat deutlicher angenommen. Man hat vielleicht das Gefühl, es seien früher mehr Ja-Stimmen gewesen, aber das stimmt nicht. Es zeigt aber, dass harte Grenzen erreicht wurden. Wir sind nun an der Bottom-line, speziell bei den Flight-duty-regulations (FDR). Diesen Bereich wird der jetzige Vorstand denn auch mit speziell scharfer Aufmerksamkeit verfolgen.

«RS»: Im Forum wurde euch mehrmals vorgeworfen, ihr hättet an den Wünschen der Basis vorbeiverhandelt. Dazu hast du in einem früheren Interview ge-

meint: «Es gibt nichts Schlimmeres als das Gefühl, alles laufe normal, während hinter dem Rücken der Aufstand tobt.» Hat dich dieses Gefühl wieder beschlichen?

C.F.: Absolut nicht. Beim Präsentieren der Verhandlungsergebnisse merkten wir natürlich schon, dass sie vor allem in den Bereichen, wo wir etwas abgeben mussten, nicht den Erwartungen des Korps entsprachen. Das hat aber nichts damit zu tun, dass wir am Korps vorbeiverhandelt hätten. Wir hatten das Korps aus taktischen Gründen für die Ziele der AEROPERS eingesetzt. Wir mussten es

«RS»: Habt ihr unterschätzt, wie schwer es ist, den von Zahlen gesteuerten Piloten den Gewinn von nichtmateriellen Werten gegenüber dem Verlust von Materiellem zu erklären?

C.F.: Es ist sicher ein Problem, dass man den Gewinn von Sicherheit beim Arbeitsplatzschutz nicht quantifizieren kann. Wie gross der Wert dieses Schutzes ist, habe ich aber eindrücklich gemerkt, als ich mit ansehen musste, wie im Konzern von Entscheidungsträgern und Investoren, die weit weg sind und die wir nie zu Gesicht bekommen – anders als zu Swissair-Zeiten –, über Organisationseinheiten und ganze Firmen innert kurzer Zeit strategisch entschieden wurde. Wir sind da wirklich nur ein Spielball. Mit dem jetzigen Vertrag kann mit uns aber nicht mehr so einfach jongliert werden.

«RS»: Habt ihr durch eure harte Haltung beim Unterwanderungsschutz nicht an anderen Orten umso mehr nachgeben müssen?

C.F.: Das stimmt. Ein ökonomisch denkender Investor akzeptiert eine solche Klausel logischerweise nur dann, wenn er mit dem entsprechenden Firmenteil

«Den Bereich FDR wird der jetzige Vorstand mit speziell scharfer Aufmerksamkeit verfolgen.»

scharfmachen, um die Änderungskündigungen abwehren zu können und um die Umgehungsversuche durch Auslagerungen zu verhindern. Das war der eine Aspekt. Der andere war, dass wir das Korps nicht genügend über die schlechten Karten im Bereich Altersstruktur aufklären konnten. Wir haben kommuniziert, dass uns der Unterwanderungsschutz wichtig sei, wollten die SWISS aber nicht merken lassen, in welcher Position wir

auch weiterhin konkurrenzfähig bleibt. Darum waren wir bereit, an anderen Orten auch etwas zu bringen. Am Anfang war hier übrigens nur Widerstand zu spüren. Wir waren also bereit, einen Teil der Wiederherstellung unserer Konkurrenzfähigkeit mitzutragen.

Unser GAV steht darum auch unter dem grossen Titel «Konkurrenzfähigkeit» und damit für Wachstum und Karriere. Es geht aber auch darum, im Konzern auf

einen der vordersten Ränge vorstossen zu können.

Die Chancen stehen für uns im Vergleich zu Frankfurt und München je nach Entwicklung des Flughafens Zürich ebenso gut. Nur so können wir von den Entscheidungsträgern in Frankfurt bei Investitionen eine Unterstützung erwarten und im Markt zu besseren Chancen kommen. Nach all den Diskussionen mit den Mitgliedern bin ich aber umso mehr davon überzeugt, dass wir den richtigen Weg gegangen sind.

Übrigens steht der gesamte Vorstand hinter der Logik, dass man zuerst einen Arbeitsplatz auf sicher haben muss, bevor man darangehen kann, an den Arbeitsbedingungen etwas verbessern zu wollen. Dies steht bekannterweise auch im Leitbild der AEROPERS und ist für uns alle die übergeordnete Strategie.

«RS»: *Wie beurteilst du nun den Zustand des Korps. Ist es gespalten? Wie meint der Vorstand die Nein-Stimmen den wieder ins Boot holen zu können?*

C.F.: Ich glaube nicht, dass das Korps jetzt echt gespalten ist oder Mitglieder aus dem Boot gefallen sind.

Wir genossen aufgrund unserer Erfolge in den letzten vier Jahren ein unglaubliches Vertrauen beim Korps. Ich war denn auch sehr erstaunt über das teilweise grosse Misstrauen, das nach

kunft eine Solidarität aufbauen zu können, wie wir sie im Frühling erlebt haben.

«RS»: *Sind Nachbesserungen in den viel kritisierten Bereichen des GAV möglich?*

C.F.: Ich bin der Meinung, dass der Vorstand absolut die Chance hat, in diesen Bereichen, wo wir an die Grenzen gestossen sind, Verbesserungen zu erreichen. Das haben wir bei früheren Gelegenheiten schon bewiesen.

«RS»: *Die Verhandlungen waren hart und lange. Dabei habt ihr einen intensiven Kontakt mit dem Management gehabt und seid euch sicher nahe gekommen. Das Korps hingegen ist unterwegs, eher anonym und nur in der Distanz wahrnehmbar. Steht ihr da nicht natürlicherweise dem Management näher?*

C.F.: Damit sprecht ihr das Stockholm-Syndrom an. Es ist klar, dass wir diesem Effekt ausgesetzt waren.

Aber auch die Gegenpartei hat das ja zu spüren bekommen. Wir haben uns davor geschützt, indem nur ein kleiner Teil des Vorstands an den Verhandlungen direkt teilgenommen hat. Der Rest war im Backup-Team organisiert. So konnten wir die «Geschädigten», wenn man den Begriff so salopp gebrauchen will, jedes Mal wieder auf die wichtigen Ziele aus-

gen abgehalten und jeweils total bis zu 450 Kollegen, also zirka 65 Prozent, direkt erreicht, und es sind sehr viele Leute persönlich an mich gelangt. Eines meiner Hauptziele als Präsident war die Förderung der Nähe zwischen Vorstand und Korps. Damit man einander versteht und nicht aneinander vorbei redet, darf es keine Distanz geben. Aus meiner Sicht ist das heute so, denn es sind immer wieder Leute auf mich zugekommen, die früher vielleicht Hemmungen gehabt hätten.

«RS»: *Wie beurteilst du den Begriff Sozialpartnerschaft heute nach dieser knapp zweijährigen Verhandlungsschlacht?*

C.F.: Ich bin nach dieser langen, frustrierenden Verhandlungszeit enttäuscht über die Kompetenz des Managements im Umgang mit dem Personal. Die Mitarbeiter wurden schon ganz vom Anfang an völlig ausser Acht gelassen. Anstatt gemeinsam – eben in einer sozialen Partnerschaft – die Zukunft in Angriff zu nehmen, die Probleme am Runden Tisch zu diskutieren und gemeinsam nach Lösungen zu suchen, wurden wir im Januar 2005 mit diesem unsäglichen Eckwertpapier konfrontiert. Solches Verhalten löst logischerweise immer eine ablehnende Haltung des Partners aus. Manager, die sich dann wundern, wieso ihre tollen Projekte in der Praxis scheitern, haben einen wichtigen Teil ihrer Aufgabe nicht begriffen: das Führen des Personals, den Einbezug von Menschen schon in der Planungsphase und später bei der Umsetzung von Projekten. Gerade in einem Dienstleistungsbetrieb sind doch die Frau und der Mann an der Front das grösste Betriebskapital. Ich bin überzeugt, dass wir in weniger als einem Drittel der Zeit zu einem ähnlichen Abschluss gekommen wären, hätte sich das Management nicht derart daneben benommen. Dadurch hätten die positiven Effekte des Vertrags schon viel früher genutzt werden können. Rechnet man aus, welcher Ertrag dadurch nicht realisiert werden konnte, kommt man locker auf einen hohen zweistelligen Millionenbetrag. Aus der Sicht des Aktionärs muss die Kompetenz des Managements in diesem Bereich als sehr schwach beurteilt werden. Nach fast sechs Jahren im Vorstand der AEROPERS bin ich überzeugt, dass eine «sogenannte» Sozialpartnerschaft nur dann funktioniert, wenn die Machtbalance gegeben ist. Der Verband muss also stets in der Lage sein, mit starkem Powerplay für ausgeglichene Hebelkräfte zu sorgen. Allein auf die gute Gesinnung oder nette Aussagen

«Weil dem Einzelnen während der Kommentarfrist fast die Zeit fehlte, den Vorstand <gedanklich einzuholen>, war die Abstimmungsphase extrem kontrovers und hat hohe Wellen geworfen.»

der Präsentation des GAV plötzlich angekommen ist, und es ist mir nahe gegangen. Wir hatten ja bewiesen, dass wir nicht Manager der Firma sind, sondern immer mit gewerkschaftlichen Mitteln für die AEROPERS gekämpft haben. Es ist mir aber auch klar, dass die grosse Kontroverse zu einem grossen Teil mit der vorhin erwähnten Scharfmacherei des Korps zu tun hat. Damit haben wir uns arg strapaziert. Mit den Nein-Sagern muss man nun sprechen, die nötige Vergangenheitbewältigung machen und die Stimmungslage thematisieren. Wenn nun also der Dialog aufgenommen, das Gespräch mit den härtesten Kritikern gesucht wird und nicht eine ignorierende Distanz bleibt, glaube ich, auch in Zu-

richten. Das war ein nötiger und interessanterweise auch gut sichtbarer Prozess. Ich persönlich war während des ersten Jahres gar nie direkt in die Verhandlungen involviert, später zeitweise nur als stiller Beobachter. Erst in den letzten drei Tagen vor dem Abschluss, als ich wusste, dass der Entscheid unmittelbar bevorstand, habe ich mich mit aller Energie beteiligt. Zudem hatte das Verhandlungsteam selbst keine Entscheidungsbefugnis. Es wurde mit einem Mandat losgeschickt und kam mit Optionen zurück, über die dann zusammen in der Backup-Organisation entschieden wurde. Andererseits ist der Kontakt zum Korps meiner Meinung nach nicht abgebrochen. Wir haben viele Versammlun-



Jetzt hat Christoph Flügel wieder mehr Zeit für seine drei Töchter.

des Managements darf man sich nicht verlassen.

«RS»: Schon vor der Wahl zum Spezialisten im Mai 2000 hast du dich für Verhandlungen und die Stärkung der Verhandlungsposition der AEROPERS interessiert. Später hast du dich ganz intensiv mit dem Thema Konfliktmanagement auseinandergesetzt. Woher kommt das Interesse für diese Themen?

C.F.: Das sind persönliche Gründe. Konflikte haben vor etwa zehn Jahren mein Interesse geweckt, weil ich nicht wusste, nach welchen Regeln sie ablaufen, sie nicht nach meinen Vorstellungen beeinflussen konnte und mir dann Dinge passiert sind, bei denen ich nachher nicht wusste, wieso sie gerade mir passiert sind. Aus privater Neugier begann ich mit Ausbildungen in Richtung Mediation. Dabei stellte ich fest, dass mich die reine Beobachter- und Vermittlungsposition nicht befriedigte und ich eigentlich lieber «mittendrin statt nur daneben» sein wollte. Ich habe es gerne mal «heiss» und den Lead. Also besuchte ich anschliessend Lehrgänge über Verhandlungstaktik. Zufälligerweise suchte die AEROPERS damals gerade einen Verhandlungsscoach. So kam ich im Mai 2000 als Spezialist in die Organisation. Es kommt mir jetzt zugute, dass ich die vielen Mechanismen und Zusammenhänge kenne und mich als beteiligte Konfliktpartei dementsprechend verhalten kann.

«RS»: Nun gleich noch zu einem anderen Konflikt, dem zwischen der SPA in der SWISS. Ihr habt Lobbying immer als ganz wichtigen Bestandteil eurer Arbeit bezeichnet. Warum ist es euch nicht gelungen, die marktüblichen Unterschiede

zwischen Regionalgesellschaften und Mainline-Airlines der breiten Öffentlichkeit zu erläutern und uns vom Streit der SPA mit dem SWISS-Management abzugrenzen?

C.F.: Aus meiner Beobachtung heraus glaube ich, dass es Exponenten in Finanz, Wirtschaft und Politik gibt, die den Unterschied realisiert haben. Ebenso gibt es kompetente Medien, die da zu differenzieren wissen. Aber es ist halt so,

«Ich freue mich auf die Freiheit, einfach mal wieder locker etwas abmachen oder gemütlich sitzenbleiben zu können.»

dass mit Polemik leichter Geld verdient wird und deshalb absichtlich nur von «den Piloten» geschrieben wird – teilweise auch persönlich motiviert, um uns ans Schienbein zu treten.

Andererseits sind die Leser von den Themen Pilotenstreit, Swissair-Grounding und SWISS derart übersättigt, dass sie Details auch nicht mehr wahrnehmen und nur noch «die Piloten» im Kopf haben. Das ist einerseits menschlich, für uns aber ärgerlich.

«RS»: Wie hast du den Wechsel von André Dosé zu Christoph Franz und die Übernahme durch die Lufthansa erlebt?

C.F.: André Dosé führte das erste SWISS-Management. In dieser Zeit schrieb die Firma nur rote Zahlen und hatte schliesslich einen täglichen Cash-drain, der vergleichbar war mit dem der Swissair in ihren letzten Tagen. Das haben wir den Entscheidungsträgern im Verwaltungsrat aufgezeigt und sie vor

dem Ende gewarnt. Das hat uns extreme Sorgen bereitet. Zum Glück musste Dosé im Zuge der staatsanwaltschaftlichen Untersuchungen der Flugzeugabstürze zurücktreten. Es hätte uns nichts Besseres passieren können, als dass jemand von aussen kam, der völlig unbelastet war. Die Situation innerhalb der SWISS war derart von politischen Zwängen blockiert, dass niemand aus Angst vor Gesichtsverlust auch nur einen kleinen Schritt gemacht hätte. Ich glaube, wenn Franz zum vornherein gewusst hätte, wie die Dinge liegen, hätte er die Aufgabe möglicherweise nicht übernommen. Nach der Übernahme von Managementposten durch erfahrene und fähige Lufthansa-Leute hat sich eine markante

Verbesserung ergeben. Unter Dosé standen wir ja immer wieder auf der Kommandobrücke des Schiffes «SWISS» und mussten das Management auf die grössten Fehler aufmerksam machen. Unter Franz konnten wir uns endlich wieder auf unsere Arbeit als Gewerkschaft konzentrieren.

«RS»: Es ist nach wie vor ungeheuerlich, wenn man sich vorstellt, dass Arbeitnehmervertreter das Management quasi an der Hand nehmen und dem ahnungslosen Kapitän als Lotse dienen

müssen. Gerade die SWISS stand ja dermassen im Licht der Öffentlichkeit, ausgestattet mit Bundesmillionen und von hochkarätigen Wirtschaftsführern aufgestellt.

C.F.: Es gab neben vielen anderen Schwachpunkten vor allem drei grösste strategische Fehler, die viel zu spät als solche auch korrigiert wurden: Erstens das viel zu grosse Regional-Segment, zweitens den parallelen Betrieb von zwei Hubs, nämlich von Basel und Zürich, und die Strategie, mit kleinen Flugzeugen und hoher Frequenz zu fliegen anstatt mit grossen, wie wir das jetzt mit der Airbus-320-Flotte machen.

Diese drei Fehler wurden zwar in der Wirtschaft und der Politik realisiert, aber keiner wollte es sich eingestehen. Wir konnten nichts anderes tun, als unsere schweren Bedenken bei den betroffenen Verwaltungsräten und Politikern anzuzeigen und an deren Verantwortung zu appellieren. Unsere Prophezeiungen sind



Christoph Flügel: «Ich bin nach dieser langen, frustrierenden Verhandlungszeit enttäuscht über die Kompetenz des Managements im Umgang mit dem Personal.»

eingetroffen, und nur durch massiven Druck auf Bouw und Siegenthaler konnten wir die Sache ein Jahr später wieder in Bewegung bringen. Wir mussten die Spielregeln der Politik zuerst lernen, konnten dann aber auch etwas ausrichten. Franz hat als Erstes unter anderem genau diese drei groben Fehler korrigiert, was neben anderen Faktoren klar zum heutigen Erfolg führte. Im Nachhinein beweist es die Richtigkeit unserer damaligen Vorstösse.

«RS»: Wo steht die SWISS beziehungsweise die AEROPERS mit der Vereinigung Cockpit in fünf bis zehn Jahren? Wann werden auch die Piloten der SWISS European Airlines unter dem Dach der AEROPERS vereint sein?

C.F.: Das kann ich nicht sagen, weil es völlig offen ist, wo sich die Airline-Industrie in fünf Jahren befindet.

Wie ich höre, ist es vorgesehen, dass die SWISS im Konzern eine Führungsposition als Qualitäts-Airline einnehmen soll. Es ist ja bekannt, dass sich die AEROPERS als Sozialpartner für die SWISS European-Piloten anboten hat. Dieses Angebot steht nach wie vor. Dazu müssten wir aber von den Mitgliedern dieser Airline als ihre Vertreter akzeptiert werden. Dieser Prozess ist im Moment hängig, könnte sich aber weiterentwickeln. Es hängt nun ebenso viel davon ab, wie sich das Management im Gespräch mit den Piloten verhält. Über die Verbandsentwicklung mit der Vereinigung Cockpit diskutieren wir auf einer eher visionären Basis. Solange die Piloten der Verbände in verschiedenen Ländern und unter unterschiedlicher Gesetzgebung angestellt sind, kann man nicht so eng zusammenarbeiten, wie man vielleicht möchte. Wir haben aber dieses Jahr in Europa trans-

nationale Bündnisse geschlossen, um grenzübergreifend vertieft miteinander arbeiten zu können. Wir wollen uns bei der zunehmend gefährlicher werdenden Unterwanderung stärker und rascher unterstützen können. Die Airlines kaufen ja mittlerweile auch ganz munter über die Grenzen hinaus Firmenteile und Flotten dazu und benutzen diese dann, um systematisch konzernintern Teile gegeneinander auszuspielen. Nett gesagt heisst dies, man macht einen Benchmark. Ich kann mir eine Annäherung zur Vereinigung Cockpit durchaus vorstellen. Solange die SWISS allerdings als eigenständige Firma existiert, wird auch die AEROPERS als Verband bestehen bleiben.

«RS»: Welchen Ruf genießt die AEROPERS heute nach dem Abschluss des neuen GAV bei den ASAP-Verbänden (Association of Star Alliance Pilots)? Mit diesem Vertrag laden wir den Konzern doch dazu ein, uns gegen die anderen Verbände auszuspielen.

C.F.: Wir geniessen aus meiner persönlichen Betrachtung heraus einen guten Ruf, und zwar bei der Vereinigung Cockpit wie auch bei der ASAP. Wenn man einen guten Vertrag ausgehandelt hat, wächst das Ansehen bei den Partner-Verbänden, weil jeder versucht, sich so gut wie möglich zu schützen. Das übergeordnete Interesse ist auch ganz klar die Stärkung der Verbände, damit sie nicht gegeneinander ausgespielt werden können. Da hilft man sich gegenseitig tatkräftig. Um dieses übergeordnete Ziel zu erreichen, werden die persönlichen Interessen teilweise in den Hintergrund gestellt. Da sind die Verbände zum Beispiel von Nordamerika und auch Deutschland viel weiter als wir. Wir betrachten uns zuweilen noch zu stark als Einzelfall. Ganz besonders verpönt ist, die andern anzugreifen, indem man sich besonders günstig anbietet. Das dient dem Ganzen in keiner Weise. Die Statuten der internationalen Dachverbände (Europa/Weltverband) sind denn auch dementsprechend aufgebaut. Wer sich nicht an diese Philosophie hält, wird nicht aufgenommen. Dies kommt selten vor, da mit einigen

Ausnahmen weltweit alle Pilotenverbände kompetent genug sind.

«RS»: Rein monetär betrachtet sieht es nun aber so aus, als ob wir deutlich günstiger produzieren als die anderen im Konzern.

C.F.: Das sieht vielleicht so aus, wenn man nur die Lohnlisten betrachtet. Der CASK (cost per available seat-kilometer), in dem alle wichtigen Berechnungsgrundlagen – auch für Investitionen und Wachstum – beinhaltet sind, spricht eine etwas andere Sprache. Da sind wir nun mit dem neuen GAV in etwa bei den Leuten. Der Unterschied ist nicht extrem. Wir leiden darunter, dass wir im Vergleich mit der Lufthansa zum Beispiel auf der Langstrecke pro Flugzeug etwa 100 Passagiere weniger befördern können. Wir haben halt einfach kleinere Flugzeuge und ein kleineres Netzwerk als die Lufthansa. Beides zusammen ergibt ein weniger effizientes System (Skaleneffekt). Dieses Verhältnis gilt auch zwischen uns und dem Regional-Segment, wenn auch im

«Es ist wichtig, dass wir jetzt wieder mit dem grünen Smiley und der <Normal Ops> anfangen können. Es braucht Zeiten, in denen man ausatmen und den Kopf leeren kann.»

umgekehrten Sinn. Dort herrschen noch weniger einträgliche Bedingungen als bei uns, was auch weniger Ausgaben erlaubt. Bei Vergleichen sollte man darum immer auch die Liga berücksichtigen, in der man spielt.

«RS»: Wenn du die sechseinhalb Jahre als Funktionär der AEROPERS und die dreieinhalb Jahre als deren Präsident Revue passieren lässt, was war das Highlight, welches war die interessanteste und eindrucksvollste Begegnung als AEROPERS-Präsident?

C.F.: Ich habe in dieser Zeit so viele interessante Personen getroffen, dass ich jetzt nicht sagen könnte, von einem einzigen Treffen speziell beeindruckt zu sein. Was ich allerdings als wirkliches Highlight bezeichnen kann, ist der Umstand, dass ich als Pilot aus dem Cockpit aussteigen und ganz neue Welten betreten konnte. Da traf ich auf dem internationalen Parkett andere Verbandspräsidenten und deren Spezialisten, die teilweise mit einem ganz anderen kulturellen Hintergrund und anderen Mitteln für die gleichen Ziele kämpfen. Das eröffnet Hori-

zonte in einem Mass, wie ich es nicht erwartet hätte. In der Schweiz waren der Blick hinter die Kulissen der Politik und der Medienwelt, aber auch das bewusste Betreiben von Lobbying für mich Neuland und sehr lehrreich. In eine eigene Welt bin ich eingetaucht, wenn es darum ging, mit Finanzspezialisten zu verhandeln. Da habe ich ungewohnte Denkmuster und interessante Persönlichkeiten kennengelernt.

Zwei Ereignisse möchte ich hier dennoch erwähnen. Erstens hatten wir mit dem Vertrag über das Investment Turnaround etwas erreicht, das in Europa und auch in der Geschichte der AEROPERS einmalig war. Wir hatten damit das Traktandierungsrecht für die Generalversammlung (GV) erwirkt. Wir hatten der AEROPERS dadurch einen Machtschub verliehen, wie wir es in den letzten 60 Jahren nie hatten.

Wir konnten mitbestimmen, worüber an der GV gesprochen wurde, und haben damit auf den Verwaltungsrat grossen Druck ausüben können.

Zweitens sprachen etwa 65 Prozent aller Mitarbeiter beim «Wake-up-Call» 2003 André Dosé als CEO der nationalen Airline offiziell das Vertrauen ab. So etwas habe ich in unserem Lande noch nie erlebt. Es war für uns überlebensnotwendig, weil unserer Ansicht nach die oben erwähnten strategischen Fehler von Dosé nicht korrigiert wurden. Da haben wir zum Beispiel an einer der Versammlungen rund 500 Mitarbeiter dem Verwaltungsrat gegenübergesetzt, um die brennenden Fragen zu diskutieren. Dies hat die Führungsebenen bis nach Bern durchgerüttelt wie noch nie.

«RS»: Zum Beginn deiner Präsidentschaft hast du dir gewünscht, der Smiley möge dereinst wieder auf Grün stehen. Nun steht er auf Grün. Ist das in der heutigen konfliktreichen Zeit überhaupt noch realistisch?

C.F.: Als wir den Smiley kriert haben, entschieden wir, dass es auch einen grün-

nen geben muss. Wir könnten den grünen ja gleich weglassen und mit dem roten beginnen. Nun müssen wir definieren, was grün bedeutet. Es ist eine Frage der Referenzlinie. Die ist heute sicher an einem anderen Ort als in den 90er, geschweige denn in den 80er Jahren. Grün bedeutet «Normal Ops». Es ist wichtig, dass wir jetzt wieder dort sind und bei der «Normal Ops» anfangen können. Es braucht Zeiten, in denen man ausatmen und den Kopf leeren kann. Das ist im Moment möglich. Der Konfliktgrad ist klar höher als früher, wir sind das aber auch gewohnt. Wir kämpfen jetzt nicht mit existenziellen Problemen. Der Vorstand wird aber trotzdem mit einem hohen Arbeitstempo und maximalem Druck weiterdranbleiben und unsere Anliegen engagiert verteidigen.

«RS»: Wie siehst du die Zukunft der SWISS? Wo siehst du die grössten Probleme?

C.F.: Die SWISS ist jetzt saniert, bekommt aber nur dank der Lufthansa die heutige Flottengrösse. Sie hat für die nächsten paar Jahre eine gute Ausgangslage. Unser Schiff kann also mit Vollgas aufs offene Meer hinausfahren. Aber es hat weiterhin Untiefen, auf die es auflaufen kann und die man jetzt noch nicht erkennen kann. Ich denke da an SARS, den Terror oder sonstige wirtschaftliche Einbrüche, auf die die Airline-Branche ja sehr anfällig reagiert. Es gilt dabei zu bedenken, dass die SWISS erst seit neun Monaten gut unterwegs ist. Es ist jetzt also der falsche Moment, um in Jubel auszubrechen. Da ist das Management weiter gefordert.

«RS»: Die Situation um den Flugplatz ist sicher eines der ganz grossen Hindernisse.

C.F.: Ja, da lauern ein paar grosse Brocken unter der Wasseroberfläche. Zuerst kann uns die Plafonierungs-Initiative schwer schaden, dann das Verhältnis zu Deutschland, wobei jetzt immerhin

wieder Gespräche stattfinden. Dann sind die neuen Besitzverhältnisse der SR Technics, die neu arabischen Eignern gehört, zu berücksichtigen. Da wird sicher der Versuch unternommen, der SWISS zu schaden. Bei der Diskussion um den Lärm gebe ich dem ZFI (Zürcher Fluglärm-Index) allerdings eine Chance, wobei es stark auf die Details bei der Umsetzung ankommt. Es ist grundsätzlich sinnvoll, das Lärmvolumen zu beschränken und nicht die Anzahl Flugbewegungen. Die Triebwerke wurden in letzter Zeit immer leiser, und der technologische Fortschritt wird auch hier zu weiteren Verbesserungen führen.

«RS»: Was wirst du mit der nun kommenden Freizeit anstellen?

C.F.: Jetzt muss ich natürlich etwas reorganisieren, denn ich habe verschiedene Lebensbereiche extrem vernachlässigt. Gerade auf der emotionalen Ebene verspüre ich deutliche Defizite. Ich werde den Kontakt zur Familie und zu Freunden wieder aktiver pflegen. Ich freue mich auf die Freiheit, einfach mal wieder locker etwas abmachen oder gemütlich sitzenbleiben zu können, ohne ständig daran denken zu müssen, welche Projekte oder Termine am nächsten Tag anstehen. Dann ist die sportliche Betätigung ein weiteres Grundbedürfnis, das ich stillen möchte. Zudem soll mein Hobby Musik wieder einen gebührenden Stellenwert bekommen. Für die nächste Zeit habe ich auch schon wieder ein paar kleine persönliche Projekte, die ich nun endlich in Angriff nehmen kann. Ich denke, dass ich mit dem Erfahrungsschatz, den ich gesammelt habe, etwas machen werde. Ideen habe ich bereits.

«RS»: Lieber Christoph, wir danken dir ganz herzlich für dieses Interview und die enorme Arbeit, die du für uns alle in dieser turbulenten Zeit geleistet hast. Wir wünschen dir, dass du nun Zeit und Musse für deine ganz persönlichen Interessen hast. ■

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Wochenende vom 2./3. Dezember

Limmatquai-Eröffnung

www.wings-lounge.ch

Gute Aussichten für junge Piloten

In den letzten Jahren lief die Grundausbildung von Piloten bei Swiss Aviation Training (SAT) auf Sparflamme. Das wird sich nun rasch und grundlegend ändern. SAT, Lufthansa-Pilotenschule, Indien und der neue Aviatik-Lehrgang an der Zürcher Hochschule Winterthur waren einige der Themen eines Hintergrundgesprächs mit Tom Bolli, dem Präsidenten und CEO des Trainingsunternehmens der SWISS.

Text: Roland Zaugg

Fotos: André Ruth

«Und sollte sich die Situation auf dem Pilotenmarkt eines Tages ändern, dann ist die SAT bestens vorbereitet.» Was in der «Rundschau» 6/2003 im Beitrag «Swiss Aviation Training: Gedrosselte Aktivität bei unveränderter Qualität» noch reine Theorie war, ist nun überraschend schnell zur Tatsache geworden: Die SWISS sucht neue Piloten.

Kurzfristig kann sie dazu auf die sogenannte Warteliste zurückgreifen, also zum Beispiel auf junge Piloten, die nach dem Swissair-Grounding entlassen wurden. Dieses Reservoir ist allerdings nicht unerschöpflich, denn in der Zwischenzeit haben sich viele dieser Piloten neu orientiert. Und einige werden das Angebot der SWISS als zu wenig attraktiv beurteilen und deshalb ablehnen. Einen zweiten Pool von Piloten, die allenfalls recht schnell verfügbar wären, bilden die sogenannten «Selbstzahler». Das sind Piloten, die die integrierte SAT-Ausbildung im Lauf der letzten Jahre auf eigene Rechnung absolviert haben. Sie haben dafür keine vollständige, vierstufige SWISS-Selektion bestehen müssen, sondern nur die ersten beiden Stufen. Man will so verhindern, dass völlig ungeeignete Kandidaten Geld in eine Ausbildung stecken, für die sie kaum Aussicht auf Erfolg haben. Laut Bolli hat es unter den Selbstzahlern, die SAT nach eineinhalb Jahren Grundschule natürlich bestens kennt, einige Kandidaten, die auch noch die letzten beiden SWISS-Selektionsstufen bestehen dürften.

Drittens rekrutiert die SWISS seit kurzem neue Interessenten, die sie möglichst bald ebenfalls von Grund auf, das heisst «ab initio», bei SAT zu Piloten ausbilden lassen will; Alterslimite dafür ist der 33. Geburtstag. Der erste Kurs für angehende SWISS-Piloten beginnt im Januar 2007. Sie haben alle bereits einen Vorvertrag mit der Fluggesellschaft in der Ta-

sche. Ausserdem bekamen sie die Möglichkeit, ein Darlehen zu beziehen, mit dem sie ihre Ausbildung finanzieren können. Voraussetzung für Vorvertrag und Darlehen ist das erfolgreiche Bestehen der vierstufigen SWISS-Selektion. Insgesamt kostet die Piloten-Grundausbildung

bei SAT 125 000 Franken. Davon müssen 25 000 Franken vom Schüler als Anzahlung geleistet werden, während ein Teil des Darlehens nach Abschluss der Schule im Laufe der ersten Copiloten-Jahre amortisiert werden muss. Fertige ausgebildete Ab-initio-Copiloten werden der SWISS frühestens gegen Ende 2008 zur Verfügung stehen.

«Symbiotische Verbindung» zwischen SAT und SWISS

Es macht sich nun für die SWISS und ihr Trainingsunternehmen bezahlt, dass die Grundausbildung von Piloten auch während der grössten Krisenjahre der Schweizer Luftfahrt nicht aufgegeben wurde. Sonst wäre nämlich der Wechsel von «low idle auf TOGA thrust», der nun plötzlich nötig geworden ist, gar nicht möglich gewesen, wie Bolli betont. Die Ab-initio-Pilotenausbildung von SAT wurde in den letzten Jahren nur von Schülern der Schweizer Luftwaffe und einigen Selbstzahlern absolviert. Laut Bolli hat SAT in den letzten Jahren geringe Verluste in diesem Geschäftsbereich in Kauf nehmen müssen. Insgesamt seien die Jahresergebnisse aber dank vielfältiger Fremdleistungen in den übrigen Bereichen immer positiv geblieben – trotz der Wirren um die SWISS, wie Bolli nicht ohne Stolz anfügt.

Auch wenn SAT schon lange nicht mehr von der SWISS allein leben kann, bestehe zwischen diese beiden Unter-

nehmen eine «symbiotische Verbindung», so Bolli. Einerseits brauche die Fluggesellschaft ein eigenes Trainingsunternehmen vor Ort. Schon aus finanziellen Gründen sei es nämlich unrealistisch, die grosse Anzahl von Piloten und vor allem Flight Attendants für alle lizenzrelevanten Kurse und Simulatorübungen regelmässig zu Trainingsanbietern im Ausland zu schicken. Umgekehrt brauche SAT die SWISS im Hintergrund, wie Bolli betont. Die Fluggesellschaft sei sozusagen die Existenzberechtigung der Schule: «We teach what we fly, because we fly what we teach.» SAT sei zwar für die Embraer-145- und die Saab-2000-Ausbildung nach wie vor bestens eingerichtet. Da die SWISS diese Flugzeugtypen aber mittlerweile nicht mehr betriebe, sei es nur eine Frage der Zeit, bis die Kunden die im Moment noch sehr hohe Legitimation von SAT für diese Aus-

*«We teach what we fly,
because we fly what we teach.»*

bildungen in Frage stellen würden. Sobald das der Fall ist, sei der Entscheid pro oder kontra SAT nur noch eine Preisfrage. Und dann würde es, so Bolli, sehr schwierig, aus der Schweiz heraus gegen ausländische Trainingscenter zu bestehen, «die auf der grünen Wiese mit lokalen Kostenstrukturen und völlig anderen Vorschriften» aus dem Boden gestampft und sich in der Ausbildung rigoros am gesetzlichen Minimalstandard – «minimum compliance» – orientieren würden.

Vor Lufthansa Flight Training (LFT) müsse sich SAT dagegen gar nicht verstecken, auch wenn sich die beiden Schulen laut Bolli aufgrund ihres enormen Grössenunterschieds nur bedingt vergleichen liessen. LFT ist eine 100-Prozent-Tochter der Lufthansa. Sie betreibt gemäss Homepage 31 Full-Flight-Simulatoren und bildet all jene Piloten aus, die später dem sogenannten Lufthansa-Konzerntarifvertrag unterstellt sein werden, die also entweder bei Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo, Condor, Condor Berlin oder Germanwings arbeiten werden. Neben LFT mit den Standorten Frankfurt, Berlin, Bremen, Phoenix (USA) und Wien besitzt die Lufthansa eine zweite Piloten-Ausbildungsplattform, die Pilot Training Network GmbH (PTN), die auch unter dem Namen Inter-Cockpit bekannt ist. PTN hat eine Flugbasis in Zadar, Kroatien, und ist selbst eine 100-prozentige Tochter von LFT.

Dort werden beispielsweise die Piloten für die Lufthansa-Regionaltochter City-Line ausgebildet.

Vielfältige Ausbildungsmöglichkeiten

Mit 125 000 Franken ist die Piloten-Grundausbildung bei SAT knapp halb so teuer wie bei LFT, so Bolli. Er erklärt diesen grossen Preisvorteil von SAT unter anderem damit, dass LFT immer noch eine perfekte Infrastruktur aufweise, eine eigene Basis in Amerika (Phoenix, Arizona) betreibe und auch jedes einzelne Schulflugzeug besitze. SAT dagegen würde keine eigene Flugausbildung betreiben und nicht ein einziges Flugzeug besitzen, was die Fixkosten massiv reduziere. SAT arbeitet mit verschiedenen Flugschulen zusammen, deren Qualität mit Hilfe von Audits und insbesondere Trainings-Supervisors, den früheren Trainings-Captains, gut überwacht würde. Beispielhaft erwähnt Bolli zum Thema Kosteneinsparungen bei SAT auch die Herkunft, den Umbau und die Installation von diversen Aircraft Door Trainers, welche die Schule für das Notfall-Training von Piloten und Flight Attendants braucht: Dank viel Einsatz, technischem Know-how und Phantasie einzelner SAT-Mitarbeiter hätte da ebenfalls ein sehr substanzieller Geldbetrag eingespart werden können. Bolli hält jedoch fest, dass der kostengünstige SAT-Ansatz mit der Beschränkung auf das Wesentliche Konsequenzen hat. Es sei ihnen nämlich zurzeit nicht möglich, mehr als 96 Piloten – vier Kurse à maximal 24 Kandidaten – pro Jahr auszubilden, ohne einen massiven Fixkostensprung zu verursachen, der die Pilotenausbildung bei SAT erheblich verteuern würde. Laut Bolli könnte die Schule schon bald an dieser Kapazitätslimite anstehen. Überhaupt geht Bolli davon aus, dass das weltweite Wach-



Die «Pilotenschmiede» der SWISS in Kloten.

tum der Luftfahrtindustrie in den nächsten Jahren hauptsächlich durch die Anzahl der verfügbaren Piloten beschränkt wird. So sei es heute beispielsweise in Indien extrem schwierig, ausreichend qualifizierte Piloten für die ebenfalls boomenden Regionalfluggesellschaften zu finden. Denn jeder auch nur halbwegs begabte Kandidat – und da mache er durchaus nicht den Swissair-Standard zum Massstab – finde dort fast automatisch eine Stelle in einem Airbus A320 oder in einem noch grösseren Flugzeug. Nicht überall boomt die Luftfahrt derart extrem wie in Indien. Bolli ist dennoch überzeugt, dass auch junge Schweizer Piloten in Zukunft gute Arbeitsaussichten hätten. Nach wie vor erachtet er dabei die SWISS als erste Wahl für Piloten, die in der Schweiz bleiben und irgendwann auch Langstrecke fliegen möchten.

Im NLR-Bericht, in dem Bundesrat Moritz Leuenberger nach mehreren katastrophalen Flugunfällen den Zustand der Schweizer Luftfahrt untersuchen liess, wurde im Sommer 2003 festgehal-

ten, dass es in der Schweiz keine Aviatik-Ausbildung (Aeronautical Engineering) auf Universitätsstufe gebe. In diesem Herbst hat nun an der Zürcher Hochschule Winterthur (ZHW) unter der Leitung von Roland Steiner der erste Schweizer Bachelor-Lehrgang in Aviatik begonnen – mit wesentlich mehr Studenten, als ursprünglich erwartet wurden (siehe «Rundschau» 1/2006). Roland Steiner ist A320-Kapitän bei der SWISS, hat allerdings seit einiger Zeit ein ruhendes Arbeitsverhältnis mit der Fluggesellschaft. An der Hochschule St. Gallen wurden die Krisenjahre der Luftfahrt dazu benützt, um das Center for Aviation Competence (siehe «Rundschau» 3/2006) aufzubauen, das unter anderem die Etablierung eines MBA-Studiengangs in Luftfahrt zum Ziel hat. Und auch andere Institutionen wie zum Beispiel die ETH Zürich haben die Absicht, dem Thema Luftfahrt in Zukunft (wieder) vermehrt Beachtung zu schenken.

Piloten gesucht

Auch zwischen SAT und ZHW besteht eine sehr enge Beziehung: Studenten, die sich im Laufe ihres Aviatik-Studiums an der ZHW in Richtung Pilot spezialisieren wollen, werden einen erheblichen Teil ihrer Ausbildung bei SAT machen. Nach Abschluss der ZHW fehlt diesen Bachelors nur noch der letzte Teil der Piloten-Grundausbildung. Bolli hofft, dass solche attraktiven Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten auf Fachhochschul- und Hochschulniveau dazu beitragen, das Interesse junger Leute für die Fliegerei wieder auf eine breitere Basis zu stellen. Denn er verhehlt nicht, dass geeignete Piloten heute aus einem wesentlich kleineren Angebot rekrutiert werden müssen, als dies früher noch der Fall war.



Tom Bolli (45) ist 1984, nach Abschluss der SLS, als Copilot in die Swissair eingetreten. Bevor er 1998 das Upgrading zum A320-Kapitän bestand und sich danach zum Instruktor ausbilden liess, bekleidete er bereits als Copilot verschiedene Zusatzfunktionen. So war er unter anderem Simulator-Acceptance-Pilot auf der Fokker 100 und später stellvertretender Chefpilot auf dem Airbus 310. Zwischen 2004 und 2006 besuchte er berufsbegleitend die John Molson School of Business in Montreal, die

er mit dem Master of Business Administration in Aviation Management (GAMBA) abschloss. Bolli ist Militärpilot (Hunter, Tiger, PC-7) und einer der Mitbegründer der ELITE Simulation Solutions AG/Azure Computing, Inc., einer Firma, die Flugsimulationssysteme entwickelt. Bis 1994 war er CEO und danach bis 2003 Verwaltungsratspräsident dieses heute noch existierenden Unternehmens. Tom Bolli ist verheiratet und Vater zweier Kinder im Alter von 16 und 14 Jahren. Seit seinem Amtsantritt als Präsident und CEO von SAT am 1. Juli 2006 hat er ein ruhendes Arbeitsverhältnis mit der SWISS.



Wie im richtigen Berufsalltag: der Airbus-330-Simulator von SAT.

Langfristig erhofft sich Bolli von der Tatsache, dass das Thema Aviatik Zugang zur Hochschullandschaft erhalten hat, auch eine markante Qualitätssteigerung der Luftfahrt-Debatte in unserem Land.

Seit Ende Oktober 2006 wird der Beruf des Piloten endlich, wie kürzlich auch derjenige des Flugverkehrsleiters, vom

Bolli sind die Aussichten für zukünftige Piloten so gut wie schon lange nicht mehr. Interessenten, die wegen der jahrelangen negativen Schlagzeilen über die Schweizer Luftfahrt noch zögern, gibt er Folgendes zu bedenken: «Der Börseneinstieg ist oft dann am lukrativsten, wenn alle davon abraten.» Ganz wolken-

«Das weltweite Wachstum der Luftfahrtindustrie in den nächsten Jahren wird hauptsächlich durch die Anzahl der verfügbaren Piloten beschränkt.»

Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) anerkannt. Aufgrund des verabschiedeten Rahmenlehrplans erhalten die Flugschulen die Möglichkeit, ihre Programme auszubauen und den gesetzlichen Anforderungen anzupassen. Die Berufsanerkennung als dipl. Pilot HF (Höhere Fachschule – nicht zu verwechseln mit Fachhochschule) wird zwar nicht verhindern, dass Verkehrspiloten auch in Zukunft wieder arbeitslos werden können. Aber wenigstens würden solche Piloten dann von den staatlichen Stellen nicht mehr einfach wie Angelernte behandelt, wie das nach dem Grounding der Swissair noch der Fall war (siehe «Rundschau» 2/2006: «Berufsanerkennung für Piloten in der Schweiz»).

Der Luftfahrthimmel hat sich also auch über der Schweiz wieder aufgeheitelt. Für

los sei der Aviatik-Himmel trotzdem nicht, wie Bolli anfügt. Das langfristig grösste Problem sieht er in der Tatsache, dass Fluggesellschaften oder Flugschulen auf der einen Seite alle um den gleichen Kunden kämpfen müssen, und zwar weltweit, während auf der anderen Seite nach wie vor von Land zu Land unterschiedliche Bedingungen herrschen würden, die den Wettbewerb erheblich verzerren. Als Beispiele erwähnt er Gebühren und Vorschriften und illustriert dies mit der Geschichte der Äpfel, die der Schweizer Obstproduzent nach hiesiger Rechtsauslegung wegen des zu geringen Durchmessers zu Most verarbeiten müsse, während die gleichen Äpfel im Ausland noch lange als Tafelobst verkauft würden. Diese Wolke am Himmel ändert aber nichts an der Tatsache: Dringend gesucht: Piloten!

Die SWISS schult Lufthansa- und Germanwings-Piloten um

Bei SAT wird der Betrieb demnächst auf «TOGA thrust» hochgefahren. Lufthansa Flight Training (LFT) läuft bereits jetzt unter Vollast. Im Moment beenden pro Jahr rund 240 Ab-initio-Piloten diese Schule. Dazu kommen auch im Lufthansa-Konzern bereits fertig ausgebildete Piloten, die sich vor noch nicht allzu langer Zeit auf eine Warteliste setzen lassen mussten, weil nicht alle Schulabgänger sofort gebraucht wurden. Zusammen ergibt das eine Zahl von Piloten, die von der Type Rating Training Organisation (TRTO) der Lufthansa nicht verzögerungsfrei umgeschult werden können. Die Lufthansa hat deshalb ihre Schweizer Tochter gefragt, ob sie einen Teil der LFT-Abgänger für das A320-Type-Rating und die anschließende Streckeneinführung übernehmen könnte. Ursprünglich sprach die Lufthansa von etwa 110 Kandidaten, die sie nach Zürich schicken wollte; die Instruktor Kapazität der SWISS liess jedoch nur 60 zu. Am Anfang waren unter den Kandidaten auch Germanwings-Copiloten, mittlerweile sind es jedoch nur noch angehende Lufthansa-Copiloten.

Diese Umschulungen und Streckeneinführungen laufen unter der Ägide der SWISS. Verantwortlich dafür ist Hans Peter Boller, der Postholder Training. SAT profitiert aber finanziell durch das Vermieten von Infrastruktur und Simulatoren ebenfalls – ganz ähnlich, als wenn die SWISS ihre eigenen Piloten bei SAT umschult. Um solche Type Ratings und Streckeneinführungen für den Lufthansa-Konzern überhaupt durchführen zu können, werden die SWISS und SAT regelmässig von der Lufthansa auditiert, zuletzt im Oktober 2006.

In der Zwischenzeit haben die ersten deutschen A320-Pilotenschüler das Type Rating und die Streckeneinführung bei der SWISS erfolgreich beendet. Um endlich in einem Germanwings- oder Lufthansa-A320-Cockpit Platz nehmen zu dürfen, müssen sie anschliessend noch einen sogenannten «Change of Operator»-Kurs absolvieren. Die Rückmeldungen der Schüler sind positiv. Auffallend seien die unkomplizierten, kollegialen Umgangsformen der Schweizer Instruktor und Piloten. Diesen Ball spielt Boller elegant zurück, indem er auf die gute Qualität der Schüler und das hervorragende Verhältnis der SWISS zur Lufthansa-Passage verweist. Das gute Verhältnis hat Konsequenzen: Auch im nächsten Jahr sind bei der SWISS wieder bis zu 36 Type Ratings sowie Streckeneinführungen für Lufthansa-Copiloten geplant. ■

Ausbildungsphilosophie wie bei der SLS

Swiss Aviation Training (SAT) weckt bei vielen Piloten die Erinnerung an die ehemalige Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS). Das ist zwar nicht falsch, SAT ist aber mehr als eine SLS im neuen Kleid.

Text: Roland Zaugg

Die Swiss Aviation Training Ltd. ist ein Gemeinschaftsunternehmen der SWISS und von General Electric Commercial Aviation Training (GECAT). GECAT wiederum ist eine Tochter von General Electric Commercial Aviation Services (GECAS), einem weltweit führenden Flugzeugleasing-Unternehmen, das zum riesigen GE-Konzern gehört.

«SAT ist der Preferred Training Provider für die beiden Embraer-Flugzeugtypen E170 und E190.»

Zur Abdeckung des grossen Trainingsvolumens im Zusammenhang mit der damals geplanten Einführung der Embraer 170/190 hatten Crossair und GECAT im Jahr 2001 das Gemeinschaftsunternehmen Crosscat gegründet, das 2002 in SAT umbenannt wurde und Teile des Personals, der Simulatoren und der Infrastruktur der Swissair Training Center AG übernahm. Dazu gehörte auch die Swissair Aviation School (SRAS), die 1997 aus der SLS hervorgegangen war, der von der Swissair im Auftrag des Bundes betriebenen Schweizerischen Luftverkehrsschule. Leiter der SRAS war Rolf Eickstädt, ein ehemaliger Swissair-Kapitän. Vielen SLS-Absolventen ist er darüber hinaus auch als Trainings-Captain in Erinnerung. Die Crosscat beziehungsweise SAT wurde bis September 2005 von Robert Somers geführt. Nach dessen Ausscheiden aus dem Unternehmen übernahm Rolf Eickstädt interimistisch die Leitung von SAT, bis er im Sommer 2006 Tom Bolli Platz machte.

Mehrere Standbeine

Wenn heute die Rede von SAT ist, dann wird bei vielen ehemaligen Swissair-Piloten die Erinnerung an ihre eigene Pilotenausbildung in der SLS wach. Und dann ist die Gleichung SAT = SLS jeweils ziemlich schnell aufgestellt. Sie ist allerdings nicht korrekt, denn die Grundausbildung der Piloten ist heute nur

noch ein Teil der Geschäftstätigkeit von SAT. Dieser Teil könne aber durchaus noch mit der ehemaligen SLS verglichen werden, so Bolli, denn die Philosophie der SAT-ab-initio-Ausbildung sei praktisch die gleiche wie früher in der SLS. Weitere wichtige Standbeine von SAT sind heute das Kabinentraining, das technische Training, das heisst die Ausbildung von Flugzeugmechanikern, und das Type Rating für Embraer-Flugzeuge.

Ausserdem vermietet SAT für Pilotenumschulungen, Recurrent Trainings und Proficiency Checks, die unter der Ägide einer Fluggesellschaft stattfinden, Infrastruktur und Simulatoren. Umsatzmässig ist laut Bolli die Vermietung von Simulatorkapazität der bedeutendste Geschäftszweig von SAT.

Mit einem Anteil von etwa einem Viertel am SAT-Umsatz ebenfalls sehr wichtig

sind die Embraer-Type-Ratings. SAT ist der sogenannte «Preferred Training Provider» für die beiden Embraer-Flugzeugtypen E170 und E190. Das heisst, dass SAT die weltweiten Verkaufsaktivitäten dieses Flugzeugherstellers unterstützen darf. Wenn also die Firma Embraer beispielsweise einem neuen Kunden in Indien einige ihrer E170 verkauft, dann ist SAT für den Aufbau des Trainings der Piloten, der Flight Attendants und der Flugzeugmechaniker für diese Flugzeuge verantwortlich. Und da der Kunde kaum einen eigenen E170-Simulator betreibt, findet das Simulatortraining der Piloten bei SAT statt. Bis vor wenigen Monaten war der E170-Simulator von SAT in Zürich sogar der Einzige in Europa. Er läuft rund um die Uhr. Trotzdem reichte seine Kapazität oft nicht aus, sodass zusätzliche Simulator-Kapazität in Montreal eingemietet werden musste. Nun werden aber innerhalb kurzer Zeit drei weitere solche Simulatoren in Europa in Betrieb genommen. Das wird laut Bolli nicht spurlos an SAT vorübergehen.

Der lukrativste Simulator von SAT überhaupt ist jedoch überraschenderweise der Saab-2000-Simulator in Basel, der Einzige in ganz Europa. Zwar gäbe es mittlerweile nur noch 45 Saab 2000 auf unserem Kontinent, welche vorwiegend in Osteuropa im Einsatz stünden. Zum Glück würden diese aber relativ häufig die Hand wechseln, was meistens auch erhebliche Pilotenumschulungen nach sich ziehe, wie Bolli schmunzelnd anfügt.

Im Jahre 2002, als nach dem Swissair-Grounding ein riesiger Umschulungsbedarf von SWISS-Piloten



Ein wichtiges Ausbildungswerkzeug für Piloten: Einer der Airbus-Simulatoren der SWISS.

Foto: André Ruth

existierte, war die SWISS noch für rund zwei Drittel des SAT-Umsatzes verantwortlich. Nach dem Abebben dieser Umschulungswelle reduzierte sich der Beitrag der SWISS zum SAT-Umsatz auf nur noch etwa einen Viertel. Bolli erwartet aber, dass sich dieser Anteil wegen des nun anziehenden A-initio-Geschäfts mit angehenden SWISS-Piloten und der Basisausbildung von vielen neuen Flight Attendants wieder auf über einen Drittel erhöhen wird.

Umsatzzahlen gibt SAT keine bekannt, der Umsatz pro Mitarbeiter ist jedoch laut Bolli «an einem vernünftigen Ort». SAT beschäftigt etwa 100 Festangestellte und rund 150 Freelancer. Diese betreiben unter anderem zehn Full-Flight-Simulatoren. Es sind dies: ein MD11 (gehört der Lufthansa Flight Training), zwei A330/340, zwei A321, ein MD83, ein E170 und ein E145 (alle in Zürich) sowie ein E145 und ein S2000 (beide in Basel).

Die Multi-Crew Pilot Licence

Der traditionelle Weg in ein Airline-Cockpit über das «frozen ATPL» (siehe Kasten) hat sich bewährt. Die Industrie ist allerdings überzeugt, dass er gewisse Ineffizienzen enthält und im Hinblick auf die Anforderungen eines modernen Airline-Cockpits zweckmässiger gestaltet werden könnte, wenn man von allem Anfang an den Multi-Crew-Aspekt stärker berücksichtigen würde. Hintergrund dieser Idee ist die Erkenntnis, dass Flugunfälle heute sehr oft eine Folge von gestörtem oder versagendem Teamwork sind – sei das beispielsweise innerhalb des Cock-

pits zwischen den beiden Piloten oder zwischen den Piloten und der Flugverkehrsleitstelle.

Aus diesem Grund ist SAT – laut Bolli in enger und guter Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt – im Moment daran, einen neuen Ausbildungsweg zu kreieren. Dieser soll, wieder ab initio beginnend, direkt zu einer neuen Lizenz führen, die ebenfalls zur Arbeit als Copilot in einem modernen Zwei-Mann-Airline-Cockpit berechtigen

das gesetzliche Minimum beschränken wird (Stichwort: «minimum compliance»). Darunter könnte nach Ansicht der Pilotenverbände unter anderem das Erlernen des fliegerischen Handwerks leiden, das auch in modernen Zwei-Mann-Cockpits eine wichtige Voraussetzung für die Flugsicherheit ist. Bolli versucht diese Bedenken zu zerstreuen, indem er betont, dass die Pilotenausbildung durch die Umstellung auf MPL keineswegs billiger und kürzer würde. Und

«Statt allein in einer Piper Arrow über die Wüste von Arizona zu fliegen, wird man mehr Zeit in einem Embraer-145-Simulator verbringen.»

soll: Multi-Crew Pilot Licence (MPL). PPL und alle anderen «Lizenz-Zwischenschritte» sind nicht mehr vorgesehen, es ist jedoch geplant, dass die Kandidaten die Privatpilotenlizenz ohne Zusatzaufwand weiterhin erhalten werden. Die internationalen Pilotendachverbände IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) und ECA (European Cockpit Association) haben gewisse Bedenken in Bezug auf die MPL. Die Vorbehalte sind nicht grundsätzlicher Natur, die Dachverbände befürchten aber, dass die Industrie mit dieser neuen Lizenz in erster Linie Ausbildungskosten und -zeit einsparen will, vor allem, wenn sich die Ausbildung auf

auch die fliegerischen Grundlagen sollen laut Bolli weiterhin ausreichend trainiert werden. Aber statt allein in einer Piper Arrow 30 Stunden über die Wüste von Arizona zu fliegen, um so auf die erforderliche Flugstundenzahl zu kommen, wird man auf dem Weg zur MPL beispielsweise mehr Zeit in einem Embraer-145-Simulator verbringen, so Bolli.

Die Projektleitung für den Aufbau dieses neuartigen SAT-Lehrgangs liegt in den Händen von Rolf Eickstädt. Das Ziel besteht darin, die MPL-Ausbildung so schnell wie möglich bei SAT anbieten zu können. Dabei soll das Rad nicht neu erfunden werden, sondern man will bewährte Module aus dem konventionellen Lehrgang möglichst übernehmen. Trotz MPL wird der traditionelle Ausbildungsweg bei SAT nicht so bald verschwinden. Denn Piloten, die nach Abschluss der Grundausbildung nicht bei der SWISS einsteigen werden – also beispielsweise die Schweizer Militärpiloten – müssen nach wie vor auf herkömmliche Art ausgebildet werden. Der Weg über die Multi-Crew Pilot Licence wird nämlich sehr stark durch die zukünftigen Bedürfnisse der Fluggesellschaft beeinflusst, die die MPL-Inhaber anschliessend als Copiloten einsetzen wird.

Das Gesetz schreibt für einen MPL-Lehrgang ein Minimum von 195 Stunden «at controls» vor. SAT wird sich aber – anknüpfend an die bewährte Ausbildungsphilosophie der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) – auch in Zukunft nicht mit dem Minimum zufrieden geben. Sie rechnet damit, dass ein SAT-Abgänger auf gut 250 solcher Stunden kommen wird. ■

Traditionelle Ab-initio-Ausbildung von SWISS-Piloten

Die herkömmliche Grundausbildung bei SAT dauert rund eineinhalb Jahren. Sie führt über die Privatpilotenlizenz (PPL), die Berufspilotenlizenz und schliesslich die Instrumentenflugberechtigung zum «frozen ATPL», einer Lizenz, die zur Arbeit als Copilot in einem Airline-Cockpit berechtigt. Das «frozen ATPL» ist sozusagen die Vorstufe des ATPL (Airline Transport Pilot Licence), der eigentlichen Verkehrspilotenlizenz. In theoretischer Hinsicht sind die beiden Lizenzen identisch, der Unterschied liegt bei der Flugerfahrung. Bis zum «frozen ATPL» lernt der zukünftige Verkehrspilot alle für seine spätere Tätigkeit nötigen theoretischen und fliegerischen Basiselemente, ohne sich auf den Flugzeugtyp zu spezialisieren, den er später als Copilot fliegen wird. Diese Spezialisierung

beziehungsweise «Umschulung» erfolgt erst im Anschluss an die Grundausbildung, im sogenannten «Type Rating», das etwa drei Monate dauert und unter der Leitung der SWISS steht. Den Abschluss der Ausbildung bildet die Streckeneinführung, also im Wesentlichen das Umsetzen und Festigen des bis dahin Gelernten unter realen Bedingungen.

In der ersten Phase der Streckeneinführung wird dem Kandidaten ein fertig ausgebildeter Copilot beigegeben, bevor er dann endlich allein, als allerdings noch nicht «ausgecheckter» Copilot, den letzten Schliff erhält. Zählt man die verschiedenen Ausbildungszeiten zusammen, dauert es annähernd zwei Jahre, bis aus dem Anfänger ein vollwertiger Copilot geworden ist.



Alles wird besserer

Und alles ward gut: Wir haben wieder einen Vertrag. Wir haben wieder einen Garderobenkasten. Wir haben mehr Passagiere als Flugzeuge, und bald haben wir wieder mehr Flugzeuge als Piloten. Seit wir deutsch sind, läuft wieder wie geschmiert. Seit man SWISS-Flugtickets beim Coop kaufen kann, sind auch die letzten freien Sitzplätze weg, was die Auslastung auf traumhafte 107 Prozent katapultierte und noch die letzten störenden PADs aus den übervollen Flugzeugen verjagt hat. Mit den vom Ticketkauf angehäuften Cumulonimbuspunkten kann man sich drauf wieder Flugmeilen kaufen und die Meilen dann wieder in Superpunkte tauschen, und das nennt man den neoliberalen Güterkreislauf oder das Perpetuum mobile oder den postmodernen Teufelskreis.

Ähnlich wie im Coop an der Kasse, muss der Passagier neuerdings vor dem Besteigen der Flugmaschine seine Habseligkeiten in einen durchsichtigen Plastiksack verstauen und hat darauf zu achten, dass die Gesamtmenge von Shampoo, Rivella und Zahnpasta 1000 ml nicht übersteigt. Er konsultiert zu diesem Zweck das Reglement „Liquid Regulations“ (siehe auch im crew-link) und findet dort im Schnellehrgang „What is a liquid?“ folgende Beispiele: „- Water, – Drinks“ (claro), „- Gels, – Foams“ (halb claro), aufgepasst: „- CAMEMBERT!“ („Fräulein, bitte noch eine Flasche Camembert!“). Tröstlich hingegen der Nachsatz: „Hard Cheese e.g. Parmigano (Parmigano?) is not a liquid“. Das hätte ich jetzt sogar auswendig gewusst, wenn es eine Frage im Winter-Ops-Questionnaire gewesen wäre; war es aber leider nicht, nur sonst so käsige Fragen. Was für uns Käseschweizer ja irgendwie selbstverständlich ist, nicht aber zwingend für die Japaner, die den Swiss cheese bekanntlich nur in seiner flüssigen Form kennen. Also, liebe Gäste aus Nippon: Vom Fondue höchstens einen Deziliter im Handgepäck! (Spätestens beim De-Icing wird sich der verdutzte Passagier fragen, warum da draussen mehrere vermummte Männer hektoliterweise gefährlich ausschauende Flüssigkeit von verdächtiger Konsistenz auf die Flügel spritzen und er seinen halben Liter Weichkäse beim Security Check zurücklassen musste...)

Dass es uns aber geschäftlich plötzlich so viel besserer geht, haben wir nicht nur den Deutschen, sondern auch ein klein wenig diesen Japanern zu verdanken und ihren jahrtausendalten Traditionen zur Steigerung der Arbeitsmoral und Leerfischung der Weltmeere. CEO Dr. Franz schrieb uns zu diesem Thema unlängst in einem Bulletin (ist schon ein paar Wochen her, hier nochmals ein gekürzter und nur geringfügig vereinfachter Auszug zur Erinnerung):

„Kai-Zen“ ?? – Ein Erfolgskonzept im Piloteinsatz

KAI-ZEN („Kai“: Veränderung, „Zen“: zum Besseren) steht für den Ansatz stetiger Verbesserungen. Kai-Zen ist pragmatisch, direkt und umsetzungsorientiert. Kai-Zen ist mehr als eine Management-Methode. Es ist eine Philosophie, eine Denkhaltung, welche raspel raspel bereits seit raspel raspel gelebt wird und massgeblichen raspel an der eindrücklichen Erfolgsgeschichte des japanischen raspel raspel hat. Heute wird Kai-Zen bei verschiedensten Unternehmen rund um den Globus gelebt. Es wird in allen Branchen angewendet. Klein-

unternehmen bauen ebenso auf Kai-Zen wie industrielle Schwergewichte vom Schlag einer General Electric, Boeing und Porsche.“ Anmerkung des Kolumnisten: nicht hingegen AIR-BUS (japanisch „Air“: Vergrösserung, „Bus“: zum Schlechteren).

Also schrieb Herr Fran-Zen. Recht hat er. Die Japaner haben ja schliesslich den Flachbildschirm, das Hybridauto, die Veloschaltung, das Keramikmesser und effiziente Walfangmethoden wenn nicht gerade erfunden, so doch wenigstens perfektioniert; da werden sie auch im Bereich wirksamer Kostensenkungsprogramme die eine oder andere gute Idee gehabt haben. Kai-Zen ist die eine, Kür-Zen eine andere: das Kür-Zen (jap. „Veränderung zur Bescheidenheit“) etwa von Ferien, Lohn oder Freitagen in den niederen Salärkategorien. Es führt in seiner Extremvariante zum Verhei-Zen von Arbeitskräften, einer alten japanischen Kampfsportart, aus der sich dann wiederum so beliebte Rituale wie Kamika-Zen oder Harakiri-Zen („Veränderung zur Leblosigkeit“) entwickelten.

In logischer Konsequenz wurde auch der Tokio-Nightstop im neuen Vertrag kai-zen-kon-form aufs absolute Minimum oder noch etwas darunter verkürzt, was uns zweierlei beweist. Erstens: Verbandsvorstandsmitglieder gehen lieber in Churrascerias als in Sushi-Bars (respektive haben lieber Tabledance als Karaoke). Zweitens: Wofür auch diese lästigen Nightstops in unangenehm fremden Ländern, wenn man doch nach ein paar schlaflosen Stunden im Hotelbett schon wieder zum heimischen Herd zurückfliegen könnte. Pilot wird man ja nicht, weil man in der Weltgeschichte herumreisen und seine Zeit bei seltsamen Eingeborenen vergeuden und seine Darmflora mit komischem Essen gefährden will, sondern weil man gerne im Flugzeug sitzt. Das scheinen unsere Vorgesetzten glücklicherweise zu wissen.

Neben dem neuen Vertrag kriegten wir, quasi als kleines Schmankerl, gleich auch noch einen neuen Garderobenkasten. Was war retrospektiv jetzt eigentlich schlimmer gewesen; vertragslos zu sein oder garderobenlos? Für mich persönlich war es eindeutig die Garderobenlosigkeit, die mich mehr belastete, weil ich den Uniformtschoopen, den Uniformhut, den Uniformmantel und die Uniformkrawatte nach Hause nehmen und irgendwo aufhängen musste, was mich dann während den spärlichen Freitagen ständig ans Arbeiten erinnerte. Unschön. Mit umso grösserer Freude habe ich darauf von der gnädigen Zuteilung eines Kastens erfahren, wohin ich künftig die Insignien meiner beruflichen Autorität wieder verstauen könne, ohne sie auf dem Heimweg unnötig zur Schau stellen zu müssen. Allerdings habe ich dann beim Bezug des blechernen Behältnisses festgestellt, dass der Mantel nur mit einer Kürzung von rund dreissig Zentimetern in dasselbige passt, was ich daraufhin beim Schneider in Bangkok ausführen liess. Kurzmäntel sind ohnehin wieder schwer in Mode.

Ebenso demnächst wieder aktuell: Weihnachtszeit mit leuchtenden Ker-Zen und fröhlichem Erhit-Zen von Gemütern und Her-Zen. Da genehmige ich mir doch lieber gleich noch ein kühles Wei-Zen (500 ml). Euch allen ein kräftiges KAI-ZEN!

pk2@bluemail.ch

Kite-Surfen und Airbus-Fliegen auf Sri Lanka

Marcel Bobay hat sich nach seiner Zeit im Swissair-Cockpit in Negombo auf Sri Lanka niedergelassen und fliegt im Moment den Airbus 330. Es hat ihn allerdings nicht nur die Fliegerei an diesen exotischen Ort gebracht, sondern vor allem seine Leidenschaft für das Kite-Surfen. Mit findigen Geschäftspartnern hat er ein neues Kite-Label und ein Leasure-Konzept kreiert, bei dem es ums Surfen und Entspannung geht.

Text und Fotos: Marcel Bobay

Hier wachsen Mangobäume, Frangipani und Rambutan. Obst- und Gemüsestände sind voller exotischer Formen und Farben. Zahllose Kokospalmen, weite Sandstrände und tropische Berglandschaften säumen das Bild. In der warmfeuchten Luft mischen sich exotische Vogelrufe, Veloglocken, Menschenstimmen und ein Hauch von Curry. Die Frauen kommen in bunten Saris daher, die Strassen sind geschäftig belebt mit Tuc-tucs, Ochsenkarren, Kühen, Kindern und Autobussen – alles durcheinander. Wir sind in Sri Lanka, dem Juwel im südlichen Indischen Ozean, genauer gesagt in Negombo, einem bunten Fischerdorf an der Westküste, ungefähr 45 Minuten Autofahrt vom Flughafen entfernt. Unweit von diesem Ort, in der Nähe des Strandes, der in nördlicher Richtung vom Dorf verläuft, habe ich mich mit meiner Frau niedergelassen.

Auf Umwegen nach Sri Lanka

Ich fliege seit zweieinhalb Jahren für Sri Lankan Airlines: Eine vielseitige Erfahrung mit anderen Gepflogenheiten, aber



«Es waren Wind, Meer und Wellen, die mich an den Golf von Mannar gezogen haben.»

den gleichen Flugzeugen. Sri Lankan Airlines, früher Air Lanka, bewegt fünf A340, vier A330 und fünf A320. Nachdem ich die Swissair verlassen hatte, flog ich ein Jahr bei Germanwings. Mein A330-Rating war beim Einstellungsgespräch also bereits verfallen. Das Assessment fand in Dubai statt. Es war kurz und bündig und bestand aus einer 40-minütigen Simulator-Session und der Präsentation des Arbeitsvertrags für meinen Einstieg, dem «Joining» auf dem A320. An meinem Joining-day am Colombo Airport wurde ich

von einer exotischen jungen Dame in rotem Sari und einem Schild «Captain Bobay» empfangen. Ich musste schmunzeln und dachte mir: «Das muss ja gut kommen!» Nach interessanten Begegnungen während der Groundschool-Zeit ging's dann auf die Strecke und mit dem ersten Flug sage und schreibe auf die Malediven. Ein gelungener Einstieg!

Allerdings holte mich der fliegerische Alltag schon bald ein. Die Flugplanung gestaltet sich bei Sri Lankan in etwa so: Man trifft sich 60 Minuten vor dem Flug im Briefing Raum, wobei diese Limite ziemlich salopp gehandhabt wird. Bei 15 Minuten Verspätung eines Cockpit-Crewmembers wird hier noch keiner nervös. Captain und F/O studieren unabhängig voneinander die Flugunterlagen, und der Captain bestimmt den «required fuel». Das heisst, er bestätigt bloss, dass er die Minimum Fuel Quantity für den Flug akzeptiert. Wenn «additional fuel» bestellt wird, braucht das seine schriftliche Begründung! Die Treibstoffmenge wird dann aufs Kilo genau bestellt, zum Beispiel 34 576 Kilogramm Block- und 34 176 Kilogramm als Takeoff-fuel. Anschliessend geht es zu Fuss hinaus zum Flugzeug, wo oft das Boarding bereits begonnen hat.

Saris in der Kabine, Indian English im Cockpit

Die Cabin-Crew sieht man also zum ersten Mal auf dem Flieger, aber nur gerade die paar Besatzungsmitglieder, die sich zufällig vorne befinden. Es ist schon etwas gewöhnungsbedürftig, dass sich Cockpit und Kabine als derart separate Einheiten empfinden. Doch haben Piloten hierzulande noch immer einen Halb-gott-ähnlichen Status. Zudem gilt es zu bedenken, dass ein Pilot in Sri Lanka 60- bis 90-mal mehr verdient als ein lokaler Arbeiter. So realisierte ich wenig später mit einem gewissen Bedauern, dass auch Crew-Transport und Hotels bei Sri Lankan getrennt sind. Die in exotisch bauchfreie Uniform-Saris gekleideten Flight Attendants entschwinden also jeweils wie in einem orientalischen Traum.

Abgesehen von einer Serie von Engine-failures im Jahr 2004 auf der A320-Flotte (acht Triebwerkschäden in zwei Monaten, wobei Sabotage vermutet wurde und auch einige Techniker ihren Job auf mysteriöse Weise verloren) ist die Operation ziemlich sicher. Mit den Seriennummern von 164 bis 169 sind die Vögel zwar alt, aber bereits fly-by-wire. Die grösste Herausforderung ist eindeutig die Kommunikation, und dies sowohl im Cockpit als auch auf den ATC-Frequen-



Der Strand von Negombo – Marcells zweiter Arbeitsplatz in Sri Lanka.



Duft der neuen Welt – der Negombo Market.

zen. Ihr kennt ja das typische Indien Englisch, nur tönt es bei Sri Lankan im Cockpit manchmal genauso wie im Funk! Da gilt es dann halt zuweilen zweimal hinzu-

zu Sri Lankan Airlines gewechselt habe. Es waren nämlich nicht in erster Linie die Fluggesellschaft und Karriere, sondern viel mehr Wind, Meer und Wellen, die



Endanflug auf Male.

hören und nachzufragen, worum es eigentlich geht. Zum Glück ist dies jedoch eher die Ausnahme, denn die meisten Piloten sind aus einer höheren sozialen Schicht und sprechen dank dem britischen Kolonialeinfluss ein recht gutes Englisch. Mittlerweile fliege ich den A330 und erwarte demnächst das MFF A330/340. First Officers müssen sieben Jahre in der Firma sein, bevor ein Upgrading möglich ist. Der Lohn ist steuerfrei und beträgt für F/Os um die 5000, für Kapitäne zirka 8000 US-Dollars, darin eingerechnet sind Lohn, Allowance und Housing. Wir erwarten diesen Monat eine Lohnerhöhung von etwa 30 Prozent des Basislohns, da vor einer Woche der neue Gesamtarbeitsvertrag unterzeichnet wurde. Die Lebenshaltungskosten sind umstandsgemäss sehr niedrig.

Wellness bei Natur, Wind und Wellen

So viel mal zum Fliegen. Nun aber zum Hauptgrund, weshalb ich eigentlich

mich an den Golf von Mannar gezogen haben. Ich bin leidenschaftlicher Kite-Surfer und habe hier ein noch unent-

deckte Juwel gefunden. Mir bot sich auch die Gelegenheit, zusammen mit einem sehr erfolgreichen und erfahrenen Segeldesigner ein neues Kite-Label zu starten. Das noch junge Unternehmen nennt sich Faith-kiteboarding und ist unter www.faith-kiteboarding.com zu finden. Euer Kollege Marc Schröder ist erst gerade Brand-Manager für die Schweiz geworden und steht für alle Auskünfte gerne zur Verfügung.

Parallel dazu entstand die Idee, Kiteboarding-, Natur-, und Health-events zu organisieren und kommerziell anzubieten. Nach einer eineinhalbjährigen Evaluations- und Konzeptions-Phase beginnt sich diese Vision nun zu realisieren. So haben wir zusammen mit meiner Frau Karin als Tourismus-Fachfrau, dem australischen Health- und Outdoor-Experten Mike Chomley und dem österreichischen Kite- und Segel-Designer Hannes Knolz ein Team gebildet, das nun unter dem Titel «elements, luxury kite- and health camps» ein neuartiges Leisure-Konzept anbietet. Es geht um Wellness, Kite-Boarding, Naturerfahrung, Ayurveda, Meditation, Gesundheit und motivierte sportliche Leute. Wo Natur, Wind und Wellen einen umgeben, da ist «elements» mit Wellness und Health an den besten Kite-Surf-Spots entlang den Küsten Sri Lankas mit dabei. Weitere Informationen sind auf www.elements.lk zu finden. Ja, ich kann sagen: Es ist spannend, und hier verflochten sich die Zeit und verschiedenste Erfahrungen zu einem bunten Mosaik. Wer weiss, wohin die Reise geht... ■

Ich grüsse euch alle aus dem sonnigen Sri Lanka!

Marcel Bobay



«Un pilote regarde d'abord le ciel!»

De tous les pilotes Swissair, rares sont ceux jouissant d'un statut de légende. Jef Duplain en est un, commandant de bord MD11 parti en retraite en 1995. Une personne qui a marqué les esprits de toute une génération par son talent de pilotage mais surtout par une personnalité haute en couleur.

Questions: Lukas Viglietti

«RUNDSCHAU»: Comment as-tu commencé ta carrière de pilote?

Jef Duplain: J'ai commencé le jour de mes dix-sept de faire du Piper parce que j'en avais vraiment envie. Les cours IAP (instruction aéronautique préparatoire) terminés, je suis devenu pilote militaire. Pendant ce temps, j'ai fait mes études de génie civil à l'Ecole Polytechnique Fédérale Lausanne. J'ai travaillé ensuite un peu en Afrique et cela m'a plu énormément. Cependant je ne pouvais plus rester là à nous regarder détruire la forêt tropicale afin de produire du bois pour l'Occident. Et travailler en Suisse n'était pas sympa car au début j'aurais dû m'occuper que de la paperasserie. Alors j'ai décidé de faire autre chose.

«RS»: Quel chemin de raisonnement t'a amené à tenter ta chance comme pilote de ligne chez Swissair?



Jef Duplain en militaire à son position pilote de Venom.

J.D.: Je ne voulais pas faire pilote de ligne à cause de la mauvaise image d'alors au sein des étudiants de Lausanne. On trouvait ce métier pas très créatif, disait-on au départ. Mais un collègue d'escadrille, Alex Gründisch, m'a convaincu de le suivre faire les examens d'entrée de l'ESAT.

«Je ne pouvais plus rester en Afrique à nous regarder détruire la forêt tropicale afin de produire du bois pour l'Occident.»

«RS»: Comment s'est donc passé ta période d'élève pilote à l'ESAT?

J.D.: Bien. J'ai débuté l'ESAT (école suisse d'aviation de transport) en 1965, nous avions une bonne ambiance dans notre classe d'élèves de pilotes, aucune animosité entre romands et suisses-allemand d'ailleurs. C'était sympa! Par contre notre déménagement à Kloten n'a pas été facile notamment pour ma femme d'origine française. On ne savait pas bien la langue et dès qu'un problème arrivait dans l'immeuble, on pointait volontiers le doigt vers les welches.

«RS»: La phase d'instruction de vol en IFR s'est faite sur DC-3, une machine assez exigeante pour un élève. Comment s'est passé cette période?

J.D.: Pas mal. Le chef instructeur Gruenewald était très strict, mais était toujours là pour faire des pitreries. Je me souviens avec délices de notre cours IFR (règles de vol aux instruments) avec le DC-3 en Espagne. On a visité toutes les Baléares et la côte espagnole jusqu'à Valence. A l'époque, il y avait beaucoup moins de règlements et les procédures étaient presque inexistantes. Malgré tout l'instruction était sévère et exigeante, mais on savait aussi rigoler quand on pouvait.

«RS»: Après quatre années comme copilote, te voici dans le cours de promo-

tion de commandant de bord sur DC-9. Quel moment fort te reste-t-il de ton cours?

J.D.: On était à Bratislava et le temps était mauvais avec une faible visibilité, et on effectuait nos tours de pistes. J'avais un réacteur coupé et je me battais pour essayer de trouver la piste. A chaque essais je me retrouvais en fin de virage en final sur le mauvais axe et je ne voyais plus le seuil de piste. Au bout de mon douzième tour de piste infructueux, mon pied tremblait de devoir presser le palonnier afin de conter la force engendrée par le réacteur restant. A chaque virage j'essayais de mémoriser de nouveaux repères visuels et au bout du quatorzième essai je trouve la piste et me pose en sueur, heureux de ma prestation. Au sol, mon instructeur me fit remarquer que je n'avais pas la bonne puissance sur le ré-

acteur restant en courte finale et de ce fait il me renvoyait à la maison! Je n'ai rien dit le reste de la journée puis le soir lors du débriefing, le chef instructeur me dit qu'il me gardait quand même. On testait les gars comme cela à l'époque, il ne fallait simplement pas craquer. On formalisait moins, on demandait énormément d'un pilote mais il y avait toujours moyen de discuter, c'était moins rigide.

«RS»: Durant ta longue carrière, tu as certainement aussi reçu des rapports. Lequel t'a le plus déçu?

J.D.: Pendant que l'on faisait le plein de carburant sur le DC-10 à Zürich, on a eu un problème et plus d'une tonne de carburant s'est répandu sur le tarmac. Je me suis arrangé avec les mécanos pour changer l'avion de position afin de pouvoir partir au plus vite. Puis j'ai volé plein pot afin d'arriver à Bombay à l'heure. Plus d'une dizaine de passagers ont envoyé des lettres de remerciements à Swissair. Et bien moi j'ai reçu un rapport d'un instructeur car j'ai été sur le tarmac en bras de chemise et sans casquette.

«RS»: Ton dernier avion volé a été le MD-11. Comment as-tu vécu la transition sur un avion de nouvelle génération électronique?

J.D.: A l'époque de mon cours de transition Métro et DC-9, on a passé des mois à étudier l'avion dans ses moindres

détails. Mais avec le MD-11 et le système d'apprentissage par ordinateur, la période de transition fut fortement réduite. Un instructeur, Raymond Péroud, savait énormément de choses sur le MD-11, alors nous faisons des cours supplémentaires à la cafétéria afin de se faire expliquer de façon pragmatique les systèmes de l'avion. Car connaître son avion et remplir un test est une différence d'un est à mille.

«RS»: De toutes les destinations vé-
cues, quelle a été ta préférée?

J.D.: J'ai toujours adoré l'Afrique en général. A chaque escale je sortais avec mes amis musiciens. J'ai produit des disques avec certains d'entre eux, une autre activité sympa que j'ai faite avec plaisir. Je parle d'ailleurs le Lingala, une langue locale du Congo.

«RS»: Beaucoup de collègues ont un
grand respect de voler en Afrique. L'as-tu
ressenti toi aussi?

J.D.: En Afrique, il n'y a pas de radar contrôlant l'espace aérien. Les pilotes échangent leurs positions entre eux, mais les gars donnent parfois de fausses positions afin de voler le plus direct en dehors des couloirs autorisés, bref il faut avoir les yeux bien ouverts. En plus la météo peut vous jouer des tours, comme lors d'un atterrissage à Douala au matin lorsque la pluie eue formée un rideau opaque sur la piste. Une fois l'avion



Les temps passés: Jef dans le cockpit d'une MD-11 avec une cigarette.

file indienne dans les ruelles sombres. On a eu une ambiance sympa, le copilote s'amusant avec les enfants du coin. Certains membres de l'équipage, n'ayant pas voulu nous suivre pour raison de salubrité, sont allés manger une pizza au restaurant de l'hôtel. Et bien le lendemain, ils ont eu des problèmes d'intoxication. Comme quoi!

«RS»: Et tes passages à Kinshasa se
sont donc toujours bien passés?

J.D.: Une fois en allant visiter ma femme et mes enfants en Afrique, j'ai pris

observation des nuages qui ont la tendance en Afrique de s'incliner du côté inverse vers le haut. Ce sont ces petits plus qui font la différence parfois. D'un pays à l'autre se trouvent d'autres formes de nuages ou d'autres situations atmosphériques. Une observation précise permet d'apprendre ces particularités. Ensuite il faut toujours chercher quelque chose à améliorer. De rechercher la performance, par exemple de remettre les gaz à 500 pieds exactement. Cela oblige une maîtrise parfaite.

«RS»: Du point de vue opérationnel,
quelle était ta philosophie?

J.D.: Prendre ses responsabilités en sachant les règlements le mieux possible afin de pouvoir se couvrir, c'est ça le truc. Ainsi une fois la planification nous avait organisé une traversée transatlantique de Miami par le Nord près du Groenland. En vol j'ai demandé un cap plein est pour éviter initialement des orages puis après une heure de vol j'ai demandé une nouvelle autorisation pour une route sur l'Atlantique plus directe par le sud. Le risque était clair, en cas de refus j'aurais dû rebrousser chemin et faire un atterrissage en route pour reprendre du carburant. Mais ainsi nous sommes arrivés à Zürich avec deux heures d'avance sur l'horaire prévu. C'est cela prendre ses responsabilités.

«RS»: Tu es un des rares pilotes Swiss-
air ayant laissé un pareil souvenir dans
toutes les mémoires. D'où vient ce statut
de légende?

J.D.: Il ne faut pas avoir peur de changer l'ordre établi afin d'améliorer un système. La légende vient de là, j'ai tou-

*«Prendre ses responsabilités en sachant les
règlements le mieux possible afin de
pouvoir se couvrir, c'est ça le truc.»*

posé, on n'a plus rien vu du tout. Avec toute l'eau qui tombait, je ne voulais pas prendre le risque de remettre les gaz ne sachant pas si les réacteurs auraient tenu. Ainsi on a freiné en suivant les instruments de bords indiquant l'axe de piste, le nez plongé dans le cockpit.

«RS»: Comment se passaient les sé-
jours en Afrique, restais-tu toujours seul
avec les musiciens ou passais-tu égale-
ment un peu de temps avec ton équi-
page?

J.D.: Non, j'étais toujours là pour les apéros par exemple. Un soir, j'ai même invité l'équipage à venir manger chez une copine à Kinshasa, elle avait préparé le repas sur un réchaud. N'ayant pas d'électricité, tout le monde me suivait à la

l'avion en jean et en t-shirt. Arrivé à la douane avec l'équipage du vol, tous les gars m'ont appelé «commandant, commandant» et je suis passé sans montrer mes papiers. Là, je me suis fait embêter par le commandant de bord du vol qui était en fait mon chef pilote. Il estimait que l'on devait toujours montrer son passeport. Je pense qu'en fait, il a été vexé de n'avoir pas eu les honneurs.

«RS»: Tous les pilotes t'ayant connu
s'accordent à dire que tu étais un excel-
lent pilote. Comment expliques-tu cela?

J.D.: Un pilote regarde d'abord le ciel, c'est une question d'observation. En Afrique, j'ai été le seul à passer un front d'orage en ayant volé sous le bon côté d'un cumulonimbus grâce à une bonne

jours aimé à soigner le contact avec tous les acteurs d'une opération, du mécano au contrôleur aérien. Tout le monde me connaissait et je pouvais me permettre ainsi de les stresser un peu afin d'être toujours à l'heure.

«RS»: **Beaucoup de pilotes ont une petite histoire sympa te concernant, une façon de préserver le mythe?**

J.D.: On a raconté plein de trucs sur moi dont certaines bêtises. Par exemple, je n'ai jamais volé avec des chaussettes rouges. Je les portais uniquement en sortie.

«RS»: **Ton obsession pour la vitesse a-t-elle joué des vilains tours parfois?**

J.D.: J'ai fait le vol inaugural sur Paris Charles-de-Gaulle. Le matin, je suis parti en vitesse. Le vol s'est fait plein pot, bref j'arrive avec une demi-heure d'avance à Paris. Là les passagers débarquent, puis vingt minutes plus tard arrivent enfin les gars du bureau avec plein de bouquet de fleurs pour distribuer aux passagers. C'était assez drôle quand même.

«RS»: **Quand as-tu arrêté de voler?**

J.D.: A l'âge de 56 ans. De retour d'un vol de New York en 1995, je vais manger chez des copains, puis de retour dans ma chambre je fais une hémorragie cérébrale. Le lendemain je devais faire Genève-Zürich et ils ne m'ont pas trouvé pour le briefing. J'ai été trois jours dans le coma.

«RS»: **Comment as-tu vécu ce terrible coup du sort ayant mis un terme de façon abrupte à ta carrière de pilote?**

J.D.: Grâce à l'accident, cela m'a permis de ne plus avoir envie de continuer de voler comme tant d'autres collègues mordus. Une chance de pouvoir tourner la page sans remord. Car à l'hôpital, j'ai vite pris conscience de la gravité de mon état physique. Pendant trois ans de rééducation, j'ai dû réapprendre à marcher, à parler et à lire. Une longue période qui m'a permis de recommencer une nouvelle vie.

«RS»: **Comment vis-tu cette nouvelle vie?**

J.D.: Je me suis remarié avec une antillaise de Marie Galante et on habite là bas dix mois par année. Maintenant je vis une situation paradoxale où ma femme est plus jeune que mes filles et que mes deux derniers enfants ont l'âge de mes petits enfants. Bref, je ne sais plus bien à quelle génération j'appartiens. Parfois je reprends vite conscience de mon âge, lors-

que j'essaie avec difficulté de grimper sur les arbres avec les enfants par exemple.

«RS»: **Ton attitude est très positive, est-ce un trait de caractère important pour toi?**

J.D.: Je vois les choses positivement, c'est parfois un avantage mais tu passes à côté de beaucoup de choses. Tu as l'impression que tout va bien pour tout le

monde quand plus rien ne va. Maintenant je suis conscient que cette nature peut faire du mal aux autres sans m'en rendre compte.

«RS»: **Quels sont tes projets d'avenir?**

J.D.: Avec mes connaissances en génie civil, je planifie actuellement notre villa en Guadeloupe. Sinon je me repose et je profite de la vie en famille. ■

Eindrücke vom ASAP-Meeting in Orlando

ASAP steht für «Association of Star Alliance Pilots» und umfasst alle Pilotenverbände der Airlines der Star-Alliance. Ihre Delegierten treffen sich zweimal jährlich zu einem Erfahrungsaustausch und sorgen damit für ein feines Netzwerk von Kontakten, über die im Bedarfsfall schnell Informationen ausgetauscht werden können. Das jüngste Treffen der ASAP-Mitglieder fand vom 7. bis 9. November 2006 in Florida statt.

Text/Foto: Richard Huber, Captain A320/330

Eine laufende Actionlist erfasst die aktuellen gemeinsamen Themen und die entsprechenden Aktionen der ASAP. Mehrere Untergremien befassen sich im Detail mit Fragen der Sicherheit, der Luftraumstruktur, des Lizenzwesens oder der menschlichen Leistungsfähigkeit und machen den Delegierten Vorschläge für ein gemeinsames Vorgehen in diesen Bereichen. ASAP arbeitet überdies eng mit anderen Pilotenorganisationen (IFALPA, ALPA, ECA) zusammen, um Energien zu bündeln und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Regionen/Companies/Unions: News und Trends

Praktisch allen Star-Airlines geht es momentan gut bis sehr gut. Die grosse Ausnahme ist die AUA. Hier einige Highlights:

In den **USA** haben sich die Airlines restrukturiert und planen momentan kein Wachstum, sondern wollen zuerst gesunden. Die meisten Piloten mussten bei der (Leistungsprimats-)Pensionskasse Einbussen von rund 70 Prozent hinnehmen. United hat neu zwei Teil-Pensionskassen: eine staatlich vorgeschriebene mit Leistungsprimat und eine individuelle mit Beitragsprimat. Dabei müssen die Piloten ihre Beitragskassengelder selber verwalten, weil niemand die Verantwortung für schlechte Performance übernehmen will. Einige haben ihre übrigen

Gelder sehr schlecht gemanagt und damit praktisch alles verloren. Die Jüngeren haben noch die Möglichkeit, wieder Kapital aufzubauen. Für die Älteren ist das aber kaum mehr möglich, wodurch der Druck steigt, über das Alter von 60 Jahren hinaus weiterarbeiten zu dürfen.

Bei **Air Canada** hat ein Gericht anerkannt, dass die Firma den Piloten 1,2 Milliarden Canadische Dollar zur Deckung des Pensionskassen-Defizits nachzahlen muss. Dies soll innerhalb von zehn Jahren erfolgen. Damit sich die Firma aus dieser Verpflichtung herauswinden kann, hat sie zu einem üblen Trick gegriffen. Die Airline Air Canada wird systematisch ausgehöhlt, was durch manipulierte Kursanpassungen der Aktien von Tochtergesellschaften geschieht. So wurden zum Beispiel Jazz und andere Firmenteile durch Umlagern von Geldern aus der Air Canada massiv aufgepumpt, sodass diese vor Gericht darlegen kann, dass die vereinbarte Rückzahlung unzumutbar ist. Weil es diesen Töchtern dank diesen Transfers sehr gut geht, können den Aktionären der übergeordneten Holding überdies massive Dividenden ausbezahlt werden. Das Geld fließt also von der Air Canada Mainline in die Tochterfirmen und von dort über die Holding in die Kassen der Shareholder. Das hat direkt wenig mit den Piloten (respektive deren Kosten) zu tun, diese leiden aber trotzdem stark darunter, weil der Air Canada alle Assets entzogen wurden und sie nur noch Personal hat, das sie kaum mehr

bezahlen kann – selbst wenn sie wollte. Es wird also als «Nebeneffekt» auch noch Druck auf das verbleibende Personal ausgeübt, sich selber zu wesentlich schlechteren Konditionen weiterbeschäftigen zu lassen.

Die **AUA** verkauft alle sechs A330/A340, und deren Strecken werden mit Boeing 767/777 der Lauda betrieben. Parallel dazu werden praktisch alle Charter-Routen fallen gelassen, wodurch die Boeings für die Linienflüge frei werden. Fast alle alten Piloten fliegen auf Airbus. Sie werden nun überflüssig, können aber nicht einfach entlassen werden. ACA konnte erreichen, dass ihnen bis zu 45 Monatslöhne Abfindung bezahlt werden, was von über der Hälfte der Betroffenen (41 von rund 70) angenommen wurde. Diese wechseln nun zum Beispiel in den Orient und nach Indien, wo scheinbar einige Ex-AUA-Manager das Sagen haben (JetAirways). Die restlichen drei Fokker 70 werden ebenfalls noch zu Tyrolean verschoben, wobei die betroffenen Piloten mitgehen können. Sie behalten dort ihre AUA-Seniorität und das AUA-Salär, müssen aber unter Tyrolean-FDR arbeiten. Sie haben sogar die Option, fest zu Tyrolean zu wechseln, und sollen dort ihre Seniorität behalten können. Die Pilotengruppen der AUA und der Tyrolean sind andererseits weit davon entfernt, sich irgendwie zu verschmelzen, und die einst angestrebte Konzern-Seniorität ist in weite Ferne gerückt. Tyrolean hat neu annähernd gleich viele Piloten (500) wie die geschrumpfte AUA (!) und würde bedenkenlos auch Airbuse betreiben – AUA-scope-clause hin oder her. Andererseits wurde nun das Streckennetz derart ausgedünnt, dass nur noch die rentablen Destinationen übriggeblieben sind, womit die Aussichten für die AUA wieder besser werden, bald wieder einen operativen Gewinn verbuchen zu können.

Die Lufthansa wäre an sich bereit gewesen, die AUA zu kaufen. Da die AUA aber immer noch massiv verschuldet ist, haben die Analysten angedroht, das Lufthansa-Rating massiv nach unten zu korrigieren. Die AUA will nun mittels einer Kapitalaufstockung um etwa 400 Millionen Euro versuchen, die aufgelaufenen Schulden zu tilgen. Der Kapitalmarkt braucht zur Rechtfertigung dieser Aufstockung nun eine «Sanierungsmassnahme» und will sehen, dass Stellen (zirka 1000 über alle Bereiche) gestrichen werden. Dies wiederum ist der Hintergrund für den Verkauf der Airbuse. Strukturell wird offenbar viel zu wenig unternommen. Der Overhead ist unsäglich gross, und es gibt immer noch viele un-

rentable Strecken, die aus Prestigegründen weiterbetrieben werden.

Die AUA plant eine enge Zusammenarbeit mit Air Union, einem Zusammenschluss von fünf grossen russischen Airlines von Moskau (Domodedovo Airlines) über Samara (Samara Airlines) und Omsk (Omskavia) bis nach Krasnojarsk (Kras-Air, Sibaviatrans). Air Union betreibt drei Hubs in Moskau, Samara und Krasnojarsk, die neu an VIE angebunden werden sollen.

Die **Lufthansa** präsentiert für die ersten neun Monate ebenfalls sehr gute Zahlen: Für 2006 werden 700 Millionen Euro Gewinn erwartet, wozu die SWISS noch zusätzliche rund 200 Millionen Schweizer Franken beisteuern dürfte. Die Gesamtkosten sind dabei mit sieben Prozent stärker angestiegen als das Angebot (plus 1,3 Prozent). Ein Teil dieses Anstiegs – vor allem wegen des Fuel-Preises und Nach-

gend Piloten umgeschult werden können. Dass würde dann eine Auslagerung fast unumgänglich machen! Da wehrt sich die Vereinigung Cockpit nun mit allen Mitteln dagegen. Sie machte hierfür Konzessionen bezüglich der maximalen Arbeitszeit und gab für 2007 je sechs Tage Ferien zurück, fordert im Gegenzug aber umgehende Neuanstellungen.

Auf der andern Seite soll die Flugerfahrung für neue Piloten von gegenwärtig 240 CMD-Stunden auf nur noch 30 (!) gesenkt werden. Der Rest kann nach der neuen ICAO-Norm in Simulatoren erbracht werden. Es entstand am ASAP-Meeting eine rege Diskussion darüber, was denn eine vernünftige Grösse für minimale effektive Erfahrung im Flugzeug sein soll. Schliesslich wurde beschlossen, die Haltung der IFALPA zu diesem Thema zu unterstützen und sich bei den eigenen Airlines dafür einzusetzen, dass



Beim entspannten Zusammenstehen werden Eindrücke, Facts und Gerüchte ausgetauscht.

zahlungen in Pensionskassen – konnte wieder über die Fuel-Surcharge kompensiert werden. Die CASK konnten dank günstigen Währungseffekten und der Fuel-Surcharge unter dem Vorjahresniveau gehalten werden. Dank deutlich besseren Erträgen und besserem SLF schlossen die ersten neun Monate rund 40 Prozent besser ab als erwartet.

Die Lufthansa benötigt gegenwärtig 250 Piloten. Offenbar werden absichtlich zu wenige Piloten neu eingestellt, um dann sagen zu können, dass ein Teil des vorgesehenen Wachstums nicht bei der Lufthansa-Passage umgesetzt werden kann, weil in der kurzen Frist nicht genü-

durch die neue Regelung die Flugsicherheit nicht tangiert wird.

Die Lufthansa soll in absehbarer Zeit neu gruppiert werden. So soll sie neu drei Einheiten mit je einem Hub umfassen: FRA, MUC, ZRH. Diese stünden dann in direkter Konkurrenz zueinander. Allfälliges Wachstum würde dann dort angesiedelt, wo die Effizienz am grössten ist und am meisten Profit erwirtschaftet werden kann. Das betroffene Personal ist besorgt, dass dadurch ein noch grösserer Druck auf die Anstellungsbedingungen entstehen wird, der auch zu einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit führen kann.

Die **BMI** kämpft offenbar ums Überleben, da sie alleine zu klein ist und sich um sie herum eine starke Konkurrenz breitgemacht hat (easyJet, Ryanair, BA). SAS und Lufthansa halten zusammen rund 50 Prozent von BMI (mit einer Übernahme-Option), der Rest gehört einem Grossaktionär. Es bleibt aber im Moment unklar, wer BMI übernehmen könnte und ob eine Übernahme heute überhaupt geplant ist.

Daneben wird offenbar diskutiert, die Airline in eine Point-to-Point-Struktur (ähnlich den LCC) zu überführen.

Bei **ANA** (Japan) läuft der Betrieb extrem gut. Andererseits erscheint hier ein neues Phänomen der Pilotenrekrutierung. Eine externe Gesellschaft (CReW) vermittelt gegenwärtig 400 Piloten an verschiedene Airlines, darunter auch ANA. Diese haben keine Unions und arbeiten nicht zu den gleichen Konditionen wie die übrigen Piloten bei ANA. Ebenfalls wurden neulich gleich zwei LCC übernommen, die in Konkurs waren, wodurch Produktionsauslagerungen im SH-Bereich zunehmen. Durch die ebenfalls weit verbreitete Methode, Pensionierungen nicht vollständig zu ersetzen und damit einen künstlichen Unterbestand zu erzeugen, müssen dann entweder noch mehr Piloten kurzfristig von CReW eingemietet oder neue Flugzeuge ausgelagert werden – ANA hat dafür ja nicht genügend Piloten. Die verbleibenden Piloten erhalten auf diese Weise nicht genügend jungen, billigen Nachwuchs. Durch die Forderung der Firma, dass die Gesamtkosten für das Korps nicht steigen dürfen, entsteht ein zusätzlicher Druck auf

die Arbeitsbedingungen und Saläre (künstlich geschaffenes Altersstruktur-Problem).

Herausforderungen

Zur Einführung der neuen **MPL (Multi Crew Pilot Licence)** übernimmt und unterstützt die ASAP die Position von IFALPA bezüglich der neuen Anforderungen. Die IFALPA äusserte neulich Bedenken bezüglich der konkreten Umsetzung und der Kontrolle des neuen Konzepts der ICAO, das nur noch sehr wenige Commander-Stunden auf einem Flugzeug verlangt.

Praktisch bei allen Airlines ergeben sich mit dem **Weiterarbeiten über 60 Jahre** hinaus grosse Probleme und Gefahren. In Kanada, Neuseeland, den USA, UK und in Deutschland gibt es Klagen wegen Diskriminierung, die in Kanada und Neuseeland bereits vor Gericht durchkamen. Die Vereinigung Cockpit will dabei vor allem verhindern, dass über-60-jährige Piloten bereits Rente beziehen und dann zu sehr tiefen Löhnen fliegen können. Sie fordert deshalb, dass solche Piloten zu 100 Prozent des Salärs angestellt bleiben und zusätzliche drei bis vier Monate bezahlte Ferien haben, um einerseits die Belastung für den Körper in Grenzen zu halten und andererseits der Firma keine Billigpiloten zu überlassen.

Dass die **Senioritätsliste diskriminierend** sein kann, zeigt sich neuerdings bei Fällen, wo sich überzählige junge Piloten, die gemäss ihrer Seniorität entlassen werden mussten, an die Gerichte

wandten und auf Diskriminierung klagten. Bei BMI ist ein solcher Fall dadurch umgangen worden, dass man die Senioritätsliste in «Length of Service List» umbenannte, nach der sich auch die Entlohnung richtet. In Kanada wurde von den Gerichten andererseits entschieden, dass ein etabliertes Senioritäts-System keine Diskriminierung der Jüngeren darstellt.

Jan – Sept 2006 YOY Percentage Change

	Traffic	Capacity
Industry	5,9%	4,6%
Europe	5,3%	4,4%
North America	5,7%	4,7%
Latin America	-1,4%	-2,3%
Asia Pacific	5,4%	2,9%
Middle East	15,4%	14,7%
Africa	8,7%	9,4%

Global Airline Industry (Präsentation von Seth Rosen)

Das globale Marktwachstum (Januar bis September 2006) betrug, bezogen auf das Vorjahr, rund 5,9 Prozent, während die Kapazität um 4,6 Prozent erhöht wurde. Es gibt allerdings grosse regionale Unterschiede (siehe Tabelle). Der Sitzladefaktor betrug weltweit 76,5 Prozent.

Die Erträge (in \$/RPK) erreichten 2006 zwar wieder das Niveau von 1994. Gleichzeitig entstand aber durch die Inflation und die Wechselkurs-Schwankungen eine Einbusse der realen Erträge von ca. 32 Prozent. Im gleichen Zeitraum wurden die Beschäftigten 46 Prozent produktiver, die Flugzeuge 13 Prozent effizienter bezüglich Fuel und 4 Prozent effizienter genutzt. Vielerorts erhöhte sich die Produktivität der Beschäftigten markant, namentlich in den USA, wo, verglichen mit 2001, 22 Prozent weniger Personal 34 Prozent mehr ASK erbrachte. Die nicht Fuel-bedingten Kosten konnten dabei weltweit um 14 Prozent gesenkt werden. Für 2006 wird ein Gesamtverlust aller Airlines von 3 Mrd. Dollar erwartet, während alle europäischen Airlines einen Gewinn von rund 1,9 Mrd. Dollar erzielen dürften. Gemäss den Prognosen dürfte das Jahr 2007 das erste, weltweit positive Jahr seit 2000 werden.

Die Konsolidierung unter den Airlines sowie der Vormarsch der LCC halten auch in Zukunft als grosse Trends an. Beispielsweise erwartet Indien für 2010 einen LCC-Anteil von 70 Prozent, und Air India wird Anfang 2007 mit Indian Airlines fusionieren. Auch IFALPA und ECA arbeiten gegenwärtig an Modellen für den Fall einer Fusion.

Verschiedenes

Planungssysteme (PBS, Ferien)

Air New Zealand und BMI haben beide das SABRE-System im Einsatz. Während ANZ einige Modifikationen am Grundsystem veranlasst hatte und damit sehr zufrieden ist, sind die Engländer mit der Basisversion von SABRE ziemlich unzufrieden, weil die Bedürfnisse der Besatzungen nur ungenügend berücksichtigt werden.

Freiflug-Modelle

Alle befragten Kollegen klagen über zu volle Flüge und nicht mehr verfügbare Buchungsklassen für PAD-Flüge. Eine Handhabe dagegen gibt es kaum, obwohl überall genaue Reglemente bestehen. Ansprüche können nicht bezogen werden, weil die Buchungsklasse gar nie geöffnet wird (z.B. haben ältere Kapitäne bei der Lufthansa Anspruch auf einen jährlichen gebuchten First-Class-Flug mit der Familie. Wenn überhaupt, dann ist kaum je mehr als ein Sitz verfügbar, wodurch das Ganze zur Farce wird. Ebenso hat das obere Management den gleichen Anspruch, aber höhere Priorität...).

Nächstes ASAP-Meeting

Das nächste Treffen der ASAP findet im kommenden März im kroatischen Dubrovnik statt, das auch die IFALPA-Jahreskonferenz beherbergen wird. Das ASAP-Treffen wird unmittelbar vor der IFALPA-Konferenz abgehalten, da viele Delegierte an beiden Meetings teilnehmen wollen.

Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals
 Fondation du Personnel Swissair pour l'aide aux enfants
 Swissair Staff Foundation for children in need



50 Jahre nachhaltige Hilfe für Kinder

Liebe Spenderinnen und Spender

Wir alle vom Stiftungsrat danken Ihnen herzlich für Ihr Vertrauen und die erneute grosszügige Unterstützung «für unsere Kinder», die wir mit Ihrer Hilfe weiterhin beglücken können.

Wo stehen wir?

Im Jahr 2002 waren wir gezwungen, über die Zukunft unserer Stiftung nachzudenken und den Spenderkreis neu zu definieren.

Wir kamen damals zum Schluss, dass wir weiterhin vor allem von Pensionierten und Angestellten aus ehemaligen

Firmen der Swissair-Gruppe unterstützt werden. Dies hat sich weitgehend bestätigt. Potenzielle neue Gönner sehen wir primär bei den an Schweizer Flughäfen angesiedelten Firmen. Bei diesen ist unser Bekanntheitsgrad sehr hoch. Die Stiftungsratsmitglieder Alex Kugler von SR

Technics, Marcel Hungerbühler, Sylvia Ditzler und Claudia Rugaber von Swissport, Roland Bentele von Unique, Hansjörg Bokberger von Avireal sowie Alan Antille, Pierrette Homberger und Bernhard Looser von der SWISS sind bei ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bekannte Gesichter und wirksame Promotoren für unsere Stiftung.

Warum heisst die Stiftung immer noch «Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals»?

Wir sind uns bewusst, dass das Festhalten an diesem Namen eine gewisse Gratwanderung darstellt. Doch glauben wir, dass unser Engagement für die Kinder im Vordergrund steht und nicht der Namen unserer Stiftung.

Von den jährlichen Einnahmen gehen zirka 50 Prozent an SOS-Kinderdörfer, in denen wir inzwischen 21 Swissair-Häuser finanziert haben und für den Lebensunterhalt der dort wohnenden Familien aufgekommen sind. Die andere Hälfte der Spenden geht an Projekte in Brasilien, Indien und China sowie an das Pestalozzi-Dorf in Trogen. Wir sind auf unsere minimalen Verwaltungskosten von unter einem Prozent stolz! Mit wenig Bürokratie, einem «spesenlosen» Stiftungsrat und durch einige Sponsoren wie Avireal (Mailings) ist es uns bisher gelungen, auf diesem tiefen Niveau zu bleiben.

Was wollen wir erreichen?

Wenn Sie die Projekte über die letzten Dekaden mitverfolgt haben, so werden Sie feststellen, dass unsere Stiftung mit Ihren Spenden immer in die Basisschulung und Bildung von verwaisten und verlassen Kindern investiert hat. Es ist dabei oft nicht zu umgehen, dass auch eine zweckmässige Infrastruktur wie Schulen und



Ausbildungsstätten mitfinanziert werden müssen. Doch in all unseren Projekten steht der Grundgedanke im Vordergrund, dass unsere Investitionen langfristig auf Basisschulung und Bildung ausgerichtet sind.

Es ist heute auf Regierungs- wie auf Projektebene eine erhärtete Tatsache, dass sich Armut nicht mit reinem «Geldgeben» verringern lässt. Nur wer seine Zukunft selber an die Hand nehmen kann, hat eine Chance, sich aus ungünstigen Grundvoraussetzungen zu lösen. Die Antwort für verwaiste und verlassen Kinder ist Schulung und Bildung. Viele Rückmeldungen von den 20 «Swissair-Häusern» in SOS-Kinderdörfern und zahlreichen weiteren Projekten beweisen uns dies anhand von rührenden und motivierenden Geschichten immer wieder. Infrastrukturen können bei Unruhen zerstört werden.

Bildung – und somit auch Ihre Investitionen – jedoch nicht! In diesem Sinne hoffen wir, dass wir auf Ihre weitere Unterstützung zählen dürfen. Wir alle sind überzeugt, dass wir mit Ihren Spenden das Richtige tun und damit für viele Kinder den Weg zu einem selbständigen Leben langfristig ebnen können.

Für den Stiftungsrat:

Alan Antille, Captain A330/340
 Bernhard Looser, Captain A320/330

Unter www.swissair-kinderhilfe.ch finden Sie detaillierte Informationen über unsere «Swissair-Häuser» und weitere, kontinuierlich unterstützte Projekte. Wenn Sie an Geburtstagen und Familienfesten nicht wissen, was Sie schenken sollen, so finden Sie auf dieser Webseite unter «Hilfe» Ideen. Sie helfen uns zudem, Kosten zu sparen, wenn Sie uns Ihre E-Mail-Adresse angeben. Herzlichen Dank!

Vielen Dank für dein Engagement!

Richi Huber, unser Mann der Daten, Programme, Berechnungen und Grafiken, gibt nach sechsjährigem und sehr grossem persönlichen Engagement sein Vorstandsmandat ab. Richi ohne Laptop wäre nicht Richi gewesen. So viele Daten, wie ein Laptop fassen kann, so viele sind in seinem Laptop gespeichert. Auf seiner Festplatte sind neben vielem anderem mindestens sechs GAV inklusive der Ferienreglemente, Tarifverträge, Spesenreglemente, PK-Modelle, Karrieremodelle, Bonusprogramme sowie selbst erstellten Programmen für Benchmarks oder für Berechnungen der demographischen Entwicklung unseres Korps über das nächste Jahrzehnt. Wer sich einmal für einen echten Benchmark interessiert, der muss sich bei Richi melden – und sich eine gute Weile Zeit nehmen. Denn solche Vergleiche sind in der Aufbereitung wie in der Interpretation äusserst aufwendig, wenn man Aussagen so nahe wie möglich an der Realität machen will. Kompetente Benchmarks können denn auch nur aufgrund von (eigenen) Studien gemacht werden. Zudem ändern sich die Verhältnisse monatlich, da in unserer Industrie überall und immer wieder neue Verträge mit neuen Bedingungen ausgehandelt werden. Richi war deswegen auch immer am Ball und mit den neusten Daten vertraut. Ein echter Benchmarker wie Richi beschäftigt sich darum nicht nur mit wirtschaftlichen Trends, Daten und Berechnungen, sondern auch mit Beziehungen. Nur über diesen Weg ist es möglich, zu wahrheitsgetreuen und vollständigen Daten zu kommen. Richi reiste darum weltweit herum und nahm an Benchmark-Meetings teil, besuchte andere Pilotenverbände oder schrieb sich an Konferenzen ein, um die entsprechenden Personen zu treffen und sich ein optimales Bild machen zu können. Richi war in all den Jahren aber auch unser «internes Schreibkorrekturprogramm» – er würde als Dozent für deutsche Rechtschreibung perfekt bestehen. Viele unserer Mails und Schreiben gingen vor der Veröffentlichung erst durch das sogenannte «Richi-Programm». Als Verfasser eines Artikels durfte man erleichtert aufatmen, wenn Sinn und Text akzeptiert wurden. Egal ob sonntags oder morgens um 3 Uhr – Richi war da und hat den Vorstand und damit die AEROPERS immer und mit riesigem Einsatz unterstützt. Wer vom Management mit ihm zu tun hatte, der kennt ihn als äus-



serst beharrlichen Verhandlungspartner, und manch einer fürchtete sich insgeheim vor seinem kämpferischen Stil. Wer wie Richi das Herz am richtigen Ort hat, wurde die Jahre nach dem Grounding im Vorstand entsprechend stark gefordert. Nach all den kräftezehrenden Jahren und den vielen geopferten

erhaltenen Jahren und den vielen geopferten

Nerven möchte ich Richi hier zum Abschied im Namen des Vorstandes sowie aller Mitglieder von Herzen für seinen immensen und jahrelangen Einsatz danken.

Richi, du hast die Pause mehr als verdient, und wir wünschen dir alles Gute im Cockpit, unterwegs am «Big sky» wie auch in deinem Privatleben. ■

Christoph Flügel

Richi Hubers Tätigkeiten für AEROPERS:

1997–1999	Mitglied Copi-Gruppe
1999–2000	Spezialist Controlling
2000–2006	Vorstandsmitglied

Sieben Jahre Spezialisten-Einsatz für die AEROPERS

Thomas Wälti war von 1999 bis zum Abschluss der Verhandlungen für den GAV 2006 ununterbrochen Spezialist der AEROPERS. Damit erlebte er eine der ereignisreichsten Phasen in der Geschichte unseres Verbandes, die auch die Spezialisten immer wieder bis zum Äussersten forderte. Nebst der eigentlichen Fachkompetenz im persönlichen Kerngebiet waren zusätzlich Kreativität, Polyvalenz, Flexibilität und Belastbarkeit Voraussetzung für sein erfolgreiches Schaffen. Thomas hat diese Werte in vorbildlicher Weise verkörpert und gelebt.

Während der letzten drei Jahre seiner langen AEROPERS-Funktionärstätigkeit, während unzähliger Sitzungstage und Verhandlungsnächte, durfte ich Thomas in seiner Funktion als Spezialist für das Ressort Finanzen erleben und ihn dabei kennenlernen.

Thomas war mit seinem enormen Fachwissen im Bereich der Finanzen, aber auch in vielen anderen Fachgebieten eine grosse Hilfe für den Vorstand, aber auch für seine Spezialistenkollegen. Es gab kaum ein Dossier, über das er nicht bis in die Details Bescheid wusste, sei es im Bereich der Bestände, der Flight Operation, der Finanzen oder auch der Pensionskasse. Immer wieder konnte ich auf seine kompetente Unterstützung und Beratung zählen und ihn folgerichtig auch an vorderster Front in den Verhandlungen als Spezialist einsetzen. Derart vielseitig und selbst bei komplexen Fragestellungen sehr kompetent, war Thomas eine grosse Stütze während der vergangenen GAV-Verhandlungen. Er



beherrscht den Umgang mit Zahlen und Formeln auf dem Excel-Programm virtuos und hat eine ausserordentliche Begabung im Bereich

der Analyse und Synthese von umfangreichen und anspruchsvollen Zahlendateien. Durch diese Qualitäten und mit seiner exakten Arbeitsweise verschaffte sich Thomas während der langwierigen Erarbeitung der zahlreichen Finanz-Optionen für den GAV 2006 auch bei den SWISS-Verhandlungsteilnehmern und -Spezialisten grossen Respekt.

Seine Ruhe und Gelassenheit, auch und gerade in stürmischen Zeiten, seine Übersicht, seine Integrität und Verschwiegenheit sowie seine Hilfsbereitschaft und Kollegialität machten Thomas zu einem wertvollen Kameraden innerhalb der Familie der AEROPERS-Funktionäre. Ungern entlasse ich eine solche Persönlichkeit aus einem bestens funktionierenden Team. Gleichzeitig gönnen wir Thomas aber die wiedergewonnene Freizeit, die er vermehrt für seine Familie und seine Hobbys verwenden will. Der Vorstand, die Spezialisten sowie das Sekretariat müssen in Zukunft ohne den tollen Menschen Thomas auskommen. Auch im Namen aller Mitglieder bedanke ich mich bei Thomas für die geleisteten Dienste und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute! ■

Urs Bänziger

*Ressort «Finanzen, Versicherungen»
Vorstand*

Geld und Anlagen

Berichte über Verluste von Anlegern, die zum Beispiel bei einem Financier wie Dieter Behring investiert haben oder die bei Schenkungskettenbriefen mitmachen, zeigen auf, dass zum Thema «Geld und Anlagen» nicht genug Aufklärung betrieben werden kann. Es war mir schon lange ein Anliegen, dazu etwas beizutragen. Konkretisiert wurde dieses Projekt auf eine Anfrage der «Rundschau». Sie halten in einer Serie von zehn Artikeln nun den ersten in den Händen.

Text: Markus Schneider, Captain A320/330

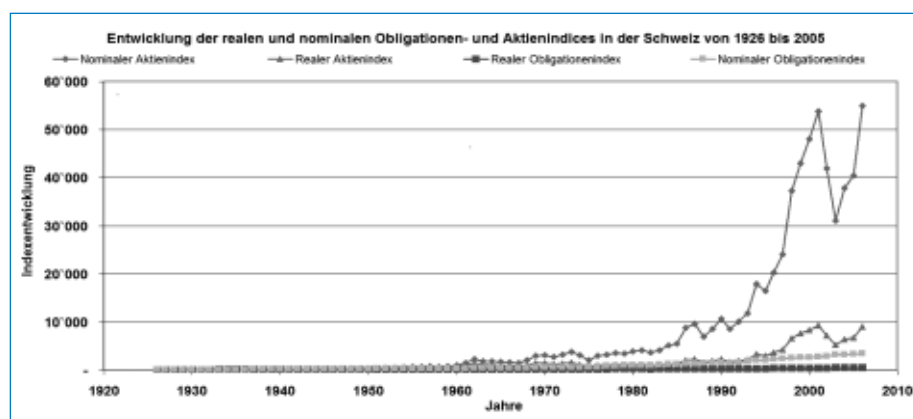
Das Thema «Geld und Anlagen» beschäftigt die Menschheit seit der Erfindung des Geldes, das die Ablösung des Tauschhandels ermöglicht hat. Eine systematische Analyse des Themas wird allerdings erst seit wenigen Jahrzehnten durchgeführt.

Betrachten wir als Einstieg gemeinsam ein paar historische Daten. Fast in jedem Land wurden im Laufe der 80er und 90er Jahre historische Analysen der Kapitalmärkte erstellt. In der Schweiz gebührt der Bank Pictet das Verdienst, dass sie eine Studie initiiert hat, die die Entwicklung der Aktien- und Obligationenmärkte in der Schweiz seit 1926 aufgearbeitet hat (Grafik 1).

Erwartungsgemäss zeichnet sich in dieser Darstellung eine exponentielle Entwicklung der Aktienrenditen seit 1926 ab, allerdings unterbrochen durch eine sehr markante Korrektur um die Jahrtausendwende. Ohne Berücksichtigung der Kosten wären aus 100 Franken im Laufe der Jahre bei einer Aktieninvestition rund 55 000 Franken geworden. Dies lässt sich auch anders darstellen (Grafik 2).

Erkenntnisse: Aktien hatten in den vergangenen 80 Jahren gegenüber den Obligationen eine jährliche Mehrrendite von rund 3,7 Prozent. Obwohl dies an sich

schon erstaunlich genug ist, darf man den Effekt auf die nackten Zahlen nicht unterschätzen. Die erste Grafik zeigt es deutlich auf: 80 Jahre mit einer Rendite von



Grafik 1: Durchschnittliche Entwicklung der Aktien und Obligationenmärkte der Schweiz von 1926 bis 2005 (nominal = ohne Berücksichtigung der Geldentwertung, real = nach Berücksichtigung der Inflation).

8,2 Prozent machten aus 100 Franken rund 55 000 Franken. 80 Jahre mit einer Rendite von 4,54 Prozent machten aus 100 Franken nur rund 3 500 Franken. Der Unterschied beträgt enorme 51 500 Franken!

Wenn dies unsere historische Erfahrung ist, warum investiert dann noch irgendjemand sein Geld in Obligationen? Das ist eine sehr interessante Fragestellung, die es uns erlaubt, etwas über den Tellerrand hinauszublicken. Die historische Erfah-

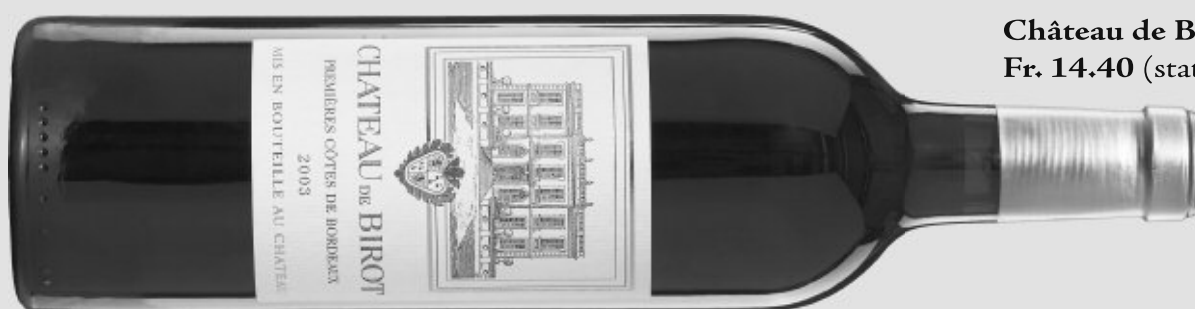
ung in allen Ländern, deren betrachtete Zeitperiode nicht unter einem Desaster wie einem verlorenen Krieg (Deutschland, Japan etc.) gelitten hat, sieht ähnlich aus. Aktien erbringen offensichtlich historisch wesentlich höhere Renditen als Obligationen. Jährliche Mehrrenditen von drei bis fünf Prozent sind die Norm. Die Erträge sind allerdings nicht konstant, das heisst, die Aktien Schweiz erbringen nicht jedes Jahr 8,21 Prozent an Rendite, sondern die Rendite unterliegt starken Schwankungen. Die unten abgebildete Grafik 1 zeigt die schlechtesten Jahresergebnisse der fünf betrachteten Grössen auf. Die schlechteste Jahresrendite von Aktien lag 1974 sowohl nominal wie auch real weit unter minus 30 Prozent! Die schlechteste

Jahresrendite von Obligationen lag 1989 nominal nur bei minus 4 Prozent (Grafik 3)!

Erkenntnisse: Der Preis für die langfristig hohe Rendite der Aktien scheint unter anderem in einer gut ausgeprägten Leidenschaftlichkeit des Anlegers zu bestehen. Nur wer mehrere Jahre seinem Engagement treu blieb, konnte von der bisher immer wiederkommenden Erholung der Aktienmärkte profitieren. Erst ab einer Anlagedauer von 14 Jahren findet man in der historischen Zeitreihe (von 1926 bis

«Guter Bordeaux muss nicht teuer sein!»

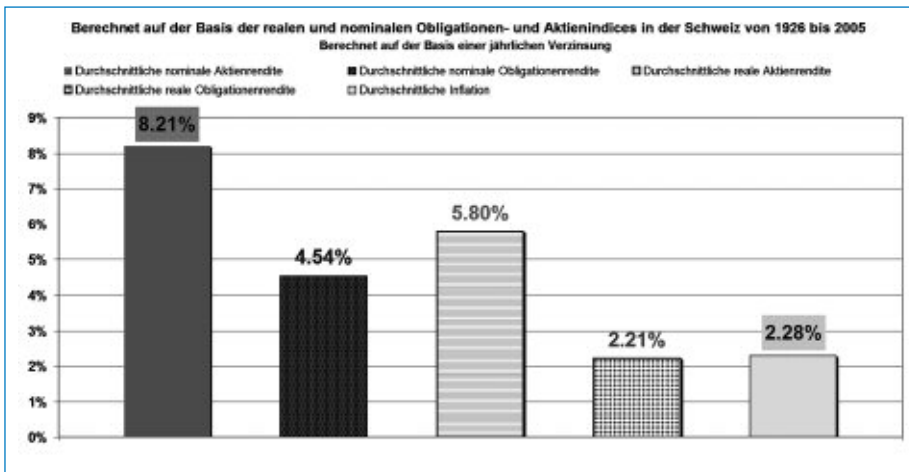
Philipp Schwander, Master of Wine.



Château de Birot 2003
Fr. 14.40 (statt Fr. 16.–)

selection | schwander

Philipp Schwander AG, Staffelstr. 10, 8045 Zürich, Tel. 043 433 11 11, Fax 043 433 11 12, www.selection-schwander.ch



Grafik 2: Werden die durchschnittlichen Renditen über die zur Verfügung stehenden 80 Jahre analysiert, so ergeben sich diese Jahresrenditen.

2005) der Schweiz keine 14-jährige historische Periode, in der die nominale Aktienrendite negativ war.

Finanzmarkttheorie

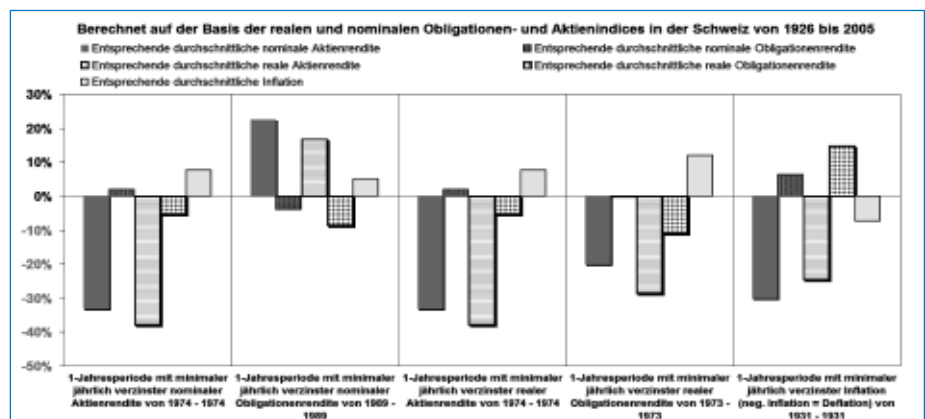
In der Finanzmarkttheorie wird versucht, mit ökonomischen Modellen die historischen Daten wie auch die modernen Finanzmärkte zu verstehen. Die historischen und die aktuellen Finanzmarktdaten werden dabei in Modelle gepackt. Diese Modelle haben eines gemeinsam – sie sind alle nur Annäherungen und damit auf jeden Fall falsch. Das ist aber gleichzeitig auch das Wesen jeder Theorie, die eine komplexe Thematik einfacher darstellen und quantitativ erfassbar machen soll.

Die globalen Finanzmärkte dürfen, basierend auf dem aktuellen Wissensstand, als chaotische, komplexe Systeme mit sehr vielen Mitspielern bezeichnet werden. Entsprechend kann tatsächlich jede Theorie nur eine Approximation der Wirklichkeit bringen und ist nur unter gewissen Rahmenbedingungen angebracht.

Das einfachste Modell

Schlüpfen wir für kurze Zeit in die Rolle von Finanzmarktforschern, die über viele Daten verfügen und versuchen, ein Modell beziehungsweise sogar eine Theorie

rund um diese Daten zu (er)finden. Der einfachste Weg, den uns die Wissenschaft aufzeigt, ist diejenige der Klassifi-



Grafik 3: Minimale Renditen von Aktien und Obligationen und grösste Deflation in der Schweiz von 1926 bis 2005.

kation und der Strukturierung. Was in der Botanik und der Chemie zu interessanten Resultaten geführt hat, gelingt mit einer systematischen Aufteilung auch bei Finanzdaten (Grafik 4).

Historische Daten von verschiedenen Anlagekategorien

Werden die Monatsrenditen betrachtet und wird eine minimale Statistik, basierend auf den Kennzahlen Standardabweichung und durchschnittliche Rendite,

erstellt, so ergeben sich obige Zahlen (im nächsten Artikel werden die Hintergründe dieser Kennzahlen weiter beleuchtet).

Erkenntnis

Die Risiken einer Anlagekategorie, definiert durch die Stand-

ardabweichung, sind über die Zeit recht konstant (z.B. Aktien Welt: 17,5 gegenüber 18,1 Prozent). Die Renditen hingegen sind alles andere als konstant, sie verhalten sich wie eine Diva – manchmal sind sie gross, manchmal sind sie sogar negativ.

Zusammenfassung

Historisch gesehen haben Aktien langfristig wesentlich höhere Renditen als Obligationen erbracht. Dieses Mehr an Rendite muss aber damit erkauft werden, dass die Schwankungen der Aktienrenditen bedeutend höher liegen als bei Obligationen. Die Risiken sind diejenigen Grössen an den Finanzmärkten, welche über die Zeit relativ konstant bleiben, leider aber nicht die kurzfristigen Erträge. Ein Anlageportfolio lässt sich entsprechend einfach nach seinem Risiko klassi-

fizieren. Die Grösse, die jeden Anleger aber wirklich interessiert, nämlich die zukünftige Rendite, ist nur über sehr lange Zeiträume vorhersehbar.



Markus Schneider, geboren 4. Mai 1957, ist Vater von zwei Töchtern (5 und 10 Jahre) und wohnhaft in Rüti ZH.

Seine Hobbys sind Skifahren, Computerprogrammierung, Pensionskassen, zusammen mit Menschen Ziele formulieren und daraufhinarbeiten. Sein Werdegang: Matura Typus C, eidg. dipl. Physiker ETH/EPFL, Befähigungsausweis für das höhere Lehramt, 1983 Eintritt SLS, seither Copi MD81, A310, Captain A320/330, Executive MBA HSG, in Ausbildung zum eidg. dipl. Pensionskassenexperten.

	Aktuelles Zeitfenster, vom Jul. 2000 - Oct. 2006, 75 Monate		Hist. Zeitfenster, vom Dec. 1984 - Oct. 2006, 262 Monate	
	Hist. Rendite p.a.	Hist. Risiko p.a.	Hist. Rendite p.a.	Hist. Risiko p.a.
Obligationen CHF	5.0%	3.5%	4.9%	3.4%
Obligationen Welt	2.0%	5.4%	5.3%	7.9%
Aktien CH	3.7%	14.8%	12.8%	17.9%
Aktien Welt	-1.7%	17.5%	8.4%	18.1%
Rohstoffe	3.8%	23.4%	6.0%	20.8%
Immobilien CH	6.7%	6.5%	6.9%	7.9%

Bild 4: Renditen und Risikos betrachtet über 75 und 262 Monate.

GELESEN

«Voglio volar»

Viktor Sturzenegger



Eine Sammlung aller Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe zu erarbeiten ist ein maximal hoher Anspruch, die Spanne von 1914 bis 2006 mehr als ein durchschnittliches Menschenleben. Peter Brotschi, selbst langjähriger Luftwaffenoffizier, ist ihm in jeder Hinsicht gerecht geworden. Auch wenn es schier unmöglich ist, das Werk als Ganzes, quasi wie einen Roman, zu lesen, so ergibt sich aus den

vielen Geschichten um diese Flugunfälle ein Mosaik der Entwicklung der Militärfliegerei, das auch Stein für Stein betrachtet werden kann (muss?). Immer wieder dringt, trotz zum Teil nüchtern wirkender Aufzählung von Details, das Menschliche in die Kommentare von Brotschi – oft verbunden mit der Tatsache, dass er die Unfallopfer persönlich kannte.

Auch mich macht es betroffen, wenn ich beim Durchblättern des Buches auf bekannte Gesichter oder Namen stosse. Hie und da lese ich von mir bekannten Pilotenkollegen und ihren nicht tödlich verlaufenen Unfällen und versuche mir daraus resultierende Folgen vorzustellen. Was hätte so ein Erlebnis wohl in mir ausgelöst? Hätte ich ans Aufhören gedacht? Wie kurz ist der Weg vom Opfer zum Täter? Hilft eine Rückenwirbelfraktur über eine Tragödie hinweg?

Beim Lesen dieser Flugunfälle sehe ich wieder die Meldung von damals in der Zeitung vor mir und erlebe von Neuem, dass ich mich als Zivil-Pilot immer etwas anders sah – bis zum Absturz unserer MD-11 bei Halifax, der mir erst deutlich vor Augen führte, dass Fliegen in jeder Form tödliche Gefahren birgt. Wir arbeiten an einer Reduktion von menschlichen Fehlern, und über die hoch entwickelte Technik schleichen sich neue ein – Redundanz in der Automation ist wohl doch nicht die Lösung aller Dinge. Auch die intensive Auseinandersetzung mit CRM (Crew Resource Management) – oder HAD (Human Aspects Development), wie wir es anfangs nannten – schützt nicht vor Fehleinschätzungen, wie dies bei Beat Rügger geschah, als er, wohl auch unbewusst unter dem (Ein-)Druck der aktuellen Situation der Swissair und vor neuen persönlichen Herausforderungen stehend, tödlich verunfallte.

Im Nachwort lässt uns Divisionär Markus Gygax noch wissen: «Die Seele eines Flugzeugs ist sein Motor, der Körper sind seine Flügel und in den modernen Jets ist der Bordcomputer mit der Flugsteuerung der Geist. Der Geist fehlte auf der alten Kiste, somit waren Seele und Körper gefragt, und der Pilot hatte die Rolle des Geistes zu übernehmen.» Ich danke dem Herrn Divisionär: Da weiss man doch wieder einmal, wo das richtige Fliegen stattfand, und fragt sich, welche Rolle die Piloten aus seiner Sicht wohl heute einnehmen.

Peter Brotschi: Gebrochene Flügel – Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe, Zürich
ISBN 3-280-06067-2/978-3-280-06067-4

Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Fakten aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Oktober bis Dezember vor ...

Text: Christoph Jordan, F/O A330/340

... 100 Jahren

Mit seinem Flugzeug 14-bis gelang es Alberto Santos Dumont am 23. Oktober 1906, im Beisein der Kommission des Aeroclubs von Frankreich einen erfolgrei-



Alberto Santos Dumonts D14-bis.

chen, gesteuerten Motorflug durchzuführen. Somit gewann er das für den ersten Motorflug von mehr als 25 Metern Weite mit einem Eigenstart-fähigen Flug-

zeug ausgesetzte Preisgeld von 3500 Franc. Am 12. November 1906 flog Santos Dumont mit demselben Flugzeug 220 Meter weit und gewann so einen weiteren, mit 1500 Franc dotierten Preis für den ersten Motorflug von über 100 Metern Weite. 1928 kehrte Santos Dumont nach Brasilien zurück. Er begann an schweren Depressionen zu leiden und entschied sich, 1932 in seiner Heimat aus dem Leben zu scheiden.

... 90 Jahren

Das Wright Model L war gegen Ende 1916 das letzte Flugzeug, das von der Wright Company fabriziert wurde. Es war ein einsitziger Doppeldecker, der von der US-Army als leichtes Aufklärungsflugzeug bestellt wurde. Orville verkaufte die Firma nach diesem, seinem letzten kompletten Flugzeugentwurf. Danach hatte er nur noch wenig Einfluss auf die Pro-



Das Wright Model L wurde 1916 als letztes Flugzeug der Wright Company fabriziert.

duktion weiterer Flugzeuge und arbeitete für kurze Zeit noch als Berater. Allerdings war es für die USA bis 1920 nicht mehr möglich, die europäische Flugzeugindustrie einzuholen, die sich in der Zwischenzeit viel weiter entwickelt hatte.

... 60 Jahren

Am 19. November 1946 um 11.30 Uhr startete in Strassburg bei schlechtem Wetter eine Douglas DC-3 Dakota der US-Army mit Ziel Marseille. Nach Funkkontakt und Ortung der Dakota durch den Flughafen Strassburg flog der Pilot eine Viertelstunde weiter westwärts und drehte in der Meinung, er sei über Dijon, nach Süden in Richtung Marseille. In



© by Patrick Brüttsch Comics Ltd.

«... and then, after two miles, we turn left!»

Wirklichkeit war die Dakota wahrscheinlich aber in der Umgebung von Zürich, als der Pilot gegen Süden abdrehte. Es herrschten starke Winde, die ihn abtrieben. Als er merkte, dass er in den Bergen war und in Turbulenzen geriet, wollte er umkehren. Um 14.08 Uhr kam es im Berner Oberland auf dem Gauligletscher in 3300 Metern Höhe zu einer Bruchlandung. Die zwölf Insassen konnten erst fünf Tage später – am 24. November – in einer beispiellosen Aktion von 80 Einsatzkräften gerettet werden.



Der Explorer-II erreichte eine Höhe von 23 164,8 Metern.

... 50 Jahren

Im November 1956 starteten M. Lee Lewis and Malcolm Ross zu ihrem ersten «Strato Lab I»-Flug. Zweck dieses Flugs war, die oberen Atmosphärenschichten zu erforschen. Sie erreichten mit dem Ballon «Explorer II» (105 000 m³) die Höhe von 23 164,8 Metern. Dies war ein neuer Höhenrekord. Die Gondel war eine Druckkabine, in die ein Forschungslabor integriert war. Der Ballon war aus neuem, sehr dünnem Polyäthylen gefertigt. Den absoluten Höhenrekord von 34 668 Metern erreichte die gleiche Crew am 4. Mai 1961. Dieser Rekord wurde bis heute nicht mehr erreicht.

... 40 Jahren

Die Deutsche Bundeswehr verfügte im November 1966 über alle ihre 770 Lockheed-F-104G-Starfighter ein kurzfristiges Grounding. Dies, nachdem bereits 65 Maschinen dieses Typs abgestürzt waren. Die Starfighter-Krise war auf ihrem Höhepunkt. Nach einer Serie von Abstürzen musste der Inspekteur der Luftwaffe vor dem Verteidigungsausschuss über die Flugsicherheitslage berichten. Dem früheren Verteidigungsmini-

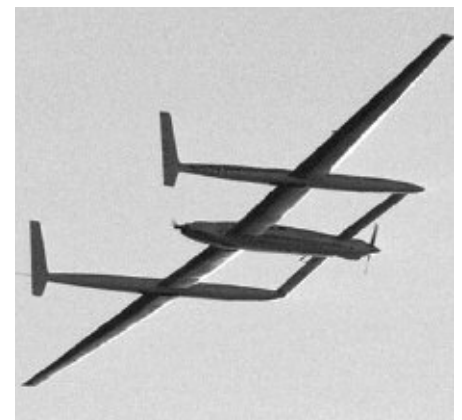
ster Strauss wurde vorgeworfen, das Beschaffungsprogramm F-104 nicht mit der notwendigen Sorgfalt betrieben zu haben. Die letzte F-104G wurde erst am 22. Mai 1991 ausser Dienst gestellt. Mehr als 2000 Starfighter-Piloten wurden von der Luftwaffe ausgebildet und insgesamt 916 Starfighter beschafft. Bei 292 Totalverlusten verloren 116 Piloten ihr Leben.



Die deutsche Luftwaffe musste 292 Verluste des F-104-Starfighter-I hinnehmen.

... 20 Jahren

Der Bruder des Konstrukteurs Burt Rutan, Dick Rutan, und Jeana Yeager starteten am 14. Dezember 1986 mit dem Rutan-Voyager-Flugzeug zum ersten Nonstop-Flug um die Erde: ohne aufzutanken oder zwischenzulanden. Sie flogen in 9 Tagen, 3 Minuten und 44 Sekunden eine Strecke von 42 120 Kilometern. ■



Die Rutan Voyager startete am 14. Dezember 1986 zum ersten Nonstop-Flug um die Erde.

AQUA-DOLPHIN

your water-workout specialist

- Personal-Training (Pilates)
- Swim-Lessons (Crawl-Lessons, Swimtests for Kids)
- AQUA-FIT
 - Aqua-Jogging (HerzKreislauftraining, Testing)
 - Aqua-Pilates (Spez. Kräftigungs-, Balancetraining)
 - Aqua-Relax (Tai-Chi/Yoga)
 - Aqua-Kids
 - Aqua-Seniors

Special conditions for SWISS-Employees and Seniors!

New courses beginning of January 2007

Where?

HB Bruggwiesen/ Glattbrugg
HB Fohrbach / Zollikon
HB Zumikon
HB Stettbach

Contact:

AQUA-DOLPHIN TEAM
www.aqua-dolphin.ch
info@aqua-dolphin.ch
079 243 72 46 (Gabriella)

On the air

Text: Zbigniew Bankowski, F/O A330/340

LOCAL NEWS...

Helvetic Airways steht vor der Einführung einer neuen, Schweiz-betonen, Bemalung. Über den Winter wird das Streckennetz reduziert. In Süditalien wird ein- oder zweimal pro Woche Catania, Palermo, Brindisi, Lamezia Terme und Olbia auf Sardinien angefliegen. Unverändert werden Flüge nach Alicante und Valencia in Spanien und in die mazedonische Hauptstadt Skopje angeboten. Neu im Winterflugplan sind Agadir und Marrakesch in Marokko. Aufgrund des reduzierten Winterflugplans beabsichtigt die Airline, zwei der vier Fokker 100 zu vermieten. Eine der Maschinen konnte an Swiss International vermietet werden, die die Maschine zwischen Zürich und Manchester einsetzt.



Eine Fokker 100 mit der neuen Helvetic-Bemalung.

La nouvelle compagnie aérienne valaisanne **Alp-Wings**, fondée cet été et basée à Zermatt, proposera à partir de mi-décembre des vols charters au départ de Sion. La première destination sera Londres avec deux vols hebdomadaires sur Londres City ainsi que deux autres sur Londres Gatwick. Dans une première phase les vols devraient être assurés par un Embraer 145 de la compagnie allemande Cirrus Airlines. Pour la suite des opérations, un Embraer 135 de 37 places est prévu au programme.

Im Rahmen der Erneuerung der **Rega-Helikopterflotte** wurden auf den Flachlandbasen Lausanne, Bern, Basel und Zürich neu Helikopter des Typs Eurocopter EC-145 stationiert. Die Rettungshelikopter des Typs Agusta A109K2, die nach wie vor auf Gebirgsbasen im Einsatz stehen, werden nun durch Helikopter der neuesten Generation abgelöst. Nach einem Evaluationsprozess wird die Flotte durch acht Helikopter des Typs Agusta

Grand ersetzt. Der Preis beträgt 10 Millionen Franken pro Maschine, und die Auslieferung ist für 2008 vorgesehen.



Ein Helikopter des Typs Agusta Grand.

Die Schweiz will mit Frankreich über einen gemeinsam betriebenen, funktionalen Luftraumblock verhandeln. In einer gemeinsamen Studie sind **Skyguide** und die französische Flugsicherung DSNA (Direction des Services pour la Navigation Aérienne) zum Schluss gekommen, dass ein gemeinsam betriebener Luftraumblock in jeder Beziehung sinnvoll wäre und das Projekt weiterverfolgt werden sollte.

Die **SWISS** wird im kommenden Frühjahr ihre Europaflotte um zwei A321 und einen A320 erweitern. Die Flugzeuge werden von Turkish Airlines übernommen und sind für fünf Jahre gemietet. Bei den A321 (serial number 522 und 541, Baujahr 1995) handelt es sich um zwei ehemalige Swissair-Maschinen. Sie werden wieder als HB-IOD und HB-IOF immatrikuliert. Auch beim A320 handelt es sich um eine ehemalige Swissair-Maschine. Die Konstruktionsnummer 562 war schon einmal als HB-IJF in der Schweiz im Einsatz. Um Umbaubodenzeiten aufzufangen, ist vorübergehend auch der Einsatz eines weiteren alten Bekannten geplant. HB-IJB soll bis nächsten Frühling auch wieder für SWISS International im Einsatz stehen.

WORLD NEWS...

La Russie admet avoir acheté en bourse 5% d'**EADS (European Aeronautic Defence and Space Company)** et suggère qu'elle pourrait aller plus loin. Ceci provoque quelques tensions puisque l'EADS voudrait vendre à l'US Air Force alors que les américains sont en froid avec les russes qui exportent vers l'Iran. Pour compliquer les choses, les russes ont le contrôle du marché du titane, matériau indispensable à Boeing et Airbus. Pour compliquer les choses, Aeroflot se prépare à commander quelques dizaines d'avions dans les années qui viennent...

Airbus has chosen Russia as its initial partner in the eventual passenger-to-freighter conversion of its A320 family aircraft, executing a preliminary cooperation agreement with EADS EFW (Elbe-Flugzeugwerke in Dresden), MIG (Mikoyan) and Irkut (Unification of Beriev Company, Yakovlev Design Bureau, Irkutsk Aviation Production, Russian Avionics Design Bureau and some others). Conversion activities for A320 and A321 will include design, kit production, conversion and maintenance and are scheduled to begin in Russia in 2011. This is the first announcement of any A320 passenger-to-freighter program.

Korean Air is prohibiting use of Dell and Apple laptops with lithium ion batteries on its flight. The move follows Qantas's ban on Dell laptops. Korean cites the risk of an onboard fire and the policy of "safety first". The FAA is also now reviewing safety concerns of lithium-ion batteries on aircraft.

En France, une cour de cassation vient de donner raison à un commandant d'**Air France** qui s'était déclaré en grève à Pointe-à-Pitre, dans les Caraïbes. Mis à pied pendant 15 jours, il avait porté l'affaire en justice. Le jugement stipule qu'il avait cessé son service entre deux vols distincts et avait avisé la compagnie suffisamment tôt pour être remplacé. Il pouvait donc participer à la grève, fût-il hors de Paris.

Japan's transport ministry has agreed to extend runway 16L/34R at **Tokyo Narita International Airport**. The new runway length will be increased by 320 meters to 2500 meters and is scheduled to be commissioned in March 2010. The additional length is projected to increase Narita's traffic by 20'000 movements annually.

Le retard cumulé des premières livraisons de l'**Airbus A380** pourrait atteindre les 18 mois, suite à l'annonce d'Airbus d'un délai supplémentaire de 10 mois. Emirates, compagnie de lancement de l'A380, a indiqué qu'elle examine désormais toutes les options, sans pour autant évoquer une annulation des commandes.

Ces retards devraient coûter à EADS, maison mère d'Airbus, la somme de 2 milliards d'euros. Ces problèmes de mise en service retarderont également le développement du A350. Mais sous la pression de Lufthansa, une nouvelle version, le A350-1000 pour 350 passagers,

pourrait être cependant développée pour contrer le Boeing B773-300ER.

CRASH NEWS...

The crew of the **Pulkovo Airlines** Tupolev TU-154 that crashed in Ukraine in August stalled and spun while trying to climb over towering storm clouds which were extending vertically up to 50'000 feet (15'000 m). When the Tu154 crew saw the storm cells ahead they tried to climb over them, simultaneously altering laterally by 20 km. The aircraft climbed from the cruise altitude of 34'800 ft (10'600 m) to a maximum height of 39'500 ft and at that point the aircraft stalled and entered a spin with a high angle of attack. The crew transmitted a mayday call reporting severe turbulence and two minutes later the aircraft was lost from radar screens. The Pulkovo Airlines accident is one of the seven TU-154 fatal crashes since 2000, but three of the previous ones were not attributable to the aircraft or crew. One was shot down by a Ukrainian missile in 2001 over Black Sea, another suffered a mid-air collision over Ueberlingen (Germany) in 2002, and a third was blown up by a suicide bomber in 2004. Two of the other seven fatal crashes were involving the Iranian operator "Iran Air Tour" and the last one was a "Vladivostok Avia" aircraft attempting to land at Irkutsk. But it was as well the third fatal airline crash in Russia this year. In July, an S7 Airlines (formerly Sibir Airlines) Airbus A310 overran the runway at Irkutsk and was destroyed after colliding with buildings. And in May, an A320 of Armavia (Armenia) crashed into the Black Sea on approach to Sochi killing all 113 people on board.

In den frühen Morgenstunden sollte eine B737-300F der **Frachtfluggesellschaft TNT** den Kurs von Liège nach London-Stansted absolvieren. Im Sinkflug über London stellte sich heraus, dass aufgrund von Nebel dort eine Landung unmöglich war. Daher wurde nach

East Midlands ausgewichen. Im Endanflug näherte sich die B737 mit hoher Sinkrate der Landebahn und plumpste links vor der Centerline äusserst hart auf die Bahn. Dabei wurde das gesamte rechte Fahrwerk abgerissen, und es kam zu Beschädigungen an Klappen und einem Hydraulikkreislauf. Mit am Boden schleifender Tragfläche gelang unter Vollschub ein Durchstart. Man landete schliesslich auf der Bahn 33 im benachbarten Birmingham. Bei der Landung bekam die rechte Tragfläche Bodenberührung, was zu weiteren Schäden führte.

SHORT NEWS...

Ein Vertrag mit der libyschen **Afriqiyah Airways** über bis zu 20 Airbus (A319, A320, A330) wurde in Farnborough bekannt gegeben.

Die spanische Grupo Marsans unterzeichnete in Farnborough eine Absichtserklärung über zwölf A330 (plus zehn Optionen) für **Aerolineas Argentinas** und **Air Plus Comet** (Spanien).

Transaero (Russland) hat auch acht A330-200 bestellt.

Wizz Air (Ungarn) bestellte weitere 20 A320 (plus 20 Optionen) und möchte ab 2012 53 Airbusse im Einsatz haben.

TAM Brasil will von der Pleite von Varig profitieren und bestellte 37 Airbus-Flugzeuge (A319, A320, A330) zur Lieferung bis 2010.

Emirates Sky Cargo bestellte zehn B747-8F zur Lieferung ab 2010.

Hainan Airlines (China) hat 50 Embraer ERJ-145 und 50 ERJ190 bestellt.

Die **chinesische Einkaufsbehörde** hat weitere Flugzeuge der A320-Familie zugeordnet: 30 A320 für China Eastern, 50 A320/A321 für China Southern, 24 A321 für Air China, 20 A319 für Hainan Airlines, 15 A320 für Shenzhen Airlines und 6 A319/A321 für Sichuan Airlines

Ryanair fliegt seit November nach Marrakesch (Marokko) und wandelte weitere zehn B737-800-Optionen in Festbestellungen um (Total 249).

Qatar Airways hat die Bestellung von 20 Boeing B777-300ER und 6 B777-200LR bestätigt.

EasyJet eröffnet in 2007 einen 17. Hub in Madrid.

Northwest Airlines hat 36 Bombardier CRJ900 (plus 96 Optionen) und 36 Embraer 175 bestellt.

Qantas hat noch acht zusätzliche A380 bestellt. Die Lieferung ist für 2015 vorgesehen.

Die US-Neugründung **Skybus** (Low-Cost mit Basis in Columbus, Ohio) wird mit einigen gemieteten A319 an den Start gehen. Skybus hat auch 65 eigene, werksneue A319 bestellt.



Eine A319 mit der Skybus-Bemalung.

2007 Airline Staff Youth Exchange Program!

Now in its 12th year of matching airline families & friends with other families world-wide!

The International Youth Exchange Program for Families of Airline Employees (IYE) is currently accepting applications for world-wide, two week exchanges for airline employee family members.

Youth, ages 14–18 years of age, are matched with youth their own age. Each youth hosts in their home for a time period of two weeks. The youth are together at both homes.

Coordinated by a retired airline employee, IYE has facilitated over 900 exchanges for airline youth since it began in 1994.

Costs for the exchange:

- an airline pass
- spending money
- application fee of \$225 (refundable if no match is found)

For an application form or more information please email to Camille Wheeler:

cwhee23773@aol.com
or contact: IYE, PO Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA



Die TNT-B737 nach der Landung in Birmingham.

SEITENBLICKE

Die zukünftigen Piloten des A380 bei Singapore Airlines stören sich daran, dass sie unter anderem weniger Salär als ihre Kollegen auf der Boieng 747 bekommen sollen. Bei BMI werden Krisengespräche aufgenommen, nachdem sich alle Piloten der drei Geschäftseinheiten mit einem hohen Ja-Anteil für einen Streik ausgesprochen haben. Andernorts ist man weiter und hat neue Verträge unterzeichnet. Die Unternehmen freuen sich über die dazugewonnene Flexibilität und die höhere Produktivität ihrer Angestellten.

Text: André Ruth

+++ SIA, pilots in dispute over A380 pay scales. Singapore Airlines (SIA) and its pilots are involved in a dispute over pay and benefits for aircrew operating its future fleet of Airbus A380s. Star Alliance carrier SIA confirms in a statement that it is seeking to resolve the dispute through arbitration. Although it does not provide details of what pilots are seeking, a local media report says SIA's future A380 pilots are unhappy in part because the airline wants to pay them less than what Boeing 747-400 pilots earn. "The company is seeking to have some differences with ALPA-S (Air Line Pilots Association-Singapore) over proposed pay scales for A380 pilots adjudicated. We hope that the outstanding issues can be resolved quickly", says the airline. "As is always the case when we use these sort of dispute resolution processes, we don't intend to negotiate the differences in public. To date, our discussions with ALPA-S have been constructive and have resolved some of the issues, but there are areas where we don't yet have common ground. +++

+++ UPS pilots ratify labor contract. Pilots at US freighter operator UPS today ratified a new five-year labor contract. Of the 2623 Independent Pilots Association-represented pilots who voted, a 56.5 percent majority cast ballots in favor of the contract, says a UPS spokesman. "UPS is thrilled to have completed this process and is excited about moving forward with the pilots to serve our customers and grow the business", he says. "This is a contract that meets our longstanding goals of rewarding our people while maintaining the ability of the company to remain competitive." The ratified deal follows a July tentative agreement between the union and management, and is a result of long-running negotiations arbitrated by the US National Mediation Board. +++

+++ BMI mainline and regional pilots back industrial action. UK carrier BMI's mainline and regional pilots have voted in favour of strike action, joining their counterparts at budget unit BMIbaby who have already backed a stoppage. Pilot's union

BALPA, which represents cockpit crew across the three divisions, says it is deciding when to stage the strikes following the vote. The industrial action will affect BMI's operations across a "wide range" of airports, including London Heathrow. BALPA's members at mainline carrier BMI, which operates the firm's London Heathrow links and long-haul flights, voted 89 percent in favour of a stoppage. BALPA says that 92 percent of members participated in the ballot. Cockpit crew at BMI Regional, which flies short-haul routes from regional airports, have given 86 percent backing to strike action. The ballot included 97 percent of BALPA's BMI Regional members. BALPA General Secretary Jim McAuslan says: "This means that pilots in all three BMI subsidiaries have voted to strike. One could be an accident, two a coincidence but with all three pilot groups supporting strike action we have revealed a real feeling of injustice among pilots."

"Although there are separate and specific issues of dispute in each division, the overarching concern is that the company is bulldozing through change." McAuslan says that the union will give "as much notice as possible" of the strike dates and he welcomes BMI's proposal of fresh negotiations. "We are pleased the company has now agreed to have crisis talks, which will begin next week", he says. "The company will have to come back to the negotiating table with a new attitude to each of the individual issues in dispute, and with it a real commitment to tackling the underlying causes. That is why we suggested that the arbitration service ACAS become involved." A BMI spokesman says that the company is "digesting" the outcome of the ballot, which it has just received, and will comment later. +++

+++ LAN Argentina reaches settlement with unions after unrest. Chilean carrier LAN Airlines' affiliate in Argentina has reached a preliminary agreement with its unions after months of intermittent labour action. There has been unrest within Lan Argentina over such matters as wages, workers' rights and working conditions. Under the new deal, most employees will receive a monthly salary increase of around 300 pesos (97 US-dollars). Unions will return to negotiations to detail a new collec-

tive agreement. Unresolved issues, says a representative of the Asociación del Personal Aeronautico union, include the introduction of flexible working regulations. But he says that, following the "sign of goodwill" from LAN, the unions will refrain from undertaking further wildcat strikes during the negotiation process. Lan Argentina is to become an affiliate member of the Oneworld alliance next year, along with its sister carrier Lan Ecuador. +++

+++ SriLankan agrees three-year deal with pilots' union. SriLankan Airlines has signed a new three-year collective labour agreement with its pilots' union. The Sri Lankan national carrier says in a statement that it expects the agreement with the Airline Pilots Guild of Sri Lanka "will encourage increased productivity from members of the Guild, as is our aim with all staff". It adds: "The agreement covers a wide range of issues pertaining to the salaries, benefits and careers of our pilots." SriLankan says the agreement has been backdated to 1st January this year and it will be in force through 31st December 2008. +++

+++ Mexicana reaches vital labour deal with pilots union. Mexicana and its pilots union ASPA have signed a new labour agreement, which the carrier says will result in annual savings of 50 million dollars. Under the agreement, pilots will not receive any increase in salary this year, but will receive increases based on annual inflation over the next three years. "This gives us the stability to make long-term plans and grow in a profitable manner", says Mexicana CEO Emilio Romano. The new labour accord averted planned strike action, slated for the start of the month. Mexicana says the agreement will allow it to reduce costs by canceling certain additional bonuses, and increase productivity by more than 10 percent through expanded working hours, as well as reduced breaks and vacations. The carrier's plan to acquire up to 40 aircraft is contingent upon reaching new productivity work rules with all of its unions, and negotiations are still ongoing with unions representing flight attendants and ground staff. +++

WIR TRAUERN

Folgende Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Leo Sieber 18.12.1943 – 5.9.2006

Pensioniert am 28. Februar 1999 als Bordtechniker

Hans Kessler 5.9.1931 – 24.9.2006

Pensioniert am 30. April 1974

Maurice Droz 1.2.1927 – 1.10.2006

Pensioniert als Bordtechniker

Rudolf Bauer 26.1.1941 – 21.10.2006

Pensioniert am 31. Januar 1996 als Captain MD-11

Willfried Knecht 29.7.1918 – 20.11.2006

Pensioniert am 31. Juli 1973

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Nagls Familie dankt den vielen ehemaligen Kollegen für ihre grosse Anteilnahme und die grosszügigen Spenden.

Fasnacht für einen wohltätigen Zweck – Fliegerutensilien gesucht

Unter dem Motto «über den Wolken» wird Anfang Januar 2007 eine rund einmonatige Ausstellung lanciert. Diverse Künstler und Firmen haben sich bereit erklärt, Objekte und Bilder mit Bezug auf die Luftfahrt zu gestalten und zur Verfügung zu stellen. Diese werden im Rahmen einer Faschnachtsdekoration in einem öffentlichen Restaurant (Eisenbahn und Bären in Sursee) ausgestellt und nach Abschluss der Veranstaltung verkauft. Der Erlös dieser Aktion wird der Stiftung Brändi zur Verfügung gestellt, die gerade ein neues Wohnheim inklusive einer Werkstatt plant.

Die Stiftung Brändi ist eine innovative, soziale Institution im Kanton Luzern. Ihre Kernaufgabe ist die Ausbildung, Weiterbildung und Begleitung von Menschen mit Behinderungen am Arbeitsplatz und im Bereich Wohnen und Freizeit. Die Luzerner Stiftung arbeitet im Auftrag des Kantons, sie bietet 880 Ausbildungs- und Arbeitsplätze und 250 Wohnplätze an. Seit ihrer Gründung 1968 arbeitet sie eng mit der Industrie und dem Gewerbe zusammen. Sie ist in 14 Branchen tätig und deshalb ein interessanter Wirtschaftspartner. Weitere Informationen sind unter www.braendi.ch zu finden.

Für die Aktion «Fasnacht für einen wohltätigen Zweck» fehlen jedoch noch viele Utensilien, die im Zusammenhang mit der Luftfahrt stehen und der Ausstellung die gewisse Ambience verleihen sollen. Wir sind auf der Suche nach Modellen von Flugzeugen, Fliegerbrillen, Postern und jeglichen, noch einwandfreien Utensilien, die wir für die Ausstellung nutzen und an deren Schluss verkaufen können. Wo stehen noch solche Dinge herum?

Wir sind froh um jede Hilfe. Vielen herzlichen Dank!

Weitere Informationen erhalten Sie bei Patrick Suppiger, Initiant der Veranstaltung (078 611 21 27). Postadresse für Gegenstände: P. Suppiger, Bahnhofplatz 5, 6210 Sursee.

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm 2007

30. Januar
27. Februar
27. März

jeweils am letzten Dienstag des Monats
ab 14.00 Uhr im Restaurant Kanzlei/Amtsstube
Hotel Welcome-Inn, Kloten

Vorstandswochen Amtsjahr 2006/2007

11. – 15. Dezember 2006
22. – 26. Januar 2007
19. – 23. Februar 2007

Öffnungszeiten airjob.ch

Nach Absprache per E-Mail:
info@airjob.ch
oder www.airjob.ch



- Kopfschmerzen?
- Allergien?
- Narbenstörfelder?
- Rückenschmerzen?

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88 ■ info@mindbodiesoul.ch
Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

Akupunkt-Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber

AEROPERS, Pilotenverband SWISS

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75, E-Mail rundschau@aeropers.ch

Druck

Akeret Druck AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf

Telefon 044 801 80 10, Fax 044 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

Format

A4 (210 x 297 mm); Satzspiegel: 184 x 268 mm

Drucktechnisches

Daten ab CD oder per E-Mail-Übermittlung (.pdf, .eps vektorisiert, .tiff)

Programme

Photoshop, Illustrator, QuarkXPress, Word

(Bitte nehmen Sie für Details Kontakt mit der Druckerei auf!)

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

3000 Exemplare

(Leserschaft: 750 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.)

Erscheinungsweise

Viermal im Jahr (März, Mai, September, Dezember)

Tarif in CHF	1-mal	2-mal	4-mal
Umschlag letzte Seite Ganze Seite (4-Farb-Skala)	1500.–	2700.–	4800.–
NEU! Umschlag Innenseite (hinten) Ganze Seite (4-Farb-Skala)	1200.–	2150.–	3850.–
NEU! Umschlag Innenseite (hinten) 184 x 134 mm (½ Seite, 4-Farb-Skala)	800.–	1450.–	2550.–
NEU! Umschlag Innenseite (vorne) 58 x 89 mm (4-Farb-Skala)	600.–	1100.–	2000.–
Ganze Seite 184 x 268 mm (einfarbig)	850.–	1700.–	2700.–
Format A (½ Seite) 184 x 134 mm (einfarbig)	500.–	900.–	1600.–
Format B 121 x 89 mm (einfarbig)	425.–	765.–	1360.–
Format C 58 x 89 mm (einfarbig)	350.–	630.–	1120.–
Format D 121 x 51 mm (einfarbig)	350.–	630.–	1120.–
Format E 58 x 51 mm (einfarbig)	200.–	360.–	640.–

Weitere Formate auf Anfrage. Preise gültig ab 1. Januar 2007 (exkl. MwSt.)

privaLex[®] – Global-Rechtsschutz für jedermann.



Exklusiv-Angebot für Mitglieder der Aeropers.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

Als Mitglied der Aeropers haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

Global-Rechtsschutz für Mieter:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten, Verkäufern und Handwerkern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht



A company of the Allianz Group



Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zt. AB 2006 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Berufs- oder Privatpiloten wird ausschliesslich über die Grunddeckung der Aeropers gewährt).

Anmeldung: Ich bin Mitglied der Aeropers und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

Mieter	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 statt Fr. 383.30	Eigentümer	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 statt Fr. 504.00
Mieter	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 statt Fr. 320.30	Eigentümer	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 statt Fr. 441.00

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.
Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP Rechtsschutz)

Name/Vorname: _____ Geb.-Datum: _____

Strasse: _____ PLZ./Ort: _____

Telefon: _____ Mobil Tel.: _____

Kataster-Nr. (Eigentümer): _____

Mitglieder Nummer: _____ Beitrittsdatum: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich, Tel: 058 358 09 09

