

# rundschau

6/95



**AERO  
PERS**



Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.  
Die Redaktion



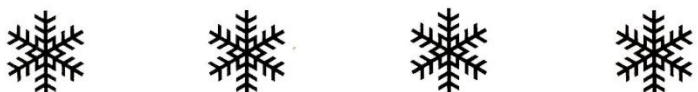
Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle année.  
Les Redacteurs



A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.  
The Editors



Auguriamo ai nostri lettori buone feste e tante belle cose per il nuovo anno.  
I Redattori



Wij wensen de lezers van de rundschau een vrolijk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.  
De Redactie



God Jul Och Gott Nytt Ar önskar vi alla Våra Läsare.  
Redaktioner



# rundschau

41. Jahrgang, Nr. 319  
Auflage 2300

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

## Ausgabe 6/95

- 3 Editorial
- 7 Seite des Präsidenten
- 9 Interview: Rob McInnis, President IFALPA
- 12 Yawspin
- 15 Pressekonferenz: 50 Jahre AEROPERS / Vollversammlung
- 17 Grande Fiesta-Ball im Kongresshaus Zürich
- 29 Typensalat bei AUA
- 35 Über Mitbestimmung zur Selbstverantwortung
- 39 Is there life after 55?
- 40 Man sollte...
- 41 Leserbrief
- 43 SU-27: Die Adrenalin-Maschine
- 47 Kaleidoskop
- 53 From other publications: «Eins zu null» oder «Eigengoal»
- 59 AEROPERS monthly
- 63 Neuaufnahmen
- 64 Termine

## Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 25. Januar 1996

### PR-Info-Gruppe/Redaktion

Peter Clausen (Vorsitz)  
Henry Lüscher  
Beat von Tobel  
Felix Kuster  
Franz Müller (Del. Vorstand)  
Doris Leuzinger (Sekretariat)

### Redaktions-Adresse und Versand

AEROPERS  
Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten  
Telefon (01) 814 15 15  
Telefax (01) 814 16 86

### Druck und Inseratenannahme

THUR DRUCK AG  
Zürcherstrasse 179  
8500 Frauenfeld  
Telefon (054) 21 18 45  
Telefax (054) 22 21 00

## VZ Ist Ihr Pensionskassen-Kapital «ready for take-off»?



Bei der Planung der «take-off»-Phase in die Pension sollten Sie sich folgende Fragen stellen:

- Wann soll ich über die Verwendung meines Pensionskassen-Geldes entscheiden?
- Was spricht für eine Pensionskassen-Rente, was für einen Kapitalvorbezug?
- Wieviel meines Pensionskassen-Anspruches soll ich mir als Kapital auszahlen lassen?

Folgende Check-Liste sollten Sie überprüfen, bevor Sie Ihren Entscheid fällen:

- Sicherstellung des Einkommens
- Flexibilität bei Vermögen und Einkommen
- Steuerliche Vor- und Nachteile
- Geeignete Anlagemöglichkeiten
- Höhe der Netto-Rendite
- Absicherung der Familie und Erbschaftsplanung

Wir unterstützen Sie gerne bei Ihrer Entscheidung über die Verwendung des Pensionskassen-Kapitals. Denn als unabhängiges Dienstleistungsunternehmen vergleicht das VZ sämtliche Marktangebote von über 20 Banken und 25 Lebensversicherungsgesellschaften. So können wir Ihnen die gesamte Information liefern, die Sie für Ihre Entscheidung benötigen – objektiv und neutral.

Nutzen Sie die Möglichkeit für ein *kostenloses* Beratungsgespräch.

Wir freuen uns darauf, mit Ihnen einen Termin vereinbaren zu dürfen.

Ihre Kontaktperson: Andrea Dinevski, Tel. (01) 202 27 37, Fax (01) 202 28 35

VZ Das Banken- und VersicherungsZentrum, Beethovenstrasse 20/24, 8002 Zürich

## Editorial

### Firmenkultur

Die Fachzeitschrift «Aviation Week & Space Technology» hat in der Ausgabe vom 20. November 1995 die Firmenkultur in der Luftfahrtbranche zum Hauptthema gewählt. Der Chefredaktor David North, er war von 1960 bis 1968 Pilot und Flight Engineer bei PanAm, macht sich im Editorial unter dem Titel «People make the difference at airlines» Gedanken über das Wohlbefinden der Angestellten einer Fluggesellschaft.

Die Direktionen vieler Fluggesellschaften seien ob der fanatischen Bemühungen, gute Quartalsabschlüsse und weitere massive Einsparungen zu erreichen, betriebsblind geworden. Der «shareholder value» zähle für die Strategien mehr als die Zufriedenheit der Kunden, die einen sicheren, effizienten, freundlichen Service erwarten. David North hat auf seinen Geschäftsreisen ein Auge auf den Boden- und Bordservice geworfen und erwähnt Swissair, Singapore Airlines, British Airways und Southwest Airlines als gute Beispiele; auch United Airlines gibt er bessere Chancen seit der Übernahme durch die Angestellten. Southwest und Virgin Atlantic Airways sind für ihn Firmen mit einem echten Leader an der Spitze, mit dem sich die Angestellten identifizieren können, zudem sei deren Grösse ideal, die kurze, effiziente Informationswege ermögliche. Sanierer, die von aussen als Strahlemänner in eine Fluggesellschaft gehievt werden, können die Angestellten selten hinter sich und ihre Ziele scharen. Aus der Zeit bei der PanAm ist David North immer noch ein Spruch präsent, den ein Manager einmal gesagt haben soll: «If morale costs a dime, we do not need it.» Von den Besatzungen sei erwartet worden, dass sie ihre Flüge ausführten, sich aber sonst nicht um die Geschäfte zu kümmern hätten.

Im nächsten Jahr werden in den USA 25 Verträge zwischen Gewerkschaften und Fluggesellschaften auslaufen. «Aviation Week» bezeichnet die momentane Lage als die ruhigste seit der Deregulierung, ist aber der Meinung, dass die Angestellten nun auch wieder ein Stück des Kuchens fordern werden. Kooperation zwischen Gewerkschaften und Fluggesellschaften sei der Schlüssel zum Erfolg, wobei lobend festgehalten wird, dass die Gewerkschaften die momentane Situation bei den Fluggesellschaften durchaus begreifen und gemässigt handeln würden. Das Mittragen von Verantwortung durch die Gewerkschaften sei ein entscheidender Faktor beim Vermitteln der getroffenen Abmachungen an ihre Mitglieder.

«Die Entscheide müssen in Zukunft ausschliesslich beim Management liegen» wurden anfangs Dezember die Herren Moritz Suter und Philippe Bruggisser zitiert. Wollen sie wohl auch auf das Ziel zugehen, dass die Angestellten nur noch ihre zugewiesene Arbeit zu erledigen und sich sonst nicht in die Belange der Firmen einzumischen haben? Moritz Suter scheint aber doch zwei Seelen in seiner Brust zu haben, denn in einem Interview bekannte er sich zu einer breiteren Einbindung der Angestellten in die Firma, die nicht nur eine transparente Strategie und Finanzpolitik mit Ausschüttung von Gewinnanteilen umfas-

sen soll, sondern auch Mitbeteiligung am Aktienkapital und Einsitz im Verwaltungsrat. Dafür soll, wer streikt, entlassen werden. (Aus eigener Erfahrung weiss er aber sicher noch, wie lange sich eine Kündigung mit juristischen Mitteln verzögern lässt).

Ich finde es grossartig, wie sich Moritz Suter - als einziger des Swissairkonzerns - in der Öffentlichkeit für seine Piloten, Hostessen, Mechaniker und anderen Angestellten einsetzt. Nie käme ein kritisches Wort über seine Lippen, immer noch ist er vordergründig überzeugt, sie alle stehen voll hinter der Crossair und liebten das «Familienunternehmen», das den unbestreitbaren Vorteil hat, dass jeder jeden kennt. Vor zwanzig Jahren hatte er gesagt, dass er ausziehen werde, sobald seine Crossair über 100 Leute zähle. Die heutige massive Expansion, die ohne Aufstockung des Managements und der Administration bewerkstelligt werden soll, könnte wohl ohne Moritz Suter nicht reibungslos über die Bühne gehen.

Die Regionalfluggesellschaften wurden bis vor kurzem - vor allem in den USA - als Einsteigegelegenheit für wenig erfahrene Piloten angesehen, die dort Flugstunden akkumulieren und später zu einer grossen Fluggesellschaft wechseln konnten. Aus diesem Grund akzeptierten sie auch eine schlechtere Bezahlung, war es doch Teil ihrer «Ausbildung» auf dem Weg zum Linienspiloten. Als die renommierten Fluggesellschaften begannen, die Regionalen zu verpflichten oder aufzukaufen, änderte deren Aufgabe. Die Manager der Muttergesellschaften sahen in ihnen einen Weg, billigere «eigene» Flüge anbieten zu können. Schrittweise und mit dem Geld der «Mutter» wurden die Kapazitäten vergrössert, was die Pilotenverbände bewog, dieser Gefahr der Unterwanderung und des Lohndumpings entgegenzutreten. «Scope clauses» heissen die Artikel in den Verträgen, die die Grösse der Regionalflugzeuge auf eine bestimmte Platzzahl festlegen und so die Auslagerung und Unterwanderung begrenzen sollen. Bei unserem Partner in den USA, Delta Air Lines, wurde die Grenze auf 80 Plätze festgelegt. Da der «Delta connection carrier» Atlantic Southeast Airlines Jumbolinos angeschafft hatte, wurde Delta Airlines kürzlich von der eigenen Pilotenvereinigung vor Gericht gezogen. Optimistisch verkündete der Präsident des Delta-Pilotenverbandes: «If you can't protect yourself with scope clauses, your prospects are worthless.» Die AEROPERS verkündete bereits an der IFALPA-Jahreskonferenz in Washington im Jahre 1990 stolz, dass es ihr gelungen sei, einen Unterwanderungsschutz-Artikel in den GAV einzubauen.

Durch die immer noch anhaltende Pilotenknappheit in den USA sind aber die Pilotensaläre bei den Regionals entsprechend gestiegen. So würde es für einige nach kurzer Zeit zu Kapitänen avancierten Piloten zu einer rechten Saläreinbusse kommen, wenn sie bei einer grossen Gesellschaft wieder als First Officer beginnen würden. Viele Muttergesellschaften bedienen sich heute ihrer Töchter als Pilotenreservoir. Diese Verflechtungen und das Lohndilemma haben auch die Pilotenverbände erkannt und unternehmen grosse Anstrengungen, ihre Kollegen bei den Zubringern einzubinden. Der Erfolg war gut, bis heute werden 23 Regionalgesellschaften von der nationalen Pilotengewerkschaft US ALPA repräsentiert.

Bevor bei uns in naher Zukunft von einem Konzernpiloten gesprochen werden kann, müssen daher die Piloten der Crossair auch bei uns in der AEROPERS integriert werden, damit wir alle die gleiche Sprache sprechen. Und zwar eilt die Sache, wir dürfen nicht Zeit verlieren mit einer Kommission, die langsam die Modalitäten und Ausnahmen ausarbeitet und versucht, Berührungsängste abzubauen, damit eine eventuelle spätere Abstimmung die Hürde nimmt. Bei der Balair-Integration hat es auch drei Jahre gedauert, bis alle Anpassungen perfekt waren. Das Versprechen der Swissair, nach der Erarbeitung eines GAV eine Diskussionsgruppe für das Thema Konzernpilot zusammenstellen zu wollen, dürfen wir im Zeichen der allgemeinen Verunsicherung nicht als allzu ernst gemeint betrachten. Die Initiative liegt bei uns.

Ich bin überzeugt, dass sich die künftigen Konzernpiloten voll und engagiert für die Firma Crossair oder Swissair einsetzen werden und dass die Angst, die Crossair würde zu einem «Durchlauferhitzer» für die Swissair, unbegründet ist. Dass die Lösung im mindesten kostenneutral ausfallen wird, davon konnten sogar Swissair-Leute überzeugt werden.

Moritz Suter, ein Verfechter des Rauchgenusses, hielt lange und überzeugt an Raucherabteilen in seinen Flugzeugen fest. Er liess sich aber von Passagierwünschen und dem Zeittrend überzeugen und führte rigoros das Nichtrauchen ein, welches er, stumpenrauchend (Davidoff!) fotografiert, im Bordmagazin «Crosstalk» seinen Kunden näherbrachte und um das Verständnis der Raucher bat. Vielleicht kann er sich auch mit dem Konzernpilot anfreunden, wenn sich die Hektik der Crossairerweiterung, die ja zum Teil mit herzlich verdankter Mithilfe pensionierter Swissairpiloten und AEROPERS-Mitglieder gemildert wird, gelegt hat.

Ich hoffe, dass die von der Swissair fallengelassenen SLS-Abgänger, die bei Crossair eine Anstellung erhalten, zur ersten Generation zufriedener Konzernpiloten gehören und die Blüte einer neuen Firmenkultur miterleben dürfen.

Henry Lüscher

## Brütten

steuergünstig, wenig Nebel, nur 10 km bis Flughafen, von Privat zu verkaufen

### 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Eigentumswohnung in 4-Familienhaus

126m<sup>2</sup> Wohnfläche, Bj. 73, grosse gedeckte Terrasse, origineller Gartensitzplatz, neue luxuriöse Küche, neues Bad, Kachelofen mit Cheminée, neue Fenster.


VP: Fr. 525000.- inklusive Einzelgarage

Tel. (052) 33 26 10 – (077) 63 36 09

## Jubiläums-Info Nr.9

Buchstäblich in letzter Minute sind die nachfolgend abgedruckten Jubiläums-Glückwünsche der Swissair-Konzernleitung eingetroffen. AEROPERS-Präsident Peter Nagl hat die grosszügige Spende zugunsten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals schriftlich bedankt, «in der Hoffnung, dass die anstehenden Probleme zum Wohle der Swissair, der Cockpitbesatzungsmitglieder und der AEROPERS gemeinsam gelöst werden können».



  
Schweizerische Luftverkehr AG    S.A. Suisse pour la Navigation Aérienne    Swiss Air Transport Company Ltd.  
7. November 1995

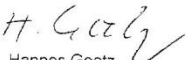
Herrn  
Peter Nagl  
Präsident der  
AEROPERS  
Ewiges Wegli 10  
  
8302 Kloten


Lieber Herr Nagl

Bei allen gegenwärtigen Meinungsverschiedenheiten: Herzlich gratulieren wir Ihrem Verband zum 50-Jahr-Jubiläum und wünschen Ihnen, wünschen allen Ihren Mitgliedern - unseren Piloten - alles Gute für die Zukunft, verbunden mit der festen Hoffnung, mit der Ueberzeugung des Findens gemeinsamen Wohlergehens.

Mit einem Betrag von 10'000 Franken an die Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals möchten wir diese Geburtstagswünsche etwas begleiten, Ausdruck und Zeichen auch der Wertschätzung Ihnen und Ihrem Verband gegenüber.

Mit freundlichen Grüssen

  
Hannes Goetz  
Präsident des Verwaltungsrates

  
Otto Loepe  
Präsident der Konzernleitung

## Seite des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Ende November spitzte sich die Situation bei den GAV-Verhandlungen erneut zu, und die Gefahr einer Blockade oder gar eines Verhandlungsabbruchs war gegeben. Die Firma stellte speziell im Bereich der unternehmerischen Freiheit Forderungen, die bei weitem das Verhandlungsmandat übertrafen, das Sie uns mit der Initiative «Quo vadis» erteilt hatten.

Diese unerfreuliche Situation bewog den Vorstand, von Ihnen die Vollmacht zur Einberufung einer Vollversammlung einzuholen.

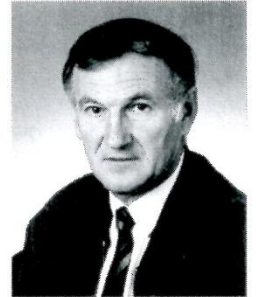
Das Abstimmungsverfahren ist in vollem Gange, und wir hoffen, Sie erteilen uns mit einer überwältigenden Mehrheit diese Vollmacht: Die Stimmen aller Mitglieder werden benötigt; jede Stimmenthaltung bedeutet ein Nein!

An dieser Stelle möchte ich all jenen, die noch Zweifel haben, klar sagen, dass die Einberufung einer Vollversammlung für mich und den gesamten Vorstand das wirklich letzte Mittel ist - das einzige Mittel, das wir noch einsetzen können, falls die Swissair weiterhin auf ihren übertriebenen Forderungen beharrt. An einer Vollversammlung müssten dann alle AEROPERS-Mitglieder gemeinsam entscheiden, ob eine solchermassen gestaltete Zukunft noch akzeptabel sei. Der Vorstand wird Ihre Vollmacht und Ihr Vertrauen nicht für eine leichtsinnige Kraftprobe missbrauchen.

Die Situation Ende November führte auf Swissair-Seite dazu, auf unser Angebot eines externen Moderators zurückzukommen. Mittlerweile fanden verschiedene Gespräche statt mit dem Resultat, dass wir uns am 15. Dezember auf einen gemeinsamen Mediator einigen konnten. Aufgabe dieses Vermittlers wird sein, zusammen mit den Konfliktparteien einen Ausweg aus der schwierigen Situation zu suchen.

Parallel dazu fanden zwischen einzelnen Konzernleitungsmitgliedern und mir ausführliche Gespräche statt. Dabei hatte ich am 13. Dezember Gelegenheit, in einem zweistündigen Gespräch Herrn Philippe Bruggisser kennenzulernen. In all diesen Gesprächen betonte ich, dass sich der AEROPERS-Vorstand der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Swissair voll bewusst ist und dass die Swissair-Piloten bereit sind, ihren Teil zur Gesundung des Unternehmens beizutragen. Ich machte klar, dass wir die pekuniären Forderungen der Swissair erfüllen werden, dass aber bei Themen wie Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitsbedingungen Mitbestimmung für uns von existenzieller Bedeutung sei.

Wir sind bereit, über sämtliche Bereiche zu verhandeln. Ein Diktat, wie unser neuer GAV auszusehen hat, können wir allerdings nicht akzeptieren. Nach all diesen Gesprächen und nach der Einsetzung des Mediators habe ich wieder



etwas Zuversicht gewonnen, dass wir trotz allem einen Ausweg finden werden. Der Entscheid der Konzernleitung, in Zukunft alle Flüge mit Crossair-Flugzeugen unter Crossair-Flugnummern durchzuführen, überraschte den AEROPERS-Vorstand sehr. Auch ich bin der Ansicht, der Passagier sollte genau das Produkt bekommen, das er gekauft und bezahlt hat.

Im Cockpitbereich wäre eine Umsetzung des Synergiepotentials vernünftiger als willkürliche Ausgrenzung innerhalb des Swissair-Konzerns. Für uns Piloten bedeutet dies zwingend ein konzernübergreifendes Laufbahnkonzept. Selektion sowie Aus- und Weiterbildung wären für einen Crossair- und einen Swissair-Piloten anfänglich gleich. Anschliessend würde jedem Piloten eine seinen Fähigkeiten und Bedürfnissen angemessene Karriere ermöglicht. Der Swissair-Entscheid, Geschäftsfeldabgrenzungen dieser Art zu betreiben, verlangt von uns eine Neuüberprüfung der gesamten Unterwanderungsproblematik. Wir befassen uns zur Zeit sehr intensiv mit diesem Problem.

Das Jahr 1995 neigt sich langsam seinem Ende zu. Für uns vom AEROPERS-Vorstand, aber auch für all unsere Mitglieder war es eines der schwierigsten in den 50 Jahren unserer Verbandsgeschichte.

Zur Erinnerung: 1995 erfolgten die Auflösung der Balair/CTA, der Verkauf der gesamten Fokker-100-Flotte, die Kündigung unseres GAV und zu guter Letzt der Entscheid, alle Flüge mit Flugzeugen unter 100 Plätzen unter Crossair-Flugnummern durchzuführen.

Ich hoffe, 1996 wird für uns das Jahr, in welchem ein für alle Beteiligten akzeptabler GAV unterzeichnet wird, die Piloten wieder volles Vertrauen in die Swissair-Führung finden, der Arbeitsfriede auch im Cockpit wieder hergestellt ist und der wirtschaftliche Aufschwung den Swissair-Flugbetrieb wieder schwarze Zahlen schreiben lässt.

In diesem Sinn wünsche ich Ihnen und Ihren Angehörigen besinnliche und friedliche Weihnachten und ein erfolgreiches und unfallfreies 1996.

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Peter Nagl

Zu vermieten per sofort oder nach Vereinbarung in 8173 Riedt  
(Steuerfuss 95%)

### **4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Maisonnettewohnung**

im Dachgeschoss eines gepflegten Riegelbauernhauses, ca. 150 qm,  
luxuriöser Ausbau, Sichtbalken, Cheminée, Galerie, eig. WM/Tumbler,  
Jacuzzi, Weinkeller, 2 Autoabstellplätze  
Mietzins Fr. 2400.- inkl.  
Tel. (01) 915 32 06 abends

## *Interview*

### **Rob McInnis, President IFALPA**

#### **Portrait of Rob McInnis**

Name:	Rob McInnis
Age:	46, married
Career:	started flying at 16, bush pilot in Canada, flight instructor, commercial pilot, airline pilot
Height:	6 feet
Eyes:	blue
Hair:	getting grey
Favorite cuisine:	italian
Favorite drink:	red wine
Favorite music:	none
Favorite reading:	fiction
Hobbies:	skiing, light airplane flying (owner of a 1949 Cessna 170A, private strip next to his house)



**rundschau:** As director of IFALPA you are representing over 100 000 pilots of 90 Member Associations. Is this a full-time job or can you do some flying besides?

**Rob McInnis:** I am still an active airline pilot like all of our board members. We find it very important to be active airline pilots, so that we speak with additional credibility when we are at international meetings or when we are lobbying the pilot's point of view on international standards. I'm a 767-300 captain at Canadian Airlines International, flying mostly international routes and I do approximately half of a schedule. That's enough to keep myself qualified and proficient, and the rest of the time I am busy with IFALPA.

**What major problems is IFALPA dealing with actually?**

**Rob McInnis:** On the technical side one of the main issues is reduced separation standards. CNS/ATM (Communication, Navigation, Surveillance/Air Traffic Management) is a buzz word these days around IFALPA and ICAO. The airlines are anxious to reduce separation standards and to introduce a concept known as «free flight» which could save them as much as 5 billion dollars a year. IFALPA is not opposed in principle to these ideas provided that necessary improvements are made first including better pilot-controller communication using satellite and data link, contingency plans in the event of inflight diversions, an adequate series of monitored trials and careful approval through

the normal ICAO process. The airlines are trying to implement these changes on a regional basis before the improvements and approvals are in place and we are fighting a constant battle to hold them back. We will consider reducing separation and other standards once the necessary technical enhancements are in place, but not before that.

On the industrial side a big concern to us are the disputes of pilot groups with their managements. I wrote about it recently in the editorial of our magazine. I find it very concerning because it isn't confined to some third world countries we've had trouble with in the past, but it's happening in Europe now in a big way.

*AEROPERS members know what you're talking about: Swissair has cancelled our collective labor agreement (CLA) and is asking a reduction of pilot costs in the order of 20%. Several pilot groups especially in Europe face similar demands. Do you think that this is a concerted effort by airline managements?*

**Rob McInnis:** I don't think it's a coordinated effort, it's simply a symptom of the times, in that deregulation and increased competition is coming to Europe, too. Low yields and too low ticket prices are forcing the management at every airline to do everything they can to cut costs.

*I asked the same question to the president of the Dutch pilots' association. He said he thought it to be a coordinated effort because the demands and the proceedings of the managements were strikingly similar, e.g. the 20% cost reduction.*

**Rob McInnis:** I still think it's a coincidence. Instead of coming out with arbitrary numbers like 20% or 15%, managements should sit down with the pilots and explain why they need a relief on the pilot contract. If it can be proved that this reduction is necessary, pilots will certainly be ready to make concessions. In this context I recall an article some time back that showed that in North America the cost of commissions to travel agents was higher than the cost of the flight crews, therefore I find it hard to believe that pilot wages are such a big problem to the airlines. Managements should recognise that pilots are one of the biggest assets in the company because we are career employees, usually more so than management, and we have a direct effect on other costs such as fuel. Pilots recognise that the health of their company is in their long-term best interest and are prepared to discuss problems and seek solutions with a reasonable management.

*Pilots at commuter companies generally earn much less than their colleagues at most major airlines. Why is that so?*

**Rob McInnis:** The main reason for it is that the regional airlines are traditionally stepping stones for pilots going up to larger airlines. Because the pilots don't stay there very long they are willing to put up with conditions they wouldn't otherwise accept. Managements of course are able to take advantage of that. To some extent the lower salaries are justified because of the generally smaller

size of aircraft, but when you consider that these pilots are operating in the same airspace with just as sophisticated equipment in some cases, they should certainly be doing much better than they are. My experience is that in some countries, where the progression of pilots from regionals to larger airlines stops for a period of time and the pilots are stuck in the regional airlines, they become more active in attempting to improve their conditions. In order to prevent managements from playing off the regionals' pilots against those of the trunk carriers it is important for the two groups to cooperate closely.

*Cost reduction is one thing Swissair is looking for but an even more important issue is their intention to totally abolish the «right of co-determination» we have in our present CLA. What is your opinion concerning co-determination of pilot groups?*

**Rob McInnis:** All employees, but especially pilots for reasons already mentioned, must have some say in the rules and conditions under which they work for their own protection as well as morale. In my opinion, a management that wants to run a successful airline must accept this principle, which is my understanding of the term «co-determination». As with any negotiated right, to make specific changes in co-determination rights, management must negotiate with the pilots as equals and make their case. I'm sure that the pilots have their own priorities for change and in an atmosphere of mutual respect a deal will usually be found. One common example of a co-determination right is often referred to as a «scope clause». A scope clause determines what flying «belongs» to a particular pilot group and outlines the procedure that must be followed if exceptions to the clause are allowed. Scope clauses are very important to pilots because if a company can simply offer the work to another pilot group through a subsidiary or wet-leasing, the pilots will be in a very weak bargaining position generally.

*Is it common for pilot groups to have scope clauses in their contracts?*

**Rob McInnis:** Yes, they are very common, particularly in the more developed world where pilot groups have been negotiating with their companies for a long time. Pilot groups in some underdeveloped countries would love to have the scope agreements that some of our pilot groups have.

*I've heard say that even recently pilot groups were granted extensions of their scope clauses in exchange for monetary concessions. Could you confirm that?*

**Rob McInnis:** I know that over the last year or so there have been negotiations at some airlines where in return for wage concessions shares have been provided to the pilots or all employees, and with those shares in some cases there are rights to have a say or to have a veto even on certain company decisions. So in that regard it is true that for concessionary monetary agreements pilot groups were able to acquire new rights of participation in the management of the company.

Do you know of companies where the pilots have a representative on the board of directors?

**Rob McInnis:** Yes. This is getting quite common in the United States. The best example I can think of is Northwest where there are two members of the pilot group on the board of directors. In my own company, Canadian Airlines International, two people on the board of directors are nominated by the employees and one of them is a pilot. That is in return for a concessionary agreement on the contract. It seems that this is happening more and more with pilot groups.

What support will or can IFALPA give a member association that is in a dispute with its company?

**Rob McInnis:** Our focus at IFALPA is on technical matters and on being able to influence worldwide standards. IFALPA was founded in 1948 because ICAO as a new United Nations agency at the time was determining international standards without any pilot input. IFALPA provided that input and we continue to do that to this day, not only to ICAO but to many other organisations too. As far as industrial disputes between pilot groups and their companies are concerned IFALPA will advise its 90 Member Associations that the group is in dispute and, as requested by its Member, invoke a number of its industrial policies which include, Assistance to Pilots Stranded Away from Home Base, Maximum Competition, Non-extension of Route Mileage and/or Carrying Capacity and in extremely exceptional cases, Curtailment of Normal Operations. IFALPA will also, at the request of its Member, use its considerable diplomatic influence to lobby the government, the company or possibly draft a submission to the International Labour Organisation (ILO).

## Yawspin



Airlines worldwide are under economic pressure and have to reduce costs. How does that affect safety?

**Rob McInnis:** Whenever there is pressure on costs there is also pressure on safety. In their drive for cost savings airlines could be tempted to reduce their safety margin, for example in the maintenance field by cutting costs for spare parts. As we know counterfeit parts have been a big issue for years. These cheaper products don't match the required quality standard and are therefore not as safe as the original parts.

Among other areas pilot training is being scrutinized by our management for possible cost reductions. Is there a tendency to reduce pilot training elsewhere, too?

**Rob McInnis:** That is a big concern, and that's where IFALPA and the pilot groups have to step in. It's one of our traditional roles to play the watch dog on safety of the industry. There is currently a serious problem in Venezuela with Servavensa. This airline was formed by the management of the original Avensa as a mirror image company. Avensa's management insisted that its pilots move to Servavensa and take individual contracts. Under this contract pilots are for instance not paid for uniforms, for hotel rooms or for training, it all has to be provided by the pilot himself. We consider that a severe threat to safety, because pilots may try to save money at the cost of training.

What action will IFALPA take in such a case?

**Rob McInnis:** We notified ICAO of the problem. Under one of the annexes ICAO envisaged responsibility of an airline for safety oversight of its operations, and in the case of Servavensa this is not occurring. ICAO itself has also a safety oversight program, as have national agencies like the FAA in the United States.





In this case we have also contacted them, because, as you know, the FAA is exerting some influence over carriers that are flying into the U.S. We have also told the International Labor Organisation in Geneva and another international employee group about the labor practises at Servavensa and that this situation is unsafe.

*Do you see any result of your interventions?*

**Rob McInnis:** By publishing far and wide any safety deficiencies we place a lot of pressure on such companies. Particularly in the less developed countries we are very successful, because they don't like the world pointing fingers at them saying they are unsafe.

*What are the relations between IFALPA and ICAO?*

**Rob McInnis:** IFALPA works very closely together with ICAO. We are actually one of the few organisations that have permanent observer status there, and as such we have the right to take part in all ICAO meetings. As the voice of the airline pilots worldwide we are highly regarded there. We not only interact with the ICAO headquarters but with the regions as well. ICAO has a number of regional offices where they are developing standards and we go to their meetings and provide our comments.

*Does IFALPA work together with IATA?*

**Rob McInnis:** We have a cordial relationship with IATA, we get invited to their major functions, but our main relationship with them is through ICAO. We have a permanent full-time representative at ICAO headquarters in Montreal as does IATA. That is another good example of the value of ICAO to us. In addition to IATA we work fairly closely together with the International Airline Passengers Association, IAPA. We cooperate with them on safety items. We also work along with ACI, Airport Counsel International, discussing airport deficiencies with them, and of course with a large number of other international groups from time to time, depending on what the issue is.

*In the countries of the former USSR thousands of pilots seem to have lost their job. Is that true? If yes, are they a threat to our job security?*

**Rob McInnis:** It is true that there is a large number of unemployed pilots in the former Soviet Union, but I don't think that they are a threat to our jobs because to a large extent they are not qualified on western aircraft and often there is a language problem. Only a few of them would present such a threat. Most of these pilots are members of IFALPA and hold dear to the principles of IFALPA.

*What final thoughts would you like to leave with our members?*

**Rob McInnis:** I would simply remind the members of AEROPERS that they are part of a worldwide community of airline pilots and that our community must, more than ever before, think globally and work together to protect the interests of the airline piloting profession. We are a respected force in the international arena and we can accomplish great things when we take the time to look beyond our immediate horizons.

Interview: Beat von Tobel



*Unter der Leitung des Informationsbeauftragten stellten sich der Gesamtverband der AEROPERS und der Sekretär den Journalisten. (Bilder: Keystone)*



*Orientierte ausführlich über den Stand der laufenden GAV-Verhandlungen und leitete die anschließende Fragestunde: AEROPERS-Präsident Peter Nagl.*

Eigentlich als Jubiläums-Pressekonferenz geplant, aus aktuellem Anlass jedoch mit leicht abgeändertem Programm gestaltet (Vollversammlung), führte die AEROPERS am 9. November 1995 im Airport-Forum, Zürich-Flughafen, eine Medienveranstaltung mit folgenden Referaten durch:

- 50 Jahre AEROPERS (Peter Clausen)
- Organisation AEROPERS (Felix Kuster)
- Flight Duty Regulations (Urs Enz)
- Unterwanderungsschutz (Franz Müller)
- Stand GAV-Verhandlungen (Peter Nagl).

Anwesend waren ca. 30 Medienschaffende von Presse, Radio und Fernsehen, denen eine umfangreiche Pressemappe abgegeben wurde (Inhalt: vier Referate, Pressebulletin «Abstimmung Vollversammlung», Festschrift «50 Jahre AEROPERS» und AEROPERS-rundschau 5/95).

Aufhänger war natürlich das Reizwort «Vollversammlung», das anderntags prompt in allen Medien (zum Teil auf Titelseiten!) gebührend kommuniziert wurde.



*Feierlicher Festakt im grossen Tonhallsaal mit Ansprachen von Josef Estermann, Stadtpräsident Zürich; Rob McInnis, IFALPA-Präsident; Jean Rodolphe Willi, Abt. Chef BAZL und Peter Nagl, AEROPERS-Präsident. Musikalische Umrahmung: Swissair-Musik unter Dirigent Alex Knecht.*



*Viel beachtete Ratschläge zur Entschärfung eines Arbeitskonflikts: Stadtpräsident Josef Estermann in angeregter Diskussion mit OK-Mitglied Ruedi Fischer.*



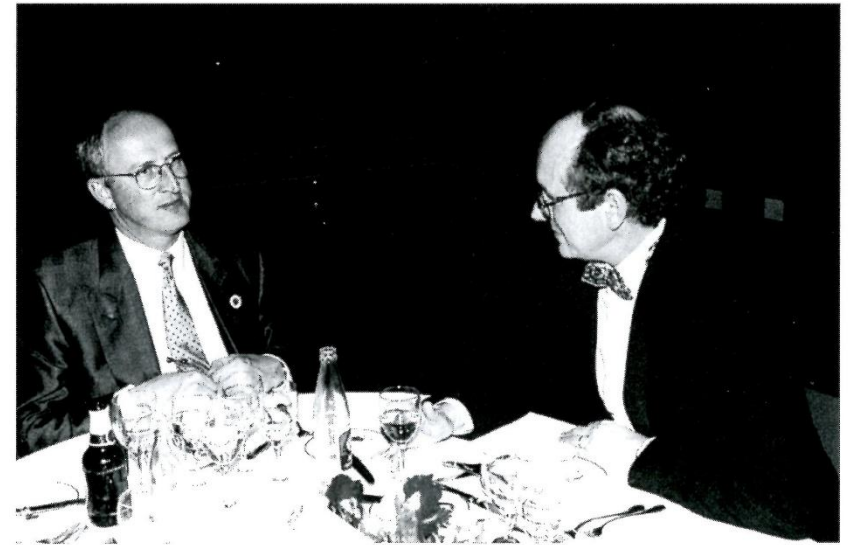
Unter den auffallend vielen pensionierten AEROPERS-Mitgliedern: Alfred Musser (l.), Begründer der **rundschau**, und Othmar Breitenstein, ehem. Navigator.



Unendliche Lust am Parlieren: Die Gesprächsfreudigkeit der geladenen Gäste brachte den Zeitplan (und den verantwortlichen Regisseur) arg in Nöten.



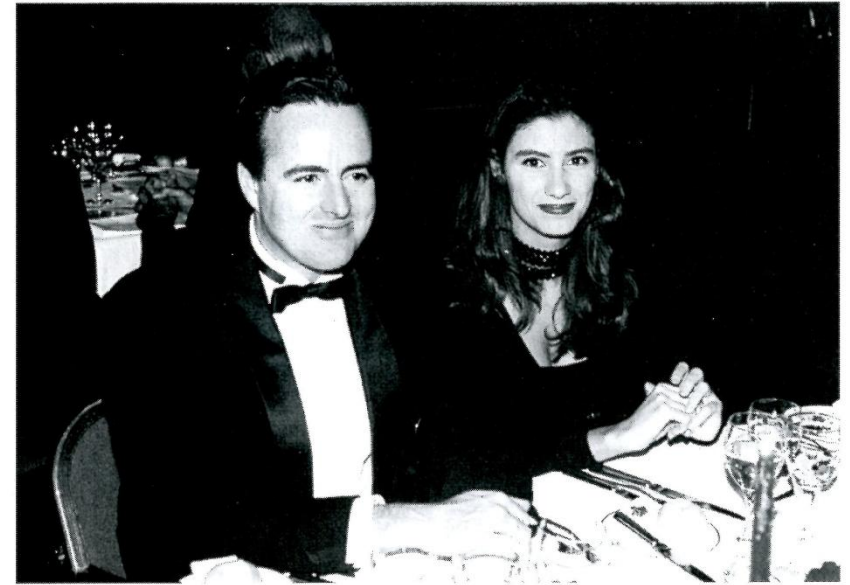
Ebenfalls unter den Ehrengästen: Bruno Heinzelmann, Stadtpräsident von Kloten, mit Gemahlin.



Vielversprechendes Fachsimpeln unter Juristen: lic. iur. Heinz Macchi (l.) und lic. iur. Hansueli Schürer, als AEROPERS-Rechtsvertreter bestens bekannt.



*Kamen direkt aus London angefliegen und mussten bereits am nächsten Tag wieder weiter: IFALPA-Präsident Rob McInnis und Gemahlin.*



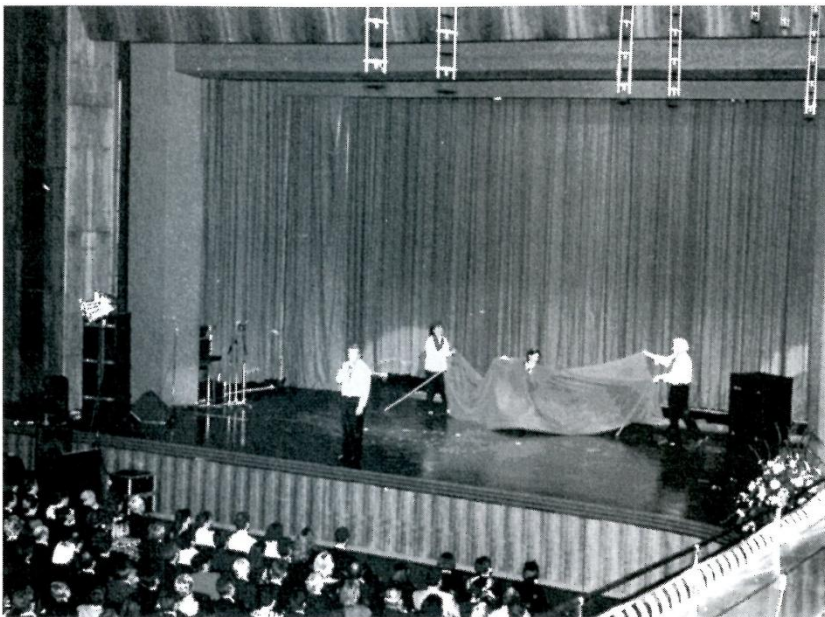
*Mit spanischem Temperament (und netter Begleitung) am Tisch der internationalen Gäste: ECA-Präsident Salvador Sottomayor.*



*Holländisch-schweizerischer Gedankenaustausch: Jean Rodolphe Willi, Abteilungschef BAZL (r.) und VNV-Präsident Benno Baksteen.*



*Trotz starker Grippe und enormem Arbeitspensum genoss AEROPERS-Präsident Peter Nagl die rauschende Ballnacht, liebevoll betreut von Ehefrau Marita.*



Standing Ovation für das dem AEROPERS-Vorstand gewidmete Chanson «l'espoir» von Léo Ferré: Théâtre Transfuge unter François Emery, F/O B-747.



Liess Hanteln, Keulen, Bälle und Ringe durch die Luft wirbeln: Starjongleur «Criselly» aus Zürich.



Führten als äusserst sympathische Vertreter unserer Kolleginnen und Kollegen aus der Kabine durchs Programm: Sonja Natzger und Urs Eicher, beide M/C.



Ein schon fast professionelles Familienunternehmen auf Ein- und Hochrädern: Kurt Waldmeier & Co.



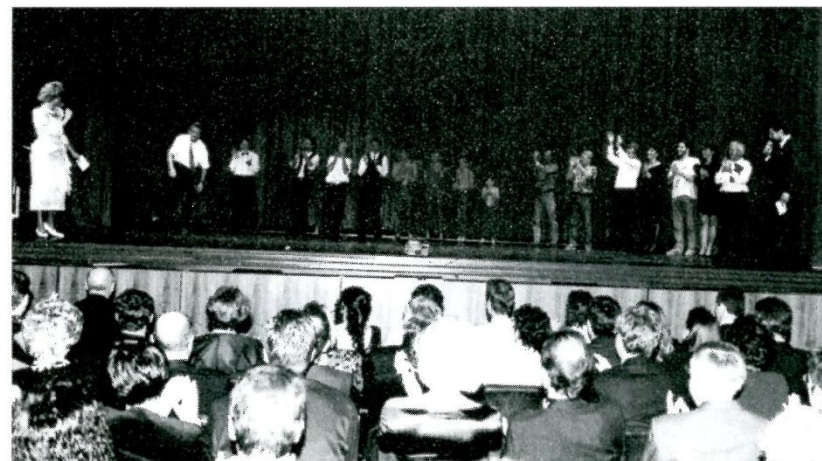
*In kabarettistischer Anlehnung an Wilhelm Busch's «Ma(r)x und Moritz» die Gäste (vor Lachen) von den Sitzen gerissen: Peter Küng 2.*



*Originell und in ihren Darbietungen wohl einmalig auf der Welt: «Appenzeller Space Shuttle» unter Verstärkung von Kurt Wegmüller (mitte), Capt. MD-11.*



*Mit wunderschönen Songs aus den späten sechziger Jahren: Gesangsduo «Peter and Paul», alias Peter Wüest (l.), F/OMD-11, und Paul Götti, Capt. A320.*



*Warmer Schlussapplaus nach gut eineinhalbstündiger Gala-Show, v.l.n.r.: Sonja Nafzger (Conférence), Peter Clausen (Regie), Kurt Wegmüller mit Ficht Tanner und Töbi Tobler von den «Appenzeller Space Shuttle», Peter Küng 2, Familie Waldmeier & Co., «Peter and Paul», François Emery mit seinem «Théâtre Transfuge» und Urs Eicher (Conférence). Jongleur Criselly rast bereits auf der N 1 nach Balsthal zum nächsten Auftritt...*



Mitternächtlicher Besuch einer der besten «Guggen-Musiken» des Kantons Zürich: ohrenbetäubendes Platzkonzert der «Limmat-Lièche».



Andauerndes «Full house» für Freunde des Dixielands in der Bierschwemme: «Old Rivertown Jazzband» unter Bandleader Werner Nussbaum (2.v.l.), F/A.



Ein solider Wert unter den europäischen Spitzen-Tanzorchestern: Ambros Seelos und seine Mannen.

#### Fotoreportage Grande Fiesta-Ball

Liebe Ball-Gäste

Sämtliche Aufnahmen dieses ausführlichen **rundschau**-Bildberichtes stammen aus dem Fotostudio Gertrud Roth in Erlenbach ZH.

Doch nicht nur Galashow und Festakt wurden dokumentiert; auch von allen anwesenden Gästen entstanden Portraitaufnahmen. Das entsprechende Fotoalbum mit nahezu 1000 Aufnahmen liegt im AEROPERS-Sekretariat zur Ansicht auf.

Falls Sie an einer bildlichen Erinnerung des gelungenen Abends interessiert sind, erhalten Sie von unserer Sekretärin, Doris Leuzinger, unentgeltlich Auskunft über die Vergrösserungsmöglichkeiten und die entsprechenden Preise.

Allfällige Bestellaufträge werden vom Fotostudio Roth prompt und in 1a-Qualität erledigt.

OK «50 Jahre AEROPERS»

## WOHNEN UND LEBEN

215 m<sup>2</sup> reine Netto-Wohnfläche plus Keller- und Nebenräume sowie Doppelgarage auf rund 700 m<sup>2</sup> Land - das ist unser modernes, luxuriöses

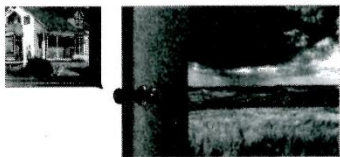
### 8 1/2-ZIMMER-HAUS IN WINKEL/RÜTI

- DER STANDORT** Winkel /Rüti bei Kloten - eine der bevorzugtesten und steuergünstigsten Gemeinde der Region.
- DIE QUALITÄT** Geplant und kalkuliert für höchste Ansprüche. Auf Wunsch unterstützen wir Sie beim Aussuchen der Materialien für den Innenausbau.
- DER PREISRAHMEN** Sie können sich überzeugen, dass das Preis-/Leistungsverhältnis bei einer Investition von Fr. 1'280'000.- bis Fr. 1'450'000.- und der hohe Ausbaustandard stimmen.
- IHRE SPEZIALISTEN** Architekt, Innenarchitekt, Gartengestalter und wir von der Streich AG stellen Ihnen dieses Projekt gerne vor. Unsere ausführliche Dokumentation gibt Ihnen zusätzlich Auskunft über Leistungen, Pläne und Investitionen.

Damit wir Ihnen persönlich vieles zeigen und erklären können, bitten wir Sie, uns anzurufen. Danke.

Streich AG  
Generalunternehmer  
Zürichstrasse 21b  
Tel. 01 - 833 00 33  
Fax 01 - 833 66 15  
Frau Nicole Häfliger

LANDHAUS - SIEDLUNG



WINKEL / RÜTI

*Welche Probleme haben andere Airlines mit dem «Konzernpiloten»?*

## Typensalat bei AUA

Von Peter Gugerell, Präsident Betriebsrat Bord AUA

Vor fünfzehn Jahren war die Welt noch in Ordnung: Jeder AUA-Pilot konnte sein Lieblingsflugzeug fliegen - vorausgesetzt, sein Lieblingsflugzeug hiess DC-9. Mittlerweile hat sich die Anzahl der Flugzeugtypen, auf denen AUA-Piloten im Einsatz sind, auf sechs erhöht. Und da stellt sich die Frage: Wer fliegt was? Wie die Erfahrung zeigt, ist die Frage durchaus brisant. Es ist eine charakteristische Eigenschaft des fliegenden Personals, dass keinerlei Wunsch besteht, auf einem vertrauten Flugzeugtyp der Pension entgegenzudösen. Vielmehr besteht sowohl bei Piloten als auch bei Flugbegleitern das intensive Bedürfnis, neue Flugzeuge, Technologien und Arbeitsverfahren kennenzulernen und zu erlernen.

Wer darf nun eine weitere Typen-Umschulung absolvieren? Bei Kapitänen ist die Zuteilung relativ einfach, sie erfolgt nach Dienstalter (Seniorität). Bei den Copiloten erfolgt die Zuteilung dagegen durch die Flugbetriebsleitung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Und das bedeutet für die Betroffenen nicht selten: Wer keine Wahl hat, hat die Qual.

Das Diagramm auf Seite 30 zeigt die derzeitige Verteilung der Copiloten auf die einzelnen Flugzeugtypen, aufgeschlüsselt nach Seniorität. Die jungen Copiloten fliegen auf der MD-80, die ältesten auf dem Airbus A310, alle übrigen irgendwo dazwischen. Im Bereich der älteren Copiloten sind die Typen stark verzahnt, was kein Wunder ist, da die Verteilung wie erwähnt vor allem nach dem Prinzip der Kosten-Minimierung erfolgt.

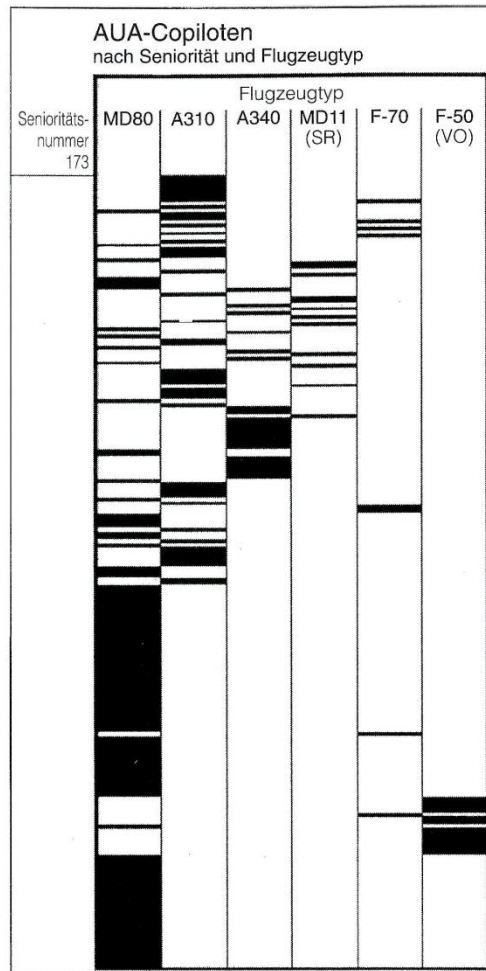
Kleine Flugzeuge sind bei Piloten aus Gründen, über die selbst Psychologen nur spekulieren können, nicht sehr beliebt. Auf der zu Tyrolean Airways ausgelagerten Fokker F-50 müssen daher die jüngsten Piloten (zwangsweise) fliegen. Stellt sich die Frage: Wer fliegt das nächst kleinere Flugzeug, die Fokker F-70?

Die F-50 und die F-70 fliegen in einem Marktsegment, in dem traditionell andere Arbeits- und Gehaltsbedingungen vorherrschen als im Mittel- und Langstreckenbereich. Um hier konkurrenzfähig sein zu können, mussten entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Die F-70 wird daher nicht von den bestehenden Kapitänen geflogen, sondern von erfahrenen Copiloten, die auf freiwilliger Basis als «Regional PiC» auf diese Flotte abgestellt werden.

Von Anfang an war unklar, ob sich genug Freiwillige finden würden, die mit einem (relativ) kleinen Flugzeug auf der «Vorortlinie» fliegen möchten. Als Anreiz wurde daher eine «Regional PiC-Zulage» geschaffen, die allerdings mit 5 Prozent nicht gerade als üppig bezeichnet werden kann. Die Sorgen waren jedoch unberechtigt: Es fanden sich nicht nur genügend Freiwillige, sondern es setzte ein regelrechter Run auf die F-70 ein. Am Geld kann's wohl kaum liegen. Der wichtigste Anreiz dürfte vielmehr darin liegen, als «Pilot in Command» wertvolle fliegerische Erfahrung zu sammeln.





Wer in den Genuss dieser Erfahrung kommt, wird wie üblich von der Flugbetriebsleitung festgelegt. Allerdings werden in letzter Zeit die Stimmen immer lauter, die eine andere Vorgangsweise wünschen. Tatsächlich wäre es durchaus möglich, die Typenschulungen nach einem festgelegten System durchzuführen, wobei eine Reihe verschiedener Lösungen denkbar wären.

#### Senioritätsprinzip:

Die Umschulungen erfolgen nach Dienstalter. Dieses System hätte den Vorteil, dass es bekannt und bewährt ist - und üblicherweise als gerecht empfunden wird. Der grosse Nachteil liegt in den zusätzlichen Kosten, die dem Unterneh-

men entstehen. Würde das Senioritätsprinzip bei Copiloten jetzt schon gelten, so hätten beispielsweise einige Kollegen in der Vergangenheit von der MD-80 auf die A310 umgeschult, dann weiter auf die A340 und kurz darauf auf die Fokker F-70 - und das alles in weniger als zwei Jahren. Für die Betroffenen sicher eine interessante Herausforderung, für die Firma eine relativ teure Vorgangsweise.

#### Mindest-Umschulungen:

Manche Airlines garantieren ihren Copiloten eine Mindestanzahl an Typenschulungen, zumeist zwei. Was zunächst wie ein Zugeständnis aussieht, entpuppt sich bald als problematisch. Wer schon zwei Typenratings hat, muss unter Umständen sehr lange warten, bis auch alle übrigen Kollegen zwei Typenschulungen haben; erst dann kann auch er wieder eine neue Umschulung absolvieren.

#### Mindest-Verweildauer:

Bei diesem System muss jeder Pilot für eine festgelegte Mindestdauer auf einem Flugzeug verbleiben, bevor er ein erneutes Typenrating erhält. Dies kann für den einzelnen ein erheblicher Nachteil sein. Der Vorteil besteht darin, dass sich die Typen-Umschulungen gleichmässiger über das Personal verteilen.

#### Kosten-Minimierung:

Dieses System kommt bei den meisten Airlines, auch bei der AUA zur Anwendung. Der Vorteil liegt auf der Hand - zumindest für das Unternehmen. Der wichtigste Nachteil besteht darin, dass dieses System von den Betroffenen oft als ungerecht oder willkürlich empfunden wird.

Angesichts der derzeit bestehenden Unzufriedenheit arbeitet sowohl der Betriebsrat Bord (Vereinigung des fliegenden Personals der AUA) als auch ein Team von Copiloten daran, eine Lösung für das Umschulungs-Problem zu entwickeln. Dabei sind durchaus auch andere als die oben vorgestellten Systeme denkbar, ebenso eine Kombination aus zwei oder mehr Systemen. Je kniffliger das Problem ist, desto kreativer werden die Lösungen sein müssen. Sobald das optimale System gefunden ist, wird schliesslich noch eine letzte Hürde zu nehmen sein: Jede Abkehr von der bisherigen Vorgangsweise bedeutet erhöhte Kosten für das Unternehmen. Die Bemühungen um eine Änderung des Systems werden nur dann erfolgreich sein, wenn es gelingt, die entstehenden Mehrkosten abzufangen bzw. auszugleichen. Auch hier werden kreative Lösungen und Solidarität innerhalb des fliegenden Personals erforderlich sein.

# Ein paar Fragen stehen am Anfang einer gesicherten Zukunft...

**Neu:  
Computer-Analyse**

Kapitalbezug oder Rente? Eine Frage, die rechtzeitig vor der Pensionierung geklärt sein sollte.

BFI Consulting AG hat als internationaler, unabhängiger Insurance Broker und Finanzberater von Swissair Piloten in Zusammenarbeit mit Versicherungen, Banken, Juristen und Steuerexperten aufgezeigt, dass der Kapitalbezug bei einer Pensionskasse in den meisten Fällen der Rente vorzuziehen ist.

Vergleichen wir die Leistungen der Pensionskasse mit einer flexiblen Lösung von BFI, so sind die Unterschiede augenfällig.

#### **Pensionskassen Lösung:**

1. Stirbt der Versicherte, erhält der Ehegatte eine um 25% gekürzte Rente resp. Kapital.
2. Berechtig für Leistungen sind nur der Lebenspartner und die Kinder bis zum 20. oder 25. Altersjahr.
3. Sind beide Elternteile gestorben und die Kinder älter als 20 resp. 25 Jahre, wird keine Rente oder Kapital mehr ausbezahlt. Gemäss Pensionskassenreglement fällt ein allfälliger Rückkaufswert an die Pensionskasse zurück.
4. Die einmal festgelegten Renten können nur beschränkt verändert werden.

#### **BFI Konzept:**

1. Stirbt der Versicherte, bleiben die Zahlungen an den Ehegatten oder Lebenspartner unverändert. Auch eventuelle Kapitalauszahlungen werden nicht gekürzt.
2. Berechtig für Leistungen sind der Lebenspartner, die Kinder und jeder beliebig wählbare Begünstigte ohne Einschränkungen.
3. Sind der Versicherte und dessen Lebenspartner gestorben, wird der ungekürzte Rückkaufswert (Kapital) an die Kinder resp. beliebig wählbare Begünstigte ausbezahlt.
4. Die einmal festgelegten Kapitalzahlungen können jederzeit den veränderten Bedürfnissen angepasst werden.

Die Sicherheit der Kapitalanlage nach dem BFI Konzept ist im Vergleich zur Anlage bei der Pensionskasse absolut gewährleistet, wenn nicht gar höher einzuschätzen (Garantierte Rendite).

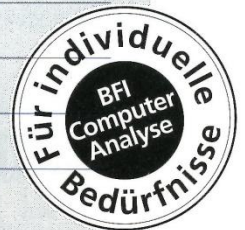
Das exklusiv für BFI entwickelte Programm errechnet, Jahr für Jahr detailliert, wie sich Einkommen und Vermögen, abhängig vom gewählten Pensionskonzept, bis zum 100. Altersjahr entwickeln werden. Diese Werte sind abhängig von persönlichen, Ihre finanzielle Situation beeinflussenden Faktoren: Vermögenslage, Einkommen, Hypotheken, zu erwartende Inflation, Kapitalzinsentwicklung, Zivilstand, Kinder in Ausbildung und zu entrichtende Steuern.

Mit Ihren persönlichen Daten versehen, erstellen wir Ihnen gerne kostenlos und unverbindlich die verschiedenen Konzeptvarianten. (Bei Ihnen zuhause oder bei uns im Büro)

**Fax 01 980 42 55**

Ich stehe kurz vor der Pensionierung. Ihr Angebot für eine kostenlose, persönliche Analyse nehme ich gerne an. Bitte kontaktieren Sie mich.

Name	Vorname
Strasse	PLZ
Wohnort	
Tel	Fax
Erreichbar	



**Damit Ihnen bleibt, was Ihnen zusteht!**

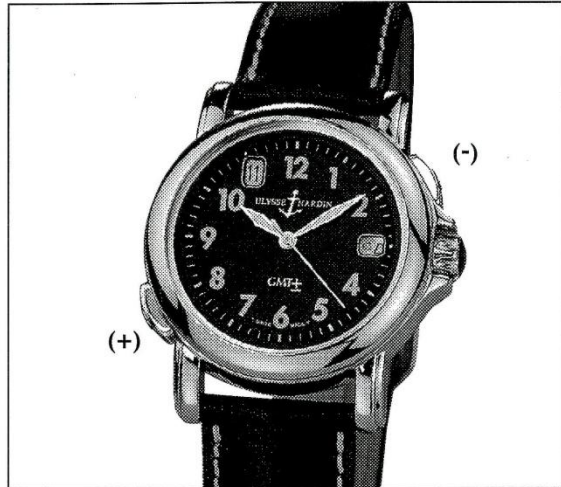
BFI Consulting AG  
International Financial Services & Independent Insurance Brokers

Zürichstrasse 108, CH-8123 Ebmatingen/Switzerland  
Tel. 01 980 4254, Fax 01 980 4255

**BFI**  
CONSULTING AG

## GMT ± DIE INTELLIGENTE ZEITMASCHINE

Eine mechanische Neuentwicklung  
von ULYSSE NARDIN



Mittels **Drücker (+)** oder **(-)** erfolgt die augenblickliche Korrektur des Stundenzeigers auf die neue Ortszeit.



«Hometime» oder zweite Zeitzone im Fenster bei 11 Uhr ablesbar. Wasserdicht bis 100 Meter. Erhältlich in 18 Kt Gold oder Edelstahl.

**ULYSSE NARDIN**  
seit  1846

Ausführliche Dokumentation wird kostenlos zugestellt.  
LA SERLAS, Bahnhofstrasse 27  
8001 Zürich, Tel: 01/ 212 06 06

Zukunftsstrategien für Linienpiloten - innovative Ideen sind gefragt:

## Über Mitbestimmung zur Selbstverwaltung

Von Thomas Jacob, SFO B-747

Die heutige Phase der Konsolidierung, ja des Stellenabbaus im Swissair-Pilotenkorps ist nur in Zusammenarbeit mit den Piloten erfolgreich zu bewältigen. Dafür brauchen wir Piloten nicht weniger, sondern mehr Mitbestimmung und Mitverantwortung. Daraus wiederum entstünde Vertrauen, und es würden in Zukunft selbst echt innovative Arbeitsmodelle denkbar. Diese Zusammenhänge und ein solches Modell werden im folgenden erläutert.

### Ein GAV mit Mitbestimmung und Mitverantwortung fördert Qualität und Effizienz

«Für den Aufbau unserer Organisation gilt der Grundsatz, dass jede Kompetenz an die unterste Stelle delegiert werden soll, die einen gegebenen Tatbestand noch voll beurteilen kann.» Dieses Zitat aus den beachtenswerten 35jährigen «Grundsätzen der Swissair» entspringt einem gesunden Menschenverstand, welcher noch viele Management-Moden überleben wird. Denn nur dieser Grundsatz erlaubt die Mobilisierung von Motivation und Wissen möglichst vieler Mitarbeiter. Und genau das braucht heute unser Dienstleistungsbetrieb am dringendsten. Für uns Piloten heisst dies: Mitbestimmung und Mitverantwortung mindestens im operationellen Bereich.

Unter unserem heutigen (noch bis zum 31. März 1996 gültigen) GAV wirkt das Wissen und die Erfahrung der Piloten, von der Sicherheit bis zur Ökonomie, hauptsächlich über Kader, über Instrukoren und über die Mitwirkung der Basis in der AEROPERS. Darum muss auch der Pilotenverband von der Geschäftsführung als mündiger und kompetenter Partner anerkannt sein. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Blick über geographische Grenzen und in die Geschichtsbücher: zu aktiven und starken Pilotenverbänden gibt es keine ernstzunehmenden Alternativen.

### Die Mitbestimmung für Piloten muss weiterentwickelt werden!

Eine Herausforderung, und eine denkbare Gefahr sollen uns Swissair-Piloten dazu motivieren, uns heute mit der Weiterentwicklung der Mitbestimmung zu befassen.

Wir haben im Swissair-Pilotenkorps hervorragendes menschliches Potential. Als Illustration dafür sei unser international führender Ruf bezüglich Sicherheit und Zuverlässigkeit genannt, den wir grösstenteils aus eigener Initiative erarbeitet haben. Ich meine, wir könnten und sollten auch punkto Arbeitseffizienz international richtungweisend werden. Soviel zur Herausforderung.

Eine denkbare Gefahr ist längerfristig unser Standort im Hochpreis- und Hochlohnland Schweiz. Wir Piloten haben auf unserem Arbeitsmarkt eine

relative Stellung im Vergleich zu den Kollegen der ausländischen Konkurrenz auf ihren Arbeitsmärkten. Selbst unsere Kaufkraft ist vergleichsweise tief. Die ausländische Konkurrenz kann mit anderen Worten die Löhne ihrer Piloten eher drücken, ohne damit gleich den gut qualifizierten Nachwuchs zu gefährden. Sollte dies tatsächlich geschehen oder sollten wir durch eine weitere Steigerung des Frankenkurses international gesehen teurer werden, werden wir für die gleiche Entlohnung zwangsweise mehr arbeiten müssen. Ansonsten wird Kapital abfließen, d.h. es würden Flugzeuge ausgelagert, schleichend oder flottenweise. Diesem Szenario können wir heute vorbeugen.

### **Voraussetzungen für grösstmögliche Effizienz**

Grösste Effizienz erreichen wir dann, wenn wir das Wissen und die Motivation jedes einzelnen dafür nutzen können - genau dafür taugt übrigens ein autoritäres Modell à la McKinsey-GAV-Vorschlag denkbar schlecht. Jeder muss dort Verantwortung bekommen und übernehmen, wo er die grösste fachliche Kompetenz besitzt. Wir müssen Anreize schaffen für Effizienz auf allen Planungs- und Entscheidungsstufen, welche unsere Arbeit beeinflussen. Der folgende Vorschlag soll dieses Ziel erreichen.

### **Skizze einer selbstverantwortlichen Arbeitsorganisation für Piloten:**

#### a) Grundidee

Die Swissair Geschäftsführung gibt dem Pilotenkorps periodisch eine Reihe bestimmter Aufgaben in Auftrag und handelt mit den Vertretern des Korps Budgets aus für deren jeweilige Erfüllung.

Die Piloten organisieren ihre Arbeit selbst. Sie geben einen Teil der Budgetunterschreitungen durch effizientes Arbeiten an die Geschäftsführung zurück und werden im Gegenzug dafür am Unternehmenserfolg beteiligt.

#### b) Die wichtigsten Elemente

##### Arbeitsauftrag:

Das Pilotenkorps garantiert die Erfüllung der bei ihm bestellten Aufträge, insbesondere die Durchführung aller Flüge einer Flugplanperiode, die Bereitstellung definierter operationeller Reserven sowie sämtliche Typenumschulungen und die Schulung von genügend Nachwuchs für die Basis.

##### Planungsgrundlagen:

Das Pilotenkorps erhält für die Organisation seiner Arbeit von der Geschäftsführung Planungsgrundlagen, insbesondere halbjährliche Flugpläne pro Flugzeugtyp, eine Definition der operationellen Reserven sowie die Flottenplanung der nächsten Jahre.

##### Entschädigungsmodus:

Die Piloten müssen sich als Ertrags- und nicht als Kostenfaktoren betrachten. Deshalb ist es sinnvoll, ihre Entschädigung an den Firmenertrag zu binden. Das Pilotenkorps bekommt für die Erfüllung der einzelnen Aufträge die ausgehandelten Budgets mit einer dem jeweiligen Auftrag entsprechenden Laufdauer.

er. Die Höhe des Budgets basiert auf der Basis Kosten pro Arbeitsaufwand im GAV 96 und wird nach oben oder nach unten um einen periodisch zu verhandelnden Prozentsatz korrigiert. Dies sind praktisch die Lohnverhandlungen.

##### Verantwortlichkeit:

Das Pilotenkorps organisiert die Erfüllung seiner Aufgaben, soweit nicht explizit eingeschränkt (Firmenpolicies, Militärdienst usw.), selbst. Änderungen an Aufträgen an das Korps innerhalb einer Budgetperiode werden durch die Geschäftsleitung mit dem normalen Kostenansatz plus x Prozent vergütet oder auf Antrag eines Verhandlungspartners neu verhandelt.

##### Erfolgsbeteiligung:

An den Budgetunterschreitungen durch Effizienzsteigerungen im Pilotenkorps wird die Geschäftsführung mit y Prozent beteiligt, jeder Pilot im Gegenzug dafür am Unternehmenserfolg jährlich mit z Aktien. Eine Überschreitung eines Budgets würde unter den skizzierten Bedingungen einzig dann entstehen, wenn wir weniger arbeiten als dies die Berechnungsbasis der Budgets vorsieht. Da dies durch uns Piloten entschieden würde, müssten wir die finanziellen Folgen davon selbst verantworten.

##### Zur Arbeitsweise:


Innerhalb dieser Rahmenbedingungen kann sich das Pilotenkorps selbst organisieren und ist der Geschäftsleitung einzig Rechenschaft schuldig bezüglich der Erfüllung der Aufträge, der Aufrechterhaltung des geforderten Qualitätsstandards und der Einhaltung der Budgets. Die Piloten können ihre Führungsstruktur optimieren und über die Vorgesetzten innerhalb des Korps selbst entscheiden. Solche und andere Entscheide können z.B. demokratisch erfolgen oder in Gremien von Vorgesetzten und Vertretern der Basis (z.B. AERO-PERS). Piloten können Bestände selber planen, können FDRs mit maximalen Arbeitszeiten und minimalen Freitagen selbst erstellen und über Pensionskassenregelungen, Pensionsaltersfragen usw. usw. selber entscheiden.

Als Anreizsystem für Effizienz innerhalb des Korps dienen ebenfalls Aufträge und Budgets für die einzelnen Organisationseinheiten. Sinnvolle Einheiten bestehen grossenteils bereits heute, nämlich die Flotten, die Ausbildung und die Schulung. Jedes dieser «Departemente» erhält seinen Auftrag und das mit der Geschäftsleitung dafür berechnete Budget. Ein Departement wiederum ist frei, die Erfüllung eines Auftrages selbständig zu organisieren. Es ist höchstens eingeschränkt durch Richtlinien der erwähnten Führung des Pilotenkorps.

Wenn ein Departement beispielsweise durch effizientere Bestandesplanung oder sinnvollere Arbeitseinsätze sein Budget unterschreitet, entsteht ein «Effizienzgewinn». Ein Teil davon, z.B. ein Drittel darf für eine Leistungskomponente im Lohn der Mitarbeiter des betreffenden Departementes verwendet werden. Die restlichen zwei Drittel werden von der Gesamtleitung des Korps verwaltet, sie sollen zwei Ziele erfüllen: a) die Geschäftsführung an «Effizienzgewinnen» der Piloten zu beteiligen und b) allfällige Ungleichheiten in den Arbeitsbedingungen der verschiedenen «Departemente» zu lindern. Es könnten dafür je die Hälfte der erwähnten zwei Drittel verwendet werden, wobei jene Hälfte für das gesamte Korps gleichmässig unter allen Mitarbeitern verteilt würde.

Wie genau in den einzelnen Departementen und Flotten gearbeitet würde, ob unter heutigen FDRs und unter selbständigen Planungsdiensten wie heute oder ob ein Biddingsystem eingeführt würde, all dies sprengt den Detaillierungsgrad dieser Skizze. Wichtig sind diesbezüglich nur Selbständigkeit und Eigenverantwortung des Pilotenkorps sowie die Flexibilität des Systems. So werden Organisationsformen problemlos möglich, welche die persönliche Beeinflussbarkeit des Arbeitseinsatzes sowohl während der Planungs- als auch während der Arbeitsphase (Abtauschmöglichkeiten usw.) garantieren. Die rasant ändernden elektronischen Kommunikationsmöglichkeiten (Videotex, Computernetze usw.) könnten dafür flexibel genutzt und angepasst werden. Jeder einzelne Pilot könnte seine Wünsche einbringen, die finanziellen Folgen seiner Entscheide abschätzen und seine Arbeitsbereitschaft entsprechend optimieren. Nur diese individuelle Beeinflussbarkeit ermöglicht Effizienz, ohne dass dabei die Limiten der sozialen Zumutbarkeit oder der persönlichen Belastbarkeit überschritten werden.

Zusammenfassend sind damit Verantwortlichkeit und Effizienzreize auf allen Stufen geschaffen, nämlich auf Geschäftsleitungsstufe, auf Pilotenführungsstufe und bei jedem einzelnen Piloten. Die Diskussion um Mitbestimmung würde hinfällig durch die Autonomie der Piloten in der Organisation ihrer Arbeit. Alle würden am finanziellen Erfolg der Anreize für optimale Arbeit beteiligt, und das wiederum würde den Teamgeist in der ganzen Firma fördern. Was kann man mehr wünschen?



**Gletscherlandungen**  
ein einmaliges Erlebnis

**Probieren Sie es** am Steuer eines Supercups

Wir offerieren:

- **Schnupperflüge**  
Sie fliegen selbst mit einem erfahrenen Fluglehrer
- **Ausbildung**  
Erweiterung Landungen im Gebirge
- **Charterung**  
Supercup mit Fernandez Skiern.

**Auskunft + Anmeldung:**  
Michael Estermann      Flubag, Flugplatz Luzern-Beromünster  
F/O Tel. (041) 930 34 43      Tel. (041) 930 18 66

## Is there life after 55?

Von Henry Lüscher

Im Sommer erklärte mir ein 54jähriger Kollege: «Ich habe mich mit meiner Familie besprochen - wir machen, was uns die AEROPERS befiehlt». Im Herbst kam er erzürnt auf mich los: «Ich fühle mich von der AEROPERS verkauft, die Abmachung der Pensionierungsregelung ist für mich ein Vertrauensbruch!» Die Swissair hat es gegenüber den Piloten geschickt verstanden, die Pensionierung mit 55 Jahren als eine der getroffenen Massnahmen zur Regelung der Bestände mehrheitlich der AEROPERS «anzulasten». Es ist dies eine der Massnahmen, die im GAV stehen und die sehr wohl das Einverständnis beider Parteien benötigen.

Mit meinem jugendlichen Alter von 47 Jahren steht es mir nicht an, um Verständnis für diese Massnahme zu werben. Ich weiss selber nicht, wie ich in einem solchen Fall reagieren würde. Aber dass von einigen wenigen der vielen Betroffenen diese Massnahme als Rechtfertigung benützt wird, nun keine Solidariät mehr mit den Mitgliedern der AEROPERS zeigen zu müssen, erstaunt mich doch. Wir sind trainiert, immer mit einem Alternate zu planen, und die Jahreszahl 55 steht für jeden sichtbar im Vertrag und stellt also eine erste Hürde im persönlichen Alterungsprozess bei der Swissair dar. Die heute 55jährigen haben eine rasante Zeit mit- und durchgemacht, sind schnell zum Kapitän aufgestiegen und konnten bis vor kurzem einen stetigen sozialen Ausbau miterleben. Ich begreife aber, dass die Betroffenen lieber noch einige Jahre vorwärts als zurück schauen möchten - ganz im Verhandlungstrend der Swissair.

Was steht uns bevor? Die beste Variante wäre, wenn sich die Swissair zur Bestellung einer weiteren MD-11 durchringen könnte, aber auch das reicht nicht aus, den Überbestand massiv zu lindern. Die SLS und Upgradings wurden gestoppt, die freiwilligen Massnahmen zu UBU und TZV propagiert, Ausmietungen in die Wege geleitet und Möglichkeiten zur Frühpensionierung besprochen. Eine weitere harte Massnahme sieht der GAV bei Überbeständen vor: Die Entlassung der zuletzt eingetretenen. Ich habe schon den Ausruf gehört: «Solange die Möglichkeiten des GAV noch nicht ausgeschöpft sind, weigere ich mich, verordneten Zusatzurlaub zu beziehen!» Bei einem intakten Arbeitsmarkt wären die Aussichten für die so Entlassenen - nicht moralisch, sondern nur logisch gemeint - nicht allzu schlecht. Aber heute würden sie wohl eher der Arbeitslosenversicherung anheimfallen. Kommt dazu, dass dann zuwenig Copiloten für die Basisflugzeuge da wären, also müssten die jüngsten Kapitäne wieder zu Copiloten rückgeschult werden.

Es ist eine verzwickte Lage, für die Swissair wie auch für die AEROPERS. Ein harmonisch über alle Flotten verteilter Zusatzmonat unbezahlter Urlaub während der turbulentesten Zeit erachte ich persönlich als die schlimmste Variante nicht. Wir müssen verhindern, und da appelliere ich speziell an die Betroffenen, dass aus diesem Grund eine kontraproduktive Stimmung unter den Mitgliedern aufkommt. Es warten viel grössere Probleme auf uns, die wir nur mit geeinter Kraft lösen können.

## Man sollte...

... sich freuen, dass sich unser Verband selbst in Krisenzeiten nicht davon abhalten liess, seinen Geburtstag ehrenvoll zu feiern. Und wie! Mit sehr viel Geschmack und Fantasie wurden wir alle fast elf Stunden lang verwöhnt: Tolle Musik, tolle Aufführungen, angebrachte «Speeches», und lasst uns nicht die Appenzeller Space Shuttle vergessen! An Peter Clausen und das ganze OK-Team ein grosses und herzliches Dankeschön. It was a great party, guys. Thank you!

... auf dieser festlich geschaffenen, aber sinnlichen Basis jetzt aufbauen können: AEROPERS hat für uns alle wieder ein Gesicht.

Bill Palmer, Capt. MD-80

... nicht vergessen: Am 3. Juli 1995 bestätigten sämtliche Chefpiloten inklusive Stellvertreter und Supportstellen mit beeindruckenden Unterschriften dem Leiter Departement O, Beat Schär, dass sie «unter diesen Umständen nicht in der Lage seien, ihre Führungstätigkeit wahrzunehmen.» Und siehe da, der «Hammer» kam gewaltig und schnell und traf Capt. Dieter Schlund.

Wo waren da aber die jämmerlichen «Mitunterschreiber», die alle genauso mitverantwortlich waren? Zogen sie es vor, militärische Achtungsstellung einzunehmen, statt zusammenzuhalten, zum gemeinsam Geschriebenen solidarisch zu stehen und damit den Leiter O zu einer menschlicheren Denk- und Umgangsart anzuregen? Der «Hammer» ist bereit: Genauso wird es in Zukunft jedem ergehen, der es wagt, zu protestieren.

Erik Björkman, Capt. MD-11

### Breite-Nürens Dorf

Ländlich-dörflich wohnen im Nahbereich von Zürich/Winterthur/Kloten.  
Mit sehr hohem Ausbaustandard und z.T. überdurchschnittlich grossen Wohnflächen:

#### Eigentumswohnungen (z.T. mit Lift)

2 $\frac{1}{2}$ -Zimmer: 76.95 m<sup>2</sup> WFL; Fr. 350 000.–

3-Zimmer: 83,4 m<sup>2</sup> WFL; Fr. 390 000.–

4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer: 126,5 m<sup>2</sup> WFL; Fr. 545 000.–

4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Maisonette im DG: 149,26 m<sup>2</sup> WFL; Fr. 655 000.–

5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer: 158,5 m<sup>2</sup> WFL; Fr. 615 000.–

5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-EFH: zusammengebaut, ab Fr. 695 000.–

Garagenplätze Fr. 30 000.–

Bezüge innert 1–2 Monaten

#### Miele-Ausstattung

W. Schneckenburger, Arch.HTL, Fehraltofen, Telefon (01) 954 14 61

## Leserbriefe

### News vom Staff-Schalter

Ab 1. November liegt die operationelle Führung der Balair/CTA Langstreckenflotte bekanntlich bei Swissair. Ab diesem Datum ist es laut Staff-Schalter nicht mehr möglich, vergünstigt mit Balair/CTA zu reisen: Nur noch 100 Prozent bezahlen, d.h. einiges mehr als «last minute and last second» Passagiere. Da stellen sich so manche A310 Piloten und A310 Flight Attendants die Frage: Wie kann ich eine Begleitung auf eine BB-Rotation mitnehmen? Die Antwort vom Staff-Schalter war anlässlich meines kürzlichen Besuches eindeutig: Man kauft ein normales Ticket im Reisebüro, so einfach geht das! Eine zusätzliche Vergünstigung für uns Swissair-Angestellte scheint sich in Luft aufzulösen. WIN lässt grüssen!

Jürg Hasler, F/O A310

### Pensionierte Swissair-Piloten im Einsatz bei Crossair

Zum dritten Mal in kurzer Zeit äusserte sich der offensichtlich unter Druck stehende AEROPERS-Präsident in der letzten **rundschau** zum Problem eines Übertritts pensionierter Swissair-Piloten zur Crossair.

Hier kann doch etwas nicht stimmen!

War der Ablauf vielleicht so: ohne grossen Widerstand stimmte die AEROPERS der Aktion zu im Glauben, eine brauchbare und akzeptable Lösung gefunden zu haben. Vergessen war das Versprechen Peter Nagls an der Generalversammlung 1995, als er auf Anfrage von Günter Riedel erklärte, die AEROPERS würde sich für alle ihre Mitglieder einsetzen.

Unberücksichtigt blieb die Tatsache, dass die Aktion zu einem Zeitpunkt stattfand, zu dem der gekündigte GAV und die darin enthaltenen Massnahmen bei Überbeständen keine rechtliche Verbindlichkeit mehr haben! Oder hatte das vielleicht gar niemand bemerkt? Unerwartet heftig und verärgert fiel auch die Reaktion der Betroffenen aus.

Die AEROPERS und ihr Präsident sehen sich nun mit der Situation konfrontiert a) die älteren Mitglieder verärgert und b) der Crossair ein qualitativ und quantitativ beträchtliches Rekrutierungspotential geliefert, so ungewollt das Management unterstützt und entsprechend der ganzen AEROPERS geschadet zu haben. Etwa so liessen sich die befremdenden Äusserungen des Präsidenten erklären.

Und eines ist auch noch zu bedenken: Kann man einem gefeuerten Altverdienenden realistischerweise verargen, wenn er wenig Solidarität empfindet mit einem Ausländerpiloten, der, zuhause arbeitslos, hier einen Job gefunden hat, Land und Leute aber so wenig attraktiv findet, dass er sich um jegliche Kenntnis einer Landessprache focht und Wohnsitz wieder im Ausland genommen hat? Darf

man vom arbeitslosen SLS-Abgänger Verständnis für diesen volkswirtschaftlichen Unfug erwarten? Hat die AEROPERS mit ihrem Einverständnis zur Pensionierungsaktion als erste die vielbeschworene Solidarität unterlaufen und fürchtet nun die Retourkutsche?

Rolf Bächtold, Capt. MD-11

*Anmerkungen von Vorstandsmitglied Benno Halter:*

*Zur Einleitung des oben abgedruckten Briefes ist zu bemerken, dass die **rundschau** keine Zensur durch den AEROPERS-Vorstand erfährt. Der sanfte Druckversuch mit dem Hinweis auf einen Leserbrief in der NZZ ist demnach unangebracht.*

*Zum Inhalt des Briefes selbst will ich mich in gleicher Reihenfolge äussern wie Rolf Bächtold selbst, um ihm und dem Leser den Überblick zu erleichtern:*

*1) Die wiederholten Äusserungen des Präsidenten Peter Nagl zum Übertritt pensionierter Swissair-Piloten zur Crossair zeigen deutlich die prinzipielle Wichtigkeit dieser Angelegenheit. Die Problematik der Situation - insbesondere für diejenigen Piloten, die einzig mit ihrem Crossair-Pilotenlohn ihre Familie durchzubringen haben - muss an dieser Stelle nicht wiederholt werden.*

*2) Die schrittweise Festsetzung des Pensionierungsalters auf 55 Jahre geschieht mit der Absicht, auch nach dem 1. April 1996 mit einem GAV dazustehen, um nicht willkürlich Entlassungen hinnehmen zu müssen. Diese Massnahme zur Bestandesreduktion ist nur ein Bestandteil eines ganzen Pakets (neben Ausmietungen von Copiloten und wahrscheinlicher Teilzeitarbeit für die Verbliebenen).*

*3) Die Folgerung von Rolf Bächtold, der Vorstand habe mit seiner konsequenten Haltung lediglich dem Management in die Hände gespielt und damit sich selbst geschadet, entbehrt jeglicher Grundlage.*

*4) Die Verknüpfung von «Solidarität von einem gefeuerten Altverdienenden mit einem Ausländerpiloten» und «Verständnis von SLS-Abgängern für einen volkswirtschaftlichen Unfug» ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar und eher polemischer Natur.*

#### **VAR (Verordnete Arbeitszeitreduktion) - VAR away?**

Gehen acht unserer zwangspensionierten Kapitäne als Flight Engineers auf die B-747? Unsinn, höre ich schon; aber beim Durchlesen der «PBA-Entscheidung vom 2. November 1995» komme ich immer wieder zu obiger Feststellung. Den acht gesuchten Pil-FE wird nämlich versprochen, nicht von «VAR» betroffen zu werden. Da diese nur über 55jährige betreffen, ist auch eine mögliche Freistellung logischerweise nur für diese Altersgruppe denkbar, was eben belegt, dass unsere Frühpensionäre Aussicht auf eine FE-Karriere hätten.

Ob das wirklich so gemeint war?

Toni van Yzendorn, Capt. MD-80

*Ein Pilotenerlebnis der besonderen Art: Fliegen auf SU-27 «Flanker» und Co.*

## **Die Adrenalin-Maschine**

Von Eric Erb, pens. Capt. DC-10



Die Einleitung ist nur für Berner: Woni das Mau uf der Zhukovsky Air Force Base im vordere Sitz vo däm Mach-drüü-Chlapf (SU-27 «Flanker») use grouet bi u uf em Drizäni mit beidne Gasheble aafange ha schufle, het's ds Bugrad langsam zämedrückt u ds Pitotrohr het gäng meh i Bode glueged bis d'Brämse uf ds Mau numm gha hei. U de isch mer ds Adrenalin buechstäblech zu den Ohre use gloffe...

... dann liess ich die Fussspitzen von der oberen Pedalstellung nach unten gleiten, und schon schoss die Nase hoch und das Pitotrohr wie ein abgeschossener Pfeil zum Pistenende. Gleichzeitig schob ich die Leistungshebel bis zum Anschlag, drückte die beiden Kläppchen nach unten und schob weiter bis zum Afterburner-Anschlag.

Wie mit einer Rakete im Rücken erreichte ich nach nur wenigen Sekunden Vr, und schon folgte mein seit langer Zeit eingepprägter «Vers»: Gear up, Slats in, Lights off, Heading 160, Afterburner off, Altitude 500 m, Speed 500... - während dieser wenigen Sekunden wurde mein G-Anzug bachnass.

Das ganze begann mit einer Sukhoi-Werbung im TV, wobei ich gleichzeitig noch vernahm, dass mein ehemaliger Kollege Alex Hager dieses Abenteuer bereits hinter sich hatte. Sehr bald wurde mir klar, dass ich einer der nächsten sein würde.

Nach intensivem körperlichen Training (10 kg Gewichtsabnahme!) und zwei Mirage-Simulator-Stunden reiste ich nach Russland nach Zhukovsky, wo der Base-Director im Beisein von einem Testpiloten und einer Dolmetscherin Angaben über Alter, Beruf, geflogene Flugzeugtypen und Flugstunden erhalten wollte.



*Cockpit-Vorbereitungen nach persönlichem Manipulations-Drill, und...*

Anschließend folgten Medical-Check, Flight-Briefing und das zeitaufwendige Anpassen von G-Anzug, Helm, Sauerstoffmaske, Stiefeln und Handschuhen. Dann ging's los! Ich kletterte in den hinteren Sitz und durfte gleich das Rollen bis zur Startpiste übernehmen. Nach dem absolut faszinierenden Start, der von meinem Testpiloten geflogen wurde, durfte ich unmittelbar nach Gear up erneut übernehmen und stieg in den uns zugewiesenen Arbeitsraum. Nach einer kurzen Demonstration konnte ich das ganze Akrobatikprogramm selber fliegen, und gleichzeitig musste ich feststellen, dass beim «Männchen» oder bei der «Cobra» selbst einem Militärpiloten der Magen «obsi» kommt. Übrigens: westliche Triebwerke sind für diese zwei Figuren wegen «flame-outs» nicht zugelassen.

Am nächsten Tag flog ich den Schwenkflügel-Jagdbomber SU-24 «Fencer», mit dem man «Rollen» nur mit dem Seitensteuer fliegen kann. Am Nachmittag folgte dann ein grosses Akro-Programm mit L-39 «Albatros», mit der ich sogar selbständig starten und landen durfte.

Nach diesem ersten Abenteuer versuchte ich während Monaten, meine Frau für einen Flug mit dem Jagdbomber SU-24 zu begeistern. Der Hintergrund war klar: Ich wollte nochmals SU-27 fliegen! Einige Monate später sah man mich erneut im Mirage-Simulator, worauf meine Frau und ich nach Zhukovsky reisten.

Mit dem gleichen Testpiloten wie während meines ersten Fluges rollte ich das Ungetüm von einer SU-27 zur Startpiste. Als Abwechslung wurde mir dieses Mal

gleich nach dem Start ein Immelmann vorgeführt, worauf ich, im Arbeitsraum angelangt, ein ganzes Akro-Programm inklusive «Tail-Slide» (Männchen), Looping mit Afterburner sowie Rückenflug (Kurskorrektur umgekehrt!) zum besten gab.

Nach dem ILS-Anflug durfte ich auch die Landung zum ersten Mal selbständig durchführen. Meine Begeisterung und das strahlende Gesicht des sympathischen Testpiloten nahmen meiner Frau die letzten noch verbliebenen (kleinen) Bedenken, dann donnerte auch sie mit ihren 65 Lenzen, die beiden Nachbrenner der SU-24 im Anschlag, in den russischen Himmel und drehte sogar zwei Rollen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt begriff auch sie, weshalb dieser Virus nicht heilbar ist.

Später, als wir von unserem Testpiloten an die Air-Shows von Le Bourget und Moskau eingeladen (und jeweils gross empfangen) wurden, vermehrte sich dieser böse Virus zusehends. Mein neues Ziel: der vordere Sitz!

Schon einige Monate später flogen meine Frau und ich erneut nach Moskau, wo wir vom Chauffeur der Air Base freundlich empfangen wurden. Auf Empfehlung meines Testpiloten erhielt ich die Bewilligung des Base Directors, im vorderen Sitz der SU-27 fliegen zu dürfen. Einen Tag vor meinem Einsatz büffelte ich Cockpit-Drill, und ich musste mir eine eigene Checkliste schreiben. Vieles im SU-27 ist nur von vorne bedienbar: Engine Start, Fly-by-wire Check, Pitot Heating, Brake Handle, Navigation Computer Main Switch, Generator Voltage, Electrical Main Switch für die beiden Schleudersitze usw.



*...schon bald wird der Adrenalin-Spiegel «zu de Ohre use laufe».*





Autor Eric Erb (l.), ehemaliger Capt. DC-10 (und 10 Kilo abgespeckt) zusammen mit «seinem» Testpiloten vor «em russische Mach-drüü-Chlapf» SU-27.

Für meinen Flug neu ins Programm kamen zwei Starts und zwei Landungen mit ausgedehnten Volten. Die Faszination im vorderen Sitz ist kaum zu beschreiben (siehe berndeutsche Einleitung). Das Flugzeug ist trotz seines hohen Angle of Attack so fein und so leicht zu landen wie damals die DC-10.

Männiglich war auf dem Tarmac, um mir zu gratulieren, und meine Frau meinte: «Jetzt reicht's aber, jetzt gehst du mir nicht mehr!» Was ich aber doch noch tun möchte: Nach Gear up im Senkrechtflug bis Mach 1 beschleunigen, dann die Triebwerke auf Leerlauf zurücknehmen, Speed Brakes ausfahren, «gringsvoran» hinunterstechen und landen.

Viele sagen, ich spinne. Aber wenn schon spinnen, dann gleich richtig. Tschou zäme!

## Kaleidoskop

### Zum 50. Geburtstag der AEROPERS

«Lange dauern die ersten Lebensjahre; ein Tag ist ein Jahrhundert im Erfahrungsbereich von Altamira bis zur Mondlandung; die Tage werden kürzer, die Wochen, die Jahre, und allmählich: Man fliegt! Man ist 35, 36, Mitte des Lebens, point of no return in der Aviatik: Die Gefahr bleibt dieselbe, ob man weiterfliegt oder zurückkehrt. Kein Pilot wird beim Erreichen dieses Punktes zurückfliegen. Die Maschine ist nicht, was sie sein müsste, die Flugkraft schwindet. Und nirgendwo ein Feind als der eigene, als die eigene Maschine. Von diesem Punkt an gibt es keine Resignation mehr. Man kommt an, hüben oder drüben. Oder geht unter.

Oben der Himmel, unten das Meer. Die Ziele liegen vorn; der Start, der auch Ziel war, einst, liegt in gleicher Ferne zurück.»

(Hugo Lötscher, «Museum des Hasses», 1969)

### Crossair übernimmt operationelle Verantwortung

Die Flüge, die Crossair im Auftrag der Swissair durchführt, erhalten also Crossair-Flugnummern. Damit ist die Transparenz für den Passagier hergestellt, mitunter war dies auch eine alte Forderung der AEROPERS. Wie das jetzt mit dem Reservationssystem geht, muss die Swissair begründen, denn sie pochte aus diesen Gründen stets auf die Swissair-Flugnummer, damit Anschlussflüge prominent auf den Bildschirmen erscheinen. Das wird sicher gelöst werden. Eine Frage sei mir gestattet: Wie steht es mit den Finanzen? Die zusätzlichen Jumbolinos werden von der Swissair gekauft und an Crossair zu sicher guten Bedingungen vermietet. Die Crossair erhält für diese Flüge volle Deckungsbeiträge und muss sich nicht um den Ladefaktor kümmern, also fast schon Planwirtschaft. Kommt ein grösseres, ein Swissair-Flugzeug, zum Einsatz, bleibt der Deckungsbeitrag im Kässeli der Crossair, und Swissair muss die Betriebskosten ihres Flugzeuges zusätzlich bezahlen. Kommt eine Saab 340 zum Beispiel wegen Vereisung nicht über die Alpen nach Klagenfurt und muss nach München ausweichen, bezahlt die Swissair und nicht die operationell verantwortliche Crossair den gestrandeten Passagieren Übernachtung und Entschädigung (vielleicht werden sie das nächste Mal auf die Fokker 70 der Austrian Airlines ausweichen). Dass innerhalb einer Holding fast beliebig Geld verschoben werden kann, um einen Geschäftsbereich aufzupolieren oder einen anderen zu schwächen, ist in der letzten Zeit vor allem im Baugewerbe vorgeführt worden. Eine Transparenz in diesem Bereich wäre wünschenswert und würde - falls sich keine schlechte Absicht dahinter verstecken sollte - etwas zur Vertrauensbildung beitragen.

### Zoff bei den kanadischen Piloten

Air Canada nahm 50plätzigige Canadair RegionalJets in ihre Flotte auf. Damit der Betrieb kostendeckend gestaltet werden konnte, wurden in Abmachung mit

dem Pilotenverband die 250 senioritätsjüngsten Piloten unter Zuhilfenahme strengerer FDRs auf diese Flotte geschult. Das gab Unruhe unter den Piloten der fünf Regionalgesellschaften, die mit Air Canada verbunden sind und im oberen Segment ähnliche Flugzeuge bewegen. Die kanadische Pilotengewerkschaft CALPA wurde als Schlichterin angerufen. Sie setzte einen Vermittler ein, der schliesslich anordnete, die Senioritätslisten der Regionalgesellschaften und der 250 jüngsten Air Canada Piloten zu mischen. Diese strengten eine Abstimmung unter den Mitgliedern des Air Canada Verbandes an, und mit einer Mehrheit von 75% beschlossen sie den Austritt aus der CALPA. Die Kosten für den Vermittler (1 Mio \$ bei Einnahmen aus Jahresbeiträgen der CALPA-Mitglieder von 6 Mio \$) sowie die Tatsache, dass die Air Canada Piloten 49% der Mitgliederbeiträge beisteuern, aber nur 37% Stimmrecht ausüben können, hat die Stimmung gegen die CALPA mitbeeinflusst.

### **1000 60jährige**

Am 17. Dezember jährt sich der Tag des Erstfluges der DC-3 zum sechzigsten Mal. Das Flugzeug, das damals Geschichte schrieb, wurde in der Folge in einigen hundert zivilen Exemplaren gebaut. In einer eindrucklichen Massenproduktion entstanden sowohl in Long Beach wie auch unter Lizenz in anderen Ländern (auch in der UdSSR!) während des Weltkriegs rund 14 000 militärische Varianten der DC-3, die C-47. Kein Wunder, konnten sich die nach dem Weltkrieg noch flugtüchtigen Maschinen dank des schier unerschöpflichen Reservoirs an Ersatzteilen lange in der Luft halten. Heute sollen noch gegen 1000 DC-3 in flugtüchtigem Zustand sein. Viele gut erhaltene Relikte aus dieser guten alten Zeit der Aviatik erfreuen die Aviatikenthusiasten und Oldtimerfreunde in aller Welt mit gemütlichen Charterausflügen.

### **Ungeliebte Flight duty regulations**

Nicht nur in Europa geben die neuen, strengeren FDRs zu reden, auch auf der anderen Seite des Atlantiks liegen sich die Behörden und die Piloten in den Haaren. Die JAR-Regeln in Europa sehen eine Erhöhung der Tagesleistungen um 1,5 Stunden über dem momentan höchsten nationalen Maximum vor. In Kanada befürchten die Pilotenverbände Rahmenbedingungen, die die JAR-Regeln noch um 20% übertreffen würden. Die FAA will die medizinischen Untersuchungen der NASA beiziehen, bevor sie ihre Vorschläge im nächsten Jahr präsentieren wird. Die US-Gesellschaften haben nun Angst, dass die FAA-Limiten enger als die kanadischen ausfallen werden, wodurch sie wirtschaftlich benachteiligt würden.

### **Kontrollverlust als Unfall-Spitzenreiter**

Unkontrollierte Fluglagen haben als Unfallursache Nummer eins das bisherige Sorgenkind der Sicherheitsexperten, CFIT (Controlled flight into terrain), abgelöst. Im Zeitraum von 1990 bis 1994 starben 1056 Personen bei Unfällen, die auf Steuerprobleme zurückzuführen waren, gegenüber 1004 bei CFIT. Zwei Unfälle

mit Airbus A300-600 und A310-300 sind auf das Übersteuern des Autopiloten zurückzuführen, während bei zwei Unfällen in den USA mit Boeing 737-200 und -400 die Absturzursache auch nach vier Jahren und vielen Simulationen immer noch unbekannt ist.

Eine Boeing 737-200 der British Airways befand sich am 22. Oktober auf einem Testflug in 20 000ft Höhe, als eine dieser unerklärlichen, raschen Rollbewegungen einsetzte. Die Piloten konnten die Maschine wieder aufrichten. Ein speziell angesetzter Testflug am 10. November konnte den Vorfall nicht duplizieren. Obwohl die Engländer bessere Datenaufzeichnungsgeräte als die Amerikaner vorgeschrieben haben, konnten die Gründe für diese unerklärliche Bewegung nicht gefunden werden. Seit 1991 wurden 35 Vorfälle gemeldet, die die Funktion des Seitenruders beanstandeten. Die Experten des NTSB und der Firma Boeing vermuten eine ungünstige Auslegung des Rudermechanismus hinter den hartnäckig nicht wiederholbaren Vorkommnissen. Die FAA hat zugegeben, dass die Ansteuerung des Seitenruders heute nicht mehr akzeptiert würde, müsste die Boeing 737 nach heutigem Standard zertifiziert werden. Aber weil die Firma von «Grossvaterrechten» zehren kann, werden die Kriterien der Zertifizierung von 1967 anerkannt. Einer von der Unfalluntersuchungsbehörde NTSB empfohlenen Installation von besseren Datenaufzeichnungsgeräten widersetzen sich die Gesellschaften. Sie wollen lieber auf Kosten der Sicherheit sparen als mitzuhelfen, die Ursachen der beiden unerklärlichen Abstürze zu eruieren.

### **Piloten der Gulf Air brauchen künftig nur noch eine Lizenz**

Anfangs Jahr bestellte Gulf Air sechs Boeing 777, um den Auftrag im November zugunsten von sechs A330 zu annullieren. Bei ihrer Ablieferung im Jahr 1998 werden sie die Boeing 767 ablösen, die dann zum zehnten Jahre alt sein werden. Die Kurzstrecke wird mit 14 A320 bedient und die Langstrecke mit vier A340; vier A320 und zwei A340 sind noch bestellt. Somit könnte um das Jahr 2000 eine vom Cockpit aus gesehene einheitliche Flotte entstehen.

Diese Bestellung der Gulf Air stellt für Airbus Industries das Ende einer langen Durststrecke in diesem Segment dar. Zwei Jahre lang wurde keine einzige A330 bestellt. Das Bestellbuch umfasst heute 119 Einheiten. Trotzdem ist Airbus zuversichtlich und hat sogar eine neue Variante angeboten, um mit den Boeing 777 und 767 im Langstreckenbereich zu konkurrieren. Die A330 M10 (steht für «minus 10 Rumpfsegmente») soll in einer Dreiklassenausführung Platz für 256 Passagiere bieten und über eine Reichweite von 11 000 km verfügen.

### **Doch noch ein Frachter für Swissair?**

Die Swissair könne im reinen Frachtbusiness nicht mithalten, wurde bisher immer gesagt. «Flight International» weiss aber zu berichten, dass Sabena und Swissair planen, im Jahr 1996 von Zürich aus einen Frachtdienst nach Chicago anzubieten. Vielleicht mischt auch Delta Air Lines noch mit, denn im Rahmen eines Sparprogrammes wurde die Frachtoperation ausgegliedert und soll weiter ausgebaut werden.

### **Endlich kommt man sich auf dem Nordatlantik näher**

Die jahrzehntelangen Diskussionen über eine reduzierte Separation über dem Nordatlantik tragen langsam aber sicher Früchte. Ab Januar 1997 soll die vertikale 1000ft-Staffelung eingeführt werden - als Versuch vorerst, und richtiges Bordgerät vorausgesetzt. Die Reduktion der horizontalen Abstände auf 30 Meilen dürfte zwei Jahre später spruchreif werden. Im letzten Jahr verkehrten täglich 850 Flugzeuge auf dem Nordatlantik, diese Zahl wird bis 1996 auf geschätzte 1000 ansteigen. Für die Pazifikregion wird mit einer Verkleinerung der Abstände von 150 auf 90 km im Laufe des Jahres 1996 gerechnet. Die vertikale Separation dürfte allerdings erst im Jahr 2000 angepasst werden. Auch für den europäischen Luftraum rechnet man mit einer 1000ft-Höhenstaffelung ab 2001.

### **Sabena geht auf Einkaufstour nach Afrika**

Air Zaire musste am 12. Juni die Operation einstellen. 50 Millionen \$ an ausstehenden Rechnungen - Adressat hauptsächlich Sabena - sind das Erbe. Eine neue, mehrheitlich private Airline soll gegründet werden. Sabena erhielt das Angebot, sich mit 51% zu beteiligen, was mit Interesse verfolgt wird. Von 1925 an bis zur Unabhängigkeit des Landes im Jahr 1960 war Sabena in Zaire präsent. Dem im Arbeitskampf stehenden Personal wird man diese Beteiligung - wie es die Swissair getan hat - als Investitionen erklären und nicht als Ausgaben. Leidtragender einer Sabena-Beteiligung wäre sicher Präsident Mobutu, dem es in Zukunft schwerer fallen dürfte, spontan ein Flugzeug aus der Flotte für seine privaten Zwecke abzuzweigen. «Seine» DC-10 der Zambia Airways fliegt heute bei Monarch Airlines Charterpassagiere nach Florida.

### **MD-95 im Billigangebot**

Die aufstrebende amerikanische Gesellschaft ValuJet (Atlanta) hat mit einer Bestellung über 50 MD-95 sowie 50 Optionen den Startschuss zur Produktion des jüngsten Sprosses aus der ehemaligen DC-9 Familie gegeben, die seit über 30 Jahren existiert. Der Prototyp - eine zu diesem Zweck umgebaute und um 1,5 Meter verlängerte DC-9-30 - ist im fortgeschrittenen Baustadium und die ersten Ablieferungen an ValuJet sollen 1999 erfolgen. Die MD-95 wird mit zwei BMW Rolls-Royce- Motoren von je 9500 kp Schub angetrieben und bietet Platz für 129 Passagiere in Economy-Bestuhlung.

Airbus war lange Zeit allein in Verhandlungen mit ValuJet, konnte aber nach einer letzten Runde, die wieder Boeing, Fokker und McDonnell Douglas einbezog, preislich nicht mithalten. Die MD-95 kosten 20 Millionen \$ pro Flugzeug, was einem Dumpingangebot gleichkommt. Die asiatischen Partner von McDonnell Douglas befürchten denn auch, dass nun massiv auf die Preise und Margen ihrer Teilprodukte an der MD-95 gedrückt wird. In Long Beach werden 2000 neue Stellen geschaffen.

### **American Airlines MD-83 verfehlte Piste**

Am 12. November herrschte ein schwerer Sturm über Bradley International Airport, in dessen Folge der Kontrollturm beschädigt und ausser Betrieb gesetzt wurde. Einer von Chicago kommenden MD-83 wurde behelfsmässig eine Landefreigabe «at the pilot's discretion» gegeben. Dieser kämpfte sich durch Dunkelheit, heftigen Regen und Windböen der Piste zu. 4,25 km vor der Piste streifte das Flugzeug an einem bewaldeten Hügel einige Tannen, wodurch Äste und Blätter in die Triebwerke gesogen wurden. Der Kapitän entschloss sich zu einem Abbruch des Fluges und landete in der anschliessenden Wiese. Alle 77 Personen an Bord kamen unverletzt davon. Das eingebaute Windshear-Warngerät hatte nicht angesprochen, wohl aber das GPWS mit «sink rate, sink rate» Sekunden vor der Berührung der Bäume.

### **Entlassen, weil er sparen wollte**

Die indonesische Fluggesellschaft Garuda feuerte den Direktor ihrer Regionallinie Merpati. Dieser hatte sich geweigert, 16 der im Lande produzierten, 35plätzigen Turbopropflugzeuge CN-235 zu mieten, weil die Leasinggesellschaft Gebühren so hoch wie für Boeing 737 verlangt hatte. Wegen seiner «Engstirnigkeit, lokale Produkte nicht zu schätzen» wurde er entlassen. Die Leasinggesellschaft wird von Söhnen hoher Politiker geleitet und stützt ihre Preispolitik offenbar auf den Nationalstolz ab.

### **US ALPA vermietet Piloten**

Um auf dem transpazifischen Frachtsektor konkurrenzfähiger zu werden, mietet Cathay Pacific amerikanische und kanadische Piloten, die in den USA und nicht im teuren Hong Kong stationiert werden. Die meisten stammen aus der Firma «Universal Pilot Application Services» der amerikanischen Pilotengewerkschaft US-ALPA, die damit arbeitslosen Kollegen Stellen vermittelt. Cathay wird ebenfalls aus Kostengründen die Simulatorschulung nach Australien und England verlagern, da die meisten Piloten dort ihre Heimat haben. Am neuen Flughafen in Hong Kong soll ein Crewhaus mit 500 Zimmern erstellt werden. Auch auf dem Passagiersektor benötigt Cathay dringend Kapazitäten, weshalb sie bei Airbus Industries die zwei letzten A330-Testmaschinen kaufte. Sie werden auf Passagierstandard umgebaut und Ende 1996 abgeliefert.

### **Inschallah**

Pakistan International Airlines offeriert interessante Rundflüge. Für 255 \$ für einen der 46 Fensterplätze und 125 \$ für die anderen Plätze können in einem fast zweistündigen Flug fünf der 14 höchsten Berggipfel des Himalayagebirges besucht werden. Sehr beliebt seien die nächtlichen Vollmondflüge, die das Panorama noch phantastischer aussehen lassen. Alles schön und gut - nur die Wahl des Fluggerätes lässt aufhorchen: eine Boeing 737-300 wird eingesetzt

und operiert auf Höhen zwischen 25 000 und 30 000ft. Entweder hat dieses Flugzeug eine beeindruckende Leistungsreserve im Falle einer Triebwerkpanne und kann die fünf 8000er Berge locker unter sich lassen oder dann basiert die Operation auf Gottvertrauen.

### **Air France will auch mehr vom Kabinenpersonal**

In aller Öffentlichkeit werden die Flugstundenzahlen und Löhne des Kabinenpersonals der Air France mit anderen europäischen Gesellschaften verglichen, die bei deutlich niedrigeren Kosten einiges länger arbeiten würden. Damit soll das Terrain für die geplante Kostensenkung von vorläufig 20% vorbereitet werden. Geplant sind Einsparungen von 30% bei der Kabine, 40% in der Administration und 45% beim Cockpitpersonal.

### **Arbeitnehmer wollen wieder etwas vom Kuchen**

Der soziale Friede ist weltweit ins Wanken gekommen. Die Gewinne der Unternehmen sollen sich wieder in Lohnerhöhungen niederschlagen, oder zumindest in arbeitsplatzsichernden Massnahmen. Eine Statistik der AEA (Association of European Airlines) zeigt, dass seit 1990 die Zahl ihrer Arbeitskräfte bis Ende 1994 um 15% gesunken ist, während die Produktion pro Angestellten um fast 40% zugenommen hat! Die Entlassungswelle ist noch nicht verebt, weshalb die Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaften noch weiter zunehmen wird. In Europa erlebt Frankreich den ersten grossräumigen Kampf um eine sozialere Verteilung der Gewinne.

Bei Boeing sind seit dem 6. Oktober Tausende von Arbeitern im Streik. Boeing offerierte bisher zwei «best and final» Angebote für einen Kompromiss im Streit um den neuen GAV, sie wurden beide abgelehnt. Die 32500 organisierten Arbeiterinnen und Arbeiter stimmten mit 61% dagegen. Es sieht so aus, als ob der Streik bis ins neue Jahr hinübergehen würde, da Boeing nicht an einer Einigung vor Weihnachten interessiert ist, weil die Fabrik sowieso über die Feiertage «heruntergefahren» wird. Nicht das Lohnangebot von Boeing, 22 \$ pro Stunde, ist der Streitpunkt, sondern das Thema Auslagerungen! Boeing wollte eine Informationspflicht zugestehen, wenn Arbeiten ausgelagert würden, die mehr als 30 Arbeitsplätze betreffen. Die Gewerkschaft will keine generelle Auslagerung zugestehen, sie will Mitbestimmung.

### **Pilotenberuf immer noch attraktiv**

British Airways suchte per Inserat Leute, die sich in ihrer wiedereröffneten Flight Academy zu Piloten oder Pilotinnen ausbilden möchten. 17 500 Anmeldungen kamen, 3000 konnten nach einer ersten Sichtung ausgeschlossen werden und die anderen erhielten detaillierte Fragebogen. Aus den bereits zurückgeschickten 2400 Fragebogen wurden die ersten 16 Teilnehmer ausgewählt, die im nächsten Jahr die Ausbildung an der ehrwürdigen Oxford Air Training School beginnen werden.

Henry Lüscher

## *From other publications*

---

### **«Eins zu null» oder «Swissair schoss Eigengol»?**

*Durch die Übertragung der Flugrechte im Kurzstreckenbereich auf die Crossair wollte die Swissair elegant eine Verletzung des GAV93 (Unterwanderungsschutz) vermeiden. Gleichzeitig eröffnete sie sich die Option, weitere Teile - womöglich die gesamte A320-Operation - ihrer Kurzstreckenproduktion an die Crossair auszulagern. Dass dieser Entscheid nicht so unumstritten ist, wie er von der Konzernführung präsentiert wurde, zeigen verschiedene Reaktionen in der Presse. Wir haben für unsere rundschau-Leser zwei Beispiele herausgegriffen.*

---

### **Hoch gepokert - viel verloren**

Von Sepp Moser («Weltwoche» vom 23. November 1995)

«Swissair und Crossair wollen transparentes Angebot», lautete der Titel einer am Freitag publizierten Swissair-Pressemitteilung. Manches mag tatsächlich transparenter werden, die Pressemitteilung selber ist jedoch ein Schulbeispiel für Verschleierung.

Es ist freilich nicht Kundenfreundlichkeit, welche die Swissair dazu bewog, Flüge mit Crossair-Flugzeugen künftig auch als Crossair-Flüge zu kennzeichnen, sondern reine Taktik, und eine clevere dazu. Durch die Neudeklaration entzieht unsere nationale Fluggesellschaft nämlich der Pilotenvereinigung Aeropers den Gegenstand, um den diese rang. In der Auseinandersetzung um einen neuen Piloten-Gesamtarbeitsvertrag (GAV), der alte wurde von der Swissair auf Ende März 1996 gekündigt, könnte dies der entscheidende Schlag sein.

Die Hintergründe sind reichlich kompliziert. Im wesentlichen geht es um folgendes: Die über Jahrzehnte hinweg verwöhnten Swissair-Piloten haben eingesehen, dass sie um Einkommenseinbussen in irgendeiner Form mittelfristig nicht herumkommen werden. Deshalb haben sie sich in den GAV-Verhandlungen von der ersten, vorwiegend pekuniären Ebene auf eine zweite, der Verteidigung dienende Position zurückgezogen. Jetzt wollen die Flugzeugführer in erster Linie verhindern, dass sich die Swissair immer mehr auf die günstiger arbeitenden Crossair-Piloten abstützen kann.

Die Eckpunkte dieses Dispositivs heissen «Konzernpilot» und «Unterwanderungsschutz». Der erste Begriff kennzeichnet den Vorschlag, die Crossair-Piloten in die Swissair einzubinden. Das soll so geschehen, dass in Zukunft sämtliche neuen Swissair-Piloten während ihrer ersten Dienstjahre zwangsweise und wohl auch entsprechend unmotiviert bei der Crossair fliegen - zum

tieferen, bei der Tochtergesellschaft üblichen Lohn - und nachher automatisch zur Swissair wechseln. Die Crossair würde einerseits zur Piloten-Lehrwerkstätte der Swissair und andererseits als interne «Billigkonkurrentin» wegfallen. Unter dem Begriff «Unterwanderungsschutz» versteht die Aeropers die Aufrechterhaltung ihrer heutigen Mitsprachebefugnisse in operationellen Dingen. Tatsächlich ist die Swissair aufgrund des gekündigten, aber noch geltenden GAV auf die Zustimmung des Pilotenverbandes angewiesen, wenn sie Flugzeuge einer Drittfirma, also auch solche der Crossair, einsetzen will.

### **Auf dem falschen Fuss erwischt**

Bereits am 9. November haben die Swissair-Piloten unverhohlen mit einem als «Vollversammlung» verbrämten Streik gedroht für den Fall, dass die Swissair die erwähnte Mitsprache einschränken und weiterhin in zunehmendem Masse die günstigere Kostenstruktur der Crossair nutzen sollte. Am 13. März doppelten sie dann nach und stellten der Swissair ein Ultimatum: Der bevorstehende Einsatz neuer, knapp 100plätziger Crossair-Jets auf Swissair-Strecken sollte nur genehmigt werden, falls die Swissair innerhalb weniger Tage der Schaffung des Konzernpiloten zumindest im Prinzip zustimme.

Das war für die neue Swissair-Spitze unter Philippe Bruggisser nun definitiv zuviel. Sie beendete die Diskussion, indem sie kurzerhand den Konfliktgegenstand aus der Welt schaffte. Wenn die Crossair-Jets künftig nicht mehr unter einer Swissair-Flugnummer fliegen, handelt es sich formell auch nicht um die Auslagerung von Swissair-Flügen, und ergo ist keine Zustimmung der Aeropers vonnöten. Denn was andere Airlines in eigener Regie tun, geht die Swissair-Piloten unbestrittenermassen nichts an.

Eins zu null für die Swissair also: Der Konzernpilot ist vom Tisch. Und die Aeropers muss schleunigst ihre Taktik ändern, wenn sie nicht riskieren will, dass die Crossair eines Tages auch noch Langstrecken von der Swissair übernimmt. Nur einen Wermutstropfen hat die Sache. In den Computer-Reservierungssystemen auf der ganzen Welt erscheinen Anschlussverbindungen innerhalb der gleichen Fluggesellschaft prominenter als solche, die einen Wechsel der Airline mit sich bringen. Das kann in Einzelfällen dazu führen, dass die Swissair künftig benachteiligt ist. Das Beispiel Bangkok-Hannover zeigt, warum: Bisher konnten Lufthansa (via Frankfurt) und Swissair (via Zürich) diese Verbindung gleichwertig anbieten, da beide je einen Umsteigevorgang mit nachfolgendem Weiterflug unter einer eigenen Flugnummer offerierten. Wenn die Swissair nun ab 1. Januar den Weiterflug mit der Crossair anbieten muss, erscheint ihr Angebot auf dem Computer mit einer geringeren Priorität: Reisebüromitarbeiter werden somit ihre Kunden nur auf diese Flugvariante aufmerksam machen, wenn keine direktere zu haben ist. Das könnte unsere Airlines einige Passagiere kosten. Offenbar nimmt die Swissair diesen Preis aber in Kauf. Immerhin ist sie unter den grossen europäischen Fluggesellschaften eine der ersten, denen es gelungen ist, ihre Piloten so nachhaltig vom hohen Ross herunterzuholen. Über einen längeren Zeitraum gesehen, wird sich das zweifellos auszahlen.

## **Swissair schoss Eigengoal**

Von Birgit Voigt («CASH» vom 1. Dezember 1995)

Tollkühne Loopings gehören zum Repertoire der grossen Fliegerasse. Auf die Art setzt sich der Pilot im Flugkampf hinter den Verfolger und ist damit im wahrsten Sinne des Wortes am Drücker. Solche Phantasien beflügelten im geheimen vielleicht auch die Management-Riege der Swissair, als sie am 17. November ein «Bulletin» verschicken liess. Darin gab die Konzernleitung bekannt, dass alle Flüge, die Crossair bisher im Auftrag von Swissair durchgeführt hat, in Zukunft unter die alleinige Verantwortung der Crossair fallen.

Das Manöver der Swissair zielt auf die Schwächung des eigenen Pilotenkorps ab: Solange die Swissair als Auftraggeberin der Flüge fungiert, haben die Swissair-Piloten ein Mitspracherecht. Dank ihres weitreichenden Gesamtarbeitsvertrages (GAV) können sie bei der Vergabe von Auftragsflügen an die Tochtergesellschaft Crossair ihr Veto einlegen. Genau dies wollten die in den härtesten Arbeitskampf ihrer Geschichte verwickelten Piloten als Waffe einsetzen. Gegen die Absicht der Swissair, ihre Flotte von kleineren Maschinen (Fokker F-100) zu verkaufen und statt dessen die Crossair unter dem Swissair-Kürzel mit dem Betrieb dieser Strecken zu beauftragen, drohten sie mit einem Veto. Als Gegenleistung zur Auslagerung verlangten sie Zugeständnisse in den GAV-Verhandlungen.

Der neue starke Mann der Swissair, der designierte CEO Philippe Bruggisser, wollte sich gemäss «Weltwoche» diesen Erpressungsversuch nicht gefallen lassen. Kurz entschlossen beschied die Konzernleitung deshalb ihren Piloten und auch der Crossair, dass sie bereits auf den Sommerflugplan 1996 hin sämtliche bisher im Auftrag der Swissair bearbeiteten Linien zur Crossair auslagern will. Doch der Blitz-Entscheid entwickelt sich zum Flop.

### **Die Übertragungsrechte sind keine interne Angelegenheit**

Denn die Übertragung sämtlicher bisher gemeinsam durchgeführten Flüge in die Alleinverantwortung der Crossair birgt grosse rechtliche und technische Stolpersteine. Die Crossair erfliegt rund 20 Prozent ihres Umsatzes im Auftrag der Swissair. Die Verkehrsrechte, welche diese Flüge betreffen, sind durch die Swissair mit den jeweiligen Ländern ausgehandelt. Eine Übertragung dieser bilateralen Verträge von der Swissair auf ihre Tochter Crossair ist mitnichten eine interne Angelegenheit der Swissair, sondern muss mit den betroffenen Ländern neu ausgehandelt werden.

Auch bei Swissair dämmert es den Verantwortlichen langsam, dass hier vorschleunig eine Entscheidung getroffen wurde, der so gar nicht umsetzbar ist. Ein Swissair-Manager nannte die ganze Übung denn auch einen «Kommunikationscrash». Swissair-Pressesprecher Schmell drückt sich vorsichtiger aus. Der Beschluss vom 17. November sei ein «Grundsatzentscheid» gewesen, und nun sei die «Detailarbeit» dran. Da allerdings lokalisiert er drei Punkte, «die noch

### Auf Biegen und Brechen

Der Paniklevel steigt auf beiden Seiten stetig an. Zwischen den Swissair-Piloten und ihrer Arbeitgeberin herrscht abgrundtiefes Misstrauen, der scharfe Arbeitskampf und die neuerdings eiserne Haltung des Managements haben beide Parteien auf einen Konfrontationskurs getrieben.

Auch wenn beide Parteien betonen, dass sie zum Frühjahr 1996 hin einen neuen Gesamtarbeitsvertrag aushandeln wollen und zur Verbesserung des Klimas jetzt einen neutralen «Mediator» einsetzen, so liegen doch Welten zwischen den derzeitigen Verhandlungspositionen. Und beide wollen davon nicht abrücken, sondern - im Gegenteil - richten sich auf den Konfrontationskurs ein. Die Pilotenvereinigung Aeropers hat sich schon mal vorsorglich das Zürcher Kongresshaus für den 3./4. April gemietet. Sollte tatsächlich die angedrohte Generalversammlung der Aeropers stattfinden, stünde die Swissair für einige Tage ohne Piloten da. Der verkappte Streik kostet die Swissair mindestens 20 Millionen Franken.

Diese Summe ergibt sich allein durch die Ausfälle beim Flugbetriebsergebnis, wenn die Maschinen in Europa für einen Tag, in den Überseedestinationen für 2 bis 3 Tage am Boden bleiben. Die Swissair-Konzernleitung hat sich angeblich noch keine Gedanken zu den Kosten gemacht. Andererseits heisst es, die Spitze sei wild entschlossen, einen Streik durchzustehen. Bei anvisierten Lohneinsparungen in der Höhe von 61 Millionen Franken koste das immer noch weniger, als den Piloten nachzugeben. Und, so überlegt ein Swissair-Manager CASH gegenüber laut: Ein Streik sei ein idealer Entlassungsgrund für 200 überzählige Piloten.

grosse Schwierigkeiten» bieten, und die, so darf man vermuten, den in der Hitze arbeitspolitischer Gefechte getroffenen Beschluss wahrscheinlich scheitern lassen:

#### Verkehrsrechte

Die bilateralen Verhandlungen können nicht von heute auf morgen erledigt werden. Vor allem bei den südeuropäischen Ländern dürfte das Anliegen der Swissair mit Gegenforderungen verbunden werden.

#### Tarifstruktur

Swissair und Crossair haben eine unterschiedliche Tarifstruktur. Bisher wurden SR/LX-Flüge als Swissair-Flüge verrechnet. Wie die Umstellung auf reine LX-Flüge bis Mitte Frühling 1996 bewerkstelligt werden soll, weiss man bei Crossair nicht.

#### Slots

Jede Fluggesellschaft muss auf den Flughäfen für ihre Starts und Landungen sogenannte Slots beantragen. Die Slots, welche Crossair derzeit benützt, wenn sie für die Swissair Flüge durchführt, laufen auf die Swissair. Auch hier ist eine Abtretung der Rechte an die Crossair nicht ohne weiteres möglich.

### Ohne die Zustimmung der Piloten läuft gar nichts

Bei der Crossair herrscht Verwirrung, was denn nun genau die Swissair-Geschäftsleitung im Sinn hat. Crossair-Chef Moritz Suter, sonst gewiss nicht um ein paar flotte Sprüche verlegen, gibt sich vorsichtig. «Es ist wohl noch einiges unklar», erklärt er bezüglich der Übernahme sämtlicher SR/LX-Flüge in Alleinregie. Suter möchte aber nicht weiter erläutern, wo die Unklarheiten liegen. Immerhin, der Crossair-Chef geht davon aus, dass es sich bei der Übertragung von Flugrechten doch wohl nur um jene Linien handle, die die Swissair bisher mit den Fokker-100-Maschinen bedient hat.

Bei der Swissair sieht man die Dinge anders. Auf die Frage, ob der Presseabteilung bei der Abfassung des Communiqués ein Fehler unterlaufen sei, als sie die Übertragung aller SR/LX-Flüge auf die Crossair verkündete, zeigte der Pressesprecher mit dem Finger auf die Konzernleitung: Derartige Mitteilungen werden immer von den Chefs persönlich überprüft.

Das Eigentor der Geschäftsleitung wird den Piloten Auftrieb verleihen. Will die Swissair ihre Kurzstreckenflüge im Sommer 1996 einigermaßen reibungslos über die Bühne bringen, bleibt sie auf die Zustimmung der Swissair-Piloten angewiesen.

Immer noch topaktuell!!

## FONDS-PICKING

...eine Anlagemethode, die Ihr Vermögen gezielt in den aktuell besten Fonds weltweit investiert und so **gute Erträge bei grosser Sicherheit** erzielt.

Fonds-Picking eignet sich für mittel- bis längerfristige Anlagen in Einmal- oder Aufbauform, wobei auch regelmässige Rückzahlungen möglich sind (VEF-Kapital!).

**Wir führen regelmässig Pensionärsseminare durch.**

Rufen Sie mich an für ein interessantes und natürlich völlig unverbindliches Gespräch!

Volker Schönknecht

Tel. (01) 844 20 26 oder Box 1142

## AEROPERS-rundschau Insertionstarif

### Herausgeber:

Aeropers  
Vereinigung des Cockpit-  
personals der Swissair  
Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten  
Telefon (01) 814 15 15  
Telefax (01) 814 16 86

### Druck:

Thur Druck AG  
Druckerei + Verlag  
Zürcherstrasse 179  
8500 Frauenfeld  
Telefon (054) 21 18 45  
Telefax (054) 22 21 00

### Redaktion:

Ein Team von Piloten und  
der Verbandssekretär

### Auflage:

2050 Exemplare

### Erscheint:

6 x jährlich (Februar,  
April, Juni, August,  
Oktober, Dezember)

### Insertionsschluss:

14 Tage vor Erscheinen

### Format:

A5 (148 x 210 mm)

### Satzspiegel:

107 x 167 mm

### Grundschrift:

9 Punkt Helvetica

### Drucktechnisches:

Druckmaterial: PK, KD,  
Positiv-Filme (seitenverk.)  
Raster: bis 60er  
Buntfarben: 3  
Satzverfahren: Lasersatz  
Druckverfahren: Offset

Tarif in sFr:	1 mal	3 mal	6 mal
2. + 3. Umschlag- seite (107 x 167 mm)	Fr. 588.–	Fr. 1614.–	Fr. 2928.–
1/1 Seite (107 x 167 mm)	Fr. 525.–	Fr. 1455.–	Fr. 2670.–
3/4 Seite (107 x 121 mm)	Fr. 420.–	Fr. 1170.–	Fr. 2160.–
1/2 Seite (107 x 81 mm)	Fr. 294.–	Fr. 822.–	Fr. 1762.–
1/4 Seite (107 x 38 mm)	Fr. 168.–	Fr. 474.–	Fr. 888.–

**Farbzuschlag: Fr. 370.– pro Farbe.**

**Prospektbeilagen:** Fr. 525.–, Format A5, max. 4 Seiten, Satz, Druck und Ausrüstung kann gegen Entgelt übernommen werden.

**Leserschaft:** 1100 Piloten, 100 Bordmechaniker, 850 Sonstige (Swissair-Kader, Behörden, Presse, usw.)

## AEROPERS monthly

### Oktober

16. Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.
- 16./17. Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr1 / Mitbestimmung.
17. Ganztags Vorstands-Sitzung zum Thema GAV.  
GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.
18. GAV-Verhandlungen AGr1 / Mitbestimmung.  
GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.  
Vorbereitung AGr6/ Salär für allfällige GAV-Verhandlungen Gesamtaufwand.
19. Franz Müller besucht den belgischen Pilotenverband zwecks Vergleichen der Senioritätslisten.  
GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.  
Vorbereitung AGr6 / Salär für allfällige GAV-Verhandlungen Gesamtaufwand.  
Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr2 / Unterwanderungsschutz.  
Peter Nagl trifft sich mit Beat Schär / O.
20. GAV-Verhandlungen AGr2 / Unterwanderungsschutz.  
Debriefing/Verarbeitung GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR und Vorbereitungen für die nächsten Verhandlungen.
- 23.-28. Vorstandswoche, mit 3 Tagen Vorstandssitzung  
Peter Nagl und Urs Enz treffen sich mit einer SLS-Klasse im Schulhaus.  
Franz Müller nimmt am Assessment B-747 für Instruktoressen teil.
24. Roland Born hat Kontakte mit der Télévision Suisse Romande für eine «Temps Présent»-Sendung über Swissair im Januar.
25. 10.00 Uhr Besuch Kassier und 13.30 Uhr VEF-Stiftungsräte im Vorstand.
26. 08.00 Uhr: Update des Berater-Teams durch den Vorstand.  
Am Morgen sitzt Anselmo Caluori mit der F/E-Kommission und am Nachmittag tagen sie bei der Swissair an der FE-90-Sitzung.  
Urs Enz trifft sich mit einem Vertreter des belgischen Pilotenverbandes A.B.P.N.L.  
Peter Nagl trifft sich mit Hannes Goetz zum Thema: Orientierung über den Wechsel in der Konzernleitung.  
Benno Halter tagt mit der Gesamtaufwandskommission.  
**rundschau-Sitzung:** Peter Clausen trifft sich mit seinen Kommissions-Mitgliedern.
27. Am Morgen tagt der Paritätische Bestandes-Ausschuss (Teilnehmer: Peter Nagl, Urs Enz, Franz Müller und Anselmo Caluori) zum Thema «Überbestände» und am Nachmittag kommt der Paritätische Senioritätsausschuss (Teilnehmer: Franz Müller, Urs Enz, Anselmo Caluori, Rolf Plüss) zusammen.

- Die Steuergruppe bespricht das weitere Vorgehen in den Arbeitsgruppen.  
Thomas Stefanini nimmt an der Flusiko-Sitzung (neuer Vorsitz: Mike Fraser) teil.  
Der Vorstand der Versicherungskommission trifft sich. Hauptthema: Vorbereitung ausserordentliche GV vom 30.11.95.
30. Anselmo Caluori trifft sich mit der Swissair zum Thema «Persönlichkeits-/Datenschutz».  
Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.  
Vorbereitung AGr6 / Salär für allfällige GAV-Verhandlungen Gesamtaufwand.  
Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr2 / Unterwanderungsschutz.  
16.30–18.00: ausserordentliche Unterwanderungsschutz-Sitzung zum Thema «Verhandlung der Fremdleistungen» (Thomas Stefanini, Peter Nagl, Urs Enz und Felix Kuster).
31. Urs Enz, Richi Meier, Beat Läderach, Thomas Weder und Hans Jörg Müller erläutern der Swissair ihren Vorschlag eines neuen FDR-Modelles.  
Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr2 / Unterwanderungsschutz und anschliessend GAV-Verhandlungen ganzer Tag.

## November

1. GAV-Verhandlungen AGr3 / FDR.  
Vorbereitung GAV-Verhandlungen AGr1 / Mitbestimmung.
2. GAV-Verhandlungen AGr1 / Mitbestimmung.  
Vorbereitungen und Verhandlungen AGr3 / FDR.  
Benno Halter trifft sich mit Swissair-FCO zwecks Klärung der Berechnungsgrundlagen.
3. Vorstandssitzung zum Thema Abstimmung über die Einholung der Vollmacht zur Vollversammlung.  
AGr3 / FDR Nachbearbeitung und Vorbereitung.
6. Vorbereitung der Pressekonferenz vom 9.11.95 (Vorstand und Peter Clausen).  
13.00 Uhr Interview Peter Nagl / Klotener Stadtanzeiger.
7. Der Vorstand bereitet sich auf die Steuergruppe vor.
8. Die Steuergruppe stellt fest, dass nur die AGr1–3 weiter verhandeln und die AGr4–6 Verhandlungen vorerst nicht aufnehmen.  
Der um 17.00 Uhr stattfindende AEROPERS-Info-Apéro wird von ca. 100 Mitgliedern besucht.
9. Um 09.00–12.00 Uhr findet im Airport Forum eine Pressekonferenz statt. Thema: 50 Jahre AEROPERS. Rund 30 Journalisten und das Fernsehen stellen jedoch vorrangig Fragen zu den GAV-Verhandlungen.
10. Das Berater-Team wird vom Vorstand auf den neuesten Stand gebracht.

11. 50 Jahre AEROPERS! Der Verband feiert «ein halbes Jahrhundert Bestehen» in einer rauschenden Ballnacht im Kongresshaus Zürich; knapp 700 Gäste können gezählt werden.
- 13./14. Gerhard Schwing nimmt in London am IFALPA-Industrial-Meeting teil.
15. Peter Nagl trifft sich mit K. Lichtenstein/OC ai.
17. Peter Nagl bespricht sich mit B. Schär/O bezüglich Konzernpilot.
- 20.–25. Vorstandswoche, mit 3 Tagen Vorstandssitzung  
Gerhard Schwing, Kassier, informiert den Vorstand über die Finanzlage des Verbandes.
- 20.–22. Anselmo Caluori und Peter Lienhard nehmen am IFEO-Meeting in Johannesburg teil.
20. Peter Nagl trifft B. Schär/O und nimmt anschliessend am Assessment Stv. Flottenchef B-747 teil.
21. Roland Born besucht den Infoanlass von Beat Schär/O.
22. Peter Nagl hat Gespräch mit B. Schär/O.  
Die GA-Kommission bereitet sich auf die Teuerungs-Verhandlungen vom Nachmittag vor.  
Vorbereitungs-Sitzung AGr1 / Mitbestimmung.  
Urs Enz besucht den Infoanlass von Beat Schär/O.
23. Vorbereitung AGr2 / Unterwanderungsschutz anschliessend Verhandlungen.  
Benno Halter und die Gesamtaufwandskommission tagen.  
Christoph Wepf und Peter Nagl sind am Abend in der Freizeitanlage Bassersdorf am Copilotenhöck.
24. Televisione Svizzera Italiana (TSI) bei Fam. Nagl zu Hause.  
Am Nachmittag findet eine Paritätische Bestandes-Ausschuss-Sitzung statt (Teilnehmer: Peter Nagl, Urs Enz und Franz Müller).
25. Thomas Stefanini tagt mit der Schule- und Check-Kommission.
27. Roland Born und Christoph Wepf besuchen den belgischen Pilotenverband in Brüssel zu einem Informations-Austausch aktueller Themen.
28. Peter Nagl und Peter Clausen treffen sich mit Hr. Goetz/A.
29. 17.00 Uhr: AEROPERS-Info-Apéro.
30. Steuergruppen-Sitzung (Teilnehmer: Roland Born, Urs Enz, Benno Halter und Felix Kuster). Thema: Weiteres Vorgehen und Einsatz des Mediators.  
Benno Halter besucht die ausserordentliche AEROSANA-GV. Neben den Verabschiedungen von Marco Hipleh und Claude Tapparel erläutert Präsident Jürg Franz das per 1.1.96 in Kraft tretende neue Krankenversicherungs-Gesetz.

## Dezember

- 4./5. Aufgrund der neuen Situation (Mediator) findet die vorgesehene Verhandlung in der AGr3 nicht statt – die Arbeitsgruppe nutzt die Zeit zur internen Arbeit.



5. Peter Nagl trifft sich mit K. Lichtenstein/OC ai.  
Peter Nagl und Beat Schär/O treffen sich mit dem Mediator zu Vorgesprächen.  
Der Paritätische Senioritäts-Ausschuss tagt (Teilnehmer: Urs Enz, Peter Nagl und Felix Kuster).
6. Peter Nagl und Urs Enz besuchen die SR-O-Info.
8. Benno Halter, Ruedi Geser und Felix Hail treffen sich mit Hr. Ehrensperger/SR-FB und Hr. Ammann/SR-OH zur Klärung buchhalterischer Fragen.  
Gespräche zwischen Peter Nagl und K. Lichtenstein/OC ai.
- 11.–13. Vorstands-Woche, mit 3 Tagen Vorstandssitzung
11. Peter Nagl und B. Schär/O treffen sich mit dem Mediator.  
Hr. Rossier von der Wirtschaftsförderung macht mit Peter Nagl ein Interview.
12. Urs Enz holt Richi Meier (Einsatzkommission B-747) von seinem Letztflug ab – danke Richi!
13. Am Morgen hat der Vorstand das Berater-Team zu Besuch und am Nachmittag findet eine Paritätische Senioritäts-Ausschuss-Sitzung statt (Teilnehmer: Franz Müller, Urs Enz, Anselmo Caluori und Rolf Plüss).  
Um 10.30 Uhr trifft sich Peter Nagl mit Hr. Ph. Bruggisser (jetzt noch SR-Q) und um 14.30 Uhr mit Hr. O. Loepfe/D und Hr. R. Winiger/W.  
Am Abend folgt der gemütlichere Teil: Vorstands-Weihnachtsessen im Gasthof Hecht in Fehraltorf.

---

Steuergruppe: **Peter Nagl**, Urs Enz, Benno Halter

- AGr1 Mitwirkung / allgemeiner Teil GAV:  
**Peter Nagl**, Roland Born, Roger Leu, Hans-Ulrich Schürer
- AGr2 Operationelle Zusammenarbeit / Unterwanderungsschutz:  
**Thomas Stefanini**, Peter Nagl, Heiner Spörri, Hans-Ulrich Schürer
- AGr3 FDR / Produktivität:  
**Urs Enz**, Beat Läderach, Richard Meier, Hansjörg Müller 1, Thomas Weder
- AGr4 Seniorität:  
**Franz Müller**, Rolf Plüss, Michael Kuhn
- AGr5 Ferien:  
**Anselmo Caluori**, Christoph Wepf
- AGr6 Salärssysteme / Sozialleistungen / Versicherungen:  
**Benno Halter**, Ruedi Geser, Stefan Künzli, Hannu Ruprecht

## Intern

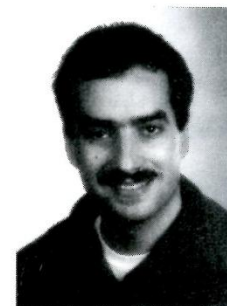
---

### Neuaufnahmen

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!



Binkert Stefan



Schlatter Richard



Rüdüsüli Franzpeter



Sulzer Heinrich



Leupin Thomas



Knodel Markus



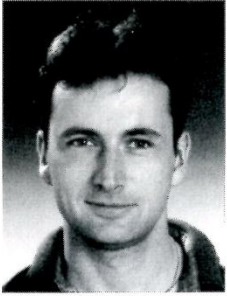
Clénin Daniel



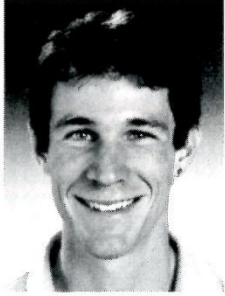
Künti Markus



Wildi Tobias



Vogt Christian



Hutter Lorenzo



Iten Robert

## Termine

### Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 26. Dezember 1995 / 30. Januar 1996

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

In Niederlenz (5 Min. ab Autobahnausfahrt und Bahnhof Lenzburg / 30 Min. bis Kloten, 20 Min. bis HB Zürich) vermieten wir unser frisch renoviertes (Küche und Bad neu) gemütliches

## 7 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

(2 Zimmer könnten auch als Studio oder Büro genutzt werden.) Das Schwimmbad im grossen, pflegeleichten Garten wird auf Wunsch saniert. Lage: sehr ruhig, am Dorfrand in Waldnähe mit schönem Blick übers Dorf in den Jura. – Ideal für Familie mit Kindern (und Haustieren). Mietbeginn: sofort oder nach Vereinbarung.

Mietpreis: Fr. 2750.– p.M.

Weitere Auskunft und Besichtigung durch Frau S. Pfisterer, Fröhlichstrasse 4, 5000 Aarau, Tel. (062) 622 93 87

**realit**

**REALIT TREUHAND AG**

Burghalde 19

5600 Lenzburg

Tel. (062) 892 20 30, int. 55

