



Inhalt Ausgabe 5/98

- 2 Editorial
- 4 Seite des Präsidenten
- 7 Aus dem Vorstand: Neue Vorstands-Organisation
- 9 Forum: Die Angst des Langstreckenpiloten vor der A320
- 13 Das aktuelle Interview: Mit dem AEROPERS-Vorstand
- 26 In memoriam: Urs Zimmermann / Edy Brunner
- 30 Mutmassungen
- 32 In memoriam SR 111
- 34 Kaleidoskop
- 45 Aus den Kommissionen: Air Safety Committee / Aerosana / Pensionierte
- 53 Meinungen von...Peter Vogt
- 54 Aktion: Vorsicht WIN-WIN
- 56 AEROPERS monthly
- 59 Termine
- 60 Neumitglieder

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer, Thomas Leupin (Del.Vorstand), Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75
aeropers@aeropers.ch

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon (01) 801 80 10, Fax: (01) 801 80 11

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

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

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

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 30. November 1998



One Group. One Team. One Spirit.

Die SAir Group hat sich diesen Wahlspruch vor noch nicht allzu langer Zeit gegeben, um dem Trend entgegenzuwirken, dass sich jede verselbständigte Abteilung nur noch um die eigenen Angelegenheiten kümmert und auf ihr eigenes Portemonnaie schaut. Alle Angestellten der SAir Group sollen sich als Mitglieder einer grossen Familie fühlen und entsprechend agieren.

Was anfänglich als weiterer PR-Wurf aus einem Managementseminar zur Kenntnis genommen wurde, trug am 3. September weltweit plötzlich Früchte. Die Trauer um den Verlust von 229 Menschen, die in Peggy's Cove ihre letzte Ruhe gefunden haben, hat wohl bei jeder und jedem Angestellten der SAir Group Einzug gefunden. Die Ratlosigkeit, das Nicht-begreifen-können, der Schock, die Anteilnahme und tiefe Betroffenheit war bei allen auszumachen. Und dies tat uns gut.

Wo wir als Besatzung hin gekommen sind, überall erlebten wir ein Mitgefühl, ein Verständnis für unsere versteinerten Minen, unsere Tränen in den Augen oder wenn wir leer schlucken mussten, um die Sprache wieder zu finden. Niemand störte sich daran, dass sich Leute in die Arme warfen und gemeinsam trauerten. Überwältigend waren auch die Sympathiebezeugungen der Öffentlichkeit. Ergreifend ebenfalls zu bemerken, dass die Trauerbänder nicht

nur bei uns, sondern auch bei Crossair, Edelweiss und TEA getragen wurden. Tage- und wochenlang wurden wir von tiefen Gefühlen überwältigt, wenn wir im OPS-Center an den Blumen, Trauerbezeugungen, Sympathiebriefen, Erinnerungstücken vorbei kamen, wenn wir Berichte über den tragischen Unfall lasen, wenn wir am Fernsehen Kommentatoren hörten oder Trauerfeiern sahen. Und bei sehr vielen dauert dies immer noch an, es ist noch an kein Zurück zum «Business as usual» zu denken. Christian Stüssi, Chefpilot MD-11, fand die richtigen Worte als er sagte: «Für mich wird es immer eine Zeit vor und nach Halifax geben.» Die Bewältigung ist noch lange nicht abgeschlossen.

Es war vorbildlich und für uns tröstend zu sehen, wie selbstverständlich und selbstlos die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat die Zügel in die Hand nahmen und unsere riesengrosse Trauer in ehrliche, tröstende Worte und mutige Taten umsetzten. Ich ziehe den Hut vor Herrn Bruggisser und seiner Crew und habe diese Empfindung auch Herrn Goetz anlässlich eines Cockpitbesuches mitgeteilt. Es tat unserer Trauer gut, die Grosszügigkeit zu sehen, mit der die Bewältigung dieses Schicksalsschlages angegangen wurde und immer noch wird. Wir haben liebe Kolleginnen und Kollegen verloren. Frühere Begegnungen, Ge-

sprache, Erlebnisse und gemeinsam verbrachte Zeit gewinnen einen völlig neuen Zusammenhang und Stellenwert. Wir trauern mit den Familienangehörigen und können nichts mehr ungeschehen machen, finden noch keine Antwort auf die Frage: «Warum?» Wir können versuchen, mit tröstenden Worten, mit Anteilnahme, mit Zuspruch oder tatkräftiger Hilfe ein kleines Stück des Schmerzes auf uns zu nehmen.

Mit Urs Zimmermann und Stephan Löw verloren zwei Familien herzengute Väter, die sich in all den Jahren in vorbildlicher Weise für ihre Familien eingesetzt hatten und ihre Liebe, ihren Einfallsreichtum, ihre Energie und noch so viel mehr für die Familie gegeben haben. Unermesslich ist die Lücke, die sie hinterlassen, so schnell, so unerwartet und so unverständlich ist der Verlust über die Familien gekommen. Urs und Stephan werden in uns weiterleben, wir hören sie, sehen ihre lachenden Gesichter, spüren ihre Gegenwart und tragen sie in unserer Erinnerung.

Es gibt wohl keine bessere Geschichte als Antoine de Saint Exupéry's «Le petit Prince», um der Trauerarbeit gerecht zu werden. Stellen wir uns vor, der kleine Prinz wäre auf Peggy's Cove erschienen und hätte allen Hinterbliebenen die Geschichten von den Sternenbewohnern erzählt, die sich sinnlos auf ihre ureigensten Interessen konzentrieren und keine Gedanken an die Schönheit der Natur, den Sternenhimmel und die Philosophie verschwenden. Alles muss mess- und zählbar sein. Auf der

anderen Seite würde er andere Werte erklären: Das Vertrauen aufbauen, die Sorge um etwas Anvertrautes, die Gedanken an das Wohlergehen aller, Fragen nach Ursprung, Sinn und Vergehen des Lebens. Sind diese Empfindungen gross genug, die Erinnerung stark verwurzelt, dann wird der Sternenhimmel nachts ein tausendfaches Lachen für dich sein, denn du weisst, auf einem dieser Millionen Sterne wird ein Freund sein, der immer für dich da ist. Eine Rose, die du gehegt und gepflegt hast, wird für dich blühen und nur du wirst sie sehen. «Und wenn du dich getröstet hast, wirst du froh sein, mich gekannt zu haben. Du wirst immer mein Freund bleiben.»

Ist es Zufall, dass Regula Reutemann, die Tochter unseres pensionierten Kollegen Kurt, die auf ihrem ersten Flug Teil der Besatzung war, als Französischlektüre für die Matura «Vol de Nuit» von Saint Exupéry ausgewählt hatte? Dass Saint Exupéry ihr Lieblingsautor war?

Wir sprechen allen Angehörigen unser tiefst empfundenes Mitgefühl aus und werden unsere Kolleginnen und Kollegen tief in unseren Herzen mittragen. Wir verneigen uns vor der professionellen Arbeit, welche die Besatzung in einem schwierigen, katastrophalen Umfeld verrichtet hat mit dem Ziel, die Menschen an Bord zu retten. Sie mussten alle in einem schrecklichen Inferno untergehen, und die Erinnerung daran hat sich tief in uns eingegraben. Wir sind unermesslich traurig.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Es sind schon unzählige Reden und Gefühlsempfindungen nach dem traurigen Unfall in Halifax zu Papier gebracht worden, ist mit Tausenden von ausdrucksstarken oder gefühlvollen Worten versucht worden, die Tragik und Bestürzung, die wir alle empfinden, zu beschreiben. In diesem Fall aber, so glaube ich, versagt unsere Sprache, gibt es keine Worte, die unsere Betroffenheit vollumfänglich wiedergeben können. Wir trauern um zwei Freunde aus dem Cockpit, um zwölf liebe Kollegen und Kolleginnen aus der Kabine, um 215 Passagiere, die sich der Professionalität unserer Crewmembers anvertraut haben. Allein, das Schicksal wollte es anders. Worte mögen vielleicht trösten, sie können nicht heilen. Man sagt, die Zeit heilt alle Wunden, werden wir je so viel Zeit zur Verfügung haben? Vor uns allen liegt noch ein weiterer, schwerer Weg, um all diese Geschehnisse zu verarbeiten, wir alle müssen ihn gemeinsam gehen.

Der Grundstein aber ist gelegt, das Team hat in der Krise funktioniert, die Verbundenheit unter allen Mitarbeitern war allgegenwärtig. Ich möchte an dieser Stelle unserer Konzern- und Geschäftsleitung, unserem Departementschef und all seinen Mitarbeitern in OC und OK, nicht zuletzt aber allen Mitgliedern, die sich



für Mitarbeit im Verband melden, insbesondere den FLUSIKO-Mitarbeitern, meinen herzlichsten Dank aussprechen. Auch all jene Freiwilligen aus allen Bereichen, die sich spontan für irgendwelche Hilfeleistungen im Umfeld der Betreuung von Angehörigen zur Verfügung stellten, verdienen unseren grössten Respekt. Was wir in den schweren Tagen auch als Verband an Vertrauen und Offenheit erfahren durften, war einzigartig, und ich hoffe, dass diese Saat auch in naher Zukunft weiter spriessen möge.

Ich hatte die Absicht, Ihnen in meinem heutigen Beitrag mehr Informationen über den Fragenkomplex «Franchising» geben zu können. Die zwischen Verband und Swissair geplanten Gespräche mussten verständlicherweise verschoben werden. Auch das UK Bulletin konnte nicht erstellt werden, ist der Entscheid über den Ersatz der verlorenen MD-11 doch erst vor wenigen Tagen getroffen worden. Wir werden eine B747 noch ein Jahr länger als vorgesehen operieren. Dass dies einen gravierenden Einfluss auf die ursprünglich geplanten Umschulungskurse hat, ist wohl klar ersichtlich. Insbesondere hat sich die Situation betreffend Umschulungen von B747 und

A310 Crews auf das Mixed Fleet Flying (MFF) - Segment A320/A330 akzentuiert. Ich möchte deshalb noch einmal auf diese für viele Betroffene sehr emotional empfundene Problematik zurückkommen. Ich habe im oberen Abschnitt erwähnt, dass Zeit heilt, Zeit bringt aber auch Vergessen. Und vergessen scheint mir manchmal die Tatsache, dass der Verband vor knapp drei Jahren vor einer sehr schwierigen Situation stand. Mithin galt es, vor wirtschaftlich düsteren Ausichten dem schweren Druck nach Kostenreduktion und drohender Auslagerungen zu begegnen. Der damalige Vorstand hat diese Aufgabe mit Bravour gemeistert, darin sind wir uns wohl alle einig. Durch effizientere Bewirtschaftung unserer Flotten konnten unsere Saläre gehalten werden. Dass im Gegenzug nicht immer alles genau nach Seniorität ablief, sei hier nicht verschwiegen, und wir wollen diesen auch für mich unbefriedigenden Zustand schnellstmöglich beenden. Als vor ungefähr zwei Jahren die ersten Gespräche über MFF stattfanden, wurde mit einer A330 Flotte von sieben Flugzeugen geplant, also zu wenig, um ein eigenes, effizientes Korps aufzustellen. MFF war die Lösung, um diesem Manko zu begegnen. Da die Einführung der A340 noch bis ins Jahr 2002 auf sich warten lässt, war es deshalb auch sinnvoll, dieses mit A320 zu kombinieren.

Dies um so mehr, als zu jenem Zeitpunkt auch Studien über eine Auslagerung der Kurzstreckenproduktion gemacht wurden, einer Auslagerung, die

bei einer effizienten Verschmelzung beider Typen keinen Sinn mehr machte. Im Laufe der letzten Monate ist nun die geplante Anzahl A330 in einem aggressiven Aufbauszenario, von dem wir alle profitieren, sukzessive auf 21 erhöht worden. Sicherlich wäre eine reine A330 Flotte nun doch etwas wirtschaftlicher zu betreiben. Wir müssen jedoch erkennen, dass im heutigen Zeitpunkt die UK-Kapazitäten dazu schlichtweg nicht vorhanden sind. Und das, vor dem AEROPERS schon immer gewarnt hat, ist auch eingetreten: mit der Schliessung der SLS fehlt uns der benötigte Nachwuchs.

Mit konsequentem MFF schaffen wir möglicherweise den Aufbau, noch ist er nicht gesichert. Ein Trennen beider Flotten zum heutigen Zeitpunkt würde wohl ein Stilllegen (oder Auslagern) einiger Flugzeuge auf der Basisflotte erfordern. Dies kann und will der Vorstand nicht zulassen. Wir wollen eine möglichst grosse Flotte! Mit der geplanten Einführung des Preferential Bidding in etwas über einem Jahr werden die «Langstreckenfreaks» aber sicherlich ihre Einsatzgestaltung positiv in ihrem Sinne gestalten können. Zudem sind wir jetzt mit der Flottenführung übereingekommen, dass von der Umschulung Betroffene spätestens 12 Monate ab Beginn des A320-UK gemäss Seniorität in den Genuss der Querschulung auf A330 kommen werden. Liebe Mitglieder, ich bitte Sie, mir diese etwas langwierigen Ausführungen zu diesem Thema zu verzeihen, sie sollen Ihnen aber zeigen, dass wir Ihre Anliegen ernst nehmen,

dass aber das Umfeld im Moment keine andere Lösung zulässt. Wie es bei der Einführung der A340 weitergehen wird, ist noch offen, eine reine MFF Langstreckenflotte ist nicht auszuschliessen. Wir werden aber sicher, nach ersten Erfahrungen mit MFF, Ihre Bedürfnisse dazu aufnehmen und auch vertreten.

Mit Genugtuung darf ich Ihnen bekanntgeben, dass unserem Gesuch um Aufnahme in die ECA (European Cockpit Association) an der GV vom 8. Oktober in Brüssel stattgegeben wurde. Die jahrelange, aktive Mitarbeit im Beobachterstatus von Roland Born hat ermöglicht, dass diese ursprünglich reine EU Organisation nach einer Statutenänderung nun auch EFTA Staaten akzeptiert, was im Hinblick auf Globalisierung, Allianzen und Beteiligungen nur Sinn macht. Da unser Arbeitgeber zur Zeit in diesem

Segment ja besonders aktiv mitmischt, ist dieser direkte Zugang zu anderen europäischen Organisationen für uns doppelt wichtig. Statutengemäss wird Ihnen dieser Beitritt zu Abstimmung unterbreitet werden. Nähere Informationen über die ECA können Sie auch der Rundschau 4/98 entnehmen.

Die Geschehnisse der letzten Wochen, die anstehenden GAV-Verhandlungen fordern den Vorstand im Moment zeitlich sehr stark. Weitere heisse Themen sind abzusehen (z.B. die Zukunft der BBCTA..) Trotzdem möchte ich Sie ersuchen, jederzeit Kontakt mit uns aufzunehmen, falls Sie Fragen haben oder eine Erklärung wünschen. Wir versuchen, uns dafür immer Zeit zu nehmen, am liebsten im persönlichen Gespräch.

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber

Gemeinde Elsau/ZH – in 8352 Rümikon, ca. 25 – 30 Min. zum Flughafen Kloten **zu verkaufen**

6 1/2 ZIMMER EINFAMILIENHAUS ca. 800 m² (Haus und Garten)

- Wohn- und Essraum, moderne Designer Einbauküche
- 5 Schlafzimmer je ca. 20m²
- 2 Badezimmer mit Dusche
- 3 WC-Anlagen
- im ganzen Haus Einbauschränke
- Bastelraum, Luftschutzkeller, Garage
- kleiner japanischer Garten
- separater Sitzplatz, bepflanzt mit Hecken und Rasen

Die Gemeinde Elsau/ZH bietet: Schulen bis zur Oberstufe, Einkaufsmöglichkeiten, Schwimmbad, Tennis- Badminton- und Fitness-Center, Bus- und Bahnverbindungen
Fester Hypothekarzins 4% (kann übernommen werden)

Nur Interessenten, die eine grössere Anzahlung machen können, melden sich unter

Tel. 052 363 19 35 (Privat) oder Tel. 052 720 77 38 (Geschäft)

Neue Vorstands-Organisation

Bereits während meiner ersten Vorstandswoche im August sah ich, wie zeitintensiv die Behandlung einzelner Geschäfte teilweise ist. Ich beobachtete denn auch schon ab der ersten Minute, wie sich der Vorstand bemüht, mehr Zeit für die strategischen Diskussionen zu gewinnen sowie das «Daily Business» effizienter zu erledigen. Generell soll der Arbeitsaufwand im Verband so verringert werden, dass in absehbarer Zeit die Vorstandswoche wirklich innerhalb einer Woche und nicht wie mittlerweile in eineinhalb Wochen stattfinden kann. Auch fühlt sich der Vorstand verpflichtet, produktiver und effizienter zu sein um dadurch ebenfalls vermehrt produktiv im Streckeneinsatz sein zu können um so unsere Produktivitäts-Ziele erreichen zu helfen.

Am Ende meiner ersten Vorstandswoche und vor dem Seminar, anlässlich dessen die definitive Ressortverteilung vorgenommen werden sollte, bat mich Christoph Huber, mir doch ein paar Gedanken über eine allfällige neue Organisation des Vorstands zu machen. Zu meinen Bedenken, ob ich als Neuling wohl der richtige dafür sei, meinte er, vielleicht sei es ja gerade ein Vorteil, wenn sich jemand die Sache mal überlege, ohne bereits schon betriebsblind zu sein.

Meine Ideen wurden dann anlässlich des Seminars besprochen, und es resultierten einige Änderungen und Neue-

rungen in der Organisation, die auch im neuen Organigramm auf der letzten Innenseite dieser Rundschau zu finden sind:

Mein erstes Anliegen war, den Informationsfluss zwischen dem Vorstands-Verantwortlichen und den Spezialisten in den Kommissionen möglichst ohne unnötige Zwischenstellen zu ermöglichen. Aus diesem Grund wurde die Senioritäts-Kommission aus dem Ressort «Mitglieder» ins Ressort «Flight Ops» verschoben. Die Seniorität spielt gerade bei der UK-Planung eine sehr wichtige Rolle und hängt mit den Aufgaben des Controllings eng zusammen. Die **Rechtskommission** und die Kommission für **Persönlichkeitsschutz** erfüllen sehr ähnliche Aufgaben, die vorwiegend juristischer Natur sind. Sie wurden deshalb zusammengelegt und dem Vorstand als Stabsstelle angegliedert. Aufgrund der zunehmenden Aktivitäten im Bereich Internet wurde ebenfalls eine Stabsstelle **«EDV / Internet»** geschaffen.

Die enge thematische und personelle Verknüpfung zwischen der Vertretung in der **IFALPA** und des **Air Safety Committee** (bisher «FLUSIKO») führte zu einer Zusammenlegung dieser Aufgaben in einer gemeinsamen Kommission. Da die Bereiche **ADAS**, **Schule & Check** sowie **Security** thematisch ebenfalls hierher gehören, entstand eine neues Ressort mit der Bezeichnung **«Si-**

cherheit und Technik». Das bisherige Ressort **«Persönlichkeits- und Datenschutz»** wurde indes aufgehoben.

Ein zweites Anliegen war mir, dem umfangmässig immer grösser werdenden Wunsch der Swissair nach den verschiedensten Formen von Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen (Code-Share, Wet Lease, Branded Wet Lease, Franchising etc.) auch verbandsintern begegnen zu können. Denn Swissair-seitig wurde bereits eine neue Stelle eines «Zusammenarbeits-Managers» geschaffen. Aus diesen Überlegungen heraus schlug ich ein neues, eigenständiges Ressort unter der Bezeichnung **«Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen»**, kurz **«ZALT»** vor.

Der Übersicht wegen wurden zudem alle Kästchen aus dem Organigramm herausgenommen, die entweder nur

eine (Vorstands-)Aufgabe darstellen (**ALBANA, Ferien**) oder in denen im Moment keine Aktivitäten und Projekte stattfinden (**SWISSALPA, FE90**). Es sei an dieser Stelle aber auf den Beitrag im letzten Vorstandsbulletin hingewiesen, in dem auf die Bedeutung und die Bestellung einer Arbeitsgruppe für eine Zusammenarbeit mit anderen Schweizer Pilotenverbänden hingewiesen wird. Dies sind wohl die auffälligsten Veränderungen. Wir werden uns auch weiterhin bemühen, unsere Vorstandsarbeit möglichst «schlank» zu halten. Aus diesem Grund wurde ebenfalls eine neues Ressort geschaffen, dass sich genau mit diesem Thema befasst: Mit der **«Verbandsentwicklung»**. Dort werden neue Projekte angegangen, damit wir auch in Zukunft Eure Interessen möglichst effektiv und effizient wahrnehmen können!

Markus Jöhl

Legende der Abkürzungen:

ZALT: Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen

ECA: European Cockpit Association (EU, EFTA)

GPA: Global Pilot's Alliance (DL, SR, SN, AUA, Finnair)

IFEO: International Flight Engineers Organisation

Sind Sie am **individuellen Wohnen** interessiert und schätzen Sie Erlebnis- & Wohnkultur? Ja?! Dann sind Sie bei uns in Matzingen (an der A1 zw. Winterthur und Wil) richtig.

Neue, **grosszügige** 3 1/2-Zimmer Wohnungen, die jeglichen Komfort bieten, sind ab 1.7.98 bezugsbereit.

- Eine ruhige, wunderschöne Gegend erwartet Sie.
- Ø = **95m²** Wohnfläche
- 40 km bis zum Flughafen Zürich
- Miete: ab Fr. 1400.- /Mt. (inkl. NK)

Lassen Sie sich diese Chance nicht entgehen!

Kommen Sie vorbei oder verlangen Sie unsere Dokumentation.

Frau Alice Ringold gibt gerne Auskunft. ☎ 052/376 16 25 Fax 052/376 20 19

Die Angst des Langstreckenpiloten vor der A320

Wer schon lange genug bei der Swissair angestellt ist, den kann keine Um-, Aus- oder Einflottung mehr überraschen. Jedesmal hat es Leute gegeben, die mit spekulativer Weitsicht ihre eigene Karriereplanung an die Hand nahmen - und angelegentlich scheiterten, weil sich die Umstände so schnell geändert hatten. Deshalb lässt man sich am Besten sanft treiben durch die Wogen der Geschichte und nimmt jedes Bulletin nüchtern und distanziert wahr - und schaut, was am Schluss herauskommt.

Henry Lüscher

Als anerkannter Asylbewerber auf der A320 Flotte mit Beginn der (freiwilligen!) Umschulung Ende November erlaube ich mir, Gedanken zu Befürchtungen einiger meiner Kollegen zu machen, die sich an Leib und Leben bedroht fühlen, wenn sie von der A310 oder vom Jumbo (bewahre!) brutal auf die Kurzstrecke gezwungen werden sollen. Nach sonnendurchflutetem Leben ein Vegetieren im Verlies des Rauf-und-Runter? Undenkbar, sagen sie - warum nicht, wage ich einzuwerfen.

Die Geschichte

1980 wollte kein Copilot auf die DC-10, weshalb die erstaunten, in Ehren ergrau-

ten Kapitäne erstmalig zweistreifige Mitarbeiter im Langstreck Cockpit vorfanden. 1983 kam der erste Airbus, niemand wollte so recht auf dieses «umstrittene» Flugzeug A310. Kurze Zeit später brachte man die Piloten kaum mehr weg von diesem «idealen Flugzeug», das Kurz- und Langstrecke mit begehrten Balairflügen kombinierte. 1988 wehrten sich potentielle Upgrader, sich ihren Kapitänsschliff auf dem Fokker 100 angeheihen zu lassen. Ende der Achtziger Jahre dann sperrte sich männiglich, die MD-11 zu bemannen und nur mit der Verlockung des Versprechens, nach ein paar Jahren wieder auf das Wunschflugzeug umschulen zu dürfen, konnten genügend Kandidaten geködert werden. Unnötig zu sagen, dass in der Folge fast niemand von diesem Angebot Gebrauch machte. Das Auflösen der Fokkerflotte brachte Vielen, die dieses Flugzeug gewählt hatten, noch einen erneuten «lease of life» auf der Langstrecke.

1998 nun verteidigen Langstreckenpiloten ihr (wirklich?) vertraglich zugesichertes Recht, auf ihrem angestammten Einsatzgebiet verweilen zu dürfen. Am Rande vermerkt: Wahrscheinlich bemühen sich in dieser Zeit viele asiatische Pilotenkollegen um Arbeitsplätze und würden auch mit einem Turboprop Vorlieb nehmen, wenn es ausreichende An-

stellungen gäbe. Aber dies wirklich nur am Rande, wir sind es ja gewohnt, nur für uns zu schauen.

Solidarität

An der Generalversammlung wurde lautstark und begleitet von Szenenapplaus das hohe Lied der Solidarität gesungen und die Einzelinteressen in die verabscheuungswürdige Ecke verwiesen. Gegen das vorgestellte «Mixed Fleet Flying» mit der erwarteten Produktivitätssteigerung, was eine Bonuszahlung erhoffen lässt, wurde nicht gross opponiert. Die armen A320-Piloten wittern nun endlich wieder Morgenluft, den Duft der grossen, weiten Welt in nicht allzu ferner Zeit tief einatmen zu dürfen, als Sturm- und Drangtrupp auf dem Luxusdampfer A330. Mit King Prawns und Forellenröllchen an wildem Reis - und endlich wieder Espresso! Allzu lange wurde ihnen der Speck einer MD-11 Umschulung durch den nach Veränderung lechzenden Mund gezogen, strategische Neuausrichtungen und zuletzt der tragische Verlust in Halifax haben ihnen die Türe immer wieder zugeschlagen. Wer kann ihnen denn jetzt die Freude am neuen Flugi vermiesen? Auch sie haben oft - und umsonst - auf die Seniorität gepocht und mussten klein begeben, wenn es aus den berühmt-berüchtigten \emptyset betrieblichen Umständen sowie im Hinblick auf die vielgepriesenen Gesamtinteressen besser war, wenn sie «noch ein Weilchen» auf der Kurzstrecke bleiben täten. Wir Langstreckenpiloten (na ja, meine A310 fällt da heute ohne

Balair ein wenig kurz aus ...) danken den A320ern für ihre Solidarität, es war schön auf der Sonnenseite der Welt!

Erfahrung

Vor allem die Airbuspiloten legen ihre immense Erfahrung an ETOPS in die Waagschale der Rationalien, die das Gewicht zugunsten einer direkten (und wohl auch ausschliesslichen) Anstellung auf der A330 verschieben sollen. Abgesehen davon, dass meines Wissens noch kein A310 Pilot stundenlang mit nur einem Triebwerk dem weit ennet des Ozeans liegenden Flughafen entgegengefiebert hat, sind die gesetzlichen und operationellen Grundkenntnisse der ETOPS von jedem durchschnittlich begabten Piloten (oder gar Pilotin!!) erlernbar. Beruhigend auch zu wissen, dass sich unter den A320 Kapitänen schon heute etliche Kollegen mit einschlägiger A310 Erfahrung (halt nur als Copilot) befinden. Ich bin zuversichtlich, dass sich die A330 samt ihren Besatzungen schon nach kurzer Zeit pudelwohl fühlen wird inner- und ausserhalb der ETOPS.

Wie Erfahrungen bei unserer Schwester Sabena gezeigt haben, liegen die Schwierigkeiten wohl eher in der ungewöhnlichen Spannweite (die sogar noch diejenige unserer Jumbos übertrifft): Eine Flügelspitze rasierte einer Boeing 737 etwas von der Glatze ab.

Verträge

Wir sind schon lange nicht mehr in der bequemen Lage, dass die Aeropers ihre Forderungen auf den Tisch legt, zurück-

lehnt und der Dinge harrt, die da kommen. Fallen sie dann nicht in unserem Sinne aus, werden neue Verhandlungen anberaumt oder «Nägel mit Köpfen» gemacht. Nicht nur die hektische Art und Weise, wie die gesamte Industrie Veränderungen unterworfen ist, sondern auch langfristige Zukunftsaussichten für uns zwingen die Aeropers, mitzudenken. Es existieren schon lange keine schönen, imposanten, verbindlichen und ausgereiften Fünfjahrespläne auf Hochglanzpapier mehr.

Natürlich ist es nicht gut, wenn wir nicht mehr der Swissair die alleinige Verantwortung zuschieben können, wenn etwas so herausgekommen ist, wie wir das schon immer gesagt haben: nämlich falsch. Was hilft es da, hämisch zu grinsen und Unfähigkeit vorzuwerfen? Wir neigen sehr gerne dazu, Vergleiche mit anderen Fluggesellschaften nur in jenen Bereichen zu machen, die unsere Sicht der Dinge widerspiegeln. Jeder Pilot glaubt, der andere habe es besser. Ich will nicht sagen, wir haben es am besten, bewahre! Aber wir müssen für uns selber schauen, wie wir uns optimal mit der Swissair arrangieren.

Mit der seinerzeitigen Einführung der Polarstrecke über Anchorage fiel es der Aeropers wie Schuppen aus den Haaren: Die Berechnung der Freitage bedarf einer dringenden Überarbeitung! Wegen der starken Gewichtung der Zeitverschiebung hätten rund 12 Freitage resultiert! Erlaubt heute die Cockpitgestaltung eines Flugzeuges, Kurz- und Langstrecke zu kombinieren, so muss ein Weg gefunden werden, wie dies im Sin-

ne des Gesamtinteresses gestaltet werden kann. (Früher beliebten bürgerlich gesinnte Arbeitnehmer frohen Mutes zu sagen: «Geht es der Firma gut, so geht es auch uns gut.» - Gilt das nicht mehr?) Delta, British und Andere fliegen die Boeing 757 und 767 schon seit 15 Jahren parallel - und hatten wahrscheinlich auch knifflige Fragen bezüglich der Seniorität zu lösen. Ein Beispiel extrem korrekt gehandhabter Seniorität zeigte sich mir einmal bei American Airlines: Eine Pilotin musste alle drei Jahre umschulen, als senioritätsjüngste natürlich nicht immer auf ihr Wunschflugzeug. Zuerst zog sie als junge Copilotin den schwarzen Peter, danach als dienstjunge Frau Kapitän ... Und die Firma zahlt, muss zahlen.

Multi-Kulti

Also, warum glauben wir unseren Kollegen nicht, die früher die Europa- und Interconti-A310 geflogen haben und voll des Lobes über diese Kombination waren? Eine Rotation ohne Zeitverschiebung in Europa fliegen, dann mit Genuss auf eine Langstrecke gehen zu dürfen, das war das Höchste der Gefühle. Zugegeben, die heutigen Europarotationen sind keine Spaziergänge mehr, aber mit den täglichen Langstreckenflügen an fast alle Destinationen wird's wohl auch dort etwas enger ausfallen als seinerzeit mit der DC-10.

Logisch müssten wir «bejahrten, erfahrenen» Langstreckenkapitäne nicht zuerst auf dem Europanetz unsere Sporen erneut abverdienen (übrigens, auch die

MD-80 Piloten mussten), aber der allseits akzeptierte Entscheid lautet nun mal, dass wir beide Flugzeuge gleichzeitig bewegen sollen. Nicht nur behufs einer Ertragssteigerung der Swissair, sondern durchaus auch zur angelegentlichen Alimentierung unseres Portemonnaies - oder möchten die «ausschliesslichen» A330 Piloten dannzumal solidarisch auf diesen Synergie-Spinoff verzichten?

Wenn dereinst die geplante Flottengrösse erreicht sein wird, dürfte sich ein interessanter Split zwischen Kurz- und (erholsamer) Langstrecke einstellen. Und sonst können wir uns damit trösten, dass wir immer noch einen der schönsten Berufe haben. Und Reinhard Mey ist schon mehrfach widerlegt worden,

was die Freiheit über den Wolken betrifft.

Vielleicht können Werni Näf und sein OTE-Team ein Flugangstseminar anbieten, das zum Ziel hat, die auf stundenlangen erholsamen Nachtflügen natürlich gereiften Hemmungen gegenüber der A320 abzubauen?

Angeregte Diskussionen bei der im fernnen 2002 bevorstehenden Einführung der A340 sind vorprogrammiert. Die Jumbopiloten werden dann zu ihren Gunsten anführen, sie hätten als Einzige Erfahrung mit vier Gashebeln, wogegen die A330 Piloten Terrain gutzumachen versuchen mit dem Argument, es sei einfacher, von zwei auf vier Flügeltriebwerke umzustellen als sich von einem Hecktriebwerk zu lösen... ■

**Inserat 1/2 Seite
Ramsag**

Das aktuelle Interview mit dem Vorstand der AEROPERS

Wir möchten von Euch wissen, wie sich der neue Vorstand konstituiert hat und ob sich die Neuen mit den Aufgaben, die sie übernommen haben, in ihren ursprünglichen Vorstellungen darüber bestätigt sehen. Als erste Frage an Markus Jöhl: Was willst Du als Vorstand in erster Priorität angehen?

Markus Jöhl (MJ) Mein persönliches Anliegen ist, die Bedürfnisse der Mitglieder, zum Beispiel in bezug auf die GAV-Verhandlungen, einzubringen. Ich spüre, dass Anliegen vorhanden sind. Beispielsweise ist die Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen ein Thema, das sich schon länger aus der Anwendung des GAV96 herauskristallisiert hat. Die Arbeitsbelastung ist in einzelnen Bereichen (zum Beispiel der Kurzstrecke) relativ stark angewachsen und es besteht ein grosses Bedürfnis, diese Belastung individuell beeinflussen zu können, einmal durch die Möglichkeit einer individuelleren Organisation der Arbeit, andererseits auch durch die individuelle Beeinflussung deren quantitativen Ausmasses. Hier sehe ich eine meiner Hauptaufgaben, was ich auch in meiner Vorstellung zur Wahl schon sagte.

Weiter möchte ich versuchen, nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen im Umfeld der letzten Generalversammlung,

die Interessen unserer Mitglieder zu spüren und sie auch vermehrt in unsere Arbeitsprozesse einzubinden. Deshalb wurde auch die kürzlich verschickte Umfrage zusammengestellt: Trends und Themen sollen möglichst frühzeitig erfasst werden, damit der Vorstand nicht isoliert seine Politik treibt und den Kontakt zur Basis verliert.

Wie ist das bei Dir, Markus Schneider (MS)?

(MS) Ich bin im Grossen und Ganzen zufrieden mit meiner Tätigkeit im Vorstand. Ich komme ja von der VEF her, in der ich immer noch Stiftungsrat bin und sehe mich beauftragt hier Synergien zu nutzen. Aktuell bin ich Stellvertreter im AEROPERS-Departement GA (Gesamtaufwand), was insofern ideal ist, als ich damit nicht an vorderster Front tätig sein muss; diese Aufgabe nimmt Stephan Künzli wahr. Im weiteren bin ich Gruppenleiter der GAV-Verhandlungsbereiche in denen es um Salär und auch VEF-Belange geht. Hier gibt es schon Synergieeffekte; ich kenne die Materie im Detail und auch die Leute, die von unserer und von Swissair-Seite her damit zu tun haben. Ich bin auch Teilnehmer an Sitzungen im Rahmen internationaler Beziehungen. Diese Sitzungen liefern uns Daten und Vergleiche für unsere Positio-



nierung in Verhandlungen. An einem Global Pilots Alliance (GPA) Meeting zum Beispiel konnte ich so einen sehr guten Quervergleich zwischen uns und unseren Code-Share-Partnern ziehen, hauptsächlich in bezug auf Flight Duty Regulations (FDR), Salär, Versicherungsleistungen und Blockstunden-Kosten. Diesen Austausch möchten wir noch intensivieren.

Daneben setze ich mich, zusammen mit Tom Leupin, mit der EDV auseinander. Wir reorganisieren das Netzwerk, vor allem bezüglich der Frage: «Wer macht's?» Vorher hat dies Urs Enz als Vorstandsmitglied im Alleingang gemacht. Rein von der Belastung her haben wir uns überlegt, ob wir das nicht besser «outsourcen» möchten.

Dient dieses Netzwerk vor allem Euch, oder kommt das allen zugute?

(MS) Dem Sekretariat und uns, dazu gehört auch die Internet-Page, die wir dem Netzwerk-Package angeschlossen haben. Wir haben die Absicht, den Mitgliedern noch mehr Informationen zugänglich zu machen. Einen Direktzugriff auf unseren Server können wir natürlich aus Sicherheitsgründen nicht erlauben, unser Ziel

ist aber zum Beispiel die Aktualität unserer Website so zu steigern, dass sich unsere Mitglieder irgendwo auf der Welt praktisch zeitverzugslos über dieses Medium informieren können.

Könntest Du uns noch etwas über Deine Ziele als Vorstandsmitglied erzählen?

(MS) Hier sind wir uns erstaunlicherweise im Vorstand sehr einig. Ich empfinde selber sehr stark das Bedürfnis, meine Arbeit zu individualisieren. Wir brauchen einen GAV, um gegenüber dem Arbeitgeber einen geschützten Raum mit klaren Eckwerten zu schaffen, die nicht verletzt werden dürfen. Hier ist das Individuum nicht stark genug. Glücklich werde ich jedoch als Individuum nur, wenn mir auch individuelle Lösungen zur Verfügung stehen. Gerade bei uns sehe ich eine grosse Bandbreite der Bedürfnisse - es kommt natürlich immer auf die aktuelle Lebenssituation an, was einem gerade am ehesten entspricht. Gerade aus diesem Blickwinkel möchte ich im neuen GAV möglichst viele individuelle Beeinflussungsmöglichkeiten schaffen, aber auch die Kosten berücksichtigen. Will jemand nur 75% arbeiten, wird man ihm/ihr aufgrund der für alle geltenden fixen Belastungen vielleicht nur 70% vom Salär auszahlen können. Die individuellen Kosten sollten nicht sozialisiert werden.

Nun zu Dir, Han!

Harry Zwarthoed (HZ) Da ich bis wenige Stunden vor meiner Wahl nicht wus-

ste, dass ich in den Vorstand komme, hatte ich keine konkreten Vorstellungen, die es zu erfüllen gäbe. Erste Erfahrungen mit dem Einbringen und Umsetzen von Zielvorstellungen konnte ich im Rahmen der Verhandlungen für ein Memorandum of Understanding für den GAV99 sammeln.

Ich möchte mich dabei im Wesentlichen auf die Argumentation der beiden Markusse stützen. Diese Themen werden zur Hauptsache in der von mir geleiteten Arbeitsgruppe 2 der GAV99-Verhandlungen erarbeitet, und es handelt sich bei ihren Argumenten um Ziele, die ich persönlich in den Verhandlungen für unseren neuen GAV erreichen will.

Was die Aufgaben betrifft, die ich im Vorstand übernehme, hat sich eine kleine Umstellung ergeben. Aufgrund eines Inputs von Markus Jöhl haben wir uns reorganisiert (siehe Organigramm). Als wichtigste Veränderung ist ein neuer Ast «Sicherheit und Technik» entstanden, zu dessen Departementsleiter ich erkoren wurde. Daran angeschlossen sind die FLUSIKO, beziehungsweise das «Air Safety Committee», wie das zukünftig heißen wird, technische Bereiche der IFALPA, sowie Schule und Check. Weiter bin ich Stellvertreter für den Flight Ops Bereich. Für mich stimmt die Sache, ich habe ja früher in der FLUSIKO mitgearbeitet und ich kenne sowohl die Materie, als auch die Mitarbeitenden in diesen Belangen.

Hanspeter Stocker (HS), der als zweiter quasi aus heiterem Himmel in den Vorstand kam, hat das Wort:

(HS) Mit den Flight Ops konnte ich mein bevorzugtes Ressort übernehmen. Ich war in der Einsatzkommission (EK) für B-747 tätig und kenne daher die Materie. Weshalb ich hier im Vorstand sitze, hängt damit zusammen, dass ich im Vorfeld der letzten Generalversammlung die Turbulenzen und Spannungen am Ewigen Wegli spürte. Da ich mich ein Jahr zuvor schon einmal um ein Vorstandsmandat beworben hatte und als Überzähliger nicht gewählt worden bin, setzte ich mich auch schon mit der Übernahme dieses Amtes auseinander. Also habe ich mich nochmals kurz mit meiner Frau besprochen und mich danach zur neuerlichen Wahl gestellt. Ich fand es an der Zeit, auch einmal etwas für den Verband zu leisten. Meine Ziele in der Flight Ops möchte ich als Wunsch formulieren: Jedes Mitglied sollte auf dem Flugzeug, das ihm/ihr gefällt, die Arbeit machen können, die gewünscht ist, die Einsätze fliegen, die er/sie möchte - kurz, ich wünschte mir, dass jedes Mitglied beruflich vollumfänglich zufrieden wäre. Recht schnell habe ich erkannt, dass das Erreichen dieses Ziels wohl Wunschtraum bleiben muss. Meine Aufgabe besteht nun darin, möglichst allen möglichst gleich viel Zufriedenheit zu ermöglichen. Es wäre ja ungerecht, wenn einzelne total zufrieden wären und andere überhaupt nicht. Im weiteren hatte ich von früher her den Eindruck, dass im Bereich von FDR-Randzonen, zum Beispiel Bewilligung für deren Überschreitung, kleinliche Verhältnisse herrschten. Das dau-



ernde Hin und Her bis eine solche erteilt wurde, wollte ich in Zukunft vermeiden. Es sollte auch hier mehr Flexibilität im täglichen Geschäft erreicht werden können. Nur wirklich wichtige Dinge verlangen meines Erachtens eine Sonderbewilligung. Mit diesem liberalen Ansatz konnte ich im Vorstand allerdings nicht ganz durchdringen, und ich habe auch eingesehen, dass ich in meinen Vorstellungen zu weit gegangen bin; das Ziel muss in kleineren Schritten anvisiert werden. Ich sehe aber eine gewisse Liberalisierung im Umgang mit Anfragen der Firma, im Sinne einer grosszügigeren Auslegung der Limiten. Das dient sowohl der Sache, als auch den Anliegen der betroffenen Mitglieder.

Tom Leupin (TL) hat sich ja schon in der letzten Ausgabe der RUND-SCHAU über seine Vorstellungen und Ziele geäussert; wie sehen es die «Alteingesessenen» im Vorstand? Hat sich in der neuen Konstellation etwas in der Form der Zusammenarbeit verändert?

Christof Wepf (CW) Damit bin sicher ich angesprochen. Ich habe mir natürlich nicht vorgestellt, quasi über Nacht

zum dienstältesten Vorstandsmitglied zu avancieren. Wir haben gewusst, dass der alte Präsident geht und ein neuer kommt. Christoph Huber konnten wir schon kennenlernen und spüren, dass weiterhin in die eingeschlagene Richtung gearbeitet werden wird. Der Stil hat sich zwar verändert, es wird aber eine ähnliche Linie verfolgt wie früher. Wir haben uns klare Eckwerte gesetzt, was wir gegenüber der Firma verlangen wollen, gleichzeitig sind wir uns aber auch bewusst, dass die Swissair, um konkurrenzfähig zu bleiben, in einigen Dingen unser Entgegenkommen braucht. In dieser Weise haben wir das im Albana schon bisher gelebt. Die Individuen im Vorstand haben gewechselt, wir arbeiten aber schon sehr eingespielt zusammen. Die Einzelnen sind sich näher, als dies im früheren Vorstand der Fall war, was die Ideen anbelangt. In Sach- und Glaubensfragen, gibt es jedoch auch bei uns harte Auseinandersetzungen, was für die Erarbeitung guter Lösungen sicher auch notwendig ist. Die GV hat in uns allen gewirkt und es war schwierig für den neuen Vorstand, gleich wieder «back to normal» zu gehen. Wir bräuchten eine gewisse Anlaufzeit und auch die Arbeitsübergabe vom alten zum neuen Vorstand war schwierig, gerade in der ersten Zeit, während der die Ausgeschiedenen verständlicherweise nicht den vollen Elan dafür aufbringen konnten. Trotzdem war der Vorstand jederzeit arbeitsfähig und mittlerweile sind auch die diesbezüglichen Geschäfte vorangekommen.

Urs Schöni (US) Ich sehe das ähnlich. Ich empfinde keinen grossen Richtungswechsel, auch wenn es gegen aussen so scheinen mag. Man muss in Betracht ziehen, dass sich in unserem Umfeld grosse Veränderungen ergeben haben, die auch im alten Vorstand ihre Wirkung gezeigt hätten. Wir haben ein Memorandum of Understanding abgeschlossen, dazu haben wir einen massiv anderen Flottenplan, der eine völlig neue Ausgangslage bringt, aber auch zukunftsweisend ist. Die grössere Homogenität im Vorstand, die Christof angesprochen hat, bedeutet leider nicht, dass unsere Diskussionen kürzer geworden wären. Wir haben aber sicher weniger weit auseinander liegende Standpunkte, was es vereinfacht, auf einen Konsens hinzuarbeiten.

Seid Ihr dadurch auch weniger ein Spiegel des Corps, dass ja sehr heterogen wirkt?

(US) Da stellt sich die Frage, ob es wirklich gut wäre für einen Vorstand, aus jeder Ecke der Bandbreite eine Vertretung zu haben. Ich empfinde es nicht als Nachteil, dass an diesem Tisch nicht alle Meinungen repräsentativ vertreten sind.

(HZ) Ich möchte sogar behaupten, dass die Meinungsunterschiede, relativ betrachtet, im Vorstand immer noch grösser sind als im Corps, wo, wie es sich uns präsentiert, eine grosse Mehrheitsmeinung existiert und auf die Wünsche dieser Mehrheit achten wir bei unserer Zielrichtung.

(TL) Die Vorstandsmitglieder haben keine extreme Haltung, können aber in

Sachfragen Positionen von links bis rechts beziehen.

Ich denke gerade an die eigentliche Aufgabe des Verbands. Wenn ich von Markus höre, dass Flexibilität in den Möglichkeiten der Einflussnahme des einzelnen Mitglieds auf seine Arbeitsbedingungen gefordert wird, hat das sehr viel mit der aktuell als sehr streng empfundenen Situation zu tun. Diese richtet sich aber nach der, auch von ihm erwähnten, hundertprozentigen Arbeitsleistung nach GAV. Wird nun dem Einzelnen die «Kostenverantwortung» aufgebürdet, für sich eine Lebensqualität zu erkaufen, die er sich und seinen Nächsten wünscht?

(MS) Hätten wir auch weiterhin eine derart heterogene Flottenstruktur wie bis anhin, in der die individuelle Belastung stark davon abhängt, auf welcher Flotte man gerade ist, wäre dies tatsächlich ein grosses Problem. Ich kam erst vor kurzem von der Langstrecke zurück auf die Kurzstrecke, wo ich die Belastung als sehr hoch empfinde. Es haben grosse Veränderungen stattgefunden, und wenn Leute, die vor vier oder fünf Jahren auf der Kurzstrecke waren, glauben, sich die heutige Situation gut vorstellen zu können, irren sie sich. Blicke die Situation so, müsste man hinter eine grössere Individualität ein Fragezeichen setzen. Da wir aber, so wie das heute aussieht, in absehbarer Zeit eine Reduktion auf ein bis zwei Flotten erleben werden, kommt man in einen gerechte-



ren Zustand. Dazu kommt, dass wir darauf achten müssen, dass unser «100%-Pilot» innerhalb der internationalen «Benchmarks» liegt. Ist er das nicht, wird Druck auf uns ausgeübt werden bis er in diesen Rahmen passt.

(MJ) Alle wollen immer mehr Leistung zum gleichen Preis. Da können wir uns als Swissair nicht heraushalten - es wäre blauäugig zu glauben, wir könnten eine Insel bilden. Für mich geht es darum, dass dieses Mehr an Leistung für den Einzelnen dort erbracht werden kann, wo er am ehesten bereit dazu ist. So könnte seine Lebensqualität vielleicht gehalten werden. Wenn er die daraus resultierende Freizeit zudem noch dann hat, wann er sie will, könnte die Lebensqualität allenfalls sogar verbessert werden.

(CW) Wir gehen auch mit den neuen Ideen für unsere Planung in diese Richtung. Das vorgesehene «Preferential Bidding System» (PBS) lässt viele individuelle Möglichkeiten der Beeinflussung der Arbeit zu. Weniger Arbeiten ist nicht das Thema, wir müssen dem Einzelnen helfen, die Mehrarbeit in einer für ihn möglichst befriedigenden Form leisten zu können. Es zeigt sich, dass wir im Be-

reich der Kurzstrecke an einem Punkt angelangt sind, an dem wir nicht mehr in die gleiche Richtung weitergehen können. Auch auf der Langstrecke, die ich selbst nicht beurteilen kann, werden Korrekturen an den FDR nötig sein.

(HZ) Wenn wir uns als alternative Lösung überlegen, wie es wäre, sowohl das Salär, als auch die Arbeitsbelastung um einen Prozentsatz herunterzufahren, wissen wir aus Erfahrung, dass über kurz oder sehr kurz die Tatsache des Erkaufens einer Gegenleistung von der Gegenpartei «vergessen» geht und nur die Minderleistung gesehen wird, was einfach zu immer neuen Forderungen führen würde.

(HS) Deshalb arbeiten wir eindeutig auf eine Individualisierung hin. Der GAV definiert eine 100%-Arbeitsleistung zu 100%-Salär und der Einzelne kann sich aufgrund seiner Bedürfnisse, mit neuen Arbeitsformen, die Lebensqualität zu dem Preis, den er dafür als gerechtfertigt akzeptieren muss, erkaufen.

(MS) Dazu fällt mir gerade ein Beispiel von der Kurzstrecke ein. Man hat ja eine zeitlang, wegen der Rundungsregel der Freitage, im wesentlichen nur sechstägige Rotationen geplant. Infolge des erklärten Bedürfnisses nach mehr Zürich-Nightstops, setzten wir mehr Viertage- und Zweitageblocks durch. Das bringt jetzt aber den Romands oder anderen, die weit entfernt von Zürich wohnen, Nachteile. Als Zürcher könnte man in Zukunft im PBS eingeben, dass man lieber die Vier- und Zweitäger hat, während der Romand sich die Sechstagero-

tationen planen lässt. Bis heute muss man sich nach mehrheitsfähigen Lösungen richten, die dann einer Minderheit nicht in den Kram passen. Ich glaube, Lebensqualität hat eine starke Individualitätskomponente, was der eine als gut betrachtet, ist dem anderen ein Graus. Mit den neuen Mitteln ergeben sich auf alle Fälle vergrösserte Einflussmöglichkeiten des einzelnen Mitgliedes auf seinen Einsatz.

Was seht Ihr als Hauptaufgabe unseres Verbandes?

(CW) Ein wichtiges Ziel ist die Ausarbeitung eines GAV, der dem einzelnen Mitglied Sicherheit gibt in bezug auf seinen Arbeitsplatz. Der Trend läuft ja im Moment in Richtung globaler Zusammenarbeit, Code-Share, man spricht auch von «Franchising»; diese Themen führen zu einer stärkeren Unsicherheit. Ich möchte dabei, als Mitglied der Arbeitsgruppe 3, im GAV99 über allen diesen Code-Shares, Double Designators, etc. ein Vertragsdach errichten, das uns versichert, auch in ein paar Jahren noch Anteil am Unternehmen zu haben. Wir müssen verhindern, dass unser «Brand» Swissair im Rahmen solcher Aktivitäten ausgehöhlt wird und unter unserem Namen irgendetwas verkauft werden kann.

Wurde das im Memorandum schon aufgegleist?

(CW) Wir haben unserer Firma den Swissair-Special, oder Swissair-Light angeboten und sind dadurch in einer guten Verhandlungsposition, weil wir nicht

mehr als die «Verhinderer» eines konkurrenzfähigen Europaprodukts dargestellt werden können.

(MJ) Dieses Thema liegt mir auch sehr am Herzen, weshalb ich im Vorstand angeregt habe, dem mehr Gewicht beizumessen. In der Folge haben wir ein neues Ressort geschaffen, das sich ausschliesslich mit der Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften, ähnlich des gleichnamigen Ressorts bei der Swissair, beschäftigt.

War das denn die Motivation für die kleine Reorganisation des Vorstands?

(MJ) Nicht zwingend. Es lagen verschiedene Themen auf dem Tisch, man wollte die Effizienz und Produktivität des Vorstands steigern.

(US) Die Reorganisation ist ein internes Thema, es wird auch noch Neues kommen - doch unser diesjähriges Thema ist sicher gegen aussen gerichtet, im Zusammenhang mit dem auszuarbeitenden neuen GAV.

(MS) Mir ist auch ein Anliegen, darauf aufmerksam zu machen, dass unsere Reallöhne in den letzten dreissig Jahren um 43% gesunken sind, während die Löhne ungelerner Arbeitnehmender real stiegen. Das gibt natürlich soziale Stabilität und Arbeitsfrieden, doch wir müssen das im Auge behalten bei unseren Verhandlungen. Es bestätigt, was Christof gesagt hat, dass wir nicht mehr als eigentlicher Hinderungsgrund für eine kosteneffizientere Swissair dargestellt werden können, auch nicht in der

Sicht unserer Partner in der Swissair. Wir müssen aber dafür sorgen, dass unser Reallohn nicht laufend noch mehr erodiert. Dieses Ziel verfolgen wir auch mit einem Salärmodell, das uns in guten Jahren möglichst am Erfolg der Firma beteiligt und uns dafür in schlechten Jahren nur ein Basissalär zur Verfügung stellt.

Ich denke aber nicht, dass die unteren Salärstufen in unserer Firma auf Rosen gebettet sind.

(MS) Das behaupten wir auch nicht. Es geht hier auch rein um die Firmensicht in bezug auf die Kosten des Produkts. Wir alle sind Kostenträger und mein Ziel in den Verhandlungen ist, den aufgezeigten Trend unserer Reallöhne zu brechen.

Sehen die Gegenparts in den Verhandlungen dies ähnlich wie Du?

(MS) Gemäss Memorandum schon. Wie es dann in den Verhandlungen um den eigentlichen GAV steht, wird sich weisen. Der Vorteil eines akzeptablen Leistungslohns würde jedenfalls die flexiblen Arbeitsformen insofern erleichtern, als auch mit reduziertem Lohn noch ein ansprechendes Salär erzielt werden kann.

Wie ist generell die Zusammenarbeit mit den Swissair-Stellen?

(HS) Bezüglich Flight Ops fühlte ich mich vom ersten Tag an voll akzeptiert und alle anstehenden Probleme sind bisher in konstruktiver Manier bearbeitet worden.

In einer Reorganisation ist meistens das Ziel, eine Entschlackung der Struktur zu erreichen. Wie seht Ihr das im Zusammenhang mit dem Aufbau neuer Ressorts?

(US) Da fühle ich mich angesprochen. Es gibt das neue Ressort Verbandsentwicklung. Wie schon gesagt ist unsere momentane Hauptaufgabe der GAV99. In zweiter Linie steht klar die Idee, mit weniger Aufwand die gleiche Arbeit, oder mit gleichem Aufwand mehr Arbeit leisten zu können. Das umzusetzen, braucht aber etwas Ruhe von aussen.

Euer Gegenpart macht Code-Shares. Habt Ihr das auch vor?

(US) Nein. Wir haben zwar «Outsourcing» der EDV, weil wir erkannt haben, dass es andere vielleicht sogar besser und billiger machen können als wir. Wir müssen aber einen Grossteil der Aufgaben selber wahrnehmen, das ist schon im Wesen der Vereinsstruktur enthalten.

Seht Ihr trotzdem andere Möglichkeiten für «Outsourcing»?

(HZ) Wir haben festgestellt, dass gewisse Arbeiten genausogut in den Kommissionen erledigt werden könnten.

(MJ) Es geht auch um Arbeiten, die wir momentan im Verband erledigen, die aber eigentlich Aufgaben der Swissair wären und durch sie erledigt respektive finanziert werden müssten.

Es ist schon lange ein Thema, dass von der Firma nicht oder nicht optimal angegangene Probleme nur

dank des Einsatzes in Vorstand und Kommissionen gelöst werden können.

(HS) Eine hier angesprochene Stelle ist das Controlling. Ihr habt schon im Interview mit Tom Weder und Hansjörg Müller gezeigt, dass sie viel Arbeit erledigen, die Swissair-Stellen ebenfalls bearbeiten. Wenn wir das aber nicht auch machen, können wir kaum die Korrektheit der von Swissair gelieferten Daten kontrollieren. Im Moment ist die Zusammenarbeit zwischen Swissair und AEROPERS so gut, dass sie wie in ein Team funktioniert. Swissair verwendet Daten, die unser Controlling liefert, was unsere Kontrolle fast erübrigt. Es entspricht meiner Vorstellung von idealer Zusammenarbeit und entspricht nicht dem klassischen Gewerkschaftsgedanken.

Das wäre dann ideal, wenn alle glücklich auf dem Flugzeug, das sie gerne flögen, den Einsatz bekämen, den sie gerne hätten..

(HS) Das Controlling versucht immer, in Zusammenarbeit mit Swissair, die möglichst optimale Lösung zu finden. Der Grundgedanke dieser Art Zusammenarbeit ist, dass es effizienter ist, sich selber am Lösungsprozess zu beteiligen, anstatt immer nur zur Neinsager-Rolle verurteilt zu sein. Im Endeffekt ergibt das auch einen geringeren Arbeitsaufwand.

(MJ) Ich möchte da von echter Sozialpartnerschaft sprechen.

(HS) Das vielzitierte «True and fair» wird hier eins zu eins gelebt. Auch in der Zusammenarbeit mit O und OC werden

wir in Sachen einbezogen, in die wir gemäss Vertrag gar nicht einbezogen werden müssten. Dies führe ich auf das momentan bestehende grosse Vertrauen zurück.

(MS) Wir wissen natürlich, dass dies eine ordnungspolitische Gratwanderung bedeutet. Je mehr wir mitbeteiligt sind an Entscheiden, desto mehr entziehen wir dem Mitglied den Verband als «Klagemauer». Wenn wir unsere Zustimmung gegeben haben, ist ein Mitglied, dem dieser Entscheid nicht passt, quasi in der Opposition. Wir versuchen eben, Entscheide für die Mehrheit zu erwirken und können dabei leider nicht auf alle Partikularinteressen Rücksicht nehmen. Damit sind wir aus dem klassischen Verbandsprofil ausgetreten, wir übernehmen Mitverantwortung.

Damit befindet Ihr Euch ziemlich stark in den Fussstapfen des Altvorstands. Dieser erweckte aber, in seiner sozialpartnerschaftlichen Art, mit der er an unternehmerischen Entscheiden mitbeteiligt war, bei den Mitgliedern teilweise den Eindruck, er sei nicht mehr ihre eigentliche Vertretung. Versucht Ihr das vor allem damit abzufangen, dass Ihr mit neuen Kommunikationsformen auszuloten versucht, was die Leute eigentlich wollen? Beispielsweise das Open House, an dem Ihr den Mitgliedern angeboten habt, ans Ewige Wegli zu kommen?

(US) Es gab ja nicht nur das Open House; wir zeigten auch Präsenz mit ei-

nem Stand im Ops Center und demnächst wird ein «Chat» auf unserer Website gestartet. Wir haben den Eindruck, dass der Stand im Ops am meisten brachte, weil wir dort nicht nur Informationen geben konnten, sondern auch Feedbacks erhielten. An einem Open House wäre zwar das Gleiche möglich, doch wurde dies, wahrscheinlich von der Geographie und dem Zeitaufwand her, weniger genutzt. Sehr gespannt sind wir auf die neuen Medien, respektive die Umfrage und hoffen, dass sie uns Nutzen bringen.

Werdet Ihr den Mitgliedern die Auswertung der Umfrage mitteilen?

(TL) Uns interessieren zuerst die Ergebnisse der Umfrage in bezug auf den neuen GAV. Die Kommunikation dieser Resultate ist sicher im Vorfeld der Verhandlungen nicht angebracht.

(CW) Ich möchte noch auf einen Punkt zurückkommen, den Markus erwähnt hat: Unsere Funktion als Klagemauer. Obwohl wir in verschiedenen Bereichen ausgezeichnet mit Swissair zusammenarbeiten, heisst das keineswegs, dass wir nicht unsere Interessen und Forderungen gegenüber unserem Arbeitgeber bekanntmachen und auch versuchen, letztere baldmöglichst durchzusetzen. Solange er gangbar ist, finden wir den Weg der Sozialpartnerschaft besser als eine Konfrontation. Bekommt das gemeinsame Schiff allerdings Schlagseite, werden wir Gegensteuer geben. Auch in den Verhandlungen um das Memorandum für den GAV99, die in für uns

schwierigen Zeiten stattfanden, haben wir unsere «Claims» klar abgesteckt. Ich möchte dabei unserem Verhandlungspartner auch gern zugestehen, dass er nicht versucht hat, von einer möglichen Schwächung des Vorstandes zu profitieren. In der Sache wollen wir optimal zusammenarbeiten, in der Strategie, die wir verfolgen, bleiben wir hart.

(HS) Wie schon gesagt, auch in bezug auf das Controlling sind unsere Verhandlungen nicht einfaches Nicken, sondern wir kommen mit unseren Vorstellungen, die Vertreter der Swissair mit ihren, und beide Seiten versuchen, ihre Ziele zu erreichen. Ergebnisse von solchen Verhandlungen sind immer ein «Give and Take».

(HZ) Die Arbeit des Verbandes wird immer subjektiv betrachtet: Erfolg hat er, wenn es den eigenen Interessen dient, ein Misserfolg wird da gesehen, wo es diesen zuwider läuft.

Das bringt mich gerade auf eine weitere Frage. Der alte Vorstand hatte einige Mühe mit den Pensionierten, vor allem einigen Vertretern der IG-Pension. Wie ist Euer Verhältnis zu IG-Pension, VEF, etc.?

(MS) Da bin ich angesprochen, da ich ja in beiden Gremien, Vorstand und VEF, vertreten bin. Ich finde die IG-Pension eine gute Einrichtung. Im Rahmen der VEF gibt es gewisse Konflikte, vor allem weil einige Mitglieder der IG-Pension gegen die VEF eine Klage bei Gericht eingereicht haben und solange das Verfahren hängig ist, werden wir gewisse Be-

reiche nicht diskutieren können. Generell aber sehen wir die IG-Pension als wertvolle Ergänzung, die Aspekte abdeckt, die bisher weder von AEROPERS noch VEF bearbeitet wurden. Es geht dabei vor allem um Dinge, die die VEF gar nicht abdecken kann. Sie kann nicht Pensionskasse sein und gleichzeitig Steuerberatung machen. Diese Beratungsaufgabe liegt bei der IG-Pension in sehr guten Händen. Unser Fernziel wäre sogar eine Art Integration von IG-Pension zurück in die AEROPERS. Vielleicht ist das nach einem Gerichtsentscheid auch möglich. Die Auseinandersetzung darüber finde ich eigentlich gut; wir im Stiftungsrat der VEF haben gemacht, was wir für richtig hielten, die andere Seite ist anderer Ansicht. Nun wird ein neutraler Richter entscheiden, wer Recht hat.

Gerichtssachen sind meist kostspielig. Wen kostet diese Sache was?

(CW) Das lässt sich noch nicht sagen. Ich finde die IG-Pension an sich eine gute Sache. Die Klage ist etwas, das das Individuum betrifft. Jeder einzelne Kläger will dabei noch etwas mehr für sich herausholen. Es handelt sich sozusagen um eine Art Sammelklage von einigen Mitgliedern der IG-Pension, welche aber bei weitem nicht die ganze Institution betrifft. Immer dort, wo Einzelinteressen gegen ein allgemeines Interesse stehen, wirft die Auseinandersetzung grosse Wellen. Ein ähnliches Thema ist die erwartete Rückschulung von B-747 auf den Mixed-Fleet-Airbus. Auch dort han-

delt es sich um einige wenige Partikularinteressen, und wir haben die Pflicht, das Gesamtwohl nicht aus den Augen zu verlieren.

Wie geht es weiter mit dem Zusammenschluss von AEROPERS und CCP?

(CW) Man hat sehr enthusiastisch begonnen und dann nach dem ersten Durchdenken gemerkt, dass es so wohl nicht geht - dass man etwas zu stark forcierte mit Seniorität und Zusammenschluss. Das heisst nun nicht, dass wir nicht weiterhin zusammenarbeiten. Die Verbände sind auch im gleichen Haus; wir diskutieren regelmässig, und mit Blick auf die Zukunft werden wir eine gemeinsame Arbeitsgruppe bilden, die die Möglichkeiten eines weiteren Vorgehens erarbeiten soll. Eine Übernahme der Seniorität eins zu eins ist im Moment nicht opportun und wird es auch so bald nicht werden. Andererseits profitieren wir gegenseitig aber durchaus von gemeinsamem Auftreten, sei es im internationalen Bereich, sei es gegenüber den Behörden in der Schweiz. Wir sind ein Verband von rund 1100 Mitgliedern, Crossairs CCP hat rund 600, daneben gibt es aber mittlerweile noch einige mehr: Air Engiadina, Edelweiss, SWA, etc.. Zählt man diese zusammen, erreichen sie bald unsere Zahlenstärke. Arbeiten wir mit CCP zusammen, vertreten wir immerhin fast zweitausend Leute und sind genügend legitimiert, in internationalen Gremien nationale Interessen zu vertreten.



Will man in Zukunft mit allen Piloten von Swissairpartnern – vielleicht sogar von «Franchising-Partnern» zusammenarbeiten?

(CW) Wir zeigen mit der Global Pilot Alliance, dass wir sehr gut mit anderen Verbänden kooperieren können. In dieser Weise kann man sich auch gegenseitig gegen Unterwanderung schützen; falls es grössere Probleme mit dem Arbeitgeber geben sollte, haben wir zum Beispiel mit den Kollegen von Delta eine Absprache, uns gegenseitig nicht als Streikbrecher missbrauchen zu lassen. Es wird auch auf ein gewisses Gleichgewicht in den Code-Shares geachtet. Innerhalb der SAir-Group sind wir genügend stark, wir müssen aber darauf bedacht sein, vor allem im eigenen Land repräsentativ zu bleiben. Hier sehe ich schon eine Zukunft für die Zusammenarbeit, gerade auch mit CCP. Ich sehe sie

ehrer in Richtung Sektionen, eine Sektion Swissair und eine Sektion Crossair, die beide zwar unabhängig funktionieren, auf denjenigen Gebieten, die beide betreffen, aber gleichberechtigt zusammenarbeiten.

Inwiefern beeinflusst der tragische Unfall von SR111 Eure Verbandstätigkeit?

(US) Anfänglich war die Verbandstätigkeit sehr stark beeinflusst; wir waren tief betroffen und kaum fähig an etwas anderes zu denken. Mittlerweile haben wir die übrige Verbandstätigkeit wieder aufgenommen.

(HZ) Im ersten Moment waren wir alle stark engagiert, zum Beispiel beim Beantworten von Medienanfragen oder als Beobachter im Emergency-Team. Heute beschränkt sich die Arbeit auf zwei Gruppen, einerseits das Air Safety Committee, andererseits die Security.

(MJ) Was als Positives aus der Katastrophe übrigbleibt, ist das Bewusstsein, dass sich viel mehr Leute mit Swissair identifizieren, als wir das bisher angenommen haben. Wir haben auch weltweite Mitgeföhlbezeugungen und Angebote von Support erhalten, was uns zeigt, dass wir im Notfall auf Unterstützung zählen können.

Nicht teilnehmen konnten Christoph Huber und Stephan Künzli..

Mit dem Vorstand sprachen Brigitte Girardin, Viktor Sturzenegger und Patric Müntener

Inserat 1 Seite VP Bank

Urs Zimmermann

Am 5. September, zwei Tage danach, wollten wir bei Zimis Familie seinen fünfzigsten feiern. Und doch sind dann alle gekommen, Freunde, Verwandte, John, Heinz, Kasi, Priskas Haus ist voll. Auf einer grossen Foto sehen wir Zimi lachen, mit seinem klaren Blick fühlen wir ihn unter uns. So



feiern wir seinen Geburtstag ohne ihn, aber in jedem von uns liegt ein Film von Zimi, farbig und voller Facetten.

Filmtitel: Urs Zimmermann, Mensch, Freund, Sportsman, Captain, Fluglehrer, Militärpilot und vor allem: Mensch.

Filmszenen: Flight-Training für MD-80-Copiloten im Februar 89 in Malta. Erster Eindruck: ein allürenloser Crack mit einer Naturbegabung, Leute an Neues heranzuführen. Das strahlt er auf mich aus, auch wenn er nicht der mir zugeteilte Fluglehrer ist.

Frühling 1990: Refresher/Check mit Urs Zimmermann vorne und Peter Senn hinten, ein Genuss, Stress null, dafür viel gelernt, Zimi souverän, führt mich und das Flugzeug mit Leichtigkeit durch die Anflüge. Danach geben wir einen Flugwunsch ein und schon bald sind wir zusammen im Einsatz auf der Strecke.

Mit Zimi fliegen: Das sind fünf Tage fröhlich sein, beobachten wie schnell er aus

einer Crew ein Team macht, wie er wichtiges vom unwichtigen trennt. Mit der Zeit sehe ich wie unverletzend und fein er Fehler bespricht oder seine Crew führt. Die Rotation endet am Crew-Wish-Terminal mit der Eingabe des nächsten gemeinsamen Patterns, und das behalten wir während

unserer Kurzstreckenzeit so bei.

Genf mit Zimi: Stundenlange Altstadtbummel, Erinnerungen, Gespräche, Diskussionen, Anekdoten über seine ZS mit John Hüsey und Pilo Keckeis, Kinobesuche à gogo, Velofahren, Café de Paris, 33, Jazzlokal. X-mal Malaga, in Athen mit der Crew am Pool, Abendstimmung in Barcelona, durch den Schneematsch stapfen in Helsinki, nachts am Plaza Mayor in Madrid, London, Sommerabende in Budapest, Oslo: Zimi bringt jede Rotation zum Erlebnis.

Zweimal fliegen wir in Dübendorf gemeinsam das P-3-Training. Nach seiner Zeit als Hunterpilot und Staffelkommandant ist diese Maschine schon eine Nummer kleiner, aber Zimi freut sich immer noch, wie harmonisch sie durch die Figuren dreht.

Bald kommt seine Berufung ins Einführungsteam A-320. Zimi packt den Technologiesprung an, vertieft sich stunden-

lang ins Design des Airbus, geht immer wieder in die Werft und den Simulator, arbeitet selbstkritisch an sich. Er liebt den Airbus, Zimi ist einer der tragenden Pfeiler dieses Einführungsprojekts, auch wenn er sich das nicht eingestanden hätte. Eine Umschulung unter seiner Führung ist ein Erlebnis der unvergesslichen Art, nie fällt lernen leichter, ein begnadeter Fluglehrer, der alle Lernblockaden bricht.

Die gemeinsamen Rotationen auf dem Airbus verschmelzen in der Erinnerung. In der schwierigen Zeit der GAV-Kündigung sind sie eine Wohltat. Zimi leidet in jener Zeit. Ich erlebe ihn dann als Denker, wir sprechen über die Subjektivität der Wahrheit und über Wertvorstellungen.

In Ausbildungsflügen mit Upgradern ist Zimi der ruhende Pol auf dem dritten Sitz. Wie er seine Erfahrung weitergibt, unaufdringlich, tolerant, das richtige Wort zur richtigen Zeit. Foto mit Hans Frei im Upgrading: Das Lachen sagt alles über die Atmosphäre im Cockpit. Morgenflug von Genf nach Paris, Sonnenaufgang, fröhliche F/A, Zimi geniesst das Zusammensein mit Menschen.

Zimi bei uns zuhause: ein Gentleman zur Familie, mit Blumen oder Leckereien unter dem Arm, einmal mit Bier im Anmarsch, bei ihm in Winterthur dasselbe, Priskas Gastfreundschaft, den Grill anfeuern und ab in den Pool. Auch an der Florenstrasse zu erleben: den Familienzusammenhalt, seine Narbe nach dem Verlust eines Kindes, die Freude, für Michel etwas zuzuschneiden im Hobbykeller.

Frühling 97: Zimi wird auf die UK-Liste der MD-11 gesetzt. Gemeinsame Sportferien fallen ins Wasser, und wieder sehe ich Zimi, wie er sich tief einarbeitet in sein Schicksalsflugzeug. Zehn Monate danach: Zimi ist Fluglehrer auf dem grossen Vogel, zum letzten Mal erlebe ich ihn beruflich, diesmal aus der Schülerperspektive. Wie er das Wesentliche herausschält, die Punkte, auf die es ankommt, ein Praktiker und Könnler eben. Letzte Simulatorlandungen mit Martin Hösli und mir in Söndre Strömfjord: falls es euch in dieser gottverlassenen Gegend je erwischt, kennt ihr wenigstens den Platz schon.

Juni 98: Ferienwunsch wieder nicht planbar, aber mit gemeinsamen Freitagen bringen wir es hin, beide PW vollstopfen mit Fluggeräten, Velos auf den Träger, Landung in Zürich und ab nach Frankreich. Fünf Tage lang mit den Modellen fliegen was das Zeug hält, Reparaturen im Schnellzugstempo, Velofahren, aus Versehen leicht underdressed ins 17-Punkte-Restaurant, nur nichts anmerken lassen und nächstes Jahr werden wir wieder kommen.

Nun sind gewaltsam die Bilder von Halifax ans Ende meines Films angehängt worden, die nie dorthin gehört hätten, und im Nachspann sind Elend, Trauer und Fragezeichen zu finden, aber ganz zum Schluss bleibt ein Standbild stehen, das Zimi zeigt: verschmitzt, fröhlich, der Mensch, der Freund. Wieso?

Urs Fiechter SE/O MD11

Edy Brunner

Edy Brunner wurde am 19. Mai 1929 geboren und wuchs in Zufikon auf einem Bauernhof auf. Nach der Schule lernte er Radiomonteur, reiste für BBC nach Saudi Arabien und absolvierte das Technikum, bevor er 1956 als Pilot bei der Swissair seinen Traumberuf fand. Von 1981 bis 1984 war er Präsident der AEROPERS. Bei der Ausübung seines Traumhobbys Segelfliegen ereilte ihn am 25. August 1998 ein einsamer, noch ungeklärter Tod.

Henry Lüscher

Ich bin Edy Brunner im Frühling 1981 an meiner ersten Redaktionssitzung begegnet. Er ist an der damaligen Generalversammlung als neuer AEROPERS-Präsident gewählt worden und gehörte so von Amtes wegen der Redaktion an. Im gleichen Jahr wurde mit Robert Staubli erstmals ein Pilot Direktionspräsident der Swissair, was Edy Brunner als gutes Omen bezeichnete. Als ich ein Jahr später in den Vorstand gewählt wurde, durfte ich Edy Brunner bis zu seinem Rücktritt 1984 als meinen «Chef» im höchsten AEROPERS Gremium erleben.

Ich erinnere mich gerne an jene im Vergleich zu heute gemütlichen Zeiten und an Edy als eine Art «Vaterfigur» (er war immerhin 20 Jahre älter als ich und hatte noch mehr Dienstjahre Vorsprung). Aufge-

richtet, aufmerksam, mit geradem Rücken und offenem Ohr sass er dem Vorstand an der Längsseite des grossen Tisches vor. Mit klaren, knappen Worten konnte er die Traktanden vorstellen, hörte auf jedes Votum, stellte Fragen, machte sich sorgfältig Notizen und fasste am Schluss klar zusammen, was sich als Meinung des Vorstandes herauskristallisierte. Es gab manchmal hitzige Diskussionen, ohne laute Worte jedoch, und am Schluss konnte in der Regel jeder hinter den Vorstandsbeschlüssen stehen. Edy trat gegenüber der Swissair freundlich, diplomatisch, aber entschlossen, hartnäckig und kompetent auf. Die persönlichen Distanzen waren damals noch grösser, denn längst waren nicht alle Piloten und Funktionäre per Du.

Etwas anderes gefiel mir auch noch an der damaligen Vorstandszeit: Wir hatten noch Zeit, die sozialen Kontakte untereinander zu pflegen. So war es durchaus üblich, ab und zu einen ausgedehnten Sommerspaziergang zum Mittagessen auf den Gerlisberg zu machen, aber auch private Einladungen der Vorstandsmitglieder gehörten zum Ritual. Zwei schöne Abendessen durften wir auf diese Weise bei Edy und seiner charmanten Gattin Heidi erleben. Am wunderschön gedeckten Tisch wurden erlesene Speisen und Getränke zelebriert - und die angeregten Diskussionen drehten sich doch tatsächlich nicht um die Fliegerei und den Verband!

Unter Edys Präsidentschaft wurden Meetings auf höchster Ebene eingeführt, um tiefstehende Probleme im direkten Gespräch zwischen dem Aeropersvorstand und hohen Swissairstellen zu lösen. Die Vorstellung, dass wir Piloten mit Robert Staubli einen guten Ansprechpartner in der Geschäftsleitung hätten, musste Edy revidieren, «Business as usual» galt auch unter dieser Konstellation - und die Hierarchien blieben starr wie früher.

Nach sieben Vorstandsjahren trat Edy zurück, um «der jüngeren Garde» Platz zu machen, wie er sich ausdrückte. Jürg Schmid wurde sein Nachfolger, der aber nur zwei Jahre Präsident blieb. Edy Brunner war in echter Sorge sowohl um den Verband als auch um die Swissair, da sich seine Hoffnungen auf ehrliche, offene, transparente Verhandlungen nicht erfüllt hatten. Er glaubte, als bald pensionierter Pilot sei er ideal positioniert für die schwierige Aufgabe, in einem «vergifteten» Klima Verhandlungen zu führen, da ihm dann von keiner höheren Stelle Küppel in den beruflichen Weg geworfen werden könnten. Die Mehrheit der Mitglieder entschied sich dann aber mit Heiner Spörri wieder für die «jüngere Generation», hauptsächlich mit dem Argument, dass aktive Piloten die Folgen der ausgehandelten Verträge auch selber «ausbaden» müssten. Edy Brunner hat sich im Mai 1987 von



Swissair und AEROPERS mit einem Artikel im «Flight Recorder» verabschiedet, der seine Enttäuschungen der letzten Jahre nicht verbarg.

Das Fliegen war aber Edys Passion, sein Leben lang. Im Loslösen von der Erde hatte er seinen Traum gefunden. Mit 54 Jahren sass er als Flugschüler in einem Segelflug-

zeug und widmete sich fortan hingebungsvoll diesem schönen Hobby. In den vielen Segelfluglagern, die er in Saanen und Samedan erlebte, überraschte er seine Kollegen mit seiner Sportlichkeit: Jogging gehörte für ihn noch vor dem Morgenessen zum

Fitnessprogramm. Er wurde als umsichtiger, vorsichtiger, hilfsbereiter und sicherheitsbewusster Teamkollege geschätzt.

An jenem 25. August herrschte gutes Wetter in Samedan, aber wenig Aktivität in der Atmosphäre. Edy war unterwegs auf seinem dritten Flug des Tages und suchte wohl Thermik oder Hangwind in den nahen Bergen. Abseits und unbemerkt von seinen Kameraden war sein wunderbares Flugerlebnis jedoch plötzlich zu Ende, wie es passiert ist, weiss niemand.

Wir trauern mit seiner Familie und seinen vielen Freunden um eine aufrichtige Persönlichkeit, um einen Mann, der stets an das Gute im Menschen glaubte und immer da war, wenn es helfende Hände oder denkende Köpfe brauchte. ■

Leb wohl, Edy!

Mutmassungen

Der dritte September dieses Jahres wird als schwarzer Tag in die Geschichte der Swissair eingehen. Wir alle trauern mit den Angehörigen der Unglücksopfer und sind schockiert, dass ausgerechnet uns dieser Schicksalsschlag treffen musste.

Tief beeindruckt bin ich von der Art und Weise, wie unsere Firmenvertreter, allen voran Philippe Bruggisser, dieser Krise mit menschlicher Qualität zu begegnen vermochten. Unter der kompetenten Begleitung von Beatrice Tschanz haben sie sofort das Richtige getan, haben sich einerseits der sensationshungrigen Öffentlichkeit mit Würde gestellt und andererseits die Angehörigen der Opfer von ihr abgeschirmt.

Dank der anglophonen Verstärkung in unserer Geschäftsleitung war auch die Kommunikation mit den Medien in Kanada und den USA professionell und förderte bei den Menschen in Übersee Vertrauen. Dementsprechend waren die Medienberichte anfangs auch grundsätzlich sachlich und wertfrei.

Allerdings schien es für die Medien, die nach der anfänglichen Katastrophenmeldung nicht mehr viel Neues zu berichten hatten, bald einmal nötig, Hypothesen über die unbekanntenen Ursachen anzustellen. Dies kann berechtigter Ausdruck eines Bedürfnisses nach Klärung sein, das wir alle so schnell wie möglich befriedigen möchten.

Die Sache wird dann unseriös, wenn gänzlich aus der Luft gegriffene Behauptungen kombiniert werden mit nicht autorisiertem Bildmaterial aus einem Video, welches Urs Zimmermann während der Schulung zeigt - wenn es also rein nur um Sensationsmache und Erhöhung der Auflage geht, ohne Rücksicht auf das Befinden von Hinterbliebenen und nicht zuletzt auch auf rechtliche Verbindlichkeiten und Anstand.

Nicht viel besser geht es mir bei der Lektüre von Meldungen, in denen amerikanische Pilotenhelden behaupten, sie hätten die MD-11 noch in Halifax landen können - dies in Unkenntnis der Situation, wie sie sich zum Zeitpunkt der ersten Meldung der Besatzung an Moncton Control im Flugzeug präsentierte. Gewiss ist es möglich, ein Flugzeug ohne Rücksicht auf strukturelle Schäden quasi zu Boden zu würgen. Dazu braucht der Commander aber die Gewissheit, dass es keine andere Überlebenschance gibt, zumal er dabei das Flugzeug und seine Insassen grösster Gefahr aussetzt und als kleinstes Risiko ein Überschliessen des Pistenendes und damit verbundene Lebensbedrohung Aller in Kauf nimmt. Überhaupt ist es aus allen Untersuchungsberichten von Unfällen möglich, rückwirkend, aufgrund der Kenntnis des Ausgangs der vollzogenen Aktion, neue mögliche Handlungsweisen abzuleiten, deren Resultate nur wieder neue Hypothesen bedeuten. Derartige

Äusserungen von in der Öffentlichkeit als Sachverständige geltenden Personen dienen wohl nur den Argumenten von Schadenersatz fördernden Anwälten.

Alles lediglich Mutmassungen – speziell im jetzigen Zeitpunkt, da nur wenige Daten und Fakten über die letzte halbe Stunde des Flugs SR 111 bekannt sind. Es braucht eben weniger Mut für selbsternannte «Fachleute der Luftfahrt», sich vorschnelle Urteile anzumassen, als sich in den ersten Stunden nach dem Unglück als Vertreter der Firma den Medien zu stellen, oder die Arbeit als Besatzungsmitglied im Flugzeug danach wieder aufzunehmen.

Im Sinne von Adorno möchte ich gar sagen, dass wir eine tiefe Zäsur erlitten haben, quasi unsere Poesie, unser Urvertrauen verloren haben. Es wird nicht mehr sein wie zuvor.

Tröstend sind für mich die Meldungen von unplanmässigen Zwischenlandungen von Kollegen renommierter Luftver-

kehrsgesellschaften, die wegen ungunten Gefühls, oder Rauchverdachts sich schneller als vielleicht vor dem 3. September 1998 für eine solche Aktion entscheiden. Es ist als sässen Urs und Stephan heute als Schutzengel in den Cockpits und flüsterten ihre Warnungen in die Ohren der dort Sitzenden.

Für Urs, für Stephan, für René, für Seraina, für Peter, für Jeannine, für Brigitte, für Raphael, für Irene, für Anne, für Colette, für Florence, für Regula, für Patricia, für alle, die bei diesem Unglück ums Leben gekommen sind: Mit einer neuen Ausgangslage machen wir weiter. Dazu hoffen wir, dass die Ursachen dieser Katastrophe so schnell wie möglich gefunden werden, damit die Mutmassungen der Aaseier des Schadenersatz-Zirkus, die von der Sensationsgier der Medien profitieren, ein Ende haben - aber auch, damit Gleiches nicht wieder vorkommen kann.

Viktor Sturzenegger

Urs Zimmermann • Stephan Löw • René Oberhänsli • Seraina Pazel
 Birkle • Irène Bétrisey • Anne-Elizabeth Castioni-Emery • Colette Fu
 Stéphanie Shaw • Georges Abady • Keith Aberly • Sleiman Aboutsa
 Saud • Else Albertsen • Torkild Albertsen • Bruno Alleaume • Matt
 Eudyce Ball • Martin Ball • Patrick Bell • Jesse James Benjamin • Sta
 • Suzanne Bittenbinder • Andrew Bölsterli • Geoffrey Bouchout •
 Burghardt • Dominique Burrus • Thierry Burrus • Catherine Calvet-M
 Caripides • Natasa Cegar • Cauley Chapman • Mark Chapman • Oc
 Mary Lou Clements-Mann • Richard Coburn • Thierry Colin-Barrand
 Graef • Yves De Roussan • Jana Demeire • Caroline Depledge • Ja
 • Lenora Ditchkus • Michael Ditchkus • Karen Dominique-Maillet • F
 Douglas Fine • Marie Anne Frévier • Diba-Zhora Froghi • William Fu
 • Tristan Gabourdes • Deborah Gambone • Michael Gambone • Pie
 Thomas Hausman • Robert Hewson • Gabriel Hoche • Andrew Hodt
 Hoel • Olivia Hoel • Paul Edouard Hoel • Lawrence Hopcraft • Pauli
 Evelyne Jegge • Isabelle Jegge • Somesh Jhurani • Maryline Juno
 Kefalidis • Kevin Kief • Klaus Kinder-Geiger • Eric Kitzinger • Karen
 Kokoruda • Robert Kokorouda • Thomas Kreis • Heidi Kretschmer
 Anne-Laure Lemaître • Jean-Luc Lesaichot • Ronny Jacob Lévi • Jef
 • Manuel Makarevitch • Gilda Mallin • Ralph Mallin • Jonathan Mann
 Mendo • Alma Milne • Robert Milne • Astrid Miralai • Chantal Mira
 Natasa Monay • Jean-Philippe Morero • Marc-Antoine Morero • Hild
 Munari • Phyllis Napoli • Yolanda Navarro • Tara Nelson • Adrienne
 Ogara • Ahamat Omran • Clelia Pereau • Jean-Louis Pereau • Joelle
 Charlotte Plumleigh • Glen Plumleigh • Marie-Cécile Rappaz • Michel
 Rizza • Victor Rizza • Raymond Romano • Maurizio Rossi • Elvira S
 Scarboro • Matthew Scott • Norman Scoular • Sylvie Sequi • Diane S
 • Hodtsev-Plato Spanopoulou • Eugenia Spanopoulou • Julie Sperb
 Stauffer • Robert Stauter • Albert Tahmoush • Odette Tahmoush
 Sebastien Thorens • Nenad Tomov • Nancy Topf-Gibson • Christos T
 Wilcox • Petra Wilcox • Monte-Gregory Wilkins • Roger Williams • J

September 1998

er • Peter Schwab • Jeannine Pompili • Brigitte Wiprächtiger • Raphael
rter • Florence Zuber • Patricia Wesley Eberhart • Regula Reutemann •
m • Suad Aboutaam • Ingrid Acevedo • Pierre-André Aellen • Bind Al-
eu Amposta • Pierre Babolat • Pascal Baconnier • Ludwig Baeumer •
ncey Benjamin • Wahkyn Benjamin • Whitney Benjamin • Joachim Bilger
Faye Boure • Rosline Boure • Jane Bove • Erich Burckhardt • Susan
azy • Maxine Cappola • Gabriela Caripides • Peter Caripides • William
lette Châtelain • Raoul Châtelain • Nathalie Chevey • Nicolas Chevey •
• Barry Colmery • Julie Colmery • Albert-Jacques Danon • Maarten De
e Depledge • Michael Depledge • Norman Depledge • Mahmoud Diba
honda Donaldson • Christian Dumitru • Patricia Ezell • Tara Fetherolf •
rmann • Amanda Gabourdes • Christine Gabourdes • Herve Gabourdes
ce Gerety • Joan Hammond • Paul Hammond • Chérie Mullen Hastie •
sev • Marie-Françoise Hoel-Dela Roche • Anne-Sophie Hoel • François
ne Hopcraft • Chronou Iconomopoulou • Olivier Jackman • Jay Jasan •
l • Marina Kaiser • Serge Karamanoukian • James-T. Kassel • Nicolas
Kleinman • Leonard Kleinman • Stanley Klein • Stephane Kohler • Jean
Joseph La Motta • Dario Lampietti • Don Lattimer • Nancy Lattimer •
frey Librett • Anna Lucas • James Lucas • Denis Maillet • Robert Maillet
• Loukia Manthou • Joseph Martin • Elahah Mehraraban-Samii • Carlos
lai • Houchang Miralai • Françoise Molinier • Jean-Philippe Molinier •
a Mortimer • John Mortimer • Julie Moser • Jean-Max Mozes • Jacques
Neuweiler • John Neuweiler • Betty Noceto • Claude Noceto • William
Pereau • Sylvie Pereau • Yves Pereau • Eric Perroud • Sker Pinoesch •
Rappaz • Joyce Ratnavale • Victor Ratnavale • Karine Richard • Antonio
alakhoutdinova • Magda Salama • Nino Sanna • Crystel Saugy • Allan
sheer • Donald Sheer • Stephanie Shuster • Carolyn Smith • Per Spanne
er • Thomas Sperber • Harvey Lloyd Springer • Judith Springer • Peter
Alexandre Thioudellet • Emmanuel Thioudellet • Ernest Thompson •
sollis • Maria Tzamarioudaki • Vincent Villet • Rowenna Lee White • Alex
onathan Wilson • Marinos Zenios • Li Zhu.

Kaleidoskop 5/98

Isolation

Die FAA zeigte sich beeindruckt von Versuchsergebnissen, die das Chinesische Luftamt im Juni 1996 präsentierte, nachdem im September 1995 bei einer MD-11 der China Eastern Rauchentwicklung und Feuer im Elektronikraum festgestellt worden war: Isoliermaterial kann bei Funkenwurf in Brand geraten. Für die FAA waren diese Erkenntnisse wohl interessant, aber nicht Grund genug, eine Empfehlung herauszugeben. Sie fand die Versuchsanordnung zu extrem. Heisse Bohrspäne verursachten auch bei einer MD-80 ein Feuer, weshalb McDonnell Douglas die Empfehlung verschickte, bei ihren Produkten die Isoliermatten gelegentlich zu ersetzen.

Von allen Jets sind nur die Lockheed TriStar mit Isolationsmaterial ausgerüstet, das von der FAA als weitgehend feuerresistent betrachtet wird. Die FAA hat nach Tests bestätigt, dass die von Boeing verwendeten Materialien Mylar und Tedlar unter besonderen Umständen brennen könnten, dass aber auch das von Airbus eingebaute Teril 34 nicht besonders gut abschneide. Kapton, ein Material, das in der Folge des Halifax-Unfalles als Isoliermantel bei elektrischen Leitungen in Frage gestellt worden war, soll sich aber - in Sandwichform mit Glasgewebe und Metallfolien - gerade als Isoliermatte sehr gut bewähren und grosse Feuerresistenz bieten. Deshalb hat die

FAA empfohlen, bei nächster Gelegenheit das Isoliermaterial auszuwechseln, ohne aber eine Zeitlimite festzusetzen.

Boeing 717 fliegt

Am 2. September startete die erste Boeing 717-200 in Long Beach zum Erstflug, der vier Stunden dauerte und mit einer Landung in Yuma zu Ende ging. Dort wird das Testprogramm weiter geführt, wobei im Laufe des Herbstes noch weitere drei Flugzeuge dazu stossen. Die Ablieferungen an den Erstkunden AirTran sollen innert eines Jahres erfolgen. Wegen Problemen mit der Zulassung der BMW-Rolls Royce Triebwerke hatten die Leute in Long Beach genügend Zeit, um ein perfektes Flugzeug abzuliefern: Keine «open items» seien mehr vorhanden gewesen.

Crossair im Gegenwind

Fairchild Dornier geht nicht auf alle Wünsche von Crossair ein, wie die neuen Regionaljets dereinst aussehen sollen. So wurde der Rumpfdurchmesser anlässlich der Detailplanung um 15 cm auf 3,25 Meter verringert, was gemäss Mit-Erstbesteller Lufthansa CityLine für fünf Sitze pro Reihe akzeptabel sei. Crossair wollte ihren Passagieren eigentlich den grösstmöglichen Komfort bieten, der bei neuen Regionalflugzeugen realisiert werden kann, um sich damit von der Konkurrenz abzuheben. Auch

die Wahl der Triebwerke macht Crossair nicht glücklich, sie erachtet das gewählte Muster General Electric CF34-8D als zu schwach. Nun muss für Crossair unter anderem noch die Nutzlast und Reichweite stimmen, bevor der Vertrag über 60 Flugzeuge unterzeichnet wird. Allerdings lässt sich jetzt Crossair erneut die Produkte der beiden anderen Hersteller Canadair und Embraer präsentieren. Wie weit dies bloss ein Druckmanöver auf Fairchild Dornier ist, muss die Zukunft zeigen, denn Crossair betonte früher immer, dass die Rumpfqerschnitte zu knapp bemessen seien, um den angestrebten Komfort bieten zu können.

Ende einer Airline

Philippine Airlines (PAL), vor 57 Jahren gegründet, überlebte die asiatischen Turbulenzen nicht. Die Gesellschaft wurde Ende September aufgelöst. Bereits 1992 und 1995 gab es Restrukturierungen nach grossen Verlusten, und PAL wurde privatisiert. Lucio Tan, der einst als Pförtner seine berufliche Laufbahn begann und durch Bier-Tabak- und Immobiliengeschäfte reich geworden war, ist seit 1996 Besitzer von 67% der Aktien und Verwaltungsratspräsident von PAL. Er zog im September die Notbremse, nachdem ein Streik der 600 Piloten im Juni, die Abwertung der Währung sowie sinkende Passagierzahlen Millionenverluste produzierten. Niemand wollte mehr Geld in diese Gesellschaft stecken. Von den 54 Flugzeugen war der grösste Teil geleast, weshalb auch keine grosse Sub-

stanz mehr vorhanden war.

84% des Inlandverkehrs war in den Händen von PAL, deshalb haben die drei kleineren Gesellschaften Air Philippines, Cebu Pacific Air und GrandAir jetzt Kapazitätsprobleme. Air Philippines will vier Boeing 737-200 sowie zwei Turbo-prop YS-11 wieder aufrüsten und in Verkehr nehmen, die vor ein paar Monaten wegen Sicherheitsmängel vom Flugdienst suspendiert worden waren. GrandAir musste wegen Verstössen gegen Sicherheitsvorschriften bereits mehrere Male den Betrieb kurzfristig einstellen - und hofft jetzt auf eine rasche Bewilligung zum Betrieb von zwei Boeing 737-200 und sucht fünf weitere. Als Sofortlösung wurden von der Regierung Cathay Pacific und Dragonair beauftragt, die wichtigsten Inlandstrecken zu bedienen. Ein Managementteam versuchte in der Zwischenzeit zusammen mit der Regierung, aus der konkursiten PAL mit einer Neufinanzierung und einem drastischen Gesundheitschumpfen eine Nachfolgegesellschaft zu gründen. Mit nur noch neun Flugzeugen wurden von der neuen PAL ab 7. Oktober wieder Inlandflüge ausgeführt. Ende Oktober sollen die ersten Interkontinentalstrecken bedient werden, wobei die Flotte allmählich auf 23 Flugzeuge vergrössert werden soll. Die Finanzierung einer langfristigen Operation ist aber noch nicht gesichert. Trotz der Bereitschaft der Belegschaft, zehn Jahre lang auf Lohnverhandlungen und Streiks zu verzichten, wollen potentielle Investoren genau abklären, ob sich ein Engagement wirklich lohnt.

Zweimotorige, wollt ihr ewig fliegen?

Im Pazifik fehlen 27 Minuten für einen unbeschränkten ETOPS-Betrieb zwischen Japan und den USA. Boeing schlägt nun vor, die maximale ETOPS-Limite von 180 Minuten für die 777 um 15% auszudehnen, wodurch die Fluggesellschaften 30 Minuten Flugzeit sparen könnten. Allerdings würde diese angestrebte Limite nur benötigt, falls unter widrigen Umständen alle nördlichen Flughäfen nicht benützbar seien (Vulkantätigkeit, Winterstürme), böte den Piloten aber andererseits «grössere Freiheiten» bei Änderungen der Route unterwegs. Boeing schiebt nach, dass nicht der Hersteller, sondern die Fluggesellschaften treibende Kraft hinter dieser Forderung seien. Eine FAA-Bewilligung wird bereits auf Anfang 1999 erwartet, denn diese Behörde sieht keine unüberwindbaren Hindernisse, sofern die Systemzuverlässigkeit demonstriert werden könne ...

Falsches Flugzeug

Saudi Arabian Airlines blies Mitte der neunziger Jahre McDonnell Douglas mit der Bestellung von 29 MD-90 sowie Fracht MD-11 noch neues Leben ein. Ersterer hätten unter anderem 18 ältere Boeing 737-200 ersetzen sollen. Nachdem die ersten MD-90 Ende 1997 im Liniendienst eingesetzt worden waren, zeigte sich, dass sie auf vielen Flugplätzen infolge limitierter Bodenbelastung nicht mit voller Zuladung starten können. Nun behält Saudi Arabian Airlines

acht 737-200 noch mindestens zwei weitere Jahre und prüft die leichtere Boeing 717 als besseren Ersatz.

The most experienced Airline

Diesen Slogan hat Pan Am für sich in Anspruch genommen. Nach zwei fehlgeschlagenen Versuchen, die Konkurs gegangene ehemals stolze Airline wieder flügge zu machen - erst als Liniengesellschaft, dann als Charter - steht der Name Pan Am nun für ein Ausbildungszentrum. Die in Miami beheimatete «Pan Am International Flight Academy» bietet für 13 Flugzeugtypen von der Cessna Citation über die Boeing 707 bis zur 747-200 Kurse für Piloten, Flight Attendants und Mechaniker an. «Our New and Exciting Future» wird diese Neugründung in der Werbung betitelt.

Baby-Airbus kommt

An der Flugschau Farnborough wurden die Konturen des kleinsten Airbus klarer. Die 107plätzig A318 wird um fünf Rumpsegmente kürzer als die A319 sein und als wesentlichste Neuerung keine Triebwerke der CFM-56 oder V2500 Familie mehr haben. Airbus Industries hat sich auf das neu zu entwick-



Aus Flight International 16-22. Sep98



Aus Flight International 23-29. Sep98

kelnde Pratt & Whitney PW6000 festgelegt, das ideal passen soll. Die A318 steht in direkter Konkurrenz zur Boeing 737-600 und der 717-200 und ist mit 36 Millionen \$ zwei Millionen \$ billiger als erstere, aber drei Millionen \$ teurer als letztere. Der Nachteil des grösseren Abfluggewichtes soll durch die bessere Aerodynamik, neue Triebwerke sowie - hinsichtlich der Operationskosten - die Systemgleichheit mit der A320 Familie wett gemacht werden. Der Erstflug ist für das vierte Quartal 2001 vorgesehen, die Ablieferung für September 2002.

SOHO taut auf

Der am 25. Juni durch Fehlmanipulationen «verlorene» Sonnensatellit (s. Rundschau 4/98) konnte während mehrerer Wochen dauernden vorsichtigen und sparsamen Manövern soweit stabilisiert werden, dass er wieder gegen die Sonne zeigt. Dadurch werden die Batterien wieder geladen und der Treibstoff in

den Tanks taut langsam auf. Jetzt können die Ingenieure die Zustände der 12 Instrumente für wissenschaftliche Forschungen untersuchen. Es ist möglich, dass nicht alle die extreme Kälte unbeschadet überstanden haben. Von drei Kreisellplattformen konnte erst eine wieder aktiviert werden.

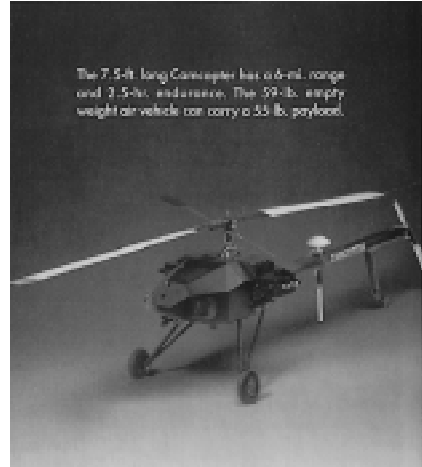
Bürokratie

Das grosse Indische Industriekonglomerat Tata hegte bereits 1995 Pläne, eine eigene Inlandfluggesellschaft zu gründen. Zu diesem Zweck verbündete es sich mit Singapore Airlines, die sich mit 40% am Kapital beteiligt hätte. Die Indische Regierung erliess flugs ein Gesetz, das es ausländischen Fluggesellschaften verbot, sich an Indischen Fluglinien zu beteiligen. Also schrieb Tata ihr Gesuch um und reichte 1997 ein neues ein, das Kapitalgeber aus den USA und Singapur vorsah, die nicht aus dem fliegerischen Business stammen. Singapore Airlines war nur noch für die technische Unterstützung dabei. Dank aktivem Lobbying von Indian Airlines und der privaten Indischen Jet Airways änderte die Regierung das Gesetz erneut und verbot auch das Leasen von Flugzeugen bei ausländischen Fluggesellschaften. Trotz der Betuerung von Tata, dass die geplante Operation auch diesem Gesetz genüge tun würde, behandelte die Regierung das Gesuch nicht. Tata wollte mit sieben Flugzeugen beginnen und die Flotte in fünf Jahren auf 18 Flugzeuge vergrössern. Nun zog Tata das Gesuch aus Verärgerung über die Regierung zurück

- gleichzeitig aber auch die Bereitschaft, das 350 Millionen Dollar Projekt für einen neuen Flughafen in Bangalore zu beginnen. Mit Tata zogen sich auch Raytheon und Changi Airport zurück, die wohl auch in der geplanten Fluggesellschaft engagiert gewesen wären.

Camcopter

Die Verschmelzung eines Helikopters mit einem Camcorder ergibt die im Titel erwähnte Bezeichnung für einen Überwachungshelikopter. Aufgerüttelt durch den Bombenanschlag auf den US-Militärstützpunkt in Saudi Arabien im Jahr 1996 und bestätigt durch die Anschläge auf die US-Botschaften in Nairobi und Dar es Salaam, wurden Wege gesucht, die Sicherheit der Anlagen der Vereinigten Staaten besser zu schützen. Eine Methode ist die lückenlose Überwachung



Aus Aviation W&S 17.8.98

der näheren Umgebung dieser Gebäude. Die USAF liess bei der Firma Schiebel Technik in Österreich einen Modellhelikopter entsprechend ihren Spezifikationen bauen und bei Thorpe See-Op in

Nospin

Fehlendes in dieser Ausgabe

Trauer äussert sich mannigfaltig. Einzelne brechen in Tränen aus, andere werden wütend, immer aber ist die Ursache grosser Trauer ein Umstand, der einen das Leben aus einem anderen Gesichtspunkt betrachten lässt, sofern man überhaupt in der Lage ist, die Sache klar zu sehen.

Diese Neubetrachtung soll den Blick auch für Auswege aus der Lähmung, die oft mit Trauer verbunden ist, schärfen. Damit möchte ich eine mögliche Erklärung für Fehlendes in dieser Ausgabe zum Ausdruck bringen. Der Eindruck, nichts Befriedigendes und der Situation Adäquates genau jetzt kreieren zu können, der unter anderen auch

Mesa ein Flächenflugzeug, welches in flachem Terrain Vorteile hätte. Letzteres erfüllte die Vorgaben allerdings nicht, sodass in diesem Sommer nur der gut zwei Meter lange Camcopter vorgeführt werden konnte. Dieser kann bei einem Leergewicht von 20 kg eine fast ebenso grosse Nutzlast aufnehmen und bis zu 2 _ Stunden unterwegs sein und sich sechs Meilen von der Basis entfernen. Der Modellhelikopter könnte entweder manuell ferngesteuert werden oder völlig autonom und GPS-geführt seine vorbestimmte Mission abfliegen. Mit Fernsehkameras und elektromagnetischen Sensoren soll eine Bedrohung frühzeitig erkannt werden, wobei mit Spezialgeräten auch verdächtig erscheinende Autos auf Sprengstoff untersucht werden könnten. So würden amerikanische Patrouillen weniger der direkten Gefahr

ausgesetzt. Doch räumt die USAF ein, dass es noch viel Zeit braucht, bis ein Camcopter einsatzbereit sei.

Gelbe Karte für PAX

British Airways nimmt es sportlich: Passagiere, die sich an Bord daneben benehmen und von der Besatzung nicht zur Raison gebracht werden können, erhalten eine «gelbe Karte». Damit verbunden ist die Warnung, dass sie nach der Landung verhaftet werden können und - sollte eine Zwischenlandung unausweichlich sein - für diese Kosten aufzukommen haben. Diese Massnahmen wurden am 1. September eingeführt und basieren auf dem Hintergrund einer massiven Steigerung von Vorfällen mit Passagieren, die sich nicht an Vorschriften halten, oder durch ihr Verhalten andere Passagiere oder Besatzungsmitglie-

dem Verfasser eines Nachrufs für Stephan Löw und dem an dieser Stelle üblicherweise mit seinen Geschichten unser Berufsbild erhellenden Zeichner des Yawspin beschäftigt, mag solchen Überlegungen entspringen. Verzeihen Sie uns, liebe Lesende, dass Sie also in dieser Ausgabe auf möglicherweise Erwartetes weiter warten müssen - Sie haben ein Versprechen, verbunden mit der Vertröstung auf die nächste Ausgabe der RUNDSCHAU.

Mit der Hoffnung auf Ihr Verständnis verbleibe ich

Ihr Viktor Sturzenegger

der extrem belästigen. Im letzten Jahr wurden 260 solcher Fälle rapportiert und verfolgt, wobei 70% Raucher betrafen, die das generelle Rauchverbot missachtet haben.

Grünes Narita

Um die Bevölkerung günstig zu stimmen und die Opposition gegen die zweite Piste auf Tokios Flughafen einzudämmen, hat die Flughafenverwaltung verschiedene grüne Programme angekündigt. So sollen die 6000 Tonnen Nahrungsmittelabfälle der sieben Flughafenküchen nicht mehr verbrannt, sondern den Bauern in der Umgebung als Kompostmaterial angeboten werden, ausserdem dürfen sie das innerhalb der Flughafenumzäunung geschnittene Gras gratis weiter verwenden. Bäume sollen als Lärmschutz gepflanzt werden und Kiesgruben als Regenwasser-Rückhaltebecken dienen, damit das Land weniger überschwemmt wird. Sonnenzellen auf den Gebäudedächern sollen die Batterien der Elektrofahrzeuge aufladen, die für den Betrieb auf dem Flughafen angeschafft würden.

Bodytime

In Hong Kong wurden neue Arbeits- und Ruhezeitgesetze ausgearbeitet, die ab März 1999 zur Anwendung kommen. Sie werden aufgrund einer zweijährigen Studie erlassen, die das Luftamt von Hong Kong mit der Pilotengewerkschaft von Cathay Pacific durchgeführt hat. Es ging darum, der Übermüdung der Besatzungen infolge der ultralangen Flüge

und dem Durchqueren vieler Zeitzonen entgegenzuwirken. Die Gewerkschaft wollte 1996 die sogenannte 5-4-3 Regel eingeführt sehen: Fünf Ruhetage vor Ultralangstrecken, vier Tage vor normalen Langstrecken und drei Tage vor Kurzstreckeneinsätzen. Der jetzt ausgearbeitete Kompromiss sieht vor, dass kein Pilot während seiner Phase des «zirkadischen Tiefs» einen Flug antritt, also zwischen zwei Uhr und sechs Uhr Morgens gemäss seiner über die Zeitzonen akkumulierten «Körperzeit». Die Zeitschrift «Aviation Week» glaubt, dass bisher noch kein Staat dieses wegweisende «Bodytime»-Modell als Grundlage für Flugdienstvorschriften genommen hat. Ausser die AEROPERS ...

Stratosphärenwolken

Der von Japan und der NASA im letzten November gestartete Satellit für die «Tropical Rainfall Measuring Mission» hat inmitten des Hurrikans «Bonnie» eine rekordverdächtige Wolke entdeckt. Verschiedene Wolkentürme haben sich über die Tropopause hochgearbeitet, wobei der herausragendste eine Höhe von 59 000 ft (18 000 Meter) erreicht hat! Experten vermuten, dass infolge der geringen Vorwärtsgeschwindigkeit des Hurrikans starke vertikale Strömungen entstanden sind, die die warme und feuchte Meeresluft in grosse Höhen transportieren konnten. Mit diesem Satelliten erhofft man sich eine noch genauere Vorhersage über die Intensität und den Weg von Hurrikans.

Feuerwerk 1

In der Nacht vom 17. auf den 18. November müssen wir uns vor den «Leoniden» in Acht nehmen! Der Schweif des Kometen Tempel-Tuttle wird in jener Nacht die Erdatmosphäre streifen und Millionen von Staub- und Eiskörner zurücklassen. Diese werden als grandioses Feuerwerk hauptsächlich in Ostasien, aber auch bei uns gegen Mitternacht zu bewundern sein. Letztmals erschienen die Leoniden im Jahr 1966 und wer's heuer verpasst, kann sich den 28. November 1999 reservieren, dann ist der Komet auf dem Heimweg ins All. Nachher dauert es wieder runde 100 Jahre, bis er uns wieder besucht.

Die NASA und alle anderen Betreiber von Satelliten machen sich Sorgen um die Gesundheit ihrer Himmelskörper, denn es werden 10 000 bis 250 000 solcher Sternschnuppen erwartet - pro Stunde! Obwohl sie sehr klein sind, haben sie wegen ihrer enormen Geschwindigkeit eine hohe Durchschlagskraft. Die Luftfahrt dürfte kaum betroffen sein, die Sternschnuppen sind längst verglüht, bevor sie in unsere «Höhen» gelangen.

Feuerwerk 2

Über eine Milliarde Dollar kostete das spektakuläre Feuerwerk, als am 12. August eine Titan 4A Rakete mit einem geheimen militärischen Satelliten «Mercury» auf der Spitze nach 40 Sekunden Flug explodierte. Es war der bisher kostspieligste Verlust in der unbemannten Raumfahrt. Die Motoren der Titan 4A - die letz-



Aus Aviation W&S 17.8.98

te dieser Serie - entwickelten beim Start einen Schub von rund 1300 Tonnen und beschleunigten die Rakete normal bis auf 20 000 ft Höhe, wo beim Erreichen von Mach 1 die grösste aerodynamische Belastung auftrat. Dort kippte die Rakete ohne ersichtlichen Grund, wobei einer der beiden Feststoffbooster der Länge nach explodierte. Über den Grund dieses Fehlstarts sind sich die Experten nicht im Klaren. Eine aufwendige Bergungsaktion soll einen Grossteil der Wrackteile an Land bringen, worauf die Untersuchungen beginnen können. Die USAF will ebenfalls den hochexplosiven flüssigen und den giftigen festen Treibstoff einsammeln, aber auch die Teile des sehr geheimen Satelliten.

39,4 Sekunden nach dem Start schaltete sich die Batterie für die Lagestabilisierung für 15 Millisekunden ab. Das führte dazu, dass sich die Computer neu orientieren mussten. Die bei der Titan 4A etwas speziell angeordnete Lagekorrektur begann nun, ein vermutetes Abdriften zu korrigieren: An beiden Feststoffboostern sind 800-Gallonen-Tanks befestigt,

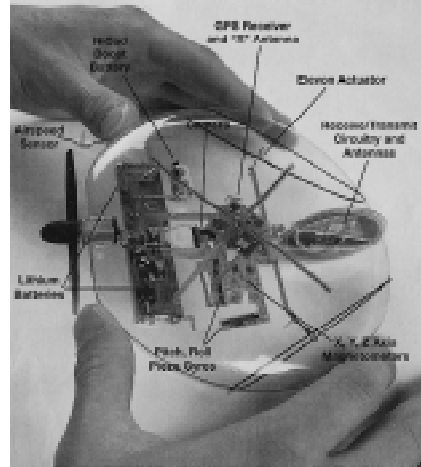
die bei Bedarf ihr Stickstoffoxyd in die Feststoffmotoren einspritzen, was die Richtung der Flamme und somit den Schubvektor beeinflusst. Deshalb braucht die Titan 4A keine beweglichen oder zusätzlichen Düsen. Von bisher 22 Starts vor dem 12. August war nur einer ein Fehlschlag. Die neuere Titan 4B hat bereits zwei erfolgreiche Starts hinter sich und verwendet Kohlefaser-Feststofftanks aus drei gewobenen Einzelteilen statt der sieben Stahlelemente der Titan 4A. Die Steuerung erfolgt mit hydraulisch schwenkbaren Düsen.

13 Tage später, am 26. August, brachte es eine neu entwickelte Delta 3 auf 71 Sekunden, dann wurde sie infolge Oszillationen aus der Lage gebracht und explodierte. Kritisiert wurde, dass dieser Erstflug einer neuen Rakete nicht als Risikostart bezeichnet wurde und demzufolge keine wertvolle Fracht mitgeführt werden sollte. Wie beim Erstflug der Ariane 5 waren Satelliten mit einem Wert von mehreren hundert Millionen Dollar an Bord, weshalb wohl die Versicherungsprämien steigen dürften.

Am 10. September hatten 12 Telekommunikationssatelliten Pech, die alle zusammen an Bord einer Ukrainischen Zenit-2 Rakete für die Firma Globalstar in eine Erdumlaufbahn hätten gelangen sollen. Globalstar plante, bis 1999 mit 48 Satelliten einen weltumspannenden Telefondienst anbieten zu können.

Hosentaschen-Modell

Dass die ferngesteuerten Aufklärungsflugzeuge meist umfangreiche und



Aus Aviation W&S 8.7.98

schwere Bodeneinrichtungen benötigen, reduziert ihre Flexibilität. Deshalb schauen sich die Ingenieure der DARPA (Defense Advanced Research Project Agency) nach Kleinstmodellen um, die im Rucksack mitgenommen und bei Bedarf aus der Hand losgeschickt werden können. 1992 wurde ein Workshop mit interessierten Firmen durchgeführt, dessen Ergebnisse 1994 in ein Anforderungsprofil umgesetzt wurden, welches 1996 an einem Entwickler- und Anwenderworkshop diskutiert wurde. Die Firma AeroVironment Inc. hatte zu jener Zeit bereits mit eigenen Mitteln begonnen, ein Styropormodell mit 15 cm Durchmesser zu bauen, das den Anforderungen sehr nahe kommt. Ein erstaunliches Modell ist entstanden, das bloss 50 Gramm auf die Waage bringt, wobei die Hälfte des Gewichtes von der Batterie beansprucht wird. Der Empfänger verarbeitet Signale für Gas, Höhen- und

Seitenruder, die an winzige Stellmotoren mit 60 vorbestimmten Schrittpositionen weitergegeben werden. Diese Motoren stammen aus der Produktion der Schweizer Firma RMB Miniaturlager AG, sind die kleinsten der Welt und jedes wiegt nur 0,35 Gramm und hat eine Welle von 0,36 mm Durchmesser! Mit einem Reduktionsgetriebe von 25:1 erhöht sich das Gewicht um 0,15 Gramm. Ein sieben Gramm schwerer Motor treibt über ein bloss ein Gramm schweres Getriebe einen modifizierten Modellpropeller an. So wurden im Laufe eines Jahres und mit wesentlich verbesserten Batterien Flugzeiten bis zu 16 Minuten erreicht, was einer Streckenleistung von neun Meilen entspricht.

Alle Komponenten, die 2,2 Gramm schwere schwarz-weiss Kamera inbegriffen, waren auf dem Markt erhältlich und wurden bloss in Bezug auf ihr Gewicht einer radikalen Abmagerungskur unterzogen. Die Stabilisierung besorgt ein auf 0,9 Gramm abgemagerter Piezokreisel, wie er für Modellhelikopter verwendet wird, unterstützt von einem gleich «schweren» Magnetkompass. AeroVironment hat einen Kredit von 750 000 \$ erhalten und soll bis März 2000 ein Modell entwickeln, das Farbbilder senden, von einem nicht speziell erfahrenen Modellpiloten gestartet werden und 20 Minuten autonom einer vorprogrammierten Strecke nachfliegen kann. Die DARPA hat ausserdem an neun Firmen Forschungsgelder von je 100 000 \$ vergeben, die auf verschiedenen Gebieten Neuland beschreiten sollen: minatu-

risierte Brennstoff- und Sonnenzellen sowie leistungsfähigere Batterien sollen entwickelt werden, künstliche Muskeln oder piezoelektrische Antriebe sollen insektenähnliche Modelle antreiben, mikroskopische Gasturbinen und Verbrennungsmotoren sowie andere Arten des Antriebes sollen eine höhere Reichweite ermöglichen, Kameras mit höherer Auflösung müssen her - und die Aerodynamik muss verbessert werden. Für Letzteres werden sogar Biologen beigezogen, da die Aerodynamik des Flugzeugbaues bei so kleinen Modellen nicht mehr ohne weiteres angewendet werden kann, vor allem wird die Entwicklung von insektenähnlich sich vorwärtsbewegenden Miniaturmodellen die Aerodynamiker gewaltig fordern, könnten doch Schmetterlinge gemäss deren Gesetzen gar nicht fliegen ...

Langstreckenmodellflug

Das «Aerosonde miniature robotic aircraft» genannte Modellflugzeug (s. Rundschau 3/98), war am 20. August in St. Johns in Neufundland zu einer Atlantiküberquerung gestartet und erreichte Irland in 26,75 Stunden. Das Modell weist eine Spannweite von 2,7 Metern auf, hat ein umgekehrtes V-Leitwerk an zwei Auslegern, wurde von einem 20 ccm Benzinmotor angetrieben und wiegt 13,1 kg. Von den fünf Kilogramm Treibstoff, die für die 3270 km lange Reise getankt worden waren, verblieb bei der Landung immer noch ein Kilogramm im Tank! Von den 220 ccm Oel wurden bloss 30 ccm verbrannt. Ob-

wohl nur eines der drei gestarteten Modellflugzeuge das Ziel erreichte, darf der Versuch als Erfolg gewertet werden.

Verwirrung des Monats

Nach der Übernahme von Rolls Royce durch Volkswagen und Übergabe des Namens an BMW sinniert «Flight International» über die weitreichenden Folgen dieses Deals:

«If Vickers sells Rolls Royce to Volkswagen, and then Rolls Royce sells Rolls Royce to BMW, as a result of which BMW, which makes engines with Rolls Royce, agrees to sell engines to Rolls Royce which has been sold to Volkswagen with the provision that it doesn't have to sell engines to Rolls Royce after 2003 because it will then be building a Rolls Royce of its own, and Rolls Royce agrees to lend BMW the money it got from selling Rolls Royce to BMW in return for a seat on the board, does this now mean that Rolls Royce has control

over Rolls Royce, or have we just got all the Hyphens in the wrong place?»

One Universal World Airline

Wie wir einem österreichischen Presseorgan entnehmen konnten, ist British Airways der Swissair (wieder einmal) zuvor gekommen. Die Bezeichnung «One World» ist ursprünglich den Hirnwindungen unserer Marketing-Cracks entsprungen. Die Diskussionen mit unseren Partnern zogen sich aber derart in die Länge, dass sich BA und AA das «Schnäppchen» holten.

Nur eine Welt wäre uns vom Redaktionsteam sowieso zu wenig, selbst Fünf-Stern-Allianzen genügen nicht, also schlagen wir der SAir und all ihren Gliedern die Bezeichnung «Universal Airline» vor. Da würden auch kaum vom blossen Auge sichtbare Sternchen wie eine Air Littoral ihr Plätzchen finden.

Und Gate Gourmet könnte die Milchstrasse bewirtschaften.

Henry Lüscher

Wohnen + Freizeit geniessen wie Ferien!

Projektidee in Salenstein am Untersee (TG)
westlich vom Schloss Arenenberg,
mit unverbaubarer, sensationeller

Panorama - Seesicht!

zB.: Variante Doppelhaus
Grundstück: 1550 m² (oder mehr)
Auskunft vom Architekt: Tel. 071 660 06 90



SR 111 – Investigation

Since our last bulletin dated 7th September 1998, despite our silence, we have been very active. It is difficult to produce hard facts for you in such circumstances, due to the legal restrictions imposed on us by the Canadian law. That aside, I will try to update you on what we have been doing and where we are now.

**By Michael Fraser, Chairman
Air Safety Committee**

Following our deployment on the 3rd September and departure to Canada on the 4th September we have been involved in areas in which we are able to offer assistance to the investigation. As you are all aware, your Air Safety Committee (Ex. FLUSIKO) is structured in the same way as IFALPA in as much it includes an accident analysis sub-committee. This unit is run by Pete Egglar who is supported by Dagi Fretz and others within the committee on an ad hoc basis, depending on their speciality. As you may realise the Air Safety committee has recently taken on some new members who completed their introduction at the end of August.

The initial deployment consisted of Pete Egglar supported by Mike Fraser and Guillermo Mulet. We were aware that Tom Leemann was on vacation in Nova Scotia (five hours away by car) and as

he is an MD-11 pilot, we asked him to join us when he got to YHZ on his trip, which he kindly did for a short time, which was very helpful.

An accident investigation is run by the country in which it occurs and in accordance with ICAO Annex 13 certain parties have the right to attend, participate or be represented. There is also a facility for technical assistance from those who are considered by the authority to be competent to assist in relevant areas. The team is then divided into various sub groups which include, Operations, Systems, Recorders, Human Factors, Witness Statements, Medical, Logistics, Press Relations, Security etc. The AEROPERS Air Safety response team have been working as follows:

Pete Egglar (Operations)

Mike Fraser (Recorders)

Guillermo Mulet (Systems)

It is clear that we all have other commitments, and that we have to cycle our members. This is where we included other members of the Air Safety Committee according to their speciality.

Andrew Baldwin-Operations (Human Factors) (Ex MD-11)

Alain Escher-Systems (Aeronautical engineer)

Patrick Sutter-Operations (Current MD-11)

By spreading the team like this, not only can we ease the individual load, we can also spread the experience gained within the committee.

What have we done so far?

During the first two weeks we were basically involved in establishing the various groups and getting up to speed on the MD11 and its operation, that is to say into engineering detail level. We were also involved in the transcription of the FDR and CVR details. The FDR records about 270 parameters of the aircraft's operation and this is stored on a digital block. This data has to be taken into the TSB-C's database so that their programme RAPS can present it in a meaningful form. You would be surprised by the amount of items on which we would like to have information that are not included, however what we do have is extensive! Once this has been done it is checked for errors and then passed onto the groups for investigation purposes. The CVR is one of the older types which records four channels on magnetic tape. The four channels are the P1, P2, Interphone and the Cockpit Area Microphone. You might think that that just about covers it, but alas it is not quite so easy. There is normally quite a bit of background noise here due to airflow over the cockpit. This can tend to reduce or even block out some of the conversation and noises which are routine in the cockpit such as switches, doors and seats moving etc. which

makes the transcription more complex. The other channels make it easier to identify who is doing what, in terms of talking, and of course cabin communications are covered by the inter-phone channel. Each channel records a nominal thirty minutes and the tape is a continuous band. The newer recorders now being developed include two hours recording time. In AEROPERS we are pushing for slightly more than three hours in order to capture the time just before a diversion on an ETOPS flight. There is another recorder on board, unfortunately the QAR (Quick Access Recorder) otherwise known to us as the ADAS is not protected from any extreme conditions and as such, may, or may not be available in an investigation. If this is available to investigators, then it will of course provide much valuable information.

You may have heard about boxes which hold so called «non-volatile memory». These items such as FADEC (Full Authority Digital Engine Controller) hold a small database of information mainly consisting of fault records which can confirm other information, but some boxes do have additional information. All this information adds to the information making up the jigsaw puzzle.

The Recorders group noted that there were certain problems towards the end of the recorded data but, for some reason, the recorders stopped recording some minutes before the crash. Now that the recorded data is available, the

effort has to be concentrated on recovery of the aircraft. The aircraft parts will provide evidence to confirm what has been noted from the recordings. Obviously if there was any heat distress or other abnormal situation in any areas one would normally expect to see signs of this on recovered parts. We will have to wait and see what evidence is recovered and then we can begin to complete the puzzle.

It is very easy to find an instant solution which suits the thought process, just like imagining that you are over some feature which you have adapted to suit where you would like to be, when you start navigation lessons. It must be a main personal objective to keep the mind open to all new information. In this way if some minor detail comes to light it will not be overlooked. This small item could lead to the solution of the case. We will have to be patient. This investigation could take weeks or even months to arrive at a solution.

As with all investigations, there will come times when the various interested parties will start to become «interested». I say this because it would certainly not be in everyone's interest if a party was to try to cover up information. Each party is sensitive to this and I believe that there are enough different parties involved to ensure that this does not happen. The TSB-C is one of the world's best agencies and will certainly not be hoodwinked easily.

The crash is very interesting from

many aspects. It is a long range two pilot (no flight engineer) aircraft, a code share flight, a non-involved country is the investigator. There are three pilot unions involved in the investigation (AEROPERS, ALPA USA and ALPA Canada). The manufacturer had been taken over by another (McDonnell Douglas now Boeing). The aircraft was owned by «Flightlease» operated by Swissair» maintained by SR-Technics. There was a non SWR crew member on board in the cabin crew. Although these points, together with the financial games which are commencing in terms of claims against everyone you can think of, have absolutely nothing to do with the cause of the crash, they will affect us for some years to come. They may even set or change standards worldwide, we will have to wait and see what develops.

From all accounts, the industry has been impressed with the manner in which the SAirGroup has dealt with the crash and its implications. Time will tell what, if anything, could have been done better beforehand.

In passing I must say that many people have done an exceptional job. To mention just a few, the Canadian Forces divers and support teams for example, the Chief Medical Officer of Nova Scotia - Dr Butt, many members of the Swissair Care team, The Canadian Coast Guard, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Without these dedicated people, life would be very difficult in such circumstances.

mfraser@swissonline.ch

In corpore sano / Aerosana-GV 98

Am Montag, den 29. Juni 1998, lud die Aerosana zur ordentlichen Generalversammlung mit vorgängigem Apero in die bekannten «Hallen zum Schlufweg». Üblicherweise neigen Generalversammlungen von Krankenkassen nicht gerade dazu, vor Besucherandrang überzuquellen, zumal wenn sie erfolgreich «operieren» und wenig Angriffsfläche für negative Kritik bieten, wie die unsere. Wahrscheinlich nicht zuletzt deshalb versuchte der Vorstand der Aerosana heuer mit einem Vortrag zum Thema «Gesundheitsrisiken durch langjährige Arbeit im Cockpit» zu locken.

Patric Müntener

Ein sichtlich aufgeräumter Präsident Jürg Franz eröffnete die GV 1998 vor einer ziemlich kleinen aber nichtsdestotrotz wohlgelauten Runde, welche die Zahl der anwesenden Vorstandsmitglieder nur um wenig zu übertreffen vermochte. Der grosse Saal am Schlufweg war durch Einbau einer dafür vorgesehenen Holzwand so verkleinert worden, dass sich das Häufchen nicht ganz so verloren vorkommen musste. Jürg Franz begrüsst zunächst die Anwesenden und Gäste, um dann zum Verlesen der eingetroffenen Entschuldigungen über zu gehen. Er will die spärliche physische Teilnahme der Mitglieder als Vertrauensbeweis für den Vorstand der Aerosana gewertet wissen,

und er führt zur Untermauerung dieser seiner These einige Gespräche mit Mitgliedern vor der GV ins Feld. Speditiv wird dann, in einer Art Lehrstück für schweizerische Vereinsdemokratie, die zuvor publizierte zwölfpunktige Traktandenliste abgearbeitet, wobei die Anzahl Abstimmungen pro Minute rekordverdächtige Werte erreicht haben muss. Nach unproblematischen Traktanden wie «Wahl des Protokollführers und der Stimmzähler» oder «Abnahme des Protokolls der GV 1997» schafften auch solche, die an Generalversammlungen anderer Vereine und Vereinigungen jeweils mehr Turbulenzen verursachen wie «Abnahme des Budget 1998» oder gar «Entlastung des Vorstandes», die Hürden besagter Demokratie so problemlos und einstimmig, dass der Präsident und Vorsitzende schliesslich im Verlauf der Versammlung zur Zustimmung durch «Akklamation» übergehen kann. Die abschliessende Diskussion dreht sich unter anderem um Arzttarife im Privatsektor und die daraus resultierend steigenden Prämien (wobei der Vorstand «Land in Sicht» vermutet), sowie um das bessernde Verhältnis der Aerosana zum Bundesamt. Der akribisch protokollierte Verlauf der GV wird sicher bald an einschlägiger Stelle nachzulesen sein. Ein «Highlight» allerdings kam zum Schluss:

Professor Helmut Krüger (ETH) – Über das spreche ich nicht

Benno Halter, der nach langjähriger Mitar-

beit den Vorstand verlässt, hatte sozusagen als letztes Bravourstück, Professor Helmut Krueger von der ETH als Referenten organisiert. Der Mediziner und Physiker in Personalunion beschäftigt sich mit Arbeitsmedizin im allgemeinen und Arbeitsphysiologie im speziellen und hat sich auch schon mit Dingen wie geeigneter Cockpitgestaltung auseinandergesetzt. Zunächst zeigte der quirlig aufgeweckt und gleichzeitig zerbrechlich wirkende Professor, der von sich selbst sagt nur einmal im Jahr Sport zu treiben (nämlich dann, wenn er sich anlässlich der Prüfungsergebnisse seiner Studenten, jeweils über seinen eigenen Schatten zu springen gezwungen sieht), dass man einen Vortrag auch mit der Aufzählung dessen beginnen kann, worüber man nicht zu sprechen gedenkt. Bei dieser Gelegenheit klammerte er Themen wie Strahlenbelastung, Probleme durch langes Sitzen und Bewegungsmangel genauso aus, wie etwa die elektromagnetischen Einflüsse auf den Körper im Cockpit. Bei den einen Themen gäbe es nicht viel Neues zu berichten, vorallem nichts hieb- und stichfestes und die anderen, die sicher auch interessant seien, wären nicht unbedingt sein Spezialgebiet. Die leise Enttäuschung, die sich bei manchem sofort einstellte, vermochte der wortgewandte, wendige und wohl auch sehr erfahrene Referent förmlich zu verdampfen, hatte er einmal mit dem losgelegt, über das er eigentlich sprechen wollte...

Er spricht über Stressoren die schliesslich zu Stress führen. Dabei unterscheidet er zwischen dem bekannten negativen Stress

mit seinen Folgen wie Krankheiten und Fehlzeiten und positivem anregendem Stress (Eustress) der vom Laien gar nicht als Stress empfunden wird. Zusammenfassend erklärt er, trete Stress dann auf, wenn das Individuum die Situation als Stress empfinde, vielfach im Zusammenhang mit Kontrollverlust und Ungewissheit. Ausserdem seien Frauen durchschnittlich stressresistenter.

Er spricht über die Regelung der Leistungsbereitschaft in einem Teil des Gehirns (Formatio reticularis), der ans Kleinhirn grenzt, welches seinerseits zuständig für Bewegungen ist. Daraus lasse sich die interessante Tatsache erklären, dass Kaugummi kauen via Kleinhirn die geistige Leistungsbereitschaft fördere. Die Leistungsmöglichkeiten nähmen auch mit der Wachheit des Individuums bis zu einem gewissen Punkt zu. Er unterscheidet dabei schlafend, schläfrigg, wach, hellwach und hyperwach. Die grafische Aufzeichnung der Wachheit zur Leistungsbereitschaft sieht der bekannten Auftriebskurve verblüffend ähnlich, wobei bei hellwach der maximale «geistige Anstellwinkel» erreicht zu sein scheint und «hyperwach» gegen den «geistigen Strömungsabriss» führt.

Er spricht über Experimente, bei denen Versuchspersonen in eisenarmierten Bunkern, von äusseren Taktgebern wie Tag und Nacht abgekoppelt, den eigentlichen durchschnittlichen Tagesrhythmus des Menschen preisgegeben hätten. Dieser sogenannte circadiane Rhythmus betrage eigentlich 25 Stunden, woraus sich ergebe, dass es uns leichter falle den Tag zu verlängern, als zu verkürzen, weshalb es uns

schlaftechnisch auch leichter falle Richtung Westen zu fliegen, als Richtung Osten. Er weist darauf hin, dass viele wenn nicht alle Körperfunktionen ebenfalls einem Rhythmus folgen (darunter auch die Körpertemperatur, Adrenalin und Noradrenalin). Man könne ausserdem nur alle neunzig Minuten gut einschlafen oder aufwachen, was man daran erkennen könne, dass man eine Stunde vor Weckzeit ziemlich fit erwachen könne, wenn der Wecker dann losgehe aber todmüde sei. (Offenbar gibt es auch hier so etwas wie Slots, die man verpassen kann!)

Danach spricht er von «fertikeitsbasiertem» Verhalten eine Art automatisierte Handlung, die man fast als Informationseinheit auffassen könne. Beispielsweise das Einlegen eines anderen Ganges beim Autofahren oder sogar das Autofahren selbst bis zu einem gewissen Grad. Man brauche dabei nicht mehr an die Kupplung zu denken. Es sei in «Fleisch und Blut» übergegangen. Die Vorstufe wäre «regelbasiertes» Verhalten, beispielsweise, um beim Auto zu bleiben, bei Rot anhalten, bei Grün fahren. Die oberste Stufe stelle das «wissensbasierte» Verhalten dar: Man hat zwar theoretisch begriffen wie die Kupplung funktioniert, weil man aber erst angefangen hat, autofahren zu lernen, braucht man ziemlich viel Kapazität um einen Gang einzulegen. Durch Lernen kommen wir vom wissensbasierten Verhalten zum fertikeitsbasierten Verhalten wobei sowohl die Schnelligkeit, als auch die Sicherheit zunimmt. Danach werde es uns langweilig und deshalb fange der Mensch dann an zu pröbeln. Was sich im Verlauf der Evolution als Vorteil erwiesen habe, über

Probieren einerseits zu Fehlern und andererseits auch zu neuen besseren Lösungen zu finden, sei im heutigen Arbeitsprozess vielfach nicht gefragt oder sogar gefährlich (zum Beispiel beim Fliegen). Er spricht von einer eigentlichen «Automatisierungsfalle». Die circadianen Tiefpunkte lägen zwischen 12 und 15 Uhr und der absolute Tiefpunkt zwischen zwei und drei Uhr morgens. Zu diesen Zeiten seien Fehler und Unfälle viel häufiger. (Kluge Menschen schlafen ja auch zu diesen Zeiten!). Zu guter Letzt spricht er von den Auswirkungen der unregelmässigen Arbeitszeiten auf die Leistungsfähigkeit, wie sie bei unter sechs Stunden Schlaf rapide abnehme, dafür die Unfallhäufigkeit rapide zu. Empfindliche Leute würden Magenschwierigkeiten, Herz-/Kreislaufschwierigkeiten oder andere «neuro-vegetative» Störungen entwickeln. Er hält aber fest, dass trotzdem (beruhigenderweise) unregelmässiges Leben, ebenselbiges nicht verkürze!

Das Verschieben der circadianen Rhythmik geschehe langsam und unter dem Einfluss von Licht, wobei die Netzhaut des Auges via Pinaelorgan (in der Hirnanhangsdrüse) und Melatoninausschüttung eine wichtige, wenn auch nicht ganz geklärte Rolle spiele. Zusammenfassend ein lohnender Abend schon nur, aber nicht ausschliesslich, wegen des Vortrags von Professor Krueger, der den leicht gewagten Titel durch seine lebendige Persönlichkeit und seine geschliffene Art (die man manch anderem Referenten wünschen möchte) mehr als kompensieren konnte. Der Besuch einer der nächsten Generalversammlungen der Aerosana; wär doch was, oder? ■

Ausflug der AEROPERS-Passivmitglieder vom 8. September 1998

Der diesjährige Pensioniertenausflug warf schon vor seiner Durchführung Wellen wegen der rekordverdächtigen Zahl von 98 Angemeldeten. Der Organisator und Zuständige für die Passivmitglieder der AEROPERS, Gerri Fritschi, hatte offenbar mit seinem Programm den Geschmack der Mitglieder gut getroffen, musste das aber durch einige Umorganisation der bestellten Kapazitäten ausbaden!

Urs Schöni – Vorstandsdelegierter für Mitglieder

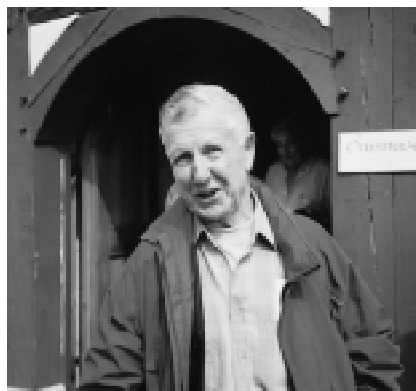
Trotz vorhergesagtem Regenwetter trafen sich die Teilnehmer und die eine Teilnehmerin (Doris Leuzinger vom Sekretariat) bei schönstem Sonnenschein und warmen Temperaturen an der Rheinbrücke Rüdlingen.

Pünktlich wurde abmarschiert und die ersten 400 Meter frohen Mutes zurückgelegt. Nur wer da schon zur Kirche Buchberg hinaufschaute ahnte angesichts des steilen, sonnenbeschienenen Hanges, dass schon bald einige Schweissropfen fließen werden.

Nach Überwinden dieses «pièce de résistance» erwartete uns vor der Kirche eine Überraschung. Die zwei Ortsansässigen Oskar Leoni und Peter Wüthrich

hatten auf eigene Kosten ein Getränkebuffet bereitgestellt, dem zur Ergänzung der erschöpften Flüssigkeitsreserven kräftig zugesprochen wurde. Vielen Dank den beiden auch an dieser Stelle!

Weiter ging es nach einer kurzen Pause Richtung Eglisau, wobei jetzt dank dem angenehmen Terrain angeregte Gespräche über vergangene Zeiten und natür-



Paul Loser

lich auch über den Unfall der SR 111 möglich waren. Es war für mich als Jungen einmal mehr erstaunlich, mit wieviel Interesse und Sachverstand das »alte Eisen« immer noch die Geschicke der Swissair und unseres Verbandes verfolgt. Im Vorstandsvorstand sind wir immer froh um Kommentare und Anregungen auch von pensionierten Mitgliedern!

Nach einem steilen Abstieg durch den

Wald nach Eglisau wurden wir im Keller des Ortsmuseums vom Winzer Urs Pircher und Herrn Karl Bodmer, dem langjährigen Gemeindepräsidenten und Hobbyhistoriker von Eglisau, erwartet. Während wir verschiedene Weine von Eglisau degustierten, klärte uns Herr Bodmer über die Geschichte des alten Städtchens auf. Er konnte die ganze mehrhundertjährige Geschichte des Ortes auf zehn Minuten zusammenfassen und mit so vielen historischen Details spicken, dass man auch problemlos noch eine weitere Stunde hätte zuhören können (nicht nur wegen des Weines!). Das Schiff, das uns zurück nach Ruedlingen bringen würde, erreichten wir nach kurzem Fussmarsch zum Rhein. Der Hunger war in der Zwischenzeit schon

recht gut entwickelt, und so kehrte, als kurz nach dem Ablegen das Essen aufgetragen wurde, für kurze Zeit eine anhängige Stille ein.

Die Fahrt führte uns zuerst flussabwärts zur Staustufe nach Rheinsfelden, wo wir wendeten und nach Ruedlingen zurück fuhren.

Als Zusammenfassung kann man notieren, dass eine Hundertschaft von pensionierten Swissairpiloten bei schönstem Wetter eine teils schweisstreibende Wanderung von Ruedlingen nach Eglisau mit intermediate fuelstop in Buechberg und einem Ausflug in die Historie von Eglisau mit einem anschliessenden Rücktransport auf dem Rhein unternahmen.

Vielen Dank Gerri für die hervorragende Organisation! ■

FREIENSTEIN

Wir erstellen per Herbst 1999 an Toplage
ABSEITS von FLUGLÄRM und VERKEHR
sehr schöne 5 1/2 Zi.-Doppel-EFH



Festpreis schlüsselfertig inkl. Land,
Garage, Parkplatz und sämtl. Gebühren

Fr. 690'000.-

Fr. 1828.- p.Mt. Hyp.-Zins mit 20% EK
(zzgl. Amortisation von Fr. 312.-)

Vereinbaren Sie eine Musterhausbesichtigung



GAMA Immobilien AG Olten
062 - 296 23 23

Einige Überlegungen zur Frage der Salärkurve

Auf den ersten Blick bestehen bestehende Vorteile:

1. Gesamtsteueraufwand geringer (tiefere Progression)
2. Tiefere Maximalsaläre, publizistisch weniger attraktiv für Medien
3. Beschäftigung von Piloten über 55 (57) für Firma interessanter, da nicht mehr übermässig teurer als junge Kollegen (Bestandessituation kann flexibler gehandhabt werden (bringt Vorteile für Ferien) und auch der Übergang in die Pension kann eher flexibler gestaltet werden.
4. In jungen Jahren, wenn grössere Investitionen wie Familie (Kinder), Hauskauf. usw. anstehen, ist mehr Geld zur Verfügung.

Auf den zweiten Blick aber tauchen dann Fragen auf, wie denn genau die so locker erwähnte Besitzstandswahrung, sprich Summe des Gesamtsalärs erreicht werden will. Sollte hier wirklich eine Lösung gefunden werden, die den Namen «Besitzstandswahrung» verdient, liesse sich dies meiner Meinung nach nur mit individuellen Lohnskalen erreichen, da

sich ja jeder an einem anderen Ort auf der Salärkurve befindet und schlussendlich die Fläche unter der Kurve für alle gleich gross sein muss (sprich jeder Pilot bekäme eine eigene persönliche Lohnskala). Ich möchte nicht schwarzmalen, aber es besteht doch die grosse Gefahr eines kompletten Chaos, der völligen Intransparenz und somit der Überprüfbarkeit einer fairen Lösung. Genau dies jedoch wäre eine unabdingbare Voraussetzung für die Realisierung eines solchen Projektes.

Dass damit auch ein gefährlicher Schritt Richtung Einzelarbeitsverträge gemacht würde, (individuelle Lohnskalen) und dadurch auch die Solidarität, unser wertvollstes Gut, in Gefahr kommen könnte, liegt auf der Hand.

Fazit

Solange keine klaren Konzepte zur Realisierung einer gerechten Besitzstandswahrung vorhanden sind, sind solche Ideen mit grösster Vorsicht zu geniessen
Mit freundlichen Grüssen

Peter Vogt

Vorsicht: WIN - WIN

Ich freue mich, dass auch ich Euch endlich eine WIN-WIN Chance anbieten kann. - Zwar eigentlich verrückt, wie wir in so kurzer Zeit vom «true and fair» zur ultimativen Harmonie des gegenseitigen Profits gefunden haben. Aber nicht genug damit. Ich möchte, als eher notorisch nostalgischer Vorwärtsschauer, für einmal noch weiter gehen und Euch eine WIN-WIN-WIN Situation vorbringen, die sogar noch von jedem, der mitmacht zu einem WIN-WIN-WIN-WIN gesteigert wird:

Exklusiv für das fliegende Personal der Swissair werden 5'000 Flaschen *Merlot del Ticino 1996* mit Erlös für einen guten Zweck zur Verfügung gestellt. Wie kommt das?

◆ **MARFAN STIFTUNG** seit 11 Jahren durch den Schreibenden geleitet, setzt sie sich für Menschen mit Marfan-Syndrom (MFS) ein. Dies ist eine genetische Störung, die sich als eine den ganzen Körper erfassende Bindegewebschwäche auswirkt. In vielen Bereichen sitzen wir dabei im gleichen Boot wie Menschen mit andern, unverschuldet angeborenen Krankheiten (z. B. Muskelschwächen, Cystische Fibrose, Retinitis Pigmentosa).

ge-WIN 1

◆ **TELETHON** vereinigt die Organisationen dieser unheilbaren Erbkrankheiten einmal jährlich zu einer gemein-

samen Sammelaktion. Viel mehr sind es breit abgestützte Solidaritätsaktionen im ganzen Land. Mit den erworbenen Mitteln werden geprüfte Projekte der angeschlossenen Organisationen gezielt finanziert.

-WIN 2

◆ **LA BACCHICA**, die Organisatoren des Bellinzoneser Weinfestes haben sich entschlossen, Telethon 1998 zu unterstützen: Sie offerieren uns eine gute Flasche *Merlot del Ticino* für Fr. 15.-, wo von Fr. 5.- pro Flasche an Telethon gehen.

-WIN 3

◆ **WER** bis jetzt noch keinen Verlierer gefunden hat, sollte eigentlich nicht mehr zögern, sich zum «Endwinner» zu machen und damit auch Kollegen und ihre Familien aus unserem Kreise indirekt zu unterstützen.

-WIN 4

Ein sinnvolles Weihnachtsgeschenk oder exklusives Höflichkeitsmitbringsel mit einer einmaligen Etikette, die *Mario Botta* eigens für den *Merlot del Ticino 1996, Selezione TELETHON* entworfen hat. Um die Aktion geschlossen als Beitrag des fliegenden Personals der Swissair ausweisen und nach aussen vertreten zu können (es ist vorgesehen, den Scheck in einer Medien-beachteten Aktion von einem F/A und einem PIL am 4. oder 5. Dezember 1998 im Tessin zu überreichen), habe ich ein spezielles

Konto eröffnet und zeichne für das Inkasso und die Auslieferung des Euch zustehenden Weines verantwortlich. Dabei gelten folgende Regeln:

- ◆ Berücksichtigung der Bestellungen in der Reihenfolge des Einganges.
- ◆ Die Bestellung wird ausschliesslich unter gleichzeitiger Ueberweisung des korrekten Betrages mit **beliegendem Einzahlungsschein** entgegengenommen.
- ◆ Letzter Bestellsungs-/Zahlungstermin: 30. November 1998

- ◆ Lieferung an Heimadresse per Post in Kartons à 6 oder 12 Flaschen, mit Fr. 5.- Porto- und Verpackungsanteil pro Karton.

Nun hoffe ich natürlich, dass dieses für uns reservierte Kontingent von 5'000 Flaschen ausgeschöpft werden wird und im Namen des fliegenden Personals unserer Airline Fr. 25'000.- an die gute Sache beigesteuert werden können. Im voraus dankt Euch herzlich

Gerit Zumstein

Übrigens: Wenn man etwas nicht kennt, z. B. Erbkrankheiten oder «TELETHON», heisst dies noch nicht, dass es das nicht gibt! Natürlich ist es in dieser ausgereizten Epoche nicht einfach, sich dauernd Neuem zu öffnen. Ich kann aber bestätigen, dass die meisten Exponenten des Telethon und der angeschlossenen Organisationen aus persönlicher Betroffenheit, resp. im Bangen um ihre Kinder, eine Riesenarbeit leisten und nicht zuletzt aus der Solidarität der Nichtbetroffenen Kraft und Mut zum Weitergehen des schwierigen Weges schöpfen.

Selbstverständlich stehe ich jedermann für nähere Auskünfte und/oder Unterlagen über Telethon, die MARFAN STIFTUNG oder Erbkrankheiten gerne zur Verfügung.

Fehlende oder weitere Einzahlungsscheine können ebenfalls unter nachstehender Telefonnummer bestellt werden.

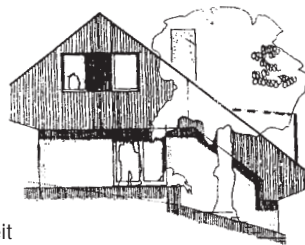
Tel: 062 / 927 23 42 oder 923 15 08 Fax: 062 / 923 16 61

Ihre Gelegenheit!

Infolge Wegzuges per sofort von privat zu verkaufen

4 1/2-Zimmer-Haus

Top-Lage in **Lufingen-Augwil**, integrierte Garage, grosse Terrasse, Sitzplätze mit Pergola, WC/B, WC/D, Cheminée, NWF ca. 130m², Fernsicht einzigartig. Das Haus kann, nach telefonischer Anmeldung, jederzeit besichtigt werden. Verhandlungsbasis Fr. 830 000.- oder nach Absprache.



Tel. G. 01/318 83 41 tagsüber
P. 01/814 06 54 abends

AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 5/98

AUGUST

24. - 28. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

24. Der Vorstand nimmt die ordentliche Traktandenliste in Angriff, und auch das Controlling (Thomas Weder, Hans Jörg Müller, Jürgen Leitner) startet die Arbeitswoche.

25. Michael Kuhn, Vorsitzender der Senioritätskommission ist im Vorstand zu Gast und tagt anschliessend mit der Kommission.

26. Christoph Huber trifft sich mit dem Projektleiterrausschuss Autom. Crew-Schedule/Preferential Bidding System (ACSP/PBS).

Das Controlling sowie Felix Senn und Gerd Schroff (beide Security) diskutieren mit dem Vorstand aktuelle Probleme.

Das Controlling ist am ALBANA-EPM.

Christoph Huber trifft sich mit Hans Kok, VEF-Destinatär-Stiftungsratsmitglied.

Urs Schöni trifft sich mit Martin Guggi/kapers zum Statut Romands.

24. - 27. AEROPERS-Open-House: Leider wurde in diesen 4 Tagen die Gelegenheit nur von ganz wenigen Mitgliedern benutzt, die offene Kommunikation bezüglich aktuellen Problemen zu suchen.

27. Hanspeter Stocker, Thomas Weder und Thomas Leupin tagen mit der Swissair bezüglich ACSP/PBS.

Christof Wepf, Harry Zwarthoed und die kapers nehmen am regelmässig stattfindenden BB/CTA Meeting teil. Zudem werden die Rotationen Winter 1998/99 abgesprochen.

Im Vorstand zu Gast sind: der Vorsitzende des Air Safety Committee, Mike Fraser,

und anschliessend Christian Schulthess ehem. BBCTA-Pilot resp. früheres CBC-Vorstandsmitglied).

27./28. Zweitägiges Flusiko-Meeting mit 6 neuen zusätzlichen Mitgliedern.

28. Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed, Thomas Weder, Hans Jörg Müller, Markus Jöhl und Jürgen Leitner sprechen mit der Swissair die Rotationen 1998/99 ab und anschliessend findet das ALBANA-Monatsgremium statt.

31. Christoph Huber und Christof Wepf treffen sich mit B. Schär/SR-O und anschliessend nehmen sie an der Trauerfeier des ehemaligen AEROPERS-Präsidenten (1981 - 1983) Edy Brunner teil.

SEPTEMBER

31.8./1.9. Anlässlich eines «Mini»-Seminars werden die Ressorts unter dem - mit der Wahl Markus Jöhl - nun vollständigen Vorstand verteilt. Gleichzeitig wird eine Anpassung der Organisation (und des Organigramms) beschlossen.

3./4. Aufgrund des tragischen Unfalles von SR111 sind on Duty: Christof Wepf, Harry Zwarthoed, Thomas Leupin, Stephan Künzli vom Vorstand, Flusiko-Mitglieder, die Secom, Viktor Sturzenegger, etc.

Neben einer ausserordentlichen Vorstandssitzung betreut Christof Wepf intensiv die Presse.

Der Präsident Christoph Huber kommt sofort von seiner HKG-Rotation zurück.

8. Urs Schöni und Dodo Leuzinger sind mit kapp 100 Pensionären auf dem alljährlich stattfindenden Ausflug unter der Führung von Gerhard Fritschi.

11. Eine Vorstandsdelegation vertritt die AEROPERS an der Trauerfeier SR111 in Zürich.

13. Thomas Leupin und Markus Jöhl treffen sich zwecks Ausarbeitung der Mitgliederumfrage.

15. Eine Vorstandsdelegation nimmt am Trauergottesdienst von Captain Urs Zimmermann teil.

17. Markus Schneider und Thomas Leupin treffen sich mit einem externen EDV-Spezialisten.

18. Christof Wepf tagt im AEROSANA-Vorstand.

Markus Schneider, Thomas Leupin und Rolf Fey treffen sich zum Thema EDV/Internet.

Thomas Weder und Hans Jörg Müller sind bei SR-Planungsstellen, um neue Bestandesplanung infolge neuer Flottenbesetzung anzuschauen.

21. - 26. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

21. Der Vorstand tagt den ganzen Tag. Am späteren Nachmittag ist Roland Bentele, neuer SR-PF als Gast im Vorstand.

Thomas Weder, Hans Jörg Müller und Jürgen Leitner treffen sich mit Daniel Silvestri/SR-OPC.

22. Im Vorstand zu Gast ist der Kommissionsvorsitzende Ruedi Geser und am Nachmittag John Sterndale ehemaliger Präsident der CBC.

Stephan Künzli und Markus Schneider tagen mit der Gesamtaufwandskommission.

23. Der Vorstand hat folgende Gäste eingeladen: Jörg Beer, Vizepräsident der CCP bezüglich Konzernpilot/Zusammenschluss, wie weiter?, Felix Senn informiert den Vorstand über die Security und Beatrice Tschanz/SR-DC zum Thema Presse/Kommunikation.

24. 0730 Uhr: Im Vorstand zum Thema Einführung A-330 sind: Rainer Hildebrand/SR-OC, Jakob Seitz und Cees van Rijn/SR-OCG.

Das Controlling bereitet mit dem Vorstand das ALBANA-Monatsgremium vor.

28. Der Vorstand trifft sich mit allen Kommissionsvorsitzenden im Rest. Hans im Glück, Klotten zu einem generellen Update und um interne Abläufe zu besprechen. Als Gast informiert J. Schmid/SR-OQ über den aktuellen Stand der Untersuchungen SR-111. Am Nachmittag ist HJ. Ammann/SR-PFD als Gast im Vorstand.

29. Am Meeting Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften (ZALT) nehmen teil: Christof Huber, Christof Wepf und Markus Jöhl.

Harry Zwarthoed tagt mit der Kommission Schule und Check.

Die PR-INFO Gruppe tagte für die nächste Rundschau-Nr. 5/98 und macht mit dem Vorstand ein Interview.

Am Morgen tagt die FE-Kommission intern und am Nachmittag nehmen sie mit Christoph Huber am FE-90-Steuerremium teil.

EDV Übergabe: Urs Enz übergibt nun definitiv die EDV an Markus Schneider, Thomas Leupin, Pius Mathis und einem externen EDV-Spezialisten.

OKTOBER

1. Christoph Huber und Hans Georg Schmid treffen sich mit Herrn Goetz/ SR-A zum Thema ELFK.

Eine Vorstandsdelegation vertritt die AEROPERS an der Trauerfeier von SF/O Stephan Löw.

8. Christoph Huber fliegt nach Brüssel an die European Cockpit Ass. Generalversammlung, an welcher die AEROPERS aufgenommen wird.

12. Beginn des Umbaus der Sekretariate AEROPERS, AEROSANA und CCP.

16. Christoph Huber trifft sich mit Klaus Lichtenstein/LO und Jean-Pierre Tappy/SR-OCA zum Thema BalairCTA.

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 27. Oktober / 24. November / 29. Dezember 1998

Zeit: ab 14.30 Uhr

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



Wir heissen folgende Neumitglieder herzlich willkommen

Per 1. September 1998:



Marcel Amherd



Daniel Baumann



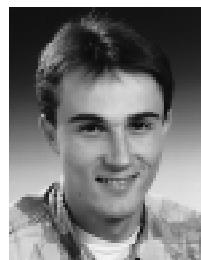
Fancis Bridevaux



Robert Lang



Guido Mariuzzo



Richard Mohn



Philipp Spörli



John Sterndale



Eric Weisskopf

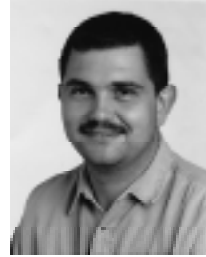
Per 1. Oktober 1998:



Jürg Forster



Pierre-Michel Gasser



Stefan Greub



Erich Kesseli



Kurt Maser



Simon Maurer



Tobias Maurer



Hans Georg Oechslin

Die ANTARKTIS erleben – ein Traum wird wahr.

Ins neue Jahrtausend starten – mit einer
Reise ins weisse Paradies.

Captain L.M. Ritzli begleitet Sie auf
dem Kreuzfahrtschiff «Bremen» ins Reich
der Pinguine, Robben, Wale,
Albatrosse und Eisberge.

Abflug 4.1.2000 – Rückkehr 18.1.2000
Preise inkl. Flug ab Fr. 8200.–
(selbständige Reise nach Buenos Aires möglich.)

Schiffroute: Ushuaia-Antarktische Halbinsel retour
mit vielen Anlandungen.

Wissenschaftler als Fach-Lektoren (deutsch, englisch) an Bord.
Informationen bei: L.M. Ritzli, Tel. 01 825 33 01

Unterlagen und Anmeldung bei:
MCCM Master Cruises
Christian Möhr AG, 8117 Fällanden
Tel. 01 825 20 50, Fax 01 825 31 41

In **Hinwil**, an erhöhter Südhänglage verkaufen wir ein sehr gepflegtes **aussergewöhnliches**

5 1/2-Zi. EFH mit **2 1/2-Zi. Einliegerwohnung** (mit sep. Zugang)

freistehend, Landanteil: 1359 m² herrliche und unverbaubare Panoramansicht, grosses Aussenschwimmbad mit Solarheizung, Sauna mit grosser Dachterrasse, gedeckter Sitzplatz (30 m²) mit Cheminée, grosser Weinkeller, Einzel- und Doppelgarage sowie gedeckter Parkplatz. Die Liegenschaft eignet sich ausgezeichnet für Wohnen/Arbeiten oder als Zweigenerationenhaus. Bezug nach Vereinbarung.

Aktuelle Verkehrswertschätzung Fr. 1 750 000.–

Besichtigung und Verkauf:

EDMUND SCHNEIDER IMMOBILIEN

Tel. 01 977 11 11 Fax 01 977 11 15 e-mail: schneiderimmob@swissonline.ch

AEROPERS-rundschau

Insertionstarif

Herausgeber:

Aeropers

Vereinigung des Cockpit-

personals der Swissair

Ewiges Wegli 10

8302 Kloten

Telefon (01) 816 90 70

Telefax (01) 816 90 75

Druck:

Akeret AG

Druck + Verlag

Wallisellenstr. 2

8600 Dübendorf

Telefon 01/801 80 10

Telefax 01/801 80 11

ISDN 01/801 80 18

Format:

A5 (148 x 210 mm)

Satzspiegel:

107 x 167 mm

Grundschrift:

9 Punkt Helvetica

Redaktion:

Ein Team von Piloten und

der Verbandssekretär

Erscheint:

6 x jährlich (Februar, April,

Juni, August, Oktober,

Dezember)

Auflage:

2300 Exemplare

Insertionsschluss:

3 Wochen vor Erscheinen

Drucktechnisches:

Druckmaterial: PK, KD,

Positiv-Filme (seitenverk.)

Raster: 48er

Buntfarben: 3

Satzverfahren: Lasersatz

Druckverfahren: Offset

Tarif in sFr:	1 mal	3 mal	6 mal
2. + 3. Umschlag- seite (115 x 175 mm)	Fr. 588.–	Fr. 1614.–	Fr. 2928.–
$\frac{1}{4}$ Seite (115 x 175 mm)	Fr. 525.–	Fr. 1455.–	Fr. 2670.–
$\frac{3}{4}$ Seite (115 x 130,5 mm)	Fr. 420.–	Fr. 1170.–	Fr. 2160.–
$\frac{1}{2}$ Seite (115 x 86 mm)	Fr. 294.–	Fr. 822.–	Fr. 1762.–
$\frac{1}{4}$ Seite (115 x 41,5 mm)	Fr. 168.–	Fr. 474.–	Fr. 888.–

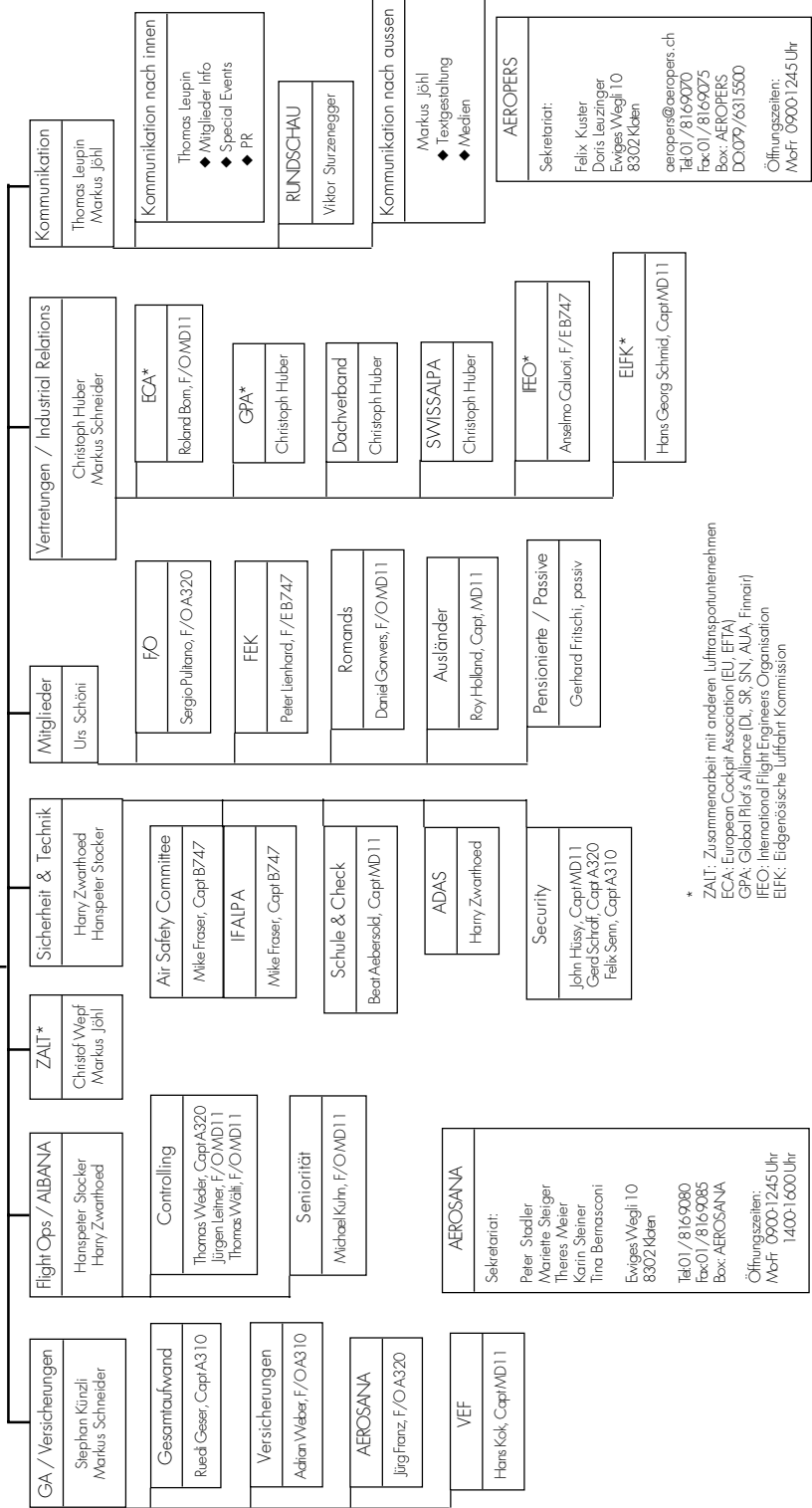
Farbzuschlag: Fr. 370.– pro Farbe.

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

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



Rechts- / Persönlichkeitsschutz		Vorstand	
Sefran Moeder, F/OA320		Christoph Huber, Präsident Christof Wepf, Vizepräsident Urs Schöni, Vizepräsident Stephan Künzli Markus Schneider Hanspeter Stocker Markus Jöhl Thomas Leupin Harry Zwanthoed	
BBCTA		CaprMD11 CaprA320 F/OMD11 CaprA320 CaprA320 CaprBZ47 F/OMD11 F/OA320 CaprMD11	
Christof Wepf		Sekretariat Felix Kuster, iic. iur. Doris Leuzinger	
Finanzen		Forderungen Plus Mathis, F/OMD11	
Verbandsentwicklung		Urs Schöni	
EDV / Internet		Markus Schneider Thomas Leupin	



* ZAIT: Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen
 ECA: European Cockpit Association (EU, EFTA)
 GPA: Global Pilots Alliance (DL, SR, SN, AUA, Finnair)
 IEFO: International Flight Engineers Organisation
 ELFK: Eidgenössische Luftfahrt Kommission