

# Inhalt der Ausgabe 6/98

- 2 Editorial
- 4 Seite des Präsidenten
- 6 Eindrücke aus den GAV-Verhandlungen
- 7 Weihnachtsgrüsse
- 8 Das aktuelle Interview: Mit Rolf Eickstädt
- 24 In memoriam: Urs Blöchlinger / Stefan Löw
- 27 Aus anderen Welten
- 32 Kaleidoskop
- 36 Yawspin
- 42 Flughafenausbau
- 44 Arbeitsrecht
- 45 Soirée féminine
- 46 Meinungen von...Sämi Hediger / Toni Wirz / Tony van Ijzendoorn /
- 50 Gegendarstellung
- 52 AEROPERS monthly
- 55 Termine
- 56 Neumitglieder

## Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer, Thomas Leupin (Del.Vorstand), Felix Kuster, 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: 31. Januar 1999**

# Alle Jahre wieder ...

... saust der Presslufthammer nieder. So lautet der Titel eines Bilderbuches aus den Sechziger oder Siebziger Jahren, das ohne Worte die Veränderungen einer Landschaft von einer ländlich, dörflichen Umgebung in eine betonierte Grossstadt zeichnet. Wir stehen an der Jahrtausend-Schwelle und müssen mit uns alle betreffenden Veränderungen in unserem Lebensumfeld umgehen.

Wandel ist eines der jüngeren Themen, das unsere Manager quasi als (Über-)Lebensforderung an alle Mitarbeitenden stellen. In Zeiten sinkender Sozialverantwortung der Unternehmer, die trotz wachsender Verschuldung des Sozialstaats in grosser Zahl Firmenfusionen mit Massenentlassungen verursachen und damit dem von ihnen selten unterstützten Staatswesen die schwere Aufgabe aufbürden, den Betroffenen zu helfen, bleibt es mehr und mehr dem und der Einzelnen überlassen, sich die eigene Arbeitswelt lebenswert zu gestalten. Individualisierung steht auf der Fahne der freien Marktwirtschaft, koste es das Individuum, was es wolle. Verträge werden nicht mehr auf Lebenszeit geschlossen, sondern sind nur noch Dokumente, die jederzeit dem vielbeschworenen Wandel unterworfen werden können.

Auch wir stehen vor Verhandlungen für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag, in dem Postulate individualisierter Arbeitsmöglichkeiten festgeschrieben werden,

damit sozial schwerer verträgliche Arbeitsbedingungen auf eigene Initiative den persönlichen Bedürfnissen angepasst werden können. Voraussetzung dafür ist allerdings ein ausreichender Personalbestand, der Freiraum lässt für Arbeitszeitreduktionen, will man das gebotene 100%-Pensum nicht leisten. Ob dieses Vollpensum aber für jene, die nicht willens oder in der Lage sind, sich zusätzlichen Freiraum quasi zu erkaufen, lebbar bleibt, hängt ab von der sozialen Verantwortung der an solchen Vertragsverhandlungen teilnehmenden Vertreter von Verband und Firma.

Wir stehen sicher unter dem Druck eines sich zügig vereinigenden Europas – der erste Schritt mit der Schaffung des Euro als gemeinsame Währung steht praktisch vor der Tür – und unter diesem Druck wird in der Schweizer Wirtschaft kräftig auf die Löhne gedrückt. Leider sind ähnliche Einflüsse auf die Preise (ausser vielleicht auf die Flugpreise) kaum zu erkennen.

Es ist die alte Kluft zwischen Haben und Sein, und leider lässt unsere Lebensweise, die immer stärker von materiellem Verlangen geprägt wird, das Haben als wichtiger erscheinen. Ob dies die richtige Grundhaltung ist, um uns in ein neues Jahrtausend zu führen, bezweifle ich. Das ändert aber nichts an den Anforderungen die an alle gestellt werden, sei es im Arbeitsumfeld, aber

auch in der Schule, oder dem Sozial- und Gesundheitswesen mit bald unbezahlbaren Versicherungsprämien, die dem Haben gegenüber dem Sein den Vorzug geben.

Derart fromme Gedanken beschäftigen mich vor dieser Wende ins letzte Jahr des alten Jahrtausends und ich hoffe nur, dass die Forderung nach Umgang mit dem Wandel nicht die Kaschierung der malstromgleichen Wendeltreppe in die Tiefe des freien Falls der Ethik bedeutet.

Dass Wandel ein Thema ist, lässt sich trotzdem nicht von der Hand weisen. Uns hat das Schicksal mit dem Unfall bei Halifax zum Umgang mit Wandel gezwungen: Die Wahrnehmung von uns selbst und durch die anderen hat sich seit dem 3. September 1998 gewandelt. Seit diesem Tag bedeutet Swissair nicht mehr dasselbe wie zuvor – selbst die Konzernstruktur mit der Verwässerung

des Eigennamens hatte nicht den Effekt, unser Selbstverständnis derart in Frage zu stellen, wie es dieser Absturz vermochte. Inzwischen herrscht immer noch Unklarheit über die Ursachen, die zum Unglück führten, dennoch verläuft auch unser Leben wieder in geordneten Bahnen. Zurück bleibt eine Unsicherheit nicht nur in der Öffentlichkeit, die sich bei auftretenden Zwischenfällen mit unseren Flugzeugen in grösserem Medieninteresse widerspiegelt.

Wir sind gezwungen, uns mit diesen Veränderungen auseinanderzusetzen und uns neu zu orientieren. Alle sind gefordert, einander gegenseitig zu unterstützen, um die Herausforderungen der Zukunft auf dem Hintergrund der Geschichte zu meistern. Darüber hinaus hoffe ich, dies könne gemeinsam und für alle lebenswert erreicht werden – damit wir alle ein Sein haben.

*Viktor Sturzenegger*

**GELEGENHEIT!** Im idyllisch gelegenen Neuburg (westlich von Winterthur) verkaufen wir wegen Wegzugs freistehendes

### 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Zimmer Einfamilienhaus

Unverbaubare, sonnige Lage mit Blick ins Rumstal. Fahrzeit zum Flughafen ca. 15 Min. Umschwung 822m<sup>2</sup>. Grosser, nicht einsehbarer Gartensitzplatz. Parkplatz. Origineller Innenausbau mit zwei grosszügigen Wohnräumen, Cheminée, offenem Büro, 3 Schlafzimmer, heller Küche mit Granitabdeckung usw.

50m<sup>2</sup> Anbau mit Garage und ausbaubarem Dachstock.

Festpreis Fr. 890 000.– Tel. 052 222 62 90

# Liebe Mitglieder

Im Vorfeld der nun angelaufenen GAV Verhandlungen hat der Vorstand entschieden, die von unserem Arbeitgeber gewünschten Gespräche über Franchising aufzunehmen; dies mit dem Ziel, eine klare Regelung über solche und ähnliche Operationen in unseren GAV zu integrieren.



«Network expansion» und «hub growth» stehen als erklärtes Firmeninteresse in einer uns von Jeff Katz persönlich präsentierten Studie an erster Stelle. Das Ziel soll sein, Zürich bezüglich connectivity (Anzahl möglicher Anschlüsse innerhalb einer bestimmten Zeit) hinter Frankfurt und Paris als Nummer drei in Europa zu etablieren. So weit so gut, das Interesse unseren Hub Zürich zu stärken, können wir sicherlich auch als Verbandsinteresse anmelden, aber zu welchem Preis?

Öffnen wir nicht gerade damit unserem Arbeitgeber Tür und Tor, uns längerfristig ins Abseits zu manövrieren? Wird ein weiteres Wachstum sozusagen ausgelagert? Was passiert bei einem wirtschaftlichen «downturn», wo wird zuerst abgebaut? Solche und ähnliche Fragen hat sich der Vorstand bei seiner Entscheidungsfindung natürlich auch gestellt. Sicher ist, dass bereits die Mehrzahl der grossen Airlines diese Möglichkeit nutzt, um in schwachen Märkten, die aus Kostengründen nicht selbst bedient werden können, zusätzliches Passagiervolumen zu erschliessen. Dieser Wettbewerbsvorteil unse-

rer schärfsten Konkurrenten darf uns sicherlich nicht gleichgültig sein. Unser hauptsächlichstes Anliegen aber ist es, jetzt zu agieren, mitzuarbeiten, um in Bereichen Hand zu bieten, die einerseits der Swissair ein nötiges Wachstum ermöglichen und andererseits die uns bedrohlich er-

scheinenden Aspekte unter Kontrolle zu bringen. Wir versuchen im neuen GAV einen umfassenderen Arbeitsplatzschutz zu erarbeiten in den Bereichen, in denen wir, auch von Swissair anerkannterweise, konkurrenzfähig sind. Wir wollen uns nicht einer Regelung verweigern, um dann, vor vollendeten Tatsachen stehend, reagieren zu müssen. Die rasante Entwicklung im Luftverkehr hat die Arbeitsplatzschutzartikel in unserem GAV, obwohl erst 2 Jahre alt, zum Teil überholt. Codeshares haben ein solches Ausmass angenommen, dass damit ohne weiteres bedeutende Teile unserer Produktion ausgelagert, oder zumindest ein weiteres Wachstum unseres Korps verhindert werden könnten. Es gilt, solche möglichen Auswüchse heute für die Zukunft zu regeln, und ich bin überzeugt, dass es möglich ist, Lösungen zu finden, die den Interessen beider Vertragspartner entsprechen. Die GAV Arbeitsgruppe 3, Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen, ist also sicherlich gefordert!

Ziemlich überraschend sind wir ja vor wenigen Tagen mit einem von vielen möglichen

Szenarien konfrontiert worden, nämlich mit «Swissair express». Ich möchte an dieser Stelle nicht lange über die Vorgehensweise unseres Arbeitgebers lamentieren (keine vorhergehende Information des Verbandes), es war für mich aber sicherlich ein dunkler Schatten auf eine bis anhin offen und ehrlich gelebte Partnerschaft. Die während einer längeren internen «Krisensitzung» (anstelle des 1. GAV Verhandlungstags!) erarbeitete Lösung, wurde von unserem Grundsatz des Agierens statt Reagierens geprägt. Mit der verlangten und schliesslich gewährten Mitbestimmung (MB I) für mögliche weitere «Swissair express» Flugzeuge haben wir sicherlich das Optimum aus dieser unerfreulichen Situation erreicht. Sie hat uns aber auch ganz klar vor Augen geführt, worauf wir in den Verhandlungen unser Hauptaugenmerk richten müssen: Der Frage des «brandings». Denn mit dem positiven Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU ergeben sich in naher Zukunft plötzlich ganz neue Möglichkeiten: Schon in zwei Jahren kann die Swissair möglicherweise Mehrheitsaktionär eines ausländischen Luftfahrtsunternehmens werden. Wenn auch nicht zu erwarten ist, dass beispielsweise eine Sabena aufgrund der internationalen Verkehrsrechte in die Swissair integriert wird, könnte dies auf eine Air Littoral jedoch durchaus zutreffen. Also eine völlig neue Ausgangslage, die im günstigsten Fall noch während der angestrebten Laufzeit des GAV99 zum tragen kommen wird. Wie sagte ich doch schon: Arbeitsgruppe 3 ist gefordert...

Wenn von internationalen Kooperationen oder Übernahmen die Rede ist, ist der Gedankensprung zur Balair/CTA nunmehr

sehr klein. Wie Sie mittlerweile alle wissen, wird unsere Chartertochter bereits ab September 99 ihre Ferenziele mit Boeing 767 ansteuern. AEROPERS möchte weiterhin Vertragspartner bleiben und diese Arbeitsplätze unseren Mitgliedern zur Verfügung stellen. Denn diesem Segment wird in den nächsten Jahren das grösste Wachstumspotential in Europa prognostiziert, ein Abseitsstehen wäre meiner Meinung nach fatal. Die Gespräche über dieses Thema laufen auf Hochtouren, die Zeit drängt. Noch können keine konkreten Aussagen über die Ausgestaltung eines möglichen neuen Vertrages gemacht werden, in weiten Teilen wird aber sicherlich das jetzige Modell als Grundlage dienen. Die heute bestehende, enge Verknüpfung der Rückkehr zur Swissair zum Zeitpunkt des Inital Upgradings hat sich allerdings als nicht sehr sinnvoll erwiesen und wird in Zukunft wohl durch eine minimale Verweilzeit ersetzt werden. Wir erwarten ab Januar genauere Informationen zu diesem Thema.

Liebe Mitglieder, die Jahreszahl 1998 wird wohl nicht so schnell vergessen werden. Der tragische Unglücksfall in Halifax hat uns alle stark beschäftigt und wird uns wohl auch weiterhin beschäftigen. Nebst Trauer und Ohnmacht sind aber auch positive Gefühle des Zusammenhaltens und des gegenseitigen Verständnisses gewachsen, diese gilt es nun, im nächsten Jahr weiter zu festigen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Festtage und für 1999 Gesundheit, Zufriedenheit und zwischenfallfreie Flüge.

Mit freundlichen Grüssen

*Christoph Huber, Präsident*

# Stimmungsbild aus Vitznau

Das Wetter machte bereits bei der Anreise nach Vitznau alles klar, Der trübe Himmel und die beissende Kälte waren wie geschaffen für indoor-activities. Und solche hatten wir uns bekanntlich an diesem Verhandlungsauftakt für den GAV99 vorgenommen. Lediglich ein zügiger Fussmarsch nach dem Nachtessen zur Belüftung der heissgelaufenen Hirnzellen schien mir angemessen. Hotelseitig war die Atmosphäre im Vitznauerhof demgegenüber durchaus angenehm. Von Beginn weg zeigte sich, dass das im Sommer ausgehandelte Memorandum of Understanding im Allgemeinen eine gute Basis für die Verhandlungen darstellt. Einzelne Arbeitsgruppen schwärmen geradezu von der Kreativität, welche in einzelnen Themen steckt. Solche führte dann allerdings am ersten und zweiten Tag zu grösseren Dissonanzen. Zunächst brachte der Schachzug «Swissair express» - offenbar für fast alle Anwesenden eine Überraschung - die Gemüter beidseits in Wallung. Dann zeigte sich, wie man mit etwas Phantasie, einzelne Bereiche des ausgehandelten MoU völlig unterschiedlich interpretieren kann. Als auch in diesen Fragen die notwendigen Erklärungen mit ruhiger Stimme vorgetragen und mit kühlem Sachverstand aufgenommen worden waren, konnte das Ringen weitergehen. Und dabei immer darauf bedacht, gemäss modernen Verhandlungstaktiken keine festgefahrenen Positionen zu beziehen, sondern nur ganz emotionslos Interessen zu vertreten. Als alle Arbeitsgruppen am dritten Tag einen Statusbericht abgegeben hatten, konnte das Semi-

nar einen gelungenen Abschluss mit befriedigenden Fortschritten vermelden. Darüber zu berichten, steht mir nicht zu. Diese Kolumne soll lediglich ein Stimmungsbild aus Vitznau übermitteln. Für mehr Einzelheiten zu den Verhandlungsergebnissen bitte ich die ausführliche, gemeinsam verfasste Information vom dritten Dezember zu konsultieren.

Das Hotel am Fusse des Rigi mit dem laut Prospekt herrlichen Ausblick über den Vierwaldstättersee ist bereits als Verhandlungsort der nächsten GAV-Runde auserkoren. Gesundheitsbewusste wissen dies besonders zu schätzen, zumal im Keller drei Fitnessgeräte und eine Sauna in der Grösse einer Flugzeugtoilette zur freien Verfügung stehen. Ein wahrlich tapferes Angebot bei durchschnittlich sechzig Tagungsteilnehmern im ganzen Hotel mit ähnlich knapp bemessener Freizeit vor dem Nachtessen. Das Unterhaltungsprogramm am Abend verspricht für die Fastnachtszeit im Januar etwas Veränderung. Bislang jedenfalls haben wir nur die gefürchteten Chlausjäger kennengelernt. Als hätten uns die Verhandlungen nicht schon genügend durchgeschüttelt, besuchten sie abendlich das Hotel mit ohrenbetäubendem Schwingen ihrer Treicheln, welche selbst dem Trommelfell HF-geschädigter Langstreckenpiloten das Fürchten zu lehren vermochten.

Fazit nach der ersten Runde: Im Gegensatz zu früheren Erfahrungen meinerseits, keine verhärteten Fronten, mehr Offenheit, aber nicht weniger Schlaueheit!

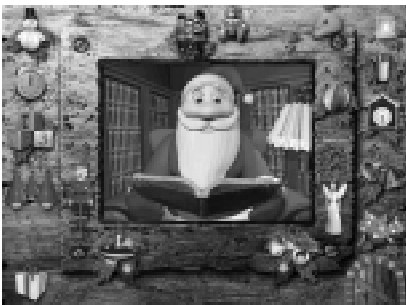
*Benno Halter*



**Jahresende – das Jahr geht zu Ende.  
Wie jedes Jahr – alle Jahre wieder.  
Wie jedes Jahr und doch nicht ein Jahr wie jedes!  
Manches hat's gebracht, vieles hat's genommen, das Jahr 1998,  
Was wird uns wohl das Schwellenjahr zum neuen Jahrtausend alles bringen;  
Und was wird es uns alles nehmen?  
Jahresende – Zeit der Besinnung; Zeit des Rück- und des Ausblicks.  
Zeit der Guten Vorsätze, der Inspiration und der Desillusion.  
Wie jedes Jahr und alle Jahre wieder...**

**Das RUNDSCHAU-Team wünscht Ihnen frohe Festtage,  
möge 1999 Ihren Vorstellungen gerecht werden,  
dass die nächsten sechs RUNDSCHAUen es tun, darum werden wir uns  
bemühen!**

**Ihre RUNDSCHAU-Redaktion**



# Das aktuelle Interview mit Rolf Eickstädt, Leiter Swissair Aviation School

***RUNDSCHAU: Rolf, wir sind zu dir gekommen, um zu erfahren, was aus «unserer» SLS geworden ist und was jetzt deine Aufgabe ist.***



Rolf Eickstädt: Aus der Bundesschule «SLS» ist die privatwirtschaftliche Unternehmung «Swissair Aviation School (SRAS)» geworden. Die Schule ist eine 100%ige Tochter-AG der Swissair, sie bildet Linienpiloten für die Swissair und für den allgemeinen Markt aus.

Meine Aufgabe ist die fachliche, wirtschaftliche und organisatorische Leitung der Schule. Die Leitungsaufgabe ist ähnlich wie in anderen Firmen auch: Ich muss einen Interessenausgleich und eine positive Stimmung schaffen, um optimale Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden und die Absolventen der

Schule herzustellen. Das ist unbedingt nötig, weil wir uns auf dünnem Eis bewegen: Es gibt sehr viel zu tun, mit nur wenigen Personen, wobei sich die Rahmenbedingungen laufend ändern und die finanziellen Möglichkeiten sehr beschränkt sind.

***Besteht dabei ein grosser Unterschied zu früher?***

Ja und nein. Die SLS hatte vor sieben Jahren fünfzig festangestellte Mitarbeitende und bildete mit diesen jährlich etwa sechzig Piloten aus. In zwei Stufen wurde die Zahl der Mitarbeitenden reduziert. In einem ersten Schritt noch zu SLS-Zeiten, in einem zweiten beim Übergang von der SLS zur Swissair Aviation School. Die neue Schule wurde 1997 gegründet und war zunächst noch eine Abteilung in OT. Im Verlauf des ersten Betriebsjahres wurde das Konzept überarbeitet, die Schule besteht jetzt, seit Januar '98, als ausgegliederte, selbständige Aktiengesellschaft. Die bestehenden Arbeitsverträge mit Swissair wurden übernommen, was eine einjährige Besitzstandswahrung mit einschloss. Diese Frist ist jetzt abgelaufen, wir behalten die Verträge aber unverändert bei. Das Arbeitspensum, das der Einzelne zu bewältigen hat, ist heute allerdings völlig



anders als noch vor drei oder vier Jahren.

***Der magische Begriff «Produktivitätssteigerung» hat auch bei Euch Einzug gehalten.***

Wir arbeiten heute mit fünfzehn Festangestellten und etwas mehr als achtzig Teilzeitmitarbeitenden. Wir rechnen diese Positionen auf insgesamt siebenundzwanzig Vollzeitstellen um. Mit diesen bilden wir etwa hundert eigene Studenten aus und dazu noch bis zu 48 Pilotenanwärter von Austrian Airlines.

***Worin werden die AUA-Studenten ausgebildet?***

Bei uns in Zürich absolvieren sie den Flight Trainer, und in Amerika erwerben sie, unter unserer Regie, die Berufspilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung (CPL/IR).

***Der Abbau der Stellen von fünfzig auf siebenundzwanzig hat sicher zur Folge, dass Dinge weggelassen werden, die man heute nicht mehr als wichtig erachtet. Theorieteile wie zum Beispiel Aviation History, die wir noch geniessen konnten. Hat man dabei keine Bedenken, dass dies zu einem Kulturwechsel führen könnte?***

Kulturwechsel ist falsch. Wir achten auf die gesetzlichen Mindestvorschriften – nicht als Massstab für unsere Ausbildungsleistung, sondern um sicherzustellen, dass wir in jedem Fall diese Lizenzvorschriften erfüllen – unser Programm

schreiben wir aber nach den Bedürfnissen des Hauptabnehmers. Wir fragen uns und die Swissair also: Wie soll der «Rohling» geformt sein, wenn er in die Swissair eintritt.

Für den Zusammenbau unseres Programms übernehmen wir sehr viele Grundlagen aus dem ursprünglichen SLS-Konzept. Dieses Konzept beinhaltete eine integrierte Ausbildung von Null ins Cockpit eines Kurzstreckenjets der Swissair. Darauf waren die Theorieteile abgestimmt, die Flugausbildung war nicht lizenzorientiert, sondern linienorientiert abgestuft. Multi-Crew-Cockpit-Training (MCC) gab es beispielsweise bereits in der praktischen Grundausbildung.

***Das hat zu Friktionen mit dem BAZL geführt.***

Bis 1983 bestand eine lupenreine integrierte Linienpiloten-Ausbildung. Dann mussten wir das gesamte Programm bis zum «BAZL-Check» auf die Lizenz ausrichten und bis dahin Single-Crew trainieren. Erst im Anschluss konnten wir mit dem MCC-Training beginnen, das waren die Stufen «F3» Bremen/Basel und die Stufe «F4» Jettrainer.

Die heutige Ausbildung an der SRAS ist mit dem Erlangen der Lizenz CPL/IR und der Abschlussprüfung ATP-Theorien beendet. Die gesamte Ausbildung muss weiterhin im Single Crew Concept stattfinden. Vor Eintritt in die Fluggesellschaften werden die «Seneca-Kapitäne» in einem Einführungskurs oder zusammen mit dem ersten Typerting

auf ihre Rolle im Multi Crew Cockpit vorbereitet.

Die Lizenzvorschriften kennen ein Produkt, das «Frozen ATPL» heisst. Es bedeutet, dass der Inhaber einer CPL/IR-Lizenz, der die Theorieprüfung für die Erlangen einer «Air Transport Pilot Licence» bereits bestanden hat, im Cockpit eines Flugzeugs über 5,7 Tonnen als Copilot eingesetzt werden kann. Hier setzt der Markt an. Dem Kostenvergleich mit anderen Schulen müssen wir standhalten, wenn wir diese Ausbildung anbieten.

Es ist nicht das Ziel unserer Schule, Berufspiloten für die allgemeine Luftfahrt auszubilden, sondern der Swissair jederzeit einen Kern von nach unserer Auffassung liniengerecht ausgebildetem Nachwuchs bereitzustellen. Mit diesem Kern soll die vorher angesprochene Firmenkultur erhalten werden.

Der Bedarf für Ab-initio-Nachwuchs der Swissair liegt nach unseren Schätzungen zwischen 40 und 60 pro Jahr. Diese Teilnehmerzahl genügt allerdings nicht, um die Schule selbständig und wirtschaftlich betreiben zu können. In der heutigen Form liegt unsere Maximalkapazität bei vier mal vierundzwanzig Studenten pro Jahr. Also müssen wir dafür sorgen, die Lücke zwischen dem Normalbedarf der Swissair und unserer Kapazität zu füllen. Mit den offenen Plätzen gehen wir an den freien Markt. Doch wir verkaufen den Interessierten nicht die Minimalausbildung, die sie auch anderswo kaufen könnten. Zu unserem Preis, der etwas höher ist, bieten wir ihnen die gleiche Ausbildung an, die wir für die

Bereitstellung des Swissair-Nachwuchses durchführen. Ich behaupte hier, dass die Chancen, eine passende Stelle zu finden, für Absolventen unserer Schule besser sind, sich diese Mehrinvestition also rasch auszahlt.

***Weckt das nicht in den privaten Absolventen der SRAS falsche Hoffnungen, nämlich die, sich auf diese Weise eine Anstellung bei Swissair zu «erkaufen»?***

Diese Hoffnungen sind nicht falsch. Nur wer - abgesehen von der Flugerfahrung - die Bedingungen für ein «Direct Entry (DE)» bei der Swissair erfüllt, wird überhaupt zur Ausbildung an unserer Schule zugelassen.

***Was sind das genau für Bedingungen?***

Normalbedingungen für DE sind Sekundarschule und Lehrabschluss, CPL/IR with frozen ATPL und mindestens 1000 Stunden MCC - Erfahrung. Wir vertreten den Standpunkt, dass ein privater Kandidat, der die SRAS im Swissair-Standard abgeschlossen hat, bereits an dieser Stelle für Auswahl und Anstellung bei Swissair vorgeschlagen werden kann. Die verantwortlichen Stellen der Swissair haben sich glücklicherweise überzeugen lassen, dass es wenig Sinn macht, jemanden zwei Jahre irgendwo anders arbeiten zu lassen, um ihn dann wieder zu holen, während er ja bereits eineinhalb Jahre entsprechend den Anforderungen der Swissair ausgebildet worden ist. Wer allerdings

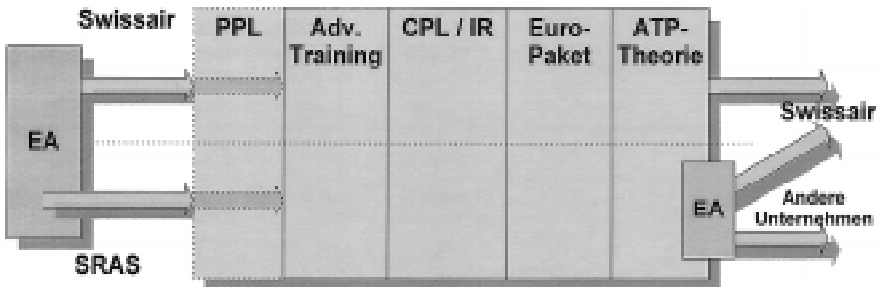
unter diesen Voraussetzungen in die Schule eintritt, hat zunächst nicht die Möglichkeit, ein Darlehen von Swissair in Anspruch nehmen zu können.

***Es wäre wohl zu aufwendig, zwei verschiedene Ausbildungsniveaus in einer Schulausbildung zu vereinen.***

Lufthansa macht das. Dort gibt es zwei Ausbildungsgänge mit unterschiedlichen Anforderungen. Wir kennen, wie schon erwähnt, nur einen Ausbildungsgang mit identischen Standards für alle

Wer als Kandidat der Swissair in die Schule eintreten will, muss eine schulische Grundausbildung mit Matura oder die Zugangsberechtigung zu einer Fachhochschule mitbringen, die vollständige Swissair-Selektion bestehen und von einem Swissair-Auswahlboard zugelassen werden. Diesen Kandidaten stehen reservierte Plätze und Darlehen der Swissair zur Verfügung. Im Moment entsprechen zwei Drittel unserer Studenten diesem Anforderungsprofil, den restlichen Studenten fehlen die höhere Schulbil-

## Genereller Schulablauf



Studenten. Voraussetzung für die Zulassung zur SRAS sind eine Eignungsabklärung und Aufnahmeprüfungen in Mathematik, Physik und Englisch.

Wir führen das Auswahlverfahren nicht selbst durch, sondern beauftragen damit OTR, die Dienststelle der Swissair, die auch die Selektion der Swissair-Piloten durchführt. Die Eignungsabklärung für die Schule umfasst die ersten zwei Stufen der Swissair-Selektion.

und der zweite Teil der Swissair-Selektion.

***Es ist also nach wie vor nicht möglich, allein mit finanziellen Mitteln eine Ausbildung an der Swissair Aviation School zu erreichen?***

Nein! Bewusst nicht. Wir wollen Leute fördern, die die nötige Begabung mitbringen und nicht profitorientiert jeden Kunden ausbilden, solange sein Geld

reicht. Als ich meine heutige Aufgabe übernahm, habe ich mich natürlich etwas umgeschaut. Ich habe speziell die Erfahrungen von Lufthansa betrachtet und bin der Ansicht, dass wir deren Fehler nicht wiederholen sollten. Umsatz allein, das bringt's nicht. Eine Airline müsste aus Ertragssicht ohnehin keine Pilotschule betreiben. Sie muss aber interessiert daran sein, standardisiert ausgebildeten Nachwuchs in genügender Zahl zu erhalten. Wir garantieren der Swissair eine Mindestzahl von Ausbildungsplätzen, mit der sie ihren Grundbedarf decken kann. Darüber hinaus bilden wir alle Studenten nach den Standards der Swissair aus und schaffen damit ein grosses Reservepotential ohne finanzielles Engagement des Unternehmens.

***In der Vergangenheit stellte sich oft das Problem, dass Planungsstellen auf eine starke Reduktion oder gar Schliessung der Basisausbildung drängten, wenn errechnete Bestandeszahlen einen Überbestand prognostizierten. Können Sie heute Einfluss nehmen, damit die Ausbildung auch in Zeiten von Stagnation in vernünftiger Mass weitergeführt wird?***

Swissair nimmt Einfluss, aber wir auch. Unsere Idee ist, diese Ausschläge zu glätten. Wir planen für Swissair bewusst nicht mehr als sechzig Plätze im Jahr. Wenn sie mehr braucht, kann sie unsere privaten Studenten oder Direct Entries rekrutieren. Aber die sechzig Jungpiloten

sind ihr garantiert, der Kern des Neuzugangs stimmt, die Kultur bleibt erhalten.

***Uns scheint, dass Sie quasi für Swissair die Kastanien aus dem Feuer holt. Sie übernehmen die Verantwortung, dass gut ausgebildete Leute zur Verfügung stehen, und Swissair kann sagen, ob und wie viele sie davon braucht, ohne dafür ein grosses Risiko einzugehen.***

Swissair hat früher begrenzt gesteuert, aber sie hatte geringe finanzielle Verantwortung. Die SLS war ja eine Bundesschule. Das Unternehmen hat zwar Vorverträge angeboten und erklärt, dass es die Kandidaten nach Abschluss der Schule anstellen werde, die Ausbildung selbst hat das Unternehmen aber zunächst nichts gekostet. Die Risikoleistung der Swissair war der Beitrag an die Lebenshaltungskosten der Studenten. Erst nach Übernahme und Anstellung der SLS-Schüler wurde ein Beitrag von 20 bis 30% der Ausbildungskosten zur Zahlung an den Bund fällig. Mit dem heutigen System übernehmen Studenten, Schule und Swissair gemeinsam Risiken, die sich aus Leistungs- und Arbeitsmarktanforderungen ergeben.

***Du hast das Klima der Schule stark verändert. Die starren Strukturen von früher gelten nicht mehr, man spricht nicht mehr von Schülern, sondern von Studenten. Ist diese Haltung in den Statuten der neuen Aviation School festgeschrieben, oder steht und fällt das mit der Person Rolf Eickstädt?***

Unsere Einstellung, die wir allen Studenten am ersten Ausbildungstag vorstellen, lautet: Hier sind wir alle Erwachsene. Die Auszubildenden haben bestimmte Fachkenntnisse, die sie an euch weitervermitteln. Wir servieren euch aber nicht alles auf dem Tablett, ihr müsst es teilweise auch holen. Wir geben euch 80 Prozent, wolltet Ihr 100 Prozent, müsstet ihr mehr bezahlen.

Wie ist nun sichergestellt, dass sich das wie beabsichtigt weiterentwickelt? Instruktoressen und Betreuer müssen lernen, die Auszubildenden nicht als Schüler zu betrachten, sondern als erwachsene Partner und Kunden. Das verlangt manchmal eine Bewusstseinsänderung. Die flache Hierarchie, die wir anstreben, gilt sowohl für die Mitarbeitenden, als auch zwi-

schen den Mitarbeitenden als Lieferanten und den Studenten als Kunden.

Meine Türe ist üblicherweise offen. Ich habe eine Sanduhr vor mir auf dem Tisch: Jeder kann hereinkommen und sein Anliegen



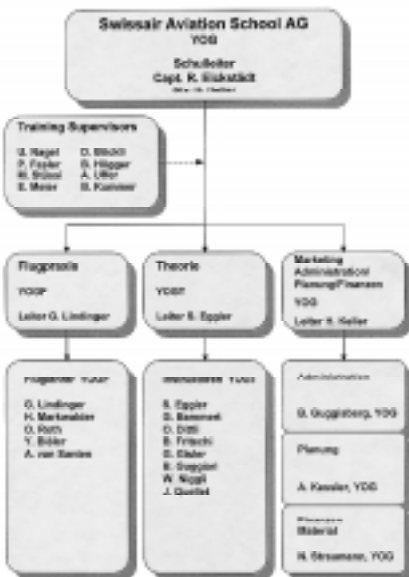
gen während dem Ablaufen zweier Sanduhren vorbringen, das sind also maximal 10 Minuten. Erscheint diese Zeit zu knapp, muss ein Termin mit meiner Sekretärin abgemacht werden. Das funktioniert gut, denn wer sein Anliegen vorher durchdacht hat, der braucht wenig Zeit für Präsentation und Diskussion. Das will nicht heißen, dass Alle mit allem zu mir kommen sollen. Geht aber etwas auf den üblichen Wegen nicht, kommen Einzelne oder auch die Klassenchefs und finden hier Gehör. Das Ganze ist nicht in Statuten festgeschrieben, es wird täglich gelebt und bleibt hoffentlich auch nach meiner Zeit in dieser Einrichtung erhalten.

***Bleibt der Bedarf an Piloten so wie er ist?***

Er wird sicher nicht weniger.

***Es wird wohl auch wieder einmal die Zeit eines Überbestandes kommen. Was passiert dann?***

Es gibt kein Recht auf Anstellung. Auch nicht für diejenigen, die von Swissair ein-



Darlehen erhalten. Sie werden zwar zuerst angestellt, aber nur bei Bedarf. Ein gewisser Überbestand, ein Pool von Wartenden, käme dem Unternehmen sicher nicht ungelegen.

***Geht denn die Swissair ein grösseres finanzielles Risiko ein, wenn sie Darlehen gewährt und dann die Leute nicht anstellt? Oder müssen diese das Darlehen auf jeden Fall zurückzahlen?***

Laut jetzigem Vorvertrag läuft das Darlehen anfangs zinsfrei. Sobald der Kandidat von Swissair angestellt wird, ist es zu verzinsen und muss innerhalb von zehn Jahren zurückgezahlt werden. Wenn nach Ausbildungsabschluss nicht sofort eine Anstellung erfolgen kann, ist der Kandidat insofern schadlos gehalten, als er keine Zinsen zahlen muss. Swissair hat also «Druck drauf», ihre Kandidaten baldmöglichst anzustellen und demzufolge den Direct Entries vorzuziehen, weil Letztere noch nichts gekostet haben.

Es gibt dann noch eine weitere Frist zu beachten: Ist die Swissair nicht willens oder nicht in der Lage, den Kandidaten innerhalb drei Jahren einzustellen, erlischt die Rückzahlungspflicht für das Darlehen.

***Niemand kann einfach drei Jahre zuwarten, bis es der Swissair eventuell passt, ihn anzustellen. Was geschieht, wenn jemand woanders Arbeit findet?***

Bei Schulabschluss besteht ein Planungshorizont. Aufgrund dessen ergibt

sich ein wahrscheinlicher Anstellungs-Termin, den es einzuhalten gilt. Wie bei der Senioritätswarteliste der letzten SLS-Schüler würde ein Schulabgänger, der wegen eines anderen Arbeitsverhältnisses diesen Termin nicht einhalten kann, für einen definierten Zeitraum vorn in der Liste bleiben und dann an das Listenende gesetzt oder wie ein externer Direct Entry behandelt.

***Wie geht es dann in der Ausbildung weiter?***

Nach der Grundausbildung an der SRAS kommen die MCC-Kurse mit Jet-Einführung, auch Bridge-Kurse genannt, die von Swissair durchgeführt werden.

***Darauf habt Ihr keinen Einfluss mehr?***

Soweit es Lizenzanforderungen betrifft, sagen wir, was mindestens hineingehört. Ansonsten ist der Bridge-Kurs ein reiner Swissair-Kurs. Das Unternehmen legt die theoretischen und praktischen Ausbildungsinhalte nach den eigenen Bedürfnissen fest.

***Sind die Absolventen dieser Bridge-Kurse schon von Swissair angestellt?***

Nein. Es gibt zwei Board-Entscheide, bis man bei Swissair als Pilot angestellt wird. Im ersten geht es um Zulassung zur Ausbildung und Darlehensfähigkeit nach Bestehen der Swissair-Selektion, im zweiten um das Angebot eines Anstellungsvertrags.

***Wann findet denn das zweite Board statt?***

Es folgt auf den Bridge-Kurs und gilt für alle Bewerber der Swissair, mit oder ohne Ausbildung an der SRAS.

***Sind in den beiden Boards die gleichen Entscheidungsträger?***

Die Besetzung ist leicht verschieden. Beim Board 1 müssen der Flottenchef und der Cheffluglehrer nicht dabei sein, wohl aber beim Board 2. Ein Direct Entry geht auch noch vor Board 1, hier geht es um die Zulassung zur Ausbildung. Der Übertritt von der Aviation School in den Bridge-Kurs findet ohne Swissair-Board statt, bedingt aber eine Empfehlung der Schule. Der Training-Captain, oder Training-Supervisor, wie er heute heisst, die Ausbildungsleiter und der Schulleiter entscheiden aufgrund der Entwicklung während der Grundausbildung, ob sie den Kandidaten für eine Weiterausbildung bei Swissair empfehlen oder nicht.

***Das gilt nur für die, die ein Darlehen haben, also schon Selektionierte?***

An sich gilt es für Alle, wir schreiben für jeden Absolventen ein Schlusszeugnis. Ein privater Student kann auf unsere Empfehlung das Swissair-Auswahlverfahren durchlaufen und geht dann vor das Board 1, bevor er für Swissair in den Bridge-Kurs aufgenommen wird.

***Wie funktioniert die Bezahlung des Kurses durch die Privaten?***

Sie kümmern sich selbst um die Finanzierung ihrer Ausbildung. Wir stellen vor Beginn der jeweiligen Kursabschnitte Rechnung; wer bezahlt hat, kann teilnehmen. Natürlich gibt es hier und da Härtefälle. Wir haben mit der Crédit Suisse eine Vereinbarung getroffen, um Studenten, die beispielsweise die letzten achttausend Franken für den ATP-Theoriekurs nicht zusammenkriegen, aber von uns positiv eingestuft werden, ein Darlehen zu vernünftigen Konditionen zu ermöglichen. In anderen Ländern sind Banken in dieser Beziehung viel grosszügiger: In Belgien, zum Beispiel, kann ein Student von Null an die Ausbildung vorfinanzieren. Da werden allerdings drei Prozent der Zahlungen in einen Verlustfonds gespiessen für all jene, die im Verlauf der Ausbildung scheitern.

***Wäre es nicht denkbar, eine Aviation School als technische Fachhochschule zu bezeichnen, damit die Absolventen in den Genuss von Stipendien, oder einem Lausanner Modell kämen, mit Darlehen vom Bund?***

Ich würde das sehr begrüssen. Es wäre durchaus vorstellbar, einen staatlichen Fond für Stipendien in diesem Umfeld einzurichten - im Sinne einer Förderung der Luftfahrt - für den sich die Teilnehmer und die Schulen qualifizieren müssten. Wir können aber im aktuellen Umfeld keine Zeit verlieren. Wir produzieren für unseren Hauptabnehmer nach privatwirtschaftlichen Kriterien und nach den Erfordernissen der Lizenzbehörde, ohne staatliche finanzielle Förde-

nung, wie sie in den meisten beruflichen Grundausbildungen üblich ist.

**Die Schule ist stark konzentriert auf Swissair. Können auch andere Firmen, wie Crossair, Edelweiss, etc. kommen und Kandidaten quasi abwerben?**

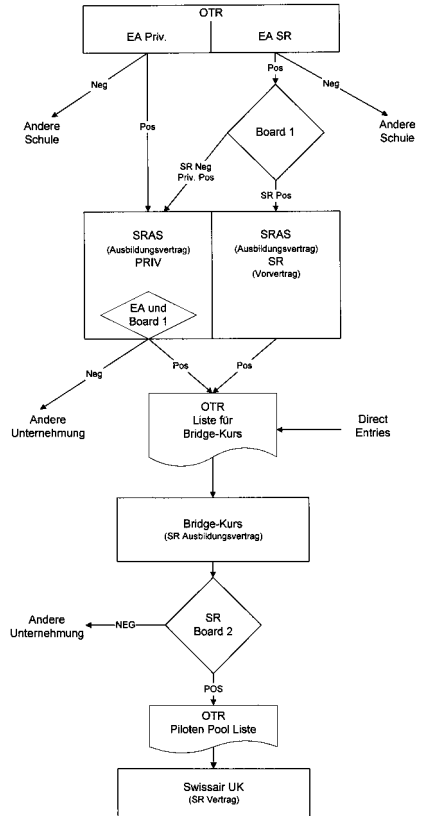
Das läuft bisher anders rum. Die privaten Teilnehmer unserer Kurse bewerben sich am freien Markt und werden dort durchaus geschätzt. Wenn andere Unternehmen uns Ausbildungsaufträge erteilen, werden wir ihre Kandidaten selbstverständlich integrieren. Grundsätzlich könnten auch Swissair-Kandidaten abgeworben werden, sofern das andere Unternehmen vorhandene Darlehensverpflichtungen übernimmt.

**Gab es denn bisher schon Überbestände?**

Nur in den Zeiten, als Swissair nicht angestellt hat. Es gibt natürlich Studenten, die die vollständige Swissair-Selektion nicht bestehen - die Zahl liegt bei etwa fünfzig Prozent - und sich eine Stelle auf dem freien Markt suchen müssen. Bisher haben alle unsere Schulabgänger eine Stelle gefunden. Anfangs entsprach das Abschluss-Niveau nicht ganz unseren Wünschen, aber heute kann ich mich voll und ganz hinter Eignung und Leistung unserer Schulabgänger stellen.

**Haben sie auch Chancen bei der Crossair?**

Sicher. Die früheren Aussagen aus der Crossair, dass man keine SLS-Abgänger



möchte, weil sie eine falsche Einstellung hätten, höre ich heute nicht mehr.

**Liegt die Swissair mit ihren akademischen Anforderungen im Industriestandard der grossen Airlines?**

Das ist von Land zu Land verschieden. Die Rekrutierungsbasis in Deutschland ist zum Beispiel sechs Mal grösser als unsere, den höheren Bedarf schon eingerechnet. Das Anspruchsniveau für Luft-



hansa und Swissair ist in etwa gleich, schliesslich wollen die Firmen möglichst gute Voraussetzungen für ihre Investitionen und Darlehen. Wir sind aber offener, weil wir andere Ausbildungsgänge zulassen. Die Lehre hat in der Schweiz auch einen höheren Stellenwert.

***Wieso braucht es überhaupt einen Bridge-Kurs? Entspricht er dem früheren Jet-Trainer?***

Der Bridge Course ist heute die erste Ausbildungsstufe mit MCC. Im Gegensatz zum früheren Jet-Trainer müssen gemäss JAR-Bedingungen in der Grundausbildung MCC auch Abnormal Operations geübt werden.

***Dann ist die heutige Ausbildung an der Aviation School gar kein integrierter Kurs für Linienpiloten?***

Im Moment gestatten die Lizenzvorschriften nicht, Teile der Basisausbildung im MCC-Konzept durchzuführen. Der integrierte Kurs CPL/IR führt zu einer «Single Pilot Multi-Engine»-Lizenz, die wir eigentlich für Linienoperation nicht brauchen, nach deren Kriterien aber geprüft wird, weil die Schweiz (noch) keine limitierten Lizenzen kennt, wie zum Beispiel «Cheyenne Copilot/Multicrew only». Wir haben kürzlich die Ausbildung angepasst, indem wir die behördliche Prüfung schon in den USA machen. Die von Gallus Barmert in der RUNDSCHAU 4/98 beschriebene integrierte ATP-Ausbildung ist aber unser Ziel und wird mit der Einführung der JAR-FCL möglich.

***Wie werden denn MCC-Aspekte einschliesslich Abnormals im Bridge-Kurs geübt?***

Rechts sitzt der «Pilot Flying (PF)», links der «Pilot Not Flying (PNF)». Beide Aufgaben werden üblicherweise von Kursteilnehmern wahrgenommen, für Demonstrationen kann der Instruktor vorn links sitzen. Es handelt sich um eine erste Einführung in den gesamten Themenkreis, Vertiefung und Festigung müssen während des Typertings und in der Streckeneinführung folgen.

***Hat sich gegenüber früher viel verändert, ausser der Terminologie?***

Die Inhalte haben sich deutlich verändert. Man hat geringfügig mehr Zeit, dafür viel mehr Programm. Im SLS-Programm hatten wir acht Übungen, jetzt sind es zehn, dafür fehlt der ganze Ausbildungsschritt in Bremen. Mein Ziel ist jetzt, nach den Lizenzprüfungen in USA die Zeit für die Europäisierung – fünf Stunden Seneca-Simulator und zehn Stunden im Flugzeug – als MCC-Einführung zu gestalten.

***Wer bezahlt denn die 15 Stunden Seneca-Fliegen in Europa?***

Sie sind Pflichtteil der Lizenzausbildung und werden von den Studenten selbst bezahlt. Die Behörde hat uns zunächst vorgeschrieben, die Lizenzprüfung CPL/IR in der Schweiz abzulegen. Damit wurde die Europäisierung wesentlich zur Prüfungsvorbereitung. Heute können wir die 15 Stunden frei für eine Einfüh-

rung in europäische IFR- und ATC-Verhältnisse verwenden. Ich bin überzeugt, dass dabei mehr herauskommt.

**Wie steht die Behörde allgemein zur neuen Schule?**

Anfangs war das Verhältnis sehr gespannt. Es gab Behördenvertreter, die uns vorwarfen, wir seien nicht fähig, lizenzgerecht CPL/IR-Ausbildung durchzuführen.

**Wie erklärte sich die harsche Haltung der Behörde?**

Zwei Dinge spielten da mit hinein, die Kündigung des SLS-Vertrages und die Reduktion der Langstreckenflüge von und nach Genf. Dies hat zu Vorbehalten geführt, gegen die Swissair allgemein, aber auch gegen die Schule.

**Hat sich die Lage inzwischen normalisiert?**

Ja. Unsere Kandidaten erreichen in Theorie und Praxis gute Prüfungsergebnisse. Man hat sich auch gewundert, wie schnell wir in der Lage waren, unsere Instrukturen auszubilden und neue Programme aus dem Boden zu stampfen.

**Hatten andere Schulen keine derartigen Probleme?**

Andere Schulen mussten zunächst nicht ihr ganzes System ändern und neu ausrichten. Wir erfüllen heute alle aktuellen Anforderungen der nationalen Lizenzvorschriften. Die nächste Hürde kommt im Sommer 1999, wenn die JAR-FCL (Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licencing) in der Schweiz einge-

führt werden. Darauf sind wir so gut vorbereitet wie unsere Lizenzbehörde. Das neue System begünstigt grössere Ausbildungseinrichtungen. Ich bin gespannt, wie es dann für die anderen Schulen aussieht.

**Ist die Grösse der Schule, wie sie sich heute präsentiert, langfristig überlebenssichernd, oder gibt es auch hier ähnliche Tendenzen, wie wir sie in der Operation finden, wo Wachstum fast als Allheilmittel gilt?**

Wachstum kann verschieden realisiert werden. Unsere Infrastruktur liegt geographisch günstig, ist aber teuer. Also müssen wir sie um so besser nutzen. Wir hatten ursprünglich die Einschränkung, nur 20 Teilnehmer pro Kurs auszubilden. Die Hörsäle haben aber 24 Plätze. Als Bundesschule durften wir früher 24 Teilnehmer gleichzeitig ausbilden, als Privatschule hat uns das der Staat zunächst nicht gestattet. Grund: Die Qualität der Ausbildung sei sonst nicht gewährleistet. Inzwischen können wir auf Zuseher hin wieder die volle Klassenraumkapazität nutzen.

Wesentliche Teile der praktischen Ausbildung führen wir bei anderen Unternehmen durch. Diese bilden ihre Fluglehrer aus und betreiben die Schulflugzeuge, wir definieren und kontrollieren die Ausbildungsprozesse. So ist Wachstum möglich auch ohne grosse eigene Investition.

Mittelfristig sehe ich für die Deutschschweiz eine Konzentration der Ausbildung bei der SRAS, bei Horizon und bei

Crossair. Es gibt grundsätzlich zwei Ausbildungswege für Linienpiloten, den berufs begleitenden, der vermutlich ganz an Horizon gehen wird, und die Vollzeitausbildung. Wenn Unternehmen heute entscheiden, Flugzeuge zu kaufen, dann wollen sie möglichst morgen schon Crews dafür haben. Wenn keine Reserverpositionen vorhanden sind, bietet Vollzeitausbildung die kürzesten Vorlaufzeiten und die grösste Planungssicherheit. Hier wollen wir uns ansiedeln. Irgendwo dazwischen muss sich Crossair positionieren. Das Crossair Training Center (CTC) bietet im Moment noch den modularen, einzelstehenden ATP-Theoriekurs als Vorbereitung zur Firmeneinführung, während mit JAR-FCL eindeutig die integrierte Form der Pilotenausbildung bevorzugt wird. CTC will deshalb in Zukunft alle Theoriesegmente anbieten und die Praxis-Ausbildung entweder an die SRAS oder an Horizon auslagern, je nachdem, welches Vorgehen die Kandidaten wählen. Ich denke, dass wir nicht zwei ähnliche Ausbildungsgefässe im Konzern brauchen. Wir arbeiten hier an gemeinsamen Lösungen für die Zukunft.

***Dass es also zu den für Swissair garantierten Plätzen noch welche für Crossair in den Klassen der Aviation School gäbe?***

Das wäre denkbar. Die Crossair ist heute in der Situation der Swissair vor 25 bis 30 Jahren. Ein relativ junges, rasch wachsendes und erfolgreiches Unternehmen mit viel Nachwuchsbedarf. Ich bin nicht sicher, ob sich mit dem heutigen Vorge-

hen der Crossair, das heisst, grundsätzlich Rekrutierung am freien Markt, immer eine genügende Anzahl Nachwuchs-Piloten in der Schweiz finden lässt. Vielleicht ist das ja auch nicht das Interesse von Crossair, und sie baut auf den europäischen Markt von Piloten mit JAA-Lizenzen.

Swissair hat auch überlegt, ob sie nicht auf ein solches Konzept wechseln möchte. Es wurde aber doch als zu riskant eingestuft, sich ganz auf den freien Markt verlassen zu müssen. Die Entwicklung der zurückliegenden Monate hat wieder einmal gezeigt, dass genügender Pilotennachwuchs ein Schlüsselfaktor in der Flottenentwicklung der Unternehmen ist.

Die JAR-FCL verlangen eine gewisse Harmonisierung, wieso also nicht weitergehend zusammenspannen - für gegenseitige Unterstützung in einem gemeinsamen Trainingsumfeld sorgen. Damit hätten wir einen grösseren Pool an Kandidaten, aus dem ausgewählt werden kann. Dazu kommt, dass wir künftig die Möglichkeit haben, Studenten aus anderen JAA-Staaten auszubilden, falls wir genügend attraktiv sind. In Zukunft wird es jedem JAA-Lizenzinhaber möglich sein, in jedem JAA-Land seinen Beruf auszuüben, sofern es arbeitsrechtlich keine Hindernisse mehr gibt.

***Ist die Schweiz überhaupt der geeignete Ort für europaweit geltende Ausbildung?***

Horizon beschränkt sich in ihrer Ausbildung ganz auf die hiesige Region. Wir ge-

hen den Weg, einzelne Teile auszulagern, zum Beispiel in die USA, aber wir kontrollieren die Ausbildung, wir machen das Programm, haben Aufsicht über die Fluglehrer. Dafür sind die Training Supervisors der SRAS eingesetzt. Diese Gruppe besteht heute zu zwei Dritteln aus Swissair First Officers und zu einem Drittel aus pensionierten Swissair-Piloten. Je einer führt einen Kurs und bereitet anschließend die Übertrittsentscheide vor. Qualitätssicherung kann entweder durch Produktauswahl oder durch Prozesskontrolle wahrgenommen werden. Klare Grundlagen und Programme für die Instruktion, gute Ausbildung der Trainer sorgen für das Erreichen des geforderten Standards. So stützt sich der Supervisor in der Beurteilung der bis zu 24 Studenten auf Erfahrungen und Stellungnahmen der Fluglehrer. Durchschnittliche bis überdurchschnittliche Teilnehmer werden nicht gross diskutiert, die werden es sowieso. Dass sie zum Ziel kommen, dafür sorgt der Prozess, den sie nach unseren Vorgaben durchlaufen. Dann bleiben noch die Problemfälle für intensive Förderung und die richtige Entscheidungsarbeit. Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Vorgehen jetzt und in Zukunft weniger Ausfälle haben werden als in der Vergangenheit.

***Wer zahlt eigentlich wieviel, wenn jemand während des Kurses nicht mehr weiterkommen kann?***

Ein privater Student zahlt für die Ausbildungsleistung, die er erhalten hat. Kommt er bis zum CPL/IR, kostet das heute etwa 90'000.- Franken. Ein Swiss-

air-Kandidat mit Darlehen muss zwar zurückzahlen, aber nie mehr als die Hälfte der finanzierten Ausbildungsleistung und nie mehr als 30'000.- Franken. Das PPL zahlen alle Studenten in voller Höhe selbst oder sie bringen es mit.

***Wie steht es mit der Verflechtung Swissair - Swissair Aviation School? Du arbeitest doch wieder im Cockpit der MD-11?***

Schon kurz nach meiner Pensionierung als MD11-Pilot gab es das Angebot, wieder in diesem Cockpit zu arbeiten. Ich musste jedoch wegen der hohen Belastung in der Schule im Zusammenhang mit Verselbständigung und Produktionsaufbau den Termin nach hinten schieben. Ab Dezember 1998 bin ich wieder im Streckeneinsatz, vorzugsweise auf produktiven Flügen mit mehreren Legs in wenigen Tagen. Damit bleibt mir noch genügend Zeit, mich um meine Hauptaufgabe in der Schule zu kümmern.

***Hast du da einen Vertrag für beide Tätigkeiten?***

Nein, es sind zwei verschiedene Verträge.

Mit der Verflechtung verhält es sich folgendermassen: Die Swissair ist Eigentümerin und Hauptkundin der SRAS, sie lässt die Training Standards in der Grundausbildung durch eine von der Schule unabhängige Gruppe festlegen und überprüfen. Das sind die heutigen Training Supervisors (TRS), die früheren Training Captains. Sie legen Inhalte und Ziele der praktischen Ausbildungs-

phasen fest, überprüfen Leistungen und Fortschritte der Studenten und unterstützen die Schule bei der Ausbildung und Standardisierung der Fluglehrer.

Da die Studenten der Schule zu zwei Dritteln für Swissair ausgebildet werden und das übrige Drittel seine Ausbildung privat finanziert, setzt sich die Gruppe TRS im gleichen Verhältnis aus Copiloten der Swissair und pensionierten Piloten zusammen. Dabei trägt die SRAS alle Kosten für den Einsatz der Pensionäre einschliesslich der monatlichen Funktionszulage für die eingesetzten Aktiven. Swissair übernimmt die übrigen Personalkosten der Aktiven und stellt uns ein Jahresbudget von 220 planbaren Arbeitstagen zur Verfügung. Diese Arbeitsleistung ist aus der Albana-Regelung herausgenommen, die entstehenden Kosten werden allein von OC getragen. Wir versuchen, die Zusammensetzung der F/O-Gruppe so zu gestalten, dass der Einsatz für die Schule möglichst geringe Auswirkungen auf die Personalplanung in den einzelnen Flotten hat.

***Das gibt natürlich auch den positiven Nebeneffekt von Kennnisaustausch zwischen Strecke und Schule.***

Es ist ein beidseitiger Gewinn. Die Schule bleibt am Puls der Operation, die Operation sammelt Kadererfahrung in der Grundausbildung. Wir haben die Vorteile von Standardisierung und Kontrolle, die speziell bei ausgelagerten

Ausbildungsschritten unabdingbar sind.

***Eigentlich zeigt ihr der Swissair sehr schön, wie man mit Bestandesrechnungen umgehen muss, um zum Beispiel alle vertraglichen Bedingungen erfüllen zu können. Das erhöht die Lebensqualität des Einzelnen und dient doch letztlich dem System.***

Ich denke, dass etwaige Überbestände gut im Drittleistungssektor eingesetzt werden können. Wir haben ein grosses Corps von Teilzeitmitarbeitern, ATC, Meteo und weitere geeignete Fächer werden von Spezialisten vermittelt, die im Stundenansatz angestellt sind. Der Flight Trainer (Basisausbildung IFR) eignet sich ebenfalls sehr gut als Teilzeitarbeit für aktive oder pensionierte Linienpiloten. Wir setzen dort Piloten von Swissair, Crossair, Edelweiss und aus Charterfirmen ein.

***Die werden doch von Euch auf ihre Aufgabe vorbereitet?***

Sie durchlaufen ein Einführungsprogramm mit Methodik, Didaktik und Übungen im Flight Trainer, den sie dabei selbst fliegen. Wir setzen zwei Instruktoren hauptamtlich für Flight Trainer Standards ein, sie sind für Ausbildung und Checks der Instruktoren zuständig. Bei dreissig Instruktoren ist Standardisierung ein Thema!

***Wie steht es mit dem Faktor Zeit in bezug auf die Kosten der Ausbil-***

***dung, kann man sie noch kürzer machen?***

Unter ein Jahr für eine Linienpilotenausbildung sollte man nicht gehen. Das mag kurzfristig funktionieren, langfristig zahlt es sich nicht aus. Ich glaube, dass es sich lohnt, am Anfang in die Nachwuchs-Piloten zu investieren, da kosten sie noch am wenigsten und haben auch geringere Lebenshaltungskosten. Es muss Zeit da sein, um eine solide Basis zu schaffen, die dann dreissig Jahre trägt. Wir haben in den Theorieprogrammen Zeit für «Studies» eingeführt, die nutzen kann, wer es braucht. Wer es nicht braucht, befasst sich mit anderen Themen oder geht nach Hause. Zusätzlich haben wir das CBT-Programm «Wings», das wir vornehmlich für Repetitionen nutzen, neben einigen für den Kurs vorgeschriebenen Inhalten. Leider ist es noch nicht Windows-kompatibel, sonst könnte mehr im Selbststudium zu Hause erledigt werden.

***Gibt die Tatsache, dass Swissair in naher Zukunft nur über «Fly-By-Wire»-Flugzeuge verfügt, der Schule Anlass für Veränderungen?***

Die Art der Fluggeräte in der Schulung richtet sich eher nach der Zweckmässigkeit für diese Ausbildungsstufe als nach dem auf der Strecke eingesetzten Material. Airmanship muss man ohnehin lernen, ob man «Fly-By-Wire» oder andere Flugzeuge fliegt. Unsere Piaggios sind zwar deutlich älter als die Piloten, die sie fliegen, aber immer noch sehr gute Trainingsflugzeuge. Ich glau-

be, dass unsere Kursgestaltung in den letzten Jahren schon eine gute Vorbereitung auf die Streckenarbeit darstellt. Zudem hat heute jeder Student und jede Studentin mindestens Grundkenntnisse am PC und über Programmierung von Rechnern.

***In den Räumen der Aviation School gibt es sehr viele junge Mitarbeitende, woher kommen sie?***

Unsere Buchhalterin - wir sind ja eine eigenständige Firma und brauchen so jemanden - hat vor Abschluss ihrer Ausbildung am Wirtschaftsgymnasium St.Gallen ein einjähriges Praktikum bei OT absolviert. Nach Schulabschluss hat sie bei uns ihre erste Berufsstelle angetreten. Sie wird hier wieder unterstützt von Praktikanten und Praktikantinnen derselben Schule. Wir haben auch Lehrlinge der Swissair bei uns in Ausbildung. Die SRAS ist insgesamt eine «lernende Gesellschaft». Neben der grossen Motivation und Offenheit am Anfang des Berufslebens ist das relativ kleine Altersgefälle zwischen Studenten und Mitarbeitenden der Administration ein Vorteil, der Distanz mindert und Kommunikation erleichtert. Ähnlich verhält es sich auch mit der Ausbildung in den USA. Dort herrscht grosser Wechsel bei den Fluglehrern, sie sind jung, haben zunächst wenig Erfahrung und bleiben nicht ewig. Es ist wichtig, gute Leute zu finden - es besteht eine ausgesuchte Gruppe von Instruktoeren für uns - die in der Zeit, die sie mit uns arbeiten, ihr Bestes geben.

***Klingt beinahe schon wie Moritz Suter!***

Dieser Ablauf, die häufigen Wechsel, sind nicht von uns gewünscht. Wir müssen das akzeptieren, nicht nur in USA, können aber nur so unsere Produktion sichern. Es gibt Engpässe und Wartelisten bei vielen Ausbildungseinrichtungen. Ich bin froh, dass wir die nötige Ausbildungskapazität für Swissair und AUA vertraglich absichern konnten.

***In Österreich herrscht auch Pilotenbedarf?***

Ja, kurzfristig herrscht auch dort hoher Bedarf und wir sind sehr interessiert an dieser Zusammenarbeit. Wir sind auch mit Sabena im Gespräch und haben dort ebenfalls Möglichkeiten zur Zusammenarbeit gefunden. Sabena hat in Scottsdale, USA eine eigene Pilotenschule und dort gerade neue Geräte beschafft, die wir mittelfristig gemeinsam nutzen könnten.

***Hast Du eine Vorstellung, ob die Zusammenarbeit zwischen Swissair und Aviation School auch in Zukunft so läuft wie bisher?***

Wir wollen eine fachlich führende Position einnehmen, nicht alles abgrasen, was kommt. Wir möchten der Swissair dauerhaft einen Grundstock an Nachwuchs liefern, den schon beschriebenen Kern. Wir müssen mindestens sechzig Studenten pro Jahr ausbilden, sonst können wir nicht kostendeckend arbeiten. Wir haben innerhalb eines

Jahres eine sehr positive Entwicklung erlebt. Unser Konzept funktioniert und die Beteiligten sind zufrieden, die Mitarbeitenden, die Studenten der SRAS und unsere Abnehmer. Wir haben ein intensives Feedback-System, mit dem wir Schwachstellen aufdecken und eliminieren können. Die verantwortlichen Ressortchefs haben jeweils drei Monate Zeit, Prozesskorrekturen durchzuführen und Verbesserungen einzuleiten. Ich werde über die Massnahmen informiert. Wir haben noch einige Anpassungsarbeiten im Zusammenhang mit der Einführung der JAR-FCL, sind aber gut gerüstet dafür. Dabei hoffen wir, dass sich die Ausbildung zum Linienpiloten nicht unnötig verteuern wird.

Wir haben hier die Vorteile des kleinen mittelständischen Betriebes, überschaubare Strukturen, ein gutes Betriebsklima und eine flache Hierarchie. Ob unser Produkt stimmt, werden die Erfahrungen der Swissair bei der Streckeneinführung der SRAS-Absolventen zeigen. Betriebsgrösse und Mitarbeiterstruktur halten uns wirtschaftlich beweglich und fachlich kompetent. Ich habe deshalb keine Zweifel, dass die SRAS auch in Zukunft die beste Wahl der Swissair ist, wenn es um hochwertige und kostengünstige Ausbildung von Linienpiloten geht.

***Wir danken dir für das ausgiebige und informative Gespräch.***

*Mit Rolf Eickstädt sprachen  
Patric Müntener und Viktor Sturzenegger*

# Urs Blöchlinger

Urs, du wurdest aus dem Leben gerissen bevor wir das kürzlich bestandene Upgrading zusammen feiern konnten, bevor wir diesen Winter nach Kanada zum Skifahren gehen konnten, bevor.... Es ist im Moment noch unfassbar, dass es jetzt gerade Dich getroffen hat. Du warst doch immer so vorsichtig trotz Deines Temperaments. Du warst Dich des erhöhten Risikos bei der

Militärfliegerei bewusst und hast aus diesem Grunde vom «Tiger» auf den vermeintlich sichereren PC-9 umgeschult.

Nun bleibt mir nur noch die Möglichkeit zurückzublicken:

Die positiven Erinnerungen an viele gemeinsame Erlebnisse lassen den Schmerz über den Verlust meines Freundes, unseres Trauzeugen und zeitweiligen Mitbewohners etwas erträglicher werden.

Ich weiss noch gut wie wir uns 1984 in der SLS kennen gelernt haben. Gleich zu Beginn waren wir stets auf einer ähnlichen «Wellenlänge» und absolvierten dann auch alle Ausbildungsschritte in der Swissair bis hin zum Kapitän gemeinsam.

Aber nicht nur im Beruflichen war Urs ein guter Kollege. Die Kontakte wurden auch im privaten Bereich weitergeführt. Wäh-



rend der SLS und auch den ersten Swissair Jahren, trafen wir uns jede Woche mehrmals, war es zum Lernen, für Diskussionen während des Essens, für den Ausgang oder für sportliche Betätigungen wie Skifahren, Windsurfen oder Wandern im Wallis und in der Innerschweiz.

Von ganz besonderer Bedeutung für seine Zukunft war unser Ausflug ins tief verschneite Aro-

sa, lernte Urs doch da seine künftige Frau, Ruth, kennen, mit der er später seine eigene Familie gründete. Wenn ich Fotos aus jenen Jahren anschau, sind die gemeinsamen Erlebnisse wieder so gegenwärtig als sei es eben erst gestern gewesen. Es wird mir wieder bewusst, wie intensiv unser Kontakt war, wieviel Zeit wir gemeinsam verbrachten.

Urs ist gegangen. Zurück bleiben seine Familie, Ruth und die Kinder Eliane und Luca, seine Eltern und seine fünf Geschwister, sowie sein Freundes- und Kollegenkreis. Was wir alle gemeinsam an ihm schätzten, war seine Offenheit, seine ehrliche, direkte Art und wie er seine Lebensfreude auf seine Umgebung zu übertragen vermochte.

So wollen wir ihn in Erinnerung behalten!

*Urs Zehnder*



# Stephan Löw

Stephan Löw wurde am 11. Mai 1962 in Uster geboren. Nach der Matura nahm er die Ausbildung zum Militärpiloten in Angriff. Ende 1983 trat er ins Überwachungsgeschwader ein und wechselte Ende 89 zur Swissair. Als Instruktor war er auf MD80 und A320 bis im Februar 98 tätig. Er begann im März den UK auf MD11 und hatte den Lebensrhythmus der Langstreckenfliegerei sehr gut akzeptiert. Im Militär stand Stephan kurz vor dem Schritt zum Staffelfeldkommandanten. Im Mai 91 heiratete er Sonja. Im Laufe der Zeit kamen Arina, Lara und Silvan zur Welt. Nach insgesamt vier Jahren Rekurs und dem zweiten Hausprojekt standen sie kurz vor dem Startschuss zum Bau ihres Eigenheimes.

Stephan war auf den ersten Blick unauffällig. Nur wer es verstand, tiefer zu blicken, sah seine wirkliche Grösse. Leu hatte ein hohes Anspruchsniveau an sich selbst und eine überaus positive Wertvorstellung von seinen Mitmenschen. Dies machte ihn nicht nur zum idealen Cockpitpartner sondern auch zu einem guten Freund und Familienvater. Sein Harmoniebedürfnis pflegte er in allen Bereichen. Teamgeist war für ihn kein Fremdwort. Er verstand es seine guten Seiten einzubringen und dabei aber auch die Kritik und

Selbstkritik nicht zu vergessen. «Wie sag ich es meinem Kapitän...» war für ihn nie ein Problem. Seine Ehrlichkeit liess es nicht zu, seine Fähigkeiten gegenüber anderen künstlich zur Schau zu stellen. Ein Cockpitkollege also, dem man ansah, ob er sich wohlfühlte, was er dachte und dessen Wertschätzung man unverzüglich spürte.

Durch seine Integrität, seine Grosszügigkeit, seine Seriosität und seine unlimitierte Hilfsbereitschaft war Leu wie geschaffen für die Instruktion. Wie ich glaube, hatte er auch als Simulator- und insbesondere als Jettrainer-Instruktor den Lernenden nicht nur technische Fachkenntnisse weiterzugeben - er war rundum ein Vorbild. Da es auf der Persönlichkeits- und Empfindungsebene immer stimmte, konnte man sich mit ihm auf das Wesentliche konzentrieren. Leus beinahe übermenschliche Geduld und die Fähigkeit die Probleme von verschiedenen Seiten zu beleuchten, waren die Basis für den optimalen Lernerfolg anderer.

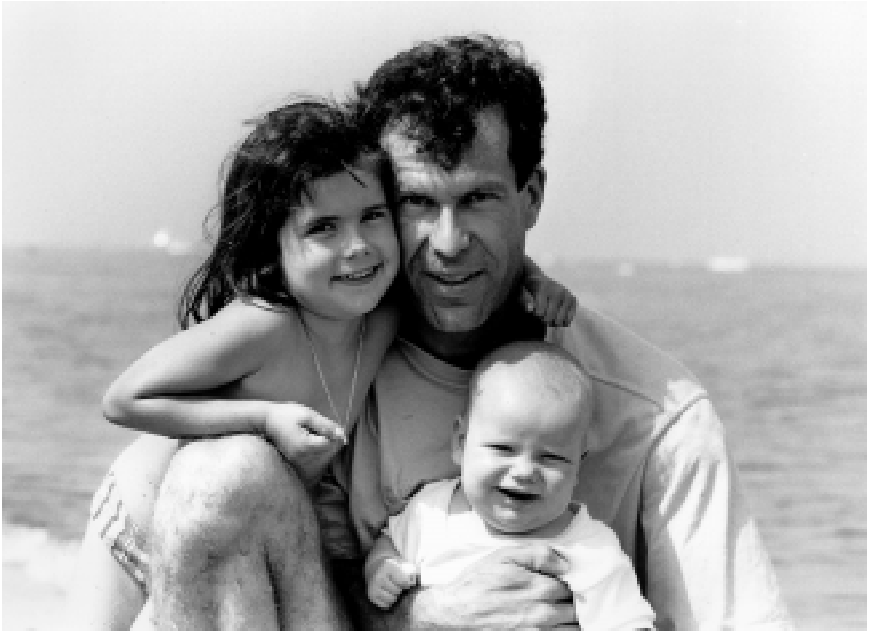
Es soll hier jedoch nicht nur Leu, der «Swissair-Mensch», sondern auch der «Familienmensch» beschrieben werden: Ohne übertreiben zu wollen, muss man auch in diesem Fall seine herausragenden Qualitäten erwähnen. Gäbe es diese Bezeichnung «Fa-

milienmensch» noch nicht, würde sie für ihn erfunden werden! Seine Frau Sonja und die drei Kinder waren das Zentrum seines Lebens. Stundenlang auf dem Spielplatz mit den Kindern zu toben oder das zeitintensive Ritual des zu Bett Gehens war für ihn nicht eine lästige Verpflichtung, sondern ein Genuss! Viele Paare haben ab und zu das Bedürfnis einige Tage ohne ihre Sprösslinge zu verreisen zwecks Erholung. Nicht so Leu und Sonja. Sie nahmen die Rasselbande überallhin

mit. Auch im Umgang mit seiner Familie war er die Geduld in Person. Allen, die ihnen nahestehen, tut es von Herzen leid, dass dieser wunderbare Ehemann und Vater nur für so kurze Zeit für seine Frau und Kinder da sein konnte.

Es schmerzt uns aber auch, dass er uns als Freund genommen wurde. Die Lücke, welche er hinterlässt, wird kaum zu schliessen sein. Was uns allen bleibt, ist sein Vorbild für die wirklich grossen und wichtigen Dinge im Leben.

*SF/O Felix Steger*



# BULGARIAN AIR LINE PILOTS ASSOCIATION (BUL-ALPA)

**RELATED TO: IFALPA PEC Benevolent Fund.**

**Dear Mrs.Cathy,**

it has elapsed more than a year, since that time when by Request of the Russian Cockpit Personal Association, the IFALPA PEC decided and created a Benevolent Fund for Assistance of Airline Pilot Pensioners and redundant unemployed Airline Pilots in the Eastern European Countries, whose monthly incomes are below the Existence Minimum.

We know already that the Russian Association abandoned its proposal for financial assistance of the Russian Airline Pilot Pensioners, thanking to IFALPA for the exercised effect on the Russian Parliament who, by their assurance, has considerably improved (three times larger) the pension amount of the Russian Civil Pilot.

Upon multiple analysis of the practical development of the PEC Benevolent Fund, which probably amounts to some 35,000 US\$ by the available information, we are coming to the conclusion, that the task for assisting the airline pilot pensioners and the unemployed younger airline pilots is too hard, even to IFALPA. We pointed out recently, that in order to come out above the poverty

level, the Bulgarian airline pilot pensioner has to be receiving additionally to his monthly pension of 57US\$ some 30US\$ to form a monthly income of 85-90US\$ (the poverty level). But the number of Bulgarian Airline Pilot Pensioners is about 300! It means an additional monthly amount of 9,000US\$ for all of them or 108,000US\$ annually. Therefore, the wish for assistance even to the Bulgarian pilot pensioners only is impossible in the near future.

Now I would like to tell you about the history of the amount of my personal pension which will illustrate the drama in which we, the Bulgarian airline pilot pensioners, were involved for the elapsed 9 years of changes in the social-political constitution of Bulgaria and the transition to the conditions of democracy, plurality and free market.

I was retired on pension in 1973 after 24 years length of flying service (6 years in Army and 18 years as Airline pilot in command). Up to date of my retirement as Airline captain, I was receiving average monthly salary amounting to 750 US\$ about, and on the strength of the Pensions Law I received the right to monthly personal pension amounting to 300 US\$. After several periodical updates, in 1988 the amount of my pension achieved 460 US\$ about. Unfortu-

nately 3 years after the beginning of the changes in Bulgaria came the uncontrollable and wild inflation, Caused by the liberation of the goods prices in 1991, led to the full pauperisation of the Bulgarian population and especially of all pensioners. It came in economic chaos, in which all money savings of the population were led to nothingness as they weren't updated by the real prices index; the State Pension Fund was exhausted and my pension dropped down to a level of 8 (eight!) US\$ monthly. The liberated prices of the goods reached in no time those of the European Commonwealth. Moreover, in 1992 by proposal of the then Minister of Finance (now Prime-minister) by the votes of the his party majority in the Parliament was accepted an amendment in the Pension Law laying the so named principle «pension ceiling», which means that the top pension can't exceed 3 (three) minimum pensions. The minimum pension amount is periodicaly settled by the Ministerial Council. This «ceiling» at present is in force and equals to 57 US\$ about, although if it doesn't exist my monthly pension might amount to about 370 US\$, and this would be quite enough for a normal existence in the economic conditions of Bulgaria. At the present in Bulgaria the total number of the active airline pilots in the multiple state and private air companies exceeds 600. The average monthly income of an airline pilot amounts to 500 US\$ about, on which 42% is depositing with the State Pension

Fund. Moreover, parallel with the economic stabilisation of Bulgaria and respectively of the air companies it should be expected an increasing in the airline pilots incomes and their logical approaching to the global standards for that kind of labour. It is obviously the offence of principal citizen rights, since during all the time 40% of my monthly income has been deposited with the State Pension Fund. And not only with me, but all of the airline pilot pensioners with length of flight service over 35 years and those who are now retiring are receiving the same 57 US\$, and in that is the problem. Now the limited amount of my pension is equal to the real pension amount of every Bulgarian pensioner whose estimated top pension amount achieves 57 US\$, which is 100% of his pension rights whereas it is 15% of my pension rights only.

I mean that it would be more advisable IFALPA PEC, to not rely so much to the Benevolent Fund to be assisting fallen in poverty groups of airline pilot pensioners. I propose to be considered and possibly undertaken the following actions:

1. IFALPA PEC to send to the Bulgarian Parliament an Appeal containing a Request the latter to revise the humiliating approach to the airline pilot pensioners in Bulgaria and to remove the imposed limitation «ceiling» of the airline pilot pension.
2. IFALPA Headquarters, in interaction with the World Labour Organisation and the International Transport Workers Organisation, could influ-

ence upon the Bulgarian Parliament and the Bulgarian Government to expedite a process for removing the restrictions for the airline pilot pension.

3. IFALPA to insist on the Bulgarian Government and the Bulgarian Parliament they, not only to declare a policy of creation of separate pension funds by professions, but to constitute by state documents the creation of separate pension fund for the airline pilots.
4. The actions in 1 & 2 above could be released through the European and Global Massmedia, as well as the obvious offending of the citizen rights in Bulgaria to be submit before the

International Court for Defence of the Human Rights in Strasbourg.

5. The accumulated money means in the Benevolent Fund to be spending, in respective circumstances, for urgent assistance of redundant unemployed airline pilots members of national airline pilot's associations.

The present letter is accorded with the Executive Committee of BUL-ALPA and the Board of the Bulgarian Airline Pilot Veterans.

I cordially thank you, in advance for your attention to the described problems.

Yours faithfully,

*L.B.Tassev, IFALPA Director*

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<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer Wohnungen, die jeglichen Komfort bieten, sind ab 1.7.98 bezugsbereit.

- Eine ruhige, wunderschöne Gegend erwartet Sie.
- Ø = **95m<sup>2</sup>** 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





# Kaleidoskop 6/98

## **Delay, delay**

Gemäss der Association of European Airlines (AEA) stellte der vergangene Sommer (wieder einmal) einen neuen Rekord dar was Verspätungen betrifft. 25,9% des innereuropäischen Luftverkehrs sei von Verspätungen von 15 Minuten und mehr betroffen gewesen, dies bei einem moderaten Wachstum des Luftverkehrs von 5%. Verspätungen, die auf die ATC zurückzuführen sind, verzeichneten einen Anstieg von 39,3% gegenüber dem Vorjahr!

Engpässe wurden in London, Frankreich und Griechenland festgestellt. Bei letzterem Land hofft man auf die Olympiade, dass doch etwas Substantielles in der Radarüberwachung passiert (auf der viele Jahre alten Baustelle für den neuen Athener Flughafen ist's jedenfalls diesen Sommer richtig aktiv geworden). Mit reduzierter Höhenstaffelung und der Einführung des ATM2000+ Programmes soll die nicht nur die prognostizierte Steigerung des Flugverkehrs in Europa aufgefangen, sondern auch die Verspätungssituation verbessert werden.

## **A3XX ohne Schubumkehr?**

Um Kosten, Gewicht und Komplexität einzusparen, untersucht Airbus Industries gegenwärtig, ob beim geplanten Superjumbo A3XX eventuell ganz

auf Schubumkehr verzichtet werden könnte. Die involvierten Fluggesellschaften wären einverstanden, auf die Schubumkehr der äusseren beiden Triebwerke zu verzichten. Airbus Industries hat mit der A3XX vor, die Betriebskosten der Boeing 747-400 um 15 bis 20% zu unterbieten und prüft deshalb alle Möglichkeiten, die sich anbieten, um den Preis, die Wartungskosten und das Gewicht zu optimieren. Das Ablieferungsdatum wurde um neun Monate auf das vierte Quartal 2004 hinausgeschoben. Aber noch ist das grüne Licht für die Produktion nicht erteilt worden.

Auch die A340-500, die wir ab 2002 erhalten werden, weisen nur zwei Triebwerke mit Schubumkehr auf. Die äusseren Triebwerke werden wahrscheinlich auch keine Generatoren und anderen Zusatzgeräte aufweisen, damit die Komplexität und der Wartungsaufwand reduziert werden können.

## **Erfolge für A318 und B717**

Noch bevor der Entscheid von Airbus Industries über den definitiven Baubeginn für das kleine Schwesterchen der A320 Familie gefallen ist, hat die Leasingfirma ILFC 30 Maschinen bestellt. Diese 100plätzer mit neu zu entwickelnden Triebwerken von Pratt & Whitney sollen ab 2002 abgeliefert



werden. Gleich 50 Maschinen dieses Typs wurden von TWA in Auftrag gegeben, zusammen mit 25 Bestellungen für A320 und 75 Optionen auf weitere Familienflugzeuge.

Erstaunt ist die Fachwelt, dass TWA gleichzeitig auch 50 Boeing 717 bestellt hat, auch hier mit Optionen auf weitere 50 Flugzeuge, denn sowohl die 717 als auch die A318 zielen auf das gleiche Segment ab. Doch TWA führt zwei Gründe auf: Die Boeing 717 ist bereits ab 1999 erhältlich und ist optimal für die kürzeren Strecken ausgelegt, die heute von DC-9-30 bedient werden, dem Urmodell der Boeing 717. Die A318 sollen ab 2003 auf verkehrsschwachen längeren Strecken innerhalb von Nordamerika eingesetzt werden.

TWA hat bereits vor mehreren Jahren 20 A330 bestellt, aber die Ablieferung immer wieder hinausgeschoben. Der Auftrag an Airbus Industries mag auch daher beeinflusst worden sein, musste TWA doch eine grössere Summe als Anzahlung dieser A330 hinterlegen. Und die kann jetzt aktiviert werden.

Boeing konnte mit der TWA-Bestellung für Boeing 717 endlich einen Durchbruch feiern, lag doch bisher die grosse Hoffnung in einem Auftrag seitens ILFC. Doch diese hat (vorläufig?) auf A318 gesetzt. Neben AirTran, Bavaria Leasing und Pembroke Capital waren bisher noch keine Bestellungen von renommierten Fluggesellschaften hereingekommen.

### Langsamer Überschall

Die NASA hat ihre Vorhersagen für ein Nachfolgeflugzeug für die Concorde um zehn Jahre revidiert und denkt nun an 2020 als momentan realistisches Datum für eine Markteinführung. Obwohl die Triebwerkfirmen Pratt & Whitney und General Electric überzeugt sind, ein Triebwerk herstellen zu können, das den heutigen Lärmvorschriften genügt, hält die NASA nichts von einem optimistischeren Zeitplan. Denn bis 2010 werden die Lärmgrenzwerte wieder nach unten korrigiert sein, was bedeutet, dass ein 8 - 10 dB leiseres Triebwerk angepeilt werden müsste. Die komplizierten Verbrennungs- und Mischvorgänge haben die Gewichtserwartungen nicht erfüllt, weshalb ein stärkerer Flügel notwendig wäre, was das Gesamtgewicht erhöht und nach mehr Schub verlangt ... So wurden Boeing und die erwähnten Triebwerkfirmen aufgefordert, sich völlig neue und unkonventionelle Lösungen auszudenken - Zeit haben sie ja jetzt genügend. Man munkelt, die Verzögerung rühre daher, weil die NASA infolge der Kostenexplosion bei der Raumstation «unwichtigere» Budgetposten massiv kürzen müsse.

### Preisabsprache?

Antitrust-Stellen in den USA und der EU ermitteln gegen die beiden grossen Flugzeughersteller Boeing und Airbus Industries. Kurz nachdem die Firma Boeing die Preise für ihre Pro-

dukte um 5% erhöht hatte, tat Airbus öffentlich kund, für ihre Flugzeuge 3% mehr zu verlangen. Beide Firmen weisen aber Anklagen wegen Preisabsprache zurück. Airbus Industries meinte entrüstet: «It is almost insulting to think there could be any kind of agreement between Boeing and Airbus on aircraft prices. There will never be a shadow of an agreement between both manufacturers.» Auch Boeing erklärte, dass der Entschluss aus rein ökonomischen Erwägungen gefasst worden sei. Boeing sei eher bereit, einen Auftrag zu verlieren als an diesem Verluste zu erarbeiten.

Generell darf davon ausgegangen werden, dass kein Kunde auch nur annähernd einen offiziellen Verkaufspreis zahlt - wie bei den Autos. So konnte American Airlines durch den Exklusivvertrag mit Boeing grosse Zugeständnisse erwirken und betont, dass Boeing bestätigt habe, dass kein anderer Kunde bessere Konditionen erhalten hat oder erhalten werde.

### **CL, GTI und deLuxe**

Haben Sie gewusst, dass allein für die Papier-Halteklammern im Jumbo-cockpit 31 verschiedene Designs existieren? Innerhalb der letzten fünf Jahre ging Boeing auf 14 000 Einzelwünsche der Kunden ein. Mehrere US-Fluggesellschaften haben nun die Hersteller von Flugzeugen aufgefordert, «Standardflugzeuge» anzubieten. Vor allem die «No-Frills» Gesellschaften sind interessiert, ein Flugzeug zu

kaufen, das sicher gebaut ist, günstig fliegt und einigermaßen komfortabel eingerichtet ist. Es sollen nicht mehr 100% der Passagierwünsche berücksichtigt werden; die Küchen, Beschriftungen und die ganzen Inneneinrichtungen sollen eher einen generellen statt einem spezifischen Geschmack treffen. Überhaupt sollten Optionen bloss auf jene Bereiche beschränkt werden, welche die Passagiere sehen, fühlen und schmecken. Deshalb wünscht die ATA (Air Transport Association) auch keine Auswahl an verschiedenen Triebwerken. Im nächsten Jahr will die ATA in den USA Broschüren herausgeben, die Leitlinien für die Bestellung von Flugzeugen beinhalten. So sollen Gesellschaften davor bewahrt werden, zu kostspielige Optionen und Spezifikationen zu bestellen. Der Durchblick im Optionenangebot ist offensichtlich so verwirrend wie auch in der Automobilbranche - und ebenso endpreiswirksam...

### **Vorschrift oder nicht?**

Continental Airlines hat Delta Airlines auf Geschäftsschädigung verklagt. Delta macht in San Diego die Sicherheitskontrollen an den Gates von Continental und America West und verwendet die weit verbreiteten Maskäfige für das «richtige Gepäck» an Bord - und schaut darauf, dass die Passagiere nicht doch noch «oversized» Behältnisse daran vorbeischmuggeln können. Continental sieht diese Massnahme als geschäftsschädigend, weil

sie mit ihren Passagieren andere Abmachungen bezüglich Gepäckgrösse eingegangen sei. Ebenso wurden United Airlines und der Flughafen von Denver verklagt.

### **Na endlich!**

Bereits vor Jahren, beim grossen Umbau der Swissair mit einhergehender Mehrheitsbeteiligung an der Crossair, machten wir in der RUNDSCHAU den Vorschlag, das Unternehmen könnte sich in drei Sparten aufteilen und dies optisch dokumentieren: Swissair, Swissair Express und Swissair Charter. Nur dachten wir, dass die Flugzeuge der Crossair den Namenszug «Swissair Express» tragen und so die Nähe zur Mutter dokumentieren würden. Nun soll also ein Flugzeug der Firma Debonair (die für Air One die Flüge ausführt, die diese im Auftrag der Swissair machen sollte, aber bisher an Crossair delegiert hatte) stolz den Namen «Swissair Express» am Rumpf spazieren fliegen dürfen. Bemerkenswert, dass die Firma Debonair, an der Swissair überhaupt nicht beteiligt ist (vielleicht aber interessiert?), optisch so eng an die Swissair gebunden wird, während die anderen Gesellschaften, bei denen Swissair mit zum Teil namhaften Beträgen engagiert ist, ihre eigene Identität wahren dürfen. Dabei hätte doch Jeff Katz grosse Erfahrung mit American Express und somit einer Produktidentifikation erster Güte vorzuweisen. Vielleicht wird die junge Debonair

(gegründet 1995, operiert mit sieben Flugzeugen des Typs BAe 146-200) aber auch nur als Versuchsträger für das Design verwendet?

### **Trough the cycle**

Trends gehen in Windeseile um den Globus. So lässt sich nicht feststellen, ob Bruggissers «management through the cycle» zuerst da war oder ob es eine Abkupferung war. In den USA versuchen die grossen Fluggesellschaften ebenfalls, «ready for the recession» zu werden, aber auf einem etwas anderen Weg. Da die Nachfrage immer noch steigt und also die Kapazitäten erhöht werden müssen, werden nicht mehr oder grössere Flugzeuge bestellt, sondern die alten Kisten noch nicht ausgemustert. So wird American Airlines die Flotte im nächsten Jahr von 648 auf 677 Flugzeuge vergrössern, United von 571 auf 586, USAir von 278 auf 301 und Delta von 578 auf rund 600. Bei allen Gesellschaften stehen insgesamt hunderte von alten Flugzeugen zur Pensionierung an. Da die meisten davon abgeschrieben sind, wird deren weiterer Einsatz als sinnvoll angeschaut, um die Kapazitätserweiterung für 1999 zu ermöglichen. Neue Flugzeuge sollen aber gemäss Ablieferungsvertrag in die Flotte übernommen werden. Verdüstern sich die Aussichten nun plötzlich, so werden die alten Flugzeuge sofort aus dem Verkehr gezogen und parkiert (die überzähligen Piloten und Flight Attendants werden

ebenfalls ohne Kostenfolgen zu Hause parkiert). Damit wird eine schnelle Anpassung der Kapazitäten ermöglicht.

British Airlines wird 1999 nur um 2% statt der ursprünglich vorgesehenen 8% wachsen. Die Bestellung von bis zu 188 Airbus A320 ist ebenfalls im Lichte einer Kostenoptimierung und Flexibilisierung zu sehen.

Vielleicht wendet sich so viel kreativer Pessimismus zu einem optimistischen Szenario: Wenn nämlich die Kapazitäten weltweit so vorsichtig erweitert werden, könnte es sein, dass plötzlich Angebot und Nachfrage wieder stimmen und Preise gefordert werden können, die kostendeckend sind. Der Gewinn würde in massive Flottenerweiterungen gesteckt, worauf ... Aber das

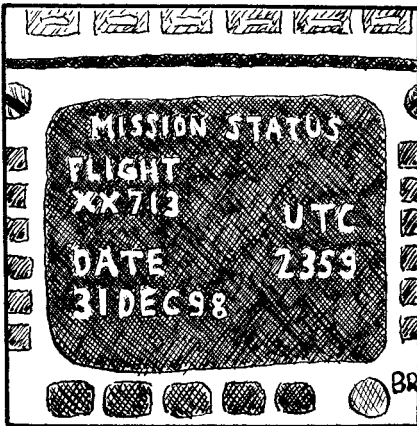
kennen wir ja zur Genüge: «Management through the cycle». Wie wär's mal mit «against the cycle»?

### Quality first?

Seit einem Jahr wird in den USA von Airlines, den Pilotenverbänden und der FAA versucht, ein «Flight Operations Quality Assurance» Programm auf die Füße zu stellen. Ziel soll sein, die tägliche Operation zu verbessern, indem alle Vorfälle zentral gesammelt, ausgewertet und als Dokumentation zurückgeschickt würden. Natürlich würden die Namen nur sehr wenig Personen bekannt sein, wie bei unserem Swissair-internen Auswertungsprogramm.

Die FAA hat nun das grosse Problem, dass sie vom Gesetz her verpflichtet

## Yawspin

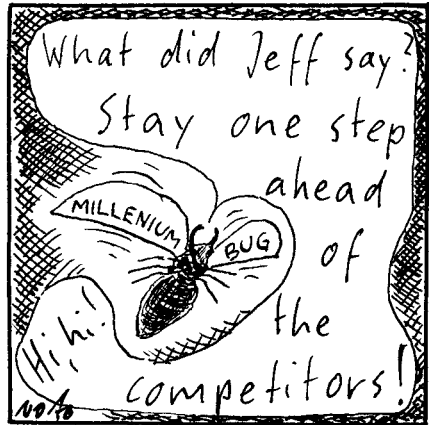
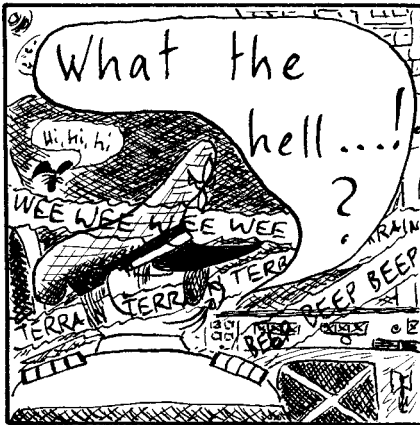


ist, bei gemeldeten Vorkommnissen aktiv zu werden - und nicht nur, darauf basierend Empfehlungen für einen noch sichereren Luftverkehr abzuleiten. Also kann die FAA nicht garantieren, dass sie nicht auf die Piloten zurückgreifen würde. Und so lange dies so bleibt, gibt es vor allem für die Pilotenverbände keinen Grund, hier Hand zu bieten.

### Ursache gefunden

Am 28. Mai 1996 musste eine Boeing 767 der holländischen Gesellschaft Martinair eine unplanmässige Landung in Boston machen, da sämtliche Instrumente ausgefallen waren. Ein Schönwetteranflug mit Hilfe der Stand-by Instrumente und ohne Landeklappen und Schubumkehr resul-

tierte in vier geplatzten Pneus und einem brennenden Fahrwerk. Das Flugzeug wurde zu Boeing überflogen und untersucht. Der Fehler - ein fast totaler Stromausfall - konnte nicht dupliziert werden. Aber die Ingenieure fanden ein nicht den Spezifikationen entsprechend montiertes Massenkabel der Batterie. Diese unsachgemäss ausgeführte Arbeit führte dazu, dass zunächst komische Warnungen auf den Bildschirmen produziert wurden, die immer verwirrender wurden und schliesslich dunkle Schirme zurückliessen. Beim Ausfahren der Landeklappen wurde eine Fehlermeldung generiert, die eine Asymmetrie anzeigte. Deshalb beschlossen die Piloten, einen «clean approach» zu fliegen. Boeing hat noch bei einer weite-



© AEROPERS RUNDSCHAU 1998

ren 767 der Martinair einen unsachgemäss montierten Masseanschluss gefunden.

### **Minus 1 Triebwerk**

Eine Boeing 707 der Nigerianischen IAT Cargo musste am 14. Oktober nur 20 Minuten nach dem Start in Oostende den Flug nach Lagos abbrechen, weil während schwerer Turbulenzen in Gewittern ein Triebwerk den Dienst versagt hatte. Die Besatzung stellte es gemäss Checkliste ab und verlangte eine Rückkehr nach Oostende, da ein Hydrauliksystem Öl verlor. Bei der Landung funktionierten nur zwei Schubumkehrer, während die Radbremser gar nicht mehr ansprachen. Das alte Flugzeug geriet über die Piste hinaus, die fünfköpfige Besatzung konnte das Flugzeug unverletzt verlassen - und stellten fest, dass Triebwerk Nummer drei gar nicht mehr am Flügel war! Es wurde später in einem Wald in den Ardennen gefunden. Das belgische Transportministerium lässt nun abklären, wieso die 707 als flugtüchtig erklärt worden war, obwohl ein C-Check hätte gemacht werden sollen. Das nigerianische Luftamt hat eine Ausnahmegewilligung erteilt, obwohl Techniker in Oostende zwei Wochen vorher Meldung über den schlechten Zustand des Flugzeuges gemacht hatten. Die belgische Behörde prüfte die 707 am 14. Oktober, sah sich aber nicht veranlasst, eine Reparaturaktion zu verlangen, da gemäss internationalen Richtlinien dieses

31jährige Flugzeug geflogen werden durfte. Der Firma Race Cargo, die dieses Flugzeug eingemietet hatte, wurde aufgrund dieses Vorfalles die Lizenz temporär entzogen.

Ein ähnliches Schicksal war im März 1992 ebenfalls einer Boeing 707 dieser Firma beschieden: Unterwegs von Luxemburg nach Kano trennten sich sogar die beiden linken Triebwerke während schwerer Turbulenzen über Südfrankreich. Die Besatzung konnte eine erfolgreiche Notlandung auf dem Militärflughafen Istres bei Marseille machen.

Auch Tarom sorgte für lokale Schlagzeilen, als eine ihrer Boeing 707 nach zweimaligem Startversuch am 24. Oktober die Piste überschoss und knapp vor einem Supermarkt zum Stehen kam. Das belgische Luftamt entzog Tarom die Bewilligung, weitere Frachtflüge mit Boeing 707 nach Belgien auszuführen.

### **Schwarze Vögel**

Die belgische Billigfluggesellschaft «City Bird» hat bereits im zweiten Jahr des Bestehens schwarze Zahlen schreiben können. Ihre Flotte von drei MD-11 und zwei Boeing 767 ist voll ausgelastet - unter anderem durch wet lease bei Sabena und dank Swisscargo, die 100% der Frachtkapazität gemietet hat. Der Kauf von zwei neuen A300-600 als reine Frachtflugzeuge wird die Geschäftstätigkeit weiter in Richtung Frachtgesellschaft verschieben.

### **Perm bleibt länger oben**

Die Triebwerke des Typs Perm PS-90A, deren vier den Iliushins 96-300 Schub verleihen, dürfen bereits 6000 Stunden am Flügel bleiben, bevor sie demontiert und revidiert werden müssen. Vor zwei Jahren lag dieser Wert noch bei bescheidenen 2500 Stunden. Während bei westlichen Triebwerken die On-line-maintenance die Verweilzeiten der Motoren am Flügel auf weit über 10 000 Stunden gebracht hat, halten die Hersteller des Perm immer noch am überlieferten Verfahren fest, dass ein Triebwerk nach einer bestimmten Zeit demontiert und vollständig zerlegt wird. Sie erhoffen sich daraus genauere Ergebnisse über die Lebensdauer der verschiedenen Komponenten.

### **Down under**

30 Passagiere einer Saab 340 kamen in den zweifelhaften Genuss eines kurzen Kunstflugprogrammes. Die Piloten flogen mit leicht vereisten Tragflächen (sie wollten die «de-icing boots» später aktivieren) und in mässiger Turbulenz auf 15 000 ft Höhe, als die Geschwindigkeit von zunächst 154 kt während einer Kurve auf 133 kt abnahm, worauf sich der Autopilot ausschaltete. Die Maschine rollte 126 Grad um die Längsachse, senkte die Nase um 36 Grad und war nach 2500 ft Sinkflug wieder unter Kontrolle der Piloten. Beim aktuellen Gewicht des Flugzeuges wäre die Abreissgeschwindigkeit bei 109 kt gelegen. In

der Folge eines Absturzes einer ATR 72 im Jahr 1994 wegen Vereisung der Tragflächen hatte Saab auf freiwilliger Basis das Zertifizierungsprogramm nochmals durchgeführt. Das Flugzeug sei mit Bravour durch alle Testflüge gekommen.

### **Ariane 5 ist o.k.**

Der dritte Start der neuen europäischen Rakete Ariane 5 ist am 21. Oktober zufriedenstellend über die Bühne gegangen, weshalb sie jetzt für kommerzielle Starts freigegeben worden ist. Neben einem massstäblichen Modell eines Kommunikationssatelliten transportierte Ariane 5 auch noch ein Überbleibsel der europäischen Träume von bemannten Raumflügen. Das Wiedereintrittsgerät in der Form und Grösse der guten alten Apollokapsel erfüllte die Erwartungen ebenfalls: Es erreichte eine maximale Höhe von 830 Kilometern und eine Geschwindigkeit von 27'130 km/h und wurde GPS-gesteuert auf den vorausberechneten Landeplatz im Pazifik gebracht. Die Verzögerung wurde auf maximal 3,5 g begrenzt. Vielleicht wird die Kapsel als Rettungsvorrichtung an Bord der Raumstation «Freedom» Verwendung finden.

### **Neue Gefahr**

Die Leoniden wurden von den Satellitenbetreibern als grosses Risiko angesehen. Doch entgegen den Berechnungen der Astronomen trafen sie einerseits bereits 12 Stunden früher

und andererseits nicht mit der befürchteten hohen Kadenz auf die Erde. Kein Satellit ist bei diesem Bombardement vom 16. und 17. November beschädigt worden.

Nun droht gemäss besorgten Wissenschaftlern des US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) bereits eine weitere Gefahr. Kommunikationssatelliten könnten von einem Sonnensturm-Maximum in ihrer Funktion beeinträchtigt werden, das in der ersten Hälfte des Jahres 2000 erwartet wird. Starke geomagnetische Stürme beim Höhepunkt des 11jährigen Zyklus könnten Störungen oder gar Unterbrechungen der Datenübermittlung zwischen Satelliten und der Erde herbeiführen. Und dies könnte auch das GPS betreffen. Vor elf Jahren wurden in Quebec Teile der Stromversorgung als Folge solcher Sonnenstürme ausser Betrieb gesetzt! Im Jahr 1994 wurden elektronische Schaltkreise von vier Kommunikationssatelliten nachweislich durch die Sonnenaktivität beschädigt.

Da haben wir vor elf Jahren gedacht, beim nächsten Maximum müssten wir uns dank Satellitenkommunikation nicht mehr unendlich mit der gestörten Kurzwelle abmühen, bis wir unsere Positionsmeldungen absetzen können. Vielleicht heisst's dann aber doch wieder: «back to the roots»?

### **Worte des Monats**

Die «Schweizer Illustrierte» fragte Jeff Katz in einem Interview, ob er seit

Halifax Angst vor dem Fliegen habe. Er antwortete: «Nein. Es mag paradox tönen, aber ich habe in unsere Piloten noch mehr Vertrauen als vor dem Absturz.» Der Journalist wollte es genau wissen: «Die Piloten sind doch verunsichert», warf er ein. Doch Jeff Katz erwiderte: «Nein. Das sind Profis. Aber selbstverständlich wollen sie alles über die Unglücksursache wissen. Und bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen sind sie noch aufmerksamer geworden.»

### **Etwas für Pensionierte?**

Oerlikon-Bührle hat bereits die von Pilatus übernommene englische Firma Britten-Norman verkauft und will nun auch die Pilatus-Werke los haben, die nur 8% des Konzernumsatzes von knapp vier Milliarden Franken einbringen. Die fast 60jährige Traditionsfirma liegt eigentlich gut positioniert im Weltmarkt für Trainings- und Mehrzweckflugzeuge und hat zusammen mit Beech die Ausschreibung der US-Streitkräfte für ein neues Trainingsflugzeug mit einer massgeschneiderten Version der PC-9 gewonnen. Die fast 1000 Flugzeuge werden zwar in den USA gebaut, aber Pilatus verdient schöne Lizenzgebühren.

### **Einzigartig**

«Der Mensch ist das einzige Wesen, das im Fliegen eine warme Mahlzeit zu sich nehmen kann.» Diese Weisheit kam Lorient in den Sinn.



### **Applaus, Applaus!**

Auf dem Weg zur Piste erfuhr eine Besatzung, dass sich ihr Start infolge des geschlossenen Zielflughafens verzögere. Nach fast drei Stunden Wartezeit und entsprechender Betreuung der Passagiere gab der Tower grünes Licht. Das Flugzeug beschleunigte - und wegen eines infernalischen Lärms brach der Pilot den Start ab und kehrte auf den Rollweg zurück. Es stellte sich heraus, dass der Lärm von den Passagieren stammte, die ihrer Freude über den doch noch wahr gewordenen Start Ausdruck gaben. Der Flug fand wenig später in Ruhe statt.

*Aus: Aviation Safety Reporting System*

### **Einmotorig**

Ein relativ neuer Kapitän war mit einem auf diesem Flugzeugtyp unerfahrenen Copiloten unterwegs zur Piste. Da der Weg lang war, lief nur einer der beiden Motoren. Beim Take-off bemerkten sie einen ungewohnten Geräuschpegel sowie ein starkes Schieben des Flugzeuges. Der Start wurde abgebrochen, der zweite Motor angeworfen und diesmal ohne besondere Vorkommnisse - ausser zwei roten Köpfen - gestartet. Der Kapitän entschuldigte den Vorfall, er habe zu intensiv auf die Arbeit des Copiloten geschaut. Wie wir selber bei unseren Flugzeugen feststellen können, meldet sich die Automatik mit «Normal for take-off», wenn wir ein Triebwerk stillgelegt haben und den Knopf für den «Take-off configuration check» drücken ...

*Aus: Aviation Safety Reporting System*

### **Feucht-fröhlich**

150 Studentinnen und Studenten feierten am 11. Juni ihren Schulabschluss mit einem Flug nach Mexiko. Die Hochglanzbroschüre für die Eltern erzählte von sandigen Stränden, schönem Wetter und warmen Meereswellen, intern aber, da waren sich die Jungen einig, wollte man nach Mexiko, um «die Sau rauszulassen». Dies begann bereits an Bord der 727 der Falcon Air, als ein Steward zu einem «wet T-shirt contest» mit 60 Dollar Preisgeld aufrief: «Wir haben genügend Treibstoff, wir können warten, bis alle Mädchen nass sind!» soll er über Lautsprecher verkündet haben. Die Piloten waren Mitglieder der Jury, weshalb die Mädchen auch ins Cockpit gebeten wurden. Und da hakte die FAA ein: Cockpit-Besuche von Passagieren während des Fluges sind verboten.

### **Aviatik-Geschichten**

Ansage einer Hostess in einem Flugzeug der Debonair: «There may be 50 ways to leave your lover, but there's only four ways off this aircraft, so you'd better listen!» Nach der Landung tönte es so: «In order to avoid injury, would passengers please refrain from removing items from the overhead bins until the aircraft has come to a standstill - you can then push, shove and elbow your way to the exit as usual.»

*Henry Lüscher*

# Extension de l'aéroport: Où en est la 5ème étape?

La 5ème étape du projet d'extension de l'aéroport de Zurich-Kloten a déjà pris une année de retard sur ce qui était prévu initialement.

Brigitte Girardin

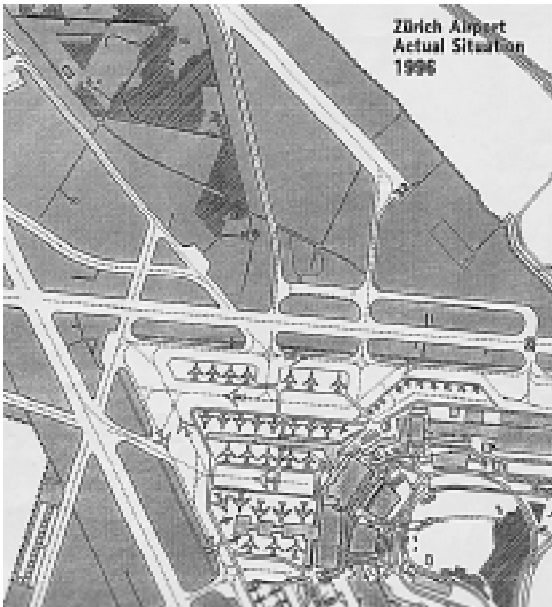
Monsieur Devor Frank, VPP, chef de la planification de l'aéroport a eu l'amabilité de m'accorder un bref entretien pour me fournir quelques explications sur ce retard dans l'exécution du projet: Le 25 juin 1995 le peuple zurichois vo-

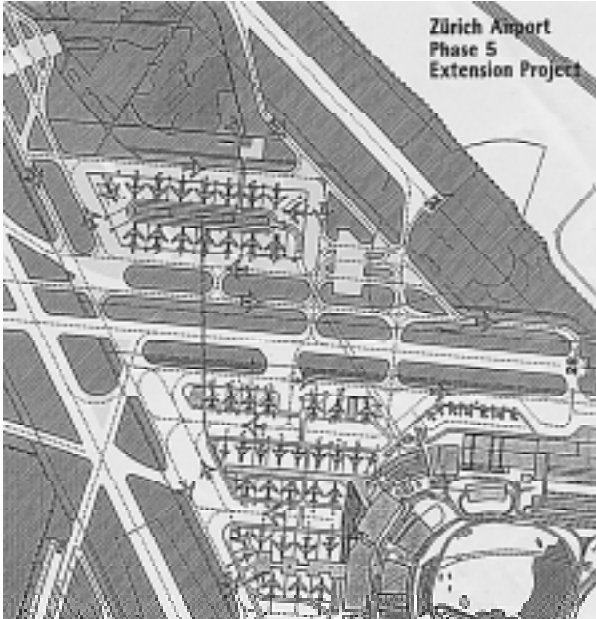
taut le crédit nécessaire à l'extension de l'aéroport de Zurich-Kloten, qui regroupe les 4 principaux projets suivants:

1. *Dock Midfield* comptant 16 places pour des A340 ou 27 pour des A320
2. *People Mover* – navette sur coussin à air comme il en existe à Cincinatti et à Narita
3. *Airside Center* entre le terminal A et B regroupant des magasins, restaurants, etc...
4. *3e terminal* intégré à la gare composée de 60 guichets d'enregistrement

Un mois après cette votation populaire, les quatre partenaires de l'aéroport soumettent leur projet visant à l'obtention d'une concession-cadre au département fédéral des transports publics à Berne où l'OFAC est chargé d'examiner l'impact de ce projet sur l'environnement. Au lieu d'une année, l'OFAC mettra 18 mois pour finalement approuver le projet et accorder la concession-cadre.

Le lendemain de cette décision, le Tribunal fédéral, instance de recours unique pour ce genre d'affaires, est saisie de 13 oppositions qui ont pour principal objet de s'op-





Cette étude d'impact révisée sera renvoyée à l'OFAC le 15 décembre 1998 pour nouvel examen avec la demande d'autorisation de construire le nouveau «dock». Dans le meilleur des cas, soit si la procédure d'opposition et de recours n'est pas mise en œuvre et que l'OFAC fait preuve de célérité dans l'examen du projet, les constructions pourront débuter en automne 1999. On relèvera sur ce point que comme la construction du «Dock Midfield» durera 36 mois, Swissair ris-

poser catégoriquement à toute forme d'extension de l'aéroport! Par décision du 1er juillet 1998, le Tribunal fédéral approuva la concession-cadre, mais exigea que l'étude d'impact sur l'environnement fasse l'objet d'un réexamen en raison de l'augmentation du trafic intervenue entre-temps.

que d'avoir des problèmes avec l'arrivée des A340 pour trouver des emplacements pour ses avions!

Compte tenu des obstacles qui peuvent encore entraver la réalisation du projet d'extension de l'aéroport Zurich-Kloten, on peut espérer que les travaux s'achèveront à fin 2002, mais 2003 paraît plus réaliste. ■

## SAGOGN Bündner Oberland

In klimatisch begünstigter Region eine Oase der Ruhe abseits vom Rummel und doch nur 10 Min. von der «Weissen Arena» Laax.

Von privat schöne 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Ferienwohnung zu verkaufen.  
Gegebenenfalls auch langfristige Miete möglich.

Guter Innenausbau, ged. Gartensitzplatz mit Cheminée, Garage.  
Weitere Informationen: H. Spitz, Telefon 01/860 55 08

# Streitpunkt Ferien

**Ferien sind nicht selten ein Streitpunkt im Arbeitsverhältnis: Wer bestimmt ihren Zeitpunkt? Dürfen sie gekürzt werden? Auf viele Fragen hält bereits das Obligationenrecht (OR) eine Antwort bereit. Anderes ist erst durch die Rechtsprechung entschieden worden. Der Ferienanspruch enthält vor allem zweierlei: freie Zeit zur Erholung und Lohnfortzahlung.**

---

**Frank Emmel, Advokat**

---

## Ferienvorbereitung

Sind dem Arbeitnehmer vertraglich nicht längere Ferien versprochen, hat er für jedes volle Dienstjahr Anspruch auf wenigstens vier, vor dem vollendeten 20. Altersjahr auf fünf Wochen. Über den Zeitpunkt der Ferien entscheidet der Arbeitgeber. Er hat dabei Rücksicht auf die Wünsche des Mitarbeiters (z. B. Schulferien, Freizeitbeschäftigung) zu nehmen, soweit diese mit den Interessen des Betriebes vereinbar sind, und gewisse Einschränkungen zu beachten. So sind Ferien in der Regel im Dienstjahr, in dem sie anfallen, zu gewähren. Wenigstens zwei Wochen sollten zusammenhängen. Um dem Mitarbeiter eine Vorbereitung der Ferien zu ermöglichen, ist sodann ihr Zeitpunkt frühzeitig anzukündigen, in der Regel drei Monate im voraus. Ist der Ferienterminpunkt einmal festgelegt, darf ihn der Arbeitgeber ohne Zustim-

mung des Mitarbeiters nur noch ändern, wenn er dazu aus dringlichen, nicht vorausehbaren betrieblichen Gründen veranlasst ist. Allfälliger dem Arbeitnehmer dadurch entstandener Schaden ist zu ersetzen.

Für die Ferien hat der Mitarbeiter Anspruch auf den Lohn, den er ohne diese Ferien verdienen würde. Bei schwankender Lohnhöhe (z. B. bei unregelmässiger Teilzeitarbeit), ist grundsätzlich auf den Durchschnittslohn, möglichst auf Grund der letzten zwölf Monate, abzustellen. Ferien dürfen ferner nicht mit Geldleistungen abgegolten werden, ohne dass der Arbeitnehmer effektiv von der Arbeitsleistung befreit wird. Ausnahmen sind zulässig, falls der Ferienbezug während des Arbeitsverhältnisses, weil dieses beendet wird, faktisch nicht mehr möglich ist oder die Arbeitsunterbrüche bei sehr unregelmässiger Beschäftigung hinreichende Erholung bieten. Im letzteren Fall darf der Ferienlohn jeweils als Zuschlag zum ordentlichen Lohn ausgerichtet werden, sofern aus dem Vertrag und den einzelnen Lohnabrechnungen klar hervorgeht, welcher Betrag oder Prozentsatz des Lohnes auf Ferien entfällt. Gleiches gilt auch, wenn die Berechnung des Lohnes für real zu beziehende Ferien bei unregelmässiger Tätigkeit grosse Schwierigkeiten macht. Sonst ist der Ferienlohn aber immer erst dann auszubezahlen, wenn die Ferien bezogen werden.

### Verjährungsfrist

Der Ferienanspruch untersteht der fünfjährigen Verjährungsfrist. Unter bestimmten Voraussetzungen darf er gekürzt werden. Bei Arbeitsunfähigkeit des Mitarbeiters aus unverschuldeter Krankheit oder Unfall von mehr als zwei Monaten im vollen Dienstjahr ist eine Kürzung um einen Zwölftel pro vollen Monat gerechnet ab

Beginn des 2. Monats möglich; bei Abwesenheit einer Arbeitnehmerin von mehr als drei Monaten im vollen Arbeitsjahr wegen Schwangerschaft oder Niederkunft eine solche im selben Ausmass, gerechnet ab Beginn des 3. Monats. ■

*Aus Neue Zürcher Zeitung MENSCH UND ARBEIT Mittwoch, 25.11.1998 Nr. 274 79*

## Soirée féminine du 19.11.1998

Chaque année l'une d'entre nous organise un souper où nous nous retrouvons entre femmes pilotes. 1998 voit notre groupe passer de 14 à 17 - Denise Kräuchi et Silvia Un-

seld qui n'ont malheureusement pas pu être présentes ce soir-là ainsi que Natacha Wymann sont nos trois nouvelles collègues.

*Brigitte Girardin, F/O B747*



# Umschulung von Kapitänen B747 und A310 auf A320

Über das Thema ist schon viel geredet und geschrieben worden. Als direkt Betroffener ist unvoreingenommen, also neutral sein naturgemäss schwieriger. Trotzdem versuche ich, meine Gedanken dazu aufs Papier zu bringen.

## Zuerst für mich Grundsätzliches:

Ich schreibe hier ganz bewusst von Umschulung und nicht von Rückschulung. Es ist für mich nicht einfach eine Ego-Frage den A320 zu fliegen. Mich stört, wie unser GAV in dieser Sache den gerade gültigen Interessen und «Sachzwängen» entsprechend ausgelegt wird. Damit Flexibilität nicht diktiert werden muss, macht man von der Mehrheit angenommene Verträge. Auf diese sollte sich der ganze Verband, aber auch der Einzelne verlassen können. Darauf aufbauend wird Lebenssituationsplanung betrieben.

Ich glaube, der Vorstand der AEROPERS hat als Erstes die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten. Diese Interessenvertretung gilt für die Mitglieder als Ganzes; wo berechtigt aber auch für eine Gruppe oder für einen Einzelnen.

## Damit komme ich zum Titelthema.

In unserem Senioritäts-Reglement vom 1.5.98 ist vom Grundsatz der Besserstellung des Dienstälteren die Rede.

Weiter ist zu lesen, dass Sonderregelungen nur temporären Charakter haben dürfen und sich möglichst eng an das Reglement anlehnen sollen.

Trotzdem wird mit der Ablösung des B-747 und der A-310 gerade einer Gruppe Dienstälterer diktiert, eine Regelung zu akzeptieren, welche obigem Gedankengut zuwiderläuft.

Das diese Gruppe nicht gross und heute eher beneidet ist, sollte dem Grundsatz eigentlich keinen Abbruch tun. Die Emotionen, welche ich im Gespräch zum Thema von Kollegen zu spüren bekomme, beinhalten das ganze Spektrum.

Auf der einen Seite ist Derjenige, welcher seinen Platz bereits hat. Er hat zwar Verständnis, zeigt aber kein grosses Interesse für die Sache. Auf der anderen Seite ist der Umschulungswillige, welcher zur Zeit auf der Kurzstrecke blockiert ist. Er lässt mich seine Genugtuung spüren und sagt: «Dir fule Cheibe vo dr Langstrecke chöit jetz au einisch a d'Seck!» Hier möchte ich in Erinnerung rufen, dass viele der heutigen Langstreckler freiwillig (z.T. aber auch gezwungen) vorzeitig umschulden, weil die nötigen Senioritätsälteren dazu nicht gefunden wurden. Capt. Michael Spiller (B-747) beschreibt in einem Brief an den Vor-

stand und an seine Kollegen vom B-747 und A-310 die juristische Sachlage zum Titelthema:

In unserem GAV ist die Umschulung von der Senioritätsstufe 2 auf die Stufe 1 für Kapitäne nicht vorgesehen. (also die Umschulung von der Langstrecke auf die Kurzstrecke). Er stellt weiter fest: Unser GAV ist nicht in negativer Form geschrieben.

### **Was heisst das?**

Es ist für beide Seiten nur erlaubt, was im Vertrag festgehalten ist! Ein tolerieren des Umgekehrten auf dem Buckel einer Minderheit schafft eine gefährliche Präjudiz. Die Minderheit hat sich übrigens, durch das nicht unbedingte GAV-konforme «füttern» der Senioritätsliste von oben, vergrössert. Die meisten verbliebenen Plätze auf dem MD-11 werden im Moment durch Piloten aus dem Pensionärskorps besetzt. Den gleichen Effekt haben die Kapitäne der eingemieteten A-310 Besetzungen. Doch dies nur nebenbei.

In der letzten Umfrage betr. neuem GAV wird in der vorgeschlagenen Änderung der Salärskala die Besitzstandswahrung erwähnt. Wenn man diese als erstrebenswert betrachtet, sollte sie nicht nur für Geldfragen Gültigkeit haben. Entspricht das, was Michael Spiller in seinem Brief schreibt den Tatsachen, wäre die logische Lösung demnach, Kapitäne ex B-747 und A-310, welche nicht aus freien Stücken auf den A320 wollen

(oder die, welche trotz Wunsch keinen Platz auf dem MD-11 haben), direkt auf das Flugzeug, welches ihren Flugzeugtyp ablöst, den A330 umzuschulen (Langstreckenbesitzstandswahrung).

Dies auch, wenn von dieser Gruppe dem an und für sich guten Gedanken des MFF erst mit der Einführung des A340 nachgelebt wird. Technisch ist dies möglich (der Kurs existiere bis auf den Syllabus). Swissairpiloten sind auch nicht schlechter qualifiziert als Piloten anderer Airlines, welche ohne vorherige A320 Erfahrung den A330 fliegen. Mit der heute geplanten Aufstockung der A330 Flotte auf 21 Einheiten wäre auch die Produktivitäts- und Kostenneutralität gegeben.

Sollte mit der Einführung des A340 die 3-Typen Qualifikation nicht möglich werden, könnte ich mir vorstellen, dass mit dem Auslaufen des MD-11 die Direktumschulung so oder so kommt. Wenn das, worauf sich Michael Spiller in seinem Brief beruft, nicht juristisch begründet widerlegt werden kann; und wenn eine Direktumschulung auf den A330 partout abgelehnt wird; wäre die entsprechende Änderung des Senioritäts-Reglements ein Weg aus dem Dilemma.

Eine solche Änderung müsste aber von der Mehrheit der Mitglieder in einer Abstimmung abgesegnet werden.

*Sämi Hediger, Capt B747*

# The L/H Syndrome And The SFF Disease

Having read the last editions of RUND-SCHAU and o-mail, I am going through a big aviation midlife crisis. Everything I've done and believed in seems to have vanished in the hayes.

From the first day I put my trembling foot in a L4, my only wish was to replace the shouting instructor in front of me, with one shutting up behind me in a DC10 or a Jumbo. However, according to Henry, I was wrong all the time. I am suffering of the longhaul - L/H - syndrom, which makes me think that the top of my career and the best quality of life lie in longhaul flying. Apparently it just takes a side-stick to be happy, no matter if it moves 3 or 350 tons and flies 12 minutes or 12 hours, the computer takes care of the brave new world. The magic letters are CCQ/MFF! They finally unchain us longhaul pilots from our ordeal.

Furthermore our medical and operational specialists, Thomi Frick and Peter Gysel, detected in us the SFF disease. Beeing one of these single fleet flyers, I had to learn bitterly, that I was reporting sick too often, made lousy flight preparations, had an incident rate as high as the one in Pat Pong, had an alertness close to a manatee and a motivation just short of Türkyil-

maz's. But thanks to CCQ/MFF my animus aviaticus will finally be saved.

Here's an example: After a NRT rotation and only three days off, due to newly improved FDR's, I will not have to report sick if not fully recovered. Instead I will, highly alert, begin a six day SH rotation which will bring back my spirits. The following three days off giving me plenty of time for the "zwingend höhere jedoch motivierte Vorbereitung" for my only JFK approach in three years. Sounds like a better and more professional life doesn't it!

For the still stubborn longhaul Archaeopteryx, I have been told, there will be the bidding system to circumnavigate SH rotations. Now listening around, almost everybody will be doing this and logically the more seniors will eventually get it. So would someone please explain to me why we should spend tons of money for MFF, if most of us will consequently bid to avoid it?

Which brings me to the pretended cost cutting. Our competition has tried MFF and has abandoned it. Our planning specialists, though, still pretend it will be more cost effective. Sure enough the outcome will be different and this is by far no sarcasm,



but merely experience within our company. Furthermore we are told that a direct transition to the A330 is apparently too expensive. Unless you are a BB pilot, but they do it cheaper anyway (no, this is no new bumper sticker proposal). Luckily enough they don't have to prove it this time, as they will be flying 767's. But somebody tell me: What on earth is going to save these poor souls from the L/H syndrome and SFF disease, if they will continue flying only longhaul and don't even get a side-stick ?! Most

probably their lower cost structure, I suppose.

Yes, yes I exaggerate a bit and flying the MD11 I should shut up anyway. These problems may well be peanuts compared to others we are facing. But peanuts made a president once and therefore a difference! So please ask us first about our preferences, wellbeing and motivation and leave the pretending to Sepp. This might prove just as cost effective as CCQ/MFF and all the other beautiful tongue aerobatics.

*Cheerio, Toni Wirz, PIC MD11*

## «Happy man»

Contrary to my colleagues plight,  
AEROPERS vowed to adhere to seniority tight,  
guarding every one's equal right,  
St. Albana shining bright.  
Yet, to every rule an exception.  
Some of us lost connection,  
causing huge deception,  
leading to my reflection:

Eight or ten years on the line,  
as a Balair captain, see them shine.  
Saudia, Thai and the street  
provided MD-11 captains for our fleet.  
And, to get confusion completed,  
not mentioning how Garuda was treated,  
on the A-310, Hapag will be greeted.

For a few, all this makes sense,  
others feel oh so tense.  
Like captains on 74 and 310, in their 21<sup>st</sup> year,  
in Europe, they must reappear.  
They felt like shedding a tear.  
Fortunately Frick & Gysel took their tear,  
no more need for Albana to steer,  
the Flight Recorder made it clear:

NO MATTER WHAT THE JUMBO CAN, MFF  
WILL MAKE ME A HAPPY MAN!

*Toni van Ijzendoorn*

# Gegendarstellung Urs Enz

## Es ist falsch

und entspricht nicht der Wahrheit, wenn von Christoph Wepf in der RUNDSCHAU 5/98 behauptet wird "Wir brauchten 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."

## Richtig ist

hingegen, dass folgende Amtsübergaben stattgefunden haben:

PBS (Preferential Bidding System) am Ende Juni 98 an Tom Weder (notabene an einem Freitag!)

EDV (Server, Workstation & Laptops) wurden am 10. Juli 98 versucht, an Markus Schneider und Tom Leupin zu übergeben. Die beiden neuen Vorstandsmitglieder waren zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht bereit, sodass ich mich bereit erklärte, die EDV noch bis Ende September zu betreuen.

EDV wurde schlussendlich am 29. September 98 an Markus Schneider, Tom Leupin und an Sven Bobzien (extern) übergeben.

Die folgenden Chargen wurden bis anhin **nicht** übergeben / übernommen:

**ZALT** (Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen an Christoph Wepf.

**BBCTA** (Charter) an Christoph Wepf, Schule und Check an Harry Zwarthoed / Hanspeter Stocker.

**GPA** (Global Pilot's Alliance) an Christoph Huber.

**IFALPA IND** (Industrial) an Harry Zwarthoed / Hanspeter Stocker.

Der Grund für diese fehlenden Chargenübergaben ist nicht der "fehlende Elan der Ausgeschiedenen", sondern die fehlende Bereitschaft der jetzigen Vorstandsmitglieder, die Ausgeschiedenen zu einer Amtsübergabe aufzubieten – dies obwohl Ende Juni für diese noch FEROP-Tage geplant waren. Diese wurden jedoch nicht für eine Übergabe genutzt, denn "bedingt durch unseren Arbeitsrhythmus konnten auch nicht alle Ressorts zeitgerecht und vollständig übergeben werden, ..." (Zitat Ch. Huber / RUNDSCHAU 4/98 / Seite des Präsidenten).

Die zitierte Falschaussage ist gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern bösartig und die fehlenden Chargenübergaben erwecken in mir nicht sehr grosses Vertrauen in die involvierten Vorstandsmitglieder!

*Urs Enz, Capt MD11*

# Gegendarstellung Tom Stefanini

In der RUNDSCHAU 5/98 macht Christof Wepf im «Das aktuelle Interview mit dem Vorstand der AEROPERS» eine falsche Aussage / Unterstellung, die eine Berichtigung erfordert.

*Seite 16, rechte Spalte, 2. Zeile:*

**Wir haben gewusst, dass.....in die eingeschlagene Richtung gearbeitet wird.**

So geschrieben betrachte ich mich als Bestandteil von «wir» und somit ist diese Aussage eine Unterstellung, denn ich teile diese Meinung klar nicht.

*Seite 16, rechte Spalte, zweitletzter Satz:*  
**..... auch die Amtsübergabe..... Elan dafür aufbringen konnten.**

Dies entspricht einer klaren Falschaussage. Richtig ist: Ordner und Dokumente Flight Ops / ALBANA wurden beim Sekretariat deponiert. Ich habe meine Bereitschaft zur Amtsübergabe signalisiert, die Koordinierung derselben aber dem Sekretariat/Nachfolger überlassen. Eine diesbezügliche Anfrage ist nie ergangen. GAV 96 Unterlagen ZALT wurden ebenfalls deponiert. Auch hier wurde nie nachgefragt. *Tom Stefanini, Capt MD11*

Zu verkaufen in der steuergünstigen Gemeinde Oetwil a.d.L.

## 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer Einfamilienhaus

nahe Flughafen Kloten, an sonniger ruhiger Lage, Südhang, Estrichausbau für zwei weitere Zimmer und Bad vorbereitet, inkl. Doppelgarage, Bastelraum, wunderschöner Gartenanlage mit 2 Sitzplätzen, Pergola und Biotop.

Grundstückgrösse: 1300 m<sup>2</sup>

VP Fr. 1,38 Mio.

Interessenten melden sich bitte bei:

M. Grütter  
Engadinerweg 5, 8049 Zürich  
Telefon 01/341 22 18  
e-mail: markus.gruetter@fortuna.ch

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

## 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ZIMMER EINFAMILIENHAUS ca. 800 m<sup>2</sup> (Haus und Garten)

- Wohn- und Essraum, moderne Designer Einbauküche
- 5 Schlafzimmer je ca. 20m<sup>2</sup>
- 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)

# AEROPERS-MONTHLY - RUNDSCHAU 6/98

## OKTOBER

21. Roland Zaugg trifft sich mit der Swissair zu einem CRM Programm 1999/2000.

23. Christoph Wepf tagt im AEROSANA-Vorstand.

### 26.10.- 3.11. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

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

Christoph Huber trifft sich mit Gino Haas/SR-OC.

Harry Zwarthoed und Christof Wepf treffen sich mit K. Lichtenstein/BBC-TA zur Umflottungsproblematik A310/B767.

27. Daniel Gonvers, Vorsitzender der Commission Romand ist im Vorstand zu Gast.

Klaus Lichtenstein/BBCTA erläutert dem Vorstand die Situation um den

B767-Entscheidung der BBCTA und er sucht um MoU-Verhandlungen zum aktuellen GAV BBCTA / AEROPERS.

27. - 30. Michael Fraser ist an der Pan European Conference in Brüssel.

28. Thomas Weder und Jürgen Leitner bereiten sich mit dem Vorstand auf das ALBANA-Monatsgremium vor.

Die VEF-Destinatär-Stiftungsräte treffen sich mit dem Vorstand.

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

29. Sergio Pulitano, Vorsitzender der F/O-Kommission ist im Vorstand zu Besuch.

Das Controlling ist am ALBANA-EPM.

Das Steuergremium konnte sich aufgrund einer aktuellen Entwicklung im Zusammenhang mit SR111 nur mit dem Thema UK-Plan befassen.

30. Christof Wepf, Harry Zwarthoed und die kapers nehmen am regelmässig stattfindenden BB/CTA Meeting zu daily-business teil.

Hanspeter Stocker ist mit dem Controlling am ALBANA-Monatsgremium.

Adrian Weber, Vorsitzender der Versicherungskommission ist im Vorstand zu Gast.

Umzug des AEROPERS-Sekretariates in das Untergeschloss bis die Bauarbeiten abgeschlossen sind.

Christoph Huber, Urs Schöni und Markus Schneider führen ein Gespräch mit ca. 20 Mitgliedern zur Thematik Umschulung auf A330 statt Rückschulung A320 und später Mixed Fleet Flying A320/A330.

## NOVEMBER

2. Michael Kuhn tagt mit der Senioritätskommission.

2./3. Der Vorstand tagt wegen Umbauarbeiten im Ops-Center.

2./3. Roland Born fliegt nach Brüssel ans ECA-Meeting.

3. Der AEROPERS-Vorstand lässt sich von der Swissair-GL (HH. Katz/Schär etc.) über die Swissair Franchising Ideen informieren.

4. Der Vorstand nimmt eine 1. Analyse der Franchising Ideen der Swissair vor.

Christof Wepf und Hanspeter Stocker nehmen mit K. Lichtenstein/BBCTA Gespräche zum MoU GAV BBCTA / AEROPERS auf.

5. Die Vorstandsmitglieder Stephan Künzli, Harry Zwarthoed, Markus Schneider und Urs Schöni führen mit einer Swissair-Delegation unter Leitung von B. Schär/O die Franchising Gespräche aufgrund der 1. AEROPERS-Analyse weiter.

6. Die AGr 1 GAV99 (ökonomische Aspekte) bereitet sich auf die GAV-Verhandlungen vor.

10. Christof Wepf und Hanspeter Stocker führen mit K. Lichtenstein/BBC-TA Gespräche zum MoU GAV BBC-TA / AEROPERS weiter.

16. Urs Schöni, Markus Jöhl und Felix Kuster reorganisieren den internen administrativen Ablauf.

17./18. Thomas Leupin und Markus Jöhl werten die Mitgliederumfrage aus.

20. Christof Wepf tagt im AEROSANA-Vorstand.

Markus Schneider, Ruedi Geser und Michael Pfister führen die am 6. November begonnene Vorbereitung zur AGr 1, GAV99 weiter.

Ende der Bauarbeiten und Umzug Sekretariate AEROPERS, AEROSANA und CCP.

20. - 23. Anselmo Caluori und Peter Lienhard sind an der IFEO-Jahreskonferenz in Amsterdam.

### **23.11.- 1.12. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE**

23. Am Infoabend im Mövenpick informiert der Vorstand rund 50 Mitglieder über den Stand Franchising Diskussionen und GAV99-Verhandlungen.

24. Stephan Künzli und Markus Schneider tagen mit der Gesamtaufwandskommission.

Ruedi Geser, Vorsitzender der Gesamtaufwandskommission ist im Vorstand zu Gast.

25. Swissair informiert die Verbände (AP-seits: Christoph Huber und Markus Schneider) über den Geschäftsgang.

John Hüsey tagt mit der Security-Kommission und anschliessend wird der Vorstand über die Security-Belange informiert.

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

Am zweiten Infoabend in der Freizeitanlage, Bassersdorf informiert der Vorstand nochmals rund 60 Mitglieder zum Thema Franchising,

GAV99-Verhandlungen und Allgemeines.

26. Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am ALBANA-EPM.

Andrew Baldwin trifft sich mit der Schweizer Rück zu einem Brainstorming zum Thema: Human Factor.

27. Hanspeter Stocker, Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am ALBANA-Monatsgremium, an welchem unter anderem eine erneute Überarbeitung des UK-Bulletins vorgenommen wird.

Christof Wepf und die kapers nehmen am regelmässig stattfindenden BB/CTA Meeting (daily-business) teil.

28. Samstag! Markus Jöhl, neu im Vorstand zuständig für Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen (ZALT) trifft sich mit Urs Enz zu einer persönlichen Ressortübergabe.

30. Die RUNDSCHAU-Redaktion führt ihre Redaktionssitzung zur RUNDSCHAU 6/98 ff. durch.

Christoph Huber, John Hüsey, Hanspeter Stocker und Stephan Künzli treffen sich mit der kapers zur Dachverbandssitzung.

An einer Gesamtsitzung treffen sich alle AEROPERS Arbeitsgruppen Mit-

gliedert GAV99 zu einem «kick off» Meeting.

Harry Zwarthoed nimmt am Assessment für Stv. Chefpilot A320/A330 teil.

## DEZEMBER

1. Am Vormittag findet in Vitznau das ursprünglich auf den 27. November vorgesehene ALBANA Steuergremium zu diversen Themen statt.

1. - 3. Die AGR 1 - 4 sind in den GAV99 Verhandlungen in Vitznau.

2./3. Roland Born fliegt nach Brüssel an das ECA-Meeting.

3./4. Hannu Ruprecht vertritt den Vorstand (alle an den GAV99 Verhandlungen) am 4. Global Pilot Alliance Meeting in Helsinki.

4. Die Commission Romand tagt.

10. Urs Schöni, Benjamin Bosshardt und Peter Tilly (alle AP) sowie Andy Thurnheer, Bruno Angst und Jürg Schmid (alle CCP) treffen sich zum 1. Arbeitsgruppen Meeting AP/CCP.

11. Harry Zwarthoed nimmt am Air Safety Committee Meeting bei der Swisscontrol in Genf teil.

Urs Schöni vertritt den Präsidenten an der Kaderaussprache SR/O.

12. Harry Zwarthoed vertritt den AEROPERS-Vorstand an der Trauerfeier für Erich Lüscher.

# Pensionierten-Stamm

**Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:**

Datum: 29. Dezember 1998 / 26. Januar 1999

Zeit: ab 14.30 Uhr

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



**Wir heissen folgende Neumitglieder herzlich willkommen**

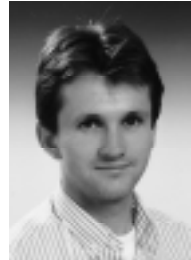
**Per 1. November 1998:**



*Pascal Charmillot*



*Markus Müller*



*Rolf Peter*



*Mathias Ribaux*



*Christian Schulthess*

**Per 1. Dezember 1998:**



*Ueli Erb*



*Jean-Marie Frachebourg*



*Michel Gysling*

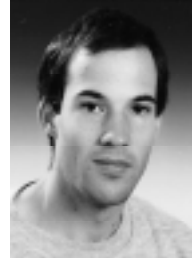




*Christoph Heeb*



*Ruedi Morf*



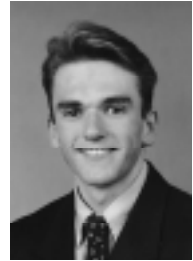
*Hansjörg Rohrer*



*Max Sandherr*



*Reto Scattolin*



*Rolf Senn*



*Andreas Widmer*



# 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

Redaktion:  
Ein Team von Piloten und  
der Verbandssekretär

Auflage:  
2300 Exemplare

Druck:  
Akeret AG  
Druck + Verlag  
Wallisellenstr. 2  
8600 Dübendorf  
Telefon 01/801 80 10  
Telefax 01/801 80 11  
ISDN 01/801 80 18

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

Insertionsschluss:  
3 Wochen vor Erscheinen

Format:  
A5 (148 x 210 mm)

Satzspiegel:  
107 x 167 mm

Grundschrift:  
9 Punkt Helvetica

Drucktechnisches:  
Druckmaterial: PK, KD,  
Positiv-Filme (seitenverk.)

Raster: 54er  
Buntfarben: 3

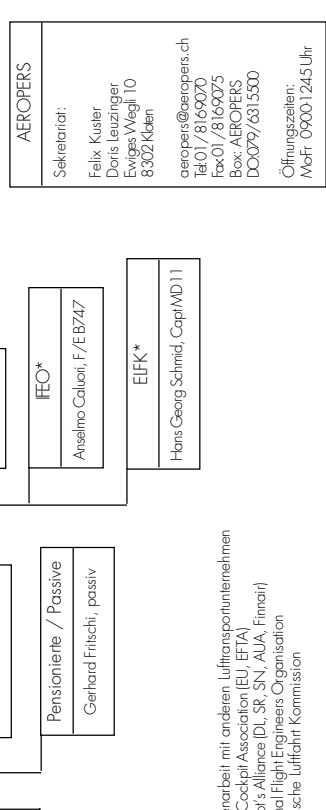
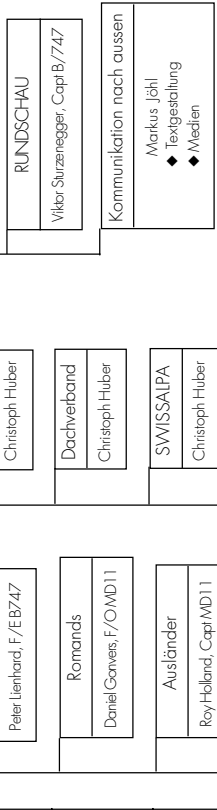
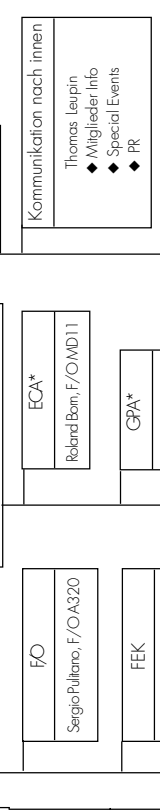
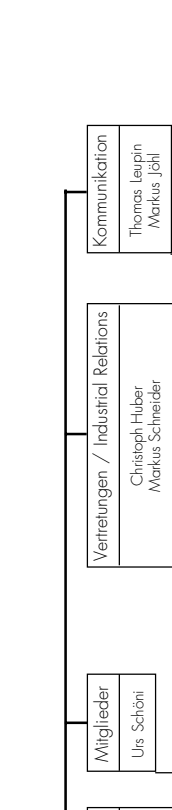
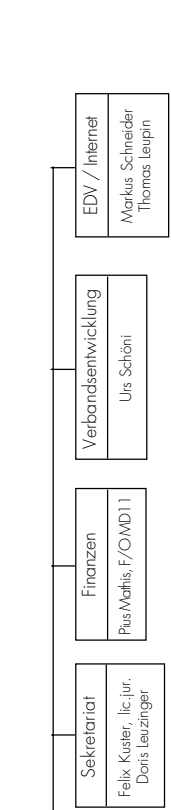
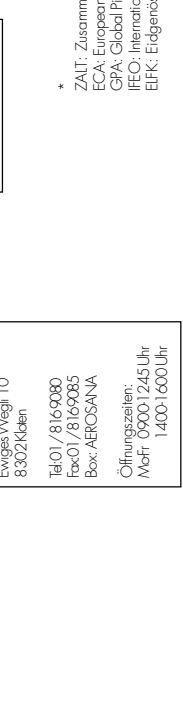
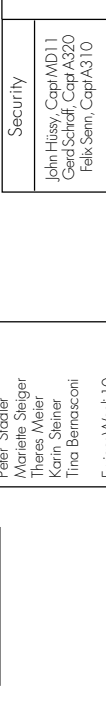
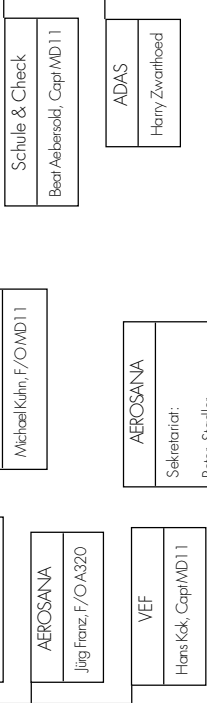
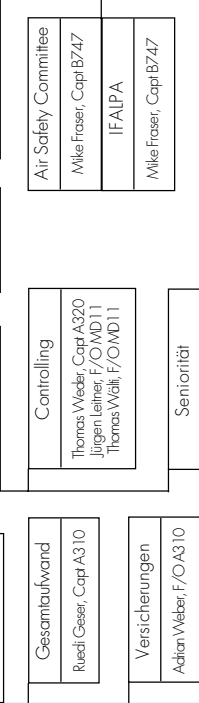
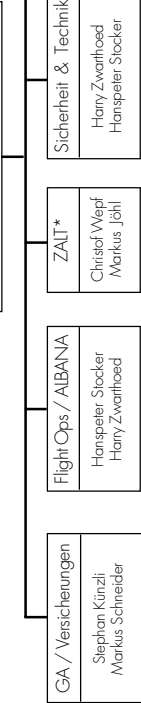
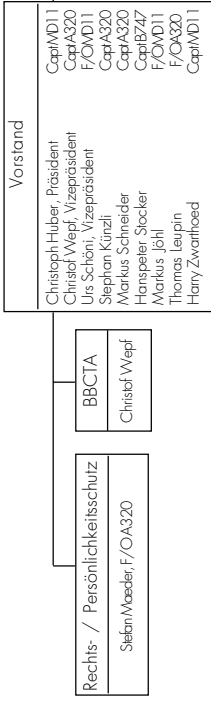
Satzverfahren: Lasersatz  
Druckverfahren: Offset

Tarif in sFr:	1 mal	3 mal	6 mal
<b>2. + 3. Umschlag- seite (115 x 175 mm)</b>	Fr. 588.–	Fr. 1614.–	Fr. 2928.–
$\frac{1}{1}$ 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.–

Farbuschlag: Fr. 370.– pro Farbe.

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





\* ZAIT: Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen  
ECA: European Cockpit Association (EU, EFTA)  
GPA: Global Pilot's Alliance (DL, SR, SN, AJA, Finnair)  
IFO: International Flight Engineers Organisation  
EIFK: Eidgenössische Luftfahrt Kommission