

# RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Pilotenverband SWISS • Nr. 1/2003



## Die Finnair – ein Modell für die SWISS?



# SWISS ist kein Spielball der Nation!

Ein kritisches Hinterfragen der schweizerischen Luftfahrtpolitik ist angesichts der jüngsten Vergangenheit sicher verständlich. Allerdings nimmt die öffentliche Einmischung in die Strategie der SWISS mittlerweile eine Dimension an, welche die unabhängige Entscheidungsfähigkeit des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung gewaltig einzuschränken droht. Wenn sich die SWISS-Führung hiergegen nicht durchsetzt, wird letztlich die gesamte Schweiz das Nachsehen und den Schaden haben.

Markus Jöhl, Präsident



Was momentan von den verschiedensten «Experten» an guten Ratschlägen an die Firmenleitung der SWISS herangetragen wird, ist

wohl bereits schon jenseits des Sprichwortes «Viele Köche verderben den Brei!» Es vergeht kein Tag, an dem nicht irgend jemand in der Schweiz verlauten lässt, was man nun ganz konkret in der SWISS anders machen müsste.

Es ist verständlich, dass sich jeder Schweizer Bürger am liebsten höchstpersönlich um «seine» Steuergelder kümmern möchte, die für den Aufbau der SWISS benötigt und vom Bund auch gesprochen worden sind. Doch führen wir uns nochmals vor Augen, vor welchem Hintergrund und wofür diese Gelder mobilisiert worden sind:

## Zwei Milliarden Bundesgeld für eine Anbindung an die Welt

Nach dem Zusammenbruch der Swissair wurde sehr schnell klar, dass die Schweizer Wirtschaft, die heute kaum mehr im Primär-Sektor eine Wertschöpfung erbringt, auch weiterhin auf eine gut funktionierende Anbindung «an die Welt» angewiesen sein wird. Nicht nur bei Michael Schumachers neuem Domizil, sondern auch bei der Standortbeurteilung internationaler Grossfirmen (von denen wir momentan glücklicherweise noch einige in der Schweiz haben) bildet die Nähe zu einem Flughafen mit attraktiven internationalen Verbindungen ein wichtiges Kriterium. Dabei genügt es nicht, einfach einen Zubringer-Verkehr

zu einem grossen Hub anbieten zu können. Denn ein Umsteigen mit dem damit verbundenen Zeitverlust nimmt ein Manager heute, der ohnehin für alles viel zu wenig Zeit hat, einfach nicht mehr in Kauf. Entsprechend braucht ein Flughafen ein relativ breites, direktes Langstreckenangebot, um bei Managern und Firmen überhaupt als attraktiv zu gelten.

Die SWISS erhielt zwei Milliarden Bundesgelder dafür, genau diesen Standortvorteil für die Schweizer Wirtschaft weiterhin aufrecht zu erhalten! Sie erfüllt mit dem 26/26-System, welches die Führungsscrew um André Dosé bereits im Oktober 2001 als Grundlage für den Businessplan Phoenix gewählt hatte, genau diesen primären Auftrag im Interesse der Wohlfahrt unseres Landes.

## Die Langstrecke ist die Stütze des Flugbetriebs, und sie rentiert!

Das heutige, bereits gestraffte Langstrecken-Netz nach dem 26/26-System funktioniert seit März 2002 tadellos. Die Auslastung liegt sogar über derjenigen der Konkurrenz. Die Behauptung, die SWISS fülle ihre Flugzeuge mit Dumping-Preisen und schreibe deshalb rote Zahlen, entbehrt jeglicher Grundlage. Von der Geschäftsleitung bestätigter Fakt ist, dass das Langstrecken-Geschäft der SWISS rentiert und sogar positive Beiträge an die Overhead-Kosten liefert; auch wenn das die Kritiker der SWISS (und der früheren Swissair) einfach partout nicht wahrhaben wollen.

## Mit weniger Langstrecke keine SWISS – und ohne SWISS kein Hub

Es ist nicht so, dass daran noch Abstriche gemacht werden könnten. André Dosé selber hat erst kürzlich unmissverständlich klar gemacht, man könne bei einer weiteren Verkleinerung der Langstrecke die SWISS beerdigen! Mit 26 Langstreckenflugzeu-

<b>Inhalt</b>	
Liebe Mitglieder:	
SWISS ist kein Spielball der Nation	2-4
Editorial	3
Charteroperation im OC2	5
Hintergrund – Full Scale Carrier oder Low Cost Carrier?	6-7
Die Finnair – ein Modell für die SWISS?	8-11
Civilized thinking	12
Touch down: Einheitliche Arbeitszeitlimiten in Europa – vorläufig noch kein Konsens	13-15
Rückgang des Inseratevolumens	16
Interview mit Hans R. Grieshaber, Mitglied des «Swiss Inner Circle»	17-19
Air Safety – Future Air Navigation System FANS – Part 2	20-21
Intern – Auszeichnung für Markus A. Jegerlehner	22-23
SWISSALPA	24-26
Kaleidoskop	27-28
Downburst und Aufwind	29
Insertionstarife	30
Termine/Organigramm	31

## Impressum

### Herausgeber

AEROPERS, Pilotenverband SWISS,  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.  
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,  
E-Mail aeropers@aeropers.ch

### Redaktion

E-Mail rundschau@aeropers.ch  
Dieter Eppler, Redaktionsleiter  
Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers  
Henry Lüscher  
Roland Zaugg  
Lukas Viglietti, Illustrationen

### Layout

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch  
Akeret AG

### Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

### Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

### Inseratenannahme

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz,  
Wallisenstrasse 2, 8600 Dübendorf  
Telefon 01 801 80 10  
Fax 01 801 80 11  
akeret.ag@bluewin.ch

### Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, Langenthal

gen ist die unterste kritische Grösse für Zürich erreicht. Denn wie bei jedem Wirtschaftssystem gibt es auch hier eine kritische Grösse, unter welcher das System nicht mehr funktioniert, nur noch übermässig Kosten generiert und somit letztlich in sich zusammenfällt. Und ohne die SWISS würde Zürich schlagartig zum Regionalflughafen degradiert, von dem aus man nur noch via Frankfurt, München, Paris und London in die internationalen Wirtschaftsmetropolen wie etwa Tokyo, Hong Kong oder New York fliegen könnte.

### Ohne Hub keine internationalen Firmen und kein Wohlstand

Die Folge davon wäre, was bereits in Berlin am Beispiel der Sony passiert ist: nämlich dass grosse internationale Unternehmen ihren Sitz an einen besser

erschlossenen Standort verlegen, von wo aus sie wieder effizient ihre Verbindungen mit Geschäftspartnern in der ganzen Welt pflegen können. Und da die Schweizer Wirtschaft enorm vom Aussenhandel abhängig ist, würde eine solche Entwicklung eine negative Spirale in Gang setzen, die wohl kaum mehr aufgehalten werden könnte: Sind einmal die ersten Unternehmen weg, sinkt die Nachfrage, weitere Kapazitäten im Luftverkehr müssen gestrichen werden, was dazu führt, dass auch andere Unternehmen ihren Sitz verlegen, und so weiter!

Auch im Tourismus würde das Fehlen eines Hubs als Eingangstor aus der ganzen Welt einen massiven Nachfrage-Einbruch bedeuten. Und gerade die Dienstleistungen im Tourismussektor sind für unser Land ein gewichtiger Einnahmezeitpunkt. Es

gingen also nicht nur viele in den Unternehmen angesiedelte Arbeitsplätze sondern auch die daraus entstehenden Steuereinnahmen für das Gemeinwesen verloren. Und dies in Zeiten, wo die Konjunktur ohnehin nur schleppend läuft!

Selbstverständlich könnte man nun argumentieren, dass damit wenigstens das Fluglärmproblem elegant gelöst wäre. Doch wo fänden dann die Einwohner dieses Landes noch ein Einkommen, wenn ihnen zukünftig immer weniger Unternehmen noch Arbeitsplätze zur Verfügung stellen könnten? Was haben wir denn heute in der Schweiz noch für Kompetenzen, mit denen wir nur auf dem Binnenmarkt und ohne eine Verbindung ins Ausland Geld verdienen könnten? Wir müssen also enorm aufpassen, dass hier nicht unser eigenes wirtschaftliches Grab geschaufelt wird!

## Editorial



Im Rahmen des «Recurrent Training» war ich im Januar für den ESET aufgeboden. Ehrlich gesagt, ich musste mich zuerst auf der SWISS crewmember website durch den Bulletin-Dschungel kämpfen, um mir Klarheit über die Bedeutung dieses Kürzels zu verschaffen. Heute weiss ich, ESET steht für

Emergency Procedure and Safety Equipment Training. Unter anderem beinhaltet diese zweitägige Weiterbildung auch einen CRM-Tag (Crew Resource Management) zusammen mit den Flight Attendants. In dessen Verlauf kamen wir in einer heftig geführten Diskussion unter anderem auf die «Locked Door policy» zu reden. Ein Wort gab das andere, bis sich schliesslich ein weibliches F/A zu der Behauptung hinreissen liess, dass ein vernünftiges Team in Anbetracht der verriegelten Cockpittür kaum mehr möglich und überhaupt schon gar nicht mehr wichtig sei.

Peng – das sass! Ruhe, Schweigen, Konsternation.

Braucht es wirklich so wenig wie eine geschlossene, kugelsichere Cockpittür, um gefestigte Teamarbeit zu erschüttern? Sind unsere Strukturen, über Jahre gewachsen und vielfach bewährt, derart fragil? Wenn dem so wäre, was haben wir – die Mitarbeiter und die Besatzungen im Speziellen – der unsicheren Zukunft entgegenzuhalten? Ich meine, gerade im Zusammenhalt liegt eine unserer Stärken; zu einer Flugzeugbesatzung gehören Cockpit- und Kabinenbesatzung gleichermassen, Türen und Vorhänge hin oder her.

Ein harmonisch funktionierendes Team ist nicht bloss ein Sicherheitsfaktor, sondern schlägt sich auch in der Qualität des Produkts nieder. Wir haben uns dies bestätigen lassen – in einem Gespräch mit einem unserer Topkunden. Hans R. Grieshaber, Vielflieger und engagiertes Mitglied des «Swiss Inner Circle» erklärt, weshalb er wann immer möglich SWISS fliegt. Er kennt den Markt wie kaum ein anderer, haben sich doch im Laufe der Jahre über zwei Millionen Swissair- oder SWISS-Meilen auf sei-

nem Konto angesammelt. Seine Aussagen und die Anmerkungen von Fausto A. Fischer, ebenfalls Mitglied des «Inner Circle», zum Thema Kundenkontakt sind als Feedback und Anregung zu verstehen – in keiner Weise als Belehrung!

Immer wieder wird der Schweiz vorgehalten, ihre Airline sei zu gross, speziell im Langstreckenbereich. Die Wirtschaftszeitung Cash versuchte sich kürzlich am Vergleich mit den Österreichern. Roland Zaugg hingegen ziehts mehr in den hohen Norden, zu den Finnen. Auch die Finnair verfügt bei vergleichbarer Landesgrösse lediglich über 12 Langstreckenjets. Warum dieses Modell aber nicht unbedingt auch für uns das richtige sein muss, erklärt er in einer spannend zu lesenden Recherche.

Und schliesslich noch ein Highlight in eigener Sache: Markus A. Jegerlehner, Maître de Cabine und «Hausfotograf» der «Rundschau», ist ausgezeichnet worden. Die meisten unserer Titelbilder sind Resultate seines Schaffens, eingefangen von seinem Objektiv. Auch Spezialwünsche wie etwa das aktuelle Titelsujet werden von ihm professionell erfüllt. Seit 1998 arbeitet er regelmässig für verschiedene Agenturen, unter anderem für Keystone. Sie war es auch, die das prämierte Bild eingesandt hat. Und so kam es, dass dem 39-jährigen Berner dieses Jahr der Swiss Press Photo Award in der Kategorie Aktualität zugesprochen wurde. Wir freuen uns, denn Jegerlehner beweist damit, dass eine Erfolgsmeldung ihren Ursprung nicht selten in einem völlig fremden, oftmals sogar negativ belasteten Umfeld findet.

Übrigens – was das skeptische Flight Attendant betrifft, das partout die Berechtigung des Teams in Frage stellte, so ist es uns Piloten zum Abschluss des Kurstages gelungen, dank einer starken Teamleistung die Wogen im Ansatz wieder zu glätten. Wir haben die F/A-Gruppe mit Automatenkaffee bei der Wiederbelebung überrascht, symbolisch untermalt mit der Zeichnung eines vierblättrigen Kleeblatts. Ob neben der etwas mitgenommenen Übungspuppe auch der Teamgedanke wiederbelebt worden ist, kann ich an dieser Stelle nicht mit letzter Sicherheit beantworten.

Für ein überraschtes Lächeln aber hats allemal gereicht.

Dieter Eppler, Redaktionsleiter



## Gefährliches Spiel mit den wirtschaftlichen Grundlagen dieses Landes

Es ist deshalb sehr gefährlich und geradezu verantwortungslos, wenn heute ein paar Populisten die SWISS (und insbesondere deren Langstreckenflotte) – ohne Berücksichtigung obiger Zusammenhänge und ohne Kenntnisse der effektiven internen wirtschaftlichen Verhältnisse – völlig grundlos kritisieren, einfach weil es momentan offenbar «in» ist. Mit falschen Behauptungen und hinkenden Vergleichen (z.B. dem Verweis auf eine Finnair) wird eifrig versucht, die Strategie der SWISS zu torpedieren um damit allenfalls neue Realitäten zu schaffen; getreu dem Motto: «Steter Tropfen höhlt den Stein». Wie allerdings dann die neuen Realitäten aussehen werden, wird geflissentlich verschwiegen!

Erschwerend kommen noch die vor der Tür stehenden Nationalratswahlen dazu: Jeder sonst noch so stille Politiker sieht plötzlich ein Thema, in dem er sich – scheinbar – kompetent fühlt und das die Schweizer Volksseele doch so sehr bewegt wie kaum ein anderes. Die SWISS ist damit das ideale Wahlkampfthema schlechthin, mit dem sich jeder nun zu profilieren versucht. Und sofort wird kräftig mitgemischt im Kreise derjenigen, die ja schon immer wussten, wie man es machen müsste! So kann man sich bei den Wählern elegant in ein positives Licht rücken, da diese (als Steuerzahler) doch froh sein müssten, wenn endlich jemand zum Rechten sieht in dieser Firma, von der man ja (vielleicht sogar selber veranlasst) nur selten etwas Positives hört. Und um im Wahlherbst – just wenn die SWISS dann ihre Halbjahreszahlen präsentieren wird – ja keine bösen Überraschungen zu erleben, wird heute (völlig undifferenziert) lauthals ein sofortiger und radikaler Abbau der Langstrecke gefordert. Eine Massnahme, die für das Überleben der Firma tödlich werden könnte!

Wenn in unserem Land niemand mehr an eine florierende Wirtschaft mit einem funktionierenden, internationalen Transportsystem glaubt, werden wir über kurz oder lang beides nicht mehr haben! Und wenn dann unser international hoher Lebensstandard nach unten korrigiert werden muss, werden sich die Kritiker sicher wieder zu Wort melden; allerdings wohl eher, um irgendwelchen äusseren Umständen die Schuld zu geben und wohl kaum, um einzugestehen, dass man sich geirrt hat.

## Versachlichung tut Not

Gefragt sind deshalb Politiker mit Kompetenz, Fachwissen und Engagement, welche den primären Auftrag der SWISS, der

Schweiz und ihrer Wirtschaft eine Anbindung an die Welt zu garantieren, verstehen und diesen auch weiterhin unterstützen. Allerdings darf das Ziel einer selbstständigen schweizerischen Luftfahrt nicht aus den Augen verloren werden.

Der Bund als grösster (und auch sehr geschätzter!) Investor in die SWISS kann seine Anliegen ohnehin bereits im Rahmen der Einsitznahme im Verwaltungsrat offiziell einbringen.

Die Führung der SWISS ihrerseits darf sich bei ihren Entscheiden einzig von ökonomischen Grundsätzen leiten lassen und soll sich auch weiterhin gegen politische Einflussnahme resistent zeigen. Sie soll mit einer konsequenten und klaren Umsetzung der bisherigen Strategie aufzeigen, dass sie sich ihrer Verantwortung gegenüber der Schweiz bewusst ist und bereit ist, das Ruder auch weiterhin selber in der Hand zu halten.

Und die Medien mögen doch auch einmal über all die positiven Errungenschaften dieser noch sehr jungen Firma berichten. Es scheint sich aber auch am Beispiel der SWISS leider wieder einmal mehr zu bewahrheiten, dass «bad news sells», weil Herr und Frau Schweizer halt eben doch Weltmeister in negativer Selbstkritik sind. Sie schaffen es immer wieder, mit all ihren Zweifeln, ihrer Tendenz zu Überperfektion und ihrem Hang, lieber das halbleere statt das halbvoll Glas zu sehen, sich selber die Grundlagen für den eigenen Erfolg zu verbauen. Etwas mehr Selbstvertrauen und Stolz auf Geleistetes würde manchmal sicher nicht schaden. Vielleicht wäre das eine neue und verantwortungsvolle Herausforderung für die Medien in diesem Land?!

## Die SWISS hat Chancen und eine Zukunft

Wenn den momentanen «Miesmacher»-Tendenzen nicht rasch und vehement Paroli geboten wird, droht der SWISS das Ende, noch bevor sie richtig begonnen hat. Es kann nicht sein, dass selbsternannte Spezialisten, die bei einem Scheitern keine Verantwortung zu übernehmen haben, den Kurs der SWISS bestimmen. Es geht nicht an, dass die vielen Vorteile, welche die SWISS gegenüber ihren Konkurrentinnen hat, von aussenstehenden Laien einfach ignoriert und kaputtgeredet werden. Denn die SWISS hat klare Chancen: Infolge des Zusammenbruchs der Swissair konnte die SWISS Flugzeuge zu äusserst günstigen Leasingraten übernehmen. Als grossen Trumpf verfügt sie nach wie vor über sehr motivierte und engagierte Mitarbeiter. Auch in einem sicher nicht einfachen Umfeld eigne «Startup-Unternehmens» erbringen sie

jeden Tag einen tadellosen Service auf höchstem Niveau. Zudem hat dieses Personal teilweise einen massiven Lohnverzicht geleistet, um der SWISS und dem eigenen Arbeitsplatz eine reelle Zukunftschance geben zu können.

## Unsere Passagiere glauben an uns – tun wir es auch!

Die SWISS hat glücklicherweise im Ausland nach wie vor einen hervorragenden Ruf. Das beweisen auch die vielen Awards, die wir für unser ausgezeichnetes Produkt immer wieder entgegennehmen dürfen. Denn unsere Passagiere schätzen unser Produkt nach wie vor!

Wenn wir das Feld jedoch weiterhin den Kritikern überlassen, werden diese das gute Image bei unseren Passagieren bald zerstört haben. Es liegt deshalb an jedem Einzelnen von uns, im Kontakt mit unseren Kunden, Bekannten und Freunden die Überzeugung nach aussen zu tragen, dass die SWISS eine erfolgreiche Zukunft haben kann. Auch wir Piloten müssen das halbvoll statt das halbleere Glas sehen! Die Tatsache, dass noch lange nicht alle Probleme gelöst sind, darf uns daran nicht hindern.

Entweder wir SWISS-Mitarbeiter glauben daran, dass wir Erfolg haben werden und strahlen diese Überzeugung auch aus, oder wir geben unsere eigene Zukunft auf. Denn an Herausforderungen wird es uns auch im neuen Jahr mit Sicherheit nicht fehlen. Nur wenn wir innerhalb der SWISS alle wirklich überzeugt sind, dass wir diese auch bewältigen können und wollen, wird die SWISS ihre Chancen auch nutzen können.

Denn letztlich sind wir Mitarbeiter die SWISS; und niemand sonst!

Mit freundlichen Grüssen,

euer



## WIRTSCHAFTLICHKEIT VOR HEIMATSCHUTZ: EIN ERSTER SCHRITT...

# Charteroperation A320 doch im OC2

Mit dem Entscheid, die 4 A320-Charterflugzeuge im OC2 zu operieren, setzen der VR und die GL der Swiss ein erstes Signal, dass Wirtschaftlichkeit und nicht Klageandrohungen die Richtung der Firma bestimmen.

Text: Christian Frauenfelder,  
Vorstandsmitglied



Der Entscheid, sieben MD-80 durch vier A320 im Charterbereich zu ersetzen, ist vernünftig. Mit der Integration der vier A320 in die bestehende A320-Flotte

können Synergien optimal genutzt und die Operation kostengünstig durchgeführt werden. Die MD-80 entspricht nicht mehr dem Kundenbedürfnis. Direkte Konkurrenten operieren mit der A320 oder der B-757 bereits ein moderneres und komfortableres Equipment. Grundsätzlich kann heute gesagt werden, dass die vorgeschlagene Lösung für die Swiss sinnvoll ist und wir aktiv mithelfen werden, diese umzusetzen.

Die ersten beiden A320-Charterflugzeuge kommen 2003 ins OC2 (Frühjahr und Sommer), die beiden andern im Jahre 2004. Über die Eckwerte der Integration (Übernahme OC1-Piloten, Modalitäten) haben wir in Mitglieder-mails informiert. Die Rahmenbedingungen für die FDRs wurden bereits abgesprochen. Vorgesehen ist ein 3-Stufen-Verfahren:

1. Operation innerhalb Sorthaul-FDR Swiss (gem. GAV Swiss-Aeropers).  
Hier kann die Swiss ohne Restriktionen operieren.
2. Operation innerhalb angepassten Belair-FDR. Hier muss die Swiss Auflagen erfüllen (z.B. Freistellen der Rotation, spez. Freitagregelung etc.).
3. Spezialbewilligungen mit Auflagen.

Der grösste Teil der heutigen Charterflüge (80–90%) liegt innerhalb der normalen Sothaul-FDR. Die oben genannten Regelungen lassen Tagflüge bis zu einer Grössenordnung von 13:30 h Dutytime

und Nachtflüge bis max. 12:00 h Dutytime zu. Ohne diese Flexibilität bei den Charterflügen wäre eine Operation nicht konkurrenzfähig. Die Mehrbelastung werden wir aber durch flankierende Massnahmen abfedern. Die Ausführungsdetails werden

fang sein, wenn die Swiss überleben will. Es wäre aber das falsche Signal, sich nach diesem richtigen Entscheid zufrieden zurückzulehnen. Die Strukturprobleme und die tiefe Produktivität bei der Regionalflotte dürften die Swiss über 30 Millionen Franken

*«If the Wright brothers were alive today Wilbur would have to fire Orville to reduce costs.»*

*Herb Kelleher, Southwest Airlines, «USA Today», 8 June 1994.*

noch in diesem Monat verhandelt. Der Aufbau der Charteroperation A320 im OC2 ist somit auf gutem Wege.

### ...aber die Sorge wächst

Mit der Integration der A320-Charterflugzeuge hat die Swiss begonnen, klare Strukturen und eine saubere Geschäftsfeldabgrenzung zu schaffen. Der AEROPERS-Vorstand begrüsst diese Art von gradliniger, transparenter Unternehmungsführung, wie sie der VR und André Dosé am

pro Jahr kosten. Es sind schnelle, mutige Lösungen gefragt, Abwarten können wir uns nicht mehr leisten. Der Weg der SPA, alles einzuklagen anstatt mit der Firma konstruktiv zu verhandeln, führt in die Sackgasse. Wir sind besorgt um den immensen Schaden, den die SPA unserer Unternehmung und dem Image unseres Berufsstandes zufügt. Sie nimmt ihre Verantwortung als Verband nicht wahr, sich mit dem Rest des Personals an einer gemeinsamen Zukunft zu beteiligen. Es kann nicht sein, dass ein Verband mit Klagen eine Firma lähmt. Der einzige, der davon profitiert, ist der Anwalt der SPA, Herr Suter. Auf Kosten der Steuerzahler, Investoren und Swiss-Angestellten notabene.

Wie lange will die Swiss diesem Treiben noch tatenlos zuschauen? Wir erwarten von Managern, dass sie «das Heft» wie beim Charter in die Hand nehmen, diesen juristischen «Deadlock» durchbrechen und weiteren Schaden durch die SPA verhindern. Es wäre ein schlechter Witz, wenn ein Schiedsgericht und ein Anwalt auf das Schicksal der Swiss entscheidenden Einfluss hätten.

20.01.2003 gezeigt haben. Angst vor juristischen Auseinandersetzungen mit der SPA ist der falsche Ratgeber. Der Charterentscheid war ein erster mutiger Schritt in die richtige Richtung, kann aber nur der An-

# Full Scale Carrier oder Low Cost Carrier?

**Mit freundlicher Genehmigung der holländischen Pilotenvereinigung VNV publizieren wir an dieser Stelle auszugsweise einen Artikel zum Thema Full Scale Carrier (FSC) und Low Cost Carrier (LCC). Der Text stammt aus ihrem Verbandsorgan «op de bok» und wurde ursprünglich verfasst von Fred Dankers. Hans Kok, CMD MD11, hat ihn für die «Rundschau» in verdankenswerter Weise übersetzt und bearbeitet.**

Ähnlich wie in Deutschland, Frankreich und England vereinigt der holländische Pilotenverband VNV Mitglieder verschiedener Airlines. Mit Martinair als Charterfirma, Transavia als Charter-, Linien- und Low Cost Carrier, KLM als FSC, Schreiner Aviation Group als Helikopter- und Flächenflugzeugbetreiber vor allem in unterentwickelten Ländern und mit City-Hopper als Regionalairline arbeiten unter den GAVs der VNV somit viele Piloten aus den unterschiedlichsten Lagern.

In den letzten Jahren stagnierten sämtliche europäischen konventionellen Airlines, Lufthansa ausgenommen. Die LCC hingegen fassten auch in Europa Fuss und expandieren seither gewaltig. Sie bevorzugen Piloten, die bereits eine Lizenz besitzen und über entsprechende Erfahrung verfügen, in der Regel auf der Boeing 737. Durch die Probleme bei Swissair, Sabena und Schreiner (mag es bloss Zufall sein, dass alle Namen mit einem «S» beginnen...?) war und ist das Angebot an verfügbaren Kandidaten gross. Das könnte sich aber sehr rasch wieder ändern. Die Arbeitsbedingungen müssen sich dem Markt anpassen. In der AEROPERS sind nur SWISS-Piloten im GAV vertreten, und zwar ausschliesslich diejenigen der ehemaligen Swissair.

Versuchen wir nun zu analysieren, wie die Bedingungen bei den LCC aussehen, denn es ist von allgemeinem Interesse und möglicherweise gar nützlich für einige von uns.

## Optionen...

Wenn jemand wählen kann zwischen zwei möglichen Laufbahnen, so stellt sich die Frage nach den Unterschieden. Diejenigen mit mehr als zehn Jahren Berufserfahrung versuchen in der Regel, einen Neuanfang zu vermeiden. Wieder unten auf der Lohnliste zu stehen bedeutet, mit einem Einstiegssalär zu beginnen. Vielfach sind diese Piloten aber sozial bereits stark gebunden; sie besitzen ein eigenes Haus, ha-

ben eine Familie mit schulpflichtigen Kindern und entsprechende finanzielle Verpflichtungen. Manchmal ist auch das Alter bereits ein Hindernis, um in einen FSC einzutreten.

Die LCC aber bräuchten eigentlich genau diese erfahrenen Piloten. EasyJet beispielsweise offeriert ein «goldenes Hello» für Kandidaten, die als «direct entry Captains» eintreten. Es kann äusserst lukrativ sein, in eine expandierende Firma einzusteigen. Auch Ryanair gibt sich grosszügig und bietet Aktienoptionen als Lohnbestandteil.

Ein Pilot, der 1996 eingestiegen ist, fliegt heute bereits seit drei Jahren als Commander und verfügt über Optionen im Wert von 230 000 Euro. Im Vergleich dazu hat sein Kollege, welcher zur gleichen Zeit bei der KLM begonnen hat, keine Optionen und steht erst vor seiner Umschulung auf den B737 – als Copi wohl verstanden! Bis anhin war er entweder First Officer auf den Fokkertypen F50, F100 oder Second Officer auf einem Grossraumflugzeug. Im zweiten Fall zumeist als «Cruise Enlarger» mit wenig Starts und Landungen. Ausserdem hätten Optionen von KLM wenig gebracht, denn der Börsenwert der Papiere sank seit 1998 kontinuierlich von 45 Euro auf den heutigen Stand von 7,4 Euro!

## Wachstum...

Wie steht es mit einer schnellen Karriere bei den LCC oder mit der Jobsecurity bei den FSC? Die IATA geht von einem Wachstum von 5,5% pro Jahr aus (vgl. Ta-

belle 1). Laut dieser Studie werden die LCC immer schneller wachsen. Bis im Jahr 2010 braucht es, wegen des Wachstums und den Pensionierungen, in Europa bis zu 20000 neue Piloten. Übrigens werden auch die FSC zusätzliche Piloten benötigen. Ob die LCC wirklich im Jahr 2010 mehr als 35% der Passagiere transportieren werden, bleibt zum heutigen Zeitpunkt eine offene Frage. KLM besitzt Anteile an Transavia und KLM UK. Auf der anderen Seite verkaufte sie kürzlich ihre Beteiligung an BUZZ an die Ryanair. Lufthansa hat in Germanwings ebenfalls Anteile im LCC-Segment. Bis 1999 kamen die LCC in den USA – nach 20-jähriger Deregulation – auf einen Marktanteil von 15%. Der grösste Teil wurde von South West Airlines transportiert. Genau ihre Philosophie wird in Europa immer wieder kopiert.

## Salär...

Mit Wachstum und Aussicht auf eine schnelle Karriere locken die LCC. Aber wie steht es mit den sonstigen GAV-Bedingun-



**Ryanair hebt ab zum Höhenflug.**

gen? Hier eine Übersicht der European Cockpit Association ECA (vgl. Tabelle 2) mit einigen Erläuterungen:

Die Spalte FSC entspricht dem Durchschnitt der Saläre bei Air France, British Airways, Iberia, Lufthansa und SAS für Kurzstreckenpiloten.

Die LCC-Daten errechnen sich aus dem Mittel von BUZZ, Deutsche BA, easyJet, Germanwings und Ryanair.

Insgesamt können folgende Schlüsse gezogen werden:

1. Der LCC-Pilot verdient weniger als sein FSC-Kollege. Normalerweise macht der FSC-Pilot einen entsprechenden Salärschritt beim Wechsel auf die Langstrecke.

2. In einem LCC werden mehr Stunden produziert. Der variable Teil des Salärs ist abhängig von den geflogenen Stunden oder den geflogenen Sektoren. Fliegt ein LCC-Pilot aus irgend einem Grund weniger,

dann hat das direkte Auswirkungen auf das Salär. Auf diese Weise gelingt es den LCC, die Kosten tief zu halten und einen hohen Produktivitätsgrad zu erzielen.

## Pensionskasse, Ferien, Flight Duty Regulations...

Hier gibt es keine direkten Vergleiche. Die Konditionen sind sehr unterschiedlich. Allgemein kann aber festgehalten werden, dass die sekundären Arbeitsbedingungen bei den LCC generell eine markant schlechtere Qualität aufweisen. Normalerweise werden diese erst nach einer Wachstums- und Bestätigungsphase richtig aufgegleist. Mittlerweile ist die englische BALPA (British Air Line Pilots Association) überall als Verhandlungspartner beigezogen worden – ausser bei der Ryanair. Gemäss Aussage des Verbandes präsentieren sich die Verhandlungsentwicklungen grundsätzlich erfreulich. Die auch in der Presse veröffentlichte Unzufriedenheit der

Piloten der Ryanair lässt indes den Schluss zu, dass sich wohl oder übel auch diese Gesellschaft irgendwann dem Druck der Unions wird beugen müssen.

Hier nur zwei Auszüge aus den Anstellungsbedingungen der Ryanair:

1. As a First Officer you may from time to time at Ryanairs absolute discretion be required to perform non-flying duties within any Ryanairs departements.
2. ... that you accept the right of the company , at it's sole discretion, to give you compulsory unpaid leave for the duration of the period of excess capacity or to terminate your employment.

Womit die Flexibilität der Gesellschaft wohl massgeblich dank den Piloten gewahrt wird...

## Ausblick...

Die Arbeitsbedingungen bei South West sind gut. Die meisten LCC-Piloten in Eng-

land werden schon jetzt durch BALPA betreut. Man kann somit annehmen, dass sich die Arbeitsbedingungen mittelfristig verbessern. Manchmal ist ein junger Pilot froh, Stunden fliegen zu können. Schlussendlich bestimmen aber die Arbeitsbedingungen, ob er Freude in seinem Job empfindet. In den LCC findet man natürlich immer noch ungetrübten Pioniergeist. Der Zusammenhalt im Korps ist sicher gross. Die vielfältigen Karrieremöglichkeiten sowie die Chance, verschiedene Flugzeugtypen zu fliegen und auch im Langstreckenbereich eingesetzt zu werden, werden einem aber ausschliesslich bei den FSC geboten. Falls es überhaupt eine Wahlmöglichkeit gibt, dann gilt es sorgfältig abzuwägen, welcher Option der Vorzug gegeben wird. Wechseln ist praktisch aussichtslos – die Seniorität ging verloren.

Deshalb: Low Cost Carrier oder Full Scale Carrier – das ist und bleibt die Frage der Zukunft!

## European Traffic in terms of million Passengers from 2002 forecast (Tabelle 1)

	total Europe	FSC	LCC	LCC share	total growth	FSC growth	LCC growth
<b>1996</b>	167,0	<b>162,3</b>	4,7	<b>2,8 %</b>	6,0 %	<b>5,2 %</b>	39,9 %
<b>1997</b>	194,9	<b>188,6</b>	6,3	<b>3,2 %</b>	16,7 %	<b>16,2 %</b>	33,7 %
<b>1998</b>	211,3	<b>203,5</b>	7,7	<b>3,7 %</b>	8,4 %	<b>7,9 %</b>	23,2 %
<b>1999</b>	233,1	<b>218,3</b>	14,8	<b>6,3 %</b>	10,3 %	<b>7,3 %</b>	91,0 %
<b>2000</b>	239,6	<b>218,9</b>	20,7	<b>8,6 %</b>	2,8 %	<b>0,3 %</b>	40,2 %
<b>2001</b>	239,6	<b>214,2</b>	25,5	<b>10,6 %</b>	0,0 %	<b>-2,2 %</b>	22,9 %
<b>2002</b>	249,2	<b>217,4</b>	31,8	<b>13,0 %</b>	2,0 %	<b>1,5 %</b>	25,0 %
<b>2003</b>	265,7	<b>227,5</b>	38,2	<b>14,5 %</b>	7,8 %	<b>4,6 %</b>	20,0 %
<b>2004</b>	283,2	<b>237,4</b>	45,8	<b>16,3 %</b>	6,8 %	<b>4,3 %</b>	20,0 %
<b>2005</b>	301,9	<b>246,9</b>	55,0	<b>18,7 %</b>	4,3 %	<b>4,0 %</b>	20,0 %
<b>2006</b>	321,8	<b>255,8</b>	66,0	<b>21,3 %</b>	5,5 %	<b>3,6 %</b>	20,0 %
<b>2007</b>	343,1	<b>263,8</b>	79,2	<b>24,2 %</b>	5,5 %	<b>3,1 %</b>	20,0 %
<b>2008</b>	365,7	<b>270,6</b>	95,1	<b>27,6 %</b>	5,5 %	<b>2,6 %</b>	20,0 %
<b>2009</b>	389,8	<b>275,8</b>	114,1	<b>31,4 %</b>	5,5 %	<b>1,9 %</b>	20,0 %
<b>2010</b>	415,6	<b>278,7</b>	136,9	<b>35,7 %</b>	5,5 %	<b>1,1 %</b>	20,0 %

## annual gross income (Euro) short-haul pilots (Tabelle 2)

	aver. FSC	aver. LCC	LCC % FSC
FO total (fix + var)	<b>83.972</b>	63.786	<b>76,0%</b>
FO fix	<b>79.167</b>	46.008	<b>58,1 %</b>
var FO	<b>4.805</b>	17.778	<b>370,0 %</b>
var % gross	<b>5,7 %</b>	27,9	<b>487,1 %</b>
CPT total (fix + var)	<b>133.224</b>	94.043	<b>70,1 %</b>
CPT fix	<b>125.286</b>	74.272	<b>58,7 %</b>
var CPT	<b>7.938</b>	19.771	<b>250,3 %</b>
var % gross	<b>6,0 %</b>	21,0 %	<b>352,8 %</b>
pilot aver. Gross (var+fix)	<b>108.598</b>	78.915	<b>72,7 %</b>
pilot average fix	<b>102.227</b>	60.140	<b>58,8 %</b>
pilot var. average	<b>6.372</b>	18.775	<b>294,7 %</b>
var % gross	<b>5,9 %</b>	23,8 %	<b>405,5 %</b>

## annual block-hours and duty-days

	aver. FSC	aver. LCC	FSC ./ LCC
annual block	<b>562</b>	760	<b>-26,1 %</b>
annual duty-days	<b>184</b>	210	<b>-12,5 %</b>
crew-demand	<b>100,0 %</b>	73,9 %	<b>-26,1 %</b>



# Die Finnair – ein Modell für die SWISS?

**Nachdem schon die alte Swissair jeweils ziemlich willkürlich mit Airlines verglichen wurde, welche gerade als erfolgreich galten, scheint sich dieses Spiel nun bei der neuen SWISS zu wiederholen. Dass solch opportunistische Vergleiche jedoch problematisch sein können, soll der folgende Artikel aufzeigen.**

Text: Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320



## Worum geht es?

Waren es bei der Swissair konkret die British Airways mit ihrem überall als «legendär» charakterisierten CEO Sir Colin Marshall und v. a. die SAS mit dem von der inter-

nationalen Presse zum «Visionär» hochgejubelten Jan Carlzon an der Spitze, so hat sich der Fokus unserer Kritiker heute auf die recht erfolgreiche Finnair gerichtet, welche mit ihrer verhältnismässig kleinen Langstreckenflotte als Modell für die SWISS dienen soll.

Leider schaute man oft damals schon nicht so genau, in welchem Zustand sich die so beispielhaften Airlines zum Teil nur kurze Zeit vorher noch präsentierten; und wenn sie dann früher oder später ebenfalls wieder von den «üblichen» Airline-Problemen ereilt wurden, wandte man sich unauffällig von ihnen ab und suchte sich eine neue Muster-Airline aus, deren Rahmenbedingungen und momentanes Erfolgsgeheimnis sich ohne weiteres komplett von denen der nur kurze Zeit vorher noch im Brennpunkt gestandenen Airlines unterscheiden durften.

Die Folge war ein munteres Hüft und Hott von durchaus gutgemeinten Ratschlägen. Eine realistische Umsetzung war jedoch kaum möglich, weil auch eine gesunde Firma, beziehungsweise eine organisch gewachsene, starke Wirtschaftsregion nicht ständig und in derart kurzer Zeit vollständig umstrukturiert werden kann, ohne dass sie eines Tages zusammenbricht. Man kann schliesslich einen sehr gut trainierten Ausdauerathleten auch nicht beliebig oft in einen Spitzensprinter und wieder zurück verwandeln.

Um zu illustrieren, dass sich daran nicht viel geändert hat, und dass man auch heu-

te noch nicht einfach die erfolgreichen Rezepte einer Airline auf eine andere übertragen kann, werfen wir nun einen Blick in den hohen Norden, nach Finnland.

## Geschichte der Finnair

Die Finnair wurde bereits 1923 gegründet (hiess jedoch bis 1968 Aero) und ist damit eine der weltweit ältesten Airlines überhaupt. Nachdem Finnland für das Jahr 1940 die Olympischen Spiele zugesprochen erhalten hatte, bestellte die Aero einige Focke-Wulf-Fw-200-Langstrecken-

flugzeuge, welche jedoch wegen der Entwicklungen, die zum Ausbruch des 2. Weltkrieges führten, nie ausgeliefert wurden.

Nach dem Weltkrieg fühlte sich Finnland durch seinen übermächtigen Nachbarn und Kriegsgegner weiterhin bedroht: Um der Gefahr vorzubeugen, dass Finnland wie andere osteuropäische Länder zu einem sowjetischen Satellitenstaat transformiert wird, knüpfte man mit enormem Aufwand und sehr viel Energie, dem berühmten finnischen «Sisu», Kontakte mit dem westlichen Europa, wozu sich nicht zuletzt die nationale Airline als nützlich erwies. Deshalb leistete der finnische Staat auch einen bemerkenswert grossen Einsatz für die Aero, und als Folge davon war sie sogar eine der ersten Airlines, welche Düsenjets (Caravelles) auf europäischen Strecken einsetzte.

Wegen der oben erwähnten Bedrohung beteiligte sich die Finnair 1946 auch nicht am neu gegründeten Scandinavian Airlines

System (SAS), obwohl das rein wirtschaftlich gesehen nicht unvernünftig gewesen wäre; die Finnen wussten nur zu gut, dass sich vor allem in Krisenzeiten niemand so wirkungsvoll und entschieden für sie einsetzen würde wie sie selbst.

In den Sechziger- bzw. Siebzigerjahren nahm die Finnair DC-8- bzw. DC-10-Flugzeuge in Betrieb – allerdings zu wenige, um das geplante, weltweite Langstreckennetz mit den nötigen Frequenzen auszustatten. Dies, die geographische Randlage Finnlands und der damals ebenfalls nicht sehr attraktive Flughafen von Helsinki hatten zur Folge, dass sich die Finnair eigentlich bis heute keinen grossen Namen im Langstreckengeschäft aneignen konnte.

Dafür konzentrierte sich die Finnair auf den europäischen Kurz- und Mittelstreckenverkehr und ist überraschenderweise auch heute noch im finnischen Chartergeschäft die dominierende Airline – etwas, das eigentlich jeglicher wirtschaftlicher Logik widerspricht!

Ebenfalls im Verlaufe der Siebzigerjahre entwickelte sich die Finnair zu einer mehr schlecht als recht geführten, trägen Staats-Airline mit einem überdimensionierten Ma-

*«Die Swissair ist unter Bruggisser tatsächlich zu gross geworden, diese Fehlentwicklung wurde aber nach dem Grounding sofort und für die Betroffenen brutal hart korrigiert.»*

nagement, das nicht allzu grosse betriebswirtschaftliche Verantwortung zeigte.

1987 übernahm Antti Potila, der zwar zwei angesehene Universitätsdiplome besass, jedoch wenig Führungsqualitäten zeigte und schon bei seinem Amtsantritt den Ruf eines Unglücksbringers besass, die Führung der Finnair. Seine wichtigste Aufgabe wäre es gewesen, «den vorgefundenen Augiasstall auszumisten» (Originalzitat). Anders als Herkules hat er aber diese erniedrigende Arbeit nie richtig an die Hand genommen, sodass der Zusammenbruch der Sowjetunion Anfang der Neunzigerjahre und die damit einhergehende schwere Rezession in Finnland (mit über 16% Arbeitslosen) für die Finnair existenzbedrohend wurden.

Anfang 1999 wurde Potila vom charismatischeren Keijo Suila abgelöst, der die Finnair in die Oneworld-Allianz führte – ein Schritt, den allerdings noch Potila eingefädelt hatte. Nicht zuletzt dank gütiger Mithil-



fe des High-Tech-Booms Ende der Neunzigerjahre gelang es Suila, die Finnair nach langen, äusserst schwierigen Jahren endlich wieder auf Vordermann zu bringen, während der Unglücksbringer Potila nach seinem Abgang bei der Finnair von einem gewissen Herrn Bruggisser als Consultant für die Swissair angeheuert wurde...

Als äusserst glücklich erwies sich für die Finnair im Nachhinein ein weiterer Entscheid, den ebenfalls noch Potila getroffen hatte, nämlich die meisten Transatlantikrouten aufzugeben. Diese waren für die Finnair schon immer weniger profitabel gewesen als für andere Fluggesellschaften, weshalb eine Konzentration auf den Verkehr zwischen Europa und dem Fernen Osten angestrebt wurde. Da dieses Segment durch die tragischen Ereignisse vom 11. September 2001 nicht so stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, fiel es der Finnair bis jetzt leichter als anderen, viel exponierteren Fluggesellschaften, die schlimmste Krise der Airline-Geschichte zu überstehen.

### Die Finnair heute (Stand 2001)

Die Finnair, deren Aktien zu fast 60% dem Staat gehören (bei der SWISS halten Bund, Kantone und Gemeinden zusammen

knapp einen Drittel der Aktien), produziert bei einem Umsatz von 1,5 Milliarden USD einen Reingewinn von gut 6 Millionen USD (2000 waren es noch gut 100 Millionen USD). Mit ihren rund 700 Piloten (SWISS: 1855 Piloten im Dezember 2002) und 60 Flugzeugen bedient die Finnair 57 Destinationen im In- und Ausland und transportiert dabei 7,5 Millionen Passagiere.

Ein wichtiger Teil der heutigen Finnair-Strategie besteht darin, mit ihrer Hauptbasis Helsinki als so genanntes Gateway für Passagiere aus dem Fernen Osten in die wichtigsten europäischen Städte (und natürlich umgekehrt) zu dienen, wofür Finnlands sonst so ungünstige geographische Randlage in Europa überraschend gut geeignet ist: Mindestens von Peking und Tokio aus führen nämlich die von den Interkontinentalflugzeugen geflogenen Grosskreise in viele wichtige europäische Städte recht nahe an der finnischen Hauptstadt vorbei.

### Finnland und die Schweiz im geographischen Vergleich

Obwohl sonst die geographische Lage eines Landes ein oder sogar der ausschlaggebende Punkt dafür ist, welche Rolle es im internationalen bzw. interkontinentalen Verkehrsnetz spielen kann, wird von den Kriti-

kern der angeblich zu grossen SWISS-Langstrecke – aus allerdings recht einfach zu durchschauenden Motiven – kaum darauf hingewiesen, dass diese im Fall von Finnland und der Schweiz verschiedener kaum sein könnte: Während die Schweiz mitten im wohlhabenden Westeuropa liegt, befindet sich Finnland am unwirtlichen Rand der europäischen Zivilisation.

Dies ergibt natürlich auch völlig unterschiedliche Potenziale für deren nationale Airlines, die sich im Laufe der Zeit folgerichtig zu dem entwickelt haben, was sie jetzt sind bzw. vor der unheilvollen Expansion der Swissair waren: Die Finnair eine Fluggesellschaft, die zwar im interkontinentalen Verkehr aufgrund ihrer ungünstigen Lage eine eher marginale, im innereuropäischen Verkehr aber wegen ihres Festhaltens an guten Verbindungen mit Westeuropa eine durchaus beachtenswerte Rolle spielt; die gegenüber der «Bruggissair» vor allem im Mittel- und Langstreckenbereich stark verkleinerte SWISS dagegen eine Fluggesellschaft, die wie eine Spinne vom zentralen Hub Zürich aus ihre wichtigen Fäden nicht nur bis an die Ränder Europas, sondern darüber hinaus weiter bis nach Afrika, Asien und Amerika spinnt.



Der Landgasthof zur Birke ist das älteste noch existierende Gasthaus im Luftkurort Birkendorf auf 800 m ü.M. **Birkendorf** ist meistens nebelfrei.

Unser Landgasthof liegt nur 8 Minuten vom Golfplatz Obere Alp und **60 Minuten von Kloten** entfernt.

Bei uns übernachten Sie in komfortablen Zimmern, alle mit Dusche/WC, Fön und Sat-TV ausgestattet.

Finnische Sauna und Solarium im Haus.

Kommen Sie und fühlen Sie sich bei uns wie in Mamas guter Stube mit viel Ambiente. Bei einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein, speisen Sie bei uns gut bürgerlich oder exotisch.

Gönnen Sie sich ein paar schöne Stunden und lassen Sie sich bei uns verwöhnen.

Weitere Infos bei:

[www.landgasthof-zur-birke.de](http://www.landgasthof-zur-birke.de)

Schwarzwaldstrasse 35  
D-79777 Ühlingen-**Birkendorf**  
Telefon 0049 7743 5141  
Telefax 0049 7743 5937  
E-Mail

familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de

Öffnungszeiten bis Ende März 2003  
Täglich ab 16.30 Uhr  
Samstag, Sonn- und Feiertage:  
11.00–14.30 Uhr  
und ab 16.30 Uhr

**Neu:** Montag u. Dienstag **Ruhetag**  
Der Hotelbetrieb, auch mit Halbpension,  
hat keinen Ruhetag.



**Thai-Menü oder Fondue**  
jederzeit auf Vorbestellung.

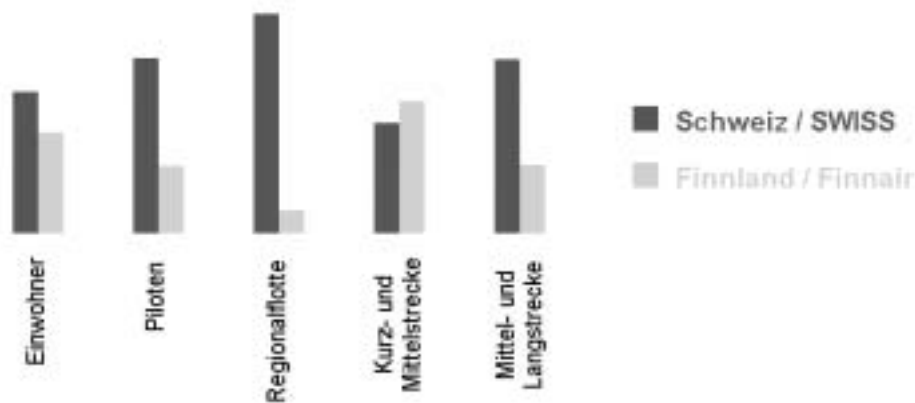
**Eintopfessen** jeweils samstags von  
11.30–14.00 Uhr.  
Essen Sie sich satt für nur € 5.10.

Vom 27. Februar bis 3. März gehts bei uns zu wie im WILDEN WESTEN, zur Stärkung gibts Chili con Carne, Steaks, Salat und American Chips.

Närrische Grüsse und

**Herzlich willkommen!**

**Ihr Ernst Scharp**  
«Alt-Kapitän» Swissair,  
und das **charmante**  
«Birken»-**Team**



**Finnair und SWISS: eine Gegenüberstellung**

Die Finnen haben sich 1946, als die Erinnerungen an die schreckliche Kriegszeit noch tafrisch waren, für eine eigene, unabhängige Fluggesellschaft entschieden, weil sie den Willen hatten, ihre Zukunft auch in dieser Hinsicht selbst zu gestalten.

Auch wir Schweizer besitzen im Grunde genommen eine ähnliche Eigenwilligkeit wie die Finnen, haben allerdings während der letzten Jahrzehnte wirtschaftlicher Prosperität viele Dinge als selbstverständlich anzunehmen begonnen, die es leider nicht sind. Eine Folge davon ist das weitgehend verloren gegangene Bewusstsein, dass die heutige, international so extrem verflochtene Schweiz langfristig in dieser Form nicht ohne eine speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene eigene, respektable Fluggesellschaft auskommen kann. Denn die Schweiz ist nicht zuletzt deshalb zu dem geworden, was sie heute ist, weil sie über hervorragende internationale bzw. interkontinentale Direktverbindungen verfügt.

Dieser Zusammenhang ist im Fall der überdurchschnittlich grossen Schweizer Banken- und Chemiesektoren vielleicht nicht ganz so augenscheinlich wie im Fall des Tourismus. Gerade dieser spielt aber für die Schweizer Volkswirtschaft ebenfalls eine ganz wichtige Rolle – er generiert immerhin etwa 300 000 Arbeitsplätze, die nicht exportiert werden können und für die Schweizer Berg- und Randregionen von existenzieller Bedeutung sind. Deshalb erstaunt es doch sehr, wie leichtfertig gewisse Kreise heute mit der zukünftigen Struktur der SWISS-Flotte umgehen.

Natürlich würde es die Schweiz auch ohne die vielen interkontinentalen Direktverbindungen der SWISS, welche uns momentan vor allem von den Deutschen (München!) mit allen Mitteln streitig gemacht werden, in zehn oder zwanzig Jahren noch geben; aber es wäre eine gänzlich anders geartete Schweiz, welche vielleicht ebenfalls nicht mehr bei einer international immer noch bescheidenen Arbeitslosenra-

te von «nur» 3,5 %, sondern wie Finnland erst bei über 10 % von Problemen zu sprechen beginnt; denn merkwürdigerweise hatte das erfolgreiche «Nokia-Finnland» auch im Jahr 2001, als bei uns praktisch Vollbeschäftigung herrschte, immer noch eine Arbeitslosenquote von über 9 %!

Die Finnair hat und hatte also aus verschiedenen Gründen eine eher kleine Langstreckenflotte und ist zudem erst kürzlich – just im richtigen Moment – verstärkt auf Asien ausgerichtet worden, sodass es ihr heute tatsächlich ziemlich gut geht. Was aber würde passieren, wenn zum Beispiel die so genannte Asienkrise, die 1997/98 viele asiatische Länder wirtschaftlich in starke Mitleidenschaft zog, erst jetzt ausbrechen würde?

Oder anders formuliert: Das momentan erfolgreiche Business-Modell der Finnair beruht auf wirtschaftlichen Gegebenheiten, welche die Finnair bzw. die Finnen nur schlecht beeinflussen können; die Finnair hat Glück gehabt – möglicherweise war es das Glück des Tüchtigen – und war im richtigen Moment am richtigen Ort. Natürlich ist das nicht verboten, und den beharrlichen

Finnen sei ihr Erfolg auch von Herzen gegönnt, aber es ist doch sehr billig, dies im Nachhinein als zwingendes Erfolgsmodell auch für die SWISS zu verkaufen, zumal die gleiche Finnair ja wie oben dargestellt vor ziemlich kurzer Zeit selbst noch hart am Abgrund gestanden hat.

Untenstehende Tabelle vergleicht die aktuellen Strukturen der Finnair- und der SWISS-Flotte:

- zusätzlich zu diesen Flugzeugen hat die SWISS noch zwei Saab 2000, eine A320 und eine MD11 in Reserve
- die zwei A300 der Finnair werden nicht mehr in ihrem eigenen Streckennetz eingesetzt
- während die Finnair fünf Optionen auf A320-Flugzeuge besitzt, hat die SWISS insgesamt noch 115 Optionen auf weitere Embraer-Flugzeuge

Wenn man diese Tabelle etwas genauer analysiert und mit den Einwohnerzahlen der Länder sowie den entsprechenden Pilotenzahlen in Relation stellt (siehe Grafik links oben), dann fällt weniger der viel kritisierte Unterschied in der Grösse der Langstreckenflotten «zugunsten» der SWISS auf (rechtes Balkenpaar), sondern viel mehr der eklatante Gegensatz in der Grösse der Regionalflotten (mittleres Balkenpaar): Während die Finnair gerade mal 7 ATR-Regionalflugzeuge hat, bewegt die SWISS sagenhafte 72 Regionalflugzeuge und hat dazu noch jede Menge von fest bestellten Regionalflugzeugen, die irgendwann zur SWISS-Flotte stossen und bezahlt werden müssen.

Wenn man also die Finnair und die SWISS tatsächlich miteinander vergleichen

Kategorie	Typ	Finnair		SWISS	
		In Betrieb	Bestellt	In Betrieb	Bestellt
Regionalflugzeuge	ATR 72	7	-		
	Saab 2000	-	-	28	-
	E-145	-	-	25	-
	E-170	-	-	-	30
	E-195	-	-	-	30
	RJ85	-	-	4	-
	RJ100	-	-	15	-
Kurz- bzw. Mittelstreckenflugzeuge	DC-9-50	8	-	-	-
	MD-82	6	-	-	-
	MD-83	10	-	8	-
	A319	6	2	7	-
	A320	7	6	11	6
	A321	4	1	8	-
Mittel- bzw. Langstreckenflugzeuge	B757	6	-	-	-
	A300	2	-	-	-
	A330	-	-	13	-
	A340	-	-	-	13
	MD-11	4	-	13	-
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>9</b>	<b>132</b>	<b>79</b>

wollte, dann würde sich der Schluss aufdrängen, dass unser Problem nicht in erster Linie die Mittel- und Langstrecken-, sondern die riesige Regionalflotte sein muss – eine Folgerung, die übrigens für die Eingeweichten durchaus logisch ist. Denn um auch dies nochmals deutlich zu sagen:

Die Swissair ist unter Bruggisser tatsächlich zu gross geworden, diese Fehlentwicklung wurde aber nach dem Grounding

sofort und für die Betroffenen brutal hart korrigiert.

Noch sehr viel stärker als ihre ungeliebte Mutter ist jedoch in den Jahren 1999–2001 die Crossair unter Moritz Suter gewachsen, was sich u. a. darin ausdrückt, dass in diesen drei Jahren sagenhafte 500 der heute gut 1000 Crossair-Piloten neu eingestellt wurden, wovon allein 160 (!) noch im «annus horribilis» 2001! Diese in

der Öffentlichkeit leider viel zu wenig bekannte, von der Crossair geerbte Altlast ist es, die bis heute kaum angetastet wurde und vermutlich in zunehmendem Ausmass das Resultat der SWISS negativ beeinflusst. Ein Resultat, welches gemäss Business-Plan schon in 10 Monaten ausgetragenen sein sollte!

### Schlussfolgerungen

Willkürlich und oberflächlich zwei Airlines miteinander zu vergleichen, deren Geschichte und Heimatland verschiedener kaum sein könnte als im Fall von Finnair/Finnland und SWISS/Schweiz, ist sehr heikel; denn wie eben angedeutet wurde, könnte es durchaus sein, dass eine etwas genauere Analyse zu völlig anderen Schlüssen kommt als dies eigentlich beabsichtigt war!

Die Finnair hat sich aus den oben dargelegten Gründen nie einen grossen Namen im Langstreckengeschäft machen können, während es umgekehrt der Swissair im Laufe der Jahrzehnte gelang, sich nicht zuletzt dank ihrer Langstrecke einen hervorragenden internationalen Ruf zu erarbeiten, um den uns viele Airlines, u.a. auch die Finnair, beneidet haben. Dieser gute Ruf ging weit über die Airline-Branche hinaus und diente vielen international tätigen Schweizer Firmen im Ausland als Botschafter oder sogar als Türöffner.

Die SWISS hätte durchaus das Potenzial, in etwas kleinerer Ausführung in die Fussstapfen der Swissair zu treten – davon sind wir ehemaligen Swissair-Piloten überzeugt. Allerdings wären dazu zwei Massnahmen dringend nötig, die bis heute zurückgestellt wurden: Intern müssten endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden, und extern dürften die Kreise, welche an einer einheimischen Interkontinental-Airline interessiert sind, das Feld der öffentlichen Meinungsbildung nicht einfach jenen Aviatikjournalisten überlassen, deren konstruktives Potenzial limitiert ist.

Natürlich ist es durchaus denkbar, dass die SWISS mit einer (nochmals) massiv verkleinerten Langstreckenflotte à la Finnair ebenfalls gute Chancen hätte, eine erfolgreiche kleine, aber feine Airline zu werden – vielleicht sogar nach dem verführerischen Slogan «je kleiner, desto erfolgreicher».

Aber dies ist ein sehr gefährliches Spiel – nicht nur mit der Zukunft der SWISS, sondern vor allem mit derjenigen der Schweiz. Denn auch unser Land ist ein im Laufe von langen Jahren mehr oder weniger natürlich gewachsenes, vernetztes System, das aus Myriaden von Knotenpunkten und komplizierten Verbindungen an den richtigen Stellen besteht. Eine Anordnung, die nicht willkürlich verändert werden kann, ohne dass dies langfristige Nebenwirkungen hat, die den meist gut gemeinten Absichten diametral zuwider laufen – so wie ein heute eingesparter «Investitionsfranken» nicht selten Hunderte von langfristig fehlenden Franken auf der Einnahmeseite zur Folge hat.

Die öffentliche Hand und wichtige Schweizer Grossfirmen sind nach dem Swissair-Grounding deshalb so rasch mit Geld für die SWISS eingesprungen, weil es viel zu riskant gewesen wäre, die Sache sich selbst zu überlassen und auf die selbstheilenden Kräfte des Marktes zu vertrauen. Diese setzen leider allzu oft nicht rasch genug ein und können damit ganze Wirtschaftszweige oder sogar Volkswirtschaften in langjährige und tiefe Krisen stürzen. Bei der SWISS geht es eben nicht nur um eine beliebige mittelgrosse Firma, deren Untergang zwar schade, aber nicht tragisch wäre. Es geht vielmehr um einen Teil der für die Schweiz

lebenswichtigen Infrastruktur (wie sie u. a. auch die SBB darstellen), und diese können wir nicht einfach dem Markt, also zum Beispiel irgendwelchen Billig-Airlines aus dem Ausland überlassen, da sich dies früher oder später für unsere gesamte Schweizer Volkswirtschaft bitter rächen würde.

Denn es glaubt doch wohl hoffentlich niemand im Ernst daran, dass uns die Ausländer in Zukunft diese Infrastruktur billiger und selbstverständlich auch noch in besserer Qualität zur Verfügung stellen werden, als wir das selbst täten – nur damit wir Schweizer uns noch besser darauf konzentrieren können, auf Kosten des Auslands ein überproportional grosses Stück am Weltwirtschaftskuchen zu ergattern...

Und wenn ausgerechnet der nette Herr Stelios Haji-Ioannou von der immer grösser werdenden easyJet der SWISS empfiehlt, ihre Mainline-Flotte weiter zu reduzieren, so hat diese Aussage etwa die gleiche Relevanz, wie wenn etwa der Österreicher Hermann Maier dem Schweizer Michael von Grünigen den «gut gemeinten» Rat gäbe, in Zukunft nur noch Buckelpiste zu trainieren.

EasyJet besitzt 64 Flugzeuge des Typs Boeing 737 (Oktober 2002), hat aber bereits 120 Airbus 319 bestellt und sich darüber hinaus noch eine Festpreisoption auf weitere 120 Modelle des Typs A320 gesichert.

Dass die Warnungen vor einem weiteren Abbau der SWISS-Langstrecke keine leeren Worthülsen sind, belegt auch die Stadt Berlin, welche von unseren Kritikern ebenfalls gern und oft verwendet wird, um zu beweisen, dass Zürich keinen interkontinentalen Hub braucht. In diesem Vergleich wird behauptet, dass Berlin (mit halb so vielen Einwohnern wie die Schweiz) gerade mal einen Langstreckenflug pro Woche abfertigt, was doch zeige, dass Zürich auch keinen Hub brauche.

Zwar ist allein schon die aufgestellte Behauptung falsch (Berlin fertigt auf seinen drei internationalen Flughäfen mehr als nur einen Langstreckenflug pro Woche ab, Herr Moser!), aber es gibt noch wesentlich gewichtigere Einwände gegen diesen Vergleich:

Erstens ist das Bundesland Berlin gemäss NZZ-Reflex vom 11./12. Januar 2003 beinahe bankrott, was ja wohl für die Schweiz kaum ein erstrebenswertes Ziel sein kann, und zweitens wurde in der deutschen Wochenzeitschrift «Focus» vom 25. November 2002 just zu diesem Thema ein kurzer, aber interessanter Artikel mit dem Titel «Bye-bye Berlin!» veröffentlicht, den ich zum Abschluss gerne wörtlich und ohne weiteren Kommentar zitiere:

«Der japanische Elektronikkonzern Sony prüft den Abzug seiner Europazentrale aus Berlin. Hauptgrund sei das Fehlen «direkter Flugverbindungen» nach Japan, kabela die deutsche Botschaft in Tokio ans Aussenamt. Weil es seit langem keinen Nonstop-Flug mehr von Berlin nach Japan gibt, müssen die 300 Sony-Mitarbeiter in Frankfurt/Main oder München zwischenlanden – ein Zeit raubender Umweg. Erst 1999 zog Sony von Köln ins neue Sony Center. Der Exodus wäre ein weiterer Rückschlag für den kriselnden Wirtschaftsstandort Berlin.»

## Civilized thinking

## Aus dem Leben eines Jungpiloten

Also ich muss schon sagen, ich fühle mich sehr geehrt, dass ich so als frischer Jungpilot (Eintrittsdatum 31. 3. 2002) bereits einen Bericht schreiben darf für diese Zeitschrift. Ich bin ja wirklich noch gar nicht lang dabei, also kaum zehn Monate, aber ich muss ehrlich zugeben, es gefällt mir mega in dieser Bude. Das gibt es ja auch nicht überall: Du kommst als total unerfahrener Jungpilot, und schon bist du auf der Langstrecke. Also die Stimmung, muss ich sagen, ist auch megagut, es sind ja alle so jung, noch kein Jahr dabei, auch wenn ein paar vielleicht aussehen, als hätten sie schon bei den Wright Brothers fliegen gelernt! War natürlich nur ein Witz! So unter lauter Jungpiloten ist natürlich immer etwas los, eine Riesenfete, und all die Junior Flight Attendants machen voll fett mit, it's a truly great airline (der Spruch ist nicht von mir, hab ich irgendwo aufgeschnappt).



Jetzt durfte ich kürzlich die neue Uniform anprobieren gehen, ich hatte im Postfach so einen Drohbrief, wenn ich nicht sofort komme, dann passiere etwas Schreckliches, also ging ich in den fünften Stock, so hoch war ich noch nie, die Luft war schon ziemlich dünn da oben. Eigentlich schade gibts eine neue Uniform, weil der alte Colanisack aus Restbeständen hat mir gut gefallen, all diese gerundeten Säume, die abstürzenden Revers, die blaugelackten Knöpfe und die Schmetterlingvergissmeinnichtkrawatten, alles schon total Kult, ganz Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts (ging ich gerade in den Kindergarten, bin voll auf Abba abgefahren); also wenn man die Hosenbeine unten etwas weiter ausstellen könnte, so würde es sicher auch dem Tyler noch gefallen. Der Colani war wirklich ein heisser Typ, wie er das Design von Valslerflaschen, WC-Brillen und Pilotenuniform unter einen Hut gebracht hat! Den Hut hätte ich ja noch fast vergessen! Diese Ikone der Geschmack- und Zeitlosigkeit! Dieser Geniestreich! Und das geht jetzt alles zur Winterhilfe? Die armen Bergbauern!

Die neue Uniform gefällt mir natürlich auch ganz gut, sie ist mehr so im pflegeleichteren Konfirmandenstil gehalten, aber die Details sind echt ganz raffiniert und ziemlich durchgestylt, zum Beispiel hier als Beispiel die um 35% abgesägten Sommerhosen oder der Kunstledergurt mit den vielen Löchern rundherum zum beliebig enger schnallen oder der kevlarverstärkte Brustbereich am Tschoopen für all die Nadeln und Abzeichen von Vereinen und Verbänden, wo man so dabei ist: die Pins von aeropers, aerosana, aerorevue oder dann von Foreign Pilots, Swiss

Pilots und ihren Untersektionen Aargovian, Thurgovian oder Jurassic Pilots, die Abzeichen von Rotary, Lions und anderen Servierklubs, die Wimpelchen von Pfadi, Zunft und Globiklub, die Plaketten vom Zürcher Sechstageläuten und dem Baseler Karneval und und und. Dann hats überall an Hemd und Hosen Täslein und Säcklein für den Ausweis, das Certificat, die Lizenz, das Attachment, den Pass, die Parkkarte, das Medical, die Bewilligungen und Special Permits, die man so dabei haben muss, und wenn man den neuen jugendlichen Personalausweis im rechten Hosensack hat, dann öffnet sich die Schleusentür wie von Geisterhand, und als ich kürzlich im Hoch-Ybrig war, da ist das Drehkreuz schon von weitem auf Grün gesprungen, und ich hab den ganzen Tag gratis gesnöbt. Geheimtipp! Nicht weitersagen!

Also noch etwas hat mich sehr angesprochen, wenn man mich schon fragt, nämlich die neue Werbung. Ich stehe ja nicht so auf Reklame, aber wenn etwas total überraschend ist, dann fällt es einem einfach auf, und so ist es mir mit dem Plakat mit dem Matterhorn drauf ergangen, also wirklich, eine gewagte Kombination für eine schweizerische

Fluggesellschaft, eine echte werberische Neuentdeckung sozusagen: das Matterhorn. Dito mit dem schlafenden Mann im Flug, auch das hat man in dieser Deutlichkeit noch nie gesehen, ausser vielleicht vor ein paar Jahren bei einer früheren nationalen Fluggesellschaft, aber die ist kürzlich sanft entschlafen, wenn ich mir dieses Witzchen erlauben darf, allerdings natürlich nicht

wegen der Reklame, sondern ganz im Gegenteil, aber zu diesem Thema sagt man am besten nichts mehr ohne seinen Anwalt.

Mit Abstand am besten gefällt mir aber das Poster mit der Stewardess, einem ganz netten Fräulein muss ich sagen, leider hat ihr der Fotograf den Kopf abgeschnitten, was aber nicht so stört, weil das Wichtigste ist ja auf dem Bild, nämlich das Flugzeug im Hintergrund, und das Ganze ist als Bilderrätsel aufgemacht, mit dem Spruch: «Ein einziges Mal geflogen, für immer verdorben», und die Preisfrage lautet: Von wem denn wurde das arme Fräulein für immer verdorben? Erst bei näherer Betrachtung erkennt man einen herzigen Buben an der Hand der netten Stewardess, und man ist verwirrt: Wurde das Fräulein vom Knaben verdorben? Oder gar am End der hilflose Bub vom Fräulein? Ein Fall für die Sittenpolizei: Pädophilie am Arbeitsplatz?

Und je länger ich dieses schöne Plakat betrachte, das ich mir übers Bett gehängt habe, desto besser erinnere ich mich an die eigene Kindheit vor wenigen Jahren, an Silbävücherlektüre und Verkehrshausbesuche und jeweils danach den brennenden Wunsch, Pilot zu werden, um wie der kleine Bub an der Hand der Stewardess den Duft der grossen weiten Welt... Soeben habe ich dasselbe Inserat in einem Heftli wieder gesehen, nur heisst es jetzt im Spruch «für immer verzogen» statt «für immer verdorben». Schade, diese verharmlosende Entschärfung. Aber immerhin reimt es sich jetzt: Verfliegen, verzogen, verlogen. Also ich muss schon sagen, es gefällt mir wirklich alles ganz ausgezeichnet.  
pk2@bluemail.ch



# Einheitliche Arbeitszeitlimiten in Europa – vorläufig noch kein Konsens

**In Europa gibt es enorm grosse Unterschiede in den Flight Time Limits (FTL) der einzelnen Mitgliedstaaten, aber auch der Nichtmitglieder wie z.B. der Schweiz. Einzelne Airlines befürchten nun, durch die Reduktion der in ihren Ländern heute sehr hohen Limiten Marktnachteile zu erleiden, besonders in Konkurrenz zu ausser-europäischen Staaten oder nicht EU-Ländern (Schweiz).**

Text: Richard Huber, Vorstandsmitglied



## Ausgangslage:

- Die Diskussion um eine einheitliche Regelung der FTL in Europa ist gescheitert und verhärtet die Fronten
- Die EU-Kommission will vorwärts machen und

die Regeln endlich vereinheitlichen

- In ihrem Auftrag wird ein Vorschlag ausgearbeitet und in die Vernehmlassung gegeben
- Sowohl die Airlines unter sich wie auch die Airlines und ihre Besatzungen sind sich nicht einig. Eine Vermittlungsrunde 2001 scheitert.
- Die Airlines können einen einseitig von ihnen erarbeiteten Entwurf einbringen, ohne dass die ECA (European Cockpit Association) oder interessierte Institutionen der EU angehört werden
- Das Parlament tritt nicht auf eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema ein und verabschiedet den vorliegenden Vorschlag
- ECA wehrt sich gegen diese Art des Vorgehens und erhält Unterstützung von Wissenschaft und Sicherheitsexperten
- Mit ihrem Aktionstag vom 21. Januar 2003 erreicht die ECA, dass dem Thema nun doch die nötige Aufmerksamkeit der EU-Parlamentarier zuteil wird
- Die zuständige EU-Kommissarin Loyola De Palacio teilt der ECA mit, dass sie das Thema an einem Meeting des ETSC (European Transport Safety Council) im Februar traktandieren wird

## Wo liegen die kontroversen Punkte?

Verschiedene Airlines sehen eine Chance, endlich die harten Bandagen ihrer strengen Limiten loszuwerden, die sie bisher international benachteiligt hatten.

Die europäischen Pilotenverbände wie auch die Vereinigungen der Cabin Crews sehen in der Harmonisierung vor allem eine Möglichkeit, durch Vereinheitlichen der Limiten die unsinnige Spirale in Richtung immer höherer Einsatzzeiten zu durchbrechen

*«Die physischen und psychischen Limiten von Flugbesatzungen werden in Europa intensiv erforscht. Die Resultate lassen aufhorchen.»*

und damit die Flugsicherheit gesamthaft zu erhöhen. Diejenigen Airlines, die heute dank höherer Limiten billiger produzieren können, hätten künftig keinen Vorteil mehr.

Aus verschiedenen Gründen wollen die Operator dies nicht einsehen, und verlangen im Gegenteil möglichst hohe gesetzliche Limiten, die extreme Flüge ermöglichen. Sie wollen sich dann selber so einschränken, dass die Operation trotzdem sicher bleibt.

## Wo liegen denn die tieferen Beweggründe der Operator?

Die nach wie vor grossen Überkapazitäten der Airlines weltweit führen zu mörderischen Verdrängungskämpfen und immer tieferen Margen. Die Flugzeuge können auf

vielen Strecken nicht mehr genügend gefüllt werden, weil zu viele Konkurrenten ebenfalls dorthin fliegen. Ein Ausweg bietet sich durch Verbinden mehrerer Ziele in einem Flug an. Das wiederum erfordert in einzelnen Airlines eine Verstärkung der Besatzung, in anderen ein Übernachten am Zielort, was zu Mehrkosten führt. Hat man hingegen höhere Einsatzzeit-Limiten, entfällt gegenüber dem Konkurrenten dieser Nachteil. Eigentlich unprofitable Linien können dank höherer Einsatzzeiten mit weniger Besatzungsmitgliedern oder ohne Übernachtung durchgeführt werden und werden so wieder «rentabel».

Der Preis dafür ist ein wesentlich höheres Risiko, dass die Besatzung unnötig ermüdet und in schwierigen Verhältnissen am Zielflughafen nicht mehr ihre volle Leistungsfähigkeit ausspielen kann.

Da jedoch die Gesetze die Operation zulassen und die Konkurrenz dies ja auch tut, wird sich kaum ein Operator aktiv solcher Möglichkeiten enthalten. Die Kunden fordern einen tiefen Preis und erfahren dabei nicht, dass sie damit ihr eigenes Risiko erhöhen.

Die vorgeschlagene Harmonisierung könnte hier endlich die Spirale durchbrechen und der Flugsicherheit wieder den ihr gebührenden Stellenwert einräumen. Wenn dies, für uns nicht nachvollziehbar, aber auf dem enorm hohen Niveau von Limiten geschieht wie jetzt von der EU vor-

geschlagen, dann wird ein beachtliches Potenzial der Vereinheitlichung nicht genutzt.

## Es braucht dringend ein Umdenken

- Der Luftverkehr wird immer dichter und hektischer
- Die Konkurrenz hat auf Grund von Überkapazitäten trotz der Krise eher zugenommen als abgenommen
- Die Bereitschaft zu Zusammenarbeit in diesem Verdrängungskampf ist äusserst gering

## An einem Beispiel soll dies verdeutlicht werden.

Zwei Charter Operator fliegen seit Jahren drei Destinationen in Ägypten an. Bisher konnten sie ihre Flugzeuge an jede die-

ser Destinationen meist genügend füllen. Nun steigt ein weiterer Konkurrent in den Markt ein (oder die Nachfrage nach Ägypten sinkt). Damit ist keiner der beiden bisherigen Operator mehr in der Lage, alle drei Destinationen kostendeckend anzufliegen.

Sie können grob gesehen zwei Wege wählen:

- a) Jeder Operator versucht zu überleben, indem er die anderen im Preis unterbietet und aus dem Markt zu drängen sucht.
- b) Die Operator erkennen die Situation und arbeiten zusammen.

Was sind die Konsequenzen?

- a) Da die Margen noch kleiner werden als bisher, müssen die Kosten gesenkt werden. Nach einigen Rationalisierungen ist sicher auch das Personal Ziel solcher Sparübungen. Je nach Alternativen werden die fähigen Mitarbeiter die Firma wohl verlassen, oder aber ihre Motivation wird sinken, denn die Struktur ist und bleibt untauglich im neuen Umfeld, und sie, die Angestellten, sollen nun dafür herhalten, dass das Management weiterhin an der Verdrängungstaktik festhalten will.

Durch Zusammenlegen von jeweils zwei der drei Destinationen zu Dreiecksflügen gelingt es, die Kosten weiter zu senken. Die Konkurrenz wird dies auch tun, womit der Effekt dieser Massnahme sehr kurzlebig ist.

Ägypten wird zu einer Region, in die es sich nicht mehr lohnt am Tag zu fliegen, weil da die Flugzeuge an rentablere Orte fliegen müssen. Die Dreiecksflüge müssen also in die Nacht verschoben werden. Ausgerechnet in derjenigen Phase des täglichen Zyklus, in der der Mensch ein ausgeprägtes Leistungstief hat, wird die Einsatzzeit noch weiter erhöht. Das muss nicht sofort zu einem Unfall führen. Die Reserven werden aber deutlich verkleinert, und das Risiko wird unnötig erhöht.

- b) Nehmen wir an, die Operator erkennen die Problematik und agieren gemeinsam. Durch Übernehmen von Passagieren der Konkurrenz gelingt es, die einzelnen Flüge wieder zu füllen und die Destinationen weiterhin kundenfreundlich ohne Zwischenlandung, also direkt anzufliegen. Die Airlines müssen zwar eventuell ihre Flotten umstrukturieren, nötigenfalls sogar abbauen. Andererseits wird so die Spirale des gegenseitigen Unterbietens gebremst, womit die Erosion der Margen im besten Fall sogar gestoppt werden kann.

Der Preis hier ist die Aufgabe der vollen Unabhängigkeit. Möglicherweise kön-

nen gemeinsam aber sogar neue Destinationen bedient werden, die bisher anderen Konkurrenten überlassen werden mussten, weil die erzielbare Auslastung einzeln eine Operation nicht rechtfertigte. Auf der anderen Seite werden es die Kunden danken, dass künftig wieder direkt operiert werden kann. Die Besatzungen schliesslich sind bei ihrer Rückkehr in die Schweiz wesentlich besser in der Lage, auf eine unerwartete Situation rasch und professionell reagieren zu können.

### Was sagt die Wissenschaft?

Es gibt seit einiger Zeit namhafte Studien zur Problematik der Ermüdung im Cockpit. Die ersten Arbeiten dazu fanden in den achtziger Jahren bei der NASA statt. Sie führten bei der SWISSAIR dazu, dass dem Leistungstief in der Nacht und dem Durchqueren von Zeitzonen die nötige Bedeutung zugemessen wurde, was sich in sehr fortschrittlichen Regelungen bezüglich Einsatzzeiten und Ruhephasen niederschlug. Diese Regelungen bilden heute auch in der SWISS die Basis der Einsatzplanung.

Seit einigen Jahren wird auch in Europa

Nachteinsätze, der Ruhezeiten während des Tages, den Einsatzzeit-Limiten in der Nacht sowie dem Problem der Zeitzonen überschreitenden Operationen viel zu wenig restriktiv sind. ECASS, eine Vereinigung von führenden europäischen Wissenschaftlern im Bereich der Erforschung von Ermüdung im Arbeitsprozess und dem professionellen Management derselben, hat in einem Brief an das europäische Parlament ihrer Sorge Ausdruck gegeben, dass die vorgesehenen Limiten in wichtigen Punkten zu weit gehen. ([http://www.eca-cockpit.com/docs/ECASS\\_letter.PDF](http://www.eca-cockpit.com/docs/ECASS_letter.PDF))

Auch der ETSC, der europäische Rat für Sicherheit im Transportbereich, äussert starke Bedenken im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Regelungen. Er kritisiert insbesondere auch, dass im Rahmen der Ausarbeitung des Vorschlags die Berufsverbände von Kabinen- und Cockpitbesatzungen sowie die Sicherheitsorganisationen der EU nicht begrüsst worden sind. Der Vorschlag basiert damit auf rein wirtschaftlichen Überlegungen und vernachlässigt den Faktor Mensch in einer unzulässigen Weise. Leider genügte auch der Aufruf der ETSC an die europäischen Par-



Foto: Markus A. Jegerlehner

sehr intensiv daran gearbeitet, die physischen und psychischen Limiten von Flugbesatzungen zu erforschen. Die Resultate lassen aufhorchen. Sie bestätigen die Erkenntnisse der NASA und ergänzen diese durch grossangelegte Untersuchungen in Cockpits von Liniengesellschaften wie auch in der Militärluftfahrt. Die beteiligten Wissenschaftler erachten die vorgeschlagenen neuen EU-Limiten als untauglich, da sie gerade im Bereich der wiederholten

lamentarier nicht, um eine vertiefte Diskussion des Themas Flight Safety anzufachen. (<http://www.eca-cockpit.com/docs/ETSCFTL.pdf>, Seite 8 unten)

### Vision der AEROPERS

AEROPERS unterstützt die Initiative der ECA und fordert ein Umdenken sowohl im gesetzgeberischen Bereich als auch in der Bewertung der Risiken im Zusammenhang mit Einsatzzeiten im Grenzbereich der

menschlichen Leistungsfähigkeit. Das Bewusstsein der Öffentlichkeit, also unserer Kunden, für den Zusammenhang von Preissenkungen und möglichen Auswirkungen auf die Flugsicherheit muss geschärft werden.

Aeropers verschliesst sich nicht vor Bemühungen, in Einzelfällen durch umsichtige Planung und ein auf klaren Richtlinien aufbauendes Fatigue Management, Flüge auch ausserhalb der täglichen Limiten durchführen zu können. Wir fordern dabei aber volle Transparenz der Notwendigkeit solcher Operationen und vollwertigen Einbezug bereits in der Planungsphase.

Dem Problem der Kombination von Einsätzen an der zeitlichen Limite, Flügen mit

Überquerung mehrerer Zeitzonen, langen Nachtoperationen und kurzen Erholungsphasen muss bereits vom Gesetzgeber die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dabei ist periodisch eine kritische Überprüfung unter Einbezug der neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft vorzusehen. Auch in der Schweiz müssen für alle Operator die selben Spielregeln gelten, die gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht aufgeweicht werden dürfen. Kurzfristige ökonomische Vorteile dürfen nicht zu einer unnötigen Erhöhung des Risikos in der Flugoperation führen. Hier ist noch einiges an Arbeit zu leisten.

Der Vorsatz «**Safety First**» ist von allen Beteiligten, Gesetzgebern, Airline-Managern,

Mitarbeitern und Kunden mit aller Kraft zu verteidigen und darf nicht zur Worthülse verkommen.

**Für nähere Informationen steht Ihnen unser Kommunikationsteam unter Tel. 01 816 90 70 jederzeit gerne zur Verfügung.**





# Rückgang des Ineratevolumens

**Die Schweizer Zeitungen haben letztes Jahr erneut unter einem massiven Rückgang des Ineratevolumens gelitten. Die minus 13,2 Prozent gegenüber 2001 sind offenbar hauptsächlich auf den schwachen Stellenmarkt zurückzuführen.**

Eine Statistik der WEMF AG für Werbemedienforschung und des Verbands Schweizerischer Werbegesellschaften

Bei den Zeitschriften wurden laut WEMF im Dezember 11,8 Prozent weniger Inseratenseiten publiziert als im Vorjahr. Das Minus

*«Wer aufhört zu werben, um Geld zu sparen, kann ebenso seine Uhr anhalten, um Zeit zu sparen.»*

*Henry Ford*

(VSW) bringt es an den Tag: Das Ineratevolumen schrumpfte auch im Dezember 2002 um 13,1 Prozent gegenüber derselben Vorjahresperiode.

bei den Wochenzeitungen beträgt 8,2 Prozent. Kumuliert über das ganze Jahr resultierte für die Zeitungen ein Rückgang des Ineratevolumens von 13,2 Prozent.

Bereits im Jahr 2001 war das Ineratevolumen in den Zeitungen um 8,9 Prozent zurückgegangen.

Auch die «Rundschau» ist davon betroffen. Die laufenden Inserate tragen wesentlich dazu bei, die Herstellungskosten unseres Blattes zu reduzieren. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Kosten des Verbandes möglichst tief zu halten. Ausserdem sind wir der Meinung, dass ein gewisser Anteil an Inseraten mithilft, die Zeitschrift zu beleben.

Aus diesem Grund möchten wir sämtliche Leserinnen und Leser ermuntern, bei zukünftigen Kauf- und Verkaufsüberlegungen eine Annonce in der «Rundschau» in Erwägung zu ziehen. Unser offizielles Verbandsorgan erscheint sechsmal pro Jahr in einer Auflage von 3000 Exemplaren und wird sämtlichen aktiven und ehemaligen Pilotinnen und Piloten, dem Kader der Swiss, zahlreichen Flight Attendants, Politikern, Aviatikfreunden sowie den wichtigsten nationalen Medien zugestellt.

Die Preise für die verschiedenen Formate können unserer Insertionstarifliste entnommen werden, die in den meisten Ausgaben der «Rundschau» publiziert ist.

Die «Rundschau»-Redaktion

Ihr Einkommen ändert sich oder Sie können bei einem Stellenwechsel nicht die gesamte Freizügigkeit einbringen?

## vorsorgen =

und die Generalagentur Winterthur anrufen. Wir helfen Ihnen, die für Sie ideale Lösung zu finden mit garantierter Mindestverzinsung (3,5%) plus allfälligem Überschuss.

Rentenanstalt 

Swiss Life 

vorsorgen ist leben

[www.swisslife.ch](http://www.swisslife.ch)



**Generalagentur Winterthur**

Stadthausstrasse 12, 8401 Winterthur, Tel. 052 269 19 00, [ga.winterthur@swisslife.ch](mailto:ga.winterthur@swisslife.ch)



# Swiss Inner Circle – guter Rat muss nicht teuer sein

**Es kommt nicht alle Tage vor, dass uns Piloten die Gelegenheit geboten wird, mit einem langjährigen Topkunden ein Gespräch zu führen. Die neuerdings verriegelte Cockpittür erschwert den Kontakt mit unseren Gästen zusätzlich. Die «Rundschau» hat sich deshalb mit Hans R. Grieshaber, Mitglied des «Swiss Inner Circle», über Vorstellungen und Ansprüche eines Vielfliegers unterhalten.**

*Gespräch: Dieter Eppler und Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS*

«Rundschau»: Herr Grieshaber, wie viele Meilen fliegen Sie im Jahr?

**Hans R. Grieshaber:** In den vergangenen fünf bis sechs Jahren waren dies durchschnittlich 250 000–300 000 Meilen, ausschliesslich mit der ehemaligen Swissair oder der heutigen SWISS. Ich bin Travel Club Member seit 1976.

Nun kennen vielleicht einige unserer Leser den «Swiss Inner Circle» bereits, anderen wiederum ist dieser Verein gänzlich unbekannt. Erzählen Sie uns doch bitte etwas über die Entstehung und die Idee, die dahinter steht.

**HRG:** Der «Swiss Inner Circle» war während der letzten fünf Jahre ein loser Verein ohne Statuten. In regelmässigen Abständen durften wir die Geschäftsleitung der Swissair aus der Sicht des Kunden beraten. Dies geschah in der Regel bei Circle-Anlässen; wir zogen uns in einen ruhigen Raum zurück und besprachen aktuelle Probleme. Nach dem Grounding der Swissair war auch unsere Zukunft ungewiss. Anfang Dezember 2001 führten wir deshalb in Basel mit der Geschäftsleitung der neuen SWISS ein Gespräch. Nach positivem Verlauf kam es dann zu einer Neustrukturierung des «Inner Circle»: Wir sind heute ein Verein im Sinne von Art 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit folgendem Zweck:

Der «Inner Circle» bezweckt die Pflege der Freundschaft und den Erfahrungsaustausch in einem engen Kreis von Personen, welche über eine aussergewöhnlich grosse Erfahrung als Kunden der ehemaligen Swissair und/oder der heutigen SWISS verfügen.

Darüber hinaus versteht sich der «Inner Circle» als ehrenamtlicher Gesprächspartner der Geschäftsleitung der SWISS in Fra-

gen der Kundenpflege mit dem Ziel, diese Fluggesellschaft in Aufbau und Erhalt einer weltweit einzigartigen Dienstleistungsqualität zu unterstützen.

Mit anderen Worten, Sie pflegen gute Kontakte mit den Mitgliedern der Geschäftsleitung?

**HRG:** Richtig, wir hatten während der Aufbauarbeit regelmässige Sitzungen mit verschiedenen Bereichsleitern. Die Traktandenliste umfasste praktisch alle Bereiche: von der Ankunft am Flughafen über Check-In, Zollabfertigung, Sicherheitskontrolle, Gate, Service an Bord bis zur Ankunft am Zielflughafen etc.

Diese Betrachtungen umfassen nicht nur die Kundenbetreuung durch die SWISS, sondern auch andere Dienstleistungsunternehmen wie Unique oder Swissport etc.

Bereits jetzt entsteht der Eindruck, dass Ihr Zeitaufwand ganz beträchtlich ist. Die Mitglieder des «Inner Circle» sind ja nicht in erster Linie Passagiere, sondern vielbeschäftigte Geschäftsleute und Unternehmer. Entsteht da kein Zeitkonflikt?

**HRG:** Das ist eben ein interessantes, zum Teil erfreuliches, vereinzelt zum Teil unerfreuliches Hobby, das wir uns leisten! Wir machen dies ja absolut ehrenamtlich ohne jegliche Entschädigung, dafür mit umso mehr Freude. Unser Wunsch ist es, der Airline bei den Produktverbesserungen zu

helfen, und zwar nicht nur weil wir gute Kunden sind, sondern weil wir miterleben mussten, was der Untergang der Swissair im In- und Ausland ausgelöst hat. Es liegt uns am Herzen, dass die SWISS eine Premium Airline wird, von der schliesslich die gesamte Schweiz profitieren kann.

Kommen wir noch einmal zurück auf die Struktur des «Inner Circle». Sie haben uns noch nichts über die Anzahl der Mitglieder gesagt. Steht die Mitgliedschaft allen Vielfliegern offen?

**HRG:** Gemäss Statuten ist die Anzahl auf 10 Member beschränkt. Der «Inner Circle» konstituiert sich selbst und die Member müssen mindestens zwei Millionen abgeflogene Swissair- oder SWISS-Meilen Erfahrung mitbringen.

Es handelt sich hier also um einen auserlesenen Zirkel. Welche Pflichten übernehmen nun diese Mitglieder; könnte man den «Inner Circle» im weitesten Sinn als



einen «GaultMillaut der Lüfte» bezeichnen: Testen und Benoten von Dienstleistung und Produkt?

**HRG:** Nein! Der «Inner Circle» bringt durch seine «Millionen Meilen schweren Vielflieger» viel Erfahrung mit und kann so, dank guter Kenntnisse der Abläufe, bei den verschiedenen Produkten Verbesserungsvorschläge einbringen.

Wer ist Ihr hauptsächlicher Ansprechpartner?

**HRG:** Es sind dies verschiedene GL-Mitglieder und Bereichsleiter, speziell Björn Näf, weil in seinem Unterstellungsbereich die gesamte Produkt- und Servicepalette zu finden ist. Hier liegt eines unserer Hauptanliegen, sind wir doch bestrebt, in diesen Bereichen beim Optimierungsprozess neuer Produkte mit unseren Erfahrungen mitzuwirken.

Es ist also so, dass die Gespräche mit dem Management nicht einfach nur in Form einer «Kaffeerunde» verlaufen, sondern sich konsequent an konzeptionellen Schwerpunkten orientieren?

**HRG:** Das ist absolut richtig, die Workshops sind mitunter sehr detailliert traktandiert und werden von unserem Sekretariat protokolliert.

So beschäftigten wir uns u. a. am letzten Workshop im Bereich «Food and Beverage» mit dem Service Procedure: Trolley vs. «Plate Service», Speed of Service, Customer profile, Express meals, Special meals, Internet meal order, Rotation of Swiss chefs, Swiss quality on inbound flights, Welcome kits, Entertainment, Sales on board.

Im Bereich «People» stellten wir uns die Frage: Was ist für den Kunden wichtig im Bereich Motivation der Mitarbeiter? Sind die Flight Attendants genügend motiviert? Nach dem Grounding trugen viele M/Cs und F/As an ihren Uniformen den bekannten «roten Bändel». Das war auch gut so, an meiner Autoantenne flatterte auch einer. Aber irgendwann ist Schluss damit. Die Mitarbeiter müssen in der Lage sein, mit der alten Firma abzuschliessen und sich mit dem neuen Arbeitgeber in einem möglichst hohen Mass uneingeschränkt identifizieren.

Uns beschäftigen aber auch Problemfelder wie die so genannten «No Shows», also Passagiere, die wohl einen Sitz gebucht ha-

guten Auslastung interessiert ist und deshalb die Buchungsrate möglichst hoch hält.

Die Qualität liegt Ihnen besonders am Herzen. Haben Sie als Vielflieger und engagierter Kunde diesbezüglich Einbrüche festgestellt in den vergangenen zwei Jahren?

**HRG:** Man muss diese Frage differenziert betrachten, quasi von Monat zu Monat. Ich habe unmittelbar nach dem Grounding Langstreckenflüge erlebt, auf denen nicht einmal eine Zeitung vorhanden war, weil der Sachwalter offensichtlich so entschieden hatte. Im Bereich Catering müssen wir unterscheiden zwischen In- und Outbound-Flügen. Bei der Küche hier in der Schweiz gibt es nichts zu beanstanden. Das Produkt ist bestens abgestimmt und wird auf dem Weg in Richtung «Destination Excellence» laufend verbessert. Im Ausland gibt es zweifellos Destinationen mit grossem Aufholbedarf. Unser Ziel wäre ein weltweit identischer Qualitätsstandard. Aber davon sind wir im



Moment noch weit entfernt! Dieser Zustand ist nicht neu, auch die Swissair hatte mit ähnlichen Problemen zu kämpfen. Insgesamt habe ich jedoch den Eindruck, dass wir auf dem Weg in Richtung «Destination Excellence» laufend Fortschritte erzielen.

Spielen für Sie als Vielflieger Flugzeugtyp und -grösse eine Rolle bei der Buchung?

**HRG:** Diese Frage zeigt die Vernetzung zwischen Homecarrier und Hub auf. Der Interkontinentalpassagier, der in Zürich auf ein Kurzstreckenflugzeug umsteigt, erleidet bei einer Europaflotte mit kleinen Flugzeugen zweifellos eine Qualitätseinbusse. Er kann nämlich sein Handgepäck nicht wunschgemäss verstauen. Die allgemeine Gepäcksituation auf den Flughäfen hat zur Folge, dass heute die meisten Passagiere die diesbezüglichen Limiten arg strapazieren, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Es ist bekannt, dass der Saab 2000 und der Embraer 145 für Gepäck wenig Spielraum haben. Bereits der Embraer 170 soll aber eine eindeutige Verbesserung bringen.

Interkontinental wünscht sich der anspruchsvolle Vielflieger ein Bett zum Schlafen. Dieses wird ihm nur in der First Class angeboten. Die Durchmischung der Passagiere in der Business Class ist recht gross; die einen wollen lesen, andere geniessen den Service, und die dritte Gruppe möchte arbeiten. In der First Class hingegen herrscht mehr Ruhe. Deshalb ist für mich der Flugzeugtyp weniger wichtig als der Umstand, dass eine First Class vorhanden ist.

Die Nachricht, dass nur die Hälfte der neuen A340 über eine erste Klasse verfügen soll, wird Sie demnach nicht zu Luftsprüngen animiert haben...

**HRG:** Es stellt sich natürlich die Frage, ob eine genügend grosse Auslastung vorhanden ist, die den Betrieb auch rentabel

## «Wir machen das absolut ehrenamtlich.»

ben, dann aber nicht auftauchen. Sie scheinen für die Gesellschaft eine massive Ver-lustquelle zu sein.

Sie haben Recht, die «No Shows» sind in der Tat ein Problem. Immer wieder ist in diesem Zusammenhang zu hören, dass die SWISS, um diese Verluste abzufedern, auch die erste Klasse überbucht. Zu Zeiten der Swissair war dies offenbar ein Tabu. Ein First-Class-Passagier, der infolge Überbuchung ausgeladen werden muss, dürfte sich wohl ziemlich rasch einer anderen Airline zuwenden...

**HRG:** Meines Wissens überbucht die SWISS nie in der First Class. Das Problem ist ein anderes: Die Überbuchung kann durch andere Faktoren, nämlich einerseits durch Upgradings und andererseits durch die «Free Tickets» entstehen. Es ist natürlich klar, dass die Airline aus Gründen eines vernünftigen Cash Managements an einer

Das tönt ja recht erfreulich. Wie aber vereinbaren Sie den Anspruch, eine Premium Airline zu sein, mit der neuen Lancierung von Swiss Easy Savers? Zeichnet sich hier nicht ein Interessenkonflikt ab, der die Glaubwürdigkeit mindestens eines der beiden Segmente in Frage stellt?

**HRG:** Sehen Sie, der Anspruch einer Premium Airline besteht darin, einen Premium Service zu bieten. Nun kann es aber durchaus sein, dass wirtschaftliche Umstände eine Firma zwingen, ungewöhnliche Aktionen durchzuführen. Damit macht sie aber im Grunde genommen nichts anderes, als – im Fall der SWISS – mit Hilfe von günstigen Tickets zusätzliche Passagiere an Bord zu bringen und den gleichen Premium Service anzubieten. Somit hat diese Aktion den

macht. In der heutigen wirtschaftlich schwierigen Situation stufen viele Grossbetriebe die First-Class-Berechtigungen ihrer Angestellten massiv zurück. Auf der anderen Seite stelle ich auf meinen unzähligen Flügen immer wieder fest, dass nicht nur die First, sondern auch die Business Class meist voll ausgelastet sind. Wahrscheinlich ist die gute Auslastung aber oftmals auf Passagiere mit Upgradings oder Freiflugtickets zurückzuführen.

Ein ganz anderes Thema ist die Sicherheit. Wir dürfen doch davon ausgehen, dass Ihnen nicht nur die Qualität einer Airline, sondern auch deren Sicherheitsstandard wichtig ist?

**HRG:** In diesem Zusammenhang muss ich einfach erwähnen, dass Sicherheit in allen Bereichen für eine Premium Airline oberstes Gebot sein muss. Ich hoffe sehr, dass auch in Zukunft die massgebenden Stellen der Safety das entsprechende Gewicht beimessen werden.

Wie beurteilen Sie das Streckennetz der Langstrecke? Genügt das heutige Angebot?

**HRG:** Ich erachte es als wichtig, dass gewisse Destinationen in einer Zusammenarbeit mit Partnergesellschaften bedient werden können, deshalb müssen ein möglichst rascher Beitritt zur Oneworld und ein Ausbau der Nordatlantik-Allianz mit der American Airlines prioritäre Ziele sein. Warum nicht wieder Atlanta anfliegen? Atlanta ist eine der wichtigsten Drehscheiben in den USA.

## Hans R. Grieshaber

Gehört zu den Gründungsmitgliedern des «Swiss Inner Circle», der sich heute aus sechs langjährigen Circle Members zusammensetzt. Diese Topkunden unserer Airline agieren diskret im Hintergrund und engagieren sich für eine gesunde Entwicklung und einen hohen Qualitätsstandard der SWISS. Dem hier gedruckten Interview liegen klare Abmachungen zugrunde: Der Gesprächspartner kann und will nicht Interna preisgeben und auch nicht die Geschäftspolitik kritisieren, sondern es soll vielmehr die Betrachtungsweise eines viel fliegenden Erstklasskunden wiedergegeben werden.

Ein weiteres Mitglied des «Inner Circle», Fausto A. Fischer, hat für uns seine spezifischen Erwartungen an die Piloten zusammengefasst (siehe Kasten!)

Im Far East ist die Frequentierung der bestehenden Destinationen gut. Angenehm wäre wieder eine Direktverbindung nach Singapore. Der Umweg über Bangkok ist für zahlreiche Geschäftsleute zu aufwändig. Auf diese Weise könnte die Gesellschaft Kunden zurückgewinnen.

Zum Schluss die obligate Frage nach der Zukunft unserer Airline. Was muss die SWISS verändern – oder eben gerade nicht –, um sich langfristig im hart umkämpften Markt behaupten zu können?

**HRG:** Die Zukunftsaussichten der SWISS sind meiner Meinung nach intakt, wenn die Airline sich bemüht, den einge-

schlagenen Weg «Destination Excellence» konsequent weiter zu verfolgen. Nur eine Premium Airline wird aus der Schweiz heraus erfolgreich operieren können. Wichtig ist aber auch eine kontinuierliche – betriebswirtschaftlich und nicht politisch – kritische Beurteilung des Streckennetzes. Im europäischen Bereich, wo enorme Überkapazitäten herrschen, muss rasch abgebaut werden! Wenn es gelingt, diese Massnahmen umzusetzen, bin ich guten Glaubens, dass die geforderte «Schwarze Null» erreicht wird.

### The cockpit from the passengers point of view

Following an informal meeting with the AEROPERS I have been asked to write a few words about my impressions of SWISS and the improvements that I can envisage. Actually part of what I am writing now, I have mentioned whenever possible on occasions of the M/C training that I could attend.

Let's start in Mumbai or Miami, in fact any other foreign station in oversea, where the air crew walks past the waiting passengers on the way to boarding. For me it always looks like a «Duck Family» heading for the water. The family follows the «Head Duck» and all are just heading for the gate and have no time to look to the right nor to the left. Why not take the time to smile at the waiting passengers? The crew should think that these people are paying customers who would appreciate a friendly welcome, once they have reached the «lake» as well. The people have not changed, nor did the crew.

OK, now once seated, what do I expect, what are my «needs» from the cockpit? In order to keep it simple, I am just listing the points:

- Once the A/C is ready, it would be nice to see who will be in charge of the flight. In the First Class on long hauls it would be nice to see the Captain walk through the cabin, saying hello and wishing us all a nice flight. Unless a passenger has a specific question, I do not consider it necessary for the captain to talk to everybody, since the main work is waiting in the cockpit.
- On Regional flights it is not always possible to get out from the cockpit and to show yourself, unless you stand at the door, while the passengers are boarding.
- Timely welcome over loudspeaker and information on the foreseen departure time, and in wintertime whether some delay will occur on the way to the runway concerning de-icing, etc.
- Should the time frame change, please remember to give the new information to the passengers, since most of us have meetings arranged and in the case of a considerable delay, we could still make use of our mobiles to pass on the information to waiting business partners. In fairness it does sometimes happen that the flight deck does even allow the passengers to make use of their mobiles.
- I personally appreciate some geography «lessons». Although being rather frequently on board, you sometime do not realize what you are missing while reading or working. This should not be a speech, but just an information on VIPs (very interesting points)
- Before touch down some info on the weather situation is always welcome.

Basically the above sound quite normal, but sometimes in practice it seems to be rather difficult to remember your «loading factor». The motivation of the cockpit has an important influence on the behavior of the entire cabin crew! I wish many happy landings to all of you and coming back to the lake, we all sit in the same boat.

Fausto A. Fischer



# Future Air Navigation System FANS – Part 2

In the 1. Part we had a closer look on the principles and definitions of FANS technology, concerning Radar control, Air Traffic Management ATM, Navigation and Communication. Now we go further into details and continue with:

Von Dagobert Fretz, Air Safety Committee – SwissAlpa

## 2. OPERATIONAL CONCEPTS

A mixed aeroplane equipage environment will continue to exist for many years. Mandatory FANS 1/A aeroplanes equipage is currently not envisaged for any ICAO Region or remote areas. Initial Air Traffic Services ATS trial use of FANS 1/A Data link in NAT airspace consisted of Automatic Dependant Surveillance Way-point Position Reporting (ADS WPR). Its performance and usefulness have been confirmed and it is currently the operational trials phase in the majority of NAT OCA/ FIRs.

Initial operational trials using CPDLC (phases 1 and 2) will involve only non-critical messages and utilize strictly limited message sets. Phase 3 will also use a limited message set but may be amended based upon user and controller input from the initial phases. It is intended that Phase 3 will allow pilot requested altitude and speed changes to be handled via CPDLC. The backup system for CPDLC is voice radio.

## SYSTEM DESCRIPTION

ADS (Automatic Dependent Surveillance) and CPDLC communications will be provided through the FANS 1/A network. This network provided by Data link Service Providers DSPs), carries FANS 1/A communications between aeroplane and ATS

Units (ATSUs). An interface to the FANS 1/A network may be provided by a FANS Front End (FFE) process. Provider states may choose to build 'gateway functionality' into their own Flight Data Processing Systems (FDPSs). E.g. Shanwick Oceanic Clearance Procedure Network. ATS Facilities Notification (AFN) Logons received from aeroplane provide each ATSU with the information required to correctly route data link messages between themselves and that traffic.

The FANS 1/A system does not provide for end-to-end message assurance. Therefore, there can be no guarantee provided by the ground system or the avionics that the message has been delivered to the controller or flight crew. However:

- The ATS system will receive a network acknowledgement (MAS Message Assurance) to an uplink message indicating that the message has been delivered to the aeroplane's ACARS MU, or
- the avionics will receive a system acknowledgement to a downlink message indicating that the message has been delivered to the DSP's system, and
- the crew is advised when system acknowledgement from the DSP is received.

## AREA OF APPLICABILITY

These documents apply to the following navigation airspaces:

- NAT region (Gander, Shanwick and New York OCA),
- PAC region (Oakland, Tokyo).

In the NAT region the phased approach is planned for the Gander and Shanwick OCAs only. CPDLC Operational Trials in the New York OCA are planned to consist of full implementation of CPDLC functionality and message sets.

The CPDLC Operational Trial Plans of other NAT Provider States have not yet been finalized.

## CONDUCT OF CPDLC OPERATIONAL

**Phase 1 Basic Request Phase:** This initial phase will enable an aeroplane to make various speed and altitude requests using CPDLC. The response from the ground system will be a freetext acknowledgement that the request had been received and that a response from ATC will be provided by aeradio via voice.

**Phase 2 Advising Domestic Frequencies:** This phase introduces the assignment of domestic contact frequencies via CPDLC. Analysis of HF voice traffic indicates that such messages represent a significant proportion of existing voice traffic and using CPDLC to carry out this function would be a useful contribution to reducing HF voice congestion. It is considered that these functions offer opportunities for aircrew and controllers to gain experience in using CPDLC by carrying out routine, non-critical functions, with voice remaining available as a backup system.

**Phase 3 Support Enroute Altitude and Speed Changes:** This phase will enable the traffic to request enroute altitude changes, enroute speed changes and to report leaving/reaching levels via CPDLC. Responses to these requests from ATSUs will also be via CPDLC.

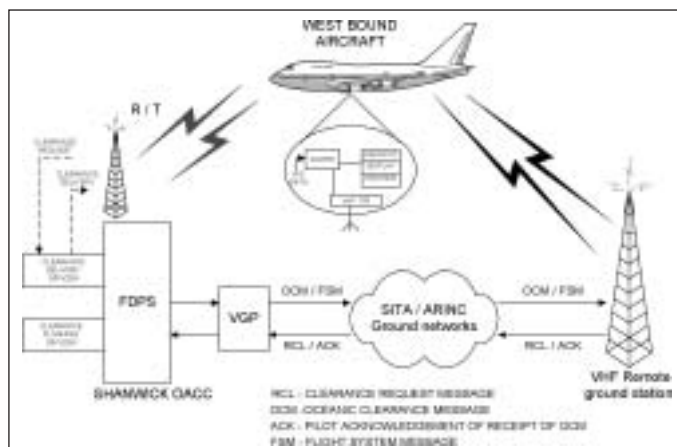
This phase is subject to amendment, based upon FANS Central Monitoring Agency FCMA reports and input from users and controllers. It is anticipated that future operational trial phases will utilize increasing numbers of the FANS 1/A message sets. Where operationally suitable, efforts will be made to harmonize NAT and PAC CPDLC procedures.

## MANAGING CPDLC CONNECTIONS

This section provides a basic outline of the «life cycle» of CPDLC connections.

### AFN Logon

When the flight crew completes the procedure to logon, the aeroplane system sends an AFN CONTACT message to a specified ATSU. The ATSU responds with an AFN ACKNOWLEDGEMENT message and AFN Logon is complete, establishing the first CPDLC connection. The specified ATSU sends a CONNECTION REQUEST message to the aeroplane. The aeroplane responds automatically with a CONNECTION CONFIRM message. The first CPDLC connection is established; this ATSU is the Current Data Authority CDA (or the active centre); this connection is an active connection. CPDLC messages may





now be exchanged between the aeroplane and the CDA.

## The Next Data Authority

The CDA informs the avionics of the Next Data Authority NDA by sending the NDA message. The CDA also sends an AFN CONTACT ADVISORY message to the aeroplane, providing the avionics with the information required for AFN Logon for the purposes of establishing a CPDLC connection with the Next Data Authority (NDA).

## Establishing a second CPDLC connection

The NDA sends a CONNECTION REQUEST message to the aeroplane. The aeroplane responds with a CONNECTION CONFIRM message. At this point there are two CPDLC connections established: the active CPDLC connection with the CDA and the inactive CPDLC connection with the NDA. CPDLC messages can only be exchanged with the CDA.

## Terminating the active CPDLC connection.

At the appropriate time, the CDA sends the END SERVICE message to the aeroplane to initiate termination of its active CPDLC connection. The aeroplane responds with a DISCONNECT message, immediately terminating the active CPDLC connection. The inactive CPDLC connection becomes active; the ATSU which was the NDA becomes the CDA.

## Abnormal CPDLC termination situations

Cautions with the END SERVICE Message. If any downlink messages remain open when the aeroplane receives an END SERVICE message, the avionics will abort these messages and terminate the CPDLC connection with the CDA. This will not affect the sequence of events reference the CPDLC connection with the NDA. If an END SERVICE message is included as part of a multielement message, and none of those elements requires a WILCO response, the avionics will terminate the active CPDLC connection.

## Non-delivery of End Service

In unusual circumstances, the END SERVICE message may not trigger the disconnection sequence, or the END SERVICE message may not reach the aeroplane. If the controller becomes aware that such a situation has occurred, the pilot should be instructed via voice to terminate the connection.

If the flight crew becomes aware that such a situation has occurred, he/she should advise ATC via voice and manually

disconnect from the current ATSU. In order to resume data link operations, the flight crew will have to initiate an AFN Logon to the appropriate ATSU.

## CPDLC Dialogue Interruption

If a CPDLC dialogue is interrupted by a system shutdown, the entire dialogue should be re-commenced via voice communication.

## 3. PROCEDURES ATC FLIGHT PLANNING

The aeroplane registration is required in Field 18. If the aeroplane registration is missing, or different from that contained in the AFN CONTACT message, the ground system will not establish a CPDLC connection with that aeroplane.

## AIR TRAFFIC CONTROL

Where CPDLC-related voice communications are required, utilize the appropriate phraseology. When CPDLC fails and communications revert to voice, all open messages should be considered not delivered and any dialogues involving those messages should be recommenced by voice. If possible, all open messages should be closed, regardless of any associated voice communications. These responses should be consistent with the voice communication, in order to prevent confusion. Up to five message elements can be sent within the same message, but the number of elements should be kept to a minimum.

If the controller becomes aware that the AFN Logon to the NDA is not successful, the controller should instruct the aeroplane to manually initiate an AFN Logon with the next ATSU. Do not re-send the NDA message.

## FLIGHT CREW

The following procedures apply to all Phases of CPDLC Operational Trials. The integrity of the ATC service remains wholly dependent on establishing and maintaining HF or VHF voice communications.

When initializing the FMC, it is essential to ensure that the aeroplane identification/callsign/flight ID matches the one displayed in the filed ATC flight plan, otherwise the AFN Logon will be rejected.

If entering a CPDLC OCA/FIR from adjacent airspace where no CPDLC connections have been established, initiate AFN Logon to the CPDLC ATSU between 15 and 45 min prior to entering the CPDLC OCA/FIR. Data link transfers to adjacent ATSUs offering CPDLC services will be automatic.

Unless otherwise instructed, flight crews should revert to voice communications while transiting non-CPDLC OCA/FIRs.

Where CPDLC-related voice communications are required, utilize the appropriate phraseology. Initial contact and SELCAL check (if SELCAL will be used to monitor HF) with the appropriate aeradio station are essential requirements prior to entering oceanic airspace and each OCA/FIR along the route of flight. If a frequency assignment is received from aeradio which differs from that received via CPDLC, seek clarification via voice.

It is important to respond to uplink messages promptly and appropriately, particularly when approaching an FIR boundary. It should be noted that if any uplink messages are open when the END SERVICE message is sent, the CPDLC connections to both the CDA and NDA will be terminated. If unable to continue using CPDLC, flight crews should revert to voice procedures.

## AERADIO

If an OCA/FIR implements phase 2 operational trials; some aeradio operators will advise CPDLC flights that frequencies will be provided via CPDLC; while other aeradio operators will continue to provide frequency assignments.

Emergency Messages; it is expected that, in an emergency, flight crews will immediately revert to voice communications. This does not preclude crews from using CPDLC for emergency communications if unable to establish voice contact.

Any downlink message that contains an emergency message, element will be treated as an emergency message. In the event that a controller receives an emergency downlink message he/she should take immediate action to confirm the status and intentions of the aeroplane via voice. Upon receipt of an emergency downlink message, the controller shall indicate to the aeroplane that the message was received by responding with standard freetext message ROGER PAN or ROGER MAYDAY.

If an emergency downlink message is inadvertently sent, the flight crew should send CANCEL EMERGENCY and confirm their status and intentions via voice.

## 4. DYNAMIC FLIGHT PLANNING

The Dynamic Aeroplane Route Planning Concept DARPC gives the opportunity to recalculate a new flight plan en-route based on the actual wind conditions and flight level (e.g. within MNPS OTS). The dispatch department recalculates the flight plan and transmits it to ATC and the aeroplane via datalink. If accepted by both the ATC unit and the pilots the new flight plan becomes active. This new route then is mandatory for all succeeding flights until new optimization.

# «Rundschau»-Fotograf mit Swiss Press Photo Award ausgezeichnet

**Nicht jedes Magazin verfügt über die Dienste eines hauseigenen Fotografen. Bei der «Rundschau» ist dies der Fall. Wir wissen die Vorteile zu schätzen. Seit dem letzten November ist Markus A. Jegerlehner auch stolzer Träger einer Auszeichnung. Herzliche Gratulation!**

*Text: Dieter Eppler*

Eigentlich hätte es ein ganz normaler Flug werden sollen, damals, am 2. Oktober 2001. Ein routinemässiger Turnaround von Rio nach Buenos Aires und zurück. Und dann flattert auf dem Hinflug unvermittelt eine Acars Message ins Cockpit: «Grounding at Zurich – flights en route continue to destination».

Buenos Aires möchte die Swissair-Maschine möglichst schnell wieder weg haben, kurz vor der Landung in Rio dann

meldet sich Zürich ein zweites Mal: «After landing get luggage immediately and take same flight back to Zurich. Flights will be delayed accordingly.» In Absprache mit Captain Geri Zumstein – er befindet sich auf seinem (geplanten) Letztflug – wird schliesslich entschieden, sämtliche Passagiere während des Transits auszuladen. Bei einem gemeinsamen Briefing in der leeren First-Class spricht sich die Mehrheit der Crew für einen Verbleib auf eigene Rechnung in Rio aus. Der M/C auf besagtem Flug ist zufällig Markus A. Jegerlehner,

engagierter Fotograf, unter anderem auch tätig für die Bildagentur Keystone. Ein kurzes Telefongespräch mit der Agentur bestätigt seine Vermutung, dass Fotos von gestrandeten Passagieren und Besatzungsmitgliedern äusserst gefragt wären.

Das anschliessende Fotoshooting am Strand wird trotz der bedrückenden Ausgangslage amüsant. Einzelne Crewmembers bringen ihre Uniform mit, es entstehen fotografische Zeitdokumente. Am Schluss des Shootings bemerkt Jegerlehner zum Copi Dani Riediker, dass ihm noch einige Bilder mit melancholischem Charakter fehlen würden: «Setz dich mal hin, schau aufs Meer – wenn möglich mit nachdenklichem Blick...»

## Swiss Press Photo Award in der Kategorie «Aktualität»

Drei Wochen später, Jegerlehner kommt gerade von einer Rotation nach Hause und steigt in Zürich in den Zug nach Bern, erblickt er überrascht in der Basler Zeitung «sein» Bild – im Stellenanzeiger notabene! Seither wurde es in beinahe allen grossen Zeitungen und Zeitschriften gedruckt, unter anderem auch in der NZZ am Sonntag und im Magazin Facts.

Die Bildagentur Keystone reichte das Foto in der Folge für den Swiss Press



*Siegebild Swiss Press Photo Award, Kategorie «Aktualität»*

Photo Award ein. Bewertet wurden von der Jury, bestehend aus namhaften Persönlichkeiten des Medien-, insbesondere des Pressebereiches, der Aktualitätswert, die kreative Umsetzung und die Originalität der Bildsprache. Die beste Fotografie in jeder Kategorie wurde mit einem Geldpreis in der Höhe von Fr. 1000.– und einer Publikation im Swiss Press Photo-Jahrbuch honoriert. Am 21. November 2002 durfte Markus A. Jegerlehner seinen Preis in Bern im Hotel Bellevue-Palace entgegennehmen. Vom 27. Dezember bis zum 2. Februar war das Foto im Rahmen der Ausstellung «Swiss Press Photo 2002» in der Ruhmeshalle des Zürcher Landesmuseums zu sehen. Die gleiche Halle übrigens, in der im vergangenen Jahr auch die Ausstellung «Remember Swissair» gezeigt wurde!



### Markus A. Jegerlehner

1964

#### Ausbildungen und Tätigkeiten

- 1982–1985 Lehre als Landwirt, parallel autodidaktische Ausbildung zum Fotograf
- seit 1986 Flight Attendant / Maître de Cabine bei Swiss
- ab 1998 Fotograf für Bildagentur Baumann, Würenlingen
- ab 2001 Fotograf für Keystone, Zürich
- Realisation verschiedener Fotoproduktionen für die Swiss
- Leidenschaft: Verarbeiten seiner weltweiten Impressionen in Bildern
- weitere Infos unter [www.fotojeger.ch](http://www.fotojeger.ch)

## Echo

Von einem Ihrer Mitglieder bekam ich die Gelegenheit, Ihr Magazin «Rundschau» zu lesen.

Der Artikel von Herrn Roland Zaugg «Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub» in der Rundschau Nr 6/2002 trägt viel dazu bei zu verstehen, warum Zürich einen Hub braucht.

Als Vielflieger und nebenbei Gemeindepräsident liegt mir sehr viel daran, dass ein gut funktionierender Hub in Zürich bestehen bleibt.

Nun zu meinem Anliegen. Ich bitte Sie, mir jeweils ein persönliches Exemplar Ihrer Rundschau zuzustellen. Es bietet mir Gelegenheit, entsprechende Artikel im positiven Sinn in unserer Gemeinde bekannt zu machen.

Besten Dank und herzliche Grüsse

Rolf Berchtold

Gemeindepräsident

Wangen-Brüttisellen

### Eine Alternative zum Hub Zürich?



*First aeroplane to take off from a ship.  
Eugene B. Ely from U.S.S. Birmingham  
14. November 1910*

**SwissALPA member associations:**

**AEROPERS**

Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten  
Tel: (01) 816 9070  
Fax: (01) 816 9075  
aeropers@aeropers.ch  
www.aeropers.ch

**ASPPA**

Swiss Professional Pilots Association  
Airplanes and Helicopters  
Tel: (079) 695 5983  
info@swisspropilot.ch  
www.swisspropilot.ch

**ECA**

Edelweiss Cockpit Association  
PO Box 133  
8058 Zürich-Flughafen  
eca-vorstand@edelweiss-pilots.ch  
www.edelweiss-pilots.ch

**RCP/ RHP**

REGA Cockpit Personal PO Box 286  
8058 Zürich-Flughafen

rcp@jetops.ch  
www.jetops.ch  
www.rhp.ch REGA Helicopter Pilots

**SwissALPA board members:**

Patrick Sutter, President  
(AEROPERS)  
psutter@swissalpa.ch

Marc Vionnet  
(AEROPERS)  
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko, Vicepresident  
(RCP)  
cgitchenko@swissalpa.ch

Reini Weissen  
(RHP)  
rweissen@swissalpa.ch

Gabriel Vogel  
(ASPPA)  
gvogel@swissalpa.ch

**SwissALPA Mission Statement** The mission of the SwissALPA is to promote and consider all aspects of aviation safety throughout all segments of the aviation community; to represent, in all aspects, the collective interests of all pilots in Swiss commercial aviation; to assist in collective bargaining activities on behalf of all pilots represented by the Association; to be a strong, forceful advocate of the piloting profession through all available channels; and to defend the rights and privileges of the professional pilots who are members of the Association.

Dear friends, dear pilots,

2003 has just started and I'm pleased to begin this editorial with some good news. We are finalizing an agreement with a travel broker (Touchdown) to get you cheap-booked airline tickets, hotels and car rentals. At the same time we made an agreement with a health insurance (SWICA). We came to the conclusion after a first live run that this will save money to about 50% of our members if they decide to consider the offer. We've been also very active in the Loss of License (LOL) sector, were we expect to have rapidly a product tailored to our needs.

In one of my previous editorials I spoke about logging hours spent on the left hand seat as captain for FOs. This information was transmitted to us by the European Cockpit Association (ECA); following a request made to the JAA. Our BAZL made a different interpretation of the JARs, and we are clearing up the matter with them. Very soon each pilot will receive an envelope at home with our newly edited emergency cards, a pin and a sticker. I'm looking forward to see you around wearing the pin with the sticker on your crew bag.

You will receive rapidly more information on the above mentioned concessions. I wish you all a successful year and many happy landings. For any questions, do not hesitate to contact us at info@swissalpa.ch.

Sincerely yours, Patrick Sutter Swiss ALPA President

**SwissALPA Website**

by Cedric Gitchenko

The following is a brief introduction to our new web site – www.swissalpa.ch or www.swissalpa.org.

1. Each member has to register and sign up personally regardless of any membership with any of the associations like AEROPERS, ASPPA, ECA, RCP or RHP. The membership and sign up is free for all active SwissALPA member associations (AEROPERS, ASPPA, ECA, RCP or RHP). In order to sign up click on the right side on «New user sign up» fill in all required fields and submit your data. Registration will be screened and if approved by your association thru SwissALPA, you will be granted a personal access to the member information.



After hitting on the sign up button you will be asked to fill out the registration form, which is for free and which has to be signed up for all, regardless of the association. You may wonder what the check boxes at the bottom might be for; these boxes are here to grant you access to publish any article under that topic. As a default you may check them all.



2. Submitted data will then be screened by administration and once passed approved. An approval e-mail will automatically be sent to you and you may now access the member information on the site by entering Username & Password and click on «GO» on the right upper corner of the web site.

On the member area you will notice, that the menu on the left will expand with the categories only available for members. Also notice your User Id on the right upper corner. By entering your user info a «cookie» will be set in your browser and a «session» starts. The session will expire after a certain time at idle and you might have to login again. However the nature and handling of cookies is not handled by all browsers equally and therefore it might occur that you have to close the browser and login again if you experience any problems. Important to know is, that you have to activate cookies on your browser, which you will find under «settings».

3. The first page to appear after login will display some information, which have changed since your last login as well as an option for you to publish any articles under a category you have been approved for.

4. Most of the other features are self explanatory except the member forum of which you will only see the link when logged in as a member. The current set-up of the forum is such that you have to be registered in order to post any news. To register in the forum click on the register button at the top enter your data. The forum has many features so please explore it yourself. Should you have any questions, direct them to <http://www.ho-sting4u.ch/helpdesk>.

5. Article and picture publishing. In order to publish an article click on:

- «My Home» at the top navigation bar.
- Click on Publish New Article
- Select a category
- Enter a title select a Topic or enter description
- Enter some description
- Enter an external link under «Related Link URL»
- Decide if the article is just for internal or external use – click on «GO»

The next step is a bit tricky: You may publish some pictures, which will be attached to your article however the pictures have to fit the dimensions given in the pop up window. They may be smaller but not bigger, otherwise they will be rejected. There is a small picture for the initial paragraph of the article and a bigger picture for the main content of the article. (Basically the same as you are used to by the newspaper web sites) If your picture does not fit the dimension you will have to resize them using graphic software

like Photoshop, ACD See, etc. In addition to the pictures you are allowed to upload any documents like word, excel, Power Point or PDF files. They will also be published attached to your article.

Once an article has been published, it will have to be approved by the administration first so it may take some time until it will appear on the web site.

The homepage is a dynamic tool and therefore we would appreciate any suggestion, input, comment or active work on the homepage. If you have any question, please contact us under:

[info@swissalpa.ch](mailto:info@swissalpa.ch) or [www.swissalpa.ch](http://www.swissalpa.ch)

## Helicopter News Reini Weissen

### Why helicopter pilots at SWISSALPA?

At the moment approximately 70 helicopter pilots are members of SWISSALPA in Switzerland. They became members as a result of their membership in ASPPH or RHP. What incentive would you have for joining an association like SWISSALPA?

By joining a Helicopter Association one shows solidarity as a professional pilot. As a member of SWISSALPA we achieve solidarity on a national and international level. Our interests are represented by IFALPA international and SWISSALPA national. When we look forward to the implementation of JAR OPS 3 and 4 in Switzerland it is very important that helicopter-flying is represented on a national and also an international level. Every member of SWISSALPA is responsible for an input, be it new ideas or interesting articles etc. The reading of circulars published by the Air Safety Committee and others is of highest importance to achieve a high standard of flight safety.

At SWISSALPA, an exchange of know how, experience and ideas occurs. Through SWISSALPA's participation in aviation related meetings, it is trying to achieve an all-round higher level of aviation awareness in the aviation field. Thus achieving a higher standard of quality and professionalism. Through SwissALPA existing homepage it is possible for pilots to stay up to date with the latest technologies and tendencies in the flying industry. Current themes and topics are published on this homepage. Anyone can publish an article or at least read one. Under the heading «Helicopter» one finds interesting articles and under the heading «jobs» one can monitor the world market. Through regular events organized by SWISSALPA we will achieve a better working relationship with the fixed wing pilots. In various situations one can profit from the experiences made by our colleagues. Thus a network is created which deals with the problems specific to the industry.

Through the publication «TakeOFF» the helicopter pilots are given the opportunity to express their opinions and ideas openly. Last but not least, through membership in an association like SWISSALPA one has the opportunity to profit from various benefits. Thus the opportunity is created to make use of legal advice, cheaper medical aid membership and rebated travel. We are negotiating further benefits for example loss of license insurance.

One of the main reasons why a helicopter pilot should join SWISSALPA is that it is critical for us to achieve solidarity in an ever-changing aviation world. We at SWISSALPA hope that more and more pilots are aware of the urgency in this regard.

## Industrial News

### HIRING BANS

SNA: VARIG Airlines, Brazil

HKAOA: Cathay Pacific, Hong Kong

HKAOA informed SwissALPA that a selection can be done at Cathay but the pilot should wait employment until the ban is lifted.

Check <http://www.globalpilotjobs.com/> for current updates on hiring bans.

## Age 60 – End of a pilot career?

Since 1959 the age 60 means the end of an airline pilot career. The FAA implemented this rule mainly due to safety concerns. The regulation also accelerates the early retirement of pilots, therefore providing more job opportunities for new pilots. The FAA and NASA provided reports on these issues, which are however still disputed by pilots and associations. There is even a petition going on by US pilots to undo this rule (see <http://www.petitiononline.com/noto60/>), while the FAA tries to curtail also the commuter pilots to age 60.

Many countries curtail the license to 60, especially in South America and Cuba, while some countries have no limitation (mainly Eastern countries like Russia etc.)

Europe and JAA went a middle way: According JAR-FCL 1.060 a pilot from age 60 to 65 birthday can still fly provided the other pilot is below age 60. In Europe three countries so far put additional curtailments for pilots over 60 years of age restricting operating (take-off, over flying, landing) in their airspace: Italy, France and Czech republic (62 years) according JAR-FCL 1.060 (I, F, CZ). Violations of this rule have recently resulted in arrests, groundings and fines of pilots and airlines.

Therefore all Swiss airline operators should be aware of this regulation.

**Italian Airline Association UP**

The purpose of this letter is to draw attention to the event that occurred to an Alitalia MD-80 Captain on the 2nd January 2003. The objective is to publicize these events that are occurring in Italy on a regular basis to the International aviation community. Mount Etna has been erupting continuously for the last couple of months with significant clouds of volcanic ash in the area. Catania airport has been closed on numerous occasions as a result of ash.

On the morning of 2nd January 2003 on a domestic flight from Milan to Catania, during initial descent the Captain was advised of the presence of volcanic ash in the area. The conditions were daylight and VMC. The Captain requested a visual approach for runway 26 to remain clear of volcanic ash.

The Captain acknowledged and advised that he was in VMC and would remain clear of volcanic ash. During the approach the crew smelled some acrid fumes and suspected possible ash ingestion. All engine parameters remained normal and subsequent approach and landing was uneventful.

On the arrival at the apron the Captain spoke to Alitalia engineering and indicated the possibility of ash ingestion. The following entry was entered into the Aircraft Technical Log: «Si richiede ispezione motori per solo volo in (sospetta) nube vulcanica. Translated: Request engine inspection due (suspected) flight in volcanic ash.» Upon engine inspection no damage was found and the entry cleared.

As a result of the entry in the Aircraft Technical Log for suspected flight into volcanic ash in that no evidence of engine damage was found. On 4th January the Captain was contacted by the police and issued a summons for two criminal charges against him. The charges:

- 1) «interruzione Pubblico Servizio» i.e. interruption of public transport.
- 2) «Procurato Allarme» i.e. Provocating a false alarm.

The charges against the Captain are based on the fact that there was no engine damage and he through his actions interrupted a public transport flight and caused a false alarm. We are deeply concerned that this legal action taken against a Captain that made an entry in the name of safety will now be legally responsible.

Unioni Piloti and all aviation sector unions are involved in defending the Captain

against the charges. I trust that events described above demonstrate the state of our profession. Please feel free to ask for further details and/or comments as you see necessary. We are concerned that the International aviation community does not know events occurring within Italy.

UNIONE PILOTI  
www.unioneipiloti.it

**Daily Irregularities**

Due to continuing complaints from pilots concerning extensions of flight duty regulations during irregularities a working group within SwissALPA has contacted the BAZL to discuss the situation. The problems occur mainly with Swiss charter operators where a 2 pilot crew flies very long duty times. The VBR-Limit (Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr) is 14 hours while the OM-A of most airlines do may have lower limits. In case of any exceedance of the limits the BAZL has to be notified. SwissALPA has asked the BAZL to clarify his position regarding these limits and flight crews responsibilities. Here is an extract of our letter to the BAZL:

Bezug nehmend auf unser Gespräch über den Umgang mit dem VBR im Zusammenhang mit den Regelungen unserer OM-A, die bekanntlich in Teilbereichen über das VBR hinausgehen, möchte ich Sie bitten, uns Ihre Sichtweise der Dinge noch schriftlich zu bestätigen. Es würde für uns eine grosse Entlastung bedeuten, weil wir den Mitgliedern unserer Verbände dann Ihre Antwort als Beweis für den Rückhalt des BAZL bezüglich der Gültigkeit der Regelungen im OM-A zeigen könnten.

Wir gehen andernfalls weiterhin davon aus, dass das VBR bestimmend ist, die enge Auslegung des Bundesgerichtes zum Begriff «Flug» in jedem Fall anwendbar ist und unsere FDR im OM-A eine bewusste Überschreitung der VBR-Limiten nicht erlauben. Dies betrifft im Speziellen Flüge, die in irgend einer Art von Irregularities betroffen sind, aber auch solche, die z.B. durch starken Wind eine Überschreitung der VBR-Limiten schon vor dem Start als wahrscheinlich erscheinen lassen (70%-Regel zur Planungs-Robustheit).

Als zweiten Punkt haben wir die Rechtslage diskutiert, mit der wir in Amerika konfron-

tiert sind. Konkret geht es um Regelungen in Bezug auf Enlarged Crews, die vom FAA sehr restriktiv gehandhabt werden (3 Pilots above 8 hrs, 4 Pilots above 10 hrs). Können wir auch hier davon ausgehen, dass selbst im Falle von unverschuldeten Incidents für uns keine Haftungsfolgen entstehen, so lange wir uns innerhalb der Regelungen des OM-A bewegt haben? Gerade in den USA ist es recht wahrscheinlich, dass betroffene Kunden massive Forderungen stellen würden. (Konkreter Anlass ist ein Brief der Pilotenorganisation APA an die SWISS, die andeutet, ihre Kunden auf Code-Share-Flügen auf diese Umstände aufmerksam machen zu wollen.)

Ebenso interessiert uns Ihre Sicht der Dinge für Fälle, bei denen im Zusammenhang mit einer Diversion (Wetter bedingt) noch ein Leg angehängt wird, um doch noch an die Destination zu gelangen. Auch hier erlauben uns unsere sehr liberalen Regelungen, massiv über die US-Limiten hinaus zu operieren.

Ich danke Ihnen im Voraus herzlich für Ihre Unterstützung in diesen für uns sehr vitalen Gebieten.

SwissALPA will follow up with the BAZL concerning the Flight Duty Regulations. If the BAZL grants exceptions in maximum duty times, it has also to consider the possible consequences. Furthermore the JAA is working on common European Flight Duty Regulation to be implemented soon. SwissALPA will keep you informed.



**SwissALPA**  
Vereinigung der Schweizerischen Berufspiloten

Postfach 866  
8302 Kloten – Switzerland  
Tel: +41 1 816-9078  
Fax: +41 1 816-9079  
e-mail: info@swissalpa.ch  
Web: http://www.swissalpa.ch



# Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher, Redaktor

## Zweiter Erstflug nach 60 Jahren

Obwohl die Entwicklung bereits 1938 begann, fand der erste Flug einer mit zwei Junkers-Jumo-004-Triebwerken von je 900 kp Schub ausgerüsteten Messerschmitt Me 262 erst im Juli 1942 statt, weil das Projekt lange Zeit eine tiefe Priorität hatte. Das aussergewöhnliche Flugzeug wies ein maximales Startgewicht von 6400 kg auf und konnte auf 11 500 Meter steigen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 870 km/h angegeben, doch die Reichweite lag bei eher bescheidenen 450 km. Die Triebwerke mussten jeweils nach wenigen Flugstunden überholt werden. Die Me



Messerschmitt Me 262

262 war von hervorragender aerodynamischer und technischer Qualität, sodass einige Amerikaner vor ein paar Jahren beschlossen haben, fünf Me 262A nachzubauen. Ausser bei den Triebwerken basiert das ganze Flugzeug auf Originalplänen des ersten operationellen «Düsenjägers» der Welt, von dem über 1400 gebaut wurden. Nur noch acht Exemplare sind erhalten geblieben, aber keines in flugfähigem Zustand.

Am 20. Dezember hatte das erste Flugzeug seinen Jungfernflug in Paine Field bei Seattle. Mit zwei GE-J-85-Triebwerken, die je 1300 kp Schub liefern, war das Flugzeug nach 14 Sekunden auf 110 kt und somit bereits in der Luft. Der Testpilot Wolfgang Czaia lobte die exzellente Reaktion in allen drei Achsen sowie die Stabilität in allen Fluglagen. Nach 35 Minuten war der erste

Flug vorbei, die Me 262 setzte mit 110 kt wieder auf der Piste auf.

Beim zweiten Flug knickte das linke Fahrgestell nach der Landung ein, was die Anerkennung als «Experimental Exhibition» durch die FAA verzögert, welche auf 10 Stunden Flugerprobung basiert.

Zwei Flugzeuge sind bereits verkauft, drei sind noch zu haben. Für 2 Mio. \$ das Stück. Ohne Triebwerke.

## Indische Abrüstung

Im letzten Jahr verlor die indische Luftwaffe eine rekordhohe Anzahl Flugzeuge. 22 Maschinen, darunter 2 Jaguar und 14 MiG-21, wurden abgeschrieben. Obwohl sich die Luftwaffe beeilt zu betonen, dass der Anteil «Human factors» in den letz-

ten sieben Jahren um 14% zurückgegangen sei, fallen doch weitaus die meisten Unfälle auf dieses Konto. Die Statistik 1999 bis 2002 sagt aus, dass 49 Flugzeuge infolge menschlichen Versagens und 28 wegen technischer Defekte verloren gingen. Seit 15 Jahren wird ein Nachfolger für die MiG als Trainingsflugzeug evaluiert. Rund 1,5 Mia. \$ sollen «demnächst» dafür ausgegeben werden, aber noch ist nicht sicher, ob für den Hawk oder Aero Vodochod L-159.

## Runway in the mist (1)

Die Avro RJ100 kam von Istanbul und wollte auf dem zivil und militärisch genutzten Flughafen Dyarbakir landen, wo seit Tagen nebliges Wetter herrschte, welches die

meisten Landungen bisher verunmöglichte. Der Flughafen ist nur mit einem VOR/DME sowie einem NDB ausgerüstet, was sich in einer Entscheidungshöhe von 195 Meter über Grund und 1500 Meter Sichtweite niederschlägt. Die Wettermeldung versprach 1600 Meter Sicht, warnte aber vor lokalen Nebelbänken mit drastisch reduzierter Sichtweite. Die Besatzung setzte den Anflug mutig fort, der aber einige Hundert Meter vor der Piste infolge Bodenberührung abrupt endete. Der Rumpf wurde in drei Teile separiert, Feuer brach aus, und nur 5 der 75 Menschen an Bord überlebten.

## Runway in the mist (2)

Die Ursache eines Absturzes einer Boeing 767-200ER der Air China während eines Anfluges in Regen und Nebel am 15. April 2002 ist dem Thema CRM zuzuordnen, wie der Unfallbericht aussagt. Der Kapitän brach den ILS-Anflug auf die Piste 36L in Busan (Korea) wegen Rückenwindes ab und wählte einen Sichtanflug auf die Piste 18R. Wegen ansteigenden Terrains ist auf dieser Seite kein ILS installiert. Der Kapitän war noch nie von dieser Seite her angeflogen. Wiederholt und eindringlich machte ihn der Copilot auf die seiner Meinung nach zu tiefe Flughöhe aufmerksam. 4,5 km von der Piste entfernt leitete der Kapitän einen go-around ein – entweder hatte er den 239 Meter hohen Hügel plötzlich vor sich gesehen, oder dann hat das GPWS angesprochen –; doch zu spät: Die 767 schlug fast parallel zum Hang auf. Nur 26 der 155 Menschen an Bord überlebten den Absturz, unter ihnen der Kapitän. Auf die Frage, wieso er nicht auf die Warnungen des Copiloten reagiert habe, antwortete er wiederholt: «I don't know.» Wieso der Copilot das Steuer nicht übernommen hatte, konnte dieser leider nicht mehr gefragt werden. Wohl wegen des bei fernöstlichen Airlines schon mehrfach angeprangerten Hierarchiegefälles im Cockpit und der Angst, einem Vorgesetzten etwas zu befehlen.

## Sorglose Piloten (1)

Vor fünf Jahren touchierte eine 747-400 der Korean Air beim Anflug in Regen und Wolken auf Guam den Nimitz Hill und stürzte ab. Etwas mehr Glück hatte die Besat-



zung einer A330-300 der Philippine Airline am 17. Dezember (exakt 99 Jahre nach dem Erstflug der Wright Brothers by the way). Das Flugzeug streifte des Nachts unter Intonisierung der ganzen GPWS-Palette eine Stromleitung auf diesem Hügel, worauf die Besatzung einen go-around einleitete und wenig später um 03.50 Uhr in Guam landete. Die Fluggesellschaft wollte sich nicht äussern, wie knapp die A330 das Gelände verfehlt hatte, bestätigte aber «Beulen und Kratzer» an der Rumpfunterseite und am hinteren Frachttor.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, dass die Beschädigungen erst nach der flugplanmässigen (!) Rückkehr des Flugzeuges in Manila festgestellt wurden! Erst dort wurde die A330 im Flugdienst eingestellt – ob die sorglosen Piloten auch, entzieht sich der Kenntnis von Flight International. Wegen eines Taifuns funktionierten der Gleitweg, ein Teil der Anfluglichter und das VOR auf dem Nimitz Hill nicht mehr, was den Anflug sicher sehr anspruchsvoll gestaltet hatte.

## Sorglose Piloten (2)

Eine Boeing 737-200 der Angolanischen Fluggesellschaft TAAG mit 45 Personen an Bord startete am 26. Dezember auf dem internationalen Flughafen Windhoek für den Flug nach Lubango und Luanda. Zehn Minuten vorher begann eine Cessna 404 ihren Positionierungsflug nach Tsumkwe, Namibia, auf dem kleineren Windhoek-Eros-Flughafen. Wie angewiesen stieg die Cessna auf FL 115, während die 737 im Steigflug auf FL 310 war. Der Pilot der Cessna wurde auf eine neue Frequenz geschickt, hatte aber eine schlechte Funkverbindung zum Fluglotsen, sodass er nichts von der 737 hörte – und umgekehrt. Die zwei Flugzeuge kamen sich auf FL 115 plötzlich so nahe, dass die rechte Flügelspitze der 737 den oberen Drittel des Seitenruders der Cessna wegrasierte. Der allein an Bord befindliche Pilot konnte die Maschine unter Kontrolle bringen und sicher wieder in Eros landen. Wäre der Schnitt 10 cm tiefer gewesen, wäre das Ruderscharnier getroffen und wohl das ganze Ruder eliminiert worden.

Die Piloten der 737 bemerkten den Vorfall, stellten aber fest, dass das Flugzeug normal flog und setzten ihren Flug fort. Erst nach der zweiten Landung an der Enddestination Luanda wurden die Mechaniker von SAA informiert, die «substantial damage» auf den zwei letzten Metern des rechten Flügels feststellten und die 737 folglich im Flugdienst einstellten.

## Mind the wingtips!

Etwas gar viel Pech hatte eine Mechanikercrew Mitte Januar in La Guardia. Northwest Airlines besitzt vier Gates, stellt aber über Nacht sechs Flugzeuge in La Guardia ab. Also müssen zwei des Morgens von ihren entlegenen Standplätzen an ihre Gates geholt werden. Seit Jahren ist es



Praxis, dass eine speziell ausgebildete Mechanikercrew diese Flugzeuge mit Hilfe der Triebwerke verstellt. Dies geht schneller und einfacher als mit Traktor, weil eine Piste gekreuzt werden muss. Es ging schneller, muss man sagen, denn vielleicht greift Northwest jetzt doch wieder auf Traktoren zurück...

Drei «wing walkers» hatten die Aufgabe, den sicheren Abstand der A319 zu etwaigen Hindernissen zu kontrollieren. Dies ging gut bis einige Meter vor der angestrebten Position an Gate 10. Dann streifte der linke Flügel das zurückgefahrenen Passagiergate 10, das Bugrad gab nach und brach ein, was dazu führte, dass die linke Flügelspitze den Rumpf einer parkierten 757 auf einer Strecke von gut einem Meter stark beschädigte (siehe Pfeil). Die Reparatur der A319 wird einige Wochen in Anspruch nehmen.

Warum diese Unglücks-Kaskade zustande kam, untersucht das NTSB gegenwärtig.

## Swiss Easy und Swiss Club

Während Swiss versucht, das Segment der Billigflieger mit Spezialangeboten anzugreifen, naht schon Gefahr von der anderen Seite: Michael Schulhof (ehemaliger CEO Sony Schweiz) und seine Mannen haben in Genf den «Swiss Club» ins Leben gerufen, eine neue exklusive Pseudo-Airline, die mit vier Learjet 45 die betuchte Kundschaft nach Le Bourget und Farnborough statt CDG und LRH bringt. Hans Schwab, CEO, erklärte, dass auch Frankfurt und Zürich (Hahn und Birrfeld?) im Visier seien.

Die Passagiere müssen aber Clubmitglieder sein, um ein Ticket zu erhalten. Dies ist ein Trick, um dem aufwändigen Prozess bis zum Erlangen einer Betriebsbewilligung für den Liniendienst aus dem Weg zu gehen. Geflogen werden die Flugzeuge von ExecuJet Switzerland und TAG Aviation.

## Lufthansa Business Class

Die als Versuch deklarierte Flugstrecke von Düsseldorf nach New York, die seit Juni 2002 mit 48-plätzig Boeing Business Jets (737-BBJ) von der Schweizer PrivatAir im Auftrag von Lufthansa durchgeführt wird, hat sich als Erfolg etabliert. 60% Auslastung war im Businessplan vorgesehen, runde 10% höher ist sie ausgefallen. Deshalb peilt Lufthansa jetzt bereits neue Ziele an. Im Vordergrund steht ein Service nach Washington, da sich Continental, die diese Strecke bedient hat, aus Düsseldorf zurückzieht. Zur Diskussion stehen auch Dienste von Hamburg oder Stuttgart in die USA oder den Mittleren Osten. PrivatAir hat denn auch bereits bei Boeing und Airbus für zusätzliche 10 Businessjets «extremely competitive» Offerten eingeholt.





# Downburst und Aufwind

**Downbursts sind unangenehm. Aufwinde zu finden und zu nutzen braucht Kenntnisse und oft auch Hilfestellung. Ein Rückblick und ein Blick vorwärts!**

*Text: Alois Buchegger, AEROPERS-Mitglied und CMD MD11*

«Significant weather charts» und «forecasts» zu interpretieren gehören zum täglichen Brot eines Linienpiloten. Ständige Wetterbeobachtung und das Vermeiden der Gewitterzellen sind Teil unserer Arbeit. So leicht lassen wir uns nicht vom Wetter überraschen.

Der «downburst» vom Herbst 2001 jedoch hat uns alle überrascht und zu Boden geschlagen. Die Folgen davon werden uns noch lange beschäftigen. Wir sind wieder gestartet und bewegen uns wieder in der Luft und im Wetter. Jedoch nicht mehr so sicher und selbstbewusst wie früher. Die Sicherheit von einst ist einer zunehmenden Verunsicherung gewichen. Geliebte und scheinbar für ewig gültige Perspektiven existieren nicht mehr. Wir befürchten weitere Abwinde und «downbursts».

Aber wo solche wüten und wo Abwinde herrschen, da gibt es auch Aufwinde und Thermikgebiete.

## Neuorientierungskurs für Piloten

Nach den Ereignissen im Herbst 2001 hat der AEROPERS-Vorstand in verschiedener Hinsicht die Führung und damit auch die Verantwortung übernommen. Airjob, die «hauseigene» Job-Plattform für Linienpiloten, hat in Zusammenarbeit mit dem BIZ Kloten (Beratungs- und Informationszentrum für Aus- und Weiterbildung) als Sofortmassnahme Neuorientierungskurse für Piloten ins Leben gerufen. Das BIZ Kloten trat auf Initiative von Emil Giezendanner (Stellenleiter) als Kursträger und Veranstalter auf.

Rolf Allemann (Laufbahnberater BIZ und Psychologe IAP) und Ruedi Paur (CMD MD11, Airjob) stellten sich spontan als Kursleiter zur Verfügung und entwickelten innert kürzester Zeit ein anspruchsvolles Kurskonzept. Die «Aufwind»-Kurse, wie sie diese nannten, wurden in erster Priorität allen entlassenen und danach auch allen noch fliegenden Piloten zur persönlichen und beruflichen Neuorientierung angeboten.

In 9 Kursen haben 134 Teilnehmer dieses Angebot genutzt. Der Kurs bestand aus 3 Kurstagen, verteilt auf 5 Wochen. Themen und Inhalte der 3 Kurstage waren:

### Vergangenheitsbewältigung – Standortbestimmung – Perspektiven

Weil alle Teilnehmer Piloten waren, konnte unverzüglich in die Thematik eingestiegen und sehr effizient gearbeitet werden. Zwischen den einzelnen Kurstagen haben wir Persönlichkeits- und Neigungstests sowie eigene Lebenserfahrungen und vorgegebene Fragestellungen bearbeitet und daraus persönliche Schlussfolgerungen für den folgenden Kurstag gezogen.

Der 1. Kurstag stand ganz im Zeichen der Vergangenheitsbewältigung. Rolf Allemann und Ruedi Paur haben zusammen mit uns Teilnehmern in kürzester Zeit und schonungslos die Emotionen, Verunsicherungen und Ängste konkretisiert und analysiert: ohne Vergangenheitsbewältigung kein Neuanfang!

Am 2. Kurstag haben wir im Gespräch, in Diskussionen und mit den Testauswertungen unsere Fähigkeiten, Stärken und Potenziale sowie die individuellen Neigungen konkretisiert. Rolf hat immer wieder Quervergleiche zur Industrie hergestellt. Wir haben des öfteren gestaunt! Wir konnten erkennen und erfahren, wo wir uns ausserhalb der Fliegerei ansiedeln und eingliedern könnten. Es war erstaunlich zu erkennen, wie viele Fähigkeiten und Qualifikationen aus der Fliegerei auch anderweitig wertvoll und verwendbar sind.

Am 3. Kurstag wurde für jeden das individuelle Persönlichkeitsprofil fertiggestellt. Darauf aufbauend wurden Perspektiven und Möglichkeiten für eine Tätigkeit ausserhalb der Fliegerei aufgezeigt und gewertet. Für viele von

uns war der Wunsch nach gezielter Weiterbildung gross. Ausbildungsziele wurden formuliert und passende Schulen und Institute gesucht und gefunden.

Ich habe diesen Kurs mit einem umfassenden Persönlichkeitsprofil beendet und mit der Erkenntnis, welche Tätigkeiten ausserhalb der Fliegerei für mich ebenfalls möglich wären.

### Kompetente Kursleitung

Das Bestätigen meiner Fähigkeiten und Stärken hat mein Selbstbewusstsein gestärkt.

Mir ist bewusst geworden, dass sich meine Fähigkeiten und die Erfahrungen ausserhalb der Fliegerei vielerorts effizient einsetzen liessen und einen Vergleich nicht zu scheuen bräuchten.

Das Wissen um das eigene Potenzial, das Kennen des persönlichen Profils und der verschiedenen Möglichkeiten stärkt das Selbstvertrauen, gibt Kraft und Zuversicht. Auf dem Weg dorthin habe ich den Austausch innerhalb der Kursgruppe sowie mit Ruedi und Rolf als sehr konstruktiv erlebt.

Rolf Allemann und Ruedi Paur haben durch ihre aufmerksame und kompetente Kursleitung überzeugt.

Fazit: Wenn ich mich von meiner vertrauten, aber zunehmend unsicheren Umgebung unabhängig machen oder ein zweites Standbein aufbauen will, muss ich meine Fähigkeiten und Möglichkeiten kennen. Ich muss «Intermediates», «Destination» und «Alternates» kennen, den Streckenflug dorthin planen und die Aufwindgebiete unterwegs kennen.

Als begeisterter Segelflieger, Fluglehrer und FVS-Kursleiter kennt Rolf unsere pilotischen Eigenheiten, er versteht unsere Sprache, und aus seiner beruflichen Erfahrung weiss er, wie man Aufwindzonen im Leben lokalisieren, zielsicher anfliegen und optimal nutzen kann.

**talentspot**  
visionen. perspektiven. strategien.

**Talente nutzen – Zukunft sichern**

**Rolf Allemann**  
dipl. Psychologe IAP  
dipl. Berufs- und Laufbahnberater

Rheinfelderstrasse 25  
8293 Eglisau  
Tel. 01 867 55 00  
r.allemann@talentspot.ch  
[www.talentspot.ch](http://www.talentspot.ch)

# Insertionstarife AEROPERS-Rundschau

## Herausgeber

AEROPERS, Vereinigung Cockpitpersonal,  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,  
E-Mail aeropers@aeropers.ch

## Druck

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf, Telefon 01 801 80 10,  
Fax 01 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

## Format

A4 (210x297mm); Satzspiegel: 184x268mm

## Drucktechnisches

Daten ab CD, Optical oder Zip (Mac-Format)

## Programme

Photoshop, Illustrator, QuarkXPress, Word (bitte nehmen Sie Kontakt  
mit der Druckerei auf)

## Druckverfahren

Offset

## Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten; der Geschäftsführer des Verbands

## Auflage

3000 Ex.

(Leserschaft: 850 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunter-  
nehmen, Behörden, Medien usw.)

## Erscheinungsweise

Sechsmal im Jahr

Tarif in CHF	1 Mal	3 Mal	6 Mal
<b>Umschlag</b> ganze Seite (4-farbig)	1500.-	4000.-	7000.-
<b>ganze Seite</b> 184x268 mm (1-farbig)	850.-	2250.-	4200.-
<b>Format A (½ Seite)</b> 184x134mm (1-farbig)	500.-	1300.-	2400.-
<b>Format B</b> 121x89 mm (1-farbig)	425.-	1065.-	2125.-
<b>Format C</b> 58x89 mm (1-farbig)	350.-	875.-	1750.-
<b>Format D</b> 121x51 mm (1-farbig)	350.-	875.-	1750.-
<b>Format E</b> 58x51 mm (1-farbig)	200.-	500.-	1000.-

Preise exkl. MwSt.

# TERMINE & MITTEILUNGEN

## Abstimmungstermine 2003

(AEROPERS-Funktionäre/GV-Abstimmungen)

- Kandidatur- und Antragsfrist **13. März–4. April**
- Kommentarfrist **7.–28. April**
- Abstimmungsfrist **1.–21. Mai**
- Generalversammlung (GV)  
Zentrum Schluefweg Kloten **22. Mai**

## Pensionierten-Stamm

Datum: 25. Februar 2003  
25. März 2003  
29. April 2003  
27. Mai 2003

Zeit: ab 14.00 Uhr  
Ort: Hotel Allegra, Kloten

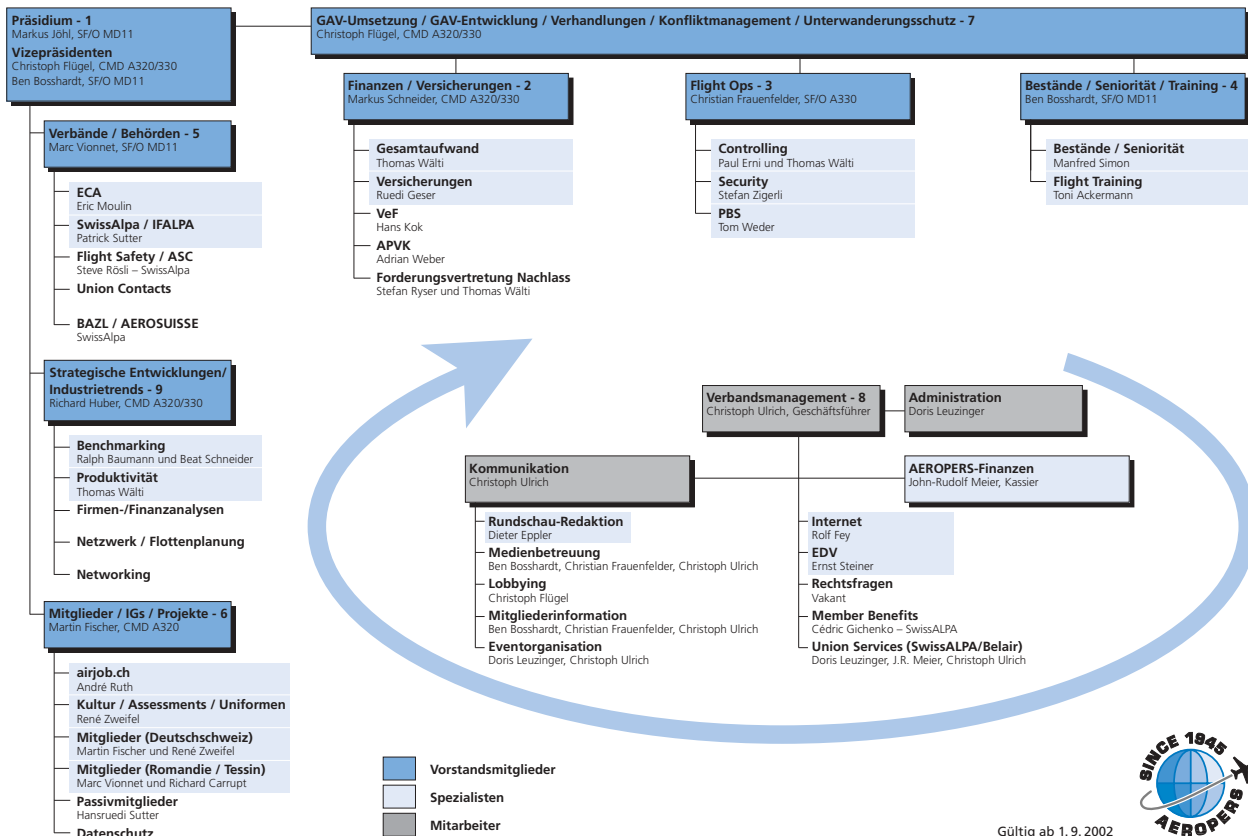
*Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats*

## Termine Vorstandswochen Amtsjahr 2003

- 17.–21. März 2003
- 14.–18. April 2003
- 19.–23. Mai 2003
- 22.–27. Juni 2003
- 21.–25. Juli 2003

## Öffnungszeiten airjob.ch

Jeweils Montag bis Mittwoch während der Vorstandswoche von 9 bis 13 Uhr.



P.P. **A**

8600 Dübendorf

# Überflieger!



AKERET AG

*Druckerei am Lindenplatz*

**AKERET AG**

Druckerei am Lindenplatz  
Wallisellenstrasse 2  
8600 Dübendorf

Tel. +41 1 801 80 10

Fax +41 1 801 80 11

[akeret.ag@bluewin.ch](mailto:akeret.ag@bluewin.ch)