

# RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Pilotenverband SWISS • Nr. 3/2003



## Aeropers-Präsidium:

Markus Jöhl  
übergibt an  
Christoph Flügel



Schweizer  
Luftfahrtspolitik:  
Jeder gegen jeden

SWISS und die  
Reisebüros

Liebe Mitglieder	2-4
Editorial	3
IFALPA	5
Eine rentable SWISS ist nicht gratis zu haben	6
Das Swissair-Grounding und seine Folgen	7
Touch down: CH-Verkehrs- und Luftfahrtpolitik	8-12
Bangkok retour, aber bitte mit SWISS	13-16
58. GV der Aeropers	17-19
Auf den Spuren von Alcazar	19-21
Jahresbericht 2002 Stiftung Kinderhilfe, SR-Personal	22-23
Es gibt ein Leben nach der Fliegerei	24-25
Buchvorstellung: Jump Boys Jump	25
Burt Rutan will hoch hinaus	26-27
Boeing 7E7 - Begeisterung hält sich in Grenzen	28-29
Kaleidoskop	30
Echo / Termine und Mitteilungen	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

© Manfred Simon

Redaktionsschluss Rundschau 4/2003: 15. August

# Liebe Mitglieder

**Nach zwei Jahren intensiver Arbeit im Vorstand habe ich mich mit Überzeugung für die Wahl ins Amt des Präsidenten der AEROPERS zur Verfügung gestellt. Diese Entscheidung ist an der GV mit einem für mich äusserst überzeugenden Wahlergebnis durch euch alle gewürdigt worden. Trotz alleiniger Kandidatur ist dies ein überwältigendes Zeichen vom Korps der AEROPERS, und ich spüre tiefes Vertrauen in meine Person für dieses Amt.**

Christoph Flügel, Präsident

Foto: KEYSTONE/Marius Born



Es zeigt mir, dass ihr «ready» seid, mit mir als Leader den zukünftigen Weg zu gehen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bin es auch.

Es ist wichtig und beruhigend

festzustellen, dass die AEROPERS heute, nur 21 Monate nach dem Grounding, wieder breit und umfassend im gesamten Umfeld abgestützt und installiert ist. Dies ist der Beweis, dass unsere Arbeit, unsere Solidarität fruchtet, und dass damit Ziele wie Arbeitsplatzerhalt oder das Meistern von Krisen erreicht werden können.

schied von Markus Jöhl zu schreiben. Ein AEROPERS-Präsident, welcher der letzte Präsident der Swissair-Piloten gewesen ist, welcher ein Grounding seiner Airline erlebt und überlebt hat, und welcher nie wusste, ob er der letzte Präsident der AEROPERS sein würde, einen solchen Präsidenten entlässt man nicht einfach so, ohne ihn gewürdigt zu haben!

Markus hat fünf Jahre seines Lebens in unseren Vorstand investiert, davon drei Jahre als Präsident.

Neben GAV 99, Balair-GAV, Zalt-Verträge, Getting to Yes, Stabilizer und unzähligen weiteren Projekten hat er die AEROPERS im Jahr 2000, nach seiner Wahl zum Präsidenten, auch intern auf eine neue Basis gestellt.

In einem damals wöchigen Seminar reorganisierte er zusammen mit seinem Vorstand und externer Unterstützung unseren Verband und legte so den Grundstein für

*«Es ist wichtig und beruhigend festzustellen, dass die AEROPERS heute, nur 21 Monate nach dem Grounding, wieder breit und umfassend im gesamten Umfeld abgestützt und installiert ist.»*

Ich bin daher zuversichtlich und freue mich, den Lead unseres Verbandes seriös und mit vollem Engagement wahrnehmen zu können, um den kommenden anstrengenden Marsch Richtung Leuchtturm, den ich weiter unten erläutern möchte, aufnehmen zu können.

Ich empfinde es als Ehre, im Namen der AEROPERS auf unserem Weg voranzugehen, und ich werde es mit all meinen Kräften tun. Ich möchte euch allen ganz herzlich für euer Vertrauen danken!

## Dank an Markus Jöhl

Es ist mir an dieser Stelle ein grosses Bedürfnis, unbedingt einige Zeilen zum Ab-

das heutige äusserst funktionale und effiziente System unseres Verbandes.

Ich kam ein Jahr später dazu und es war für mich eine Freude festzustellen, wie man hier wirkungsvoll und selbstständig arbeiten konnte.

Es ist sein Verdienst, dass wir heute dank diesen Strukturen nahezu optimal funktionieren. Er war unermüdlich, dieses System auch ständig zu trimmen und anzupassen.

Markus' Stärke war klar das exakte Analysieren und Erkennen der jeweiligen Probleme. Es war sein diszipliniertes strukturiertes Vorgehen, das ihn zusammen mit seinem Know-how aus vergangenen Studien zu einem genialen und in den schwe-

ren Zeiten unersetzbaren Strategen gemacht hat.

Er war ein Ideenproduzent und ein Präsident mit sehr grossem diplomatischem Geschick. Dies hat sich vor allem auch beim Lobbyieren bezahlt gemacht, aber auch – und das ist wichtig – beim Moderieren der unzähligen, sehr intensiven und teilweise sehr harten Vorstandssitzungen, in welchen schlussendlich all die anstehenden Entscheidungen gefällt werden mussten.

Wir waren alle sehr froh, auf sein Engagement und sein Know-how zählen zu dürfen. Markus, du hast alles gegeben, viele schlaflose Nächte gehabt, tausende von Stunden in unserem Team für die AEROPERS gekämpft – und jetzt Erholung verdient. Es war gut, dass du da warst, dass du nicht der letzte Präsident gewesen bist. Im Namen aller AEROPERSIANER darf ich

## «Es ist ein Denken in Optionen notwendig geworden.»

dir sicher von Herzen einen riesigen Dank aussprechen und dir auf deinem neuen Weg alles Gute wünschen!

### Wo stehen wir, wohin gehen wir?

Wenn ich heute eine Lagebeurteilung vornehme, weiss ich, dass diese zum Zeitpunkt der Ausgabe der Rundschau bereits stark revidiert sein wird. Die Zeiten sind fast noch turbulenter als vor einem Jahr, und wir dürfen in Zukunft nicht mehr an alten Verhaltensmustern wie beispielsweise «einem Glauben an langjährige Sicherheit» festhalten. Es ist ein Denken in Optionen notwendig geworden, welches täglich hinterfragt und getrimmt werden muss, will man im

«Sprudelwasser» unserer Umgebung oben auf schwimmen und nicht untergehen. Ich glaube, dass uns heute nur ein äusserst kreatives und flexibles Problemlösungsverhalten die für unsere Aufgabenerfüllung nötige Agilität und Handlungsfähigkeit gibt. Es stehen auch für uns in diesem Jahr noch etliche sehr schwierige Probleme an, welche unbedingt gelöst werden müssen, wollen wir uns am Ende in der weltumspannenden «Überlebensübung» in der Wirtschaft und im Speziellen in der Luftfahrtindustrie zu den Gewinnern zählen. Gewinnen werden die Vordersten, die Agilsten, die nachhaltig Konkurrenzfähigsten – diejenigen, welche am wenigsten Fehler machen werden. ➔

## Editorial



Dieser Sommer hats in sich. Die Juni-Hitze brennt gnadenlos auf die Dächer der parkierten Flugzeuge. Der Fahrer des Crewbus brettet – in Ermangelung einer Klimaanlage – mit doppelter Geschwindigkeit und offenem Fenster über den Tarmac. Soeben bin ich von meinem letzten Nightstop mit dem A320 zurückgekehrt. Beim

abendlichen Anflug in Zürich durfte ich noch einmal so richtig nach Herzenslust die Endlosschlaufen des EKRIT-Holdings abspulen. Um uns gewaltige Gewittertürme mit gegen den Erdboden zukenden Blitzen, über und unter uns die Kollegen, die noch genug Kerosin in den Tanks hatten, um eine Diversion nach Basel zu vermeiden. Es gab jedoch auch andere.

Am Abend zuvor ein Bier mit der Besatzung in einer nicht nur temperaturmässig unterkühlten Hotelbar. Nach 21 Jahren Berufsfligerei ein ziemlich emotionsloses Ende meiner «Europazeit».

Anfang Juli ist die Umschulung auf den A340 geplant. So SWISS will. Eigentlich freue ich mich riesig. Doch es stellt sich mittlerweile die Frage, was denn heute noch Bestand und Gültigkeit hat in unserem Metier. Die Halbwertszeit der herumgereichten Gerüchte reduziert sich quasi im Gleichschritt mit der Zunahme der Verunsicherung unter den Angestellten. Schon viel zu lange arbeiten viele SWISS-Mitarbeiter mit der lähmenden Angst, bereits beim nächsten Streichkonzert auf der Strasse zu stehen. Ungeachtet dessen läuft der Flugbetrieb ohne Zwischenfälle weiter.

Dieser Sommer hats in sich, in der Tat. Es brodeln überall. Es stehen wichtige Entscheidungen an. Wir haben uns mehrere Male gefragt, ob es überhaupt zweckmässig sei, zu diesem Zeitpunkt eine «Rundschau» herauszugeben. Das Erscheinungsdatum fällt in etwa zusammen mit der Veröffentlichung des lang ersehnten Businessplans. Eine unglückliche Konstellation. Dennoch liegt die «Rundschau» in euren Postfächern. Wir haben uns, so weit möglich, um Themen bemüht, die in ihrer Aktualität von einem neuen Businessplan nur am Rande betroffen sind.

Der neue Präsident Christoph Flügel erläutert in seinem ersten «Liebe Mitglieder» die Zukunft des Verbands. Auch er wird die Tra-

dition des Leitartikels fortführen. Einen Blick auf morgen und die Zeit danach zu werfen ist zum heutigen Zeitpunkt schwierig. Dennoch dürfte es interessant sein, wie der Nachfolger von Markus Jöhl die Situation beurteilt.

Vizepräsident Christian Frauenfelder wagt den Versuch einer Analyse der einheimischen Verkehrs- und Luftfahrtspolitik. Insbesondere nimmt er natürlich die zerfahrenen und verwirrenden Verhältnisse um den Flughafen Zürich unter die Lupe. Dabei ist es ihm gelungen, sämtliche Ebenen zu durchleuchten. Wir empfehlen seinen Beitrag nicht nur den Flughafenfreunden zur Lektüre.

Und wenn wir schon beim Thema sind: Bereits wird in gewissen Kreisen ja von einem SWISS-Grounding gemunkelt. Sarah Achermann, eine Kantonsschülerin aus Bülach, hat sich in ihrer Maturarbeit mit den Folgen des Swissair-Groundings auseinander gesetzt. Uns ist absolut bewusst, dass es sich hier nicht um eine repräsentative Untersuchung handelt. Doch die Brisanz der Thematik rechtfertigt unserer Meinung nach eine Publikation in der «Rundschau». Dr. Thomas Koller, Vizepräsident des Komitees «Weltoffenes Zürich», doppelt nach und formuliert in einem Leserbrief seine Ansicht der Dinge: «Eine rentable SWISS ist nicht gratis zu haben.»

Im Weiteren ist Roland Zaugg der Frage nachgegangen, wie denn das Verhältnis zwischen der SWISS und den Reisebüros nun wirklich sei. Unzählige Gerüchte haben ihn dazu veranlasst. Seine Erkenntnisse entsprechen nicht unbedingt den Erwartungen und zeigen mitunter, welche immense Bedeutung der Kommunikation unserer Firma – nach innen und nach aussen – zukommt.

Eine Sommerpause hingegen machen PK2 und Martin Pohl. Ersterer pflegt jeweils den Schreibbetrieb einzustellen, wenn die schweissnassen Finger an der Tastatur kleben bleiben. Ausserdem steht auch bei ihm die Umschulung auf den A340 an. Und Martin schwitzt ebenfalls – er übt sich in Handwerkerarbeit.

Wie gesagt, der Sommer bleibt heiss. Da sind wir zwischendurch froh um eine Erfrischung. Hoffen wir, die Abkühlung halte sich im Rahmen und lasse uns nicht das Blut in den Adern gefrieren.

Happy Reading

Dieter Eppler, Redaktionsleiter

Im engeren Umfeld stellen wir heute folgende Veränderungen fest: Wenn früher ein Verband vor allem seine eigenen Interessen wahrnehmen musste, so hat sich die Situation durch die firmeninternen Geschehnisse seit dem Grounding grundlegend verändert. Infolge einiger äusserst fraglichen Entscheidungen, oder schlichtweg wegen Versäumnissen und der daraus entstandenen desolaten Situation, sind wir seit geraumer Zeit gezwungen, aktive Überlebensorientierung der Firma selber wahrzunehmen. Sei es durch Interventionen oder aber durch eine enge und in Sachen Kompetenz und Seriosität Kommissioslosigkeit fordernde Zusammenarbeit mit dem Management.

## «Erste Massnahmen werden getroffen, um den Geburtsfehler der SWISS zu korrigieren.»

Die folgende Metapher verdeutlicht das Bild: Wir befinden uns auf einem grossen Tanker, die Operationen auf Deck laufen seit dem letzten Sturm wieder gut, aber das Schiff fährt mit Vollgas auf eine Hafenanlage zu. Zudem ist es derart beschädigt, dass es kaum noch schwimmt. Alles schaut mit Bangen auf die Kommandobrücke und fragt sich, ob die Crew die Gefahr wohl realisiert hat und die rettende Kurve bald einleiten wird. Lange aber passiert nichts. Also müssen wir auf die Brücke, bevor es zu spät ist. Nach intensiver Arbeit sind wir heute da angekommen. Der Kapitän und der Steuermann müssen überzeugt werden, den Turn rasch einzuleiten. Wenn nicht, muss gezwungenermassen energisch und mit allen Mitteln eingegriffen werden – es geht schliesslich ums Überleben des Schiffes und der ganzen Besatzung und ums Verhindern einer Katastrophe. Warum wurde nicht schon früher reagiert? Diese Frage steht heute im ganzen Lande im Raum. Ist sich die Crew noch an einen Fischkutter mit Turnradius von einigen hundert Metern gewohnt? Schenkt sie der Trägheit des schweren Tankers zu wenig Beachtung?

Auch muss das Schiff sofort schwimmfähig gemacht werden, wollen wir nicht im Turn noch absinken. Es stehen also grössere und lebensnotwendige Reparaturen zur sofortigen Gesundung an.

Nur so kann das Vertrauen in eine Kommando-Crew und ins Schiff wieder voll hergestellt werden. Nur so hat das Unternehmen eine Chance. Und nur so werden wir uns wieder nur auf unsere Kernaufgabe als Arbeitnehmerverband konzentrieren können.

Da sind wir heute: in der Phase des Erstellens der Kurfähigkeit unserer Firma. Die-

se Phase wurde bereits begonnen und man sieht eine gewisse Bewegung. Erste Massnahmen werden getroffen, um den Geburtsfehler der SWISS zu korrigieren. Es finden interne Reorganisationen statt und es sollen Abläufe, neue Produktdefinitionen, eine Strategie und Grössenordnungen im neuen Businessplan grundlegend neu erarbeitet werden. Hier geht es vor allem um die interne Struktur, welche nun im letzten Moment und am richtigen Ort mit den richtigen Massnahmen wirklich konkurrenzfähig und somit überlebensfähig gemacht werden muss. Es ist sonnenklar und unumgänglich, dass wir hier einbezogen sein müssen, soll dieses neue und nach Konzessionen riechende Konzept von uns getragen werden.

Einmal mehr sind wir an dieser Stelle mit allen Mitteln daran, beim Management diese Einsicht und den damit verbundenen Einbezug zu erreichen. Der Businessplan wird von vornherein nicht tragfähig sein, wenn uns die für die Umsetzung nötige Transparenz dafür verweigert wird und wir nicht hinter dem Vorgehen stehen können. Ich erwarte hier einen sehr hohen Grad von Kooperation, denn ich bin überzeugt, dass die SWISS nur durch ein optimales Zusammengehen aller kooperativen und willigen Beteiligten eine Chance im Markt erhalten wird. Dieses Ziel verfolgen wir mit grösster Vehemenz.

Wenn die Fähigkeit zur Kur einmal erstellt ist, kommt lückenlos die nächste Phase, welche gesichert werden muss. Es wird die Phase der Genesung sein. Dann geht es darum, gesund zu werden. Wir müssen einerseits wieder interessant sein für Kunden und/oder mögliche Investoren, z. B. an der Börse. Aber es geht auch darum, vital, widerstandsfähig und nachhaltig im widrigen Umfeld unseres Marktes bestehen zu können.

Eine Bedrohungsanalyse zum heutigen Zeitpunkt zeigt folgendes Resultat: Wir lokalisieren neben exogenen und nicht beeinflussbaren Faktoren fünf interne Hauptbedrohungen. Als grösste Bedrohung wird momentan der ungewisse Ausgang des Schiedsgerichtes beurteilt. Je nach Urteil kann dies zu sehr grossen Problemen für die ganze Airline SWISS führen.

Als Nächstes ist der immer noch hohe Cash-Drain zu erwähnen. Hinzu kommen die noch nicht überlebensfähige Struktur der SWISS und das mangelnde Airline-Know-how. Und als letzte grössere Bedrohung sehen wir das auf Emotionen basierende irrationale und somit unbere-

chenbare Verhalten der SPA (Swiss Pilots Association).

In diesen fünf Bereichen besteht akuter Handlungsbedarf. Hier finden wir unsere Hauptaufgabe und müssen in einer überlebensorientierten Zusammenarbeit mit dem Management oder anderen Kreisen die Probleme rasch lösen.

Schaffen wir die Kurfähigkeit und findet eine Gesundung statt, sehe ich sehr grosse Chancen, trotz Gegenwind im widrigen Markt zu reüssieren. Dann gilt es, die vielen externen, unbeeinflussbaren Faktoren zu kotern. Wir sind eine der ersten restrukturierten Airlines. Wir sind kostenmässig im Benchmark, und unsere Produktivität ist international vergleichbar. Damit sind wir absolut konkurrenzfähig. Wir offerieren immer noch Top Qualität, und das Schweizer Produkt genießt immer noch einen ausgezeichneten Ruf in der ganzen Welt. Das Wichtigste aber ist: Wir sind bereit und jeder von uns möchte loslegen können; motiviert arbeiten, unternehmerisch handeln und damit mithelfen beim lang ersehnten Aufbruch zu neuer Identität, zum Aufbau einer Firma, auf die man wieder stolz sein kann.

### Der Leuchtturm

Damit meine ich Folgendes: Die Kurfähigkeit erstellen, die Kurphase unterstützen, gesund werden und parallel dazu mit Agilität und Kooperation im Markt bestehen.

Vor diesem ganzen Hintergrund müssen unsere Politik, unsere Machenschaften, unsere Kommunikation, unsere gesamte Verbandsarbeit gesehen werden. Dies führt konsequenterweise dazu, dass wir keine Selbstschädigung durch destruktives Verhalten ausüben möchten, unverzüglich Einbindung in die Entwicklung der Zukunft unserer Unternehmung erwirken müssen und dass wir destruktives Agieren gegen die SWISS zu verhindern versuchen und als äusserst bedrohend für die nationale Schweizerische Luftfahrt verurteilen.

Denn es geht jetzt darum, die Löcher zu stopfen und das Schiff wieder flott zu trimmen, die Kurve unverzüglich zu kriegen, um wieder seetüchtig zu werden und gerüstet zu sein für jegliche kommende Wettersituation.

Meine Vision ist, dass wir die Grundlagen für eine Aufbruchstimmung so rasch wie möglich erstellen können – und der Smiley irgendwann wieder zurückgestuft werden kann.

Mit herzlichen Grüssen



# IFALPA Annual Conference 2003

**IFALPA's 58th Annual Conference was hosted this year by APPLA, the Portuguese Pilots Association, in Madeira, Portugal. Over 65 pilot associations with 300 delegates were in attendance along with representatives from major organizations and companies from our industry such as Airbus, Boeing, Flight Safety Foundation, ICAO, and IATA.**

*Text: Pete Egger, CMD A320/330*

Most of this year's conference seminars focused on the state of the industry. Pilot associations as well as industry representatives gave their views on recent past trends which have had an encompassing negative impact on our profession. But they also tried to highlight possible new initiatives and indicators which offer some hope for future development. The highlight of the 5 day conference weekend was, as always, the Gala Dinner and Awards Ceremony. This is to honor the dedication of several of our colleagues for their continued efforts for the Federation and our profession.

The work program at conference primarily deals with voting on IFALPA policies which have been developed from the many technical committees within the Federation. These policies are to be found in Annexes which IFALPA uses in representation at international and national levels to influence rulemaking and policy. An example of this is the Flight Duty Time Restrictions debate. While the policy work can be somewhat dry, it should be stated that IFALPA is represented at over 100 different interna-

tional organizations, some of which have direct control over the rulemaking which affect our daily operations! One new initiative to come out of this year's conference was the establishing of an «airport liaison representative» program. The work of Hong Kong ALPA during the development of the new airport was influential in getting the authorities to install many safety-enhancing features. The concept of spreading this knowledge to association members could assist many of us in our dealings with the local airport authorities.

*«One new initiative to come out of this year's conference was the establishing of an <airport liaison representative> program.»*

The Gala Dinner was attended by over 500 guests and was generously sponsored in large part by the Boeing company. Awards were presented to a number of distinguished nominees who have devoted a significant amount of time and work for the Federation. In some cases there is even great sacrifice of one's position when do-



**Marc Vionnet, Cédric Gitschenko and Patrick Sutter (from left).**

ing association work as was illustrated by award recipient John Warham. He is a member of Honk Kong ALPA and one of the now almost infamous «49ers». After a limited industrial action by the pilots to get management to reconsider contract negotiations, a group of 49 pilots was released by the Cathay management without specific cause and no notice. The pilots were picked randomly from the corps affecting

all categories and age groups. Their struggle is not over but some three years later some of those affected will never regain flying status. This is the reason for the still-existent hiring ban with respect to Cathay. The full story can be found on the Swiss-ALPA website.

## **Patrick Sutter as Principal Vice-President**

The highlight of the Conference, from a SwissALPA point of view, was most certainly the election of Patrick Sutter as Principal Vice-President. He is now one of the six-member executive board of the Federation, the ruling council of IFALPA. Congratulations, Patrick, on your position as PVP Administration and Finance.

SwissALPA Vice President Cédric Gitschenko also made an impact on the delegates with several Alphorn «concerts» throughout the Conference. The most notable session took place in plenum in the assembly hall but many of the hotel guests were also privileged to an «early morning session» during several of the «hospitality suite» events!

Next year's Conference is just a little way «down under» – Sydney, Australia !!!



**Patrick Sutter becomes Principal Vice-President of IFALPA.**

# Eine rentable SWISS ist nicht gratis zu haben

**Berufene und weniger berufene Experten diskutieren mit zunehmender Emphase die Zukunft der Schweizer Luftfahrt. Zankapfel ist die SWISS. Es scheinen jene Autoren die Nase vorn zu haben, welche die SWISS allein unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachten und ultimativ die Erwirtschaftung von Gewinn erwarten. Das Wort «Gewinn» suggeriert eine vorteilhafte Lösung. Dass uns diese Lösung teuer zu stehen kommt, wird nicht thematisiert oder geflissentlich verdrängt.**

Von Dr. Thomas Koller, Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich», Kloten

Privatwirtschaftlich geführte Unternehmen sollen Gewinn erwirtschaften. Die Forderung, die SWISS sei rentabel zu führen, ist deshalb grundsätzlich legitim. Die gängigen Reaktionen auf Unternehmensverluste sind Restrukturierungen, Stellen- und Leistungsabbau. Anschauungsunterricht in dieser Hinsicht bietet uns die Gegenwart mehr als uns allen lieb sein kann.

## Was immer du tust, bedenke das Ende

Eine rentable SWISS ist nicht gratis zu haben. Denn die nationale Fluggesellschaft ist nicht bloss ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen, sondern Teil einer zentralen Infrastruktur unseres Landes. Greift ihre Führung zu Restrukturierungen, Stellen- und Leistungsabbau, so betrifft dies nicht nur das Unternehmen und dessen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern die ganze Volkswirtschaft, besonders

nähernd ähnlich international wirtschaftet wie die Schweiz. Ob das damit zusammenhängt, dass wir ab Zürich seit je exzellente Interkontinentalverbindungen hatten und uns deshalb international positionieren konnten, oder ob die Impulse für den Ausbau der interkontinentalen Verbindungen aus der Wirtschaft kamen, ist so unerheblich wie die unlösbare Frage, was zuerst war, das Huhn oder das Ei. Tatsache bleibt: Die Schweiz ist so international ausgerichtet wie kein anderes Land. Damit ist sie aber auch stark abhängig von einer exzellenten internationalen Verkehrsanbindung. In diesem Zusammenhang ist es – mit Verlaub – auch etwas einfältig, die Schweiz mit Norwegen zu vergleichen und zu behaupten, der Hub Zürich sei im Verhältnis zu Oslo Gardermoen überdimensioniert.

## Was geschieht, wenn ...

Damit die SWISS im gegenwärtigen Umfeld rentabel betrieben werden kann, muss sie ohne jede Frage ihr Leistungsangebot

*«Die Schweiz ist so international ausgerichtet wie kein anderes Land.»*

aber den Wirtschaftsraum Zürich. Das unterscheidet das Unternehmen «SWISS» von den meisten anderen Unternehmen in der Schweiz.

## «Interkontinental-Junkie» Zürich

Die nationale Fluggesellschaft ist Teil eines Systems, auf das unsere aussenhandelsorientierte Wirtschaft massgeblich abstützt. Das System heisst «Hub». Es besteht aus einer Infrastruktur, dem Flughafen, und einem Home Carrier, der SWISS. Die Rolle des Home Carriers besteht darin, eine der Wirtschaftsstruktur des Standortes angepasste Transportleistung zu erbringen. Nun ist es eine Tatsache, dass kein Land weltweit auch nur an-

drastisch reduzieren. Dass sie dann Gewinn erwirtschaften wird, ist zwar nicht sicher, aber wahrscheinlich. Das wird die Aktionäre und die Anwohner des Flughafens freuen, leider nicht für lange. Als Folge der Einbusse an Dichte und Qualität der Langstrecken-anbindung Zürichs wird zwangsläufig die Standortattraktivität unseres Landes für international tätige Unternehmen leiden.

Man komme jetzt bitte nicht mit dem Argument Genf. Die «Rennstrecke» nach New York ist wegen der UNO zu halten. Darüber hinaus hat die Rhonestadt zwar zahlreiche internationale Hauptsitze, aber signifikant weniger globale Schaltzentralen als Zürich. Genf ist ein europa-regional geprägter Headquarterstandort, Zürich ein



Das System heisst «Hub».

global geprägt. Der Verlust an Dichte und Qualität des Langstreckennetzes wird deshalb im Grossraum Zürich einen Strukturwandel der Wirtschaft einleiten.

## Was heisst «Strukturwandel»?

Ganz abgesehen von den hohen Restrukturierungs- und Sozialkosten, welche bei einem Rückbau der SWISS anfallen werden, ist mit enormen Kosten eines Strukturwandels zu rechnen. Diese werden schleichend anfallen. Am stärksten und unmittelbarsten in Mitleidenschaft gezogen werden die internationalen Finanzdienstleister. Sie bilden die wertschöpfungsreichste Branche Zürichs und der Schweiz und sie sind – wie eine Studie der Zürcher Hochschule Winterthur zeigt – gleichzeitig die von der internationalen Verkehrsanbindung am stärksten abhängigen Unternehmen. Mit dem Verlust an Verbindungsqualität geht ihnen ein bedeutender Wettbewerbs- und Produktivitätsvorteil verloren. Ebenso betroffen wird der Tourismus. Ob sich Japaner, Chinesen, Inder oder US-Amerikaner auf ihrem Europa-Trip, einreisend über Frankfurt, München oder London, dereinst auch noch in die Schweiz «verirren» werden, ist mehr als fraglich. Schliesslich werden direkt und indirekt auch die KMU leiden. Direkt in Mitleidenschaft gezogen werden die KMU, welche ihre Produkte und Dienstleistungen international verkaufen. Indirekt betroffen werden KMU, wenn sich die hoch wertschöpfenden, international tätigen Unternehmen ins Ausland absetzen und als Auftraggeber entfallen oder wenn Touristen als Käufer ausfallen.

## Die Diskussion redlich führen

Die Diskussion um den Fortbestand der SWISS ist wichtig und unumgänglich, aber sie muss redlich geführt werden: Die Forderung, die SWISS müsse rentabel betrieben werden, ist legitim. Nicht legitim ist hingegen, wenn Experten und solche, die sich zu einer Expertenmeinung berufen fühlen, nur die halbe Wahrheit unter die Leute bringen. Eine rentable SWISS ist nur zu einem hohen Preis zu haben, zum Preis eines kostspieligen Strukturwandels im Wirtschaftsraum Zürich. Wir haben die Wahl. ■

# Das Swissair-Grounding und seine Folgen

Die 18-jährige Sarah Achermann besucht die Kantonsschule in Bülach und steht kurz vor den Maturaprüfungen. Auch wenn ihre 33-seitige Maturarbeit nicht repräsentativ ist, beleuchtet sie eindrücklich die Folgen des Swissair-Unterganges. Überdies lassen die Resultate erahnen, womit wir bei einem allfälligen Kollaps der SWISS rechnen müssten.

Text: Dieter Eppler

Für die meisten war der Konkurs der Swissair unbegreiflich. Wie konnte eine Airline, die über mehr als sieben Jahrzehnte erfolgreich im internationalen Wettbewerb bestanden hatte, plötzlich mittellos sein? Die Fluggesellschaft hat das Leben vieler Menschen im Zürcher Unterland mitbestimmt wie kaum ein anderes Unternehmen.

Heute, 18 Monate später, stellt sich vielmehr die Frage nach den Auswirkungen auf die umliegende Bevölkerung und ihre Arbeitsplätze. Auch die Bülacher Maturandin Sarah Achermann, selber Tochter eines betroffenen Swissair-Piloten, wollte wissen, wie sich das Grounding auf verschiedene Betriebe ausgewirkt hat. Wurden seinerzeit auch Firmen betroffen, die in keinem direk-

ten Verhältnis zur Swissair gestanden hatten? Unter dem Titel «Die Auswirkungen des Swissair-Groundings auf Firmen im Umkreis des Flughafens Zürich» fasste sie ihre Erkenntnisse zusammen.

*«Die Fluggesellschaft hat das Leben vieler Menschen im Zürcher Unterland mitbestimmt wie kaum ein anderes Unternehmen.»*

## Gewinneinbrüche und Entlassungen

Die Analyse der Antworten ergab, dass die flugverwandten Betriebe die einschneidendsten Konsequenzen tragen mussten, da sie in 100%-iger Abhängigkeit der Swissair



«Konkurs der Swissair ist unbegreiflich.»

wirtschafteten. Aus diesem Grund erlebten sämtliche Befragten dieser Gruppe einen erheblichen Gewinneinbruch, verbunden mit zahlreichen Entlassungen. Viele der Firmen im Umkreis des Flughafens Zürich sahen

sich gezwungen, bedeutende Ausgaben zu kürzen. 86% taten dies vor allem im Bereich des Personals, beispielsweise bei den Ausbildungskosten. Sowohl die Antworten der Hotels als auch der Firmen im Umkreis des Flughafens Zürich belegen, dass ca. 80% der Befragten einen finanziellen Rückschlag erlebten. Dieser war in den meisten Fällen aber nicht genügend gross, um die Reserven zu übersteigen. Deshalb wurden nur wenige Angestellte in diesen zwei Befragtengruppen entlassen.

Deutlicher traten bei ihnen dafür Sekundärkonsequenzen zutage. Eine weitere Erkenntnis war, dass einige Firmen bestätigten, von der Swissair abhängig gewesen zu sein, auch wenn keine ihrer Dienstleistungen der Fluggesellschaft selber zugute kam. Grund dafür dürfte der grosse Marktanteil im Zürcher Unterland sein, den die Airline für sich beanspruchte: Zeugnis dafür, dass eine Mehrheit der Betriebe im Umkreis des Flughafens Zürich vor allem finanziell von der Swissair abhängig waren.

80% der befragten Hotels beklagten einen Gästeverlust mit Belegungsrückgängen zwischen 2 und 20%. Bei den Hotels äusserte sich das Grounding aber noch in anderen Bereichen: Genannt wurden in diesem Zusammenhang Probleme mit Lieferfirmen, die nach dem Zusammenbruch der Swissair Konkurs anmelden mussten. ■

«Rundschau»: Warum hast du für deine Maturarbeit ausgerechnet dieses Thema gewählt?

**Sarah Achermann:** Viele Personen in meinem Umfeld waren vom Untergang der Swissair direkt betroffen. Deshalb habe ich das Geschehen oft hautnah miterlebt und ihm besonders viel Interesse geschenkt.

Welches Ziel wolltest du mit deiner Arbeit erreichen?

**SA:** Ich wollte herausfinden, welche Firmen tatsächlich von diesem Crash betroffen waren und welche Dienstleistung sie erbrachten. Zu diesem Zweck habe ich drei verschiedene Gruppen untersucht:

Firmen im Umkreis des Flughafens Zürich, flugverwandte Betriebe und schliesslich Hotels.

Und wie genau bist du dabei vorgegangen?

**SA:** Hauptsächlich indem ich Fragebogen verschickt habe. Diese Methode ist genau, aussagekräftig und informativ. Die Firmen habe ich weitgehend im Telefonbuch nachgeschlagen.

Wie gross war denn der Rücklauf?

**SA:** Insgesamt habe ich 57 Fragebogen verschickt, die meisten davon an Firmen der Gruppe 1 (Firmen im Umkreis des Flughafens). Für die Auswertung brauchbar waren im Endeffekt 22 Bogen.

Würdest du im Rückblick noch einmal dieselbe Vorgehensweise wählen?

**SA:** Nun, diese Methode ergab für mich einige Probleme. Den grössten Nachteil dieser Arbeitsmethode sah ich im Rücklauf der Fragebogen. Dieser war etwas zu klein, um eine allgemein gültige Antwort auf die Fragestellung geben zu können. Vor allem die Anzahl der Hotelbogen war bei weitem ungenügend. Das Resultat basiert nicht auf einer repräsentativen Umfrage, da nicht alle zu den drei Befragtengruppen gehörenden Parteien befragt werden konnten. Dies hätte meine zeitlichen Mittel bei weitem übersteigert.

In welcher Zeitspanne hast du denn diese Arbeit geschrieben?

**SA:** Abgabetermin war im März dieses Jahres. Um einen möglichst grossen Rücklauf der Fragebogen zu erzielen, sah ich mich jedoch gezwungen, die Umfrage schon früh, Anfang Herbst 2002, zu starten. Mit dem Verfassen der Arbeit beschäftigte ich mich allerdings erst im Dezember.

Insgesamt benötigte ich also zirka sechs Monate, um die Arbeit zu schreiben.

# CH-Verkehrs- und Luftfahrtspolitik nach dem Prinzip «jeder gegen jeden»

**Wie andere Airlines kämpft auch die SWISS mit grossen wirtschaftlichen Problemen. Einige wichtige Probleme sind hausgemacht, all zu viele – ebenso existenzgefährdende – aber auch extern. So befindet sich die Airline im Würgegriff einer fehlenden gesamtheitlichen schweizerischen Verkehrs- und Luftfahrtspolitik. Beim schweizerischen Luftverkehr herrscht das Prinzip «jeder gegen jeden». Lachende Dritte dabei sind die Konkurrenten des Wirtschaftsstandorts Schweiz, des Flughafens Zürich und der SWISS.**

Text: Christian Frauenfelder, Vizepräsident

Fotos: Markus A. Jegerlehner



## Arroganz und fehlende Weit-sicht

Mit der Aussage «Wir mussten nach der Ablehnung des Staatsvertrags

nicht davon ausgehen, dass Deutschland existenzbedrohende Massnahmen anordnen würde» in der «Finanz und Wirtschaft» vom 31.5.2003 präsentierte sich Regierungsrat Ruedi Jeker nicht gerade als weitblickender Staatsmann. Anstatt gemachte Fehler in der Vergangenheit zuzugeben und damit die Basis für eine Besserung in der Zukunft zu legen, gibt man lieber «unvorhersehbaren Ereignissen» schuld. Tatsache ist, dass die Zürcher Regierung die süddeutschen Anliegen jahrelang aus einer vermeintlichen Position der Stärke ignoriert hat. Man konnte sich ja bequem auf einen «wasserdichten» Staatsvertrag berufen. Technisch einfache Lösungen, wie Verteilung der Anflüge auf die Pisten 14 und 16, Optimierungen der Überflughöhen (Verminderung von Lärm) über Deutschland oder sogar ein Südanflug für spezielle Wetterverhältnisse wurden nie ernsthaft in Betracht gezogen, obwohl sie entweder im Staatsvertrag vorgesehen waren (Verteilung Flüge) oder eine spürbare Entlastung gebracht hätten. Es fehlte schlicht der politische Wille seitens Unique und politischer Entscheidungsträger. Sich jetzt zu wundern, wenn die süddeutsche Seite hart zurückschlägt, wenn

sich die Kräfteverhältnisse (Auslaufen Staatsvertrag) verschoben haben, ist ziemlich naiv. Unentschuldigbar ist aber die Bekämpfung des Staatsvertrags durch die Zürcher Regierung, viele Politiker, Unique und SWISS ohne Alternativlösung. Sich alleine – ohne EU-Mitglied zu sein – auf ein deutsches Gericht zu verlassen, scheint fahrlässig. Deutschland hat seit Monaten angekündigt, welche Massnahmen es treffen würde, falls der Staatsvertrag scheitert. Die Zeiten sind vorbei, als Europa noch auf die Schweiz gewartet hat. Speziell Politiker sollten wissen, was mehr wiegt: die eigenen Wähler oder Rücksichtnahme auf ein kleines Nicht-EU-Land. Unique (damit auch

*«Alle Parteien scheinen sich hinter Vorschriften, Reglementen oder Gesetzen zu verschanzen, anstatt Lösungen für den Flughafen zu suchen.»*

die Zürcher Regierung), Skyguide und SWISS hätten somit spätestens bis April 2003 mit neuen Anflugverfahren («gekropfter Nordanflug», ILS auf Piste 28 und Installation Südanflug) bereit sein müssen. Sich erst jetzt – wahrscheinlich auf Druck des Bundesrats – Gedanken dazu zu machen, stellt allen Beteiligten ein schlechtes Zeugnis aus, denn jetzt ist man auf den guten Willen der Deutschen angewiesen, die Verschärfung der Massnahmen hinauszuschieben. Tun sie das nicht, drohten mit regelmässigen Ausweichflügen nach Basel

eine Vernichtung von Volksvermögen in Millionenhöhe und ein weiteres Abrutschen des Flughafens Zürich Richtung Kategorie «Provinz- und Bananenrepublik-Niveau». Der Preis für die verfehlte Flughafenpolitik ohne erkennbares Konzept ist, dass unnötigerweise in nächster Zeit der Betrieb des Flughafens erschwert wird und trotzdem grössere Bevölkerungsteile mit Fluglärm beschallt werden. Staatlich von aussen verordnet sozusagen.

Ausreden der «Unvorhersehbarkeit» sind entweder billig oder naiv, denn es ging und geht beim Flughafen um nichts anderes als Machtpolitik und handfeste wirtschaftliche Interessen, auf beiden Seiten. Zu einfach ist eine Schuldzuweisung an Bundesrat Moritz Leuenberger. Die Hauptfehler wurden nicht bei den Verhandlungen mit Deutschland gemacht, sondern in der Zeit davor und danach.

## Schwarzpeter-Politik und Beamtenmentalität

«Den Letzten beißen die Hunde...» ist eine erstaunliche Aussage des Leiters Operation von Unique, Rainer Hiltbrand, notabene selber einmal Swissair-Pilot und Chef des Cockpitpersonals, im Zusammenhang mit den schwierigen Rahmenbedingungen der SWISS als Homecarrier auf dem Platz Zürich. Konkreter Anlass war die Gebührenerhöhung des Flughafens, die Unique die Bilanz verschönt, SWISS als Homecarrier aber besonders hart trifft. Er machte damit klar, wie die Realitäten in der schweizerischen Luftfahrt aussehen: das Prinzip «jeder gegen jeden» unter Wahrung der Partikularinteressen, anstatt ein Vorgehen, das den Luftverkehr als gesamtheitliches System sieht. Zu schnell werden

gegenseitige Abhängigkeiten vergessen. Immerhin generiert SWISS im konkreten Fall über 60 % des Verkehrs in Zürich, ist also der beste Kunde von Unique.

Alle Parteien scheinen sich hinter Vorschriften, Reglementen oder Gesetzen zu verschanzen, anstatt Lösungen für den Flughafen zu suchen, die ein Überleben der schweizerischen Luftfahrt ermöglichen. Es scheint vielen Verantwortungsträgern noch nicht klar zu sein, dass Vorschriften kein Geld und somit Arbeitsplätze schaffen. Selbst heute nach der Verschärfung der





**Im Süden bislang unbekannt: anfliegende Flugzeuge.**

Massnahmen durch Deutschland ziehen die verschiedenen Stakeholder am Flughafen (Politik, Unique, Skyguide, Bodenorganisation, SWISS) immer noch nicht am gleichen Strick, obwohl es langsam ums nackte Überleben geht. Es wird keine aktive, ehrliche Flughafen-Politik gemacht, sondern man lässt sich steuern durch Verordnungen aus Deutschland, taktisches Wahlverhalten oder kurzfristiges Gewinndenken. Irgendwie scheint man sich auch der Illusion hinzugeben, man könne Deutschland «erweichen», wenn genug gejamert wird und die Installationszeiten von neuen Anflügen künstlich auf Jahre hochgeschraubt werden.

Ein Beispiel dafür ist der politisch heissumstrittene Südanflug. Ein Südanflug, der aber bei speziellen Wetterbedingungen nötig wäre, um legal operieren zu können. (Randbemerkung: Auf keinem vergleichbaren Flughafen muss z.B. so häufig im Bereich der Rückenwindlimiten angefliegen werden wie in Zürich, nur weil kein Südanflug zur Verfügung steht.) Erst wird von der Politik und Unique versprochen, es gebe auf keinen Fall einen Südanflug, um den finanzstarken und wählerpotenten Süden zu besänftigen. Sogar Skyguide spricht sich dagegen aus. Befremdend wirkt speziell das Argument von Andreas Heiter (Skyguide), die Installation eines Südanflugs benötige Monate alleine für die Ausbildung der Fluglotsen. Diese Aussagen können nur politisch motiviert sein, da bereits im Jahre 2000 der VOR-Anflug auf Piste 34 (Südanflug) einmal operiert wurde und es für bestausgebildete Fluglotsen kaum ein Problem sein kann, die Flugzeuge effizient auf

einen neuen Anflug zu leiten (Simulatoren stehen seit langem zur Verfügung). Kaum sind die Regierungsratswahlen vorbei und der Druck von Deutschland am Steigen, will man den Südanflug zur Hauptanflugsrichtung in den Morgenstunden erklären. Ein blanker Unsinn, stünde doch eine technisch und fliegerisch machbare Lösung mit dem

*«Es stellt sich hier die Frage, ob ein Betriebsreglement in erster Linie da ist, den Flugverkehr zu ermöglichen oder ihn zu behindern.»*

sog. «gekröpften Nordanflug» (verkürzter Anflug innerhalb der schweizerischen Landesgrenzen) zur Verfügung. Um auf diesen verkürzten Anflug entlang des Rheins «aufzulinieren», braucht das anfliegende Flugzeug entweder ein GPS oder den Richtstrahl einer sog. VOR-Station. Eine mögliche VOR-Station wäre «Zürich East (ZUE)» oder eine neue Station in der Region IrcHEL. «ZUE» wurde aber aus unerfindlichen Gründen für diesen Anflug noch nicht ausgemessen (genügende Signalstärke auf geringer Höhe). Für die Übergangszeit wäre das Problem auch mit einer mobilen VOR-Station lösbar. Nur stemmen sich hier aus unverständlichen Gründen wieder Unique und Skyguide dagegen. Skyguide verschaut sich hinter dem Argument, der Radar in Zürich sei nur für eine Minimalhöhe von 5000 ft (1500 m über Meereshöhe) zertifiziert, für den Anflug seien 3000 ft nötig.

Warum nimmt man diese neue Zertifizierung nicht an die Hand? Als Alternative schlug Skyguide dafür einen Ostanflug mit einem anschliessenden sog. «Circling» (Sichtanflug) auf die Nordpisten vor. Ein «Murks» sondergleichen: Unerträglicher Lärm für Bülach und Umgebung durch tiefe Überflüge in geringer Höhe, Erhöhung des Risikos für auswärtige Piloten durch tiefes Fliegen auf Sicht in schwierigem Gelände, massive Einschränkung der Anflugkapazitäten (Skyguide würde nur alle 10 Minuten ein Flugzeug akzeptieren) und unnötige Umweltbelastung durch erhöhten Kerosinverbrauch. Dieses Circling wäre nur als Notfallszenario geeignet, wenn sonst keine «vernünftigen» Lösungen zustande gebracht würden. Unique dagegen scheint sich hinter den nötigen Installationszeiten zu verstecken, anstatt schnelle Lösungen zu suchen. Ein «gekröpfter Nordanflug» ist pilotisch kein Problem, höchstens politisch. Eine Einführung könnte bei vorhandenem Willen innerhalb eines halben Jahres etabliert werden (für den Homecarrier SWISS sogar innerhalb von Wochen), beruht doch der Endanflug auf einem bereits bestehenden Anflug (ILS 14).

Ein weiteres Thema ist die Verzögerung eines sog. ILS-Anflugs auf die Piste 28. Auch hier wird aus politischen Gründen eine Installation hinausgezögert, obwohl diese Piste bei Westwindlagen unerlässlich

ist. Dies führt zu Verzögerungen – sprich Verspätungen – da die Staffeln der Flugzeuge mit dem heutigen VOR-Anflug vergrössert werden muss. Folgen sind Warteschlangen, unnötiger Kerosinverbrauch, zusätzlicher Lärm und somit auch Millionenkosten für SWISS über das Jahr hinweg. Zur Information: Eine Tonne Kerosin kostet heute um die 300 US\$ und ein Langstreckenflugzeug verbraucht zwischen vier und sechs Tonnen pro Stunde.

Unique, SWISS und die Bodenorganisationen scheinen langsam – hoffentlich nicht zu spät – die Zeichen der Zeit zu erkennen. Dies scheint nicht ganz freiwillig geschehen zu sein, sondern auf Druck seitens des Bundesrates, der durch dieses unselige Treiben die nationalen Interessen sowie die in SWISS investierten Steuergelder gefährdet sieht. Skyguide scheint noch nicht so weit zu sein und blockt Vorschläge

## «Zürich hat schon heute im Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen die stärksten Betriebseinschränkungen.»

für andere An- und Abflugverfahren regelmässig in Beamtenmentalität ab oder droht ganz einfach die Frequenzen zu vermindern. Diese Rolle von Skyguide als Hauptverhinderer von vorwärtsgerichteten, innovativen Lösungen ist für einen bundesnahen Betrieb unverständlich. Wenn die Schweiz nicht zum folkloristischen Heimatmuseum Europas verkommen will, muss sie auch bereit sein, die unangenehmen Seiten des modernen Lebens zu tragen. Ein Wirtschaftsstandort mit Arbeitsplätzen ist nicht ohne Verkehrsanbindungen zu haben, und Verkehr verursacht nun mal Lärm. Dazu muss man als Verantwortlicher des Flughafens Zürich oder Politiker im Grossraum Zürich stehen – und die Verantwortung nicht abschieben, sondern wahrnehmen. Es gilt den Verkehr und Lärm mit Einbezug der wirtschaftlichen und operationellen Bedürfnisse eines Flughafens «fair und erträglich» zu verteilen.

### Betriebsreglement

Seine Untauglichkeit hat das Betriebsreglement des Flughafens Zürich bewiesen, als im Jahre 2000 die Piste 28 für mehrere Monate gesperrt war. Trotz einer Piste weniger konnte der Flugverkehr effizienter und mit weniger Verspätungen abgewickelt werden. Die Lösung dieses Widerspruchs: einige Einschränkungen für An- und Abflüge sowie Pistenbenützungskonzepte wurden gelockert, und schon hat Zürich funktioniert wie jeder andere anständige internationale Flughafen. Es stellt sich hier die Frage, ob ein Betriebsreglement in erster Linie da ist, den Flugverkehr zu ermöglichen oder ihn zu behindern.

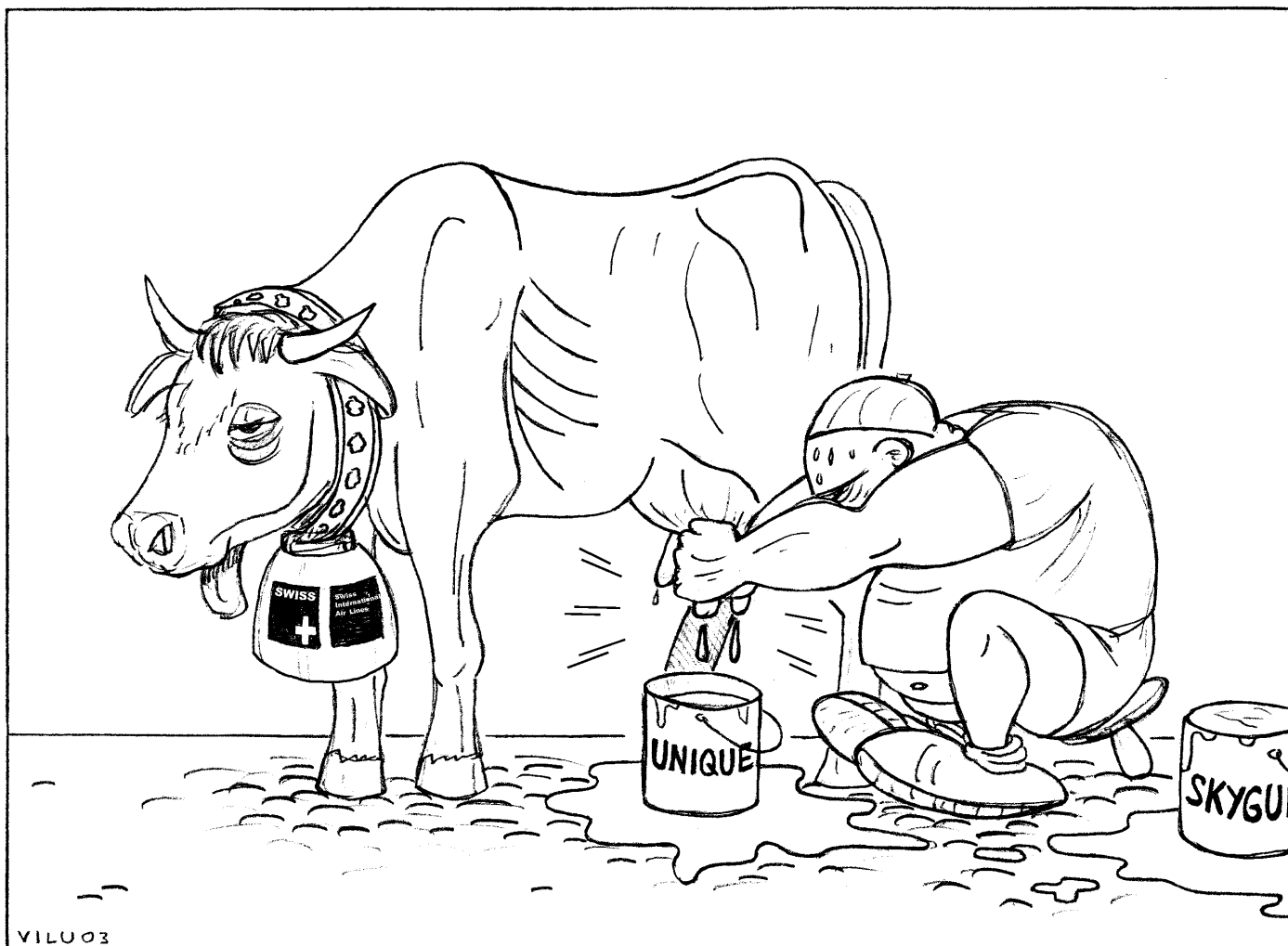
In Zürich scheint Zweiteres der Fall zu sein. Viele Einschränkungen beruhen auf einem reinen «Politikum» oder sind «faule Kompromisse», bieten meist nur vordergründig Vorteile oder Entlastungen für die Bevölkerung.

Die Folgen sind häufig Millionenkosten für den Homecarrier SWISS durch Verspätungen und ineffiziente Abflug- und Anflugverfahren, aber auch die Preisgabe des (möglichen) entscheidenden Vorteils des Flughafens Zürich gegenüber seinen europäischen Konkurrenten: Pünktlichkeit und kurze Umsteigezeiten auf einem effizienten, überschaubaren Flughafen mit kurzen Wegen.

### Betriebszeiten und Pistenbenützungskonzept

Zürich hat schon heute im Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen die stärksten Betriebseinschränkungen. Selbst ohne Staatsvertrag ist ein uneingeschränkter Betrieb nur von 07.00 bis 21.00 Uhr möglich. Besonders störend ist dabei, dass im heutigen Reglement genau in der Hauptabflugszeit der Langstrecke ab 21.00 Uhr nur noch eine Piste (Piste 16/34) im gegenläufigen Verkehr (!!!) benützt werden darf. Mit anderen Worten, die Starts (Piste 34, Richtung Norden) finden gegen die Landungen (Piste 16, Richtung Süden) statt. Da dies bei gleichzeitigem Abflug- und Anflugverkehr zu Kollisionen führen

Fortsetzung Seite 12



## Mögliche Lösungsansätze

### Ebene «Schweizerische Verkehrspolitik»

Vor dem Grounding wurde die schweizerische Luftverkehrspolitik von der Swissair gemacht. Diese Aufgabe kann und darf die SWISS nicht übernehmen, aber auch nicht Unique oder Skyguide. Die schnelle Entwicklung des Luftverkehrs lässt keine komplizierten Entscheidungsprozesse auf subalternen Stufe mehr zu. Die Luftverkehrspolitik und somit auch die Flughafenpolitik, inklusive Entscheid über Rahmenbedingungen (z.B. Betriebsreglement), muss auf Bundesebene (genauer Bundesratsebene) angesiedelt werden. Die internationale Anbindung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Schweiz liegt im nationalen Interesse der Schweiz und ist somit Chefsache. Der Luftverkehr muss als integraler Bestandteil der schweizerischen Verkehrspolitik verstanden werden und darf nicht an kantonale oder private Institutionen delegiert werden, denn sonst übersteuern Partikulärinteressen vitale Anliegen der Schweiz. Die Luftfahrtspolitik muss zentral bestimmt werden, föderalistische Strukturen verlieren schnell das übergeordnete Interesse aus den Augen und verfangen sich in partikulären Streitereien. Dies scheint auch die Überzeugung des Bundesrats zu sein, denn mit dem sog. Bundesratsausschuss wurden erste Ansätze getätigt.

### Ebene «Gesamtsystem Luftverkehr»

Alle Stakeholder am «Gesamtsystem Luftverkehr» in Zürich (Unique, Skyguide, SWISS, Bodenorganisationen) müssen endlich zur Einsicht kommen, dass sie in einer engen Schicksalsgemeinschaft stecken. Keiner kann ohne den andern langfristig nachhaltig überleben. Es gilt an einem runden Tisch (immer wieder) Lösungen und Konzepte zu finden, welche dem Gesamtsystem «Luftverkehr in Zürich» zum Vorteil gereichen. Eingeschlossen darin müssen Gebührenpolitik, Flugoperation, Zusammenarbeit, Auftreten nach aussen, Konzeptvorschläge für das Betriebsreglement zuhanden der Politik etc. sein. Mit einem gemeinsam erarbeiteten Gesamtkonzept für den Flughafen und einem gemeinsamen Auftreten liesse sich auch die Glaubwürdigkeit und das Vertrauen bei der Bevölkerung und der Politik erheblich steigern. Gemeinsam wären Krisen wie heute einfacher zu meistern, anstatt immer dem andern den schwarzen Peter zuzuschieben. Vielfach fehlt es nur am politischen Willen von Einzelpersonen, gesamtheitliche, neue Lösungen zu suchen. Viel lieber beharrt man auf eingenommenen Standpunkten oder «Althergebrachtem». Hier könnte ein gewisser Druck aus Bern sicher nicht schaden, einzelne Exponenten von Skyguide oder Unique zur Vernunft zu bringen.

### Ebene «Betriebsreglement (Anflug-/Abflugverfahren)»

Das Betriebsreglement sollte Flugverkehr – unter Einbezug der Interessen der Bevölkerung – ermöglichen und nicht verhindern. Allen kann man es dabei aber nicht recht machen. Ein ehrlich kommuniziertes, transparentes Betriebsreglement kann aber die Interessen des Luftverkehrs und der grossen Mehrheit der Bevölkerung abdecken, falls der politische Willen vorhanden ist. Als Prinzip muss gelten:

- Hauptanflugrichtung aus Norden
- Kanalisierung (Einschränkungen) in den lärmempfindlichen Randzeiten (morgens und nachts)
- Bessere Verteilung des «Restverkehrs» am Tag
- Lockerung der Einschränkungen (An- und Abflug) tagsüber in Spitzenzeiten (Verhinderung von Verspätungsaufbau)

### 1. Einführung des «gekröpften Nordanflugs»

Der «gekröpte Nordanflug» muss (und kann) schnell eingeführt werden.

Damit wird gewährleistet, dass die Hauptanflugrichtung auch in den Randstunden wie bisher über bevölkerungsarme Gebiete vom Norden führt. Technisch ist die Einführung bei vorhandenem politischen Willen von Unique, Skyguide und BAZL innerhalb weniger Monate möglich. Ohne diese Massnahme läuft der Flughafen Gefahr, die Unterstützung in weiten Teilen der Bevölkerung zu verlieren.

### 2. Installation «Südanflug»

Trotz Installation eines «gekröpften Nordanflugs» ist die schnelle Installation des Südanflugs notwendig, um Landungen auch dann zu ermöglichen, wenn aus meteorologischen Gründen (z.B. Wind) nicht von Norden oder aus Leistungsgründen (Pistenlänge für Langstreckenflüge) nicht von Osten angefliegen werden kann.

Mit Einführung des Südanflugs wird auch gegenüber Deutschland ein Zeichen gesetzt, dass der Flughafen den Lärm nicht generell nach Süddeutschland exportiert, sondern nach den technischen Bedürfnissen des Luftverkehrs operiert. Die Installation ist technisch ebenfalls in wenigen Monaten (oder gar Wochen) möglich, denn ein sog. VOR-Anflug war ja schon im Jahre 2000 vorhanden, als die Piste 28 renoviert wurde.

### 3. Installation «ILS 28»

Ein moderner Flughafen braucht für alle wichtigen Anflugrichtungen einen sog. ILS-Anflug, denn dies ist heute das sicherste und effizienteste Anflugverfahren. Ostanflüge sind in Zürich bei Westwindlage nicht zu vermeiden. Auch hier liegt das Problem für eine Installation nicht im technischen Bereich, sondern am politischen Willen.

Eine Verlängerung der Piste 28 zur Erhöhung der Sicherheit ist mittelfristig ins Auge zu fassen.

### 4. Aufheben von diversen Beschränkungen

In Spitzenzeiten müssen die An- und Abflugverfahren vereinfacht werden.

Abflüge (z.B. direkt über Zürich durch Rechtsabdrehen oder Geradeausflug Richtung Süden von Piste 16) müssen am Tag in Spitzenzeiten möglich sein, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die heutigen Einschränkungen sind sinnvoll in lärmempfindlichen Randzeiten (frühmorgens oder in der Nacht). Ansonsten führen sie nur zu Verspätungsaufbau und einer Verlängerung der erhöhten Lärmperioden. Eine Verlängerung der Piste 16 würde wesentlich zur Entlastung der Südgemeinden (spez. Glattbrugg) bei Starts beitragen.

### 5. Betriebszeiten

Das Nachtruhebedürfnis der Bevölkerung muss berücksichtigt werden. Gleichzeitig muss der Flughafen aber auch konkurrenzfähig bleiben und dem Homecarrier SWISS einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Dies kann mit einer Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr erreicht werden. Zwischen 06.00 bis 22.00 Uhr muss aber eine volle Nutzung der Pisten möglich sein. Eine Ausdehnung der Nachtflugsperrung (z.B. 22.00 bis 07.00 Uhr) wäre für den Flughafen und SWISS wirtschaftlich nicht mehr tragbar.



**Noch drängen sich die Passagiere ans Check-in.**

würde, bildet man «Pakete», d.h. während 20 bis 30 Minuten lässt man eine bestimmte Anzahl Flugzeuge starten, während die anfliegenden Flugzeuge in einem Holding (Warteraum) kreisen müssen. Dann lässt man ein «Paket» Flugzeuge aus der Gegenrichtung anfliegen, und alle startbereiten Flugzeuge müssen am Boden warten. Dieses Prinzip ist völlig ineffizient, führt zu grossen Verspätungen und ist selbst in Entwicklungsländern besser gelöst. Um die Verspätungen von bis zu ei-

(Stand Juni 2003) die Landungen von der Piste 16 auf die Piste 28 verlegt werden.

#### **Anflug- und Abflugverfahren**

Die heutigen Abflugverfahren in Zürich sind kompliziert. Gründe dafür gibt es viele. Einer der Hauptgründe ist aber das «Politikum», die Stadt Zürich nur umfliegen, aber nicht überfliegen zu dürfen. Dies führt dazu, dass sich Abflugrouten der Pisten 16 und 28 überschneiden und Skyguide Abflüge verzögern muss, um genügend Abstand zu

*«Wir müssen für unsere Sache selber einstehen, kein Aussenstehender löst unsere Probleme.»*

ner Stunde im Flug z.T. aufzuholen (max. 20 Minuten), müssen die Langstreckenflugzeuge unnötigerweise an der unökonomischen maximalen Geschwindigkeit fliegen, um den Passagieren allfällige Anschlüsse im Ausland zu ermöglichen. Dies führt zu einem Mehrverbrauch von bis zu zwei Tonnen Kerosin, pro Flug wohlverstanden. Ein ökologischer, aber auch ökonomischer Blödsinn, der SWISS Millionen kostet. Mit diesen Einschränkungen ab 21.00 Uhr entlastet man zwar Gemeinden wie Glattbrugg von Fluglärm. Dafür verlängert man für die anderen Anrainergemeinden die Lärmperiode wegen der resultierenden Verspätungen unnötigerweise bis gegen 23.00 Uhr, anstatt praktisch alle Abflüge bis 22.00 Uhr abgewickelt zu haben und danach «lärmfrei» zu sein.

Das Betriebsreglement und somit das obige Verfahren wird heute z.T. durch die einseitigen deutschen Verordnungen übersteuert. So müssen z.B. ab 21.00 Uhr

garantieren. Bei Starts der Langstreckenflugzeuge auf Piste 16 muss immer eine Schlaufe nach links gezogen werden. Abflüge direkt gegen Süden oder Rechtsabdreher sind nicht erlaubt. Argumente gegen das Überfliegen von Zürich sind heute Lärm und Sicherheit. Nur, am Tag ist in Zürich der Lärmpegel so hoch und die Höhe der überfliegenden Flugzeuge bereits so hoch, dass Abflüge über der City kaum wahrgenommen werden. Beschränkungen machen hier nur am Morgen und in der Nacht Sinn. Auch das Argument «Sicherheit» zieht kurz, denn auch bei Vermeidung der Stadt Zürich überfliegt man in der dichten Agglomeration Zürich ständig dichtbesiedelte Wohngebiete. Eine Lösung, die das Lärmproblem für Südgemeinden stark entschärfen würde, wäre eine Verlängerung der Piste 16.

Anstatt ein Konzept zu bieten, ist das Betriebsreglement ein Flickenteppich, das seine Ausrichtung mehr nach wahlpolitischen

Bedürfnissen als nach vitalen Flugbetriebsnotwendigkeiten oder einer ehrlichen Kommunikation gegenüber der Bevölkerung bestimmt. Der heutige Staatsvertrag ist sicher nicht optimal, die deutschen Einschränkungen nicht akzeptabel. Viele der Probleme sind aber «hausgemacht». Die Zerstrittenheit der Anwohnergemeinden und Lärmgegner, die am liebsten den Lärm der anderen Seite zuschaukeln anstatt eine tragbare Gesamtlösung zu suchen, hilft auch nicht unbedingt. Selbst kaum betroffene Kantone wie Thurgau und Schaffhausen beginnen sich kräftig einzumischen.

#### **Einige Abschlussgedanken**

Die schweizerische Luftfahrt ist am Scheideweg. Der Flughafen Zürich steht unter immensem Konkurrenzdruck, die SWISS durchlebt die grösste Airlinekrise. Wenn sich die Verantwortlichen und politischen Kräfte nicht zusammenraufen, könnte die schweizerische Luftfahrt bald Geschichte sein. Dies würde nicht nur der SWISS oder dem Wirtschaftsstandort Zürich, sondern der ganzen Schweiz schaden. Es ist noch nicht zu spät, endlich zu einer gesamtheitlichen Luftverkehrspolitik zu finden, aber die Zeit drängt. Die Zeiten sind vorbei, als die Welt auf die kleine Schweiz mit ihrer Sonderrolle wartete. Wir müssen für unsere Sache selber einstehen, kein Aussenstehender löst unsere Probleme. Zu jammern und alle Schuld dem «Staatsvertrag» zuzuschieben ist zu einfach, viele Probleme sind «hausgemacht» und müssen zuerst gelöst werden. Dann kann und muss man auch die unsinnigen Beschränkungen seitens Süddeutschland angehen. Dies geht aber nur gemeinsam. Vielleicht zwingen aber die Verordnungen aus Berlin den Flughafen, endlich an lokalen politischen Widerständen vorbei ein vernünftiges Flughafenkonzept zu erarbeiten. Sonst sind nicht nur alle heimischen Betriebe gefährdet, sondern es droht auch ein Ausweichen von ausländischen Airlines auf andere Flugplätze.

«Den Letzten beißen die Hunde...» ist ein weiterhin gültiges Sprichwort. Nur, im schweizerischen Luftverkehr rennen im Moment alle: Unique, Skyguide, Bodenbetriebe und SWISS. Wenn weiterhin «jeder gegen jeden» arbeitet, kommt es nicht darauf an, wer der Letzte ist, denn die Hunde in der heutigen globalen Welt sind immer schneller – und einer immer der Letzte. ■

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

# «Bangkok retour, aber bitte mit SWISS»

**Schlechte Zahlen und eine mangelhafte Öffentlichkeitsarbeit der SWISS haben die Allgemeinheit beunruhigt. Auch die Reisebüros, die einen Grossteil der SWISS-Tickets verkaufen, sind verunsichert, obwohl die meisten Mitarbeiter der SWISS hinter dieser stehen und sie auch seit einiger Zeit bereits daran ist, zukunftssträchtige Strukturanpassungen vorzunehmen.**

*Text: Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320  
Fotos: Markus A. Jegerlehner*



Dass die SWISS geboren wurde, hat sie unzweifelhaft dem vielen Geld zu verdanken, welches uns die Investoren in sehr grosszügiger, aber nicht ganz so selbstloser Weise

zur Verfügung gestellt haben, wie das heute oft dargestellt wird – ging es doch nach dem Untergang der Swissair auch um die Rolle des Hubs Zürich in der Schweizer Volkswirtschaft und um den

dies vorwerfen oder sogar schon wieder neue Konzessionen von uns erwarten, tatsächlich souveräner reagieren würden. Man beobachte nur, wie sich momentan die Bevölkerung im Zusammenhang mit der Rentenproblematik verhält: Bevor die Diskussion darüber richtig in Gang gekommen ist, haben Rentner und Aktive eine Verweigerungshaltung angenommen, während die dritte betroffene Gruppe, unsere Kinder und Kindeskiner, «zum Glück» noch gar nichts zu sagen hat.

## Die einzige Chance

Obwohl also die grosse Mehrheit der SWISS-Mitarbeiter ihre Aufgaben immer noch nach bestem Wissen und Gewissen sowie ohne grosses Aufsehen erledigt, hat

## «Die grosse Mehrheit der Mitarbeiter steht hinter der SWISS.»

Ruf des Markenzeichens «Made in Switzerland».

Dass die Airline heute immer noch lebt, hat sie jedoch mindestens ebenso sehr der überwiegenden Mehrheit ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu verdanken. Trotz zum Teil widriger Begleitumstände verrichten diese ihre Arbeit weiterhin mit grossem Einsatz, und nach mittlerweile fast zweijähriger Leidenszeit – es ist nicht sehr motivierend zu sehen, auf welche geringe Wertschätzung unsere Bemühungen im eigenen Land stossen – besitzen sie nur noch einen Wunsch: endlich wieder für eine Firma arbeiten zu können, die, wenn immer möglich, auch langfristig auf eigenen Beinen stehen kann.

Nicht zuletzt aus diesem Grund haben viele SWISS-Mitarbeiter vor gut einem Jahr zum Teil massiv schlechtere Verträge akzeptiert als von ihrem früheren Arbeitgeber. Dies löste bei den Betroffenen natürlich keine Begeisterung aus, aber ich wage es zu bezweifeln, dass all diejenigen, die uns

sich in der Öffentlichkeit und bei den Investoren teilweise der Eindruck festgesetzt, dass die SWISS allein schon wegen ihrer Personalprobleme keine Zukunft haben kann. Diese Wahrnehmung ist jedoch falsch. Die meisten von uns haben den Ernst der Lage sehr wohl erkannt – übrigens lange bevor die Medien vor einigen Monaten so kritisch über die SWISS zu schreiben begonnen haben. Dabei liessen wir uns jedoch bis heute nicht von den sattsam bekannten Lebenslügen der einheimischen Aviatik leiten, sondern von der Tatsache, dass die Schweizer Bevölkerung in Zürich einen für unsere Volkswirtschaft notwendigen, langfristig konkurrenzfähigen Hub betreiben will – keinen Regionalflugplatz, der nur während Sommer- und Herbstferien von intensivem Charterverkehr zum Leben erweckt wird, wenn jeweils Familie Schweizer in ihren wohlverdienten Urlaub fliegt.

Zu diesem Zweck ist eine nicht genau bezifferbare Mindestzahl von Langstre-



**Made in Switzerland.**

cken- sowie vernünftig grossen und komfortablen Kurzstreckenflugzeugen (Airbus 320) nötig, von der wir schon heute vermutlich nicht mehr allzu weit entfernt sind. Auf der anderen Seite bedarf es einer auf die Grösse dieser Mainline abgestimmten Regionalflotte, die im Moment höchstwahrscheinlich immer noch zu gross und dementsprechend auch zu kostspielig ist. Die notwendigen Anpassungen wurden aber bisher nicht richtig umgesetzt, u. a. weil sie von bestimmten Kreisen erstaunlich lange für vermeidbar gehalten und von einem Teil der SWISS-Mitarbeiter mit allen Mitteln verhindert wurden. Obwohl die Motive, die hinter dieser Haltung stecken, durchaus achtenswert sind, schliesslich geht es um begehrte, immer rarer werdende Arbeitsplätze, distanziert sich die grosse Mehrheit der Mitarbeiter von dieser Verhinderungstaktik, weil sie in rasch zunehmendem Masse auch unsere Arbeitsplätze und die Gelder der Investoren gefährdet.

Die meisten von uns begrüssen es deshalb, dass die Geschäftsleitung in den letzten Monaten einige wegweisende Personalentscheide vorgenommen und kürzlich auch endlich die hanebüchenen internen Informationslöcher zu stopfen begonnen hat. Und wir begrüssen es trotz sehr grosser Angst vor einem weiteren Personalabbau auch, dass jetzt ein neuer Businessplan erarbeitet wird, der auf dem international bewährten und klaren Konzept der Aufteilung in einen Mainline- und einen Regionalteil beruht und hoffentlich etwas länger Bestand haben wird als der erste. Wir erwarten aber ganz klar auch, dass in diesem neuen Businessplan der erwähnte Wille der Schweizer Öffentlichkeit, in Zürich weiterhin einen attraktiven, konkurrenzfähigen



**Die Branche ist auf eine starke einheimische Airline angewiesen.**

Interkontinentalhub zu betreiben, gebührend berücksichtigt wird.

Dies ist die einzige Chance, in der Schweiz auch in Zukunft eine respektable Anzahl von Arbeitsplätzen im Airlinebusiness erhalten zu können. Und es ist auch die einzige Chance für die Schweizer Volkswirtschaft, dereinst sagen zu können, dass sich ihre Investitionen in die SWISS trotz allem gelohnt haben.

#### Sehr wichtige Reisebüros

Dass die SWISS Tickets verkauft, hat sie zwar nicht nur den Reisebüros zu verdanken, aber doch zu einem erstaunlich grossen Teil. Umsatzmässig werden etwa 75 Prozent aller Billette, welche sie in der Schweiz ausstellt, über eines der mehr als 2000 Schweizer Reisebüros verkauft. Nur ungefähr 25 Prozent werden im so genannten Eigenvertrieb, in Call Centers, Ticket Offices sowie via Internet, abgesetzt. Der letztgenannte Vertriebskanal gewinnt zwar laufend an Stellenwert, ist aber im Moment mit etwa eineinhalb Prozent des gesamten Ticketumsatzes immer noch relativ unbedeutend. Allerdings kann sich dies in naher Zukunft ziemlich schnell ändern.

75 Prozent Fremdvertrieb sind zwar viel, aber doch weniger als beispielsweise bei einer Lufthansa, die ungefähr 90 Prozent auf diese Weise verkauft. Positiv ausgedrückt: Unsere nationale Airline ist mit 25 Prozent im Eigenvertrieb viel stärker als die deutsche mit ihren nur rund zehn Prozent.

Weiter muss man die 75 Prozent auch noch insofern etwas relativieren, als in den Reisebüros ein recht grosser Anteil des Ticketumsatzes nicht durch klassische Ferienbuchungen von Privatpersonen erzielt wird, sondern durch Buchungen, die verschiedene Unternehmen in der Schweiz aufgrund eines Abkommens mit diesen Reisebüros tätigen: Etwa 45 Prozent des gesamten SWISS-Ticketumsatzes in der Schweiz basieren auf solchen Firmenverträgen. In dieser Zahl gar nicht enthalten ist

ausserdem noch eine ganze Menge von weiteren Geschäftskunden, deren Unternehmen keine Firmenverträge haben.

Trotz dieser Einschränkungen ist es offensichtlich: Die SWISS ist auf ein gutes Verhältnis mit den Reisebüros angewiesen. Alarmierend war es deshalb, als wir von (Einzel-)Fällen hörten, in denen sich bestimmte Reisebüros trotz des Wunsches der Kundschaft schlicht weigerten, eine Buchung bei uns vorzunehmen.

#### Die Reisebüros, ein Spiegel der Bevölkerung

Bei den Recherchen zum Verhältnis zwischen den Reisebüros und der SWISS bestätigte sich meine anfängliche Vermutung, dass es ziemlich schwierig sein würde, von der Reisebürobranche als solcher zu schreiben: Zu unterschiedlich sind die Mitspieler und deren Meinungen zu unserer nationalen Airline, wenn es um konkrete Fragen und die zugehörigen Antworten geht.

*«Umsatzmässig werden etwa 75 Prozent aller in der Schweiz ausgestellten Billette über eines der mehr als 2000 Schweizer Reisebüros verkauft.»*

Wird z. B. unsere Werbung teilweise als schlicht zu arrogant kritisiert, stört andere daran lediglich, dass sie leider nicht mehr kompatibel sei mit dem traurigen Bild, das die Öffentlichkeit von der SWISS im Moment sonst wahrnehme. Oder während einerseits die Kampagne «Die Fakten zu SWISS» der Herren Bouw und Dosé bemängelt wird, weil in diesem Inserat die fünf meist gehörten Vorwürfe für die «Gegner» der SWISS sozusagen gebrauchsfertig nochmals aufbereitet worden seien, sagen andere, dass sie diese Kampagne sehr gut

fänden, sie sich jedoch schon viel früher gewünscht hätten. Und während zum Teil moniert wird, dass man mit dem völlig neuen Konzept «SWISS Express» an die Öffentlichkeit getreten sei, bevor man genügend Details dazu erarbeitet habe, um auf die sofort auftauchenden Bedenken der Reisebürobranche eingehen oder diese sogar zerstreuen zu können, bemerkt man dazu andernorts kurz und bündig, dass der schönste Businessplan nichts nütze, wenn sich die Realität in der Folge nicht an die darin gemachten Annahmen halte. Eine Bemerkung, die allerdings die angesprochenen Bedenken auch nicht aufzulösen vermag, denn nachdem die SWISS lapidar informiert hatte, dass «SWISS Express» 20 Prozent billiger werden müsse, ohne jedoch erklären zu können, wo und wie denn diese 20 Prozent genau eingespart werden sollen, sahen viele Reisebüros rot bzw. einen weiteren Teil ihrer ohnehin nicht mehr so zahlreichen Felle davonschwimmen.

Trotz dieser teilweise völlig unterschiedlichen Ansichten der verschiedenen Branchenprotagonisten, auf die man bei einer ähnlichen Umfrage unter der Schweizer Bevölkerung vermutlich ebenfalls stossen würde, zeichnete sich jedoch ein allgemeiner Konsens ab. Dieser ist auf der einen Seite für die SWISS noch ganz erfreulich, zeigt aber auf der anderen Seite auch dringenden Handlungsbedarf auf.

#### Das Verhältnis ist gut – erste Wolken sind jedoch sichtbar

François A. Bernath, der über eine mehr als 20-jährige Berufserfahrung in der Reisebranche (u. a. auch als Rechtsanwalt des Schweizerischen Reisebüro-Verbandes SRV) und im Aviatik-Bereich verfügt, vertritt

die Auffassung, dass für ein gutes Verhältnis zwischen der SWISS und der Reisebürobranche drei Dinge wichtig sind:

Erstens eine auch auf persönlicher Ebene stattfindende Beziehungspflege durch die SWISS. Zweitens die finanziellen Aspekte, denen vor allem bezüglich der kleineren und mittleren Reisebüros grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse. Und drittens eine optimale Öffentlichkeitsarbeit durch die SWISS, weil das Bild, welches die Medien von der nationalen Airline verbreiten, auch für die Mei-

nungsbildung in der Reisebranche von grosser Bedeutung sei.

Positiv ist nun, dass es offenbar um die Beziehungspflege und die monetären Aspekte im Moment gar nicht so schlecht steht. Im Vergleich zur alt und nicht selten arrogant gewordenen Swissair wird der erste Punkt heute zum Teil sogar als viel besser empfunden. Auch die finanziellen Aspekte, also die Kommissionen, werden in der aktuellen Ausgestaltung – im Minimum 7 Prozent Basiskommission, die jedoch bis auf 17 Prozent ansteigen können – noch als problemlos bezeichnet. Die Branche scheint allerdings diesbezüglich vor einer strukturellen Veränderung zu stehen. Thematisiert wurde diese kürzlich in einem Interview mit William (Bill) Meaney, Managing Director Commerce der SWISS, im «travelmanager», dem Schweizer Monatsmagazin für Touristik: «Einiges spricht für eine Null-Prozent-Lösung.» In gewissen Ländern kennt man diese schon. Wegfallende Kommissionen könnten die Reisebüros beispielsweise kompensieren, indem sie dem Kunden ausser den Ticket- so genannte Beratungs- oder Service-Kosten («Booking Fee») in Rechnung stellen würden.

Die Reisebüros haben die von der SWISS angestrebte Änderung des Kommissionierungs-Modells mit Skepsis und Verunsicherung aufgenommen, obwohl sie die Argumente, die Meaney dafür anführt, zum Teil nachvollziehen können. Gründe für die Verunsicherung sind nicht nur die recht gute Akzeptanz des heutigen Modells und die von Bernath angesprochene Gefahr, dass die kleineren und mittleren Reisebüros in der Diskussion über mögliche neue Lösungen gegen die grossen Reisebüros, welche teilweise schon Erfahrung mit der Null-Prozent-Lösung haben, den Kürzeren ziehen werden. Sorgen macht man sich angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation natürlich auch darüber, dass der Kuchen für die Reisebüros insgesamt kleiner werden könnte.

Sollte der Reformprozess nicht mit dem nötigen Fingerspitzengefühl angegangen und vor allem von einer professionellen Kommunikation begleitet werden, warnt die Branche, dann würden sich die Reisebüros reihenweise von der SWISS abwenden. Meaney ist sich dieser Tatsachen bewusst und betont deshalb: «Wenn wir nicht korrekt vorgehen, riskieren wir, die Branchenstruktur [der Reisebüros] zu verletzen, und das wäre auch für uns schlecht.» Fingerspitzengefühl ist freilich auch in der Reisebürobranche selbst nötig, damit die Interessen der kleinen Reisebüros nicht marginalisiert werden.

### Reisebüros: «Mangelhafte Öffentlichkeitsarbeit der SWISS...»

Als grosses Problem der SWISS und zunehmend auch der Reisebürobranche wird dagegen von dieser die unglaubliche Serie von Negativmeldungen bezeichnet, die in den letzten Monaten über uns zu lesen bzw. hören waren. Einer der Gründe für diesen medialen Eifer ist unzweifelhaft von einem ihrer eigenen Vertreter selbstkritisch angesprochen worden: «Die Medien nehmen die SWISS heute wohl so kritisch ins Visier, weil sie ihr Versagen im Falle der Swissair kompensieren wollen. Damals liessen sich die meisten Journalisten allzu lange blenden von den Kunststücken, welche der vermeintliche Zauberkünstler Philippe Brugger in Zürich-Kloten vorführte. Wenige nur hatten den Mut, die Hunter-Strategie in Frage zu stellen, wenige nur die Klarsicht, das Verhalten des Verwaltungsrates zu hinterfragen. Dieses Versagen wird jetzt kompensiert – um nicht zu sagen: überkompensiert –, damit sich später die Journalisten nicht wieder den Vorwurf gefallen lassen müssen, sie hätten das Desaster zu spät erkannt»



**Das Image der SWISS scheint im eigenen Land leicht getrübt.**

Dies schrieb, einen Zusammenbruch der SWISS offenbar ebenfalls bereits vorwegnehmend, Anfang Mai in der «NZZ» der Redaktionsleiter der «NZZ am Sonntag», Felix E. Müller – derselbe Mann, der andernorts zugibt, dass schlechte Nachrichten für die Medien generell immer gute Nachrichten seien, insbesondere jedoch heute, «in der schwersten Krise der Medienbranche in den letzten 50 Jahren».

Ist die SWISS also nur ein Opfer des Nachholbedarfs bei den Journalisten und des schlechten Zustandes der Medienwelt? Leider nein. Die Reisebürobranche wirft uns, d. h. der SWISS, konkret vor, die Medien viel zu wenig nachdrücklich darauf aufmerksam gemacht zu haben, dass unsere heutigen Probleme zwar unter anderem auch selbstgemacht sind, dass sich die SWISS mit ihren externen Problemen aber in zahlreicher «schlechter Gesellschaft» be-

findet. Noch viel tragischer sei es allerdings, dass wir es auch verpasst hätten, den Medien zu erklären, dass die seit einigen Monaten ergriffenen und teilweise auch schon umgesetzten Massnahmen keineswegs willkürlich erfolgt sind, wie das irrtümlicherweise oft vermutet wird, sondern als Teil einer wohlüberlegten, auf Facts beruhenden Strategie aufgefasst werden müssen, welche folgerichtig zur Ausarbeitung des neuen Businessplans führte, auf den im Moment alle so gespannt warten.

Mit anderen Worten: Die SWISS konnte der interessierten Öffentlichkeit und den um ihr Geld besorgten Investoren offenbar nicht klar machen, was man konkret mit welchen Massnahmen erreichen wollte, und sie hat viel zu lange zugeschaut, wie die Folgen dieser betriebswirtschaftlich begründeten Massnahmen in einem Teil der Medien jeweils einzig als bittere Niederlage der Ex-Crossair- gegen die Ex-Swissair-Piloten verkauft wurden. Was etwa gleich wahr ist, wie wenn man behaupten würde, dass die deutsche Elf nur deshalb dreimal Fussballweltmeister geworden sei, weil sie jeweils den grössten Fanclub besass (aus-

gerechnet Deutschland, ausgerechnet die Ex-Swissair-Piloten!) und den Schiedsrichter am besten bestechen konnte. Ist es vielmehr die grössere Anzahl von Toren, mit der die deutsche Fussballelf den Gegner überzeugen konnte, so sind es im Falle der SWISS nichts anderes als die volks- und betriebswirtschaftlichen Grundlagen, auf denen ein interkontinentaler Hub und sein dazu gehöriger Netzwerk-Carrier letztlich beruhen.

Das Problem mit dem schlechten Image der SWISS in der Schweiz wird in der Reisebürobranche anscheinend zum Teil als so gravierend betrachtet, dass sie sich auch schon selbst Gedanken darüber gemacht hat, wie man es lösen könnte. Die Palette der Ideen reicht vom eher allgemein gehaltenen «weniger versprechen, mehr einhalten» bis hin zum konkreten Vorschlag, eine möglichst unabhängige PR-Institution als



**Und ewig lächeln die Angestellten...**

Bindeglied zu schaffen, die den dauernden, professionellen Informationsfluss zwischen der SWISS und den Medien herstellen soll.

**«...verunsicherte auch unser Personal»**

Die Verunsicherung, die sich als Folge des mehr oder weniger tatenlosen Zuschauens der SWISS in der Öffentlichkeit ausbreitete, übertrug sich natürlich auch auf die Reisebüromitarbeiter, die ja ebenfalls «nur» ein Teil dieser Öffentlichkeit sind. Und obwohl viele Reisebürochefs ihr Personal in

*«In einer so schwierigen Zeit sollte es in der Schweiz doch möglich sein, näher zusammenzurücken.»*

letzter Zeit vermehrt dazu aufgefordert haben, bei gleichwertigen Angeboten wenn immer möglich SWISS zu verkaufen – die Branche hat erkannt, dass sie auf eine starke einheimische Airline angewiesen ist –, konnten sie oft nicht verhindern, dass Kunden, welche durch die Medien völlig verunsichert worden waren, ihre Mitarbeiter mit kritischen Fragen von neuem verwirren, worauf dann trotz des an sich guten Willens wiederum keine Buchung bei SWISS zustande kam. Der Kunde ist König, wenn aber weder er noch seine Berater wissen, wohin die Reise gehen soll, dann nützen die besten Wegweiser unterwegs nichts.

**Wir sind auf dem richtigen Weg**

Dazu kommt, dass wir zwar mittlerweile einen Grossteil der Bevölkerung davon überzeugen konnten, dass es in diesem Jahr kein «Grounding» geben wird, es aber bis vor kurzem versäumt haben, auf die Frage, wie es denn im nächsten Jahr weitergehen solle, eine Vertrauen einflössende Antwort zu geben. In diesem Zusammenhang wird die mehrmals von höchster Stelle gemachte Aussage «die SWISS befindet

sich in einem Überlebenskampf» als ebenfalls nicht sehr geschickt bezeichnet. Man überlege sich in diesem Zusammenhang, was passieren würde, wenn eine (angeschlagene) Bank sich so äussern würde...

Einen Teil der in der Reisebranche und Öffentlichkeit gespannt erwarteten Antwort – dass die SWISS mit ihren Problemen nicht allein sei – hat nun allerdings wiederum Bill Meaney im «travelmanager»-Interview geliefert. Auf die Frage, was er von der Idee eines Fonds halte, welcher von der SWISS gegründet und mit Geldmitteln ausgestattet werden müsse, um finanzielle Schäden für Passagiere und Reisebüros im Falle eines Konkurses zu verhindern, sagt er:

«Niemand kann garantieren, dass mit der SWISS nie etwas passieren wird – aber eine solche Garantie gibt es für kein Unternehmen der Welt. Mit einem solchen Fonds würden wir selber das Vertrauen in die Partnerschaft zwischen Lieferant und Handel in Frage stellen. Was wir jetzt brauchen ist gerade das Gegenteil: Wir haben es mit einer tiefgreifenden, weltweiten Krise im Luftverkehr zu tun – in einer solch schwierigen Zeit sollte es doch in der Schweiz möglich sein, dass man etwas näher zusammengerückt.»

Die Idee für den Fonds, der das Vertrauen in die Zukunft der SWISS fördern soll,

unglücklicherweise aber auch schon als «Grounding-Fonds» bezeichnet wurde, stammt aus der Reisebranche, wo mit dem so genannten Garantiefonds etwas Ähnliches existiert für den Fall eines Reisebürokonkurses. Allerdings sind längst nicht alle Reisebüros an diesem Garantiefonds beteiligt. Zudem gibt es selbst in der Reisebürobranche Stimmen, die ähnlich wie Meaney die Gründung eines solchen Fonds durch die SWISS gerade im jetzigen Zeitpunkt als kontraproduktiv bezeichnen, weil dies erneut SWISS-spezifische Probleme signalisieren würde, was den gutgemeinten Absichten des Fonds zuwider laufe: Andere Airlines, von denen die meisten an den gleichen exogenen Problemen leiden, die auch der SWISS so zu schaffen machen (Weltwirtschaftskrise, SARS, Angst vor Terrorattacken), würden ja auch keinen solchen Fonds kennen. Man könne sich aber durchaus überlegen, sagen diese kritischen Stimmen weiter, ob in besseren Zeiten die Gründung eines solchen Fonds nicht sogar ein äusserst werbewirksames Instrument für die SWISS wäre. Viel wichtiger – und dies ist der zweite Teil der ver-

trauensbildenden Antwort – sei es im Moment allerdings, dass wir den reichlich spät eingeschlagenen Weg konsequent weiterverfolgen und vor allem alle dazu notwendigen Anpassungen auch mit der nötigen professionellen Sorgfalt in der Öffentlichkeit erklären. Damit diese endlich erkenne, dass die SWISS sich in den letzten Monaten trotz bis jetzt wenig berauschender Ergebnisse nicht im Kreise gedreht, sondern zusammen mit ihrem immer noch loyalen und leistungswilligen Personal das Schicksal in die eigenen Hände genommen hat: «Wer auf halbem Weg umkehrt, irrt nur die Hälfte.»

**Was sonst noch gesagt wurde ...**

- Irakkrise und SARS allein hätten nie zu der grossen Krise in der Schweizer Reisebürobranche geführt, die teilweise mit Kurzarbeit und Entlassungen reagieren musste. Viel gravierender sei mittlerweile der schleppende Wirtschaftsgang, der die Leute vermehrt von Ferien im Ausland abhalte. Dabei würden den Reisebüros (und den Airlines) nicht mehr nur die Familien fehlen, sondern zunehmend auch die Senioren, die Angst um ihre Renten bekommen hätten.
- Es sei absolut blamabel, wie schlecht die SWISS in der Schweiz zurzeit gemacht würde – die anderen Airlines würden auch nur mit Wasser kochen. Wenn es der SWISS gelänge, sich beispielsweise durch eine «kulante Grundhaltung» von der Konkurrenz abzuheben, dann hätte sie gute Chancen, sofern die von Manfred Brennwald, Managing Director Operation der SWISS, kürzlich in einem NZZ-Artikel angesprochenen Geburtsfehler der Airline jetzt rasch ausgemerzt würden.
- Die Kontakte mit Stefan Gutknecht, dem Verkaufs- und Marketingchef Schweiz der SWISS, werden als problemlos bezeichnet. Gesucht wird aber vom SRV im Zusammenhang mit den angekündigten Veränderungen im Bereich der Kommissionen insbesondere auch das direkte Gespräch mit Bill Meaney. Es wird bedauert, dass im SWISS-Verwaltungsrat kein ausgewiesener Kenner der Schweizer Reisebürobranche mehr sitzt.
- Die Vielfliegerprogramme seien zwar nicht mehr wegzudenken, bergen jedoch für die Airline ein gewisses Risiko und geben auch den Kunden u. a. neuen Anlass zu Unzufriedenheit. Man möge doch dieses Meilen-Sammeln grundsätzlich mal hinterfragen – vielleicht stosse man auf für beide Seiten attraktivere Möglichkeiten zur Kundenbindung.



# 58. GV der AEROPERS: Der neue Vorstand ist «beflügelt»

Ein neuer Präsident namens Christoph Flügel, zwei neue Vorstandsmitglieder voller Tatendrang und eine Zukunft, die mit einigen Fragezeichen behaftet ist. Kurzum – eine Generalversammlung zwischen Aufbruch und Umbruch.

Text: Dieter Eppler

Fotos: Manfred Simon

Nach der letztjährigen Rekordbeteiligung fanden sich heuer nicht viel weniger, nämlich 151 Aktive und 62 Ehren- und Passivmitglieder im Schluessweg ein. «Noch»-Präsident Markus Jöhl konnte seine letzte Generalversammlung pünktlich eröffnen. Er tat dies mit der gewohnten Professionalität und Ruhe, begrüßte die im Saal Anwesenden und entschuldigte den fehlenden Marc Vionnet. Unser Aussenminister, so liess Jöhl verlauten, befände sich auf dem Rückflug von einem ECA-Meeting (European Cockpit Association) in Brüssel und werde demnächst eintreffen.

Bevor er das Wort dem Geschäftsführer Christoph Ulrich erteilte, bedankte er sich bei den Mitgliedern für die Sammelaktion, dank deren Erlös der Vorstand bei seiner Abschlussreise in Dubai den Apéro um einige Gläser, das Essen um einige Gänge und die anschliessende Zigarre um einige Zentimeter hatte verlängern können. Zumindest ansatzweise. Sodann verlas Christoph Ulrich die Traktandenliste, und bei der Wahl der Stimmenzähler zeigte sich einmal mehr, dass die vordersten Plätze nicht immer die besten sind, Beinfreiheit hin oder her.

## Krise ohne Ende

Vor Jahresfrist hatte Jöhl an gleicher Stelle resümiert: «Wir haben zusammen die

grösste Krise der schweizerischen Luftfahrt durchgestanden.» Heute müssen wir uns wohl fragen, ob er sich damals nicht in der Zeitform vergriffen hat, denn besagte Krise dauert an. Jöhl begann seinen Jahresbericht denn auch mit der Bemerkung, dass noch immer Unklarheit in der Strategiefrage herrsche, stünden sich doch intern zwei grundsätzlich verschiedene Visionen gegenüber: einerseits der Netzwerk-Carrier mit Interkontinental-Anbindung, auf der anderen Seite der Regional-Carrier. Zusätzlich belasten uns schwierige Rahmenbedingungen, ein bedrohlicher Liquiditätsengpass und in gewissen Phasen mangelnde Leadership der Geschäftsleitung. Der Verband sei aber nicht untätig und leiste an verschiedenen Fronten Aufklärungsarbeit, die mittlerweile erste Früchte trage. Dennoch hat sich das wirtschaftliche Umfeld unserer Firma aus bekannten Gründen seit Jahresbeginn dramatisch verschlechtert. Die SWISS leidet dabei doppelt, hat sie doch als junges Unternehmen noch keine so tiefen Wurzeln schlagen können. Jöhl betonte, dass mediale Schlammschlachten zwischen Verbänden und Geschäftsleitung Gift für das bereits stark ramponierte Vertrauen der Passagiere wären. Die Gesellschaft sei heute mehr denn je auf eine treue Klientele angewiesen. Ein positives Zeichen setzte der Verband im Frühling mit dem «Rosentag», an dem zahlreiche AEROPERS- und Kapers-Mitglieder im Terminal B mit roten



Zum letzten Mal am Präsidentenpult.

Rosen den SWISS-Passagieren für ihr Vertrauen dankten.

Trotz aller Widrigkeiten gab sich Jöhl verhalten optimistisch, als er anfügte: «Ich bin überzeugt, dass dank der eingeleiteten Massnahmen der Vektor in eine bessere Richtung zeigt.»

## Fünf CEOs und vier Verwaltungsratspräsidenten

Mit dem Hinweis, er werde sich bemühen, die Geduld der Anwesenden nicht zu strapazieren, setzte der scheidende Präsident schliesslich zu einem Rückblick auf seine Amtszeit an. Zu Beginn seiner Präsidentschaft – im Jahr 2000 – hatte er unter anderem folgende Schritte angekündigt: die Einführung des PBS (Preferential Bidding System), eine Konzeptarbeit für neue FDR (Flight Duty Regulations) sowie die Aushandlung eines neuen GAV mit der damaligen BALAIR. Auch das 55-Jahr-Jubiläum der AEROPERS und damit verbunden eine aufwändige Festorganisation fielen in seine Amtsperiode, und er meinte lakonisch: «Na ja, immerhin haben wir noch einmal so richtig schön gefestigt am 11. November 2000 im Bogenhangar.»

Jöhl erachtet es rückblickend als Privileg, während seiner drei Jahre als Präsident alle Phasen einer Unternehmungsentwicklung durchlaufen zu haben: von der Projektidee über die Realisierung und den Aufbau bis hin zum Erfolg. Später dann der Niedergang und Untergang. Jöhl ist überzeugt, dass dank der Reorganisation des Verbandes vom Sommer 2000 optimale Strukturen für die Zukunft geschaffen worden sind. Immer wieder überrascht hätten ihn das vorhandene Know-how und der kameradschaftli-

## Nachdenkliche Mienen:

Christoph Ulrich, Christian Frauenfelder, Richi Huber (v.l.n.r.)





**Die Aeropers-Mitglieder stehen solidarisch hinter dem Vorstand.**

che, faire Umgang innerhalb von Vorstand und Spezialisten.

Fünf CEOs und vier Verwaltungsratspräsidenten habe er erlebt: bekannte Namen wie Katz und Bruggisser oder Honegger und Corti! Gewachsen an den Herausforderungen der vergangenen Jahre, zählt für Jöhl die AEROPERS in ihrer heutigen Verfassung immer noch zu den stärksten und professionellsten Berufsverbänden dieses Landes. Er schloss seine «tour d'horizon» mit folgendem Satz: «Wenn ich in die Zukunft blicke, bin ich mir sicher, dass wir mit unserem Verband gut für diese Zukunft gerüstet sind. Ich weiss aber auch, dass wir diese Stärke ganz sicher noch brauchen werden!» Der kräftige Applaus der Mitglieder bestätigte diese Meinung auf nachhaltige Weise.

### Ein erfreuliches Ja zu neuen Mitgliederbeiträgen...

Im Zuge der fortdauernden Schrumpfung fasst die AEROPERS heute noch 819 stimmberechtigte Aktivmitglieder. Zu den Sachgeschäften gingen 601 Stimmmittel ein, was einer Stimmbeteiligung von rund 74 % entsprach. Am heftigsten wurde im Vorfeld sicher die Erhöhung der Mitgliederbeiträge diskutiert. Trotz einiger ablehnender Kommentare wurden die neuen Ansätze aber von 65 % der Mitglieder gutgeheissen. Die Erleichterung des Vorstands war spürbar und er quittierte dieses Ergebnis mit der Bemerkung, dass hier der Souverän Weitsicht und Verantwortungsbewusstsein bewiesen habe. Gleichzeitig ging auch ein Dank an den Kassier John Rudolph Meier für die ausgezeichnete Arbeit in seinem ersten Amtsjahr.

### ...und Rochaden im Vorstand

Ein mit Spannung erwarteter Höhepunkt war die Bekanntgabe der Ergänzungswahlen für den Vorstand und das Präsidium. «Noch»-Vorstandsmitglied Markus Schneider verlas die Resultate. Mit einem Glanzergebnis von 595 Ja-Stimmen gegenüber

lediglich 6 Ablehnungen wurde Christoph «Stöff» Flügel zum neuen Präsidenten gewählt. Dies entsprach ganz den Erwartungen, hatte er sich doch als GAV-Verhandlungschef und versierter Lobbyist seit der schwierigen Zeit um das Swissair-Grounding einen hervorragenden Namen gemacht.

Auch die für die beiden frei werdenden Vorstandssitze kandidierenden Beat Schneider und Franz Schuler erreichten erfreuliche Ja-Quoten und schafften die Wahlhürde problemlos.

### Statutenanpassung und Mitgliederantrag

Zu den ausserstatutarischen Geschäften gehörte eine Anpassung der Statuten mit dem Ziel, AEROPERS-Mitgliedern mit RAV (Ruhendes Arbeitsverhältnis) die Möglichkeit zu bieten, für die Dauer der Absenz in die Passivmitgliedschaft zu wechseln. Auch hier stellten sich die Mitglieder erwartungsgemäss hinter den Vorschlag des Vorstandes und stimmten mit überwältigendem Mehr zu.

Einiges zu diskutieren gab der von einer Mitgliedergruppe eingereichte Antrag zur Seniorität. Marcel Amherd, der einzige Anwesende der Initiantengruppe, erklärte kurz Hintergrund und Inhalt des Vorschlages. Anschliessend äusserten sich Ben Bosshardt als Ressortverantwortlicher, der neue Präsident Stöff Flügel sowie Manfred Simon als senioritätsverantwortlicher Spezialist. Sie alle betonten, dass der Vorstand bereits an dieser Problematik arbeiten würde, bemängelten die Formulierung und empfahlen eine Ablehnung. In der folgenden Konsultativabstimmung stimmten lediglich zwei Mitglieder dem Begehren zu, somit galt der Antrag als erledigt.

### Ehre, wem Ehre gebührt

Jetzt erst, nach Abschluss aller Geschäfte, schritt man zur Verabschiedung respektive zur Begrüssung der Vorstandsmitglieder. Markus Jöhl wandte sich zuerst an den

scheidenden Tinu Fischer, auch «Verbrüderungs-Tinu» genannt. Mit seiner kommunikativen Art sei er der ideale Mitgliederbetreuer gewesen. Leider war es Tinu aus gesundheitlichen Gründen verwehrt, ins Cockpit eines SWISS-Flugzeuges zu wechseln. Er selber erklärte abschliessend, dass er mitten in einer Mediationsausbildung stecke und sich im Bereich Coaching und Beratung verselbstständigen werde. Er dankte für die gemeinsame Zeit und machte keinen Hehl daraus, dass ihm das Vorstandsteam und die Kollegen fehlen würden.

Markus Schneider zu verabschieden sei gar nicht so einfach, fuhr Jöhl fort. «Die Zahlen sind deine Welt» meinte er und versuchte sich an den zungenbrecherischen Titel einer frühen Schneiderschen Bettlektüre zu erinnern: «Erkenntnisse aus der Fraktal-Theorie im Dienste der Vorhersageinstrumente für Finanzmarktentwicklungen». Der Präsident lobte ausserdem des analytischen Denkers grosse Begabung, komplexe Sachverhalte in farbige, in letzter Zeit leider vermehrt auch in schwarze Bilder zu fassen. Markus Schneider selber erinnerte sich an seinen ersten Auftritt vor fünf Jahren an gleicher Stelle. Er werde mit gemischten Gefühlen das Ewige Wegli verlassen, die Zeit sei äusserst intensiv, aber auch bereichernd gewesen. Auch er bedankte sich bei allen, die ihn während der Vorstandszeit unterstützt hätten. Beide abtretenden Vorstandsmitglieder wurden mit langem Applaus verabschiedet.



**Dodo Leuzinger verabschiedet Tinu Fischer**

Dann kam die Stunde des Abschieds für Markus Jöhl: Der Präsident, der nie der letzte Präsident der AEROPERS sein wollte, hatte in der Person von Stöff Flügel einen Nachfolger gefunden. Und eben dieser war es, der ausholte, ihn würdig zu verabschieden; im Grunde genommen die erste offizielle Amtshandlung des neuen Präsidenten. Er sprach vom subtilen taktischen Geschick Jöhls, in Anbetracht der regen Lobbyingtätigkeit eine unabdingbare Voraussetzung. Er erinnerte den scheidenden Präsidenten an seine vielen schlaflosen Nächte, und er lobte die Umsicht sowie die Ei-

genschaft, immer genügend Distanz zum «daily business» gewahrt zu haben. Zweifelloso hat Markus Jöhl den Verband durch eine stürmische, mitunter existenzbedrohende Epoche geführt. Eine Ära für die Geschichtsbücher. Dies war an diesem 22. Mai 2003 auch den Anwesenden im Saal klar: Sie erhoben sich von ihren Stühlen, applaudierten anhaltend und dankten mit einer «standing ovation».

Noch einmal ergriff Jöhl das Wort, da er zukünftig ja «dort oben» nichts mehr zu sagen haben werde. Er bedankte sich beim Vorstandsteam, bei Dodo Leuzinger und Christoph Ulrich, bei den Spezialisten und Mitarbeitern und last but not least bei sämtlichen Mitgliedern. Abschliessend wünschte er seinem Nachfolger Stöff Flügel alles Gute für eine anspruchsvolle Zukunft. «Es war ein Privileg, euer Präsident gewesen zu sein...! Your controls!»

### Den «Smiley» zurückstufen

«My controls!» – der neue Präsident übernahm das Steuer und richtete einige persönliche Worte an die Verbandsmitglieder. Er freute sich über die überwältigende Zustimmung und spüre eine grosse Verantwortung. Er versicherte, dass die Übergabe optimal koordiniert worden sei und er sich daher bereits recht sicher hinter dem präsidentialen Rednerpult fühle.

Aber da waren ja noch die beiden neu gewählten Vorstandsmitglieder, die ungeduldig im Plenum sassen und darauf warteten, auf dem Podium ihre zukünftigen Plätze einzunehmen. Beat Schneider und Franz Schuler wurden von Flügel einzeln nach oben gebeten und begrüsst. In ihren Statements forderten beide die Mitglieder auf, den Vorstand weiterhin tatkräftig zu unterstützen. Sie appellierten an den Teamgeist aller und bekräftigten ihre Motivation fürs neue Amt. Franz Schuler, seines Zeichens engagierter Verfasser pointierter Forum-Beiträge, philosophierte gar: «Der Vorstand ist beflügelt».

Im Anschluss besann sich der Präsident seiner Aufgabe und richtete den Fokus auf die bevorstehenden Wochen und Monate. Seine Metapher vom schweren Tanker (vgl. Seite 2, «Liebe Mitglieder»), der gegen die Hafenummauer zusteuert, machte hellhörig. Was passiert auf der Kommandobrücke? Reicht die verbleibende Distanz für eine Umkehrkurve?

Was den neuen Steuermann der AEROPERS betrifft, so erweckte er bei seiner Antrittsrede einen entschlossenen und motivierten Eindruck. So möchte man ihm wünschen, dass er Recht bekommt, wenn er zum Schluss seine Vision «Aufbruch» mit dem Wunsch verknüpfte, eines Tages den Smiley wieder auf Grün stellen zu können. ■

# Auf den Spuren von Alcazar

**Auf die Pflicht folgt die Kür: Verwaltungsratspräsident Pieter Bouw wagt sich in die «Höhle des Löwen». Empfangen wird er mit herzlichem Applaus. Die Erwartungen der versammelten AEROPERS-Mitglieder aber sind gross.**

*Text: Dieter Eppler*

*Fotos: Manfred Simon*

Wenige Minuten nach 21.00 Uhr ist es soweit: Pieter Bouw erklimmt die wenigen Stufen zur Bühne des Schluesswegs. Begleitet wird er von Manfred Brennwald, dem COO der SWISS, sowie dem Verbandspräsidenten Stöff Flügel und dem AEROPERS-Geschäftsführer Christoph Ulrich.

Es sei nicht seine Gewohnheit, von oben herab auf die Zuhörerschaft zu sprechen, meint der honorige Gast zu Beginn seiner Ausführungen. In Ermangelung einer vernünftigen Alternative bleibe ihm aber nichts anderes übrig. Dafür bedankt er sich zuerst einmal bei den AEROPERS-Mitgliedern; er wisse die gezeigte Professionalität und die ausserordentliche Qualität sehr zu schätzen. Und zur Bekräftigung seiner Worte klatscht er kräftig in die Hände. Ansonsten verzichtet der Holländer auf grosse Gesten und überschwängliche Verrenkungen, legt während seines rund 90-minütigen Auftritts lediglich eine einzige Prokofolie auf. Die Gestik gehört mit Sicherheit nicht zu seinen Stärken. So viel kann aber gesagt werden: Sein heutiger Auftritt wird ihn wohl bei vielen Anwesenden in ein anderes Licht gerückt haben.

Alsdann fackelt der Verwaltungsratspräsident nicht lange und geht sogleich «in medias res». Ganz im Sinn der interessierten Gäste, die gebannt an den Lippen des Verwaltungsratspräsidenten hängen, der den ganzen Abend in englischer Sprache bestreitet.

Die Airline-Industrie hat sich in den vergangenen zehn Jahren fundamental gewandelt. Wir befinden uns in einem deregulierten Umfeld. Der Konkurrenzkampf ist unerbittlich und die Preise stehen unter einem gewaltigen Druck. Dabei gewinnt die Effizienz einer Fluggesellschaft immer mehr an Bedeutung. Während früher – zu Zeiten des regulierten Marktes – die Ticketpreise den Bedürfnissen der Airlines mit hohen Kostenstrukturen angepasst wurden, verhält sich dies heute gerade umgekehrt: «Fares are regulated by the most efficient carrier», betont Bouw. Dies hat auch Auswirkungen auf die Passagiere:



**Manfred Brennwald und Pieter Bouw.**

Waren unsere Kunden früher vielfach «Business people» mit einem hohen Anspruch an die Qualität, so sitzen heute vermehrt Gäste mit einer erhöhten Preissensibilität in unseren Flugzeugen. Damit verändert sich natürlich auch die Nachfrage eines Produkts.

Weiter muss Pieter Bouw eingestehen, dass er vor zehn Jahren niemals geglaubt hätte, dass eine nationale Airline untergehen könnte. Das Beispiel Swissair habe in diesem Fall gezeigt, wie dramatisch sich unser Wirtschaftssystem verändert hat. Eine für die SWISS unangenehme Folge davon ist die Tatsache, dass Finanzinstitute gegenüber der Firma äusserst vorsichtig geworden sind. Bouw bedauert dies und meint: «We have to deal with this hour by hour – day by day.»

### Ein Land mit masochistischen Grundzügen

Er habe aber nicht die Absicht, einen Monolog zu halten, erklärt der Niederländer. In erster Linie wolle er zuhören und erklären. Im Übrigen, fügt Bouw mit süffisantem Lächeln an, habe er mit Manfred Brennwald einen Experten für die schwierigen Fragen dabei.

Nachdem das Eis gebrochen ist, wandert das Mikrofon in rascher Folge von Hand zu

Hand. Dass hierbei kein Geringerer als der vor wenigen Minuten «in die Freiheit entlassene» Ex-Präsident Markus Jöhl Hilfe leistet, beweist, dass sein persönlicher Abnabelungsprozess offensichtlich gut angefallen ist. Die Fragen prasseln nur so auf Bouw ein. Im Zentrum stehen natürlich die SPA (Swiss Pilots Association) und ihre Politik; aber auch Kosten, Liquidität, Netzwerk, Seniorität oder das Verhältnis zur Presse

diesbezüglich Fehler ein. Es sei jedoch wichtig gewesen, Perspektiven zu bieten, meint er. In diesem Zusammenhang erinnert Bouw noch einmal an die Beweggründe, die im Herbst 2001 – nach dem Untergang der Swissair – eine neue Airline ermöglicht haben. Drei Faktoren waren damals ausschlaggebend: die Konkurrenzfähigkeit, die Erhaltung der Infrastruktur und die Arbeitsplätze. Diese Elemente haben in

Basel keine Chance haben wird. Mit Zürich verfügt die Schweiz über einen interkontinentalen Hub, Basel hat die Rolle einer regionalen Drehscheibe, und Genf liegt irgendwo zwischendrin.»

### Besorgnis über den Konflikt mit der SPA

Manfred Brennwald verliert einige Worte zu den laufenden Gesprächen mit der SPA. Er macht dabei kein Geheimnis aus der Tatsache, dass die Meinungen ziemlich divergent sind. «Die Welt um uns verändert sich, entweder wir verändern uns mit ihr oder sie tut es ohne uns!»

Erwartungsgemäss gibt der anstehende Entscheid des Schiedsgerichts Anlass zu zahlreichen besorgten Fragen. Wer in diesem Punkt eine beruhigende Antwort erwartet, wird enttäuscht. Pieter Bouw macht klar, dass wir alle zur gleichen Firma gehören. Er verhehlt dabei nicht, dass nicht er das Konzept eines gemeinsamen Pilotencorps kreiert hat, und dass auch in diesem Bereich falsche Erwartungen gewachsen sind. Es sei aber wichtig, die regionalen Märkte um jeden Preis zu verteidigen. Die SWISS sei darauf angewiesen.

Die Vorwürfe, die Geschäftsleitung habe sich vor dem Schiedsgericht zu wenig klar positioniert, weist er entschieden zurück. Es sei alles unternommen worden, die Usancen der Airline-Industrie transparent und umfassend zu verdeutlichen.

«Was aber, wenn nun trotzdem ein Urteil zu Gunsten der SPA gefällt wird? Wie sieht Ihr Contingency Plan aus?» wird er gefragt. Dann gilt es zwei Dinge zu berücksichtigen. Einerseits die legalen Aspekte, die auch das Management nicht einfach von der Hand weisen kann. Es stellt sich ausserdem eine zweite Frage: Kann es sich die Firma leisten, den Kampf endlos weiterzuführen? Irgendwann nämlich leidet die Substanz. Und hier macht Bouw deutlich, dass es unter gewissen Konstellationen schwierig werden könnte, die monetären Mittel und die Zeit für eine Problemlösung aufzubringen! Denn noch steht beispielsweise nicht fest, wie lange uns gedämpfte Konjunkturprognosen oder SARS belasten. «Ich hätte mir niemals vorstellen können, dass das Pilotenproblem so weit gehen könnte», verlautet Bouw. Er werde aber unter keinen Umständen zulassen, dass eine Gruppe allein die SWISS ins Verderben reisse.

### Was für und was gegen die SWISS spricht

Während des ganzen Auftritts unterstreicht Bouw wiederholt, dass das gesamte Netzwerk der SWISS – auch dasjenige der Langstrecke – gründlich hinterfragt werden muss. Wenn gewisse Medien der

## «Mittlerweile haben alle grossen europäischen Airlines ihre Strukturen in vielen Bereichen angepasst, beispielsweise mit günstigen Leasingverträgen, Flottenstilllegung, Kurzarbeit oder Personalabbau.»

werden mehr als einmal angesprochen. Geduldig nimmt der Verwaltungsratspräsident die Fragen auf, macht hie und da eine Notiz, stützt den Kopf nachdenklich in die Hände und schreitet dabei bedächtigen Schrittes übers Podium. Nach der ersten grossen Welle von Fragen ist er an der Reihe. Es ist mucksmäuschenstill im Saal, als er anfängt zu reden.

Bouw beantwortet nicht jede einzelne Frage der Reihe nach. Er fasst zusammen, holt dabei zu Beginn weit aus. Beginnt beim Start der SWISS. Die ersten neun Monate seien in allen Belangen über Erwarten gut verlaufen. Die SWISS hätte seinerzeit über eine vorteilhafte Kostenstruktur verfügt, dank tiefer Löhne, guter Leasingverträge und schlankem Overhead. Doch dies sind Tempi passati. Mittlerweile haben alle grossen europäischen Airlines ihre Strukturen in vielen Bereichen angepasst, beispielsweise mit günstigen Leasingverträgen, Flottenstilllegung, Kurzarbeit oder Personalabbau. Was sich bei SWISS zudem ungünstig auswirkt ist ein nach dem Swissair-Grounding entstandener Vertrauensverlust. Ausserdem, räumt Bouw ein, belastet die Pilotenproblematik seit dem Start die Entwicklung des Unternehmens über Gebühr. Um so mehr, als dass er in unserem Land ein masochistisches Grundverhalten zu spüren glaubt. Dieses findet seinen Niederschlag immer wieder in diversen negativen Schlagzeilen der Medien.

### Zu hohe Erwartungen geschürt

Eine der Ursachen vermutet Bouw in der Tatsache, dass zu Beginn der Gesellschaft zu hohe Erwartungen geschürt worden sind: Eine «Premium Airline» müsse Überdurchschnittliches bieten. Bouw räumt

der Folge auch immer wieder den Kurs der Airline mitbestimmt. Er sei jedoch nie von politischen Kreisen in seinen Entscheidungen beeinflusst worden, unterstreicht der Präsident. Die Primäraufgabe sei der Aufbau einer integrierten Fluggesellschaft gewesen, deshalb habe das Management auch lange zugewartet mit SWISS Express. In diesem Zusammenhang gesteht er ein, dass die Anpassung des Produktes an die Low-Cost-Strukturen früher hätte erfolgen sollen. Generell sei zu spät auf die Low Cost Carrier reagiert worden. Unmissverständlich auch seine Worte zur Frage der Schweizer Flughäfen: «Wir haben von Anfang an klar gemacht, dass ein Euro Hub in



«Das gesamte Netzwerk muss hinterfragt werden.»



«Allianz oder Merger?»

Meinung sind, die Airline wäre zu gross für die Schweiz, dann antwortet er als Holländer, das Land sei zu klein für die Airline! Aus diesem Grund kommt der Erschliessung und Bedienung fremder Märkte eine immense Bedeutung zu. Gerade aber diese Märkte sprechen ihre eigene Sprache. Bouw erklärt, dass früher der Passagiermix auf den Flügen in Europa ideal gewesen sei: Das Verhältnis zwischen Transit- und Nicht-Transit-Passagieren, zwischen Business- und Leisure-Kunden war ausgewogen. So konnten die Transit-Passagiere indirekt subventioniert werden. Heute, wo Low Cost Airlines den Markt durchdringen, ist dies undenkbar. Bouw ist aber der Ansicht, dass die SWISS in der momentanen Situation dank der verschiedenen bilateralen Verträge rund 80% der Vorzüge einer Vollallianz genieße.

Was konkret sind denn nun unsere Vorteile? Hier nennt er Qualität, Professionalität sowie starke Ursprungs- und Destinationenmärkte. Anzukämpfen hat die SWISS dafür gegen ein krasses Missverhältnis, das Bouw mit «Lack of scale» umschreibt. Verschobene Massstäbe quasi: Die Nachteile eines Hochkostenlandes und der bereits erwähnte, aus dem Swissair-Grounding entstandene Vertrauensverlust. Kleine Flugzeuge und hohe Operationskosten.

Bouw gibt weiter zu bedenken, dass in Bezug auf die Grösse der Gesellschaft immer sowohl der Revenue-Aspekt als auch der Kosten-Aspekt betrachtet werden müssen. Und hier gilt der Grundsatz: je grösser eine Airline, desto tiefer die Overhead-Kosten pro Sitz. Es muss uns möglichst rasch gelingen, diese Sitzkilometer-Kosten um 15% zu senken. Die «Scale-Problematik» gilt es ebenfalls mit Nachdruck anzugehen. Hier könnte der Beitritt in eine Allianz Abhilfe schaffen. Bouw gesteht aber ein, dass die SWISS mit ihren Problemen zu wenig attraktiv ist. Und er fügt an: «Die Allianzen sind gemacht, es gibt keinen Platz für uns.»

**To merge or not to merge**

Das Projekt Alcazar aus dem Jahr 1993, meint Bouw schliesslich, sei nicht so schlecht gewesen. Seine Aussage erstaunt weiter nicht, war er doch als damaliger KLM-Chef einer der vier beteiligten Airline-Köpfe. Langsam beginnen auch die Mitglieder in den hintersten Reihen ihre Ohren zu spitzen. Ohne Merger, sprich ohne Zusammenschluss mit einer anderen Airline, sei eine massive Redimensionierung unvermeidlich. Wir wollen schliesslich nicht die Geschichte wieder schreiben. So wie sich die Lage derzeit präsentiere, sei ein Break Even im laufenden Jahr nicht einmal in seinen wildesten Träumen möglich. Vielleicht – unter der Bedingung einer langsamen wirtschaftlichen Erholung – hätten wir eine Chance für ein ausgeglichenes Resultat im Jahre 2004.

Und als doch noch die Frage aus dem Plenum auftaucht, was denn an den Gerüchten um eine Übernahme durch die Lufthansa dran sei, mustert Pieter Bouw den Fragesteller eindringlich, bevor er meint: «I do not comment on any rumours, but I think some of you have understood.»

**Unique – ein weiteres Problem**

Dass auch der Flughafen Zürich zu unseren Problemfeldern zählt, ist kein Geheimnis. Auch hier gibt es kritische Stimmen unter den Mitgliedern, welche die

Nein-Parole von SWISS zum Staatsvertrag monieren. Bouw ist der Meinung, dass die Schweiz die Sache etwas ungeschickt angegangen ist. Warum beispielsweise wurden keine ILS-Installationen im Osten oder Süden vorbereitet? Ein Ja unseres Landes zu diesem Vertrag hätte bedeutet, die Lärmprobleme der Deutschen gutzuheissen. Wie lange wäre es wohl gegangen, bis die Schweizer die gleiche Rücksichtnahme gefordert hätten und damit eine Verschiebung der analogen Problematik ins eigene Land vorprogrammiert gewesen wäre?

Manfred Brennwald lässt zum Schluss verhaltenen Optimismus durchsickern, wenn er hofft, die Probleme ab Herbst in den Griff zu bekommen. «Endlich sind wir soweit, dass Militär, Skyguide, SWISS und Unique am gleichen Strick ziehen.» Ab Oktober sollte der VOR/DME-Anflug auf die Piste 34 bereit sein – ebenso die Luftverkehrsleiter von Skyguide. Im Mai 2004 dann wird die Anfluggenauigkeit mit der Localizer-Variante erhöht, und im Oktober schliesslich soll das präzise Instrumentenlandesystem (ILS) zertifiziert sein. Mit dieser Variante kommt Unique zwar nicht auf die Anflugrate von 36 Anflügen pro Stunde, wie dies mit den Nordanflügen der Fall gewesen ist. 32 Flugzeuge in der gleichen Zeiteinheit sind aber, in Anbetracht der Umstände, vorderhand wohl hinzunehmen. ■

**The International Youth Exchange Program for Families of Airline Employees**

IYE is now accepting applications from airline families (youth ages 14–18 years of age) for a two-week exchange program. Airline families world-wide have been involved in the family since the program began in 1994. Over 600 youths have participated. The application fee is \$ 200.00. Coordinated by an airline employee. For a brochure, please email your mailing address to: [cwhee23773@aol.com](mailto:cwhee23773@aol.com)

*Nostalgie* im **BUCHAIRCENTER**

Öffnungszeiten:  
Mo – Fr 09.00 – 20.00  
Sa 09.00 – 16.00



*Orville & Wilbur Wright*

Schaffhauserstr. 76, 8152 Glattbrugg  
Telefon: 01 874 1 747 Fax: 01 874 1 757 e-mail: [jp@buchair.ch](mailto:jp@buchair.ch) Internet: [www.aviation-center.ch](http://www.aviation-center.ch)

# JAHRESBERICHT 2002



**Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals**

**Fondation du Personnel Swissair pour l'aide aux enfants**

**Swissair Staff Foundation for children in need**

Das Jahr 2002 begann für unsere Stiftung mit vielen Fragezeichen. Nach dem Auseinanderfallen der SAirGroup mussten wir mit einem markanten Rückgang der Spenden rechnen. Erfreulicherweise hielt sich dieser aber in Grenzen und wir haben schlussendlich gute 66% der Einnahmen des letzten Jahres verzeichnet. Damit und mit den aufgebauten Reserven waren wir auch im vergangenen Jahr in der Lage, sämtliche versprochenen Lebens-, Ausbildungs- und Unterhaltskosten zu leisten.

Ich danke allen Spenderinnen und Spendern ganz herzlich für die grosse

die neue Fluggesellschaft SWISS und den Ausbau der Zusammenarbeit mit der jungen Stiftung des Crossair-Personals mussten wir auf Weisung der Geschäftsleitung der SWISS aus juristischen Gründen vorderhand sistieren. Das erschwert unsere Arbeit, da die meisten verselbststän-

sachen und so den Spenderinnen und Spendern weiterhin zu garantieren, dass der gespendete Betrag voll für Kinderhilfe verwendet wird.

Die «Swissair-Kinder» in den vielen Ländern brauchen unsere Hilfe mehr denn je. Für eine durch Angst und Unsicherheit geprägte Welt besteht nur Hoffnung, wenn die Jugend Perspektiven hat. Eine glückliche Kindheit und eine Ausbildung sind eine gute Voraussetzung dafür.

*«Wir danken allen Spenderinnen und Spendern ganz herzlich für die grosse Unterstützung.»*

Unterstützung. Damit bekamen «unsere» Kinder auf der ganzen Welt die Auswirkungen der tragischen Ereignisse um unsere Firma nicht auch noch zu spüren. Die Dankesbezeugungen und die guten Wünsche, die wir von den Kindern jeweils erhalten, gebe ich gerne an die treuen und zum Teil langjährigen Spenderinnen und Spender weiter. Es erfüllt uns mit Stolz, dass der Name Swissair an vielen Orten der Erde immer noch als Zeichen von Effizienz und Verlässlichkeit gilt. Die von uns angestrebte Einbindung der Stiftung in

digten oder losgelösten Firmen des ehemaligen Swissair-Konzerns für uns keine Salärabzüge mehr ausführen. Da uns damit auch die Infrastruktur und die Informationskanäle weitgehend fehlen, versuchen wir vor allem auf der kostengünstigen Homepage und mittels E-Mail zu informieren und nur noch wenig mit der Post zu versenden; wir freuen uns aber auch immer über allfällige Sponsoren, die für uns die teuren Porti übernehmen. Auch in Zukunft werden wir alles daran setzen, keine unnötigen Spesen zu verur-

## **Strassenkinder in Mumbai / Indien**

Es ist leider eine Tatsache, dass in der Multimillionenstadt Mumbai Tausende von Kindern von den Eltern anstatt zur Schule, zum «Betteln» auf die Strasse geschickt werden. Oftmals geraten sie dort in die Fänge von Mafia-artig organisierten Händlern und Zuhältern. Aus Angst vor Prügeln zu Hause, wenn sie nicht genug Geld heimbringen, lassen sie sich auf alle Arten von Geschäften ein und werden von den Leuten meistens mit Drogen abhängig gemacht. Helfer der Organisation Support versuchen, das Vertrauen der Kinder zu erlangen, was oft erst nach einer gewissen Zeit möglich wird. Sie sammeln sie dann ein und bringen sie ins Zentrum der Organisation, wo sie eine warme Mahlzeit und einfache schulische Ausbildung erhalten. Mit Unterstützung der einheimischen Betreuer können sie sich so langsam aus den Fängen der alles beherrschenden Händler befreien. Mit wenig Geld verhelfen wir so vielen Kindern zu einer Grundlage für ein selbstständiges Leben ohne Abhängigkeit und Drogen.

## **«Swissair-Familien» in SOS-Kinderdörfern**

Weiter unterstützt haben wir die Kinder der 18 «Swissair-Familien» in den SOS-Kinderdörfern in Europa, Asien, Afrika, Zentral- und Südamerika. 10 bis 12 verwaiste, verlassene oder verstossene Kinder wachsen mit der Liebe einer Mutter in

***Nicht überall ist genügend Nahrung selbstverständlich.***





**Ein dankbares Lächeln.**

einem Haus auf und besuchen Kindergarten und Schule mit den Kindern der Umgebung. Durch unsere Bezugspersonen halten wir den Kontakt mit den «Swissair-Familien» aufrecht. Auf Grund der Jahresberichte und mit Besuchen kontrollieren wir die rechtmässige Verwendung der gespendeten Gelder. Jedes von uns finanzierte Haus ist, wie das Beispiel unten (Bild) von Bangkok zeigt, mit einer Tafel bezeichnet, und die Mütter und Kinder sind stolz darauf, im «Swissair-Haus» wohnen zu dürfen.

**Rechnung 2002**

Nach dem Rekordergebnis von 2001 sind die Spendeneingänge im vergangenen Jahr wie erwartet um rund ein Drittel auf knapp über 600 000 Franken zurückgegangen. Ein Teil der nicht mehr möglichen Salärabzüge konnte durch vermehrt eingegangene Einzelspenden wettgemacht werden.

Trotz erschwerten Bedingungen ist es uns gelungen, die Spesen unter 1% zu halten. Dies ermöglichten uns die Mitarbeitenden des Stiftungsrates mit ihrem grossen Engagement und Sponsoren mit ihrer Unterstützung. So haben treue Freunde die Druckkosten für einen Informationsbrief über die Bilderausstellung und die PTT sogar das Porto des Versands übernommen. Der gesamte Erlös des Verkaufs der von Nico van Duijn gemalten und der Stiftung geschenkten Bilder hat uns im November über 20 000 Franken eingebracht. Auch dies ein schönes Beispiel der grossen

Unterstützung, die wir dieses Jahr erfahren durften.

Im vergangenen Jahr haben wir notleidenden und hilfsbedürftigen Kindern in der Schweiz und in 23 Ländern in Europa, Asien, Afrika, Zentral- und Südamerika helfen können.

Getreu dem Motto Hermann Gmeiners, des Gründers der SOS-Kinderdörfer,

**«Gutes tun ist leicht wenn viele mithelfen»**

werden wir auch 2003 alles versuchen, unsere vielen Kinder auf der ganzen Welt weiter unterstützen zu können. Wir freuen uns, wenn wir weiter auf Ihre Hilfe zählen dürfen. Ganz herzlichen Dank, auch im Namen aller Kinder.

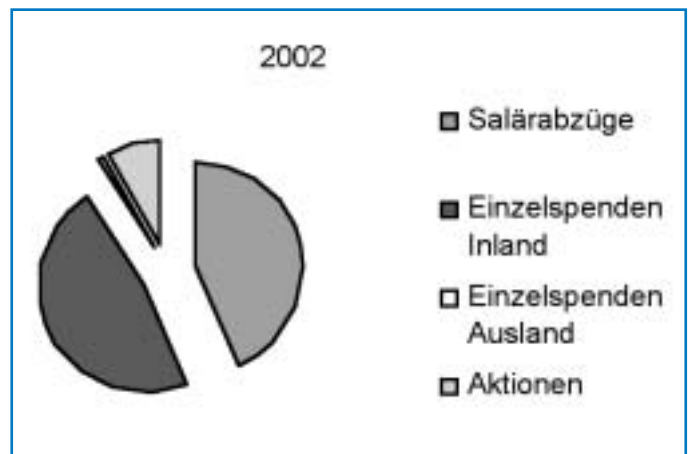
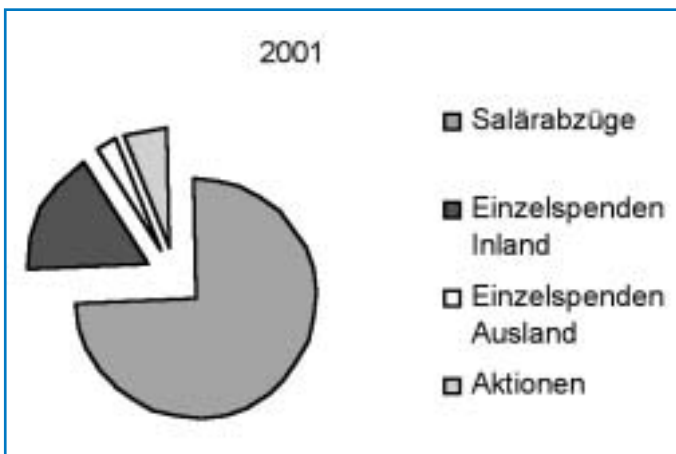
15. Januar 2003  
Gustav Bader, Präsident

[www.swissair-kinderhilfe.ch](http://www.swissair-kinderhilfe.ch)  
Postcheckkonto 80-26140-7



**Stiftungsrat**

Amgwerd Robert, Bader Gustav, Bachmann Dolly, Barkai Erika, Berger Jan, Clavadetscher François, Fröhlich Rainer, Guldener Susanne, Homberger Pierette, Junger Martin, Kaynak Susy, Königs Rosmarie, Krummenacher Werner, Lüthy Armin, Messmer Margrit, Meuwly Matthias, Meyer Annegreth, Moelleney Matthias, Rosenberger Ursula, Ruggaber Claudia, Schmid Fernand, Thurnherr Hanspeter



**Diese Grafiken zeigen deutlich den massiven Rückgang der Spenden durch Salärabzüge.**

# Es gibt ein Leben nach der Fliegerei

**Nach dem Swissair-Grounding und der damit verbundenen Entlassung haben viele Kollegen einen neuen Arbeitsplatz in einem Cockpit gefunden. Dieses Ziel verfolgten jedoch nicht alle: Hier erzählt ein ehemaliger Airbus-Copi, dass sich auch in einem «zivilen» Beruf gut leben lässt.**

*Text: Florian Kaufmann, Ex-Copi A320/330*

## **November 2001: Letztflug, SR125, Chicago-Zürich**

Der letzte Takeoff. Das letzte Mal «FMA, update». Später: das letzte Mal «Flaps 1». Mir ist tief bewusst, dass jeder Befehl, den ich meinem Assisting Pilot und Commander Andy Huck gebe, das letzte Mal über meine Lippen kommt. Trotzdem kann ich den Flug geniessen, auch nicht zuletzt deshalb, weil ich mit Andy meinen A330-Umschulungskollegen neben mir habe, welcher alles dafür tut, dass mein Letztflug für mich zu einem positiven Erlebnis wird.

Als ich mich in Zürich jedoch, das letzte Mal, vom Zürich Apron Controller verabschiede und Andy die Triebwerke abstellt, spüre ich bereits einen leichten Kloss im Hals. Und als ich im Regen die Treppe zum Tarmac hinuntergehe, um unten zum letzten Mal «meine» wunderschöne A330 anzuschauen, kann ich die Tränen minutenlang nicht mehr zurückhalten.

## **Dezember 2001/Januar 2002: Neuorientierung**

Ich bin erstaunt, wie gut es mir geht. Obwohl meine heftige Trauer unmittelbar nach meinem Letztflug mich selber das Gegenteil vermuten liess, denke ich schon jetzt nur noch selten an die Fliegerei.

Glücklicherweise habe ich bereits auf Februar 2002 einen 80%-Arbeitsvertrag als Entwicklungsingenieur in einer interessanten Firma unterschreiben können. Da ich jedoch ein wenig skeptisch bin, ob ich am Ingenieurberuf wieder Gefallen finden werde, beschliesse ich, mich nebenbei als Gewerbeschullehrer zu versuchen, und nehme ein Teilpensum an der Berufsschule Lenzburg an.

Ausserdem geniesse ich die freie Zeit, nutze zusammen mit meiner Freundin und mit Kollegen aus meiner Pilotenklasse PK3/98 noch einige Gelegenheiten, um vergünstigte Tickets zu «verfliegen». Vor allem aber geniesse ich die Tatsache, dass die Zeit der beruflichen Unsicherheit vorbei ist.

## **Februar bis Juni 2002: Arbeitsbeginn**

Back to work. Wieder «nine to five» (oder zugegebenermassen eher «seven to five»). Trotzdem ist der «Kulturschock» überraschend klein. Beide Jobs gefallen mir fürs erste gut. Die Firma, in der ich als Entwicklungsingenieur arbeite, ist in Allschwil, d.h. direkt unter der Abflugschneise der Piste 16 von Basel-Mulhouse. Zuweilen kommt es noch vor, dass ich einem startenden Flugzeug, das direkt über meinem Kopf Richtung Westen dreht, etwas wehmütig nachschaue.

Ich bin mir noch nicht ganz im Klaren darüber, ob ich mir nicht doch die Option Fliegerei offen halten soll, und deshalb nehme auch ich am demütigenden Interview teil, das meine «SWISS-Unternehmens-Kompatibilität» abklären soll und mir einen Platz auf der Wiedereinstellungsliste sichert. Ich verstehe noch heute nicht, wie es meine Gewerkschaft zulassen konnte, dass ich bei dieser Gelegenheit ausschliesslich von Ex-Crossair-Leuten interviewt worden bin.

## **Juli bis Oktober 2002: Zeit der Versuchung**

Vor allem mein Ingenieurjob gefällt mir immer besser. Die Arbeit ist spannend und es ist äusserst befriedigend, in einer Firma zu arbeiten, die international in ihrem Produktsegment Massstäbe setzt. Meinen wöchentlichen Gewerbeschultag habe ich mittlerweile wieder aufgegeben, da die Doppelbelastung auf Dauer zu hoch wurde.

Gleichzeitig kommt mir zu Ohren, dass die Lufthansa Piloten sucht. Unter meinen Swissair-Klassenkameraden bricht Freude aus, und auch ich bestelle als erste Reaktion sofort die Bewerbungsunterlagen. Als diese jedoch vor mir liegen, taucht unvermittelt die Frage auf, aus welchem Grund ich diese Formulare ausfüllen soll. Würde ich nach Frankfurt umziehen oder pendeln wollen? Will ich in einem wahrscheinlich noch grösseren, unpersönlicheren Apparat arbeiten als es die Swissair war? Will ich meinen Ingenieurjob aufgeben? Und schliesslich: Will ich mich ein zweites Mal 100% auf eine Pilotenkarriere einlassen?

Nach zwei, drei Nächten unruhigen Schlafes landen die Lufthansa-Unterlagen auf dem Altpapier.

Gleichzeitig beschliesst ein liechtensteiner Jungunternehmer, eine Fluggesellschaft namens Air Switzerland zu gründen. Da mir dieser Job die Möglichkeit gäbe, weiterhin bei meinem Arbeitgeber als Teilzeit-Ingenieur tätig zu sein, nehme ich eine First-Officer-Stelle bei dieser anfangs interessant und vielversprechend aussehenden Firma an. Dies führt nach einer spannenden Zeit zu meinem zweiten «persönlichen Grounding» innerhalb eines Jah-



*Florian Kaufmann an seinem heutigen «zivilen» Arbeitsplatz.*



res. Und da ich feststelle, dass mich dieser Umstand recht kalt lässt, beschliesse ich, dass zwei Entlassungen als Pilot genug sind.

**November 2002 bis heute:  
«Konsolidierung»**

Die Flugzeuge steigen immer noch über meinem Kopf ihren mir unbekanntes Destinationen entgegen. Ich nehme sie kaum noch wahr.

Die Privatpilotenlizenz, mein letzter verbliebener aviatischer Fähigkeitsausweis,

*«Die Flugzeuge über meinem Kopf nehme ich kaum noch wahr.»*

liegt im Sterben. Im Herbst 2003 werde ich mit dem Deltasegeln beginnen und damit auf einfache und ursprüngliche Art der Fliegerei verbunden bleiben.

Das Entwicklungsprojekt, das ich seit dem Projektstart Anfang Jahr leite, beansprucht viel Energie, gibt mir aber auch viel Befriedigung. Nebenberuflich habe ich mittlerweile ein Nachdiplomstudium der Betriebswirtschaftslehre in Angriff genommen.

Nach wie vor genieße ich die überwiegend positiven Aspekte meines Berufes; Aspekte, die ich in der Fliegerei vermisst habe und jetzt noch mehr vermissen würde. So genieße ich zum Beispiel die Tatsache, dass ich Arbeitskollegen habe. Arbeitskollegen, die ich morgen wiedersehen werde, und mit denen ich mich deshalb auf einer

tieferen Ebene auseinander setzen muss und darf. Ich genieße das Privileg, einen kreativen Beruf zu haben. Ich genieße es, meine grauen Zellen wieder einzusetzen, um nach Lösungen für die verschiedensten Aufgabenstellungen zu suchen, nachdem ich lange nur recht kurzfristige Probleme zu lösen hatte. Und auch die schönste Landung nach einem perfekten Anflug ist für mich nicht mit dem Gefühl zu vergleichen, ein fertiges Produkt vor sich stehen zu haben, an dessen Entwicklung man massgeblich beteiligt gewesen ist.

Gibt es nichts, was ich an meinem ehemaligen Beruf vermisst? Doch, gibt es. Ich vermisst zum Beispiel die wunderschönen Ausblicke, die mir im Cockpit tagtäglich präsentiert wurden. Ich vermisst auch denkwürdige Rotationen wie zum Beispiel jene mit Benno Tissi als Upgrader und Hans Peter Boller als Checkpilot (für die eben genannten: Göksu lässt grüssen!). Ich vermisst es, während meiner Arbeitszeit durch New York und Barcelona flanieren zu dürfen. Trotzdem: Zurück will ich nicht mehr.

Ich hoffe von ganzem Herzen für alle meine ehemaligen Kollegen, welche die Fliegerei nach wie vor als ihren Traumberuf erleben, dass SWISS, Lufthansa und die anderen Arbeitgeber überleben werden. Für den Fall jedoch, dass weitere Pi-

**Florian Kaufmann, 29,** studierte Maschinenbau an der Fachhochschule (damals HTL) in Muttenz und arbeitete 1½ Jahre als Maschinenbauingenieur, bevor er 1998 an der Swissair Aviation School die Ausbildung zum Linienpiloten begann. Er flog daraufhin während knapp zweier Jahre als F/O auf A320 und A330, bis er im Herbst 2002 entlassen wurde. Heute arbeitet Florian Kaufmann als Projektleiter und stellvertretender Entwicklungsleiter bei der Firma Invacare-Küschall AG in Allschwil, einem Hersteller von Leichtgewichts-Rollstühlen für aktive Behinderte.

loten ihren Job verlieren sollten, ist es mir ein Bedürfnis, ihnen zu sagen: Es gibt ein berufliches Leben nach der Fliegerei, und dieses ist keinesfalls nur ein Trostpreis. Geniesst das Fliegen, solange es dauert, und freut euch auf das, was nachher kommt!

Sollte ich einmal Enkelkinder haben, werde ich ihnen voller Stolz erzählen, dass ich Linienpilot war: bei einer Airline, die Swissair hiess. Ich werde ihnen erzählen, dass meine Pilotenkarriere zusammen mit dieser Airline unterging. Und dass dies gut war. ■

**BUCHVORSTELLUNG**



“Jump Boys, Jump” followed by a ringing bell was heard in many cases by those who had to abandon their aircraft. Fredy Peter has captured a series of historical events from both sides of the view of crashes in the Canton Graubünden during WWII.

Speaking and corresponding with the living crew members of the aircraft, and those who viewed the catastrophes from the ground, provides clearer pictures of the events. History is often written by biased persons and one perspective is presented. Therefore, to study history one must study various authors. This book provides two views of each saga, resulting in a more complete picture. This is real and not the imagination of the author.

The malfunction of the aircraft, due to battle damage and mechanical failures, no maps of the area and an unknown geographical position, created significant problems for the crews. The people on the ground were not aware of the problems in the air and looked aloft in wonder, then concern for those in the planes and their own property below. In other cases, the aircraft crashed in remote areas not witnessed but heard, and a column of smoke rising was seen. The white umbrellas were seen from the ground but often the crew members could not see nor locate other crew members. What the airman saw and thought of their flight forcing them to abandon their aircraft, coupled with what those below saw and heard of each saga is well told. The pictures and the topographical depictions enhance the history writing of these events in a most interesting manner.

This is a most valuable book for the history of the region as well as for all those seeking truth about the aircraft and crews. Included are the events that led some evadees to enter Switzerland. They were not internees as they entered the country on foot without arms or military equipment even though they had been combatants. Thus they were more refugee than combatant. Their status was different from that of an internee.

Robert A. Long,  
President,  
Swiss Internee Association



Fredy Peter was born in Klosters, Switzerland in 1950. His father's stories regarding the crash of the B-17 on 12th July 1944 aroused an interest in the history of World War II in general, and the air war in particular. The contacts he has made with many former crew members of the USAAF, plus many Swiss citizens with eyewitness stories to tell, has made it possible for him to write this definitive account of the air battles over Switzerland.

He is married to Yong Soon, and they have a son, Arndran. From 1969 until 2002 he has worked for Swissair, now for Swiss International Airlines. For twenty-three of those years he has been a Station Manager in different parts of the world, including the Middle East and Far East, at the present time he is based in Rome.

**Das Buch kann wie folgt bestellt werden:**

Huber Verlag und Amazon.de oder amazon.uk zum Preis von Fr. 45.00. Oder direkt bei Fredy Peter (SWISS-Konditionen), Stationsmanager Rom, via e-mail: fpeter@mail.swiss.com oder mikagejp@yahoo.com

# Burt Rutan will hoch hinaus

«X-Prize» steht für 10 Mio \$, die eine private Organisation demjenigen Team offeriert, das drei Leute in eine suborbitale Bahn (100 km) bringen und so den privaten Weltraumflug in Griffweite holen kann. Verschiedene Gruppierungen, Clubs und Firmen beteiligen sich an diesem Wettlauf, der auf [www.x-prize.org](http://www.x-prize.org) verfolgt werden kann. Der tollste Entwurf kommt aber von Burt Rutan und seiner Firma Scaled Composite.

Text: Henry Lüscher, Redaktor  
Fotos: Homepage Burt Rutan

Am 1. August 2002 erfolgte in der Mojave-Wüste unter strenger Geheimhaltung der Erstflug des Trägerflugzeuges «White Knight», das das eigentliche Raumfahrzeug «SpaceShipOne» auf rund 15 000 m Höhe bringen soll, wo es – wie die X-15 vor 40 Jahren – ausgeklinkt und per Raketenmotor und 84 Grad Anstellwinkel auf 100 Kilometer Höhe befördert wird, während das «Mutterschiff» auf die Erde zurückfliegt.

## White Knight

Das Trägerflugzeug wird von zwei J85-Triebwerken mit je 1746 kp Schub angetrieben. Es handelt sich um Occasionsmotoren, ausgebaut aus der Trainerversion der F-5, der Northrop T-38, und sie sind mit Nachbrennern versehen. Die Reisegeschwindigkeit von Mach 0,6 gibt der «Whi-



**Der Prototyp des «White Knight» flog am 1. August 2002 erstmals und hat zur Verbesserung der Kurvenstabilität Winglets erhalten, die die Spannweite auf 25 m strecken.**

te Knight» den Titel des langsamsten Flugzeuges mit Nachbrenner... Aber diese werden nur wegen des Schubbedarfes in grosser Höhe benötigt, nicht wegen der Geschwindigkeit.

Bis zur öffentlichen Präsentation des Projektes im April dieses Jahres haben bereits 20 Flüge stattgefunden. Über erreichte Leistungen schweigt sich das Team noch aus. Rutan will keine Hilfe der Regie-



**«You're on centreline, when you don't see the runway...» Die Sichtanflüge sind ein wenig gewöhnungsbedürftig. Es gibt bei beiden Flugzeugen ausschliesslich manuelle Steuerung.**

rung oder des Militärs annehmen, das verlangsamere, verteuere und verkompliziere die Sache nur. Auch Windkanalmessungen seien eine Geldverschwendung, er habe noch alle seine Projekte im Flug getestet und anschliessend anhand der Feststellungen der Piloten verbessert.

Der Cockpitbereich beider Flugkörper ist nahezu identisch, so können die vier Testpiloten universell eingesetzt werden. Bis das SpaceShipOne fliegt, können die Piloten dessen Charakteristik bereits im White Knight üben, denn mit einem Gewichtschub-Verhältnis von 1:1 ohne das Raumfahrtmodul können der steile Aufstieg und die Schwerelosigkeit bis 20 Sekunden lang erfolgen werden.

## SpaceShipOne

Das weitaus interessanteste Fluggerät ist das eigentliche Raumfahrzeug SpaceShipOne, das Platz für drei Personen bietet. Seit 1997 wurden bei Scaled Composites verschiedene Konzepte studiert, mit Fallschirm als Landehilfe – aber Rutan wollte ein Flugzeug. Und fehlertolerant soll es sein, Rutan weist auf ein Auseinanderbrechen einer X-15 hin, deren Anstellwinkel falsch war. Deshalb soll sein Raumschiff «auch seitwärts in die Atmosphäre» zurückkommen können, ohne dass es Überhit-

zung oder Überbelastung erfährt. Da Rutan nur Erfahrungen bis Mach 0,6 hat, studierte er aufmerksam das Kompendium der Air Force über Aerodynamik im Überschallbereich.

Das typische Flugprofil sieht dereinst – Rutan will noch vor dem 100. Jahrestag des Fluges der Gebrüder Wright starten – folgendermassen aus:

Ausklinken des drei Tonnen schweren Raketenflugzeuges vom Mutterschiff in 15 000 m Höhe, Nase hoch und Raketenmotor gezündet. Dieser drückt die Piloten und Passagiere mit 3–4 g in die Sitze, wobei nach 65 Sekunden Brennzeit Mach 3,5 erreicht werden. Dann folgt der schwerelose Parabelflug auf 100 Kilometer Höhe, der manuell mit Hilfe von Steuerdüsen kontrolliert wird. Nach etwa 3,5 Minuten Schwerelosigkeit trimmt der Pilot das Flugzeug für den Wiedereintritt aus und aktiviert den Bremsmechanismus, der wirklich genial ist:

Rutan hat sich an die frühen Freiflug-Seglermodelle erinnert, deren Höhenleitwerk mit Gummizügen vorgespannt waren und mit einem Zeitschalter um 90 Grad hochgeklappt wurden, was einen steilen, aber kontrollierten Sinkflug ermöglicht, wobei das Modell die horizontale Fluglage beibehält. Deshalb werden beim SpaceShipOne die beiden Leitwer-



**Soll 100 km hoch fliegen: SpaceShipOne**

ke in einem Winkel von 65 Grad aufgestellt und wirken als Bremsen und Stabilisatoren zugleich. So kann das SpaceShipOne praktisch ohne Eingreifen des Piloten durch die Phase der hohen Temperaturen und Verzögerungen eigenstabil gleiten. Die Verzögerung wird maximal 5 g betragen. Wenn die Atmosphäre dichter wird, lässt der Pilot die Leitwerke pneumatisch wieder in die Ausgangslage zurückklappen und übernimmt die Steuerung. Der Flügel hat keine Steuerflächen, die kleinen Höhenruder am Heckausleger wirken als Elevons, um die Höhe und Querlage zu kontrollieren. Die Seitenruder lassen sich nur auswärts bewegen, wobei die Steuerpedale nicht miteinander ge-



**Fast wie Colani, nur dass dieses Gebilde auch wirklich fliegt: White Knight hat sich das SpaceShipOne untergeklinkt.**

koppelt sind, was auch ein gleichzeitiges Auslenken beider Ruder als aerodynamische Bremse ermöglicht. Da die Steuerkräfte im hohen Geschwindigkeitsbereich enorm zunehmen, können die Höhenleitwerke als Ganzes elektrisch getrimmt werden und die unteren Teile des Seitenruders ebenfalls.

### Keine Druckkabine

Burt Rutan nimmt die relativ kurze Flugzeit von knapp 30 Minuten als Grund, keine aufwändige Sauerstoffanlage oder gar Druckzüge für die Crew zu verlangen. Die Kabine wird vor dem Start auf eine Höhe von etwa 1800 m druckbelüftet und etwaige Lecks bei Dichtungen sollen durch den Inhalt einer Pressluftflasche kompensiert werden. Manueller Betrieb auch hier, indem ein Pilot den Kabinendruck im Auge

behält. Wenn der Aussendruck höher wird als der Kabinendruck, öffnet sich ein mechanisches Ventil und sorgt für Druckausgleich. Eine dreiköpfige Crew habe erfolgreich einen dreistündigen Test im Mock-up überlebt.

Die Heizung wird nur im gekoppelten Zustand funktionieren, wenn Zapfluft vom Triebwerk zur Verfügung steht. Nach dem Aufstieg soll die Isolation für eine stabile Kabinentemperatur sorgen. Damit im Sommer in den tieferen Luftschichten die Kabine aber trotzdem nicht überhitzt, können vier Lufteinlassdüsen geöffnet werden.

Der Ein- und Ausstieg erfolgt über den Nasenkonus, der zum Öffnen von innen oder aussen entriegelt und um 7,5 Grad gedreht werden kann, dann gibt er den gut 90 cm grossen Zugang frei.

Da das Gefährt unter «Experimental»-Status fliegt, können auch keine zahlenden Gäste mitgenommen werden, obwohl viele Leute bereit wären, 100 000 \$ für einen Flug zu bezahlen. Der Bau wird von einem ungenannt sein wollenden Amerikaner finanziert, man nimmt an, mit 20 bis 30 Mio. \$. Die Abnahme durch die FAA würde gut und gerne 100 bis 300 Mio\$ kosten, und das könnte nicht amortisiert werden, meint Rutan. Vielleicht gründet jemand einen Club

namens «Spacewalker» mit einem Mitgliederbeitrag von 100 000 \$ pro Jahr, mit einem Gratisflug als Gratifikation?

### Flugverhalten «wie vorausgesagt»

Am 20. Mai fand der erste Flug mit dem untergehängten SpaceShipOne statt. Da weder ein Pilot im SpaceShipOne sass noch Treibstoff aufgetankt war, nur etwas Ballast, dürfte das ganze Gefährt rund 20 % leichter gewesen sein als bei einem bemannten Flug, der 8200 bis 8600 kg auf die Waage bringen dürfte. Die beiden Testpiloten im White Knight waren nach dem 1 h 15 min langen Flug begeistert: «Solid as a rock» sei das Flugverhalten gewesen, das bis auf eine Höhe von 15 Kilometern genau den Berechnungen entsprochen habe. Es seien keine Änderungen am Konzept notwendig. Der gesamte Geschwindigkeitsbereich wurde ausgeflogen.

Wie alle Flugzeugentwürfe von Burt Rutan flog auch das «Huckepack» stabil und selbst ohne Windkanalversuche so gut wie erwartet. ■

### Weitere Informationen unter:

<http://www.scaled.com/projects/tierone/index.htm>



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 Ambiance. 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](mailto:familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de)

**Dienstag Ruhetag**

**Juni bis September ohne Ruhetag**

Der Hotelbetrieb, auch mit Halbpension, hat **keinen** Ruhetag.



### Weg mit dem Winterspeck!

Mit Carlos sportlich auf Birkendorfer Wanderwegen.

Einen Tag, ein Wochenende oder eine ganze Woche.

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie gerne.

### Thai-Menü

Immer 1. Samstag im Monat und jederzeit auf Vorbestellung.

### Familienfeste

(bis zu 60 Pers.) im Birkenstadl, wir machen Ihnen gerne ein Angebot.

**Herzlich willkommen!**

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

# 7E7 – Begeisterung hält sich in Grenzen

**Die hoch fliegenden Pläne von Boeing, mit dem Sonic Cruiser einen ebenso grossen technologischen Schritt vor die Konkurrenz zu setzen wie es Airbus in den Achtzigerjahren mit der Einführung des fly-by-wire getan hatte, sind still und leise begraben worden. Bei den gegenwärtig horrenden Verlusten ist es für keine Airline mehr möglich, sich auf wohl interessante und futuristische, aber dennoch risikobehaftete Projekte einzulassen. «Back to the roots» heisst denn heute das Motto.**

Text: Henry Lüscher, Redaktor

Fotos: Boeing

Das «E» in der Bezeichnung des neuen Flugzeuges steht gemäss Boeing für «major improvements in efficiency, economics, extraordinary comfort and convenience, environmental performance, and e-enabled systems». Vom Sonic-Cruiser-Programm können für die Boeing 7E7 gewisse Entwicklungen auf dem Gebiet der Metallurgie übernommen werden.

Die 7E7 soll in zwei Versionen angeboten werden, als 270-Plätzer im Bereich von 6400 bis 7500 km Reichweite und als Langstreckenflugzeug mit 240 Plätzen für 13000 bis 14800 km. Sie soll trotz hoher Reisegeschwindigkeit von 0,85 bis 0,89

Mach rund 15 – 20 % weniger Treibstoff als die 777-200 verbrauchen, leichter als die Konkurrentin A330 sein und generell 10 % tiefere Betriebskosten haben.

Das Leergewicht wird im Rahmen von 110 bis 114 Tonnen angestrebt. Der Rumpfdurchmesser von 5,74 Metern wird zwischen denjenigen der 767 und 777 zu liegen kommen, wobei zwei Anforderungen erfüllt werden sollen: Die Economy-Passagiere (acht Sitze pro Reihe) sollen mehr Komfort als in der A330 geniessen können, und zwei LD3-Standardcontainer sollen im Frachtraum Rücken an Rücken Platz haben.

Bis Ende Jahr möchte Boeing die Spezifikationen so weit ausgearbeitet haben, dass das Flugzeug im Frühling 2004 den

Fluggesellschaften mit einem verbindlichen Preisschild angeboten werden kann. Der Erstflug ist im Jahr 2007 vorgesehen, die Ablieferungen sollen im Jahr 2008 beginnen. Am 28. März wurden bereits die europäischen und die US-Behörden mit ersten Informationen bezüglich der vorgesehenen Produktionszertifizierung bedient.

## Zusammenarbeit

Singapore Airlines ist seit zehn Jahren am Evaluieren eines Nachfolgers für die A310. Boeing will jetzt die nach dem Ende des Sonic Cruisers als «next generation aircraft» favorisierte 7E7 anbieten. Boeing will wie schon beim Sonic Cruiser mit «blue chip»-Fluggesellschaften zusammensitzen und die Vorstellungen der Betreiber optimal umsetzen. Lufthansa, British, Delta, Qantas, American und sogar United werden angepeilt. Und eben auch Singapore. Deren Geschäftsleitungsmitglied Cheong Choong Kong sagte allerdings: «They've come up with so many ideas in the past few years that I'd like to see more details before I comment.»

Während Lufthansa – die angelegentlich auch einen Ersatz für die A300 und A310 benötigt – dem Projekt grundsätzlich viel Positives abgewinnen kann, sieht British zu viele Kompromisse auf die 7E7 zukommen, wenn sie die Ansprüche an Mittel- und Langstreckeneinsatz gleichermaßen erfüllen soll.

## Neue Triebwerke

General Electric befasst sich unter dem Codenamen «Gen X» mit einem effizienten Triebwerk, das zudem sehr niedrige schädliche Abgase entwickeln soll, 36 % unter den heutigen Normen. Auch der Lärm soll um weitere 1,5 EPNdB gesenkt werden, dies mit neuen Materialien und Formen, aber auch mit einem hohen Nebenstromverhältnis und einem 23:1-Druckverhältnis. Basierend auf Entwicklungsschritten bei den GE-90- und CFM-56-Triebwerken soll für die 7E7 ein wegweisender Motor angeboten werden.

Wie wichtig die Leistungsdaten der Motoren sein werden, ist der Bemerkung von Boeing zu entnehmen, dass 80 % der angestrebten Leistungsverbesserung von den Triebwerken kommen soll. Boeing sieht das Triebwerk in der Schubklasse von 28 bis 30 Tonnen angesiedelt mit einem Fan-Durchmesser von 2,9 Metern. Das Druckverhältnis dürfte bis 50:1 und das Nebenstromverhältnis 9:1 bis 12:1 betragen.

**Trotz «Draculazähnen» an den Flügelspitzen ist dieser ursprüngliche Entwurf der 7E7 ein äusserlich eher unspektakuläres neues Projekt von Boeing.**





**So könnte die 7E7 auch aussehen: Mit einer eleganten Linie von der Cockpitverglasung über die Flügelspitzen bis zur Heckflosse versucht Boeing, ein Flugzeug mit hohem Wiedererkennungswert anzustreben.**

Auch Rolls-Royce und Pratt & Whitney stehen mit Kombinationen neuester Entwicklung in den Startlöchern für das 7E7-Triebwerk. Aber General Electric drängt auf Exklusivität, während Boeing selber die Triebwerkswahl auf zwei Anbieter reduzieren möchte. Da sind also noch einige harte Diskussionen und Kampfofferten in der Pipeline bis im Frühling 2004.

### Modulare Flügelenden?

Für das Langstreckenflugzeug wird eine Flügelspannweite von 58 Metern benötigt, während die optimale Spannweite für das Mittelstreckenflugzeug bei 46 bis 49 Metern liegt. In der Entwurfsphase der Boeing 777 wurden hochklappbare Flügelenden vorgeschlagen, damit in erster Linie die Platzprobleme an den Gates gelöst werden könnten, aber keine Fluggesellschaft unterstützte diese Idee. Hingegen sammelte Boeing damals auch wertvolle Erfahrung auf dem Gebiet der «modularen Flügelenden», die jetzt wieder hervorgenommen werden. Vorstellbar ist, dass die «spatenförmigen» patentierten Flügelenden (Boeings Antwort auf Winglets) in zwei Varianten angeboten werden. Ob diese dann auf die gewünschte Spannweite ein- und ausgefahren werden können, ist noch von Antworten auf einige technische und juristische Fragen abhängig. Mit der 7E7 sollen ab 2008 auf dem Mittelstreckenmarkt die A310, DC-10 und 767 abgelöst werden, die heute engere Standplätze benützen als die Langstreckenflugzeuge. Da die Standplatzfrage bei der Einführung und beim Betrieb der 777 ohne Ergebnis auf die Flügelgeometrie diskutiert wurde, ist anzunehmen,

dass auch die 7E7 so gebaut wird, wie dies die Aerodynamik vorgibt.

### Kosten drücken

Die Unterauftragnehmer sollen mehr Verantwortung für die Herstellung ganzer Baugruppen übernehmen. Früher stellte Boeing von der Materialbestellung bis zur Endkontrolle die Logistik für viele dieser Bestandteile zur Verfügung, jetzt soll auch das ausgelagert werden.

Boeing schreckt auch nicht davor zurück, grosse Teilbereiche oder gar die Endmontage an fremde Firmen im In- und Ausland zu vergeben, Hauptsache, die Kosten werden im Griff gehalten. Die verschiedenen Tochterfirmen von Boeing und sogar das Stammhaus in Everett, Washington, müssen sich an den Ausschreibungen beteiligen. So haben in Seattle und Everett auch bereits die ersten Kundgebungen stattgefunden: «Wir haben bisher alle Boeing-Flugzeuge hier gebaut und sehen nicht ein, wieso es bei der 7E7 anders sein sollte», war der Tenor der Arbeiter. Die Mechanikergewerkschaft IAM ist überzeugt: «Das «E» steht für Everett!»

Boeing hat aber bereits mit dem Verlegen des Hauptsitzes von Seattle ins steuergünstigere Chicago demonstriert, dass Traditionen nichts mehr gelten. So werden jetzt die einzelnen Staaten und Gemeinden aufgefordert, ihre Vorteile bekannt zu geben, die sie für die Standortwahl einer Produktionsstätte in die Waagschale einzuwerfen bereit sind. Auch Europa und der Ferne Osten können mitbieten. So hat der Bürgermeister von Wichita in Kansas bereits Incentives im Gesamtwert von 500 Mio. \$ offeriert, wenn sich Boeing für

diese Stadt entscheidet, auch wenn es nicht die Endmontage ist. In Wichita werden bereits 75 % aller Boeing 737 montiert. Everett, die «Heimat» der 747, 767 und 777, ist durch staatliche Gesetze daran gehindert, ähnliches Entgegenkommen anzubieten.

Boeing hat im Zuge seines forschen Auftretens auch der Stadtverwaltung von Seattle vorgeworfen, zu wenig in den Bereichen Transport und Verkehrswege, Lockerung der Arbeitsgesetze, Bau- und Firmensteuervorschriften zu machen, welches den Bedürfnissen von Boeing entgegenkomme. Sogar das Schul- und Ausbildungswesen wird kritisiert: Die Abgänger seien nicht genügend auf die spezifischen Bedürfnisse von Boeing vorbereitet.

### Erste Kunden?

Boeing umwirbt vor allem die japanischen Fluggesellschaften ANA und JAL, für deren Marktsegmente die 7E7 ideal positioniert sei. Boeing schwärmt: «Can you imagine if you served the world with just one type, or just a few? ANA, for instance, is looking at just having the 737, the 7E7 and 777s.» Airbus hat sich bereits in den Siebzigerjahren auf diesen Weg gemacht und in der «Familienplanung» Boeing den Weg vorgezeigt. Während die Airbusproduktion heute auf zwei Rumpfdurchmessern (mit der A380 sind es dann drei) und drei Flügeln basiert, sind es bei Boeing heute vier Rümpfe und fünf unterschiedliche Flügelkonstruktionen. Die 7E7 wird ein völlig neues Flugzeug.

Auch die japanische Industrie schielt auf die 7E7 und hat Ansprüche, wesentlich mehr als den 21 %-Anteil beim Bau der 777 zu erhalten. Gut möglich, dass der Erstkunde mit Zugeständnissen beim Komponentenbau angelockt wird. Da ANA und JAL fast ausschliesslich Triebwerke von GE einsetzen, wäre dies ein Grund von Boeing, die Lösung mit den auf GE-90-Technologie basierenden Triebwerken als alleinig offerierte Antriebseinheit zu akzeptieren, wie dies von GE forciert wird.

### Aerodynamik versus Design

Die Leistungssteigerungen kommen auch durch Anwendung neuer Erkenntnisse in der Aerodynamik. Dabei verfolgt die Entwicklungsscrew aber auch die Idee, die 7E7 zu einem augenfälligen Flugzeug zu machen, das man sofort erkennt, wie die legendäre 747. Das ist bei einem relativ «konventionellen» Entwurf natürlich ungemein schwieriger als bei den per Design von der Grundkonstruktion her etwas anders getretenen 747 und A380. Wie diese «Erkennbarkeit» aussehen könnte, ist auf dem Foto oben links ersichtlich. ■

# Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher, Redaktor

Foto: Times Magazin

## Lärm wird gekämmt und gebürstet

Airbus Deutschland hat einen «Kamm» und eine «Bürste» patentieren lassen. Diese Erfindungen sollen helfen, den aerodynamischen Lärm der Flugzeuge zu reduzieren. Die Randwirbel, die an den Kanten der Vorflügel und Landeklappen erzeugt werden, sollen durch das Anbringen von kleinen kammartigen Beschlügen aufgefächert und so leiser gemacht werden. Wo die fix installierten Kämm konstruktiv keinen Platz haben, kann eine flexible «Bürste» montiert werden, die denselben Effekt hervorbringt. Diese Vorrichtungen sollen praktisch keinen Einfluss auf die Aerodynamik des Flügels haben.

Auch bei den Triebwerken könnte gemäss Studien der NASA der Lärm der Fanschaufeln reduziert werden, wenn die Ablösung des Luftstromes im hinteren Teil der Schaufel verhindert würde. Dies wäre zu bewerkstelligen, wenn durch kleine Löcher Luft abgesogen und so der Luftstrom angeschmiegt würde. Die Versuche sind auf Schaufelgeschwindigkeiten von 130 km/h begrenzt, doch sollten 260 km/h drinliegen. Heutige Turbinen haben aber Spitzengeschwindigkeiten von über 300 km/h, was weitere intensive Forschungen nötig macht, damit die erwarteten 1 bis 2 dB Lärmreduktion erreicht werden.

## News just in time

Qatar Airways hat als erste Fluggesellschaft einen Zeitungsdrucker namens «NewspaperDirect» in Betrieb genommen, der in der Lage ist, Laserkopien von 170 verschiedenen Zeitungen herzustellen. Von der NZZ über Le Monde zu Shanghai Daily und Moscow Times können flugstreckengerecht die aktuellen Ausgaben vor dem Abflug gedruckt und frisch an die Business- und Firstclass-Passagiere verteilt werden. Bisher waren es Hotelketten und Kreuzfahrtschiffe, die von dieser Technologie Gebrauch gemacht hatten.

## Meistfrequenter Airport geschlossen

Wer kennt nicht Meigs Field bei Chicago, DER Flughafen in Microsofts «Flight Simulator»? Millionen von Computerpiloten haben dort ihre ersten Flugerfahrungen gemacht – und einige tausend wirkliche Piloten. Bis am 31. März 2003.

Der Bürgermeister von Chicago, Richard M. Daley, liess in jener Nacht Bull-

dozer auffahren, die eine Serie von grossen «X» in den Beton der Piste rissen und diese so als unbrauchbar markierten. 16 Flugzeuge waren somit auf ihrem Flughafen gestrandet.

Die Pilotenvereine protestierten heftig gegen diesen «Akt der Tyrannei», wie sie sich ausdrückten. Sie warfen dem Bürgermeister vor, er habe dies nicht wie vorgegeben aus Sicherheitsgründen gemacht, sondern nur, weil er seit 1996 versuche, an diesem Ort einen Park zu errichten, der nach seiner Frau benannt werden soll. Der frühere Gouverneur von Illinois, Georg Ryan, habe versprochen, dass der Flughafen bis 2006 weiter existieren dürfe. Doch ein dies unterstützendes Gesetz wurde vom Kongress abgelehnt. Auch hat es Daley geschickt geschafft, die in den letzten Jahren von der FAA erhaltenen Subventionen für Meigs still und leise zurückzuzahlen, was den Flughafen zu einer «privaten» Angelegenheit der Stadt Chicago machte. Die National Air Transport Association befürchtet, dass dieses Beispiel in anderen Städten Schule machen könnte, wo ungeliebte Flugplätze wegen dieser Subventionen gesetzlich vorgeschrieben offen gehalten werden müssen.

Immerhin durften die 16 Flugzeuge unter Verwendung des Rollweges ausgeflogen werden. Was jetzt die Unterhaltsfirma Signature Flight Support machen will ohne Flughafen, ist auch nicht das Problem des Bürgermeisters.

Selbst Leute vom FAA, das den Flughafen jetzt aus dem Register genommen hat, befürchten, dass dadurch der IFR-Verkehr nach Chicago O'Hare massiv zunehmen und zu Spitzenzeiten überlasten könnte.

News sind auf <http://friendsofmeigs.org/> zu finden, wo man seinem Ärger Luft machen und sogar Kondolenzschreiben deponieren kann...

## VOR Anflug mit Überraschung

Eine A320 der British Mediterranean Airways flog im Auftrag von British die Strecke London–Alexandria–Addis Abeba. Dieser Flughafen ist nur mit einem NDB und einem VOR-DME ausgerüstet, zudem hatte es Gewitter in der Umgebung, so dass die Besatzung entschloss, das NDB zu ignorieren.

Der Nachtanflug auf die Piste 25L bei schlechter Sicht erfolgte gemäss der Landekarte mit einem Procedure Turn. Die Nadel zeigte den richtigen Kurs 249 Grad an, die Besatzung setzte den Sinkflug fort. Das VOR wies jetzt starke Fluktuationen auf, aber die Fluglotsen beteuerten, es laufe einwandfrei. Der Kapitän entschloss sich, diesen Anflug abubrechen und einen



Kein Aprilscherz: Demoliertes Chicago Meigs Field am 1. April 2003

zweiten zu beginnen. Diesmal war die Anzeige stabiler, aber auf 400 ft kam eine Terrainwarnung. Die Besatzung glaubte, das EGPWS sei wegen des einzigen VORs nicht mit der Position des Flugzeuges übereinstimmend und setzte den Flug fort, bis auf 50 ft (und ohne Sicht auf die Piste!) ein «pull-up»-Befehl kam. Also wurde wieder Gas gegeben und in Djibouti eine Ausweichlandung gemacht. Am nächsten Morgen stellten die Piloten bei einem Schönwetteranflug auf Addis Abeba fest, dass das VOR 22 Grad im Outbound und 30 Grad im Inbound-Teil falsch zeigte! Am Abend vorher befand sich das Flugzeug tatsächlich 4,8 km nördlich des Flughafens, in gebirgiger Gegend, als der zweite Anflug abgebrochen wurde. Eine mit GPS ausgestattete A320 bestätigte diese Feststellungen ein paar Tage später. Die englische Luftaufsichtsbehörde empfiehlt seither dringend, dass für Flüge in navigatorisch unsichere Gegenden oder bei längeren Flugstrecken über Wasser und Wüsten das Flugzeug über eine GPS-gestützte Navigation verfügen müsse.

## Unbemannte Päckli

Einer Umfrage von Boeing ist zu entnehmen, dass die nach dem Zufallsprinzip ausgesuchten je 50 Männer und Frauen eher bereit sind, unbemannte Flugzeuge für den Frachttransport zu akzeptieren als solche für den Passagiertransport. Wenn den Befragten die Risiken, aber auch die möglichen kommerziellen Vorteile dieser Transporte per ferngesteuertes Flugzeug explizit dargelegt und zudem die jüngsten Erfolge im militärischen Bereich hervorgehoben wurden, erhöhte sich die Zustimmungsrate. Die Leute hoffen aber, dass sie sich gar nie mit dieser Frage auseinander setzen müssen.

Die ATC in den USA ist aber auch noch weit davon entfernt, unbemannte Flugkörper innerhalb des kontrollierten Luftraumes zu akzeptieren, auch wenn das Pentagon und die Hersteller gerne erste Schritte in diese Richtung unternehmen möchten. ■

### Ein Thema für die nächste «Rundschau» könnte heissen: «Bis ans Limit – oder schon darüber?»

Untenstehendes Foto zeigt, was wir machen sollten: Immer alles geben und manchmal auch mehr (persönlicher Einsatz).

Oder: Immer an die Grenzen gehen und manchmal auch darüber. (FDR, Forderungen etc.)



Der Beschleunigungsmesser bringt es an den Tag: Die Limite ist überschritten.

Aber das Bild zeigt auch, wo viele sich meines Erachtens persönlich befinden: an der Grenze, oder schon über dem Limit.

Paul (Chappe) Ruppeiner  
CMD MD11

«Illustration» Rundschau 2/2003

### Aeropers-Neidhetze

Zufolge genauer Kenntnisse des Suter'schen Lebenswerks und seiner Person habe ich die Aeropers-Neidhetze dagegen nie begriffen und immer bedauert. Ohne etwa die geschmähte Crossair-Lösung des gordischen Finanzkollaps-Knotens der Swissair-Pleite hätte der fantasievolle Kaspar VILLIGER eine Patentlösung wohl jahrzehntelang vergeblich suchen müssen wie etwa den ausgeglichenen Bundeshaushalt. Die Rundschau 2/2003 dürfte dann sicher in Abu Dhabi oder Singapur, wenn überhaupt, verlegt worden und erschienen sein. Gerne darf ich bekennen, dass auch die im Cartoon dargestellte Verdrängung des LX-Unfallberichts nach meiner massgeblichen Ansicht völlig zu Recht erfolgt ist. Die Suter-unabhängige Flugunfall-Untersuchungskommission wird sich dazu so äussern, dass dann jeder sein Urteil darüber selbst ableiten kann.

Noldi Wagner  
pens. CMD B-747

Bei den hier veröffentlichten Leserbriefen handelt es sich um persönliche Ansichten der Absender und nicht um eine offizielle Verbandsmeinung. Die Redaktion behält sich vor, Manuskripte zu kürzen.

## TERMINE & MITTEILUNGEN

### Pensionierten-Stamm

Daten: 29. Juli 2003

26. August 2003

30. September 2003

28. Oktober 2003

Zeit: ab 14.00 Uhr

Ort: Hotel Allegra, Kloten

*Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats*

### Termine Vorstandswochen

#### Amtsjaar 2003

21. – 25. Juli 2003

18. – 22. August 2003

21. – 26. September 2003

20.–24. Oktober 2003

17. – 21. November 2003

#### Öffnungszeiten airjob.ch

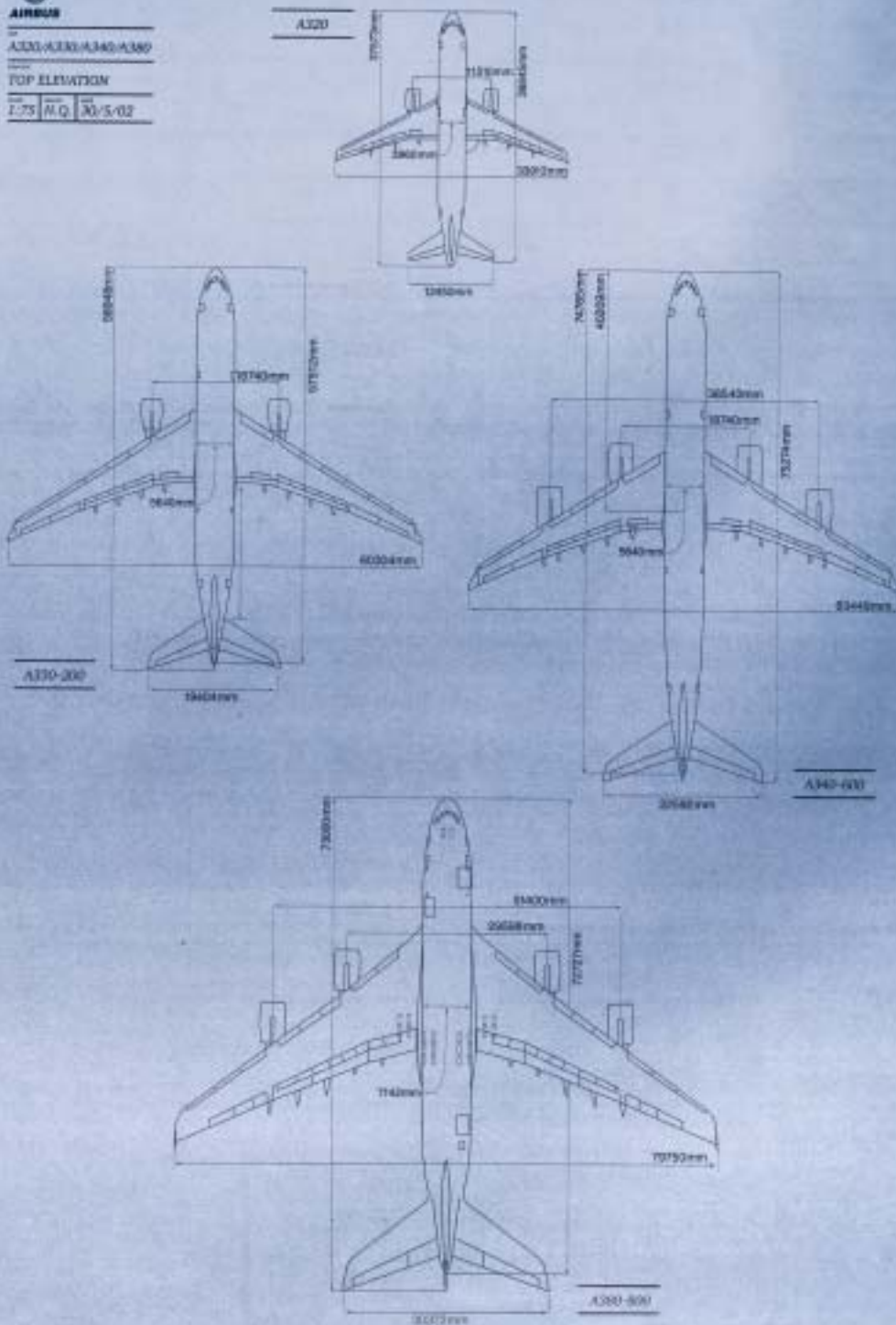
Jeweils Montag bis Mittwoch während der Vorstandswoche von 9 bis 13 Uhr.

P.P. **A**

8600 Dübendorf

www.airbus.com

  
**AIRBUS**  
A320 A321 A320XLR A321XLR  
TOP ELEVATION  
1:75 A/Q 30/5/02



## One pilot fits all.

Thanks to fly-by-wire technology, the flight deck, flight procedures and handling characteristics on Airbus planes are virtually identical. The same goes for our aircraft systems and maintenance programs. So everything from training pilots to managing spare parts is easier and more cost-efficient. Obviously making our planes the smart choice. **Airbus. Setting the standards.**

  
**AIRBUS**