

# RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 5/2003

SWISS  ALPA

Airline Pilots Association



**Schweizer Zivilluftfahrt zwischen  
Sicherheit und Deregulierung**

**AEROPERS und Oneworld Cockpit Crew Coalition**

**Interview mit Urs Eicher, Präsident kapers**

**Leben und Fliegen in Dubai**

## Inhalt

Liebe Mitglieder	2-4
Editorial	3
Pensioniertenausflug	5-6
Überlingen hat das Fass überlaufen lassen	7-12
Deregulierung vs. Vertrauen der Behörden	13-15
OCCC – Oneworld Cockpit Crew Coalition	16-17
Civilized thinking	18
Leben und Fliegen in Dubai	19-21
Interview mit Urs Eicher, Präsident kapers	22-26
Wenn Piloten Bücher schreiben	27
AEROPERS-Strategieseminar September 2003	28-30
When they get too close...!	31-32
WINGS – Bar&Lounge	31
MBA	32-33
Kaleidoskop	33-35
Echo	35

## Impressum

### Herausgeber

AEROPERS/SwissALPA  
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  
Roland Zaugg, Redaktor  
Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers  
Henry Lüscher  
Lukas Vglietti, Illustrationen

### Layout

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch  
Akeret AG

### Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

### Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

### Inseratenannahme

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

### Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, www.fotojeger.ch

Redaktionsschluss Rundschau 6/2003: 5. Dezember

# Liebe Mitglieder

Die Veränderungen in unserem Umfeld sind massiv. Eine «neue» Flexibilität und Einstellung zum Ganzen sind gefragt – oder mindestens von Vorteil. Der Turnaround wird uns das nächste Jahr stark beschäftigen. Ob es die SWISS nun schafft oder nicht, hängt von motivierten Mitarbeitern ab. Aber es braucht noch mehr.

Christoph Flügel, Präsident



## Der Turnaround hat begonnen

Es ist Anfang Oktober, unsere Abstimmung läuft, rund herum in den Büros arbeiten bereits viele Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter, welchen gekündigt wurde – der Turnaround hat spürbar begonnen. Je nach Resultat der Abstimmung wird es auch bei uns bald mehr oder weniger anders sein – entweder fahren wir fort gemäss ausgehandeltem Paket Turnaround oder gemäss GAV. Würde das Paket abgelehnt, käme der GAV zur Anwendung. Eine neue Verhandlungsrunde für ein Teilzeitmodell ist aus verständlichen Gründen nicht mehr möglich, und die Back-up-Variante wäre, wie kommuniziert und vorgesehen, ein Vorgehen exakt gemäss GAV.

Ein Turnaround dauert seine Zeit, hängt von etlichen von uns nicht beeinflussbaren Faktoren ab, und ob er schliesslich gelingt oder nicht, werden wir frühestens in einem

Wir fordern einen professionellen, fairen und sachbezogenen Vorgang mit dem Ziel, raschestens das beste Management zu etablieren und zusätzliches Airline-Know-how zu akquirieren. Dies ist aus unserer Sicht – möglicherweise auch aus der Sicht von Investoren – eine der Grundvoraussetzungen für eine erneute Investition in die SWISS und für ein erfolgreiches Weiterbestehen.

Zudem fehlt immer noch eine sichtbare «Contribution» des Managements an den Turnaround. Diese wurde vom Top-Management seit längerem zugesichert, aber der Prozess harzt. Der Turnaround klappt nur, wenn fairerweise alle mitmachen. Bei inkonsequentem Verhalten fehlt das so notwendige Vertrauen, und gerade in Krisen wird von einer kompetenten Führung kompromissloses Vorgehen erwartet. Dieses Zeichen von Leadership ist für unsere Investition eine weitere Grundvoraussetzung. Man darf wohl annehmen, dass diese Haltung von allen Mitarbeitern der SWISS getragen wird.

Wo stehen wir betreffend Charter? Die Analyse zeigt klar, dass eine «Inhouse»-Instruktion zu unterstützen ist. Es wäre unklug, dies aus reiner Emotionalität nicht zu tun. Auch wenn bei der Verarbeitung dieses

«Noch immer fehlt eine sichtbare  
«Contribution» des Managements an den  
Turnaround.»

Jahr sehen. Während dieser Zeit sollten alle Beteiligten ihre Beiträge erfüllen. Gemäss heutigem Stand haben noch nicht alle Parteien ihren Teil beigetragen – und zwar intern wie extern. Damit sind wir unter anderem beim Management.

Seit einigen Tagen hat der Top-down-Prozess im Management begonnen. Dieser beinhaltet die Neukonzipierung unserer Managementstruktur und die darauf folgende personelle Reorganisation sowie den Abbau. Der VR hat den Prozess initiiert, und erste Resultate sollten bald sichtbar sein. Einmal mehr ist es unerlässlich für den Beitrag der AEROPERS an den Turnaround, dass wir hier Einsicht haben und das Resultat am Ende als Erfolg gewertet werden kann.

Auftrages des Verwaltungsrates an die Operation immer wieder klar wird, wie wirtschaftlich unsinnig und ineffizient dieses Vorhaben ist, so muss nun auch für uns die beste Lösung gesucht werden. Wie mit der SWISS in unserer Vereinbarung festgehalten und gemäss den Empfehlungen aus dem Sicherheitsbericht des NLR (National Aerospace Laboratory, Holland) zuhanden des Bundesrates werden Flight Crew Members der beiden Korps nicht gemischt. Eine Ausnahme bildet der MC-Instruktor (Main Carrier) während der Ausbildungszeit. Gemäss Vertrag wird die Charterausbildung nur auf dem Charterstreckennetz erlaubt sein. Der erhöhte und nicht vorgesehene Mehrbedarf im MC wird in unserem Kostendach kompensiert.

Sollte der Charterbereich nicht mehr profitabel sein – entweder durch die nun erhöhten Produktionskosten und/oder mangelnde Aufträge –, müsste sich das Management die Einstellung dieses Betriebes überlegen. Eine Quersubventionierung eines nicht rentablen Business-Segments, kann heute aus rein wirtschaftlichen Gründen wohl nicht mehr toleriert werden.

### Unser Investment Turnaround in die SWISS

Die Verhandlungen mit der SWISS über unsere monetären Beiträge zum Turnaround, die über den reinen Abbau gehen, haben stets unter der Prämisse einer «Investition» stattgefunden. Damit ist gemeint, dass wir uns dieses Mal – und nicht wie im Frühling 2002 (B-GAV-Verhandlungen) – als Investoren sehen und eine «Investition» in die schon wieder havarierte SWISS auch

als solche zu handhaben sei. Investoren investieren nur nach gründlichen Untersuchungen, bei Chancen auf Erfolg und somit auch auf Gewinn. Zudem wollen sie je nach Beteiligung Kontrolle und Sicherheiten erhalten.

Nach gründlicher Analyse waren wir also im Juni nochmals bereit, unserer Firma mit einem erneut hohen Beitrag unter die Arme zu greifen. Man hätte sich durchaus auch für andere Varianten entscheiden können – die Lage war ja alles andere als vielversprechend. Im Juli hätte der SWISS niemand auf der Welt Geld zur Verfügung gestellt. Wir sind vorausgegangen und haben ein Zeichen gesetzt. Die Meinung war aber immer klar, dass es diesmal kein einfaches und auf immer vergessenes «Give» ist, sondern eine Investition mit Gegenwert, mit einer Kompensation. Diese Haltung wurde bereits im Juni und auch in den späteren

Verhandlungen von den SWISS-Delegationen akzeptiert und sogar unterstützt.

Unserer Wahrnehmung entsprechend verhält sich nun der Verwaltungsrat plötzlich äusserst zögerlich in diesem Punkt. Die Abmachungen waren für uns aber klar, und wir können ein Abweichen oder Verzögern nicht zulassen. Die ca. 7,2 Prozent GA-Beitrag sind unverrückbar an ein Kompensationsmodell geknüpft und können von der Firma nicht ohne dieses erhalten werden. Aus diesem Grund wurde in der Abstimmung das Korps durch eine Zusatzfrage einbezogen. Sollte bis Ende Oktober nicht ersichtlich sein, dass per Ende März 2004 eine befriedigende Lösung zustande kommt, müssten je nach Situation juristische und gewerkschaftliche Schritte vorbereitet oder eingeleitet werden. Ab 1.4.2004 würde bezüglich Gesamtaufwand rückwirk- ➔

## Editorial



Eigentlich liegt der Redaktionsschluss bereits zwei Tage zurück, das Editorial ist geschrieben. Zurück von Boston, lade ich die aktuellen Bulletins auf meinen Laptop herunter. Und da muss ich doch lesen, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine neue Verfügung erlassen hat: Cockpitbesuche sollen zukünftig nur

noch möglich sein mit einem vom Bundesamt ausgestellten Permit – fünf Tage vor dem Flug bei der Flottenführung einzureichen. Dem Kommandanten wird damit die Kompetenz entzogen, selber zu entscheiden, wen er wann ins Cockpit lassen will. Ohne Restriktionen darf nur Mitgliedern der aktiven Besatzung Einlass gewährt werden! Dies, obwohl ich in den meisten Fällen nur wenige persönlich kenne. Uniform hin oder her. Meine Frau oder die Kinder hingegen muss ich vorher anmelden. Ansonsten gibts keinen Einlass. Und sollte sich zufällig ein Pilotenkollege der SWISS ferienhalber auf dem Flugzeug befinden – sorry, die Tür bleibt geschlossen. Dafür besteht – Gott sei dank! – noch immer die legale Möglichkeit, die wichtigsten Exponenten unseres Managements in die Kanzel zu lassen. Nicht der Flexibilität wegen, sondern nur, damit die Kontaktpflege mit den Angestellten nicht leidet. Diese Regelung ist nicht nur administrativ aufwändig – bei reduziertem Abbau im Overhead notabene –, sondern sie schießt meiner Meinung nach auch ganz klar zu weit, ist stur und absolut unrealistisch. Als Piloten übernehmen wir tagtäglich die Verantwortung für millionenschwere Flugzeuge und Hunderte von Passagieren, umfliegen tropische Gewitterstürme und kämpfen im Winter mit Nebel, Eis und Schnee. Um so erstaunlicher, dass wir nicht einmal in der Lage sein sollen, zu entscheiden, wem wir Einlass zu unserem Arbeitsplatz gewähren.

Die wirklichen Probleme der einheimischen Luftfahrt liegen – von wirtschaftlichen Begebenheiten abgesehen – an einem anderen Ort und lassen sich nicht allein mit pauschalen Verboten lösen. Roland Zaugg hat in minutiöser Kleinarbeit den rund 260 Seiten umfassenden, in englischer Sprache verfassten NLR-Bericht (National Luchten Ruimtevaartlaboratorium) über die schweizerische Zivilluftfahrt und deren Sicherheit studiert. Er liefert uns nicht nur ein Extrakt mit

den wichtigsten, teilweise brisanten Schlüssen der Kommission, sondern gleichzeitig auch eine deutsche Übersetzung dazu.

In den beiden letzten Ausgaben dieses Jahres wollen wir einmal mehr die Arbeit der Verbände des fliegenden Personals beleuchten. Urs Eicher, der Präsident der kapers, berichtet in einem Interview, warum er nicht mit allen erreichten Verhandlungsergebnissen zufrieden ist. Wo liegen die brennenden Probleme seines Verbandes? Welches sind seine Pläne? Wir als Piloten, im Speziellen die Kommandanten, sollten die Augen nicht verschliessen vor den Problemen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Kabine. Als verantwortliche Chefs des «Unternehmens Flug» kann uns die Gemütslage der Kabinensatzungen schliesslich nicht egal sein. In der Dezember-Ausgabe planen wir ein entsprechendes Interview mit Christian Frauenfelder, einem der beiden Vizepräsidenten der AEROPERS.

Golf ist in, für einmal ohne Birdie, Put und Handicap! Seit vor wenigen Wochen Emirates Airline für Direct Entry Commanders die Türen geöffnet hat, beginnen sich auch Kapitäne immer mehr für die Lebensbedingungen am Persischen Golf zu interessieren. Mittlerweile stehen bereits einige Ex-Swissairler in den Diensten der gewaltig expandierenden Airline. Olivier Wilhelm ist einer von ihnen. Er hat sich bereit erklärt, seine bisherigen Erfahrungen in Dubai zusammenzufassen, und berichtet vom Leben und von seiner Arbeit in der Wüstenstadt.

SWISS und Oneworld. Nach langem Ringen sind wir in den Armen der Allianz um British Airways gelandet. Die AEROPERS hat vorgesorgt, indem sie eine Mitgliedschaft in der Oneworld Cockpit Crew Coalition (OCCC) bereits früher in die Wege geleitet hat. Alex Schönenberger, Spezialist für Aussenbeziehungen, weist in seinem Beitrag auf Möglichkeiten im Rahmen dieses internationalen Verbundes hin. Ausserdem hat er Reaktionen bei Mitgliederverbänden eingeholt. Für die AEROPERS werden die Kontakte innerhalb der OCCC in Zukunft sehr wichtig sein. Diese gilt es zu pflegen.

Und noch etwas – neu werden wir ab heute jeder «Rundschau» den ECA Newsletter (European Cockpit Association) als loses Blatt beilegen. Damit Ihr auch international immer auf dem neuesten Stand seid.

Happy reading!

Dieter Eppler, Redaktionsleiter

kend der GAV gelten. Der GAV gilt sowieso, wie vertraglich abgemacht, im Jahr 2005 in vollem Umfang als Ausgangslage für die GAV-Verhandlungen 2006. Wir behalten uns für die Durchsetzung der Abmachungen zusätzliche Massnahmen vor.

### **Oneworld, 500 Millionen und was es sonst noch braucht**

Der Entscheid Oneworld gibt die Richtung an. Nun fehlen noch die Finanzen. Nach den Nationalratswahlen ist diesbezüglich eine positive Veränderung möglich. Gerüchteweise soll eine Kreditlimite von den zwei Grossbanken und Aktionären der SWISS zustande kommen. Möglicherweise

Ein letzter Punkt von grosser Bedeutung ist die noch nicht überaus hohe Attraktivität des Flugplatzes Zürich für potenzielle Airline-Benützer. Will die Schweiz und im Speziellen der Kanton Zürich, dass die SWISS und somit auch alle Zulieferer prosperieren, muss der Flugplatz so bald wie möglich attraktiver und konkurrenzfähiger angeboten werden. Konkret geht es um das Preisniveau für potenzielle Kunden. Liegt dieses höher als London-Heathrow, wird auch die Allianz Oneworld wenig fruchten. Ich hoffe, dass die Suppliers für den Flughafen Zürich ihre Abhängigkeiten erkennen und ebenfalls rasch und entsprechend verantwortlich handeln.

lungen an diejenigen weit unter dem Benchmark produzierenden Arbeitnehmer herangetragen werden sollten, bevor dieses Potenzial realisiert wurde. Wir erwarten, dass diese Aufgabe vom Management nun rasch und erfolgreich gelöst wird. Es ist nach wie vor unabdingbar, dass alle Beteiligten ihren Beitrag zum Gelingen des Turnaround beitragen.

Eine früheste Bilanz zum Turnaround kann nicht vor dem Jahr 2005 gemacht werden. Ob die SWISS sich aus der heute instabilen Lage in eine konsolidierte Situation retten kann, werden wir wahrscheinlich noch später wissen. Ich rechne mit einer dauernd turbulenten und Flexibilität erfordern Zukunft mit weiterhin hohen Anforderungen. Ob dereinst ein «Merger» oder eine anderweitige Vereinigung stattfinden wird – wichtig ist, dass die SWISS sich rasch erholt und als profitabler Juniorpartner dastehen kann. Dies muss erst noch geschehen und liegt nun an einem schlagkräftigen und kompetenten Management sowie einem einsichtigen und kooperativen Umfeld. ■

## *«Eine weitere wichtige Voraussetzung für einen Erfolg ist, dass nun wirklich alle Bereiche der SWISS im Benchmark arbeiten.»*

benötigt es noch eine gewisse Unterstützung des grössten Aktionärs, z.B. in Form eines bereits viel zitierten «Letter of Comfort». Wir erwarten, dass durch die möglichen Investoren kluge Bedingungen an ihre Investitionen gebunden werden.

Oneworld und Geld sind sicher gut, denn es wurden zwei positive Bedingungen für ein Weitermachen geschaffen. Wer schon mal selbst investiert hat, weiss, dass man vor allem in das Management einer Unternehmung investiert – in Personen, denen man vertraut und bei denen es als sicher erscheint, dass deren Leistungen zum Erfolg führen werden. Wie oben bereits beschrieben, ist es für uns eine weitere Bedingung, dass die Management Performance unserer Unternehmung besser sein wird als bis anhin. Dass die SWISS einen sehr schwierigen Start hinter sich hat, anerkennen wir, aber unsere Führung muss heute fähig sein, zukünftig die internationale Konkurrenz schlagen zu können. Das neue Geld darf nicht wieder «verbrannt» werden wie die letzten gut 2 Milliarden. Es ist nicht neu, wenn ich sage: Wir erwarten spürbare Leadership, Transparenz, professionell konzipierte Prozesse und schlanke, effiziente Strukturen. Das neue Management muss nun beweisen, dass es mit der frisch abgespeckten und konkurrenzfähig gemachten Firma Gewinn erwirtschaften kann.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für einen Erfolg ist natürlich, dass nun wirklich alle Bereiche der SWISS im Benchmark arbeiten. Sinnlose Quersubventionierungen müssen aufgehoben werden. Hier besteht immer noch bedeutungsvoller Handlungsbedarf.

Die beiden letzten Punkte sind Managementaufgaben oder liegen in der Hand der Politik – die Herausforderungen unserer Führungsequipe sind gross und benötigen darum höchste Kompetenz und Umsicht.

### **Fazit**

Es gibt also noch ein grosses Potenzial, Kosten und Erträge zu verbessern. Wir hätten kein Verständnis dafür, wenn es nicht ausgenutzt würde oder wenn neue Forde-

Herzliche Grüsse



### **International Youth Exchange!**

The International Youth Exchange Program for Families of Airline Employees (IYE) is currently accepting applications for world-wide, two week exchanges for airline employee family members.

Youth, ages 14–21 years of age are matched with youth their own age. Each youth hosts in their home for a time period of two weeks. The youth are together at both homes.

Two options for exchanges are available for the 2003–2004 year. (Two weeks at each home.)

1. Holiday exchange: December 26, 2003 – end of January 2004.
2. June, July and August 2004 exchanges.

The costs include:

- an airline pass
- spending money
- application fee of \$200 (refundable if no match is found)

Eligibility is restricted to youth with a parent who works for an airline.

For an application form or more information please email:  
Camille Wheeler at: [cwhee23773@aol.com](mailto:cwhee23773@aol.com)

or contact: IYE, PO Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA

# Früher war die Zukunft auch noch besser

**Eine Rekordzahl von 207 Pensionierten genoss den Ausflug in die Romandie. Mit Musik der Sonderklasse, Weindegustation, gutem Essen und vielen Gesprächen ging der höchst angenehme Aufenthalt in Neuchâtel viel zu schnell vorbei. Als Jungtürke unter Altpensionierten ist es mir vergönnt, einen persönlich gefärbten Rückblick zu halten.**

*Text: Henry Lüscher*

Da die SBB trotz 400 Meter langen Neigesuperzügen nur 100 Plätze zu reservieren bereit waren, mussten über 50 Kollegen einen anderen Zug nehmen, der ihnen in Biel gar noch ein Umsteigen in den beschaulich dem Jurasüdfuss entlang folgenden Regionalzug offerierte. Der Prachtsummer 2003 machte gerade eine kreative Regenpause, so war man denn auch nicht auf eine gute Klimaanlage angewiesen.

Alle kamen an Bord des erdgebundenen, eisernen Transportmittels in den Genuss eines hervorragenden, mit Swissair-Standard dargebrachten Frühstücksservices aus dem heimeligen Swissair-Trolley. Unter der umsichtigen Leitung von Christoph Jost, M/C, hatten die dreidimensional erprobten Flight Attendants keine Mühe, auch den schaukelnden Bewegungen des Neigezuges zu folgen. Nur die Abbremsphasen waren etwas gewöhnungsbedürftig, aber nach einem gedanklichen «Cabin and Galley secured» gelangen die «Landungen» in Aarau, Olten, Oensingen, Grenchen Süd und Biel tadellos und ohne verschütteten Kaffee (der ohnehin nicht für alle reichte...). Für die Kapitäne (deren ältere Semester ja den Abbremsvorgang nach einer Copilotenlandung immer höchstpersönlich ausführten) und F/Es: Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgt mit ca. 90 km/h, der Bremsvorgang wird zunächst manuell eingeleitet, die Endphase ab etwa 20 km/h aber voll krass automatisch, fast asymptotisch.

Die Frühstückplateaus wurden kurz vor der Landung stilgerecht – eben Balair-like – abgeräumt und nicht wie heutzutage beim most civilized Carrier in einen dem Gang entlanggeschleiften, durchsichtigen Abfallsack entsorgt. Weit haben wir es gebracht!

## Charme der Romandie

Neuchâtel empfing uns mit leichtem Nieselregen, was Nichtbeschränkte auf Tuchfühlung mit neuen Partnerschaften brachte. So wurde jeweils bloss die jeweilige Aussenbord-Achsepartie feucht auf dem



**Dass Piloten auch noch anderes können ausser Fliegen, zeigten Jacques Barbezat an der Orgel und Marc Baudat am Alphorn eindrücklich.**

kurzen Weg in die reformierte Kirche, ins Collégiale. Dort stiessen wir auf unsere Kollegen aus der Romandie, und gemeinsam enterten wir das Kirchenschiff, das sich bis fast auf den letzten Platz füllte.

Nach einer tadellos zweisprachigen Einführung des Dekans in die Geschichte und Bedeutung des Collégiale sowie der zu Gunsten der Reformierten ausgegangenen Glaubenswirren in Neuenburg stellte uns Hansruedi Sutter – dem zweisprachigen Beispiel folgend – die Stars des Vormittags vor: Jacques Barbezat an der Orgel und Marc Baudat am Alphorn. Marc zeigte uns, welche Töne das völlig hohle Instrument (ich meine, keine Ventile oder Löcher und dergleichen) hervorzubringen im Stande ist. Die Lippen geben der Luftsäule die Frequenz mit auf den Weg. Ist schon Können dahinter, frag nicht!

Jacques bemerkte, dass das Orgeln und das Fliegen nicht weit voneinander entfernt seien: Beides funktioniert mit Luft, braucht eine seriöse Vorbereitung und stete Übung, verzeiht keine Fehler, benötigt Hände und

Füsse, braucht Koordinationsfähigkeit und gibt grosse Befriedigung. Nur play-by-wire findet bei dieser Orgel nicht wie bei vielen des neueren Typs statt, die gefühlvollen Anschläge des Organisten werden wohlmoduliert rein mechanisch auf die Ventile übertragen. Müsste ein Pilot so viele Seitenruder wie Bassregister betätigen, es würde manchem über den Kopf hinauswachsen...

Die Solostücke sowie Kompositionen für beide Instrumente wurden mit grosser Aufmerksamkeit und tollem Applaus begleitet. Sogar eine Zugabe schaute heraus! Und

dass die höchsten Töne nicht mehr alle Hörgeräte passierten, tat der reifen Leistung keinen Abbruch.

## Kulinarische Romandie

Nach diesem schönen Konzert frohlockte gar der Himmel und liess uns trockenen Fusses zu den bereitstehenden Cars spazieren, die uns nach Auvernier brachten. Da die Anwesenden schon immer einem guten Tropfen nicht abgeneigt waren – wer zählt die Flaschen Gondebaud, nennt die Moulin à vent! – wäre die Pensioniertenreise wohl ohne den Besuch eines Weinguts' nicht halb so gut besetzt gewesen. Mit Apéro-Häppchen und diversen Weinangeboten wurde der Magen von Kafi-Gipfeli langsam auf das kommende Fischmenü vorbereitet. In der Kellerei bot sich die zweite Gelegenheit, Bekanntschaften rundherum aufzufrischen und Erinnerungen auszutauschen, deren Intensität sich wie beim Militär auch bei Frust in Richtung «harmonisch» entwickelten.





**Für viele sind die jährlichen Anlässe eine willkommene Gelegenheit, von alten Zeiten zu schwärmen.**

Immerhin war hier unzweideutig diejenige Geschichte der Fliegerei versammelt, als sie noch schön war (na ja, die noch aktiven AEROPERS-Jungpiloten mal ausgenommen...!) Und man hörte, dass auch die schärfsten Instrukturen und härtesten «Militärgrinde» mittlerweile vom Zahn der Pensionierzeit dramatisch abgerundete Ecken und Kanten aufwies. Schon fast wieder sympathisch. Und man erfuhr, dass früher die dem Militär entsprungene Fluglehrer noch viiiel ekliger gewesen seien. Von Weltrundflügen, dreiwöchigen Far-East-Rotationen, unvergesslichen Balair-Erlebnissen und anderen persönlichen Highlights wurde geschwärmt. Sic transit gloria mundi – hier wurde der vergangene Ruhm der Swissair noch einmal gefeiert!

#### **AEROPERS forever**

Das ausgezeichnete Drei-Gang-Menü mit Fisch aus dem nahe gelegenen Neuenburgersee als Hauptgang mundete allen Anwesenden bestens. Erstaunlich die Leistungsfähigkeit von Küche und Bedienung, die freundlich und fröhlich unser aller Wohl im Auge hatten. Und alle Kollegen konnten sich der in jahrzehntelangem, aufopferndem Dienst am und im Cockpit antrainierten Gewohnheit entziehen, das Essen auf den Knien ruhend einzunehmen. Gewisse Sachen gewöhnt man sich halt schnell ab, Airbus-Tischchen hin oder her.

Nach Fisch und Eis war es an der Zeit, den guten Geistern für ihren Einsatz zu danken. Hansruedi Sutter zeigte sich einerseits erfreut über das schon im letzten Jahr erwachte grosse Interesse an diesen Anlässen, das andererseits aber logistische Probleme mit sich bringt. Sollte es nächstes Jahr nicht gelingen, dass analog diesem Ausflug in die Romandie eine Gruppe von

Kollegen den Anlass organisiert, müsste er das Mandat zur Organisation an die AEROPERS zurückgeben.

Hansruedi dankte den Organisatoren vor Ort sowie Jacques und Marc für den musikalischen Hochgenuss, aber auch der Kabincrew für den souveränen Frühstücksservice in vollen Zügen: Bettina Schorn, Alice Gantenbein, Annelies Richter, Marcelle Behrnt, Giorgio Banzanella und Christoph Jost.

wand an Zeit und Ressourcen zu behaupten.

Richi, in voller Fahrt wie immer, bemerkte aber das Zeichen der Organisation, dass er zum Schluss seines als kurz angekündigten Referates kommen sollte, weil die Cars und Züge sich an fixe Fahrpläne zu halten gewohnt sind. Die Sache mit der Reservation wurde ja bereits einleitend behandelt. So konnte er dann nicht mehr die Beziehung des Verbandes zu seinen Pensionierten an-

*«Sic transit gloria mundi – hier wurde der vergangene Ruhm der Swissair noch einmal gefeiert.»*

Nachdem der Applaus verklungen war, hiess es die Grussadresse der AEROPERS an die Leute zu richten. Richi Huber als Vertreter des Vorstandes erklärte kompetent und packend, wie sich die AEROPERS in den vergangenen Irrungen und Wirrungen behauptet hatte, welche Hindernisse und Gegenspieler zu überwinden waren, wie das immer karger werdende Angebot und die stets vorhandene Nachfrage unter einen Hut gebracht worden sind und der Dialog mit Geschäftsleitung und Verwaltungsrat intensiv gepflegt worden ist. Gespannt verfolgten alle die Entwicklung der Swissair zur SWISS und wie es der AEROPERS gelungen ist, ihre Identität und Souveränität dank eines enormen Auf-

schneiden, die sich nicht nur im Erheben angehobener Mitgliederbeiträge erschöpfen sollte. Vielleicht wollte er sogar die berühmten Worte von JFK umbiegen: «Fragt nicht, was die AEROPERS für euch tun kann, fragt euch, was ihr für die AEROPERS tun könnt»? Das bleibt jetzt halt bis 2004 in der Schwebe.

Meine Eindrücke haben jedenfalls gezeigt: Wir pensionierten Funker, Bordmechaniker, Navigatoren und Piloten tragen nicht nur die Swissair im Herzen, sondern fühlen uns auch der AEROPERS verpflichtet. Und so soll es auch sein. ■



**Nicht dass jemand denkt, die AEROPERS habe Stars aufgeboten: Leslie Nielson ist Erhard Weiss...**

# Überlingen hat das Fass überlaufen lassen

Der Mitte 2003 vom niederländischen Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) veröffentlichte Bericht über die schweizerische Zivilluftfahrt und deren Sicherheit ist ernüchternd. Leider beginnt er mit einer kurzen Zusammenfassung, die das beschönigt. Der folgende Artikel soll deshalb eine Übersicht über die wesentlichen Aussagen des Berichts liefern, konzentriert sich aber auf die staatlichen Behörden und die SWISS.

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

In den letzten Jahren haben sich vier tragische Flugunfälle mit massgeblicher Schweizer Beteiligung ereignet (Halifax im September 1998, Nassenwil im Januar 2000, Bassersdorf im November 2001 und Überlingen im Juli 2002), die schliesslich auch in der Öffentlichkeit und im zuständigen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu kritischen Fragen bezüglich Sicherheit der schweizerischen Zivilluftfahrt und Organisation der staatlichen Sicherheitsaufsicht führten. Dies bewog Bundesrat Moritz Leuenberger, den Leiter des UVEK, eine entsprechende Studie beim NLR in Auftrag zu geben.

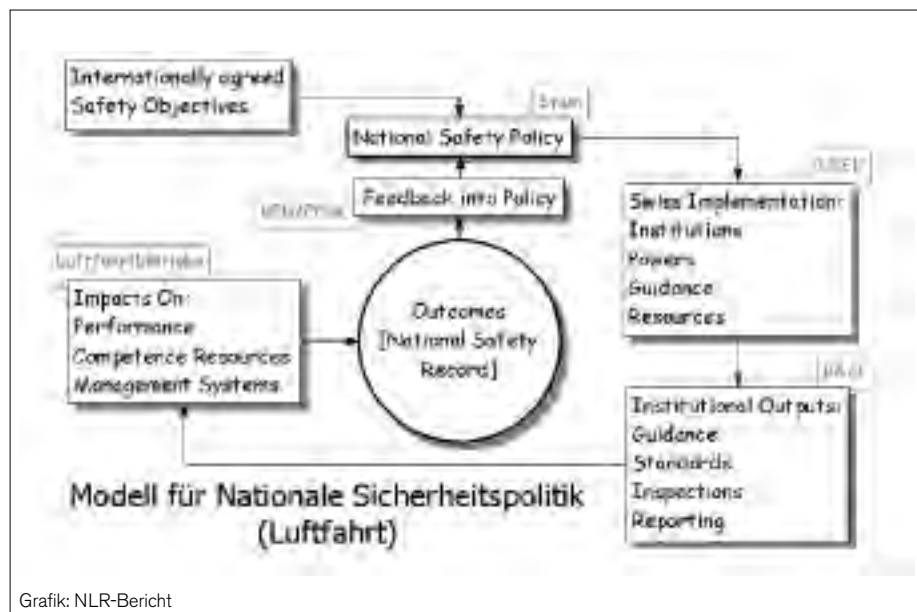
Am 1. Juli 2003 wurde das Resultat der Studie vorgestellt. Es ist ein 266-seitiger, in englischer Sprache abgefasster Bericht, in dessen einleitender Zusammenfassung das NLR festhält, dass die Schweizer Luftfahrt ihren ehemaligen Vorsprung bezüglich Sicherheit in den letzten Jahren gegenüber vergleichbaren europäischen Ländern zwar eingebüsst habe, dass sie aber immer noch sehr sicher sei. Dieser Befund mag zwar korrekt sein, die restlichen, ungefähr 260 Seiten des Berichts zeigen dann aber ein zum Teil entschieden anderes Bild, auch wenn eine besonders krasse Stelle im Bericht offenbar falsch ist: Dass ein BAZL-Inspektor mit dem Verlust der Stelle bedroht worden sei, wenn er sich in seinen Kontrollen nicht nachsichtiger zeige, ist laut Aussage von Moritz Leuenberger (Interview mit dem «Tages-Anzeiger» vom 3. September 2003) in dieser Form unhaltbar; dies sei ihm auch vom NLR bestätigt worden.

## Nationale Sicherheitspolitik und Sicherheitsmanagement

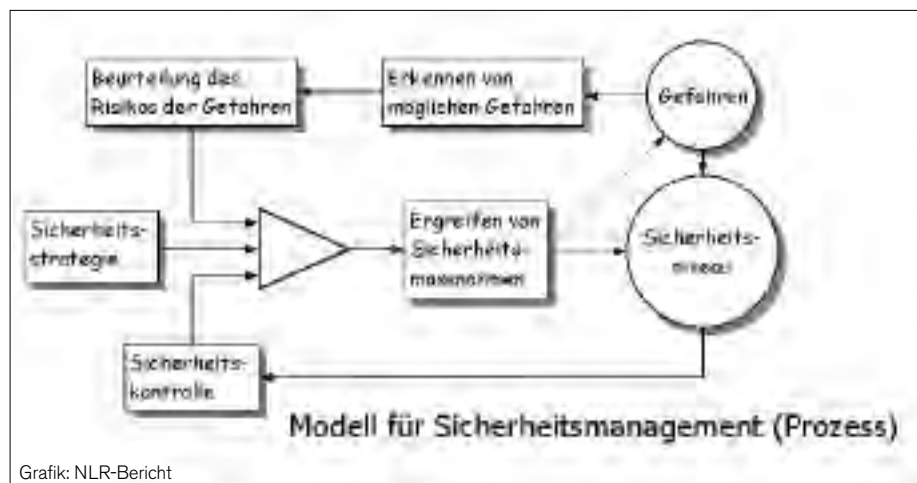
Als Ausgangspunkt für den Aufbau des Berichts kann die Feststellung genommen werden, dass Sicherheit (auch in der Luftfahrt) nicht einfach nur passiert, sondern

das Resultat des gemeinsamen Bemühens einer ganzen Reihe von internationalen und nationalen Akteuren ist. Zu diesen Bemühungen gehöre zwar das Befolgen von Regeln und Bestimmungen, dies sei aber keine hinreichende Bedingung für die Sicherheit. Als Beweis für diese Behauptung wird die Tatsache angeführt, dass der Sicher-

heitsstandard in den westlichen Ländern erheblich höher ist als z.B. derjenige in afrikanischen Ländern, obwohl in beiden Regionen prinzipiell die gleichen international akzeptierten Regeln in nationales Luftrecht umgesetzt würden. Über das Befolgen von Regeln und Bestimmungen hinaus brauche es deshalb, so die Studie, ein Sicherheitsmanagement, das man laut NLR auf zwei Ebenen ansiedeln könne: einerseits auf der Behördenebene (so genannte «nationale Sicherheitspolitik») und andererseits auf der Ebene der beteiligten Luftfahrtbetriebe bzw. der einzelnen staatlichen Behörden wie z.B. dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Um in der Folge die Sicherheit der schweizerischen Zivilluftfahrt und die Organisation der staatlichen Sicherheitsaufsicht effektiv bewerten zu können, stellt das NLR in seinem Bericht zwei konkrete Modelle für die nationale Sicherheitspolitik bzw. für das (betriebliche) Sicherheitsmanagement vor.



**Bemerkung:** Die Schweizer Luftfahrtbehörden und -betriebe wurden nur der besseren Verständlichkeit wegen in dieses Modell eingefügt; das Schema für die Schweizer Sicherheitspolitik wird etwas anders aussehen.



## Staatliche Behörden und Luftfahrtbetriebe

In den Kapiteln 4 bis 11, dem zentralen Teil des Berichts, werden der Reihe nach die einzelnen Elemente der nationalen Sicherheitspolitik und die Rolle der beteiligten staatlichen Behörden und der Luft-

Bericht als endgültig oder lässt weitere Untersuchungen anstellen, um anschliessend den endgültigen Unfallbericht selber zu verfassen. Von dieser Rekursmöglichkeit gegen BFU-Flugunfallberichte wird laut NLR-Bericht regelmässig von Personen oder Organisationen, die in einen Flugunfall

le Förderung der Schweizer Luftfahrt konzentriert hat.

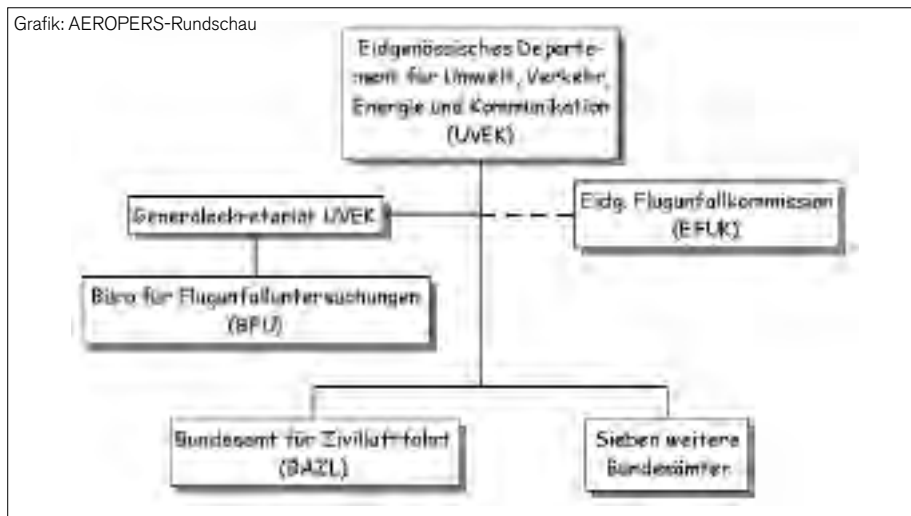
(Mangels expliziter Grundsätze für die Schweizer Sicherheitspolitik muss deshalb später, bei der Bewertung des Resultats der nationalen Sicherheitspolitik, ein «impliziter Grundsatz» verwendet werden, nämlich der in der Schweiz latent vorhandene Wunsch, mit vergleichbaren westeuropäischen Ländern in Bezug auf Sicherheit mithalten zu können.)

## Das UVEK: Umsetzung der nationalen Sicherheitspolitik

Ein ähnlicher Befund wie für den Staat ergibt sich eine Stufe tiefer, beim UVEK, das die Grundsätze der nationalen Sicherheitspolitik umsetzen sollte, indem es die gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die erforderlichen Institutionen schafft und diese mit den nötigen Verpflichtungen und Befugnissen ausstattet: Die Schweiz hat zwar das Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unterzeichnet, in welchem der Sicherheit eine Vorrangstellung eingeräumt wird; sonst aber besitzt die Sicherheit in der Schweizer Luftfahrtgesetzgebung keine spezielle Priorität gegenüber anderen Faktoren wie z.B. der wirtschaftlichen Effizienz oder dem Umweltschutz.

Wenn man die Anordnung der verschiedenen Behörden und Betriebe zum Schweizer Luftfahrtsektor betrachtet, dann fällt weiter auf, dass diese nicht mit dem vorgestellten Modell für eine nationale Sicherheitspolitik übereinstimmt (siehe Grafik unten).

Insbesondere werden die Resultate von Flugunfalluntersuchungen nicht der Regierung (Staat), sondern dem BAZL weiterge-



Vereinfachtes Organigramm der staatlichen Luftfahrtbehörden.

fahrtbetriebe bzw. deren Sicherheitsmanagement unter die Lupe genommen. Es sind dies konkret der Staat selbst, das UVEK, das BAZL, das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU), die Eidgenössische Flugunfallkommission (EFUK), das Flugsicherungsunternehmen skyguide sowie zwei Fluggesellschaften (SWISS und easyJet Switzerland) und zwei Flughäfen (Zürich-Kloten und Genf-Cointrin).

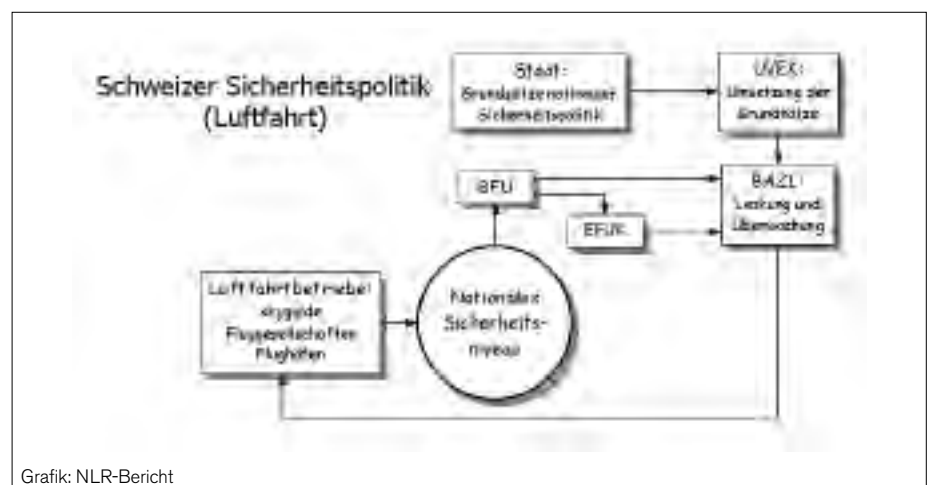
Das BAZL ist eines der acht verschiedenen Bundesämter, die im UVEK angesiedelt sind. Es ist für die Gesetzgebung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt – das Luftfahrtpersonal, die Fluggeräte und die Infrastruktur – zuständig. Dazu kommt eine grosse Zahl internationaler Aktivitäten, insbesondere für die Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und anderen Staaten.

Das BFU und die EFUK untersuchen Flugunfälle. Zusammen stellen sie die schweizerische Implementierung einer im Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Bestimmung dar, wonach jeder Mitgliedstaat Flugunfälle von einer unabhängigen Stelle untersuchen lassen soll. Wie das BAZL gehören auch diese beiden Organisationen administrativ zum UVEK. Die eigentliche Untersuchung von Flugunfällen wird durch das BFU durchgeführt, während die EFUK, eine Schweizer Spezialität, mit der einzigen Befugnis ausgestattet ist, die Richtigkeit und Vollständigkeit von Befunden und Schlussfolgerungen in den BFU-Flugunfallberichten zu überprüfen. Je nach Resultat dieser Überprüfungen erklärt die EFUK den BFU-

verwickelt wurden, Gebrauch gemacht. (Prominentestes, im Bericht jedoch nicht genanntes Beispiel ist Moritz Suter im Zusammenhang mit dem Crossair-Unfall bei Nassenwil.) Gegen die BFU-Sicherheitsempfehlungen und den von der EFUK erstellten Unfallbericht kann kein Rekurs eingelegt werden.

## Der Staat: Grundsätze der nationalen Sicherheitspolitik

Dass die einleitende NLR-Zusammenfassung vermutlich eine Schmeichelei ist, kann man bereits auf der Stufe des Staates erahnen, auf der eigentlich die Grundsätze



der nationalen Sicherheitspolitik festgelegt werden sollten. Es zeigt sich nämlich, dass der Staat der Sicherheit in der Luftfahrt bis jetzt gar keine spezielle Bedeutung beigemessen, sondern sich eher auf die generel-

leitet, so dass der Bund und das UVEK keine direkte Rückmeldung darüber erhalten, ob ihre Bemühungen von Erfolg gekrönt sind. Ferner wird im Bericht festgehalten, dass die Ressourcen und die Fachkennt-



nisse, die im UVEK für den Bereich Luftfahrt – wovon deren Sicherheit nur ein Aspekt ist – zur Verfügung stünden, derart limitiert seien, dass es das BAZL kaum überwachen könne. Es ist die Rede von «viel weniger» als einer einzigen Vollzeitstelle!

### Das BAZL: Lenkung und Überwachung der Luftfahrtbetriebe

Das nächste Element in der nationalen Sicherheitspolitik ist das BAZL, das laut NLR-Modell dafür zu sorgen hat, dass die einzelnen Luftfahrtbetriebe bzw. deren Personal sich so verhalten, dass die vom Staat formulierten Sicherheitsgrundsätze erreicht werden können. Dazu erlässt das BAZL Vorschriften und beaufsichtigt die Luftfahrtbetriebe. Neben dieser Kernaufgabe hat das BAZL jedoch noch eine zweite Aufgabe, die mit der Kernaufgabe sehr oft unvereinbar ist, nämlich die Förderung der Schweizer Luftfahrt. Dies führe, so der Bericht, zu einer Schwächung des BAZL als Gesetzgeber und Aufsichtsbehörde. Das BAZL weiste eine Organisationsstruktur auf, die mehr auf die Bedürfnisse seiner Kunden (die einzelnen Luftfahrtbetriebe) als auf seine Kernaufgabe ausgerichtet sei; insbesondere falle auf, dass es im BAZL keine Organisationseinheit gebe, die spezifisch für die Sicherheit zuständig und verantwortlich sei. Vielmehr müsse im Prinzip jeder Mitarbeiter selbstständig bei seiner Arbeit die Aspekte Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gegeneinander abwägen, was dazu führe, dass einerseits die BAZL-Führung keine Kontrolle über diese Erwägungen habe, und andererseits die einzelnen Mitarbeiter nie sicher seien, ob sie diesbezüglich jeweils «vernünftig» entschieden.

Die Mitarbeiter des BAZL werden als gut qualifiziert und motiviert bezeichnet. Allerdings sei es ein Problem, dass es in der Schweiz keine Luftfahrtaus- bildung mit Uni-



Die Strukturen des BAZL geraten ins Bröckeln.

ber bzw. ihre früheren Arbeitskollegen überwachen sollten (was tatsächlich oft vorgekommen sei); im zweiten Fall seien die BAZL-Mitarbeiter mindestens am Anfang gegenüber ihren Ansprechpartnern bei den Luftfahrtbetrieben jeweils im Nachteil, was die Position des BAZL als Aufsichtsbehörde nicht unbedingt stärke. Ausserdem habe das BAZL jahrelang akuten Personalmangel gehabt. Nach mehreren vergeblichen Anläufen durch das BAZL-Management, diesen Zustand zu korrigieren, hat man den Personalbestand erst im Verlauf der letzten eineinhalb Jahre sukzessive aufbauen können – nachdem das BFU Anfang 2002 das verantwortliche UVEK auf mögliche Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit der angestrebten Verschmelzung der Korps der ehemaligen Swissair- und Crossair-Piloten aufmerksam gemacht hatte, auf die man ein wachsameres Auge halten müsse. Trotz der mittlerweile beträchtlichen Personalzunahme

tegie gebe und dass andererseits die Sicherheitskontrolle unter dem schlechten Verhältnis zum BFU leide. Ausserdem basiere die Sicherheitskontrolle mehr oder weniger auf Unfällen und gravierenden Störungen, sei also rückwärts gerichtet. Daten, die negative Trends erkennen lassen würden, bevor diese zu Unfällen geführt haben, würden vom BAZL kaum gesammelt und ausgewertet, obwohl sie zum Teil durchaus vorhanden wären: Subjektive Eindrücke von BAZL-Experten sowie Resultate von Audits und Inspektionen. Mit Fug und Recht könne man also sagen, dass die Sicherheitskontrolle im BAZL praktisch inexistent sei. Auch das Element «Erkennen von möglichen Gefahren» sei im BAZL zu wenig entwickelt, und eventuelle externe Hinweise auf solche möglichen Gefahren würden vom BAZL ebenfalls nicht in jedem Fall genügend ernst genommen. Da die Beurteilung des Risikos von möglichen Gefahren das Erkennen dieser Gefahren voraussetzt, sei es weiter nur logisch, dass im BAZL auch dieses Element des Sicherheitsmanagements unterentwickelt ist. Gute Noten erhält das BAZL dagegen für die Sicherheitsmassnahmen, die es als Folge von BFU-Empfehlungen oder anderen externen Erkenntnissen jeweils bei sich selbst ergreift.

Zur Kernaufgabe des BAZL gehört die Beaufsichtigung des Flugsicherungsunternehmens skyguide, der Fluggesellschaften und deren fliegenden Personals sowie der Flughäfen. Auch hier stellt die Studie z.T. gravierende Mängel fest – so wurde skyguide bis jetzt praktisch überhaupt nicht überwacht, während das BAZL bei den Fluggesellschaften bis anhin mehr oder weniger blindlings darauf vertraute, dass jede neue Airline bezüglich Sicherheitsmanagement automatisch so vorbildlich ist, wie es die Swissair war. ➔

*«Das BAZL weist eine Organisationsstruktur auf, die mehr auf die Bedürfnisse seiner Kunden als auf die Kernaufgabe ausgerichtet ist.»*

versitätsabschluss gebe. Das BAZL müsse sich deshalb bei der Anstellung von Personal jeweils entscheiden, entweder Leute einzustellen, die bereits in der Luftfahrtindustrie gearbeitet haben, oder Spezialisten aus anderen Sektoren, die sich im BAZL das nötige Luftfahrtwissen zuerst «on-the-job» aneignen müssen. Im ersten Fall bestehe immer die Gefahr, dass BAZL-Mitarbeiter eventuell ihren früheren Arbeitge-

bleibe es aber fraglich, ob das BAZL ohne nochmalige Personalaufstockung seine Aufsichtstätigkeit genügend verstärken und die fehlenden bzw. unterentwickelten Teile des BAZL-Sicherheitsmanagements aufbauen könne, wie dies im Bericht empfohlen wird.

Bezüglich Sicherheitsmanagement im BAZL hält der Bericht fest, dass es einerseits keine wohldefinierte Sicherheitsstra-

## Die Luftfahrtbetriebe: Skyguide, Airlines und Flughäfen

Anschliessend werden die Auswirkungen der nationalen Sicherheitspolitik untersucht, indem das Sicherheitsmanagement der Luftfahrtbetriebe skyguide, SWISS, easyJet, Switzerland, Zürich-Kloten und Genf-Cointrin unter die Lupe genommen wird. Es sei dies die Stufe, auf der die Flugsicherheit bzw. -unsicherheit effektiv produziert wird.

Bezüglich SWISS hält der Bericht fest, dass die Sicherheitsaktivitäten organisatorisch in der Abteilung Flight Operations untergebracht seien. Dennoch könne der Leiter des Sicherheitsdepartements (VP Safety) direkt dem CEO rapportieren. Eine Reihe von Massnahmen habe dies möglich gemacht, nachdem der CEO die Sicherheit als höchste Priorität erkannt habe. Die Grösse des Sicherheitsdepartements wird im Vergleich zu anderen bedeutenden Airlines zwar als vernünftig bezeichnet, im Hinblick auf die heikle Verschmelzung der «Sicherheitskulturen» von zwei sehr heterogenen Pilotenkorps jedoch als eher knapp.

Bezüglich SWISS-Sicherheitsmanagement hält die Studie fest, dass in der Sicherheitsstrategie (in der gleichzeitig maximale Sicherheit und maximale Wirtschaftlichkeit als Ziele formuliert werden) der Flugsicherheit keine klare Priorität eingeräumt werde. Im Hinblick auf die angestrebte Harmonisierung von sicherheitsrelevanten Prozessen und Verfahren zweier

ehemals unterschiedlicher Firmen sollte die Sicherheitsstrategie jedoch eine klare Aussage enthalten, dass das Sicherheitsniveau gehalten oder sogar verbessert werden solle. Die Sicherheitsstrategie der SWISS reflektiere somit kein ungeteiltes Engagement des obersten Managements für die Sicherheit.

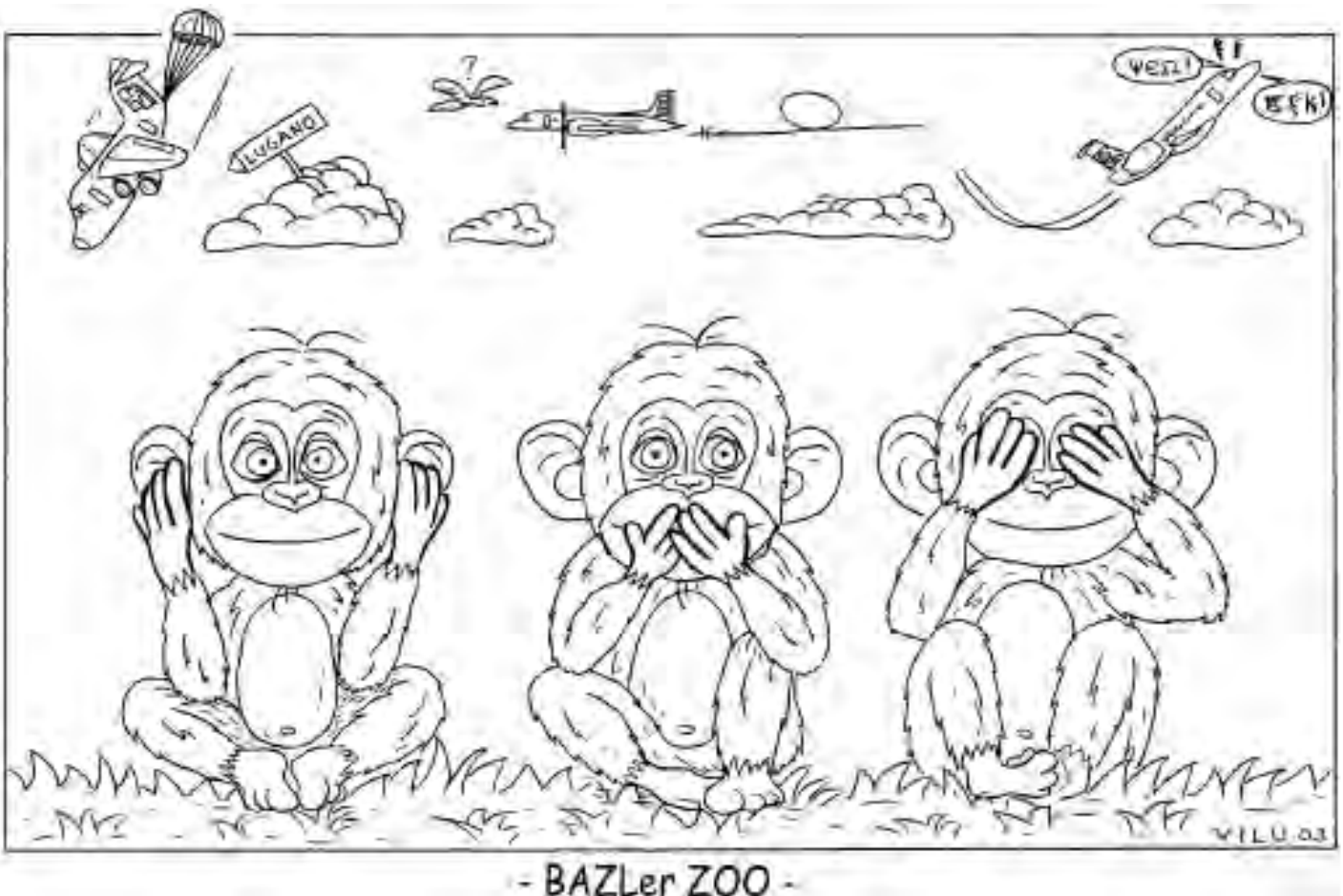
Die Sicherheitskontrolle, die im Wesentlichen auf den bewährten und ausgereiften Aktivitäten (Safety Reporting, Flight Data Monitoring und Flight Safety Investigation) der Swissair basiert, scheine, so der Bericht, bereits recht gut zu funktionieren. Allerdings bestehe die Gefahr, dass die ehemaligen Crossair-Piloten mit ihrer weniger gut entwickelten «Rapportkultur» die ehemaligen Swissair-Piloten dazu verleiten könnten, fortan ebenfalls weniger Rapporte zu verfassen. Anzeichen für diese Entwicklung gebe es bereits. Bezüglich Flight Data Monitoring war die Swissair ein Pionier, während die Crossair auf dieses Hilfsmittel für die Sicherheitskontrolle vollständig verzichtet hat. Trotz des anfänglichen Widerstandes der Ex-Crossair-Piloten werde das Flight Data Monitoring Programm nun aber für die ganze SWISS-Flotte implementiert, die dafür benötigten Flugdatenschreiber würden demnächst auch in den Regionalflugzeugen eingebaut werden.

Bezüglich der drei Elemente «Erkennen von möglichen Gefahren», «Beurteilung des Risikos der Gefahren» und dem «Ergreifen

von Sicherheitsmassnahmen» werden im Bericht keine negativen Auffälligkeiten erwähnt. Als mögliche Gefahren seien von der SWISS die anhaltende Feindschaft zwischen den beiden Korps der Regional- und der Langstreckenpiloten, das Flight-Data-Monitoring-Programm in der Regionalflotte sowie der Selektionsprozess für die Regionalpiloten erkannt worden. Beim Letzteren gehe es um diejenigen Piloten, welche von der Crossair in den späten 90er Jahren während ihrer enormen Expansion direkt als Kapitäne eingestellt worden seien (so genannte «Direct-Entry-Captains»). Die Bandbreite dieser Piloten bezüglich Alter, Nationalität, Englischkenntnissen sowie fliegerischem Hintergrund sei sehr gross, was zum Teil bereits zu Problemen in der Regionalflotte geführt habe. Es scheine aber, dass das Management der SWISS diese Gefahren nicht nur erkannt, sondern auch Schritte eingeleitet habe, die die entsprechenden Risiken mildern sollen. Erwähnt wird dabei insbesondere das «Screening-Programm» für alle Piloten, mit welchem man sicherstellen wolle, dass diese dem «SWISS-Standard» entsprechen.

## Resultat: Nationales Sicherheitsniveau

Flugsicherheit bzw. -unsicherheit wird letztendlich bei den Industrieakteuren produziert, messbares Ergebnis sind Flugunfälle und Störungen im Flugbetrieb («inci-



- BAZLER ZOO -

dents»). Es ist eine der Aufgaben des BFU, über diese Unfälle und Störungen Buch zu führen. Basierend auf den vorliegenden Zahlen, kommt die Studie zum Schluss, dass sich die Sicherheit in der kommerziellen Schweizer Luftfahrt in der Periode 1999–2002 signifikant verschlechtert hat; die Wahrscheinlichkeit, dass diese Verschlechterung nur ein Zufall ist, wird dabei mit weniger als 5 Prozent angegeben. Auch im internationalen Vergleich schneidet die Schweizer Luftfahrt nicht sehr gut ab: Nahm die Unfallrate (Unfälle pro Millionen Flüge) weltweit im Zeitraum 1990–2002 gegenüber der Periode 1980–1989 um gut einen Drittel ab, so nahm diese in der Schweiz um etwa 170 Prozent zu. Allerdings ist die Schweizer Unfallrate auch in der Periode 1990–2002 immer noch tiefer als die weltweite. Die Unfallraten in den Niederlanden, Deutschland und Frankreich (den so genannten «Benchmark-Ländern») weisen den gleichen Trend wie die weltweite auf, nämlich einen abnehmenden. Resultat dieser entgegengesetzten Entwicklungen: Alle drei Benchmark-Länder weisen in der Periode 1990–2002 eine tiefere Unfallrate als die Schweiz auf, die im Zeitraum 1980–1989 noch klar führend war.

Der Bericht versucht weiter anhand der Anzahl gemeldeter «Beinahekollisionen» einen so genannten Air-Traffic-Management(ATM)-Sicherheitstrend zu erfassen, obwohl dies mit einigen Unsicherheiten verbunden sei. Eine vorsichtige Interpretation der Daten lasse vermuten, dass auch diese Zahl in der Schweiz in der Periode 2000–2002 gegenüber früher signifikant gewachsen ist, während der Trend in den Vergleichsländern auch hier eher umgekehrt war.

Zusammenfassend muss man festhalten, dass sich die Sicherheit in der Schweizer Luftfahrt in den letzten Jahren entgegengesetzt zur Sicherheit in anderen westeuropäischen Staaten entwickelt hat. Das Resultat der impliziten Schweizer Sicherheitspolitik ist also eindeutig ungenügend – die Schweiz konnte in Bezug auf den Trend der Luftfahrtsicherheit mit den Benchmark-Ländern nicht mithalten.

### **BFU und EFUK: Der Kreis sollte geschlossen werden**

Der (Regel-)Kreis der nationalen Sicherheitspolitik sollte durch das Feedback-Element geschlossen werden (siehe Modell). Dazu gehören im Wesentlichen die Unfalluntersuchung und die Rückmeldung der Befunde und Empfehlungen aus diesen Untersuchungen. Diese beiden Aufgaben werden in der Schweiz vom BFU und von der EFUK wahrgenommen. Es wurde bereits weiter oben darauf hingewiesen, dass die Rückmeldungen im Schweizer System

statt an die Regierung an das BAZL gelangen. Damit sind die Regierung und das UVEK nicht zwingend darüber im Bild, ob die Ziele der nationalen Sicherheitspolitik tatsächlich erreicht werden. Eine weitere Besonderheit ist die Tatsache, dass die Schweiz sich bezüglich Umsetzung des Anhangs 13 des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO Annex 13) in nationales Recht zwei Abweichungen ausbedungen hat, indem sie:

- den Paragraphen 5.12 nicht übernahm, welcher stipuliert, dass bestimmte Beweismittel, die im Verlauf einer Flugunfalluntersuchung gesammelt wurden, vor Gericht nicht zugelassen sein sollen (damit Zeugen bei einer Flugunfalluntersuchung ohne Angst vor gerichtlicher Vergeltung frei und umfassend mit den Behörden kooperieren können);
- die beiden Paragraphen 8.2 und 8.3 nicht übernahm, in denen empfohlen

wird, dass jedes Land ein freiwilliges Meldesystem für sicherheitsrelevante Vorfälle im Luftverkehr einführen soll, welches Anonymität gewährt und keine strafrechtlichen Konsequenzen hat (damit Vorfälle bzw. Störungen gemeldet werden können, ohne dass man damit rechnen muss, dafür vor Gericht gezogen zu werden).

Das BFU-Personal – 5 Unfallermittler, 3 Administratoren und etwa 40 externe Experten, die bei Bedarf hinzugezogen werden können – erhält im Bericht gute und bezüglich Produktivität sogar hervorragende Noten. Allerdings haben die meisten BFU-Mitarbeiter bereits früher im Luftfahrtsektor gearbeitet (oder arbeiten im Hauptberuf immer noch dort), sodass es aus Gründen der Unabhängigkeit nicht immer möglich sei, die geeignetsten Perso-



### **Markus Mohler, Andrea Norbert Muggli und Topas**

Die Studie des niederländischen Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) hatte nicht nur zum Zweck, eine Standortbestimmung der Sicherheit der schweizerischen Zivilluftfahrt und der Organisation der staatlichen Sicherheitsaufsicht vorzunehmen, sondern es sollten nötigenfalls auch konkrete Massnahmen empfohlen werden, mit denen festgestellte Mängel korrigiert werden können.

Im NLR-Bericht werden insgesamt 28 solche Empfehlungen formuliert, die zum Teil aus mehreren Massnahmen bestehen. Von diesen 28 Empfehlungen sind drei an den Staat, drei an das UVEK, acht an das BAZL, sieben an skyguide, zwei an die SWISS, zwei an die Flughäfen, zwei an das BFU und eines an die EFUK gerichtet. Diese Einteilung ist allerdings nicht in jedem Fall ganz eindeutig. So verlangt beispielsweise eine ans BAZL adressierte Empfehlung, dass alle Fluggesellschaften ein so genanntes Flight-Data-Monitoring-Programm betreiben müssen. Während die SWISS daran ist, dieses von der Swissair übernommene Programm auch auf der Regionalflotte einzuführen, fliegt beispielsweise easyJet Switzerland noch ohne solches Überwachungssystem.

In einer der drei an den Staat gerichteten Empfehlungen wird die rasche Entwicklung eines Aktionsplans für die nationale Luftfahrtsicherheit vorgeschlagen. Die Umsetzung dieser Empfehlung wurde sofort an die Hand genommen. Bereits am 1. Juli, gleichzeitig mit der Veröffentlichung des NLR-Berichts, wurde nämlich der neue Sicherheitsdelegierte, Dr. Markus Mohler, vorgestellt, der u.a. diesen Aktionsplan ausarbeiten sollte. Diese Arbeit ist in der Zwischenzeit mehr oder weniger abgeschlossen worden. Herr Mohler, ehemaliger Staatsanwalt und Kommandant der Polizei des Kantons Basel-Stadt, ist dem Vorsteher des UVEK, Bundesrat Moritz Leuenberger, direkt unterstellt. Er hat gegenüber dem BAZL ein Weisungsrecht und kann dringliche Massnahmen sofort umsetzen.

Eine andere, ans UVEK gerichtete Empfehlung schlägt vor, eine neue Stelle zu schaffen, die ausschliesslich für die Luftfahrt zuständig ist. Diese Empfehlung ist ebenfalls bereits umgesetzt worden: Im September ernannte Bundesrat Leuenberger Andrea Norbert Muggli zum Luftfahrtsicherheitsbeauftragten im Generalsekretariat UVEK. Dessen Hauptaufgabe ist die Aufsicht über das BAZL im Bereich Luftverkehrssicherheit. Herr Muggli ist diplomierte Maschineningenieur ETH und hat sich in verschiedenen leitenden Funktionen bei Swissair Technik, den Pilatus-Flugzeugwerken und bei der Direktion des Flughafens Zürich ein umfangreiches Fachwissen und eine breite aviatische Erfahrung angeeignet.

Im BAZL wurde als Bestandteil des Aktionsplans für die nationale Sicherheit ein Projekt gestartet, das sich Topas (Topping Aviation Safety) nennt. Es umfasst einerseits die Empfehlungen, die das BAZL selbst betreffen (Topas intern), andererseits die Begleitung der Empfehlungen, die an die Luftfahrtbetriebe gerichtet sind (Topas extern).

Beim Teilprojekt «Topas intern» geht es in erster Linie um die empfohlene Reorganisation des BAZL, unter dessen Dach ein separater Bereich für die Sicherheit gebildet werden soll. Begleitend hinzu kommen neue Instrumente für eine integrierte Sicherheitspolitik und die Früherkennung von negativen Sicherheitstrends. Bei «Topas extern» geht es vor allem darum, Audits und Inspektionen bei den Luftfahrtbetrieben rasch intensivieren zu können.

nen eine Untersuchung ausführen zu lassen. Im Durchschnitt dauerte es in der Periode 1998-2002 etwa 18 Monate, bis das BFU eine Unfalluntersuchung abgeschlossen hatte. Das Gesetz sieht zwar für eine Unfalluntersuchung 18 Monate vor, meint damit aber nicht den Durchschnitt, sondern die obere Grenze. Obwohl die Dauer einer durchschnittlichen Unfalluntersuchung also nicht mehr dem Gesetz entspricht und gegenüber früher (vor 1999) massiv zugenommen hat, schlägt sich das BFU im Vergleich zu den entsprechenden Behörden der Benchmark-Länder immer noch gut. Und weil die Häufung von schweren Unfällen in so kurzer Zeit als nicht repräsentativ für die Zukunft angenommen werden könne, so der NLR-Bericht, scheine der BFU-Personalbestand ausreichend zu sein. Trotzdem sei es aber besorgniserregend, dass für die vier eingangs erwähnten tragischen Flugunfälle bis heute (Anfang 2003) kein einziger abschliessender Unfallbericht veröffentlicht wurde. (Der Schlussbericht zum Unfall bei Halifax wurde in der Zwischenzeit publiziert.)

### Grosse fachliche Kompetenz beim BFU

Bezüglich Qualität der Flugunfalluntersuchungen, der Strategie, die dabei verwendet wird, den Hilfsmitteln, die zur Verfügung stehen, und den internationalen Kontakten wird dem BFU ein gutes, teils sogar sehr gutes Zeugnis ausgestellt. Allerdings werde das aus diesem Grund eigentlich sehr hohe Ansehen des BFU durch seine Kommunikationsstrategie und die Rekursfähigkeit seiner Unfallberichte kompromittiert. Das Verhältnis zwischen BFU und UVEK wird im Bericht als mangelhaft, jenes zwischen BFU und BAZL sogar als gestört bezeichnet. Das erste werde im Wesentlichen dadurch übermässig belastet, dass das UVEK ständig zwischen dem BFU und dem BAZL vermitteln müsse, obwohl es dazu aufgrund seiner mangelnden Fachkenntnisse eigentlich gar nicht in der Lage sei. Im zweiten Fall wirft das BAZL dem BFU vor, dass es sich bezüglich Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen wie eine Aufsichtsbehörde über das BAZL verhalte, was nicht dem Gesetz entspreche. Umgekehrt wirft das BFU dem BAZL vor, dass dieses seine Sicherheitsempfehlungen nur ungenügend umsetze, so dass die vom BFU an und für sich erkannten Sicherheitsrisiken unnötigerweise weiterbestehen würden.

Konkret ist es so, dass das BFU dem BAZL im Durchschnitt etwa zwei sicherheitsrelevante Massnahmen pro untersuchten Vorfall empfiehlt. Das BAZL nimmt diese Empfehlungen entgegen und meldet schliesslich – im Normalfall nach Rück-

sprache mit den betroffenen Akteuren – deren konkrete Umsetzung an das BFU zurück. Ungefähr 85 Prozent aller Empfehlungen des BFU werden ganz oder wenigstens teilweise umgesetzt (gemäss ICAO-Annex 13 besteht zur Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen keine Verpflichtung). Auffällig sei jedoch, dass bei den grösseren Flugzeugen (Masse über 5700 kg, also bei allen «normalen» Airline-Flugzeugen) viel weniger, nämlich nur noch etwa 62 Prozent aller Empfehlungen umgesetzt würden. Dazu komme, dass in 43 Prozent dieser Fälle das BFU die effektive Umsetzung als ungenügend ansieht. Im internationalen Vergleich werden damit in der Schweiz eher wenig Empfehlungen zufriedenstellend umgesetzt – auch wenn aus Sicht des BAZL diese 43 Prozent als zu hoch gegriffen interpretiert werden.

Zusammenfassend lasse sich sagen, dass das BFU eine grosse Sachkompetenz aufweise und hohe Ansprüche an sich selbst stelle. Die Flugsicherheit stehe, wie das verlangt wird, immer im Zentrum der Aktivitäten des BFU. Trotzdem müsse sich auch das BFU Kritik gefallen lassen, denn grosse Sachkenntnis und Engagement der Mitarbeiter würden an Wirkung verlieren, wenn die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen zu wünschen übrig lasse. Dies sei aber zwangsläufig der Fall, wenn die Kommunikationsstrategie als schlecht empfunden wird und die Beziehungen zu

zum BFU, speziell jedoch zu dessen Leiter, habe sich verschlechtert und sei mittlerweile sogar gestört, während das Verhältnis zwischen EFUK und UVEK gut sei. Im Schnitt wird gegen jeden sechsten BFU-Unfallbericht bei der EFUK Rekurs eingelegt. Für eine Rekursbehandlung sieht das Gesetz in der Regel sechs Monate vor, dieser Prozess dauert in der Praxis jedoch etwa elf Monate – im Durchschnitt.

In Paragraph 3.1 des ICAO-Annexes 13, den die Schweiz akzeptiert hat, wird festgehalten, dass Flugunfalluntersuchungen allein der Unfallvorbeugung dienen sollen. Dies sei beim BFU der Fall, während die EFUK ausserdem noch den persönlichen Interessen des Rekursurhebers diene. Das werde beispielsweise dann zum Problem, wenn im Zuge einer Unfalluntersuchung durch das BFU die wahrscheinlichste Hypothese über den Unfallverlauf zu Schlüssen führt, die die Interessen des Rekursverfassers tangieren. Können diese Schlüsse nicht hieb- und stichfest bewiesen werden – was eine recht häufige Situation bei Unfalluntersuchungen sei –, dann müssen wegen des Rekurses die wahrscheinlichste Hypothese und die daraus gezogenen Schlüsse sehr oft wieder fallengelassen werden. Notgedrungen müsse man dann statt zur besten zur zweitbesten Hypothese greifen oder sogar auf jegliche Hypothesen (und Schlüsse) verzichten – auf Kosten der Unfallvorbeugung. Die

## «Rund 85 Prozent aller Empfehlungen des BFU werden ganz oder teilweise umgesetzt.»

Behörden und Industrie so belastet sind, wie das von vielen verschiedenen Stellen explizit betont worden sei. Da es unwahrscheinlich sei, dass dies einen «organisierten Aufstand» gegen das BFU darstelle, müsse man annehmen, dass das BFU nicht unschuldig an seinen «Beziehungsproblemen» sei.

### Die EFUK: Im Widerspruch zu ICAO-Annex 13

Im Zusammenhang mit der EFUK halten die Verfasser der Studie zuerst einmal fest, dass es nicht klar sei, weshalb es diese Kommission überhaupt gebe. In der Verfassung existiere keine Bestimmung, wonach eine Behörde wie das BFU einem – Rekursmechanismus unterliegen müsse, nur weil sie möglicherweise die Interessen von beteiligten Personen beeinträchtigen könne.

Die EFUK besteht mit dem Präsidenten aus fünf Personen. Diese seien gut qualifiziert und motiviert. Das Arbeitsverhältnis

Existenz der EFUK könne also zum Widerspruch mit Paragraph 3.1 des ICAO-Annexes 13 führen. Weiter wird ausgeführt, dass die Arbeit der EFUK die Qualität der BFU-Berichte nicht ausreichend verbessere, um die Existenz der EFUK wenigstens aus diesem Grund zu rechtfertigen. Ausserdem werde durch die Tätigkeit der EFUK einerseits die Publikation von Unfallberichten und damit vor allem die Wirksamkeit der Unfalluntersuchungen verzögert und andererseits die Autorität des BFU untergraben, dessen Berichte in zunehmendem Masse Gefahr laufen, nur noch «als notwendiges Vorspiel zu den tatsächlichen Entscheidungen der EFUK» betrachtet zu werden.

Zusammenfassend müsse gesagt werden, dass die mit der Existenz der EFUK verbundenen Vorteile deren Nachteile in keiner Art und Weise aufwiegen würden, so dass die Aufhebung dieser Institution und die dazu nötigen gesetzlichen Änderungen empfohlen werden. ■

# Deregulierung vs. Vertrauen der Behörden

Schöne und überzeugende wirtschaftliche Theorien werden bei ihrer Umsetzung in die Praxis leider sehr oft verstümmelt. Die Deregulierung der Luftfahrt in der Schweiz ist ein gutes Beispiel für diese These. Zusammen mit einer weiteren häufigen Eigenschaft menschlicher Aktivität, dem übermässig langen Festhalten an einst bewährten Ideen, ergibt sich der Cocktail, der die Sicherheit der Schweizer Luftfahrt in ihren Grundfesten erschüttert hat.

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

*Anmerkung: Die kursiven Texte sind Übersetzungen aus dem Englischen. Der Autor hat zwar versucht, die Texte so genau wie möglich zu übersetzen, da es aber keine wörtlichen Übertragungen sind, wurde auf das Setzen von Anführungs- und Schlusszeichen verzichtet. Damit soll verhindert werden, dass die deutschen Texte als Zitate missverstanden werden.*

Trotz Deregulierung der Airline-Branche, also letztlich tieferer Flugpreise, verlangt die Schweizer Bevölkerung weiterhin eine überdurchschnittlich sichere Luftfahrt. Obwohl dieser Anspruch legitim ist, wurde er in den letzten Jahren jedoch immer weniger eingelöst – Flugunfälle mit Schweizer Beteiligung häuften sich. Die Studie des niederländischen Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), die der Bund aufgrund dieser Unfälle in Auftrag gegeben hat, weist im Prinzip auf zwei Hauptursachen für die heutige Krise in der Schweizer Luftfahrt hin, wobei die erste nur implizit als solche identifiziert wird: Es sind dies erstens eine völlig falsch interpretierte Deregulierung und zweitens eine veraltete Überwachungsphilosophie der zuständigen Aufsichtsbehörden.

## Falsch verstandene Deregulierung

Worum es bei der Deregulierung im Prinzip geht, erklärte Ray Webster, Managing Director bei easyJet, im 14. Bericht des U.K. Select Committee on Environment, Transport and Regional Affairs (1999) wie folgt:

Die Deregulierung der Airline-Branche bezieht sich auf die wettbewerbsbehindernden Aspekte der Luftfahrt, nicht auf deren Sicherheitsstandards. Jede Annahme oder Andeutung, dass diese Sicherheitsstandards sich als Folge der Deregulierung senken würden, ist somit falsch. Es

sind aber diese falschen Annahmen, die zu den regelmässigen Behauptungen führen, wonach eine kostengünstige Airline hauptsächlich im Sicherheitsbereich spare. Diese Ansichten müssen wir klar zurückweisen, denn kostengünstige Airlines werden genau gleich überwacht und besitzen die gleichen Standards wie die grossen, etablierten Airlines.

Soweit die schöne und überzeugend klingende Theorie. Wie diese Theorie aber in die Schweizer Praxis umgesetzt wurde, zeigt folgender, bedenklicher Ausschnitt aus dem NLR-Bericht:

*(...), wurden uns glaubwürdige Hinweise zugespielt, dass mindestens in jüngster Vergangenheit Sicherheitsmängel bei gewissen Fluggesellschaften häufiger auftraten, als sie normalerweise erwartet werden müssen. Aufgrund dieser Hinweise muss man annehmen, dass die Inspektoren des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) die Mängel auch gekannt haben. Diese BAZL-Inspektoren sagten aber im*

*Verlaufe der Untersuchungen für diese Studie aus, dass es schwierig gewesen wäre, die Aufsicht über bestimmte Fluggesellschaften zu verstärken. Diese hätten nämlich das BAZL regelmässig darauf hingewiesen, dass eine verschärfte Überwachung der Deregulierung widersprechen würde. In den Augen dieser Fluggesellschaften habe Deregulierung bedeutet, dass das BAZL seine Überwachungstätigkeit reduzieren müsse. Bei einer verstärkten Überwachung – so die BAZL-Inspektoren – hätten die betroffenen Fluggesellschaften zu politischen Massnahmen ge-griffen, denn eine übermässige Überwachung hätte ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den etablierten Gesellschaften eingeschränkt. In Interviews hätten BAZL-Mitarbeiter zu diesem Thema weiter aus-gesagt, dass eine verstärkte Aufsicht über diese Airlines – wie sie eigentlich als nötig erachtet wurde – zum Vorwurf geführt hätte, dass die Swissair durch die Behörden privilegiert werde, was den Zielen der Deregulierung widerspreche.*

Das ist ziemlich genau das Gegenteil von dem, was Herr Webster von easyJet im Jahr 1999 gesagt hat, und es ist auch das Gegenteil von dem in den letzten Jahren immer krampfhafter suggerierten Bild, wonach Sicherheit und Luftfahrt in der Schweiz sozusagen untrennbar miteinander verbunden seien.

Um es deutlich zu sagen: Herrn Webster soll hiermit in keiner Art und Weise unterstellt werden, dass bei easyJet die Praxis eventuell ebenfalls etwas anders als die hehre Theorie ausgesehen haben könnte. Denn es ist sehr wohl möglich, dass die englische Aufsichtsbehörde stärker ist, als es das BAZL bis anhin war. Allerdings gibt es Hinweise darauf, dass auch der englische Staat seine liebe Mühe mit der Dere-



**Die Verantwortlichen haben die Anpassung der Überwachungsphilosophie verschlafen.**

gulation und den Billig-Airlines hat. So bemerkte der Direktor der Safety Regulation Group der UK Civil Aviation Authority, also dem englischen Pendant zum BAZL, im selben Bericht, aus dem auch das Webster-Zitat stammt, dass die Gründung von ständig neuen Billig-Airlines ihre Kapazitäten jeweils erheblich strapazieren würde. Ob dies aber spürbare negative Konsequenzen auf die Aufsichtstätigkeit über die bereits etablierten Fluggesellschaften hatte, das wurde dort nicht weiter ausgeführt.

Kommen wir zurück in die Schweiz: Da eine verstärkte Überwachung für eine Airline, deren Flugbetrieb vorbildlich ist, nicht alle Welt kostet, muss man annehmen, dass hinter den Drohungen der Fluggesellschaften die Angst stand. Die Angst nämlich, dass eine intensivere Überwachung versteckte Mängel aufdecken könnte, die zu beseitigen dann eventuell tatsächlich «ins Tuch» gehen würde. Eine absichtlich oder unabsichtlich falsch verstandene Deregulierung und der erfolgreiche Druck der jüngeren Airlines auf die Schweizer Aufsichtsbehörde hatten also – Ironie der Geschichte – indirekt zur Folge, dass es letztendlich die vorbildliche Swissair war, die völlig im Widerspruch zur eigentlichen Idee der Deregulierung, gegenüber den Neulingen einen Wettbewerbsnachteil erfuhr.

### Veraltete Überwachungsphilosophie

Da der NLR-Bericht von den Schweizer Behörden in Auftrag gegeben wurde, zielen viele der Massnahmen, die vom NLR als nötig erachtet werden, um die Schweizer Zivilluftfahrt bezüglich Sicherheit wieder an die Spitze zu bringen, auf die Behörden. Das NLR weist jedoch in seinem Bericht darauf hin, dass nicht diese die eigentlichen Auslöser der Abnahme des Sicherheitsniveaus in der Schweizer Luftfahrt sind:

Sollte dieser Bericht den Eindruck hinterlassen, dass die Abnahme des Sicherheitsniveaus der Schweizer Luftfahrt in den letzten Jahren in erster Linie auf Schwächen bei den Behörden zurückzuführen ist, dann ist dieser Eindruck falsch. Die entscheidenden Faktoren für das Sicherheitsniveau sind die Fluggesellschaften, die Flughäfen und die Flugsicherungsgesellschaft (skyguide). Hätten diese Akteure bei ihrer Arbeit weiterhin die Massstäbe verwendet, die zum hervorragenden Sicherheitsniveau der Schweizer Luftfahrt in den 80er Jahren führten, dann wäre dieses Niveau nicht gesunken und diese Studie hätte nie ausgeführt werden müssen.

Der Bericht fährt weiter, dass die Behörden aber insofern ebenfalls versagt hätten, als sie nicht bemerkten, wie das Niveau irgendwann langsam, aber stetig zu sinken

begann. Logischerweise wurden deshalb von der Regierung auch keine Massnahmen dagegen ergriffen. Den Grund, weshalb die Behörden das Absinken der Sicherheit so lange nicht bemerkten, ortet das NLR in einer gefährlich gewordenen Überwachungsphilosophie des BAZL, die sich bei der Swissair allerdings jahrelang bewährt hatte:

Die Überwachungsphilosophie des BAZL beruhte vollständig auf dem Vertrauen in Eigenverantwortung und Integrität der Fluggesellschaften. Sehr oft arbeitete das BAZL mit ihnen zusammen, vor allem bei administrativen Problemen. Die Förderung der Luftfahrt war für das BAZL wichtiger als die Förderung von deren Sicherheit, denn Sicherheit und Luftfahrt wurden als siamesische Zwillinge betrachtet. Bezüglich Sicherheit spielte die Swissair während vieler Jahre eine Musterrolle, ihr Ruf bezüglich Sicherheit und Qualität war praktisch unübertroffen. Eine strenge und gründliche Überwachung einer solchen Fluggesellschaft wurde deshalb als unnötig erachtet. Als dann im Verlaufe der Jahre, stimuliert durch die Deregulierung, neue Schweizer Fluggesellschaften auftauchten, wurde diese bewährte Überwachungsphilosophie unverändert auch bei den Neulingen angewendet – ohne vorher deren be-



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

**Dienstag Ruhetag**

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



**Hier sind sie wieder,  
unsere Kuschtelstage.**

**Zwei Übernachtungen mit reichhaltigem Frühstück für Langschläfer.**

**Welcome-Drink bei Ankunft,  
freie Benutzung unserer Sauna.  
Pro Person € 99.-**

**Möchten Sie jemanden verwöhnen?**

Dieses Angebot können Sie auch schenken.

**Claudia** kocht für Sie Spezialitäten aus ihrer peruanischen Heimat, probieren lohnt sich.

**Herzlich willkommen!**

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



**Im Sicherheitsbereich orientiert sich die SWISS an den Massstäben der ehemaligen Swissair.**

triebliche und Sicherheitsgrundsätze überprüft zu haben.

Das BAZL verschief also die Entwicklungen der Luftfahrtindustrie, die Deregulierung, und realisierte erst viel zu spät, wie sich im grossen und dunklen Schatten der Swissair neue Airlines gebildet hatten, die sich im Gegensatz zu dieser höchstens noch an die minimalen Anforderungen hielten. So wird im NLR-Bericht explizit darauf hingewiesen, dass neue Fluggesellschaften ihre Betriebslizenzen offenbar im Wesentlichen aufgrund der von ihnen selbst eingesandten Dokumentation erhielten. Eine Kontrolle, ob Organisation oder Betrieb des Unternehmens tatsächlich so existierten und funktionierten, wie dies in den Dokumenten behauptet wurde, habe aber kaum je stattgefunden. Tatsächlich sei, so der NLR-Bericht, in einem Fall eine Betriebslizenz gewährt worden, obwohl sich im Nachhinein die eingesandten Dokumente in einem wichtigen Detail als unvollständig erwiesen haben.

Im NLR-Bericht wird in diesem Zusammenhang insbesondere auch das Sicherheitsmanagement der Crossair erwähnt, welches sich im Gegensatz zu demjenigen der Swissair anscheinend ebenfalls an den Minimalanforderungen orientiert habe. Diese Aussage steht allerdings im Widerspruch zu den Beteuerungen, die die Crossair-Verantwortlichen zu diesem Thema jeweils in der Öffentlichkeit verlauten liessen, beispielsweise im Dezember 2001 der damalige Crossair-CEO André Dosé in einem Moneycab-Artikel.

Der grosse Vorteil der BAZL-Überwachungsphilosophie war natürlich ein verhältnismässig schlankes BAZL, wie sich das die Schweiz in Zukunft trotz Sparzwang beim Bund vermutlich nie mehr leisten können, wenn die NLR-Studie und ihre

Empfehlungen nicht zur Farce verkommen sollen: Denn wird im sicherheitssensiblen Luftfahrtsektor bei den Betrieben gespart, dann wird es bei der Aufsichtsbehörde teurer, sofern man das Qualitätsniveau halten will.

**Wandel in der Sicherheitskultur nötig**

Ob sich nun Teile der Schweizer Luftfahrt bis anhin tatsächlich am Minimum orientiert haben oder nicht – Tatsache ist jedenfalls, dass die Schweizer Luftfahrt nicht zufällig in ihre tiefe Sicherheitskrise geraten ist. Diese Krise böte nun aber, so der NLR-Bericht, eine fast einmalige Gelegenheit für einen eigentlichen Bewusstseinswandel hin zu einer «reiferen Sicherheitskultur». Ein solcher Kulturwandel sei zwar sehr viel anspruchsvoller als eine Änderung von Verfahren und Technologien, er sei aber nötig, um aus der Krise herausfinden und die Benchmark-Länder, die ja auch nicht schlafen würden, wieder einholen zu können. Ein konkreter erster Schritt auf dem Weg zu einer neuen Sicherheitskultur sei die Entwicklung eines Aktionsplans für die nationale Luftfahrtsicherheit, die man sofort an die Hand nehmen müsse.

Der Umstand, dass die NLR-Studie überhaupt in Auftrag gegeben worden sei, beweise, dass es dem Staat ernst sei mit dem Willen, die Schweizer Luftfahrt bezüglich Sicherheit wieder an die Spitze zu bringen. Und in der Tat wurde in der kurzen Zeit seit der Veröffentlichung des NLR-Berichtes bis heute von den Behörden auch schon einiges umgesetzt. Dies reicht aber nicht aus. Da die Luftfahrtsicherheit das Resultat des gemeinsamen Bemühens aller Akteure ist, müssen auch die angesprochenen Luftfahrtbetriebe, also die skyguide, die Fluggesellschaften und die Flughäfen, ihren Beitrag leisten.

**Die SWISS und ihr Standard: Erster Prüfstein**

Es ist deshalb sehr ermutigend, dass sich die SWISS im Sicherheitsbereich eher an den Massstäben der ehemaligen Swissair orientieren will als an den Massstäben der früheren Crossair. Allerdings wird dies nicht ganz einfach sein. Im NLR-Bericht steht dazu:

Die grösste Herausforderung besteht in der Harmonisierung der Sicherheitskulturen der Crossair und der Swissair in einer gemeinsamen Sicherheitskultur. Dabei soll das Sicherheitsniveau der früheren Swissair erreicht werden, ohne dass unangemessene Prozesse und Verfahren bei der Regionalflotte nötig werden.

Dies ist sehr richtig, die eigentliche Herausforderung besteht jedoch nicht in der Harmonisierung an und für sich, sondern vielmehr in den einschränkenden Rahmenbedingungen: Will man Qualität (Sicherheitsniveau der früheren Swissair) und bezahlt dafür den nötigen Preis, oder legt man den Preis fest, den man bezahlen will (keine unangemessenen Massnahmen bei der Regionalflotte), und akzeptiert die resultierende Qualität? Oder geht tatsächlich beides zusammen?

Lobenswert ist in diesem Zusammenhang auch das so genannte Screening-Programm, mit dem die SWISS laut NLR-Bericht sicherstellen will, dass alle ihre Piloten dem so genannten «SWISS-Standard» entsprechen. Bei diesem Programm handelt es sich im Wesentlichen um eine Überprüfung aller vorhandenen Pilotendossiers, es stellt also keine Selektion dar. Etwas überraschend wird hier aber ein neuer Standard, der so genannte «SWISS-Standard», eingeführt. Da dieser nicht weiter definiert wird, stellt sich die Frage, ob dieser neue SWISS-Standard identisch mit dem altbekannten Swissair-Standard ist. Falls ja: Wieso werden sie dann nicht gleich genannt? Falls nein: Mit welchen zusätzlichen Massnahmen will die SWISS dann trotzdem das Sicherheitsniveau der früheren Swissair erreichen?

**Lugano: Ein zweiter Prüfstein**

Ob die Schweiz «die seltene Gelegenheit für einen Kulturwandel» mit all ihren Konsequenzen zu ergreifen gewillt ist, wird erst die mittelbare Zukunft zeigen. Erste Anhaltspunkte dafür liefert aber neben dem Umgang der SWISS mit der oben erwähnten grossen «interkulturellen Herausforderung» beispielsweise auch die Art und Weise, wie der von der SWISS am 6. Januar 2003 offenbar unbeabsichtigt ins Rollen gebrachte Stein in Lugano wieder abgebremst wird. ■

# OCCC – Oneworld Cockpit Crew Coalition

**Der Beitritt der SWISS zur oneworld hat auch Auswirkungen auf das Umfeld der AEROPERS. Die Pilotenverbände der Mitgliederegesellschaften sind innerhalb der OCCC organisiert. Erste Eindrücke lassen annehmen, dass die SWISS nicht unerwünscht ist.**

*Text: Alex Schönenberger, Spezialist  
Aussenbeziehungen, SF/O A330/340*



Die Airline-Allianz oneworld besteht nach dem Beitritt der SWISS zurzeit aus neun Mitgliedern. Die OCCC ist der Zusammenschluss der Pilotenvereinigungen dieser Mitglieder. Aus jeder Airline ist ein Vertreter des Main Carriers oder des nationalen Dachverbandes als so genannter OCCC Director bezeichnet. Er stellt den Informationsaustausch sicher, pflegt die Kontakte und besucht die halbjährlichen gemeinsamen Meetings, die abwechselungsweise von einem der Mitgliederverbände durchgeführt werden. Heute sind 13 Verbände Mitglieder in der OCCC. Wohl ist die japanische Gesellschaft JAL nicht oneworld-Mitglied, da sie aber Interesse zeigt, gehören auch Verbände der Japan Air Lines (JAL) zur Vereinigung. Es sind dies gleich mehrere, da Kapitäne, Copiloten und Bordtechniker getrennt organisiert sind. Die OCCC wurde erst 1998 gegründet, obwohl oneworld seit 1996 besteht. Mit der SWISS und der AEROPERS ist es genau umgekehrt. Nachdem die Schweizer Airline im Herbst 2001 den Allianz-Beitritt zu oneworld als Ziel formulierte, handelte die AEROPERS schnell und konnte so bereits im Frühjahr 2002 der OCCC beitreten. Bekanntlich wurde der Allianz-Beitritt erst jetzt vollzogen, was jedoch für die AEROPERS kein Nachteil ist, da wir in der OCCC schon bestens verankert und bekannt sind.

Zeitgerecht nach dem Allianz-Beitritt der SWISS hat am 2./3. Oktober 2003 in Madrid das OCCC-Herbstmeeting stattgefunden, das ich für die AEROPERS besuchen konnte. Durchgeführt wurde das Meeting durch SEPLA, den Dachverband der spanischen Linienpiloten. Einen Schwerpunkt bildete die gegenseitige Aufdatierung mit «Industrial Reports» des vergangenen Halbjahres. Es sind dies Berichte über die allgemeinen Rahmenbedingun-

gen, den Geschäftsgang der eigenen Airline sowie über Neuigkeiten zum Kapitel Arbeitsverträge oder Verbandsaktivitäten von internationalem Interesse. Weitere Themen waren der Austausch von aktuellen Benchmark-Daten, Vergleiche der getroffenen Security-Massnahmen gegen Terrorismus, die Unterstützung der Verbände von JAL und LAN CHILE in laufenden Gerichtsverfahren bzw. Arbeitskonflikten mit dem Management, die zukünftige Strategie der OCCC und natürlich auch einige Interna wie Mitgliederbeiträge (für uns bisher max. USD 5.– pro Mitglied und Jahr!). Allgemein lässt sich sagen, dass die OCCC einen partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog mit der Führung bzw. den Führern der oneworld anstrebt. Dies im Wissen um die gewaltigen Herausforderungen der Zukunft, die nur gemeinsam sinnvoll angepackt werden können.

Für die AEROPERS sind die Kontakte innerhalb der OCCC sehr wichtig. Wir helfen, wo es geht und es unsere Ressourcen zulassen. Im Gegenzug können wir in gewissen Bereichen auf Hilfe zählen, die von einer Organisation mit 25 000 Mitgliedern

durchaus eine Bedeutung hat. Das Motto muss lauten «Qualität vor Quantität», da wir eindeutig zu den kleinen Verbänden gehören. Punkte tiefgreifender Veränderungen, Krisenmanagement, verschärfter Arbeitsbedingungen und Aufbruch zu neuen Ufern verfügt die AEROPERS jedoch (leider) in Bezug auf andere Verbände und Airlines über einen eindeutigen Vorsprung. Wer Lust hat, dem sei ein Blick auf die OCCC-Webseite empfohlen. Den entsprechenden Link findet ihr auf der AEROPERS-Homepage.

Als Illustration zur Kontaktpflege habe ich auf der folgenden Seite die OCCC-Vertreter von BALPA/GB und SLL/Finnland gebeten, uns ihre Ansichten mitzuteilen, was sie spontan und gerne auch gemacht haben. Den beiden vielen Dank! ■



**Der Dachverband der spanischen Linienpiloten SEPLA hatte das OCCC-Herbstmeeting in Madrid organisiert.**



What did you think when you heard that SWISS becomes full member of oneworld?

**David P. Smith**, Chairman of Company Council, British Airways: Pleased. SWISS is the final piece of the European jigsaw for the oneworld alliance.

**Kai Tuomikoski**, OCCC Director and Board Member, SLL/Finnish ALPA: I thought that's great! We have done a lot to improve cooperation in the past few years and my experience of that cooperation and about SWISS people is very positive.

What are the advantages for your company being oneworld member?

**DPS:** The synergy of the group is greater than the sum of the individual parts. The merging of the frequent flyer program will capture the passengers of all the group's airlines. Additionally there will be new economies of scale when oneworld carriers operate from the same airport. For example staff and operations can be efficiently merged.

**KT:** Advantages for the company are the cost savings in many business areas like marketing, ticket selling and ground handling.

What are the advantages for your union being a OCCC member?

**DPS:** Exchange of information. We are able to keep each other updated on the way the managements of the oneworld companies try to bring down the terms and conditions of their employees. It is also important to exchange benchmarking data.

**KT:** SLL is a small union – we have only 640 members – and we have got a lot of useful information and support from other unions. It is a nice feeling to know that during the hard times the support of 25 000 pilots is just an e-mail away.

Where are the fields of development of OCCC?

**DPS:** I don't know.



**Gruppenaufnahme aller Teilnehmer mit David P. Smith (vordere Reihe rechts) und Kai Tuomikoski (hinterste Reihe, zweiter von rechts)**

**KT:** As an OCCC we have to still deepen our cooperation. The more unified our contracts are, the harder it is for the company to outsource our flights to cheaper «partners». Maybe we could also have a common office somewhere and also some hired staff like general secretary or lawyers.

Do your members know OCCC, and how do they get the corresponding information?

**DPS:** I will write a report in our association newsletter to raise the profile of OCCC with the membership.

**KT:** They do know the OCCC quite well. I'm the man with a loud voice! We have a monthly magazine that we use for spreading information amongst our members. We also have an active e-mailing list that we use as a fast news channel.



## «Riedi-Bild» als Poster

Mit dem mittlerweile unter dem Kürzel «Riedi-Bild» bekannten Foto hat Markus A. Jegerlehner im Jahre 2002 den Swiss Press Photo Award in der Kategorie «Aktualität» gewonnen. Immer wieder werden bei ihm einzelne Poster bestellt. Wer sich ebenfalls für einen Abdruck interessiert, kann das Foto bestellen unter: [info@fotojeger.ch](mailto:info@fotojeger.ch).

Postergrösse 30 x 45 cm

Preis bei Auslieferung via interne Post Fr. 20.–

Digitaldruck, matt

### Very Zivilized Thinking (VZT)

Wenn man beim Bidden im Oktober herausfindet, dass man im November den VTZ zugeteilt erhalten hat und das Bidden deshalb tendenziell sinnlos ist, dann ist man doch – sagen wir mal – geringfügig erstaunt ob dieser Laune der Natur, da man den VTZ irgendwann mal gewünscht hat, nur ja um Gotteswillen nicht im November. Wenn man also ganz zufälligerweise herausgefunden hat, dass man den November im grausig graunassnebligen Zürich verbringen wird anstatt im vielleicht etwas angenehmeren Dubai oder im etwas schwüleren Bangkok oder wenigstens im etwas wärmeren Dar es Salam, dann ist man – sagen wir es einmal so – vermutlich leicht enttäuscht über die eher willkürliche Zuteilung des wertvollen VTZ; entsprechen doch diese Spezialferien immer-



hin dem Gegenwert eines ganzen Monatslohnes, auf den man – man hat ja schliesslich eine soziale Ader –, aus Gründen des Gemeinwohls und der hoch gepriesenen Solidarität gern verzichtet hat. Vielleicht spürt man dann sogar mal eine bescheidene Regung der Dankbarkeit. Vielleicht auch nicht. Zugegebenermassen ist so ein Monatslohn auch nicht mehr, was er mal war, Tendenz abnehmend; ausserdem sind karitative Aufwendungen dieser Art bestimmt voll steuerabzugfähig.

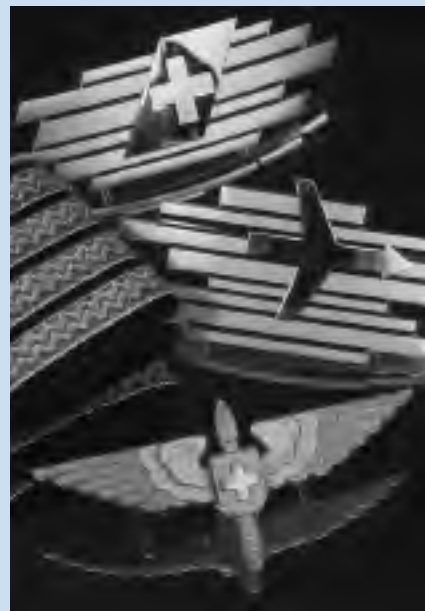
Wenn man also langsam realisiert, dass VTZ nicht etwa eine neue Destination im November-Einsatz darstellt, sondern im Gegenteil die Absenz jedwelcher Destination im besagten Monat, so steigt beim nicht völlig teilnahmslosen Menschen vermutlich ein ganz klitzekleiner Ärger hoch, nicht unähnlich dem novemberlichen Bodennebel, und bemächtigt sich schleichend des Menschen, der jetzt zum Telefon greift und herausfinden möchte, wie er diesen Planungsfehler baldmöglichst aus der Welt schaffen könnte. Doch weit gefehlt. Der Vorgesetzte weiss entweder von nichts oder hat volles Verständnis, aber leider keine Handhabe, oder er ist derart mit der Einführung der neuen Uniform beschäftigt, dass sekundäre Partikularprobleme momentan nicht von Belang sind. Der Verbandsfunktionär hingegen beteuert, dass das geniale Computerprogramm zur perfekten Verteilung des VTZ zur Zufriedenheit aller bestens funktioniert habe; ausser eventuell für jene bescheidenen 8 Prozent, zu denen man leider gehöre, aber doch viel lieber noch November als gar nicht, gell.

Wäre man ein Anhänger von Verschwörungstheorien, was man aber erwiesenermassen nicht ist, so käme man leicht auf die Idee, dass hier eine soziologische Studie im Gange zum Thema Frustrationsbewältigung ist. Anlage: Eine grössere Personengruppe darf sich im Tausch für einen Monatslohn einen beliebigen Monat frei wünschen, jede Person hat dafür drei Wunschprioritäten offen. Und das Experiment geht so: Wünscht sich die Person Winter, gibt man

ihr Sommer, wünscht sie sich Frühling, kriegt sie November etc. Als dann werden mit einer kleinen Telefonüberwachung und Mail-Auswertung die individuelle Frustrationstoleranz und die persönliche Ärgerschwelle ermittelt. Ihr Resultat erfahren Sie am nächstjährigen ESET. Der Datenschutz ist grösstenteils gewährleistet.

Man schickt sich folglich drein, weil: es gibt Schlimmeres im Leben, hört man. Und gegen Windmühlen, Computerprogramme und Funktionäre soll man nicht ankämpfen; kommt alles irgendwann zurück. Also sucht man nach Alternates, wie es Piloten halt so tun. Man wollte ja schon lange wieder mal ins Hallenbad. Man hat ja noch den Museumsspass. An der Volkshochschule gibts einen Abendkurs zum Thema «Sinn des Lebens». Passt gut zum November, dem Monat mit der grössten Depressionsquote und der höchsten Suizidrate. Man könnte ja schliesslich auch nach Bora-Bora fliegen, hätte man keine Kinder.

Und so langsam, langsam beginnt man sich sogar an der Vorstellung zu erfreuen, dass man im November nicht zu schaffen braucht und auch sonst keinen Schönwetter- und Skiliftstress haben wird, und man möchte seine Vorfreude auf novemberliche Ereignisse hiermit gerne an andere Planungsoffer weitergeben: No-



vember ist nicht nur der Monat von Metzgete, Weinschiff und Wildsaison (Warnung an den ärztlichen Dienst: Macht dann bitte keinen Cholesterincheck beim nächsten Medical im Dezember, sonst implodiert noch euer Messgerät!), sondern auch der Beginn der Südanflüge, und das möchte man irgendwie nicht verpassen, wenn sie einem schon

über die Hütte fliegen. Oder auch nicht, wegen des Nebels. Sodann kann man des Nachts an der Pistenschwelle 34 gespannt zuschauen gehen, wie sie den A340 mit einem extra gebauten Katapult gen Norden spicken, damit er vor der süddeutschen Grenze die Höhenbeschränkung doch noch schafft. Unique!

Des Weiteren ist man auch ziemlich dankbar dafür, dass man beim ersten Schneechaos auf unserem Hub nicht wird dabei sein müssen, ebenso wenig wie bei der Einführung der neuen Uniform. Weil – alles was recht ist, aber so eine Peinlichkeit wie den neuen Hut möchte man sich gern ersparen. Hab ihn bereits den Kindern ausgeliehen für Halloween. Sollen die sich doch selber Angst einjagen damit. Etwas Ähnliches tragen ja nur diese chinesischen Astronauten, die es jetzt 40 Jahre später auch noch ins All schaffen, und die Heilsarmee. Gratistipp für Copiloten mit VTZ65: In der Uniform vor den Jelmoli, Hut auf den Boden, Weihnachtslieder singen (oder die PBS-Hymne: «I can get no Satisfaction...»). Wenigstens das Investment Turnaround ist so schnell wieder reingeholt, beim Fassungsvermögen dieser ridikülen Hutatrappe.

pk2@bluemail.ch

# Leben und Fliegen in Dubai

**In wenigen Tagen ist es exakt ein halbes Jahr her, seit ich mit viel Gepäck in den Emirates-A330 von Zürich nach Dubai eingestiegen bin. Der Moment bleibt unvergessen, denn nach einem halben Jahr ist die Probezeit vorbei, und man ist berechtigt, Staff Tickets zu beziehen! Zum Glück sind SWISS Tickets drei Monate nach der Kündigung auch noch benutzbar.**

*Text: Olivier Wilhelm, F/O A330 Emirates Airline*

## Fliegen in Dubai

Ich denke, jeder hat eine komplett andere Ausgangslage, die ihn zu einem Wechsel in den Golf veranlasst. Diese ganz persönliche Ausgangslage beeinflusst wohl entscheidend die Startsituation in Dubai. Für mich hat Emirates immer abenteuerlich getönt, ich wollte schon immer mal im Ausland leben, und ich hatte das Glück, dass meine Familie grundsätzlich Bereitschaft signalisierte. Was gab ich auf? Sicher vieles: Einen zwölfjährigen Arbeitsplatz in einem civilized Cockpit, eine Militärpiloten- (und Hockey-)Karriere, einen guten, hohen Lebensstandard mit allen Annehmlichkeiten eines Wohnsitzes am Zürichsee.

Die «Plus/Minus-Punktliste» auf den Plakaten in unserem Stäfner Heim war schlussendlich mit mehr Pluspunkten zu Gunsten von Dubai übersät. Unsere Kleinste musste mich jeweils zum Diktat zitieren, wenn sie wieder eine Idee hatte! Meine Motivation für die SWISS war einfach auf der Strecke geblieben; Lohnkürzung, Copi auf Lebenszeit, Klassenkampf. Trotzdem bin ich der Meinung, dass wir das Abenteuer nach reiflicher Überlegung mit einer positiven Einstellung angegangen sind. Und nicht, weil bei der SWISS alles aus Basel kam...

17. April 2003 – 17 Monate nach meiner Online-Bewerbung: Abschied von der Fa-

*«Meine Motivation für die SWISS war einfach auf der Strecke geblieben.»*

milie (die kann erst folgen, wenn man selbst im Besitz des Visums ist), Flug in der Business-Class mit all diesen exotischen Flight Attendants: gelb, braun, weiss (aha, Kultur-Airline!). Ich war beeindruckt von der In-flight-Kamera und hab in Gedanken in Dubai beim Landen auch etwas am Sidestick mitgezogen.



**«Für mich hat Emirates immer abenteuerlich getönt.»**

Zwei Wochen gähnende Langweile in der Theorie und Warten auf den Residence-Stempel im Pass. Ersteres, weil das GCAA (General & Civil Aviation Authority) Theorien vorschreibt über Metars, GPS, FANS, Dangerous Goods und Air Laws. Zweiteres, weil man ohne das Visum eigentlich keine Existenzberechtigung hat und folglich kein Bankkonto, kein Auto, keine Driving Licence und keine Alkohollizenz erwerben kann!

Nach zwei Wochen kam dann alles auf einmal: Fliegen im A330-Simulator und der Stempel! Das tönnte nach viel Stress. Instruktion im Simulator mit hervorragenden Instruktoeren. Wie immer zu wenig Zeit, komplett neue SOPs (Standard Operational Procedures) – Herrgott, weshalb denn einfach, wenns auch kompliziert geht! Und

immer wieder Kultur. So hab ichs denn bald spannend gefunden mit meinem ex-Air-Jamaica-A320-Captain im Simulator und konnte viel von ihm lernen.

Mit den SOPs scheint hier niemand wirklich happy zu sein, sie sind ganz stark an Airbus angelehnt. Man muss sich wirklich überlegen, im Climb-out eine Konversation anzufangen, bei der man vor lauter «Check», «Star» und «Altitude»-Calls den Faden nicht verliert! Eine ganz neue Philosophie im Cockpit, aber wie ich verstehe, die beste, wenn man Rücksicht auf das schwächste Glied der Kette nimmt. Dieses

wird wie folgt beschrieben: 15 Jahre Inselhüpfen in der Südsee am Steuer eines RJ 146.

Aber es gibt auch Highlights: Auf 1000 ft wird auf Climb Thrust reduziert und werden die Widerstände eingefahren, Ausnahme Zürich – Fuel sparen! Und nicht selten wird bereits ab 5000 ft (Company limit, auch beim Approach) auf 300 Knoten oder mehr beschleunigt. Ein allfälliges Failure Handling erfolgt zackig, bereits auf 400 ft über Grund wird der «Töff» abgestellt. Medi-Link, eine Firma, die per Satellitentelefon medizinische Hilfe leistet und auch weiss, welcher Airport für den A330 gut genug ist, informiert über das richtige Spital für den jeweils aktuellen Fall. Der COPI übernimmt die Maschine beim «Taxi-in». Dann wird irgendwo gewartet, bis das Gate frei wird, weil sich die Flugzeuge gegenseitig im Weg rumstehen (déjà-vu?), anschliessend parkieren. Warten auf Wheel-Chair-Passagiere. Als Nächstes kommt wohl das Project «Pi»...?

Minimum Fuel policy, berechnet von Lido. Jeppesen-Karten. Nervöses Hin- und Herücken auf dem linken Stuhl, wenn man





**Familien mit Kindern wohnen in einem Haus, Singles und kinderlose Ehepaare in einer Wohnung.**

einmal über das Descent-Profil kommt, beispielsweise in Zürich – danke, Hohentengen! Dabei stimmt das Profil genau, wenn man das FMGEC, sorry, FMS, ekzessiv füttert. So, wie das hier gemacht wird. Und vieles, vieles mehr.

Im Cockpit herrscht eine sehr gute Stimmung, auch mit den paar wenigen Ex-Sabena und Ex-Crossair-Mitstreitern (was «neutraler Boden» so alles ausmacht)! Musste ab und zu feststellen, dass ich mit 40 der Älteste auf dem Flieger war! Der bis dato jüngste Captain, mit dem ich das Vergnügen hatte, war gerade mal 31 Jahre alt, 80 Stunden plus jeden Monat. Auch auf der Homebase Dubai herrscht 24 Stunden Betrieb. So kann es also sein, dass die Limousine um 2 Uhr morgens vor der Haustür steht, bis der schicke F/O, im Gesicht noch leicht zerknittert, zur Arbeit antritt. Streng arbeiten heisst nicht automatisch, viel frei zu haben. Drei Nacht-Turnarounds nach Indien oder Pakistan in Folge sind keine Ausnahme. Die Minimum Rest Time zwischen zwei Flügen beträgt zwölf Stunden. An der Homebase sind das aber in der Regel 24 Stunden. Viele Rapporte ersetzen die fehlende Gewerkschaft. Trotzdem, neun freie Tage und mehr liegen pro Monat mindestens drin, je nach Position im Bidding System.

Im Netzwerk findet man viele altbekannte Destinationen, selten jedoch ist man länger als 24 Stunden dort. Neues gibts auch: Der ganze Mittlere Osten mit interessanten und schwierigen Anflügen. Australien – Sydney, Melbourne und Auckland. Und bald auch die USA und Kanada mit San Francisco, Los Angeles, New York, Toronto und Vancouver via Polarroute. Es ist ganz klar, dass Emirates vom Netzwerk her der führende Carrier sein will.

Ab dem 1. Januar 2004 wird das AdOpt PBS eingeführt. Bereits die Swissair hat in

der Endphase die Monatseinsätze ihrer Besatzungen mit diesem System geplant. Das Ganze wird bei uns ähnlich aussehen wie bei der SWISS, aber mit sieben rotierenden Gruppen (top Group = top priority) funktio-

nieren. Innerhalb der Gruppe kommt wiederum strikt die Seniorität zum Tragen.

Ich musste mich für den A340 bewerben, das läuft hier eben so. Nun steht der Flie-

ger schon auf dem Tarmac, jedoch noch ohne Erstklass-Sitze wegen Zertifikationsproblemen. Innerhalb der nächsten 30 Tage werde ich im CCQ (Umschulungskurs) A340-500 sein. In genau zweieinhalb Jahren werde ich wohl auf dem linken Sitz ausgecheckt sein. DAS nenn ich Perspektiven!

Nächstes Jahr werden ungefähr 13 A340 folgen, dann unter anderem 20 B777-ER, bevor im Jahre 2007 die Ablieferung der 47 A380 beginnen wird.

### Leben in Dubai

Drei Wochen nach meiner Ankunft stand meine Familie in Dubai am Airport, bereit für ein neues Leben! Da ich mitten im Training war, wurde hier von meiner Frau eine grosse Portion Selbstständigkeit erwartet: Beschaffen der Driving Licence, Gespräche mit der Schuldirektion, Tests mit den Kindern, Medical-Abklärung (Emirates übernimmt die Versicherung der Familie). Bei vielem konnte ich nur vermitteln, nicht aber selber dabei sein. Ein Auto ist Grundvoraussetzung, öffentliche Verkehrsmittel gibts praktisch nicht.

*«Lifestyle? Für mich ähnlich wie in den USA: Alles wird mit dem Auto erledigt. Grossartige Möglichkeiten für die Kinder.»*

Für jene, die es immer noch nicht glauben: Frauen dürfen in Dubai im Grunde genommen alles, und wenns sein muss, auch im Mini-Jupe!

### Facts and Figures (see [www.emiratesgroupcareers.com](http://www.emiratesgroupcareers.com))

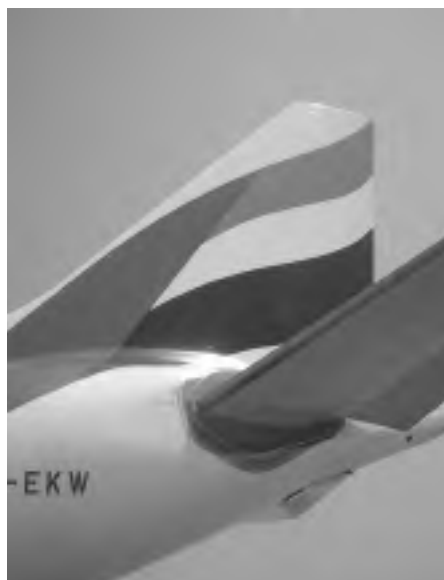
EK bietet im Paket folgende Leistungen:

- Umschulung, Ausbildung auf 777/330 (wird bestimmt, nach Bedarf!) Karriere siehe website, jetzt auch Direct Entry Captains
- Unterkunft für Kinderfamilien im Haus (wird zugeteilt, unterschiedliche Standards), Singles und kinderlose Ehepaare im Appartement (Hochhaus). Es kann aber auch ein jährlich wiederkommender Betrag kassiert werden, zum Erwerb oder zur Miete eines Eigenheims.
- Kosten der Schulausbildung werden übernommen mit Fixbetrag (manche Schulen sind teurer)
- Steuerfreies Salär, COPI ca. 16 000 DHS, Capts ca 22 000 DHS/Mt, gutes Bonusmodell
- Krankenversicherung für Piloten, Familie ist mit ca. 200 DHS Jahreskosten versichert
- Loss-of-Licence-Versicherung
- PK: 12 Prozent Beitrag der Firma, 5 Prozent Arbeitnehmer, ab 5 Jahren steigt der Firmenbeitrag
- Zinsloses, dreijähriges Darlehen für Auto

Das Schulwesen stellte sich als problematisch heraus. Die Stadt hat viele Einwanderer, daher sind fast alle Schulen ziemlich voll. Unser Glück war, dass ich bereits nach meiner Online-Bewerbung eine Schulanmeldung gefaxt hatte. Denn es gilt auch hier, «first come first serve». Trotzdem schafften wir es nicht, unsere beiden Girls in derselben Schule zu platzieren. Das Problem ist erkannt, und es werden nun laufend neue Schulen eröffnet. Deren Qualität ist hervorragend (English, International Baccalaureat, US Curriculum) und anerkannt. Es gibt hier auch eine französische Schule und in Sharjah, ca. 25 Kilometer von Dubai entfernt, eine deutsche Schule. Sport für Kinder wird gross geschrieben: Tennis, Fussball, Schwimmen, Reiten, Segeln etc. Dazu kommen all die komischen Sportarten, von denen ich nichts verstehe, wie Golf, Cricket und Rugby. Die Kinder sind den ganzen Tag in der Schule (7.30–14.30 Uhr). Einige Schulen bieten einen Busservice an.

In den heissen Sommermonaten verreisen die Familien ins Heimatland. So auch meine Familie, die dadurch den Jahrhundert-Sommer in Europa erleben durfte. Dubai wirkt dann wie ausgestorben.

Viele Ehefrauen sind anfänglich voll damit beschäftigt, die Kinder zu adaptieren. Dann nehmen sie einen Job an, sei es als Lehrerin, Lehrhilfe, Sekretärin, im Spital oder in der Airline. Sportlich konnte ich diverse neue Dinge probieren: Klettern, Wasserski fahren, Wakeboarden und Kitesurfen (mit einem kleinem Abstecher ins Spital). Der geneigte Leser weiss von meinen Mitnachtsbädern.



**Emirates: Will die Nummer eins werden.**

Lifestyle? Für mich ähnlich wie in den USA: Alles wird mit dem Auto erledigt. Grossartige Möglichkeiten für die Kinder, aber eben mit Chauffeur. Kratz man an der Fassade, so tritt da und dort das Entwick-



**Verlockende Perspektiven: Airbus A380.**

lungsland zu Tage. Da ist dann etwas nicht gefragt: Schweizerische Ungeduld und Uhrmacherei. Viele reden von einer Scheinwelt, von Glanz und Glimmer, aber vieles davon ist aus Plastik.

An Materiellem fehlt mir hier also nichts: Möbel, Food, Kleider, alles wie in der Schweiz, preislich von sehr billig bis gleich teuer. Kulturell aber ist Nachholbedarf vorhanden. Es gibt hier nur Kinos mit Filmen, bei denen die heiklen Szenen plötzlich ver-

unter der enormen Expansion. Und last but not least: Ich bin wieder extrem motiviert, habe Freude am Job und bin stolz, für eine Firma zu arbeiten, die Nummer eins werden will und auch über das Potenzial dazu verfügt. Der Schritt hat Mut gebraucht, aber er hat sich gelohnt! Wir Ex-Swissairler werden auch deshalb bald die 20er-Marke überschritten haben.

Wer noch mehr Informationen möchte, kann über die Redaktion der «Rundschau»

## «Der Schritt hat Mut gebraucht, aber er hat sich gelohnt.»

dächtig kurz sind. Und einige wenige Live Konzerte: «Simply Red» und Craig David. Also nichts für Theater und Opernhaus-Freaks!

Zusammengefasst würde ich Folgendes sagen: Trotz materiell vergleichbarem Lifestyle lässt sich der Kulturschock wohl nicht vermeiden. Dies wird in den komplizierten Verfahren mit den Ämtern deutlich, alles braucht Zeit und Geduld. Hilfsarbeiten (Haushalt, Garten) werden durch Angestellte billig erledigt. Wer dabei Schweizer Qualität wünscht, machts am besten selbst. Das Sport- und Freizeitangebot ist riesig, auch im Sommer, wo man sich vorzugsweise drinnen aufhält. Bei Heimweh (nach «de grüne Bärge, em Schoggi und em Wii») stehen täglich zwei Flugzeuge bereit mit Destination Zürich. Sechs Stunden Flugzeit in die schöne, teure und so perfekte Schweiz. Die Schulen sind hervorragend und speziell auf «Expats» ausgerichtet. Die Firma boomt, doch die Infrastruktur ächzt

meine Kontakt-E-mail-Adresse erfragen. Ich bin gerne bereit, weiterzuhelfen.

Ich freue mich, den einen oder anderen mal wiederzusehen oder am Funk zu hören, und ich wünsche mir, dass die SWISS bald wieder eine Perle am Himmel sein wird.

Blue Side up! ■

**THE TYGER TABLE VILLA'S**  
**CAPE TOWN**  
Guesthouse

Special für Aeropers members  
family & friends  
Ab CHF 41.—/Pers/Tag im DZ inkl. Frühstück  
EZ Zuschlag CHF 15.—

TTTV'S in zentraler Lage mit Sicht auf Table Mountain  
Autovermietung und Airporttransfers  
Alle Zimmer mit Bad/Dusche/WC/TV  
NEU: Ferienhaus bis 6 Pax  
R. + A. Bratschi, Ex SAir/FA Tel + Fax 0027 21 930 87 80  
bratschi@inds-ct.co.za oder info@tttvguesthouse.co.za  
www.tttvguesthouse.co.za

# «Wer nicht gelernt hat, mit Verbänden zu arbeiten, lernt es in der SWISS.»

Ein Zusammenrücken der verschiedenen Personalverbände in wirtschaftlich schwierigen Zeiten macht durchaus Sinn. Sowohl die kapers wie auch die AEROPERS haben in den vergangenen Monaten zahlreiche harte Verhandlungsrunden geführt. Dennoch – neben vielen Parallelen finden sich einige Kontroversen. Urs Eicher, Präsident der Vereinigung des Kabinenpersonals, analysiert die Situation seines Verbandes.

*Gespräch: Christoph Ulrich und Dieter Eppler*

«Rundschau»: Wie viele Mitglieder zählt die kapers zum aktuellen Zeitpunkt?

Urs Eicher: Im Moment rund 2900 Flight Attendants. Davon entfallen ungefähr 500 Angestellte auf die Regionalflotte, die übrigen sind ehemalige Swissair-Mitarbeiter. Diese Zahlen sind jedoch variabel, da in diesem Monat die grosse Kündigungswelle anläuft. Ausgesprochen wurden insgesamt 650 Entlassungen, durch die «Safe a job»-Aktion ist es uns aber gelungen, etwa 100 Stellen zurückzugewinnen! Es werden demzufolge «nur» 550 F/A's die SWISS verlassen müssen.

«RS»: «Safe a job» – was versteht ihr darunter?

UE: Dabei handelt es sich um Teilzeit- und UBU-Modelle, ähnlich wie die AEROPERS dies ihren Piloten anbietet. Mit dem grossen Unterschied, dass bei den Kabinenbesetzungen kein Zwang besteht. Die Arbeitszeitreduktionen basieren auf Freiwilligkeit und können neu bei UBU auf ein Jahr beschränkt werden. Je mehr F/A's partizipieren, um so mehr Stellen können gerettet werden.

«RS»: Wie hoch ist der Organisationsgrad?

UE: Im Moment sind 75 bis 80 Prozent aller Kabinenbesetzungen in der kapers vereinigt. Anfügen möchte ich an dieser Stelle, dass wir wahrscheinlich der Verband mit den tiefsten Mitgliederbeiträgen im ganzen Land sind.

«RS»: ... und diese Einnahmen vermögen eure Kosten zu decken?

UE: Ja, denn durch die Grösse des Verbandes fliesst immer noch eine anständige

Summe in die Kasse. Da unser Vorstand effizient organisiert ist und wir von günstigen Infrastrukturen profitieren, haben wir die Kosten gut im Griff.

«RS»: Ist die kapers trotz der Tatsache, dass sich darin ehemalige Crossair- und Swissair-Leute befinden, ein Verband mit kongruenten Interessen?



Urs Eicher: Vertritt mit seinem Verband 2900 Flight Attendants.

UE: Ja, das ist so! Wir dürfen nicht vergessen, dass die Crossair-F/A's mit ihrem GAV bereits vor dem Grounding innerhalb der kapers organisiert waren. Dies galt übrigens auch für die Angestellten der damaligen Balair. Unser Ziel war damals, sämtliches Kabinenpersonal der Schweiz innerhalb der kapers zu vereinigen. Dies ist auch heute noch ein Fernziel, wobei wir zu diesem Zeitpunkt klar limitiert sind mit den eigenen Ressourcen. Abgesehen davon ist beispielsweise der Belair klar verboten worden, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Es gibt zwar eine Personalkommission, der Hotelplan-Konzern (Migros-Toch-

ter!) verbietet aber weitere gewerkschaftliche Aktivitäten ausdrücklich.

«RS»: Wo liegt denn euer Interesse, sämtliches Kabinenpersonal innerhalb der kapers zu vereinigen? Seid ihr euch dabei auch der notwendigen finanziellen und organisatorischen Mittel bewusst?

UE: Die Grundidee liegt darin, dass mit einer einheitlichen Organisation die Arbeitsplätze nicht unterwandert werden können. Weiter schwebt uns eine Nivellierung der Arbeitsbedingungen sowie eine Förderung des sozialen Umfeldes vor. Wir nehmen den Mehraufwand gerne in Kauf, wenn wir dafür die Kontrolle in unseren Händen behalten. Betrachten wir einmal easyJet: Diese Firma bezahlt eindeutige Dumpinglöhne und sträubt sich gegen jegliche gewerkschaftliche Einmischung.

«RS»: Wir können uns gut vorstellen, dass die Führung eines Verbandes wie die kapers äusserst anspruchsvoll ist, vereinigt er doch viele Mitglieder mit zum Teil gegensätzlichen Interessen.

UE: Nun, wir hatten über all die Jahre immer wieder Fälle, bei denen Crossair-F/A's zur Swissair wechselten. Das war insofern kein Problem, als diese Leute eine Selektion absolvierten und dann ins Korps der «Main-Airline» integriert wurden. Die Ausgangslage war klar. Heute – im Zeichen der grossen Kündigungswelle – sieht das etwas anders aus. Viele Gekündigte fühlen sich unrecht behandelt. Ebenfalls zu schaffen machen uns immer wieder unbegründete Vorurteile, die ihre Wurzeln in der ungleichen Herkunft der einzelnen Interessengruppen haben.

«RS»: Das alles tönt nach einem immensen Administrativaufwand. Kommt ihr als Vorstandsmitglieder überhaupt noch zum Fliegen?

UE: Im Verlauf der letzten zwei Jahre hat die Verwaltungsarbeit in der Tat erheblich zugenommen. Vor dem Swissair-Grounding arbeitete der Vorstand in der Regel eine Woche pro Monat im Büro. Heute komme ich bestenfalls noch zu einem Flug pro Monat. Gleiches gilt für meine sieben Vorstandskollegen und -kolleginnen. Auch die Beanspruchung unseres Geschäftsführers Georg Zimmermann ist enorm. Wir haben zwei GAVs verhandelt, ausserdem je einen GAV für unsere Aushilfen und die Japanischen F/A's. Daneben galt es eine anspruchsvolle Integrationspolitik sowie zwei massive Kündigungswellen zu bewältigen. Bürotage von 12 und 13 Stunden waren die Norm – sind es übrigens auch heute noch. Das alles hat zu extremen Belastungsspitzen geführt, und wir haben uns manchmal gefragt, wie lange wir diesen Zu-



**«Dank effizienter Organisation haben wir die Kosten gut im Griff.»**

stand noch aushalten würden. Auch jetzt laufen immer wieder Verhandlungen zu Themenbereichen, die noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Und es ist ja bekannt, dass die Vorbereitungen mindestens gleich viel Zeit in Anspruch nehmen wie die Verhandlungen selber.

**«RS»:** Wie beurteilst du das Verhältnis zwischen der kapers und der AEROPERS zum aktuellen Zeitpunkt? Beide Verbände haben turbulente Zeiten hinter sich und befinden sich in einer strukturellen Umbruchphase.

**UE:** Ich bin vor zwei Jahren in den Vorstand der kapers gekommen, als Quereinsteiger und absoluter Newcomer. Heute bin ich der Ansicht, dass wir noch nie so eng mit der AEROPERS zusammengearbeitet haben. Wir tauschen uns regelmässig aus, beide Verbände profitieren davon in ihrer täglichen Arbeit. Ich bin der Meinung, dass diese Form der Zusammenarbeit zukunftsweisend ist. Die Personalkörper schrumpfen, damit gezwungenermassen auch die Grösse der Verbände. Mit dieser Problematik sind die meisten Gewerkschaften in unserem Land konfrontiert. Wichtig scheint mir, dass interne Verbände wie kapers und AEROPERS vermehrt «politisiert» werden. Nur so kann der notwendige Druck für die Haltung der hart erarbeiteten sozialen Ertragschaften garantiert werden.

**«RS»:** Die Vorstände harmonieren also gut, wie aber beurteilst du die Situation an der Mitgliederfront? F/A's und Piloten – präsentiert sich das Bild ähnlich rosig?

**UE:** Hier muss ich sagen, dass verschiedene Vorfälle der letzten Zeit das Verhältnis

strapaziert haben. Ich denke hier an diverse «Pilotendeals», die mittels Schiedsgerichtsurteil erzwungen worden sind. In diesem Zusammenhang wurden in beiden Pilotencorps Abgangsentschädigungen ausgerichtet, deren Grössenordnung bei den Kabinenbesetzungen Unverständnis ausgelöst hat. Denn sie selber gehen einmal mehr leer aus!

**«RS»:** ...Für die Verhandlungen seid ihr selber verantwortlich...

**UE:** Wir haben stets nach den Möglichkeiten unserer Verträge ge- und verhandelt. Beim Versuch, die beiden Pilotencorps zusammenzuschliessen, ist es bekanntlich zu Vertragsverletzungen gekommen. Ein Schiedsgericht wurde eingeschaltet. Nicht so bei uns, und deshalb haben wir auch nie

*«Heute bin ich der Ansicht, dass wir noch nie so eng mit der AEROPERS zusammengearbeitet haben.»*

über ein Instrument verfügt, um solche Summen zu verhandeln. Leider hat dies dazu geführt, dass an der Basis ein Graben aufgebrochen ist und für Unruhe gesorgt hat. Ich bedaure dies umso mehr, als es uns auf Vorstandsebene gelungen ist, eine gewisse Annäherung zu erreichen.

**«RS»:** Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Kabine an den Abgangsentschädigungen stört, während vereinzelte AEROPERS-Mitglieder unzu-

frieden sind, da sie als Einzige Lohnzugehörigkeiten zu leisten haben...

**UE:** Ich kann hier nur betonen, dass wohl jeder Verband im Rahmen seiner Möglichkeiten verhandelt hat. Die Knacknüsse liegen nicht immer auf derselben Ebene: Für uns ist beispielsweise die Zurückstufung der Maîtres de Cabine ein Riesenproblem. Während es sowohl den SWISS Pilots wie auch der AEROPERS gelungen ist, für ihre «Right Hand Seat Commanders» eine Besitzstandswahrung zu erzielen, verlieren die zurückgestuften Kabinenchefs nicht nur die Funktion und den Status, sondern auch den entsprechenden Saläranteil. Sie fühlen sich krass benachteiligt. Diese Angelegenheit ist für uns noch keinesfalls abgeschlossen!

**«RS»:** Noch eine Frage zur Verbandsorganisation. Glaubst du, dass eine übergeordnete Gewerkschaft die firmenspezifischen Anliegen von Arbeitnehmern besser vertreten kann? Hier fehlt doch oft die unmittelbare Nähe zum Arbeitgeber und damit Einsicht und Verständnis für aktuelle Probleme.

**UE:** Ihr sprecht einen wesentlichen Punkt an: Es war nie meine Idee, einer grossen Gewerkschaft beizutreten. Es kann sich im besten Fall um die Integration in einen Dachverband handeln. Wir haben zahlreiche Anfragen anderer Gewerkschaften, die uns den Beitritt offerieren. Vor zwei Jahren haben wir uns ernsthaft überlegt, dem SMUV (Schweizerischer Metall- und Uhrenarbeiterverband) oder dem VPOD (Verband des Personals Öffentlicher Dienste) beizutreten. Wir sind jedoch nach eingehender Prüfung sämtlicher Fakten zum Schluss gekommen, dass die Vorteile der Selbstständigkeit überwiegen. In einem grossen Verband würden wir untergehen, könnten bestenfalls als Fachgruppe unse-

re Mitglieder vertreten. Im Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SBG) hingegen sind wir heute der wichtigste Ansprechpartner für Fragen der Aviatik. Obwohl wir von der Zahl her zu den Kleinsten gehören, verleiht uns dies ein enormes Gewicht. Zusammen mit dem SEV (Schweizerischer Eisenbahnerverband) geniesst die kapers das Privileg des höchsten Organisationsgrades. Hinzu kommt, dass ich von Amtes wegen Mitglied des SGB-Vorstandes bin, was zur



Folge hat, dass die Kontakte zu den verschiedenen Gewerkschaftsspitzen intensiviert werden konnten. Auch in diesem Bereich profitiert die Zusammenarbeit mit der AEROPERS. Dank einer ausgezeichneten Absprache sind wir hier in der Lage, politische und öffentliche Kanäle zu öffnen, während wir dank dem Know-how der AEROPERS Zugang zu wirtschaftlich relevanten Daten und Erkenntnissen erhalten. Dieser Austausch ist optimal!

**«RS»: Besteht auch eine Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden?**

**UE:** Wir sind Mitglied der ITF (International Transport Federation) und der ETF (European Transport Federation), im zweitgenannten Verband sogar im Vorstand vertreten. Christine Aman ist verantwortlich für die externen Beziehungen und nimmt als Vertreterin des kapers-Vorstandes jeweils auch an den diversen Meetings teil. Die kapers ist kürzlich auch in die oneworld Association aufgenommen worden, und ich freue mich bereits jetzt auf das erste Treffen am 5. Dezember in London. Wir haben zu Zeiten des Groundings auch den so genannten Runden Tisch initiiert. Dabei kamen SWISS Pilots, AEROPERS, kapers und sämtliche Bodenverbände zusammen, um aktuelle Probleme zu diskutieren. Rückblickend kann gesagt werden, dass der Untergang der Swissair bewirkt hat, dass die Verbandsstrukturen deutlich engermaschiger geworden sind. Dieser Weg muss unbedingt weiterverfolgt werden! Grosse Airlines schliessen sich zu Allianzen zu-

nen Franken unserer Saläre abgeben mussten. Im Vorfeld war immer wieder von einer 10-prozentigen Lohnreduktion die Rede gewesen. Auch im Bereich der FDR (Flight Duty Regulations) waren wir in der Lage, schmerzhafteste Zugeständnisse zu vermeiden. Einsparungen waren möglich dank der Aufhebung der Crew-Basen...

**«RS»: ...welche Basen sind von dieser Aufhebung betroffen?**

**UE:** Lugano, Genf und zu grossen Teilen auch Basel, wo von beinahe 400 auf 67 Positionen reduziert worden ist. Die Planung wird vereinfacht und die Effizienz erhöht. Gleichzeitig bewirken diese Massnahmen eine Produktivitätssteigerung.

**«RS»: Das heisst, euer Beitrag zur Senkung der Kosten kommt vor allem dank reduziertem Crew Complement in Europa und der genannten Produktivitätssteigerung zustande?**

**UE:** Richtig! Es ist uns immerhin gelungen, das soziale Niveau der Verträge zu halten. Bei der Reduktion des Crew Complements in Europa – wie übrigens auch beim ganzen Produkt – können wir mit Überzeugung dahinterstehen.

**«RS»: Uns ist zu Ohren gekommen, dass bei den jetzt ausgesprochenen Entlassungen ehemalige Swissair-F/A's bis ins zweite Dienstjahr betroffen sind, während Ex-Crossair-Besatzungen mit mehr als einem halben Dienstjahr in der Firma bleiben können.**

**UE:** Das stimmt grundsätzlich und ist eine äusserst unglückliche Konstellation, hat aber seine Gründe: Am 23. Juni wurde bekannt, dass es in grösseren Rahmen zu Entlassungen kommen würde. Die kapers verfügt in diesem Punkt über Mitsprache, nicht aber über Mitbestimmung. Unser GAV sieht erstens eine Abklärung der sozialen Komponente vor und anschliessend ein Kündigungsverfahren gemäss Senioritätsliste. Zu diesem Zeitpunkt stand immer noch das Projekt «SWISS Express» im Raum. Nach den Grundsätzen von OR333 wäre die gesamte Regionalflotte in diese neue Firma ausgelagert worden. Wir mussten uns natürlich die Frage stellen, wie wir den Umstand angehen wollten, zwei Korps unter einem gemeinsamen GAV zu vereinen. Vorgesehen war, im Falle von Kündi-



**Offene Türen dank Mitgliedschaft im SGB.**

gungen innerhalb der einzelnen Segmente – Regio bzw. Main – abzubauen. Dann wurden, wie oben erwähnt, die Crew-Basen Lugano, Genf und Basel geschlossen oder abgebaut. Also beschlossen wir, in beiden Segmenten die 200 Senioritätsjüngsten zu entlassen. Die Verbleibenden bekamen eine Änderungskündigung, weil sie die Crewbase wechseln und nach Zürich kommen mussten. Damit hatten alle Betroffenen die Wahl, anzunehmen oder eben nicht.

**«RS»: Da hat der Vorstand der kapers wohl damit gerechnet, dass nicht alle Betroffenen diesen Wechsel akzeptieren würden...**

**UE:** Genau. Just zu diesem Zeitpunkt kam dann die Meldung, dass Zürich keine Grenzgängerbewilligungen für Angestellte ex Basel herausgeben würde. Da der dortige Flughafen auf französischem Gebiet liegt, waren bis dato für die F/A's keine Bewilligungen notwendig gewesen, im Gegensatz zu Genf und Lugano. Das bedeutete, dass keine Basler Besatzungen in Zürich beschäftigt werden konnten – ihnen musste gekündigt werden! Und dadurch war es gar nicht mehr möglich, in Zürich stationierte F/A's der Regionalflotte zu entlassen. Im Gegensatz dazu wurden in Basel F/A's bis ins zehnte Dienstjahr entlassen. Diese Verkettung unglücklicher Ereignisse hat letztlich zu äusserst knappen Beständen im Regional-Segment geführt.

**«RS»: Ist das der Grund, weshalb ehemalige Langstrecken-Maitres de Cabine schon bald im Regional-Segment eingesetzt werden?**

**UE:** Die SWISS hatte ursprünglich die Absicht, in den einzelnen F/A-Kategorien zu kündigen, was zur Folge gehabt hätte,

## «Es ist uns immerhin gelungen, das soziale Niveau der Verträge zu halten.»

sammen – auch Verbände können sich dieses Musters bedienen.

**«RS»: Mitte Juli hat die kapers verkündet, sich mit der SWISS in der Frage des Personalabbaus geeinigt zu haben. Kann der Präsident aus heutiger Sicht mit den erreichten Resultaten zufrieden sein?**

**UE:** Nein, ich bin nicht zufrieden! Wir haben zu einer Zeit verhandelt, als uns noch nicht alle Details der Gespräche zwischen Piloten und Geschäftsleitung bekannt waren. Etwa die Tatsache, dass die SWISS sich mit einem grösseren Geldbetrag aus der Verantwortung des Schiedsgerichtsentscheids loskaufte. Für junge F/A's sind diese Summen schwer nachvollziehbar. Auf der anderen Seite bin ich äusserst froh und erleichtert über die Tatsache, dass wir kei-



dass Mitarbeiter bis ins zehnte Dienstjahr betroffen gewesen wären. Das war für die kapers schlicht inakzeptabel, hätte dies doch für uns unververtretbare soziale Härtefälle kreiert! Wie bereits erwähnt, mussten also die Jüngsten die Firma verlassen, und so stehen wir heute vor der Situation, zu viele M/C's zu haben: Die jüngsten Langstrecken-M/C's werden ins Kurzstrecken-Segment umgeschult. Gleichzeitig fehlen auf der Jumbolino-Flotte aber Kabinenchefs. Da scheint es doch verständlich, dass die Firma diese Lücke mit ihren eigenen Leuten füllen will. Abgesehen davon hat die kapers bei der Typenzuteilung keine Mitbestimmung. Diese so genannten «Degradierungen» sind demnach eine direkte Konsequenz aus unserer «Safe the job»-Philosophie. Die Forderung, möglichst wenig Ex-Swissair-F/A's zu entlassen und gleichzeitig Downgradings zu vermeiden, geht schlicht nicht auf!

**«RS»:** Nochmals zurück zu den Entlassungen: Sind dir soziale Härtefälle bekannt?

**UE:** Wir haben, um diesbezüglich gewappnet zu sein, eine Sozialplankommission und eine «Safe a job»-Kommission ins Leben gerufen. In beiden Kommissionen sind sowohl die kapers wie auch die SWISS paritätisch vertreten, und beide Einheiten verfügen über abschliessende Kompetenzen. Speziell die Sozialplankommission unterliegt natürlich den Bestimmungen des Datenschutzes, aber ich kann an dieser Stelle mindestens so weit gehen und eingestehen, dass es solche Härtefälle gibt. Deshalb sind wir zurzeit daran, zusätzlich einen Härtefonds zu organisieren. Vielleicht noch eine Bemerkung: Die Bearbeitung dieser Fälle ist äusserst delikater und schwierig, und es kann nicht Aufgabe eines Verbandes sein, zu bestimmen, wer letztlich als Härtefall behandelt wird oder nicht.

**«RS»:** Da ist die Frage nach den Löhnen naheliegend: Sehr tiefe Anfangssaläre für junge F/A's und in einem internationalen Benchmark vergleichbar hohe Saläre für die Kabinenchefs.

**UE:** Die unteren Löhne sind immer ein Dauerthema. In den letzten Jahren haben immer mehr junge Menschen die Gelegenheit genutzt und sind für ein bis zwei Jahre als F/A in der Welt herumgefliegen: für viele mehr Job als Arbeit. Sie wohnen nicht selten noch bei ihren Eltern und haben in der Regel wenig Verpflichtungen. Unsere Anfangssaläre tragen diesem Umstand Rechnung. Auf der anderen Seite gibt es jene Mitarbeiter, die sich irgendwann dazu entschlossen, in diesem Beruf zu bleiben, vielleicht sogar eine Berufsprüfung abzuschliessen oder eine Funktion zu übernehmen.

Sie tun dies im Bewusstsein, für diese Firma Verantwortung zu übernehmen, und helfen mit Know-how zu vermitteln. Die Anforderungen steigen. In diesem Sinn wird die Salärverteilung den verschiedenen Interessen gerecht. Ein soeben gemachter Vergleich mit der Lufthansa zeigt übrigens, dass wir vor allem in den unteren Lohnbereichen höher liegen. Ein «Kranich»-M/C hingegen verdient – alle Zulagen eingerechnet – mehr als ein Kabinenchef bei der SWISS. Willkürlich herausgepickte Einzelvergleiche sind hier immer sehr gefährlich und wenig aussagekräftig!

**«RS»:** Das neu eingeführte Produkt «European Business Concept» läuft seit einigen Wochen. Neben Duty-Free-Artikeln muss die Kabinenbesatzung neu auch Getränke und Mahlzeiten «verkaufen». Wie ist die Umsetzung nach eurer Meinung angefallen?

**UE:** Die ersten Tage liegen hinter uns, und wir konnten im Ops Center einige M/C's befragen. Das Produkt hat sich erfrischend positiv etabliert, und wir haben im Moment keine negativen Rückmeldungen, abgesehen von einzelnen Kunden, die ihr Ticket zu den alten Konditionen gekauft haben und jetzt natürlich unzufrieden sind!

## «Wenn wir eine Premium-Airline bleiben wollen, dann können wir uns auf der Langstrecke keinen Abbau leisten.»

**«RS»:** Themenwechsel: Früher waren die Kabinenbesatzungen zusammen mit den Cockpit-Besatzungen organisatorisch bei der «Flight Operation» angehängt. Seit Beginn der SWISS wurde das fliegerische Personal getrennt, und die Kabine gehört heute zum Departement «Produkt». Wie lebt ihr damit?

**UE:** Die ursprüngliche Einteilung war von den Abläufen her gesehen wesentlich einfacher. Wir kämpfen heute eindeutig mit mehr Schnittstellen. Ob die grundsätzliche Stellung des Kabinenpersonals bei den Operationen besser war, bleibe dahingestellt. Im Departement «Produkt» verfügen wir über eine relative Monopolstellung, währenddem wir vorher immer im Schatten der Cockpit-Kollegen standen. Ich bin jedoch der Meinung, dass wir prioritär «Safety Professionals» sind und deshalb – was die fliegerische Abwicklung betrifft – ins Departement «O» gehören. Im internationalen Vergleich finden wir beide Varianten: Bei British Airways untersteht die Kabine ebenfalls der Produkteabteilung.

Diese Gäste bekommen in der Regel bereits beim Check-in einen Kompensationsvoucher. Natürlich sind da und dort kleine Infrastrukturprobleme aufgetreten, aber heute haben sich die Prozesse eingespielt. In der Economy-Class machen ungefähr 30 Prozent der Passagiere Gebrauch vom Angebot. Sehr beliebt sind die angebotenen «Packages», mit denen beispielsweise ein Morgen- oder Mittagessen gekauft werden kann. Ich bin der Ansicht, dass wir hier den richtigen Weg eingeschlagen haben. You get what you pay for: Der Europakunde kauft ein Ticket, weil er in erster Linie von A nach B will, vergleichbar mit einer Bahnreise. Nicht die Verpflegung, sondern der Transport steht im Vordergrund. Diese Neueinführung erinnert an die Umstellung auf Nichtraucherflüge: Viel Schall am Anfang – heute eine Selbstverständlichkeit.

**«RS»:** Unterstützt die kapers auch den Versuch, das Crew Complement auf der Langstrecke zu reduzieren? Zurzeit läuft ja ein entsprechender Versuch auf dem A330.

GERGRÜNDET 1969

ORIENTTEPPICHE

**50% Liquidations-Rabatt**

Teppichreparaturen  
und Reinigungen

GERTRUD KOPF

**Dorfstrasse 2  
8307 Effretikon**

Öffnungszeiten:  
Vom 17.11.2003 bis 6.12.2003  
MO bis FR 10.00–19.00 Uhr  
SA 10.00–17.00 Uhr  
oder nach telefonischer Vereinbarung

**Natel 079 663 28 61  
Tel. 052 343 66 16**

**UE:** Wir stehen voll und ganz hinter der Neulancierung des «European Business Concept», zusammen mit einer verbundenen Crew-Reduktion im Europa-Segment. Wenn wir aber eine Premium-Airline bleiben wollen, dann können wir uns mit Sicherheit auf der Langstrecke keinen Abbau leisten! Das Produkt wäre akut gefährdet. Obwohl der A330 in der Economy-Class etwa 40 Passagiere weniger transportiert als ein MD-11, ist er vom Service-Konzept her vergleichbar. Die Kabine hat zwei Gänge, ein Service zu dritt stellt also gewisse Probleme. Der M/C ist bereits jetzt in den Service-Ablauf integriert. Wir sind vielmehr dafür, das Produkt im Langstreckenbereich zu fördern, der Konkurrenz vorauszuweichen. Der jetzt laufende Versuch hingegen wird sich früher oder später als «Produktekiller» entpuppen. Die Lufthansa beispielsweise hat im Vergleich jeweils ein F/A mehr auf ihren Flugzeugen.

**«RS»:** Urs, du sitzt jetzt im Sekretariat der AEROPERS. Gibt es irgendwelche Anliegen, die du zum Schluss dieses Gesprächs anbringen möchtest?

**UE:** Ich habe im Verlauf des Interviews

bereits erwähnt, dass die kapers Mitglied des SGB ist. Es wäre für mich persönlich zukunftssträchtig, wenn auch die AEROPERS eine solche Mitgliedschaft ins Auge fassen würde. Das Wissen eures Verbandes in Sachen Fliegerei ist enorm. Ein Beitritt wäre auch ein Zeichen nach aussen, ein Zeichen für die SWISS: Natürlich ist es keine Selbstverständlichkeit, wenn sich ein Verband, immer noch behaftet mit einem gewissen elitären Anstrich, dazu entschliessen könnte, einem nationalen Gewerkschaftsverband beizutreten. Denn auch der Pilotenverband vertritt heute Arbeitnehmer, die unter einem ähnlichen Druck stehen wie die Angestellten von «zivilen Betrieben». Die Zeiten haben sich definitiv geändert, dies wird beispielsweise bei den Informatikverbänden deutlich. Immer mehr Manager und Universitätsabgänger stehen ohne Arbeit da. Der kapers haben sich politische Türen geöffnet, die bis anhin verschlossen geblieben waren. Deshalb bin ich der festen Ansicht, dass der politische Schritt in den SGB auch der AEROPERS gut anstehen würde! ■

**Urs Eicher** ist am 13. August 1952 in Basel geboren. Dort besuchte er die Schulen und absolvierte nach dem obligaten Welschlandjahr (in der Klosterschule!) eine Lehre im Textilfachhandel. 1974 erfolgte der Eintritt in die Swissair als Steward. Es folgten einwöchige Aufenthalte in China, Japan, Venezuela und auf den Philippinen – herrlich! 1979 Ernennung zum Purser, und ab 1984 Maître de Cabine und Gruppenchef. Bei der kapers ab 1991 Mitglied der Kommission für Regionale Interessen.

Kurz vor dem Grounding im September 2001 beratender Einbezug in den kapers-Vorstand. Ab Oktober 2001 Vizepräsident, von November 2001 bis Dezember 2002 Co-Präsident und seit Januar 2003 Präsident des Verbandes.

Urs Eicher wohnt mit seiner Frau und den beiden 19- und 17-jährigen Söhnen in Basel. Er war während 30 Jahren aktiver «Fasnächtler» und hat kürzlich seine Freizeitaktivitäten ins herrliche Engadin verlegt. Viva!

## TERMINE & MITTEILUNGEN

### Pensionierten-Stamm

Daten: 25. November 2003

Dezember 2003: findet nicht statt

27. Januar 2004

Zeit: ab 14.00 Uhr

Ort: Restaurant Kanzlei/Amtsstube/Hotel  
Welcome-Inn, Kloten

*Der Pensionierten-Stamm findet ab sofort wieder im Hotel Welcome-Inn in Kloten statt; wie üblich jeweils jeden letzten Dienstag des Monats ab 14 Uhr.*

### Termine Vorstandswochen Amtsjahr 2003/2004

17.–21. November 2003

8.–12. Dezember 2003

18.–23. Januar 2004/Seminar

16.–20. Februar 2004

22.–26. März 2004

### Öffnungszeiten airjob.ch

Jeweils Montag bis Mittwoch während der Vorstandswoche von 9 bis 12 Uhr.

### Gesucht werden Spezialisten:

Wir suchen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für unser Air Safety Committee (ASC). Piloten sämtlicher Schweizer Airlines sind hiermit aufgerufen, aktiv im ASC mitzuwirken. Interessenten oder Interessentinnen melden sich bitte bei Steve Rösli (steve.roesli@swissalpa.ch).

# Wenn Piloten Bücher schreiben

**Immer wieder schreiben Piloten Bücher. Dies, obwohl allein in der Schweiz täglich 30 neue Bücher veröffentlicht werden. Haben die Flugzeugführer wirklich so viel zu erzählen, oder sind sie schlicht verkappte Selbstdarsteller? Weder noch, meint ein Verleger.**

*Text: Dieter Eppler*

Allein schon die Zahl der jährlich erscheinenden Bücher muss Neueinsteiger abschrecken. Romane, Sachbücher, Biographien werden förmlich auf die Ladentische der Buchhandlungen geschwemmt. Geschrieben von Autoren und Autorinnen mit den verschiedensten Hintergründen. Immer wieder finden sich darunter auch Piloten – ehemalige, aktive, militärische und zivile, Frauen und Männer. Der bekannteste und erfolgreichste war wohl Antoine de Saint-Exupéry: Er schrieb die Geschichte vom kleinen Prinzen, der seinen Planeten mit den drei Vulkanen verliess und sich auf die Suche nach Wärme und Geborgenheit machte. Mittlerweile ein Klassiker.

Walter Mittelholzer, der die nationale Luftfahrt in ihren Anfängen mitgeprägt hat, wird auf dem Umschlag seines Buches «Die grossen Flugabenteuer» als «ebenso risikofreudiger Pilot wie hervorragender Berichterstatter» gelobt. Und auch die Schweizer Flugwaffe kennt ihre Schriftsteller: Gion Bezzola beispielsweise, der in den 70er Jahren in seinem Buch «Von 20 bis 2000» den Lesern einen eindrücklichen Blick ins Leben der Militärfliegerei gewährte.

Auch Swissair und SWISS verzeichnen in ihren Reihen in lichter Regelmässigkeit Piloten, die Manuskripte verfassen: Letztes Beispiel ist der pensionierte MD-11-Captain Werner Alex Walser. Sein in der letzten «Rundschau» vorgestelltes Buch «Eden und Kerosin» trägt autobiografische Züge, und ausgemusterte Swissair-Geister werden darin schmunzelnd der einen oder anderen bekannten Figur begegnen. Die einzelnen Kapitel lesen sich flüssig, gleichzeitig lässt sich das üppige und grosszügige Umfeld der früheren Zeiten erahnen. Doch was ist es letztlich, das Bücher aus der Pilotenfeder lesenswert macht? Oder anders gefragt: Weshalb lässt sich der Verleger eines Schweizer Nischenverlages auf das Wagnis ein, das Erstlingswerk eines ehemaligen Flugzeugführers zu publizieren?

**Gefragt sind Biografien und die «spezielle Note»**

An der Büchernacht vom 19. September stellte der Appenzeller-Verlag im Depot der

Trogenerbahn in Speicher neue Autoren vor. Mit dabei war auch Werner Alex Walser. Zwischen urchigen Appenzeller Kurzgeschichten und Erinnerungen an die vor der Auflösung stehende Felddivision 7 durfte er vor rund 200 Zuhörern Auszüge aus seinem Buch lesen. Moderiert wurde der Anlass von Marcel Steiner, dem Geschäftsführer des Verlages.

Alle eingehenden Manuskripte landen auf seinem Pult. Gemäss eigenen Aussagen sind 99 Prozent unbrauchbar. Auf die Frage, weshalb denn ausgerechnet das Werk eines pensionierten Linienspiloten sämtliche verlegerischen Hürden passieren konnte, meint er, dass «Eden und Kerosin» eben kein typisches Pilotenbuch sei. Es handle sich hier vielmehr um eine interessante Biografie. Lebensgeschichten an sich seien immer sehr speziell. Natürlich habe das Grounding der Swissair und damit verbunden die ungewisse Zukunft vieler Mitarbeiter die Bereitschaft für das Manuskript begünstigt. Positiv sei, so führt Steiner weiter an, auch die Tatsache, dass es sich hier nicht um eine billige Abrechnung mit den Verantwortlichen handle. Erzählt werden Geschichten und Anekdoten aus einer Zeit, in der die Welt noch in Ordnung war. Man könnte vor diesem Hintergrund sogar so weit gehen und die Lektüre dieses Buches als ein Stück «Trauerarbeit» bezeichnen: Noch haben den Untergang der Swissair nicht alle verdaut.

Vor nicht allzu langer Zeit war das gesellschaftliche Ansehen der Swiss(air)-Piloten überdurchschnittlich. Der Stolz, den einst so manche Eidgenossen im wirtschaft-

lichen und politischen Sog von nationaler Airline und Flughafen Zürich-Kloten verspürten, ist schwer angeschlagen. Dennoch finden sich auch in diesen Zeiten Anhänger und Nostalgiker der einheimischen Aviatik. «Eden und Kerosin» ist seit Mitte September auf dem Markt erhältlich, und bereits sind 1500 Exemplare verkauft. «Für Schweizer Verhältnisse ein sensationelles Resultat», schwärmt denn auch der Geschäftsleiter des Appenzeller-Verlages. Es wird schnell klar, dass sich die Schreiberei in diesem Rahmen nicht zur Absicherung der angeschlagenen (Piloten-)Existenz eignet. Bestenfalls zur Aufrüstung des bröckelnden Selbstwertgefühls. 1000 verkaufte Bücher sind für hiesige Verhältnisse nämlich bereits ein beachtliches Resultat, und wer eine fünfstellige Zahl umsetzt, gehört mit Sicherheit zu den Erfolgreichen.

Doch Steiner betont noch einmal: Dass der Autor Pilot ist, würde er in diesem Fall als Zufall bezeichnen. Auch ein Lokomotivführer oder eine Hebamme wären in der Lage, ein vergleichbares Buch zu schreiben. Piloten dürfen bei einem allfälligen Vorsprechen beim Appenzeller-Verlag keine Sonderbehandlung erwarten. Wichtig sei eine «spezielle Note», erklärt der Verlagsleiter. Keinesfalls dürfe der Autor beliebig austauschbar sein. In diesem Sinne haftet dem Piloten beim Publikum immer noch der Nimbus des Exklusiven an. Wer allerdings glaubt, Flugzeugführer seien reine Technokraten ohne kreative Denkansätze, der täuscht sich. Vielleicht liegt gerade in diesem Spannungsfeld ein gewisser Reiz für die Leserschaft. Abgesehen davon ist es auch heute noch so, dass Piloten immer wieder neue Menschen kennen lernen, ständig reisen, viel sehen und noch mehr erleben. So richtig interessant wird die ganze Chose erst recht, wenn sich für diese Geschichten ein interessiertes Publikum findet. Und deswegen ist es kaum ein Zufall, dass sich Piloten immer wieder zu schriftstellerischen Exkursen hinreissen lassen. So wie übrigens auch Wirtschaftsführer, Sportstars, Ärzte, Aussteiger und Hausfrauen. ■

Nostalgie im **BUCHAIR**CENTER

**Jetzt erhältlich!**

Orville & Wilbur Wright

Schaffhauserstr. 76, 8152 Glattbrugg

Telefon: 01 874 1 747 Fax: 01 874 1 757 e-mail: jp@buchair.ch Internet: www.aviation-center.ch

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



# AEROPERS-Strategieseminar September 2003

Auch die AEROPERS spart: Nicht im Erstklasshotel, sondern auf der Meglisalp hat der Vorstand vom Sonntag, 21., bis Dienstag, 23. September, das jährliche Strategieseminar durchgeführt. Mit von der Partie waren ab Montag auch die einzelnen Ressortspezialisten.

Text: Dieter Eppler

Das Datum hätte brisanter nicht sein können! Nach der montäglichen Sitzung des Verwaltungsrates zur Allianz-Frage war für den nächsten Tag die mit Hochspannung erwartete Presseinformation angekündigt. Wohin sollte der zukünftige Weg der SWISS führen? Zu den Germanen oder auf die Insel?

Bereits der steile und steinige Aufstieg (Gemeinsamkeiten mit der Entwicklung der SWISS wären rein zufällig...) zur Meglisalp, mitten in der herrlichen Bergwelt des Alpsteins, brachte das Blut in Wallung. Rund 700 Höhenmeter galt es bei drückender Hitze und gewagten Spekulationen zu bewältigen. Da hatte es das TV-Team von SF DRS wesentlich einfacher: Per Helikopter wurden die Redaktorin und der Kameramann auf die Alp gehievt. Sie hatten sich kurzfristig und spontan angemeldet, um Szenen für die «Rundschau» zu drehen.

Ob per Heli oder per pedes: der Aufstieg lohnte sich allemal, denn Unterkunft und Bewirtung waren absolut hervorragend und – als Folge davon – die Nächte etwas kürzer als im Unterland.

## Warten auf den Entscheid

Für die Mitglieder des Vorstands hatte das Seminar bereits am Sonntag begonnen. Einzig Ben Bosshardt war in Kloten geblieben, da Probleme bei der Zuteilung der VTZ-Monate aufgetreten waren. Präsident Stöff Flügel erläuterte nach der Begrüssung der Spezi-

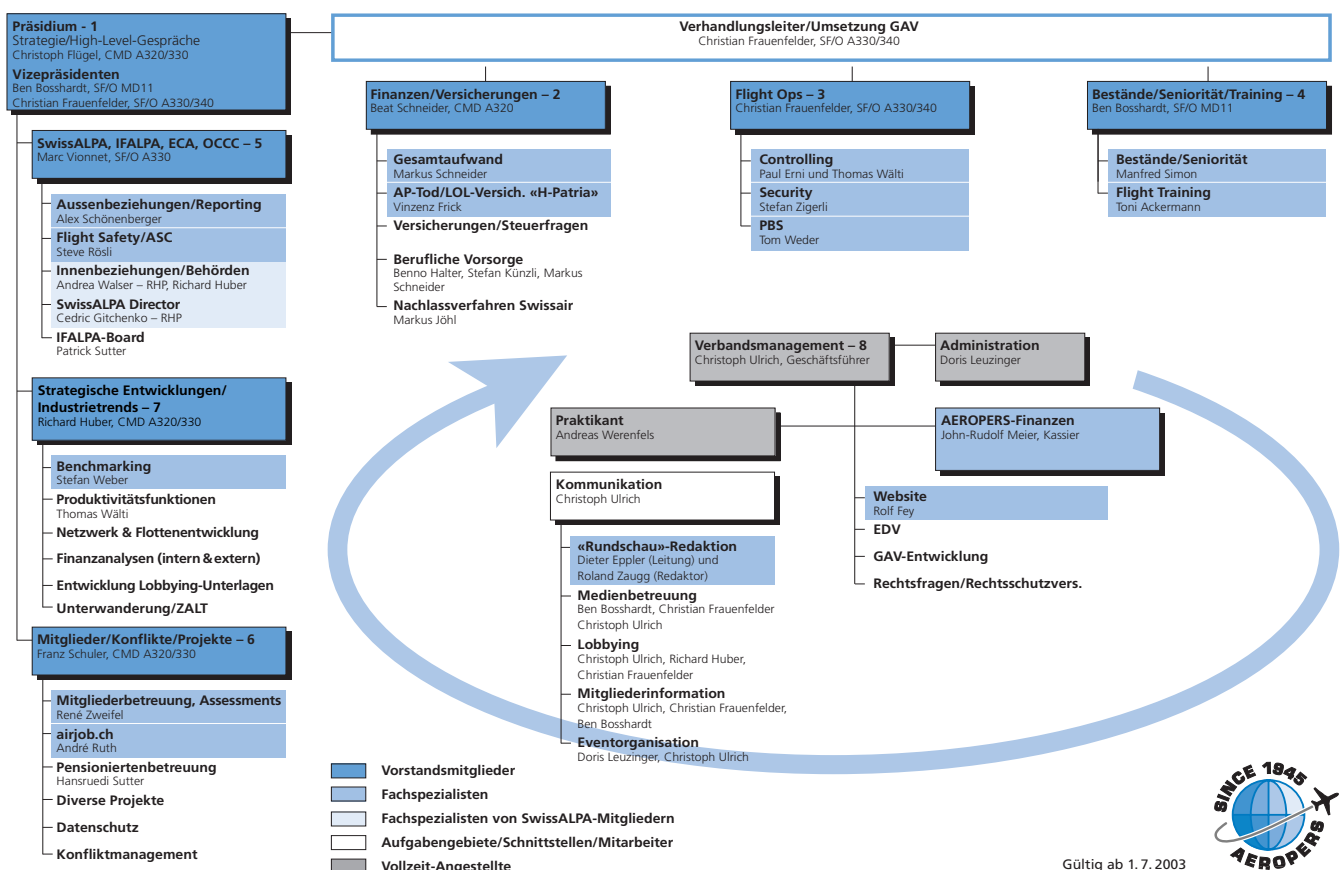
alisten die aktuelle Lage und kommentierte dabei ausführlich die Haltung des Vorstands zu den beiden Strategiemöglichkeiten. Die Spannung stieg stündlich, sämtliche Handys wurden regelmässig auf Empfangsbereitschaft und eingegangene Meldungen geprüft.

Der erste konkrete Hinweis traf jedoch erst nach Mitternacht beim Präsidenten ein und wurde skeptisch aufgenommen. Als dann Radio DRS in den 1-Uhr-Nachrichten ebenfalls davon sprach, dass sich die SWISS offenbar zur Oneworld-Variante bekenne, verflüchtigten sich die Zweifel langsam. Der nächste Morgen brachte die Bestätigung.

## Schlanke und flexible Organisation der AEROPERS

Eigentlicher Zweck des jährlich stattfindenden Seminars mit den Spezialisten waren aber der gegenseitige Austausch und die strategische Ausrichtung des Verbandes. Der Vorstand hatte sich ja bereits im Frühling, unmittelbar nach den Wahlen, neu konstituiert.

Am zweiten Tag wurde das interne Organigramm (siehe unten) überarbeitet. Zur Förderung der Transparenz stellten die einzelnen Ressortchefs ihre Spezialistenteams und deren Zielsetzung vor. Im Weiteren galt es, Zusammenarbeit und Schnittstellen zu definieren. Der Präsident betonte dabei die Bedeutung effizienter und dynamischer Strukturen. Nur auf diese Weise werde es auch in Zukunft möglich sein, auf die grossen Herausforderungen in einem immer komplexeren Umfeld zu reagieren.



# Vorstand und AEROPERS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



**Christoph Flügel**  
Präsident



**Ben Bosshardt**  
Vizepräsident



**Christian Frauenfelder**  
Vizepräsident



**Beat Schneider**



**Franz Schuler**



**Richard Huber**



**Marc Vionnet**



**Christoph Ulrich**  
Geschäftsführer



**Doris Leuzinger**  
Assistentin



**Andreas Werenfels**  
Praktikant

## Spezialisten



**Toni Ackermann**



**Dieter Eppler**



**Paul Erni**



**Rolf Fey**



**John-Rudolf Meier**



**Steve Rösli**



**André Ruth**



**Markus Schneider**



**Alex Schönenberger**



**Manfred Simon**



**Patrick Sutter**



**Thomas Wälti**



**Stefan Weber**



**Tom Weder**



**Roland Zaugg**



**Stefan Zigerli**



**René Zweifel**

# Liebe «Rundschau»-Leserinnen und -Leser

ProfITEL ist eine neue Telefongesellschaft mit ganz aussergewöhnlichen Merkmalen. Mit profITEL können Sie günstiger telefonieren, Geld spenden und Steuern sparen. Denn Sie haben die Möglichkeit, mittels Internet- und Telekom-Dienstleistungen eine Non-Profit-Organisation wie die AEROPERS zu unterstützen. Dies, ohne die Tarife zu erhöhen. Dafür werden von Ihren Telefonkosten jeweils 10 Prozent der AEROPERS gespendet.

Ende Jahr erhalten Sie dann einen Spendennachweis, welcher für steuerliche Zwecke, je nach kantonalen Richtlinien, verwendbar ist.

Es gilt in der ganzen Schweiz der Einheitstarif von 7,7 Rappen/Minute. Egal zu welcher Zeit und wohin. Sie bezahlen immer 7,7 Rappen/Minute. Eine Verbindung vom Festnetz zu Mobil in der Schweiz kostet 46 Rappen/Minute.

Wechseln daher auch Sie zu profITEL und unterstützen Sie die AEROPERS. Denn nirgends sonst können Sie beim Telefonieren sparen und gleichzeitig etwas Gutes tun!

Weitere Informationen sowie die allgemeinen Dienstleistungsbedingungen von profITEL finden Sie unter [www.profitel.net](http://www.profitel.net)




## Anmeldung Pre Selection

(Ausdrucken auf profITEL-Papier (Tel. 054 414 414) und profITEL ohne Code)  
Im Telefonat können Sie Telefon- und Faxnummern direkt eingeben.

<p>Firma _____</p> <p><input type="checkbox"/> Herr    <input type="checkbox"/> Frau</p> <p>Name _____</p> <p>Strasse/Nr. _____</p> <p>PLZ/Ort _____</p> <p>Telefon _____</p> <p>Fax _____</p> <p><input type="checkbox"/> ISDN</p> <p><small>Bei einem ISDN-Anschluss geben Sie bitte alle weiteren ISDN-Nr. an: _____</small></p>	<p><b>Wichtig:</b> <small>Bei mehreren Geschäften/Abrechnungen auf unterschiedliche Nummern: Ist ein 10er für die gesamte Rechnung zu.</small></p> <p>Vorname _____</p> <p>Postfach _____</p> <p>E-Mail _____</p> <p>Geburtsdatum/Monat _____</p>
---	---

**Bitte spenden Sie (Spende im Tarif inbegriffen) in meinem Namen 10% meiner Gesprächsgebühren an AEROPERS, ohne dass dabei die Preise erhöht werden.**




**Bestimmung der Fernmeldeanstalt:**

Wir betreiben profITEL als selbstverwaltetes Unternehmen der Swisscom Group AG. Als ein Teil der Gruppe des profITEL, sind wir nicht unter 2 (RS) zu verstehen. Die von der Swisscom in Rechnung gestellte Umsatzsteuer von CHF 10.00 wird von profITEL übernommen. Wir sind ein benutzerorientiertes Dienstleistungsunternehmen des profITEL-Gesellschafts und unterstützen die Swisscom, die profITEL über Leistungen annehmen können. Die Swisscom ist ein Mitglied der Swisscom Group AG. Die Swisscom ist ein Mitglied der Swisscom Group AG. Die Swisscom ist ein Mitglied der Swisscom Group AG.

Ort/Ordnung \_\_\_\_\_     
  Unterschrift \_\_\_\_\_

profitEL AG, Ginevstrasse 2, 1200 Basel, Tel. 054 414 414, Fax 054 403 310, [www.profitel.net](http://www.profitel.net), [info@profitel.net](mailto:info@profitel.net)

# When they get too close...!

The danger of a midair collision is well known. Not only since the tragic accident over Ueberlingen that killed 71 people. Growing Hubs create more and more traffic in a busy and often hectic environment.

Marc Buehlmann, swissALPA, Air Safety Committee

In the ATC environment that we are flying in, a couple of safety standards exist. Firstly we should always be protected by an airspace buffer, defined as separation minima, which depends on the airspace we are flying in. In the worst case, when a lot of things have already gone wrong and separation minima are infringed, we depend on systems like STCA (Short Term Collision Avoidance System) on ground and ACAS (Airborne Collision Avoidance System) in the air.

What we are looking at here is the question «WHY?» separation minima were not observed and what happened in the cockpit and/or on the ground.

As with everything in aviation when it gets dangerous, several mistakes, wrong assumptions or misinterpretations must be made to end up with the worst case scenario as we all had to witness in summer 2002 above Ueberlingen.

Here are a couple of examples of how it started:

- unawareness of speed difference (115 kts) by ATC, when faster airplane received a clearance leading through the level of the slower aircraft ahead
- giving a descent clearance to a level that is not free yet, ATC assumed a higher rate of descent of the lower aircraft in a holding
- working with lateral separation, when an aircraft is avoiding weather in climb, instead of using vertical separation
- callsign confusion either by ATC or aircrew
- incorrect altimeter setting at cruise level!
- unawareness of aircrews of not having two-way radio contact (with no contact to an aircraft, ATC must apply non-RVSM separation!)
- misinterpretation/misunderstanding of RA's (more on that later on)
- wrong level allocation by ATC
- wrong readback by aircrew and missed by ATC

How it got worse:

- aircrews only slowly reacting to an avoiding heading
- aircraft descending/climbing at a very low/high rate (review Swiss AIC Serie A 15/01 JUL19, «Guidelines for rate of descent»)
- two different ATC sectors responsible for different airplanes flying in the same airspace did not make things easier to resolve the situation
- aircrew forgot to report actual heading when asked to maintain present heading while the aircraft was already in a turn

This small list is far from being complete, as professional pilots we may be facing any other critical situation where a safe separation is not guaranteed anymore and we are forced to use our best knowledge and training together with TCAS and above average CRM to solve the situation. If every safety net fails, do not forget to «ALWAYS FOLLOW THE RA (Resolution Advisory)!»



## Adventszeit in der WINGS Airline Bar&Lounge und im Zunfthaus zur Saffran



Das Zunfthaus zur Saffran präsentiert sich vom 25. November bis zum 21. Dezember in seinem neuen Weihnachtslook.

Das WINGS-Team und die Crew von Segantini Catering (Bewirtheftlerin der Zunftsäle) betreiben in dieser Zeit unter den Arkaden des Zunfthauses eine Apéro-Bar mit Blüemli-tee, Champagner und kleinen Delikatessen. Jeweils montags bis freitags von 17 bis 20 Uhr, samstags von 16 bis 19 Uhr sowie sonntags von 15 bis 18 Uhr wird die Apéro-Bar geöffnet sein. Ebenfalls werden während dieser Zeiten die dekorierten Säle des Zunfthauses zur Besichtigung frei sein.

Als Highlight der Adventszeit wird während des Sonntagsverkaufs am Sonntag, 7. Dezember, und am Sonntag, 21. Dezember, jeweils um 15 Uhr ein bekannter Schriftsteller in den Zunftsälen Weihnachtsgeschichten für Kinder erzählen. Am Sonntag, 14. Dezember, um 15 Uhr wird zudem Alex Walser (pensionierter Swissair-Pilot) in der WINGS Bar aus seinem neuen Buch «Eden und Kerosin» lesen.

Segantini Catering Ltd bewirtschaftet seit 1999 die historischen Säle des Zunfthauses, wo Hochzeiten, Seminare und Bankette für bis zu 200 Personen durchgeführt werden können.

Es freut uns besonders, dass neben unserem eigenen Engagement nun auch das Team von Segantini Catering 1 Prozent Ihres Umsatzes an die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals spendet!

Für das WINGS-Team

Evalotta Samuelsson, Reto Gloor, Rolf Fey, Stefan Volz, Marc Schroeder

## Misunderstanding of the TCAS Aural «Adjust Vertical Speed»:

There have been a number of cases where the pilot has reported a TCAS RA that seemed to be contrary to the logic required to resolve the conflict with the intru-



«Adjust vertical speed».

der. In all of these cases simulation has suggested a limit vertical speed resolution where the aural announcement has been «Adjust Vertical Speed Adjust» and in one case onboard recording confirms the simulation result. In four of these cases it has been confirmed that the TCAS advisory display was implemented on a vertical speed tape IVSI.

Pilots in each case have reported TCAS RA's requesting increase Climb or Descent towards the intruder when simulations suggest that the TCAS logic was requesting a reduction of vertical rate.

In all cases, the two aircraft involved in the encounter were cleared to level off with 1000 ft separation. The pilots continued then through the cleared level believing they were following a TCAS advisory. The

limit vertical speed advisory was superseded by a reverse vertical speed advisory which was followed by the crews, preventing a collision.

The TCAS aural announcements were changed with the introduction of version 7. «Reduce Climb Reduce» and «Reduce Descent Reduce» were replaced with a single aural «Adjust vertical speed Adjust». The reasoning was that some pilots were responding to the words Climb or Descent rather than the word Reduce. The words in the new aural were intended to force the pilot to look at the TCAS display to determine the recommended vertical speed adjustment proposed by TCAS to avoid a collision.

## Never ending problem: LSZH and its VFR intruders!

«On April 18, 2003 at 09:32:00 UTC, Swiss xyz reported an illegal intruder. Swiss xyz passed DME 8 on the ILS runway 14 of LSZH at 3800 FT, when an unknown VFR traffic passed Swiss xyz about 100 M above and crossing the axis from left to right according to the pilots' report.»

«On March 24, at 09:53:00 UTC, Swiss abc was descending to 4000 FT on the ILS runway 14 of LSZH. At DME 6 the crew encountered a VFR traffic crossing the axis from right to left. The VFR aircraft was not known to any sector of Zurich APP/ACC and according to the controller's statement, no primary radar signal was visible at the time of the incident.»

These are just two of far too many air traffic incident investigation reports that read exactly the same. There is an IFR traf-

fic established and descending on the ILS to runway 14 in Zurich that encounters an unknown VFR Traffic, probably following the river Rhine, that is crossing its track. In the months of March and April this year, the aircraft accident investigation bureau (AAIB) worked on three reports dealing with exactly the same incident but with different players. Throughout the year the bureau is investigating numerous other reports telling the same.

So far, no immediate action is taking place to change this situation. According to our FOCA (Federal Office for Civil Aviation), a change in the airspace structure seems not yet possible in respect of all the other airspace users. And ATC believes that their systems may become overloaded if every aircraft would have to carry an operational transponder. Radar blips may disappear randomly from their screens.

Nevertheless, there is hope that something is going to happen, as the FOCA is meeting at the beginning of October to work out a solution that will hopefully improve this hazardous situation. We are looking with great interest at the outcome of this meeting.

Finally, if we want to prevent the worst, it's down to us the pilots to increase our scanning of the skies even more and so to see and avoid any intruding aircraft that could endanger our flight. Especially when the workload is high, while configuring the aircraft, talking to ATC, finishing the final checks and last but not least to touchdown for a safe landing. ■

# Executive MBA in Aviation Management – MBA AM

**Our industry is going through turbulent times. Although highly skilled individuals, it is considered a fact that pilots are of little use to the industry «outside the cockpit» due primarily to their general lack of academic qualifications and experience.**

*By Robin Simons, Managing Director  
Aviation Personnel*

Aviation Personnel is proud to be associated with one of the finest university degree programs in Aviation Management offered by HTW, Hochschule für Technik und Wirtschaft (University of Applied Sciences), Chur, CMC Pte Ltd Singapore, University of Cambridge, University of Delaware, Newark, DE, USA, SSTH, Swiss School of Tourism and Hospitality, Chur, and Aviation Personnel Zurich.

## The necessity for such an internationally recognized degree program

Consider that current lay-offs will lead to significant demand once the industry takes off again, with those applicants holding the best qualifications laying claim to the vacancies. June 24 2003 saw the announcement by the CEO of Swiss International Airlines, André Dosé, that Swiss International Airlines would be releasing 3000 staff as a result of significant downsizing of the airlines structure. Additionally, approximately 2000 staff from suppliers will be made redundant. Clearly, these redundancies,

among others, will represent a significant pool of potential applicants to programs of further education allowing them to re-position themselves meaningfully and effectively in a difficult and demanding job market.

Taking a somewhat more progressive stance, Airbus Industries has this to say about the future of the aviation industry: «The major predictions for the GMF (Global Market Forecast) are that during the period 2001–2020, traffic will recover swiftly from the impact of the present crisis, to resume something close to its historical growth rate. As major air travel markets mature, the



annual growth in revenue-passenger-kilometres (RPKs) will progressively decline, but will still average a strong 4.7 percent during the next twenty years. By 2020, global passenger traffic will be two and a half times its current volume. Freight-tonne-kilometres (FTKs) will triple during the period, growing at an even more rapid average annual 5.5 percent.

The implications of both scenarios are clear, and the world of training and education finds itself challenged to address and meet the present and future demand for superior continuing education programs for managers and executives in tourism in general and aviation in particular. Again, the HTW-CMC-SSTH-Aviation Personnel Zurich Executive MBA in Aviation Management represents such a program, offering international recognition and credibility, paired with thorough training in core business

administration skills and in-depth education in specifically aviation-oriented topics, issues and processes.

The faculty is comprised of university professors, corporate leaders and executives of national and international reputation from the fields of aviation, international tourism, business, economics, information technology, finance, organisational behaviour, strategic management, innovation management, and strategic marketing. Every effort has been made to ensure that this executive aviation qualification will be «best-of-breed». An overview of the Executive MBA AM and application form is available on the official website: [www.avpers.com](http://www.avpers.com).

We firmly believe that the creation of this unique program will not only help to alleviate the obvious concerns of those affected but to also offer a foundation on which to

build a secure future. The underlying principles acquired through the elementary MBA modules are applicable to any business unit which provides for flexibility in terms of future career focus.

The Executive MBA AM will take flight on the 08th January 2004 and will be delivered 3 days per month (Thursday, Friday and Saturday) at the Hotel Hilton, Zürich-Airport. Please note that each application will be considered and evaluated on its own individual merits. Applications would be welcome until mid November 2003

We look forward to welcoming you on board



# Kaleidoskop

*Text: Henry Lüscher, Redaktor*

## F3A-Modellflugzeug fliegt über 38 Stunden!

Der fünfte Anlauf seit 2002, ein Modellflugzeug über den Atlantik zu fliegen und den historischen Erstflug von West nach Ost durch die Engländer Alcock and Brown aus dem Jahr 1919 zu reproduzieren, war endlich erfolgreich. Der historische Flug endete mit einer geglückten Landung am 11. August 2003.

Am 9. August startete das (entsprechend der FAI-Vorschriften) maximal 5 kg schwere und mit einem OS-10-ccm-Motor ausgerüstete Modell in Cape Spear in Neufundland. Rund 2,5 kg Treibstoff waren an Bord des TAM-5 (Trans Atlantic Model 5), und nach einem manuellen Start hielt ein GPS-gelenkter Autopilot das Modell auf rund 300 Meter über Meer auf Kurs. Initiator dieses Projektes war ein heute 77-jähriger amerikanischer Ingenieur, der mit seinem Team die recht konventionellen Modelle gebaut hat. Das TAM-5 hat 1,8 Meter Spannweite und besteht vorwiegend aus Balsaholz, das mit Mylargewebe überzogen ist. Die grösste Herausforderung war die exakte Gemischsteuerung des Motors, der eine sehr zentrale Rolle zukam, war doch der Treibstoff beschränkt. Der mager eingestellte Motor leistete bescheidene 0,2 PS und verbrauchte im Reiseflug 0,65 dl/Std. bei einer Geschwindigkeit des Modells von 67 km/h.

Nach 28 Stunden problemlosem Flug kam ein Schreckensmoment auf, als für drei Stunden die Datenübertragung verstummte. Aber die Kommunikation konnte

wiederhergestellt werden, und nach 3040 km oder 38 Stunden und 52 Minuten Flug erspähte der Pilot das Modell und übernahm es per Fernsteuerung bis zur sicheren Landung. Im Tank befand sich noch ein halber Deziliter Treibstoff.

Weitere Infos sind auf <http://tam.planet21.com> einsehbar.



**Die Crew posiert vor dem Denkmal für Alcock & Brown in Mannin Beach, Irland.**

## Wer will Occasionen?

200 Grossraumflugzeuge der ersten Generation sind seit Anfang 2001 bereits dauerhaft auf verschiedenen Wüstenflugplätzen parkiert und werden als Ersatzteillager verwendet oder dem Schrotthändler übergeben. Die Überkapazitäten im Luftverkehr haben dazu geführt, dass weitere 500 Grossraumflugzeuge pensioniert worden sind, darunter auch frühe Versionen der Boeing 767 und der A310. Die Nachfrage ist auf einem Allzeittief, weshalb die Leasing- und Fluggesellschaften, die diese Flugzeuge (noch) besitzen, dazu übergegangen sind, die Flugzeuge zum Verschrotten freizugeben, wenn nicht innerhalb von drei bis sechs Monaten ein neuer Leasing-

vertrag zustande kommt. Das jüngste in dieser Art verwertete Flugzeug ist eine 16-jährige A310-300 der ehemaligen Canada 3000.

Die Airlines können heute mit den Flugzeugherstellern so günstige Kaufverträge abschliessen, dass es finanziell fast keinen Sinn mehr macht, sogar ausrangierte Flugzeuge neueren Datums auf den eigenen Standard umzurüsten. Zum Umbau in Frachter eignen sich fast nur A300-600, MD-11 (Lufthansa Cargo als bisher einziger Kunde) und Boeing 747-400, wobei auch hier die Standzeiten negativ zu Buche schlagen.

## Reparatur «in-house» als Zeitbombe

Die im Mai 2002 ins Südchinesische Meer abgestürzte Boeing 747-200 der China Airlines ist vermutlich wegen eines Ermüdungsbruchs im hinteren Druckdom verloren gegangen. Die Untersuchungsbehörden haben alle anderen möglichen Faktoren als nicht signifikant beiseite gelegt. Im Februar 1980 wurde diesem Flugzeug bei einem «Tailstrike» in Hong Kong der Rumpf im Bereich des hinteren Frachttors beschädigt, ein Ablaufrohr der Toilette weggerasert sowie ein Druckauslassventil arg zerkratzt. Eine temporäre Reparatur wurde vor Ort in Hong Kong vorgenommen, wobei offenbar eine nicht Boeing-zertifizierte Aluminiumlegierung verwendet wurde. Die definitive Reparatur im Mai 1980 wurde von CAL selber durchgeführt, auch wieder, ohne Boeing oder die Behörden zu informieren oder eine Abnahme zu beantragen. Unterlagen über diese zwei Reparaturen existieren keine mehr.

Die bei den Wrackteilen gefundenen Risse im Druckdom im Bereich der Reparaturstelle sowie vier geöffnete Druckaus-



gleichsklappen im Rumpfboden lassen den Schluss zu, dass in diesem im Jahr 1980 beschädigten Frachtraum die plötzliche Zerstörung des Flugzeugs während des Steigflugs auf 35 000 ft einsetzte. Der Besatzung blieb nicht mal mehr Zeit für einen Notruf.

### Handelsboykott als Unfallursache?

Am 8. Juli startete um 4 Uhr morgens in Port Sudan eine 737-200 der Sudan Airways zum Flug nach Karthoum. Bereits wenige Minuten nach dem Start meldete der Pilot technische Probleme, die er allerdings nicht näher spezifizierte, und gab an, er kehre nach Port Sudan zurück. Rund drei Kilometer vor dem Flughafen stürzte die Maschine in unwegsamem Gebiet ab, wobei ein Feuer ausbrach. Nur ein Kleinkind überlebte den Absturz, 116 Menschen starben bei diesem Unglück.

Bevor Details über den Unfall bekannt waren, klagte der Aussenminister von Sudan, Mustafa Osman Ismail, die USA an, wegen des verhängten Wirtschaftsboykotts hätte die Airline keine Ersatzteile mehr kaufen können. Die 28 Jahre alte Boeing war seit ihrer Ablieferung im Jahr 1975 im Dienst von Sudan Airways gewesen und hatte erst 35 000 Starts und Landungen hinter sich. Zwei weitere 737-200 befinden sich noch im Besitz dieser Airline. Der letzte Unfall datiert aus dem Jahr 1986, als eine vollbesetzte Fokker 27 abstürzte. Eine weitere F 27 wurde im letzten Jahr bei einem Trainingsunfall beschädigt und musste aus dem Verkehr gezogen werden.

### VARIG verkauft und kauft MD-11

Vor vier Jahren musste VARIG die Flotte von 89 auf 44 Flugzeuge verkleinern. Unter anderen wurden drei MD-11 den Leasinggesellschaften zurückgegeben. Nun wird nach der Durststrecke wieder eine Erhöhung der Kapazität ins Auge gefasst. Zuerst werden aber noch zwei weitere MD-11 an die Leasinggesellschaft GE Capital retourniert, dafür aber drei Ex-Swissair-MD-11 eingemietet. Des Rätsels Lösung: Lufthansa Cargo (LHC) wird ab nächstem Frühling die acht Boeing 747-200F aus ihrer Flotte entfernen und will vorerst weitere fünf MD-11 zu Frachtern umbauen lassen und diese ab 2005 einsetzen. Da LHC ihre MD-11 mit GE-Triebwerken ausgerüstet hat, waren die gleich motorisierten VARIG-Flugzeuge natürlich erste Wahl. Und so ist einigen «unserer» MD-11 doch noch ein Leben in der Luft vergönnt.

### 9/11-Opfer, bitte klagen!

Man hat es ja geahnt: Ein New Yorker Gericht hat den Hinterbliebenen der Opfer im WTC erlaubt, gegen die Fluggesellschaften United und American, gegen Boe-

ing, die Port Authority und den Betreiber des WTC zu klagen. Nachlässigkeit bei den Sicherheitskontrollen sowie ungenügend gesicherte Cockpit-Türen seien Schuld an den Terrorakten. Die zwei Airlines «should have reasonably foreseen that crashes causing death and destruction on the ground were a hazard that would arise should hijackers take control of an aeroplane». Und Boeing «should have provided more secure cockpit doors».

Natürlich gingen die Beschuldigten in Berufung mit ihrer Begründung, dass erstens dieser massive Angriff nicht habe vorausgesehen noch gestoppt werden können und zweitens die Hinterbliebenen ja bereits Entschädigungen erhalten hätten.

### Manche Airlines sterben langsam

Olympic Airways, schon jahrelang auf der Intensivstation, soll auf Wunsch der Regierung Griechenlands als Olympic Airlines neu aufgelegt werden. Ausgehend vom (auch dort funktionierenden!) Operationsdepartement, soll die neue Airline strukturiert werden. Die Zweigfirmen Macedonian Airlines und Olympic Aviation sollen an Private verkauft, das Ground und Cargo Handling sowie der technische Support ausgelagert werden. Über fünf Jahre sollen 3100 der gegenwärtig 5000 Arbeitsplätze abgebaut werden. Klar, dass sich die Gewerkschaften postwendend gemeldet haben.

### Modellflugtrick gelungen!

Burt Rutan lag goldrichtig mit seiner Idee, dass der bei Freiflug-Segelmodellen angewendete Trick des 90 Grad angestellten Höhenleitwerks auch in der «richtigen» Fliegerei funktionieren müsse. Beim Modell wird diese ungewöhnliche Konfiguration gewählt, damit es nach einer vorbestimmten Freiflugphase schnell Höhe vernichtet,

wobei die Fluglage praktisch horizontal bleibt. Das SpaceShipOne (siehe «Rundschau» Juni 2003) löste sich am 7. August erstmals vom Mutterschiff und segelte antriebslos zur Erde zurück. Bereits drei Wochen später wurde der dem Modellflug abgeschaut «Feather»-Mechanismus ausprobiert. Nach dem Ausklinken auf 48 500 ft wurde zunächst die Stallspeed von 70 kt bei einem Anstellwinkel von 19 Grad ermittelt, dann segelte das SpaceShipOne mit 105 kt bis auf 43 000 ft, wo bei 90 kt Geschwindigkeit die beiden Heckausleger um 65 Grad nach oben ausgelenkt wurden.

Burt Rutan ist der Meinung, dass sich teure Windkanalversuche nicht lohnen und das Programm nur verzögern. Bei diesem ungewöhnlichen Manöver zeigte sich wieder einmal, dass seine Intuition richtig war: Wie erwartet setzte ein leichtes Vibrieren ein, nach kurzem Aufbäumen des Flugzeugs stabilisierte es sich nahezu horizontal. Die Sinkgeschwindigkeit betrug über 10 000 fpm! Rollbewegungen liessen sich sowohl mit dem Quer- als auch dem Seitenruder hervorrufen. Auf 30 000 ft Höhe wurde das Heck wieder in die Normalposition gebracht. Gut zehn Minuten nach dem Ausklinken setzte das Raumschiff-Flugzeug auf der Piste in Mojave auf.

Am 23. September zeigte ein weiterer antriebsloser Flug mit nach hinten versetztem Schwerpunkt unangenehmes Aufbäumen und Schwierigkeiten in der Fluglagekontrolle beim Versuch, die stall speed zu erfliegen. Deshalb wurde auf das «Feather»-Manöver verzichtet. Die stall speed war 15 kt höher als bei normaler Schwerpunktlage und der gut 20 Grad grosse Anstellwinkel konnte nur durch den Einsatz der Querruder verringert werden, das Höhenruder zeigte keine Wirkung! Nach ei-



Höchst ungewöhnliches Flugmanöver: «Feather the Tailboom!».

ner Rolle und Auffangen mit 2 g konnte die normale Fluglage wieder hergestellt werden. Dieser geplante Versuch mit der Schwerpunktlage sollte den Zustand simulieren, der nach einem Flugabbruch infolge Nichtzündens des Raketenmotors entstehen könnte, wenn der ballistische Flug auf 100 000 ft nicht stattfindet. Eine weitere Überraschung hat sich bei der Landung gezeigt: Damit der Rumpf bessere aerodynamische Eigenschaften aufweist, wurde das Bugfahrwerk mit einem fixen Abdeckblech ausgestattet. Der Pilot liess das mittels einer Feder innerhalb von 0,5 Sekunden operierende Fahrwerk etwas höher als normal in Landekonfiguration ausfahren, auf 200 ft, weil der Flugweg etwas zu lang wurde. Wie ein Stein sei das SpaceShipOne gesunken, und nur mit Mühe habe er 500 ft nach der Piste aufsetzen können, geplant waren 1500 ft. Nun dürfte der Fahrplan etwas durcheinander geraten, weil nach aerodynamischen Korrekturen gesucht werden muss, die diese Schwerpunktlage und den doppelt so hoch ausgefallenen Widerstandszuwachs beim modifizierten Fahrwerk meistern. Ein Zeitpunkt für den ersten raketentriebenen Flug wurde noch nicht angegeben. Alles wird jedoch darangesetzt, dass er vor dem 17. Dezember erfolgen kann, dem 100-jährigen Jubiläum des Fluges der Gebrüder Wright.

### Boeing hat endlich alle A340 verkauft

1999 schloss Boeing mit Singapore Airlines (SIA) einen Deal ab, der die Lieferung von zehn Boeing 777-200ER gegen die Rücknahme von 17 A340-300 vorsah. Zwei dieser Airbusse waren zu jenem Zeitpunkt noch gar nicht gebaut worden, doch Boeing ging es darum, für die 777-200ER einen gewichtigen Fuss im asiatischen Markt zu haben. Obwohl Airbus die seinerzeitige Drohung zurückgenommen hatte, keine Ersatzteile oder keinen Service für diese Flugzeuge anzubieten, wurde es für Boeing sehr schwierig, diese A340 zu verkaufen. Zwei gingen an Gulf Air, drei an Cathay, zwei an die heute konkursite Khalifa Airways, und erst kürzlich konnten acht an Emirates geliefert werden, die sie für neun Jahre leasen will. Mit Gulf Air und Cathay sind die Verhandlungen über die letzten noch unverkauften A340 praktisch abgeschlossen.

Singapore Airlines hat früher als geplant ihre neun A310-300 aus dem Verkehr gezogen, ebenso die letzten drei A340-300. 12 der 38 Boeing 747-400 sind seit der Kapazitätsreduktion wegen SARS noch nicht wieder im Dienst. 49 Boeing 777 der verschiedenen Varianten bilden heute das Rückgrat der Flotte. Bestellt sind weitere zehn Boeing 777-200, fünf A340-500 sowie zehn A380-800.

### Still going strong...

Die Royal Air Force (RAF) setzt immer noch über 40-jährige Canberras für strategische Aufklärungsmissionen ein, wenn auch nur noch dort, wo keine unmittelbaren Kriegereignisse zu erwarten sind, wie etwa im Kosovo. Gegen Ende dieser Dekade möchte die RAF dieses zweistrahlige Fossil endgültig ablösen. Diskutiert wird jetzt die Frage, ob künftig mit einem bemannten (Gulfstream) oder unbemannten (Global Hawk) Flugzeug Aufklärung betrieben werden soll.

Die English Electric Canberra machte ihren Erstflug am Freitag, den 13. (!) Mai 1949 und wurde ab 1951 an die RAF abgeliefert. Am 16. August 1957 wurde mit 70 310 ft ein Höhenweltrekord aufgestellt. 1375 Flugzeuge wurden produziert und an verschiedene Luftwaffen geliefert. In den USA baute die Firma Martin die Canberra als Nachtjäger B-57 in 403 Exemplaren nach. Diese wurden ab 1953 im Korea-Krieg verwendet. ■

## Echo

Lesermeinungen: [rundschau@aeropers.ch](mailto:rundschau@aeropers.ch)

### Karikatur «Rundschau» 4/2003

Gratuliere Ihnen zur neuesten, sehr bissigen Karikatur «Mit Lufthansa würde...» auf Seite 5 der «Rundschau» 4/2003. Sie sehen das richtig: Die Lufthansa ist leider nur am Markt Schweiz interessiert – und nicht mehr. Die SWISS wäre dabei nur ein lästiges Anhängsel. Übrigens habe ich das Interview mit Claude Nicollier, den ich selber auch kenne, mit grossem Interesse gelesen. Es ist immer wieder erstaunlich, was ihr in der «Rundschau» alles an fundierten, aktuellen Artikeln in hoher Qualität veröffentlicht – und das im Nebenamt. Hut ab. Man könnte neidisch werden...

Mit Spannung warte ich auf die nächste «Rundschau», meine neueste Fach-Lieblingslektüre.

Mit besten Grüssen

Alfred Hugentobler

Publizist Aero International, Präsident Schweizer Aviatik-Journalisten (SAJ)

### Flughafendossier «Rundschau» 4/2003

Gerne würde ich etwas zum Flughafendossier der «Rundschau» 4/03 schreiben.

Ganz persönlich gefällt mir der Aufbau des gesamten Flughafendossiers mit den allgemeinen Ausführungen (Staatsvertrag, DVO, SIL...), mit den Hintergrund-Infos über technische Anflughilfen respektive den Nordanflug, ergänzt mit der Ansicht von Skyguide. Dass die drei grossen Flughafenpartner SWISS, Skyguide und Unique dabei vertreten sind, bedeutet für mich ausgewogene Berichterstattung. Wie bei anderen Gelegenheiten bereits erfolgreich praktiziert, gehts, wenn alle zusammen am gleichen Strick ziehen, bekanntlich am besten.

Der Artikel «Beim nächsten Mal könnte es ins Auge gehen» beinhaltet eine gute und umfassende Darstellung der Abläufe und der komplexen Zusammenhänge. Einer meiner Teamkollegen bemerkte spontan, es sei erstaunlich, wie man als Externer die Prozesse und Verfahren so gut wiedergeben könne, der Schreiber müsse aber gewaltig ins Zeug gestiegen sein.

Hoffen wir, dass sich die Schweiz einmal zusammenrauft und mit einer seit über 50 Jahren überfälligen nationalen Luftverkehrspolitik der SWISS wie auch den Flughäfen klare Rahmenbedingungen ermöglicht.

Daniel Leiser, Project Manager

Flight Operations Engineering

Unique, Flughafen Zürich AG

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.

**P.P. A**

8600 Dübendorf

fischer/roper/psd

Volltreffer

$2\frac{1}{4}\%$

$2\frac{3}{4}\%$

ANLEGEN  
UND VOR-  
SORGEN

**WIR** Bank  
seit 1934

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

Basel • Bern • Luzern • St. Gallen • Zürich • Lausanne • Lugano