

RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 6/2003

SWISS  ALPA

Airline Pilots Association



Wake-up call kapers und AEROPERS



kapers



Christoph Flügel
Präsident AEROPERS

Inhalt

Liebe Mitglieder	2-4
Editorial	3
Eine Repatriierung der besonderen Art	5-6
Swiss Aviation Training: Gedrosselte Aktivität bei unveränderter Qualität	7-9
JU-AIR fliegt Swissair-DC-3	10-11
Nassenwil: «abnormal Operation»?	12-14
Interview mit Christian Frauenfelder: «Zusammen erreichen wir mehr»	16-22
Gekröpte Flugzeuge für gekröpte Anflüge	23
Rechtsschutzversicherung/neue Anwaltskanzlei der AEROPERS	24-25
Flight Engineers Meeting 2003	26
Civilized thinking	27
AEROPERS-Verbandsreise: Zarengold-Sonderzug	28-29
DHL crew lands A300 after being hit by missile	30-31
Kaleidoskop	31-34
Termine & Mitteilungen	34
News - Flight Ops Reporting	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 Viglietti, Illustrationen

Layout

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch
Akeret AG

Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inseratenannahme

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

Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, www.fotojeger.ch

Redaktionsschluss Rundschau 1/2004: 6. Februar

Liebe Mitglieder

Die Aktion «Swiss Wake-up call» hat zwar aufgeweckt, substantielle Resultate müssen aber noch folgen. Diese Phase wird dauern, denn eine zerstörte Vertrauensbasis zu reparieren geht nicht von heute auf morgen. Jetzt Nachforderungen zu den soeben abgehaltenen Turnaround-Verhandlungen mit noch nicht abgeschlossenen Punkten zu stellen, beweist Mangel an Führungsfähigkeit und kommt einer Unverschämtheit gleich. Das Management muss endlich beweisen, dass es mit der Airline auch Geld verdienen kann. Dauernde und nur einseitige Kostensenkungen führen schlussendlich nicht zum Ziel.

Christoph Flügel, Präsident



«Swiss Wake-up call» hat das Management überraschend schnell an den Verhandlungstisch gebracht. Ein Grund dafür mag die Erkenntnis um die gemachten Fehler und die damit verbundene Angst vor Imageverlust sein. Sicher schwebt auch noch das Bild des Groundings der Swissair und der damit verbundenen Verantwortlichkeitsklagen in der Luft. Findet dies erst noch auf nationalem Parkett statt, wird der Druck für die verantwortlichen Organe umso grösser.

«Swiss Wake-up call» – Ursache und Wirkung

Die Wirkung schreiben wir aber auch dem nach unserer Bewertung erst heute gegebenen idealen Zeitpunkt zu. Zudem ist klar geworden, dass unser Top-Management scheinbar nur diese Sprache kennt. Der konstruktive Ansatz hat bisher nicht dazu geführt, dass das Management auf ernst zu

von grösserem Schaden an unserer Firma durch das Management zurückblicken. Die meisten dieser Vorgänge bleiben gegen aussen unbemerkt, da wir jeweils noch rechtzeitig das Steuer herumreissen konnten.

Heute wurde die Einbindung der Korps notwendig. An der Versammlung mit kapers vom Montag, 1. Dezember 2003 wurde die Stossrichtung gemeinsam bestimmt. Immer noch sind es in Phase 1 die Vorstände, welche zuvorderst in Kontakt mit den Parteien die Dosierung des Vorstosses bestimmen. Diese Dosierungsmöglichkeit ist enorm wichtig für das Erhalten der optimalen «Ambiance» in den Gesprächen. Sie stellt aber infolge unterschiedlicher Position jedes Einzelnen von uns eine sehr grosse Herausforderung an alle dar. Was für uns am Gashebel einige Zentimeter vor- oder rückwärts ist, wird unter den Mitgliedern als Vollgas oder Leerlauf wahrgenommen. Dies ist absolut verständlich, und die Vorstände tun ihr Bestes, mittels Kommunikation diese Führungsaufgabe zu meistern. Es bedarf aber auch eines gewissen Grades an Vertrauen in die Fähigkeit der Vorstände in diesem schwierigen Zusammenspiel.

In einer Phase 2 würde dann das gesamte Personal in noch wirkungsvollere

«Es bedarf aber auch eines gewissen Grades an Vertrauen in die Fähigkeit der Vorstände in diesem schwierigen Zusammenspiel.»

nehmende und seit über einem Jahr vorgebrachte Anliegen des Personals eingegangen wäre. Seit 2001 erfahren wir im Vorstand immer das gleiche Spiel: Nur mit allergrösster Interventionsenergie konnten Ziele erreicht oder gravierende Fehler verhindert werden. So können wir auf etliche erfolgreiche Interventionsaktionen zur Verhinderung

Massnahmen eingebunden. Sie wird aber erst beginnen, wenn unsere Ziele in Phase 1 nicht erreicht werden konnten und kein Fortschritt mehr sichtbar ist. Aber auch dann müssen die Vorstandsgremien die Kontrolle über die Aktionen voll in ihren Händen haben. Ich bitte, dies trotz der verständlicherweise hohen Emotionalität

ernsthaft zu berücksichtigen und verantwortlich zu handeln. Unkoordiniertes Verhalten führt kaum zum Erfolg und gefährdet möglicherweise die Interessen der ganzen SWISS.

Ich möchte zu bedenken geben, dass wir das in der Schweiz wirksame Konfliktverhalten nicht zu stark mit anderen Ländern vergleichen können. In einem anderen Land wäre für die gleiche Wirkung ein Streik notwendig gewesen. Bei uns hat ein «Wake-up call» mit Unterschriftensammlung, kombiniert mit ersten internen Massnahmen und unserer Entschlossenheit, zur Umsetzung der Phase 2 zu ähnlichen Resultaten geführt wie letzthin in Österreich bei der AJA. Im Gegensatz zu einer Maximalvariante aber haben wir nun mit Phase 2 immer noch eine Eskalationsmöglichkeit und sind somit noch lange nicht ausgeschossen. Dies ist absichtlich ein Teil des Konzeptes, um über lange Zeit den notwendigen Druck aufrechterhalten zu können.

Das Konzept «Wake-up call» wurde in einer intensiven Vorbereitungsphase vom Vorstand entwickelt und sollte durch die eingebauten Flexibilitätsmechanismen und Alternativszenarien an alle möglichen Entwicklungen anpassbar sein. Wie bei jedem solchen Vorhaben bleibt ein Restrisiko, aber wir sind überzeugt, dass unsere Firma durch Nichtstun der Verbände nur noch verlieren würde – durch den «Wake-up call» aber eine Chance zum Überleben bekommt. Dauernde Risikoabwägung und ein vernünftiges Verantwortungsbewusstsein optimieren diese Chance.

Ein letztes Wort zum Grund für unsere Initiative. In unseren Augen führte das «erste Management» die Firma viel zu zögerlich und nicht nach wirtschaftlichen Kriterien und dadurch in eine unnötig schwierige Situation. Wir haben seit gut einem Jahr die heutige Situation dokumentiert und mit seriösen Berechnungen vorausgesagt, die Politik, den VR und das Top-Management

anfänglich informiert (ab ca. Herbst 2002), später dann gewarnt und haben auch Korrekturvorschläge unterbreitet und unsere Unterstützung angeboten. Niemand hat aber genügend entschlossen gehandelt und damit die Firma rechtzeitig wieder auf Kurs gebracht.

Rückblickend kann man sagen, dass 2001/2002 lediglich Kosmetik betrieben wurde, teilweise erst auf massive Interventionen hin – Beispiele dafür gibt es genug. Ich glaube nicht, dass wir mehr hätten tun können, denn wie sich zeigte, war die Situation bis heute so, dass trotz dem Wissen um die Umstände sich niemand richtig an die Hausaufgaben der SWISS herangemacht hat. Offenbar musste das Management zuerst gravierende Fehler machen, bevor dies alles heute auch für Aussenstehende glaubhaft wird. Vermeintlich viel Kapital, zu hoher Kredit dem «neuen» Management der SWISS gegenüber und



Editorial



Die Abmachung sieht eigentlich nicht vor, dass ich an dieser Stelle politische Kommentare verfasse. Dies obliegt dem Präsidenten in seiner Rubrik «Liebe Mitglieder». Das Editorial soll vielmehr einstimmen auf die Inhalte der vorliegenden Ausgabe. Doch – mit Verlaub – «unpolitisch» zu denken und zu schreiben ist in diesen Tagen und

Wochen nicht so einfach. Mit dem überraschenden Abgang von Bill Meaney haben die roten Zellen auf unserem SWISS-Radar plötzlich wieder zugenommen. Unsicherheit kommt auf, im Ops werden allenthalben die Köpfe zusammengesteckt. Ist jetzt der falsche Manager von Bord gegangen? Warum gerade er? Wie immer in solchen Situationen machen zahlreiche Gerüchte die Runde. Denn noch prägen uns die Ereignisse des Jahres 2001.

Am Anfang steht immer der Abgang. Erinnern wir uns an das seinerzeit unerwartete Ausscheiden von Jeff Katz und später Philippe Bruggisser. Überraschungen sorgen auch heute immer wieder für Unruhe. Sowohl für Mitarbeiter wie auch für Aussenstehende – man beachte die Kohärenz der nicht zufällig gewählten Ausdrücke: In einer Zeit, in der Informationspannen schon beinahe zur Tagesordnung zählen, weiss oft mehr, wer nichts wissen sollte. Bruggisser war, nach Zeiten kontroverser Führungsstrategien, endlich wieder einmal ein CEO mit transparenten Vorgaben. Rasch gewann er das Vertrauen der Angestellten. Erst viel später, nach dem Untergang der Swissair, kam zutage, dass auch er mit gezinkten Karten gespielt hatte. Die Rechnung ging nicht auf; Managerpech – vielleicht. Der CEO hat halt einen Fehler gemacht. Das Geld ist weg, die Verantwortlichen sowieso, das Kartenhaus bricht langsam ein. Vergleichbare Beispiele gibts immer wieder. Wen wundert also, dass die Basis skeptisch bleibt. Es wird sich erst noch zeigen müssen, wer letztlich «der Falsche» und wer «der Richtige» war oder sein wird.

Auch die AEROPERS wird an ihren Ausrichtungen und Taten gemessen. Vor genau einem Jahr hat uns der damalige Vizepräsident und heutige Präsident Christoph Flügel Red und Antwort gestan-

den. Seine damaligen Aussagen haben wir dem heutigen Vizepräsidenten Christian Frauenfelder vorgelegt. Natürlich haben wir es nicht dabei belassen. Neue Fragen sind dazugekommen. Wie präsentiert sich die Lage heute? Das ausführliche Gespräch bildet den Schwerpunkt dieser Ausgabe. Auch ein Vergleich mit den Aussagen von kapers-Präsident Urs Eicher in der letzten «Rundschau» mag in diesem Zusammenhang interessant sein.

Wem der Rummel um die SWISS zu viel wird, dem empfehlen wir eine Reise mit dem «Zarengold Sonderzug». In Zusammenarbeit mit H. P. Lehmann Spezialreisen, Lernidee Erlebnisreisen und Kira Reisen AG bietet sich für aktive und pensionierte AEROPERS-Mitglieder, Familienangehörige, Freunde und Bekannte die Gelegenheit, zu Sonderkonditionen ein einmaliges Reiseerlebnis zu geniessen.

Viele von uns haben ihre fliegerische Ausbildung in der ehrwürdigen Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) absolviert. Diese Zeiten gehören der Vergangenheit an. Anstelle der SLS bildet heutzutage die SAT (Swiss Aviation Training) zukünftige Piloten und Pilotinnen aus. Denn es gibt sie immer noch; unverwüsthliche, motivierte und optimistische Fliegerschüler. Mehr dazu im Porträt über die SAT.

Ich möchte an dieser Stelle auch wieder einmal auf das Kaleidoskop hinweisen. Mit zuverlässiger Regelmässigkeit stellt Henry Lüscher für jede «Rundschau» ein Sammelsurium an aviatischen Fakten und Kuriositäten aus Inhalten diverser Fachzeitschriften zusammen. In dieser Ausgabe finden wir einen eindrücklichen Bericht über den Beschluss des DHL-Airbus in Bagdad. Die Lektüre lohnt sich ganz bestimmt

Das Jahr 2003 geht in die letzte Runde, und das kommende Jahr wird gespickt sein mit neuen Herausforderungen. Niemand kennt die Entwicklung der nächsten Monate, aber eines ist sicher: Durchhalteparolen und verhaltener Optimismus allein werden nicht genügen, das Schiff auf Kurs zu halten. Genauso wenig, wie es den ewigen Pessimisten gelingen wird, die SWISS ins Verderben zu reden oder zu schreiben.

Happy reading!

Dieter Eppler, Redaktionsleiter

kein Gehör gegenüber warnenden Stimmen im Vorfeld der Nationalratswahlen und einer von überall her unterstützten Beschönigung der Tatsachen von Beginn an führten dazu, dass erst heute auf ein rebellierendes Personal reagiert wird. Wir haben all die Interventionsaktionen, Gespräche und Meetings dokumentiert für eine eventuelle Beweisführung zur Identifikation der Schuldigen oder zur Aufdeckung von Fehlern.

Heute haben wir genügend Dokumente und haben genug vom Zusehen. Wir fordern eine rücksichtslose Bereinigung der heutigen Situation. Die Management Performance muss massiv besser werden als 2001/2002 und wir haben kein Verständ-

ge der Führung und der Strukturen. Die Restrukturierung mit der Unterstellung des Kommerzgebietes unter den sonst schon genügend belasteten CEO erachten wir als keine Lösung. Die Nachfolge von Bill Meaney muss daher schnell geregelt werden.

Wir erwarten weiter, dass nun in allen Bereichen der unproduktive Speck sofort von der Payroll geht und vom Management endlich bewiesen wird, dass die restrukturierte SWISS durchaus in der Lage ist, Gewinn zu erwirtschaften. Weshalb zielt sich das Management, hier rasch und entschieden zu handeln? Hat es Angst vor einem eventuellen Versagen? Wäre dies der Fall, müssten konsequenterweise neue Mana-

so rasch wie möglich wieder zu etablieren. Obwohl die Verbände seit einem Jahr x-mal auf jedem Niveau bis hinauf zum Bundesrat vor dieser Entwicklung gewarnt und interveniert haben, wollte das Management diese Logik bis zum «Wake-up call» nicht wahrnehmen. In der heutigen Situation haben wir also keine andere Wahl mehr und müssen agieren. Wir hoffen, dass auch die Investoren realisieren, dass wir alles tun, um diese Firma zu retten, und sich Investitionen in ein solch engagiertes Personal lohnen werden – dafür muss aber die Vertrauensbasis gegeben sein. Wir haben den Eindruck, dass hier von Seiten des VR leider nur wenig dafür getan wird.

Im ersten Crash-Meeting ist ein Prozess für das Ziel Nummer eins – «Erstellen einer vertrauenswürdigen Führung» – gestartet worden. Nach Erscheinen der aktuellen «Rundschau» werden wir bereits mehr über den Inhalt und die Richtung wissen. Wir haben zusammen die Stossrichtung bestimmt, das Ziel ist klar, und wer mich kennt, weiss, dass wir es nicht aus den Augen verlieren werden. Die Dosierung der Bewegung ist eine unserer Kernaufgaben, wenn immer möglich auch mit aktivem Einbezug von euch, was wir durch beste Kommunikation zu bewerkstelligen versuchen. Sollte sich bei uns möglicherweise eine Richtungsänderung als notwendig herausstellen, werden wir auch hier die Korps einbeziehen – nur gemeinsam erreichen wir schlussendlich das Ziel.

Abschliessend möchte ich es nicht unterlassen, euch allen friedliche und erholsame Weihnachtstage und einen guten Rutsch in ein hoffentlich erfreuliches Jahr 2004 zu wünschen! ■

«Wichtig ist, dass jetzt sofort und entsprechend konsequent gehandelt wird – auch auf der Ebene des Vertrauens.»

nis mehr für kosmetische oder politische Massnahmen, für die Bevorzugung gewisser Bereiche, wie sie z. B. bei Teilen des Managements vorherrscht, oder für unsinnige Quersubventionierungen. Auch muss ich hier nochmals klar festhalten, dass erneute monetäre Forderungen an das Personal nicht mehr in Frage kommen. Es ist schon fast lächerlich, wie unglaublich sich unser Management hier anstellt, wie durch den Zeitpunkt der Forderung dieses Vorhaben äusserst ungeschickt aufgebaut wird und dadurch die Gefahr entsteht, dass durch das Verhalten des Managements der Businessplan zur Farce verkommt. Dass dieses Verhalten als unverschämt empfunden wird, kann sehr gut nachvollzogen werden. Es entspricht einer für uns nicht akzeptierbaren Kultur.

Jetzt liegt es am Management, Geld zu verdienen

Darum liegt es jetzt am Management, über ein optimiertes Revenue-, Netzwerk- und Salesmanagement endlich Gewinn zu erwirtschaften. Wir haben den Eindruck, dass in diesem Bereich noch immer nicht alle Personen am selben Strick ziehen, eine unklare Strategie besteht und Führungsprobleme das Arbeiten massiv behindern. Hier erwarten wir, dass nach dem Hin und Her, was den Standort, aber auch die Strategie anbelangt, die Arbeitsbedingungen so rasch wie möglich in einer Art gestaltet werden, dass mit besserer Performance gearbeitet werden kann. Dies ist eine Fra-

ger mit dem entsprechenden Know-how angestellt werden.

Die SWISS als bestfinanzierte Airline hat zwei Jahre lang täglich über 1 Million Franken verbrannt, während andere, weniger gut ausgestaffierte Airlines Gewinne schrieben. Wir anerkennen den schwierigen Start der SWISS, müssen den Verantwortlichen heute aber vorwerfen, dass sie trotz Warnungen von überall her nicht früh genug korrigiert und auch die Geburtsfehler nicht rasch genug rückgängig gemacht haben. Wichtig ist, dass jetzt sofort und entsprechend konsequent gehandelt wird – auch auf der Ebene des Vertrauens. Nur entschlossenes Handeln kann das massiv erschütterte Vertrauen in unsere Chefs noch retten.

Ohne Vertrauen keine Airline

Das «Ziel Nummer eins» der Aktion «Wake-up call» ist klar: Erstellen einer vertrauenswürdigen Führung. Vertrauen ist an Personen gebunden, und darum ist dies auch eine Frage der Köpfe. Das Vertrauen ging verloren und muss wiederhergestellt werden. Das Airline-Business ist ein People-Business und basiert darum wie kein zweites Geschäft auf täglicher Kooperation und Transparenz. Dies wiederum funktioniert nur mit gegenseitigem Vertrauen. Ist das Vertrauen also gestört, leidet die Kooperation und damit das ganze Geschäft. Ein Turnaround kann erst recht nicht ohne dieses wertvolle Gut Erfolg haben, und es wäre umso wichtiger, das Vertrauen



Eine Repatriierung der besonderen Art

Den Namen der Schweizerischen Rettungsflugwacht verbinden viele in erster Linie mit waghalsigen Helikopter-Rettungsmanövern in unseren Alpen. Doch auch die Piloten der Rega-Jets werden manchmal zu aussergewöhnlichen Missionen gerufen.

Text: Felix Degen, CMD CL604, Schweizerische Rettungsflugwacht

Es ist Donnerstag, 6. Dezember 2002. Der Sankt Nikolaus beschert einer erweiterten Jet-Besatzung (zwei Copiloten und zwei Commander) eine besondere Überraschung: Einen an einem Virus erkrankten Patienten, bewusstlos und beatmet, müssen (oder vielmehr dürfen) wir von Sydney nach Sao Paulo fliegen. Dieser Einsatz weckte bereits in der Offert- und speziell in der Planungsphase grosse Hoffnungen bei den Jet-Besatzungen, auf dieser erstmals kompletten Weltumrundung, d.h. mit zweimaligem Überfliegen des Äquators, mit dabei zu sein.

Erst vor drei Wochen haben die ersten Piloten mit dem Flugtraining auf dem neuen Challenger CL604 begonnen. Für uns bietet dieser Flug eine gute Gelegenheit, das Gelernte nun in die Praxis umzusetzen. Ich darf als Fluglehrer zusammen mit drei Kollegen zu dieser Reise aufbrechen.

Morgens um 5 Uhr treffen sich die Piloten, CDR Martin Werner, die Copiloten Cedric Gitchenko und Marc Bühlmann sowie meine Wenigkeit, um die berechneten und bereitgestellten Flugunterlagen zu studieren und zu kontrollieren. Ein solcher Flug, wie er uns bevorsteht, erfordert eine sorgfältige Vorbereitung, damit sich die Piloten mit den speziellen Regeln der zu überfliegenden Länder und Gebiete vertraut machen können.

Um 6 Uhr stossen dann auch die Ärztin Gabi Staub sowie die Krankenschwester Christine Buri zu uns. Gemeinsam als Crew gilt es, bei der Einsatzleitstelle das Briefing zu absolvieren, wo uns die organisierenden Einsatzleiter mit den nötigen Informationen versorgen.

Panne beim Nachtanken

Der Start erfolgt planmässig um 6.59 Uhr auf der Piste 28 in Zürich. Auch der Flug über das Schwarze Meer, den Iran und den Persischen Golf nach Muscat verläuft ohne Probleme.

Für das nächste Teilstück müssen wir die grosse Reichweite des neuen Flugzeugs etwas auskosten. Um die Strecke über Indien, den Indischen Ozean und Indonesien

ohne Zwischenlandung fliegen zu können, müssen die Tanks fast vollständig gefüllt werden. In der Endphase des Nachtankens kommt es zu einer kleineren Überschwemmung: Ein paar restliche Liter Treibstoff finden den Weg zu den Tanks nicht und verteilen sich auf dem Boden ums Flugzeug. Bis diese Verunreinigung von der Flughafenfeuerwehr beseitigt werden kann, dauert es einige Zeit.

So müssen wir bereits nach der ersten Zwischenlandung eine Verspätung hinnehmen, welche jedoch keinen Einfluss auf den weiteren Verlauf des Einsatzes haben sollte.



Die gesamte Crew beim Nachtessen in Sydney.

In Jakarta erwartet uns eine sehr freundliche Bodencrew. Der Stopp verläuft problemlos, und bereits nach einer knappen Stunde können wir das letzte Teilstück in Angriff nehmen. Die Route führte weiter in südöstlicher Richtung über den Indischen Ozean bis zur Nordwest-Ecke von Australien.

Einmal auf dem fernen Kontinent angekommen, haben wir noch volle vier Stunden zu fliegen bis zum Beginn des Sinkfluges in Sydney. Den Anflug können wir auf direktem Weg auf die Piste 07 ausführen.

Begrüssung auf Schweizerdeutsch

Am Boden werden wir zu unserem Erstaunen zuerst auf Schweizerdeutsch begrüsst. Ein vor 30 Jahren ausgewanderter Schweizer arbeitet bei Quantas als Duty Manager im Catering. Wir werden von ihm und seinen Arbeitskollegen richtiggehend verwöhnt.

Nach dem Abendessen vom Samstag ist die ganze Besatzung recht müde und geht daher schon bald zu Bett – allerdings mit unterschiedlichem Schlaferfolg.

Für den Sonntag können wir uns ausnahmsweise etwas Kulturelles (Bootsfahrt mit privater Yacht) vornehmen. Das Wetter spielt mit, der Himmel ist jedoch mit dem Rauch von den grossen Buschfeuern überzogen. Auch an jenem Abend gehen wir in einem der schönen Hafenrestaurants essen. Anschliessend ist Vorschlafen angesagt, denn es erwartet uns morgen ein sehr anspruchsvoller und langer Tag.

Die Mediziner verabschieden sich von uns am Montagmorgen kurz nach 8 Uhr, um im Spital den Patienten abzuholen. Wir Piloten werden um halb neun abgeholt, um das Flugzeug für den langen Einsatz wieder

startklar zu machen. Für eine so lange Reise braucht es doch eine etwas längere Vorbereitungszeit. Der Patient trifft denn auch etwas früher als erwartet beim Flugzeug ein, kann aber nicht sofort eingeladen werden, da zuerst die Betankung abgeschlossen werden muss. Während des Fluges sind die Mediziner sehr beschäftigt, denn die Betreuung des Patienten ist äusserst intensiv. Er leidet an einer seltenen Krankheit, und während der langen Hospitalisation ist es zu verschiedenen Komplikationen gekommen. →

Sieben Stunden über Wasser

Gemäss unserem Zeitplan starten wir in Sydney. Der Weg nach Tahiti führt ganze sieben Stunden einzig über Wasser, den Südpazifik. Irgendwie hat man schon ein wenig ein mulmiges Gefühl: Draussen wird

fernt... Gerade viel Flugverkehr gibt es auf dieser Insel ohnehin nicht. Wir sind das einzige Flugzeug auf dem ganzen Flugplatz.

Das für diesen Tag letzte Teilstück nach dem Zielort des Patienten, Sao Paulo, führt direkt nach Santiago de Chile und dann

Rückflug mit neuen Patienten

Nach zwei Nächten in Sao Paulo, welche wir zur Erholung mehr als nötig haben, beginnt bereits wieder ein neuer Einsatz. Die Einsatzzentrale kann uns für den Heimflug neue Patienten «organisieren». Zwar sind es nicht medizinisch schwierige Fälle, doch können sie, anders als bei einem normalen Linienflug, von Rega-Medizinern begleitet, mit dem neuen Challenger zurück in die Schweiz fliegen.

Das erste Teilstück führt von Sao Paulo nach Recife. Zum Weiterflug nach einer Destination ausserhalb von Brasilien müssen wir zuerst einen internationalen Flughafen anfliegen, um die Zollformalitäten zu erledigen. Im Gegensatz zu den ersten Flugabschnitten kommt uns diese Strecke bereits wieder sehr vertraut vor. Alles in allem war es für uns ein schöner, langer Einsatz, den niemand so schnell wieder vergessen wird. ■

«Irgendwie hat man schon ein mulmiges Gefühl: Draussen wird es stockfinster, weit und breit keine Insel.»

es stockfinster, weit und breit keine Insel oder ein Licht, und am Ende des Fluges soll man noch die kleine Insel finden. Aber dank der sehr modernen Navigationsausrüstung, die unsere Flugzeuge haben, ist auch diese lange Strecke sehr präzise abzufliegen. Trotzdem kann man einen Anflug von Erleichterung feststellen, als die ersten Lichter sichtbar werden.

Nach einem kurzen Aufenthalt zum Nachtanken fliegen wir in Richtung Osterinsel ab. Die Strecke beträgt «nur» gerade fünf Stunden, jedoch liegt die Insel sehr einsam im Pazifik. Der nächste nutzbare Flughafen wäre etwa vier Stunden ent-

quer über Argentinien, Paraguay und Brasilien. Das Wetter bei der Ankunft lässt allerdings zu wünschen übrig: tiefe Bewölkung und wenig Sicht. Schade, denn wir landen auf dem Stadtflughafen, mit Anflug direkt über die eindruckliche Stadt, welche etwa 17 Millionen Einwohner zählt. Die Mediziner können den Patienten in deutlich besserem Zustand im Spital abgeben. So findet dieser lange Einsatz ein gutes Ende. Zwar sind alle sehr müde, aber zum Abschluss dieses Transports müssen wir doch anstossen, und die Gespräche um die Ereignisse des Einsatzes bringen uns bereits wieder zum Lachen.



Innenansicht des neuen Challenger CL604.

Swiss Aviation- Training: Gedrosselte Aktivität bei unverän- derter Qualität

In den Blütejahren der Swissair war die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein Begriff. Sie sicherte im Auftrag des Bundes die zivile Pilotenausbildung. Auch heute interessieren sich junge Schweizer für den Beruf des Linienpiloten. Wie aber steht es mit den Ausbildungsmöglichkeiten?

Text: Dieter Eppler

Bis zu 3000 Anmeldungen gingen in guten Zeiten jährlich beim Selektionsdienst der Swissair ein. Wer die anspruchsvolle Selektion bestand, durfte in der Folge den 18 Monate dauernden, dreisemestrigen Lehrgang der SLS besuchen; gegen Salärrierung, versteht sich, und mit einem Vorvertrag der Swissair in der Tasche. Pro Jahr wurden bis zu 100 Piloten ausgebildet, denen anschliessend eine abwechslungsreiche und lukrative Berufskarriere bevorstand. Tempi passati! Die heutige Realität sieht wesentlich anders aus. Aber – und dies scheint ob all der unsäglichen Negativschlagzeilen beinahe vergessen gegangen – die Schule hat noch immer Bestand! Und ausgebildet wird nach wie vor. Wenn auch unter anderem Namen und unter anderen Voraussetzungen.

Vielfältiges Ausbildungsangebot

«Swiss Aviation Training» prangt heute in fetten Lettern auf dem Dach des Schulhauses hinter der weitläufigen Anlage der SR-Technics. Und da in der Fliegerei bekanntlich alles abgekürzt wird, spricht man kurz und bündig von der SAT. Die Swiss Aviation Training Ltd. ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Swiss International Air Lines und GE Capital Aviation Training. Das aktuelle Ausbildungsangebot ist ausgerichtet auf die Bedürfnisse des Pilotenberufs unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen JAR-FCL 1 (Joint Aviation Requirement – Flight Crew Licensing) zum Erwerb der Lizenz als Berufs- oder Verkehrspilot. Die Lehrgänge übersteigen damit in Umfang und Inhalt die Mindestanforderungen sowohl in der Theorie als auch in der Praxis deutlich. Trotz enormem wirtschaftlichem Druck werden bei der Ausbildungsqualität keine Abstriche gemacht. Der Eintritt in die Schule ist aller-

dings nur nach bestandener Eignungsabklärung möglich. Diese beschränkt sich zum heutigen Zeitpunkt auf den Begabungs- und Wissensteil. Die so genannte «Company Selection» fällt derzeit weg. Das Ausbildungsangebot ist vielfältig und kann bei Bedarf flexibel gestaltet werden (siehe Kasten unten rechts.)

In einem «integrierten» Kurs kann Mann oder Frau sich etwa zum Verkehrspiloten mit Instrumentenflugberechtigung ausbilden lassen; hier handelt es sich um einen Vollzeitkurs mit dem Vorteil, dass aufgrund der hohen Intensität 50 Stunden erlassen werden können. Dabei sind Simulator-, Sichtflug- und Instrumentenflugtraining so aufeinander abgestimmt, dass bereits mit 180 Flugstunden Gesamterfahrung die entsprechende Lizenz ausgestellt werden kann (CPL/IR). Der Zeitaufwand für diese Vollzeit-Ausbildung beträgt 63 Wochen. Die SAT verfügt über hoch qualifiziertes Instruktionpersonal und geeignete Partnerschaften. Der hauptsächliche Ausbildungsstandort ist Zürich, wobei eine enge Zusammenarbeit mit den Partnerflugschulen von Grenchen, Basel und Bern (Malbuwit) besteht. Auch die Flight Safety International, eine renommierte – den meisten Ex-Swissair-Piloten bekannte – Flugschule in Vero Beach, Florida, gehört zu den SAT-Partnern.

Immer noch ansprechende Schülerzahlen

Doch eine Schule hat nur ihre Berechtigung, wenn genügend Schüler vorhanden sind. Wer nun geglaubt hat, die Schulzimmer stünden seit dem Grounding leer, der irrt: Im Jahr 2000–2001 durchliefen 69 Studenten eine ATP (Air Transport Pilot)-Ausbildung, und 85 besuchten einen MCC-Kurs. Letztere finden übrigens auf dem A320-Simulator statt. Im darauf folgenden Jahr waren es 61 ATP-Kandidaten oder Kandidatinnen und 30 MCC-Absolventen.

Es ist durchaus verständlich, dass in Zeiten, in denen der Fortbestand der nationalen Airline angezweifelt wird, das Interesse für den Pilotenberuf gering ist. Dabei gilt es aber auch zu bedenken, dass wir ohnehin in einer Gesellschaft der bröckelnden Werte leben: Auch der Status des Lehrers, des Pfarrers oder des Arztes gerät zunehmend unter Druck. Doch dem Status gegenüber steht immer die Attraktivität einer Tätigkeit. Und hier gehört der Pilotenberuf mit Sicherheit noch immer zu den Spitzenreitern!

Ein Nachteil gegenüber früher ist natürlich die Tatsache, dass alle Kursteilnehmer die Ausbildungskosten selber tragen müssen. Bei Beträgen von rund 100 000 Franken leuchtet ein, dass sich eine solche Ausbildung nicht jedermann leisten kann. Auch die Tatsache, dass einzelne Kantonalbanken Ausbildungskredite und diverse Kantone Ausbildungsdarlehen gewähren, vermag hier nicht viel zu ändern.

Im Moment gehört die Schweizer Luftwaffe zu den Hauptkunden der SAT. Alle angehenden Piloten des Überwachungsgeschwaders (UeG) werden nach Kloten zur ATP-Ausbildung detachiert und durchlaufen dort die entsprechenden Lehrgänge.

Optimistisch in die Zukunft

Die Flying Training Organisation (FTO) der SAT ist gemäss Aussagen des Trainingsverantwortlichen, CMD Hanspeter Boller (siehe Organigramm Seite 8 und Interview Seite 9), optimal für die Zukunft gerüstet. Um dem Abschluss mehr Gewicht zu verleihen, wird die Anerkennung als Höhere Fachschule angestrebt. Die FTO SAT ermöglicht es der SWISS, die Grundausbildung in den eigenen Händen zu behalten. Dies wiederum hat den Vorteil, dass bei einer allfälligen Zunahme des Pilotenbedarfs auf einheitlich und fundiert ausgebildete Kandidaten zurückgegriffen werden könnte. Allerdings kann die Schule aus grundsätzlichen, haftungsrechtlichen Gründen keine eigenen Flugzeuge mehr betreiben,

Ausbildungsangebot

- Integrierte Ausbildung zum Verkehrspiloten
- Modulare Ausbildung zum Verkehrspiloten
- Modulare Instrument-Rating-Ausbildung
- Modulare PPL (Privatpilotenlizenz)-Theorieausbildung
- Multi-Crew-Concept (MCC)-Kurse
- Radiotelefonie
- High-Performance-Aeroplane-Ausbildung
- Massgeschneiderte Kurse nach Anfrage

daher muss die gesamte Flugausbildung ausgelagert werden. Sämtliche externen Ausbildungsabschnitte werden jedoch von Trainingssupervisoren (aktive First Officers der SWISS) mit Flight Instructor und/oder Flight-Examiner-Rating überwacht. Dabei gelten die Standards of performance der SAT. Es hat sich offenbar die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine Schliessung der FTO aus wirtschaftlichen Gründen einen späteren Wiederaufbau verunmöglichen würde. Da jedoch die SWISS im Moment über genügend Piloten verfügt und daher kein Nachwuchsbedarf besteht, sind die Verantwortlichen gezwungen, ihre Leistungen auf dem freien Markt anzubieten. Dabei kommen ihnen die langjährige Erfahrung und die optimale Infrastruktur zugute. Und sollte sich die Situation auf dem Pilotenmarkt eines Tages ändern, dann ist die SAT bestens vorbereitet. ■

Anspruchsvolle Voraussetzungen

- Mindestalter 20 Jahre
- Sofern militärdiensttauglich: Rekrutenschule/Wehrdienst/Zivildienst abgeleistet
- Schulische Voraussetzungen (eine der drei Varianten):
 - Matura/Abitur
 - Bestandene ETH- oder Universitätszulassungsprüfung oder Zulassung zu einer Fachhochschule
 - Sekundarschulabschluss und Lehre mit Berufsmittelschule
- Sprachliche Voraussetzungen:
 - Englisch fließend in Wort und Schrift (Grad C Cambridge First)
 - Deutsch und/oder Französisch von Vorteil
- Behördliche Aufnahmeprüfung (Mathematik, Physik, Chemie, Geometrie, Geografie)
- Medizinische Erstuntersuchung

Nostalgie im **BUCHAIR**CENTER

Jetzt erhältlich!

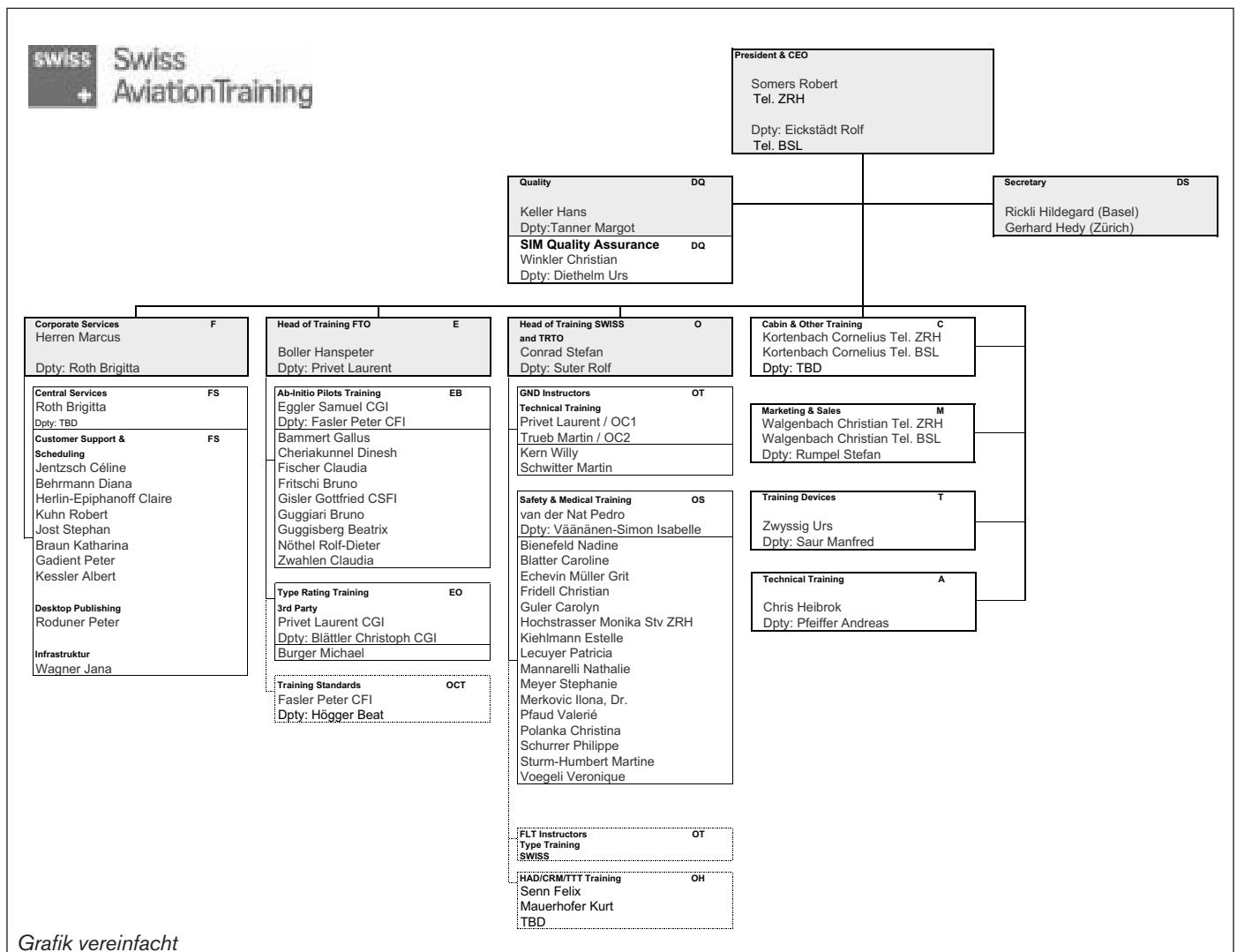


Orville & Wilbur Wright Coronado 1:100

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



«We create a premium brand in Aviation Training»

Interview: Dieter Eppler

«Rundschau»: Kannst du uns zu Beginn kurz deine Funktion erläutern?

Hanspeter Boller: Als Head of Training der Flying Training Organisation (FTO) bin ich mit meinen Mitarbeitern verantwortlich für die Grundausbildung sowie das Licence- and Rating-Training. Es gilt zu unterscheiden zwischen meiner Funktion als Head of Training SAT und derjenigen des Head of Training SWISS, OCT: Stefan Conrad kontrolliert sämtliche Type-Rating-Belange der SWISS, dazu gehören auch die jährlich wechselnden Recurrent-Training- und Check-Programme.

«RS»: Zur Situation der SAT: Die «Company selection» fällt bei der heutigen Selektion weg. Was heisst das genau?

HPB: Früher wurden die Kandidaten in den ersten drei Stufen der Selektion mit so genannten «Paper and Pencil»- und Apparatetests geprüft. Dies ist auch heute noch so. Auf diese Weise wird angestrebt, nur Schüler zuzulassen, die bestmögliche manuelle und intellektuelle Fähigkeiten mitbringen. Ziel ist das erfolgreiche Bestehen der auf hohem Niveau stehenden fliegerischen und theoretischen Ausbildung und der amtlichen Prüfungen. Was heute wegfällt, ist die firmenspezifische Auswahl; es stellt sich in diesem Fall nicht mehr die Frage, ob jemand den Ansprüchen der Airline genügt. Tatsache ist, dass im Moment gar keine Fluggesellschaften vorhanden sind, die unseren Schülern einen Arbeitsplatz garantieren. Unsere Handbücher orientieren sich eng an den Verfahren der SWISS. Letztlich wird es aber derjenigen Airline überlassen sein, die Piloten einstellt, nach welchen Kriterien sie diese auch anstellt. Bei einem Studium verhält es sich ähnlich: Für die Zulassung an eine Universität werden einerseits hohe Anforderungen gestellt, es gibt aber keine Arbeitsplatzgarantie nach Abschluss des Studiums. Die Firmen haben die Wahl und suchen sich ihre Angestellten nach hauseigenen Kriterien aus.

«RS»: Im Prinzip sind wir mittlerweile so weit, dass sich jeder Pilot mit der entsprechenden Lizenz bei einer Airline individuell bewerben kann. Der Markt öffnet sich, allerdings sind im Moment die vakanten Stellen rar.

HPB: Richtig, hier ist aber zu sagen, dass sich die SWISS klar dazu bekannt hat, allfällige neue Piloten in erster Priorität aus Abgängern der SAT zu rekrutieren.

«RS»: Wie lange dauert die gesamte ATP-Ausbildung?

HPB: Bei der integrierten ATP-Ausbildung sind es 63 Wochen. Hinzu kommen

drei bis vier Wochen MCC-Kurs. Diese Multi-Crew-Schulung ist Bedingung für die Beantragung einer ATP-Lizenz.

«RS»: Wenn wir die nackten Zahlen vergleichen, könnte der Eindruck entstehen, die SAT bilde in gleichem Masse aus wie die SLS zu den Blütezeiten der Swissair: 2000–2001 69 ATP-Schüler und 85 Absolventen, die einen MCC-Kurs besuchten. Wie erklärst du diese Zahlen?

HPB: Nun, bei genauerer Betrachtung der Zahlen wird ersichtlich, dass in den letz-



Hanspeter Boller: «Unser Ziel ist, auf hohem Niveau auszubilden.»

ten beiden Jahren – aufgeteilt auf die einzelnen Studentenjahrgänge – rund 35 bis 40 Kandidaten pro Ausbildungsjahrgang die Schule durchlaufen haben. In früheren SLS-Zeiten waren es aber bis zu 100 Studentinnen und Studenten. Dies waren beinahe doppelt so viele! Bei den 85 Schülern, die den MCC-Kurs besuchten, handelte es sich vielfach um ehemalige Absolventen der SAT, die nach dem Grounding nicht mehr in den Genuss des Bridge-Kurses der Swissair kamen, und die erst jetzt, nach Abschluss des MCC-Segmentes, eine vollständige fliegerische Berufsausbildung vorweisen können.

«RS»: Wäre es in einer solchen Situation nicht sinnvoll, vollständig auf die Selektion zu verzichten und damit einer grösseren Schicht den Zugang zur SAT zu ermöglichen? Wer mehr Zeit benötigt, bezahlt entsprechend mehr...

HPB: Unser Ausbildungskonzept erlaubt einen fliegerischen Zusatzaufwand pro Schüler von rund 5 Prozent. Mehr Aufwand hat negative Zahlen zur Folge. Abgesehen davon heisst unsere Vision «We create a premium brand in Aviation Training». Es ist unser erklärtes Ziel, auf hohem Niveau auszubilden. Ich bin nicht bereit, die Verantwortung für Schüler zu übernehmen, bei denen wir nicht für eine erfolgreiche spätere Berufslaufbahn im Cockpit eines Verkehrsflugzeuges garantieren können.

«RS»: Welche Möglichkeiten haben die SAT-Abgänger im heutigen Umfeld? Sind genügend Arbeitsplätze vorhanden?

HPB: Nein, es ist heute äusserst schwierig, einen Arbeitsplatz im Cockpit einer Airline zu finden. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass auch ein Studium an einer Universität keine Arbeitsplatzgarantie mit sich bringt. Die Kosten sind ähnlich hoch, allerdings verteilt auf vier oder fünf Jahre. Ein SAT-Schüler absolviert eine Ausbildung für die nächsten 30 Jahre, und mit grösster Wahrscheinlichkeit wird es ihm bei entsprechender Qualifikation auch gelingen, in absehbarer Zeit eine Anstellung zu bekommen. Auch wenn das Image im Moment gelitten hat, so ist die Attraktivität unseres Berufes noch immer überdurchschnittlich! Junge Piloten kämpfen mit ähnlichen Problemen wie Studienabgänger gewisser Fakultäten: Ohne Erfahrung, sprich ohne Flugstunden und entsprechende Ratings, finden sie keine Stelle. Ich darf hier nicht ohne Stolz festhalten, dass unsere Abgänger auch im heutigen rauen Umfeld immer wieder erfolgreich bei der Stellensuche sind.

«RS»: Aus «grundsätzlichen, haftungsrechtlichen Gründen» ist es euch nicht erlaubt, auf Flugzeugen auszubilden. Eine erstaunlich Konstellation: eine Pilotenschule ohne Flugzeuge.

HPB: Die Hälfte unserer Aktien liegen bei einer amerikanischen Firma: GE ist meines Wissens eine der reichsten Unternehmen dieser Welt. Ein Flugunfall mit einem Flugzeug der SAT hätte mit grosser Wahrscheinlichkeit massive Regressforderungen zur Folge. Um das Unternehmen nicht zu gefährden, ist es uns nicht erlaubt, eine eigene Flugausbildung zu betreiben. ■

Hanspeter Boller, 43, ist in Zürich aufgewachsen und hat dort sämtliche Schulen bis zur Matura besucht. Nach der Lehrerausbildung absolvierte er die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) und wurde anschliessend auf den Typen MD-80 und MD-11 als Copi eingesetzt. Seit dem Jahr 1999 pilotiert er als Commander den Airbus A320. Bereits im Jahre 1988 arbeitete Boller als Jet-Trainer-Instruktor und Fluglehrer im Rahmen der Grundausbildung. 1990 wurde er Training Captain und leitete anschliessend die SLS-Ausbildung in Bremen. Im Jahr 2001 bekam er den Posten des Head of Training Swissair Aviation School, heute ist Boller verantwortlich für die Flying Training Organisation der SAT. Er ist wohnhaft in Winterthur und hat einen 14-jährigen Sohn und eine 12-jährige Tochter.

JU-AIR fliegt Swissair-DC-3

Die Grandeur aus den Anfängen der Zivilluftfahrt und mit ihr der Aufstieg der Swissair wird der Schweiz erhalten bleiben. Ab dem Frühling 2004 ziert das alte Swissair-Logo das blank polierte Aluminium einer historischen DC-3.

Text: Roland Bütler, Chief Flight Operation
JU-AIR und CMD A320/330

Passagiere werden die Möglichkeit erhalten, sich in stilvoller Art und Weise – wie anno dazumal – in die Lüfte zu begeben. Der neu gegründete Trägerverein «Verein Freunde der Swissair» übernahm Ende Oktober dieses Jahres eine der beiden DC-3 der Classic Air. Mit dem Liquidator der SAirGroup, Karl Wüthrich, schloss der Vereinsvorstand ein Lizenzabkommen zur Verwendung des ursprünglichen Swissair-Logos als Bezeichnung für das Nostalgieflugzeug. Die «neue» Swissair DC-3 wird durch die auf das Gebiet der Oldtimer-Fliegerei spezialisierte Schweizer Airline JU-AIR betrieben und auf deren Heimatbasis Dübendorf stationiert.

Über 30 Jahre im Dienst der Swissair

Es gibt nur wenige Flugzeuge, welche auf eine jahrzehntelange Geschichte zurückblicken können. Die DC-3 ist zweifellos eine der prominentesten Vertreterinnen dieser Gilde. Mit der Einführung der DC-3 erhielt die Zivilluftfahrt ihr erstes leistungsfähiges, zuverlässiges und wirtschaftliches



Piloten-Nostalgie.



«Schlafwagen der Lüfte.»

Reiseflugzeug. Als «Schlafwagen der Lüfte» feierte die Douglas DC-3 am 17. Dezember 1935 ihren Erstflug.

Die Erfolgsgeschichte der DC-3 war auch eng mit derjenigen der Swissair verbunden, war doch die Swissair einer der ersten DC-3-Kunden. Der kommerzielle Erstflug der DC-3 für die Swissair erfolgte am 8. Juli 1937 auf der Strecke Zürich-Basel-London, wo die um sieben Plätze kleinere DC-2 dem wachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr zu genügen vermochte. Im Laufe der folgenden 32 Jahre waren gesamthaft 16 Maschinen dieses Flugzeugtyps für die Swissair im Einsatz.

DC-3 der Classic Air

Zu Beginn des Sommers entschied die Odette AG, die Besitzerin der Classic Air, den Betrieb der beiden DC-3 per Ende der Herbstsaison einzustellen. Während das eine Flugzeug nach Brasilien verkauft wurde, sollte die DC-3 mit der Schweizer Immatrikulation HB-ISC dem helvetischen Himmel erhalten bleiben. Dank einer Vereinbarung zwischen der Odette Airways und dem Verein der Freunde der Swissair wurde die HB-ISC per 1. November an den Verein übergeben. Während der Wintermonate wird nun die Maschine in den Werk-

stätten der JU-AIR auf dem Flughafen Dübendorf revidiert und dabei sowohl innen als auch aussen in den nostalgischen Zustand zurückversetzt. Das gesamte Interieur wird im Rahmen dieser Arbeiten komplett erneuert.

Erstflug im Frühjahr 2004

Die HB-ISC verfügt über eine Spannweite von 28,95 m und ist 19,65 m lang. Ihre zwei Doppelsternmotoren vom Typ

Pratt&Whitney R1830-92 verleihen ihr eine Reisegeschwindigkeit von 300 km/h. Sie wird 21 Passagiere bis zu einer Reichweite von 800 Kilometern befördern können.

Für den operativen Betrieb der Swissair-DC-3 wird die in Dübendorf domilizierte JU-AIR verantwortlich zeichnen. Wir werden die Maschinen im reinen VFR-Betrieb (Sichtflug) einsetzen und sie vollständig in das AOC (Airline Operator Certificate) der JU-AIR integrieren. Somit ist gewährleistet, dass Synergien und Know-how aus dem 20-jährigen Flugbetrieb mit unseren vier JU-52 in den Bereichen Personal, Training und Wartung umfassend genutzt werden können. Alle Piloten der JU-AIR verfügen entweder über langjährige militärische und/oder Linienverkehrserfahrung. In Ergänzung zu den Rund- und Charterflügen der JU-52 werden wir mit der DC-3 Reiseflüge im gehobenen Segment anbieten.

Mit der Rückkehr der Swissair-DC-3 nach Dübendorf schliesst sich ein Stück Schweizer Aviatik-Geschichte. Vor rund 55 Jahren verliess die Swissair, mit ihren damaligen Prunkstück DC-3 in der Flotte, Dübendorf und bezog ihre neue Basis in Kloten. Mit der Wartung im Hangar der JU-AIR, welcher ursprünglich die Swissair-Vorläuferin Ad Astra beherbergte, kehrt sie an ihre Geburtsstätte zurück. ■

Die *Swissair*[®] lebt weiter!

www.swissair-dc3.ch

Die Swissair ist mit der Schweiz so fest verwurzelt wie das Raclette und die Schokolade. Jeder und jede von uns hat ganz persönliche Erfahrungen und Bilder. Sei es der erste Flug mit einer DC-10 als kleiner Junge von Zürich nach Genf, der Flug in die Flitterwochen in der ersten Klasse mit Kaviar und Champagner oder eine der zahllosen Geschäftsreisen nach Afrika oder Asien, als die Schweiz bereits beim Einsteigen in eine Swissair-Maschine begann.

Genauso eng und innig war die Partnerschaft zwischen der DC-3 und der Swissair während über 30 Jahren. Die DC-3 war ein grosser Meilenstein in der Entwicklung der modernen Zivilluftfahrt und war das zuverlässigste und bequemste Reiseflugzeug während Jahren.

Der Verein Freunde der Swissair wurde im Sommer 2003 aus dem Kreise der Schweizer Nostalgie-Airline JU-AIR gegründet und verfolgt das Ziel, genau diese Welt dem Schweizer Aviatik-Himmel zu erhalten. Durch die Übernahme einer DC-3 der Classic Air und dem Zustandekommen eines Markenlizenzvertrages kann diese Vision jetzt Realität werden.

Als letzte Hürde gilt es das für den Nostalgie-Umbau notwendige Startkapital von 1 Million Franken aufzubringen. Wir laden Sie heute ein, von Anfang an mit dabei zu sein und mit Ihrem Vereinsbeitrag die Umsetzung unserer Vision mitzutragen.

- JA, ich möchte dem Verein Freunde der Swissair beitreten. Der Mitgliederbeitrag pro Jahr beträgt Fr. 100.– (Einzelmitgliedschaft) und Fr. 500.– (Kollektivmitgliedschaft für Unternehmen).

Als Mitglied erhalte ich einen schönen **Swissair-Nostalgie-Kalender 2004** als Willkommensgeschenk, die **Nostalgie Gazette** (ab Frühjahr 2004), einen **Gratiseintritt pro Jahr ins Flieger Flab Museum** in Dübendorf und profitiere künftig von allen Vereinsaktivitäten.

Vorname _____ Name _____

Strasse, Nr. _____

PLZ, Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Talon ausschneiden und einsenden an Verein Freunde der Swissair, Air Force Center, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf, oder faxen an 043 355 97 78. Anmeldung auch per E-Mail möglich unter www.swissair-dc3.ch.

Nassenwil: «abnormal operation»?

Während man an die Fluglotsen zu Recht sehr hohe Anforderungen stellt, steht der Beruf des Linienpiloten in der Schweiz seit einiger Zeit unter massivem Druck. An einigen Beispielen soll der zum Teil sehr subtile Mechanismus aufgezeigt werden, welcher diese Entwicklung fördert, die Absicht der Schweizer Zivilluffahrt, bezüglich Sicherheit wieder an die Spitze zu gelangen, jedoch konterkariert.

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



Am 1. Dezember 2003 ist der Untersuchungsbericht zum Unfall bei Nassenwil im Januar 2000 veröffentlicht worden. Am folgenden Tag publizierte die «Neue Zürcher

Zeitung» zu diesem Unfall und zu zwei Fastzusammenstössen im Schweizer Luftraum einen Kommentar mit dem Titel «Das BAZL am Pranger»:

«Das Steuern eines Verkehrsflugzeuges ist zwar ein anspruchsvoller Beruf. Trotzdem gilt auch im Cockpit: Vieles ist Routine, solange im Flug keine Störungen auftreten. Doch gerade darauf, auf den seltenen Fall der «abnormal operation» und den damit verbundenen Stress, haben sich alle Bemühungen um eine möglichst hohe Flugsicherheit zu konzentrieren – bei der Auswahl der Besatzungen, bei der Schulung, den Verfahrensvorschriften, den regelmässigen Pilotenchecks, bei der Förderung der Teamfähigkeit der Crews. [...]»

Dieser Kommentar ist sehr richtig. Allerdings stellt sich im Zusammenhang mit dem Unfall bei Nassenwil, auf den sich dieser Abschnitt bezieht, die Frage, was denn dort als Störung beziehungsweise als seltene «abnormal operation» bezeichnet werden soll. Gemäss Unfallbericht lagen keine technischen oder operationellen Probleme vor. Eine Änderung des Abflugverfahrens, laut Bericht der Ausgangspunkt einer Ereigniskette, die zuerst zum Kontrollverlust und dann zum Unfall führte, zählt zur täglichen Routine eines Airline-Piloten und kann beim besten Willen nicht als seltene «abnormal operation» bezeichnet werden. Und dass der Autopilot nach dem Start nicht eingeschaltet war – ein weiterer Grund, der zum Kontrollverlust geführt habe –, kann ebenfalls nicht als «abnormal operation» gedeutet werden. Die meisten Piloten flie-

gen in dieser Flugphase «von Hand», also ohne Hilfe des Autopiloten. Der Unfallflug CRX 498 war, das sei hier deutlich festgehalten, bis zum Kontrollverlust «normal operation».

Das Steuern eines Verkehrsflugzeuges besteht, wie das der Kommentator korrekt darstellt, aus viel Routine, solange keine Störungen auftreten. Und da es im umgekehrten Fall bei wirklicher «abnormal operation» tatsächlich sehr schnell anders aussehen kann, müssen sich die Bemühungen um eine «möglichst hohe Flugsicherheit» richtigerweise auf den seltenen Fall konzentrieren.



Vieles ist Routine, solange keine Störungen auftreten.

Genau in diesem breiten Spannungsfeld zwischen überwiegender Routinearbeit auf der einen und selten auftretenden Störfällen auf der anderen Seite ist der Beruf des Linienpiloten in den letzten Jahren enormem Druck ausgesetzt worden – vor allem in der Schweiz. Denn dank der Tatsache, dass die Verkehrsfliegerei zu weit über 99 Prozent aus «normal operation» besteht, die einen vorausschauenden Linienpiloten gar

nie an seine Limiten bringen darf, liessen sich eventuelle Mängel mit dem nötigen Glück sehr lange verstecken.

Flugunfälle: Wer ist schuld?

Oft wird auch die Verantwortung, die mit dem Beruf des Linienpiloten verbunden ist, angezweifelt. Zum Teil geschieht das nur unterschwellig, manchmal aber auch ganz offen. So stellte der «Tages-Anzeiger» Anfang November nach dem ziemlich turbulent (mehrere Durchstarts und Pistenwechsel) verlaufenen ersten Samstagmorgen mit Südanflügen im Artikel «Erhöhter Puls am Zürcher Himmel» folgende Frage:

«Wer trägt die Verantwortung, wenn dann etwas passiert? Die Politik, das Bundesamt für Zivilluffahrt, die Rechtsinstanzen wie etwa die unabhängige Rekurskommission des Departements Leuenberger, die den Südanflug auf Grund von Vorentscheiden des Bundesgerichts nicht unterbunden hat? Die Airline Swiss und Unique, in deren Interesse die Südanflüge eingeführt wurden? Die deutsche Flugsicherung, die aus Langen bei Frankfurt auf Geheiss aus Berlin direkt das operative Geschehen in Zürich bestimmt?»

Zwar möglicherweise mit einem leichten Augenzwinkern, aber trotzdem ziemlich

symptomatisch wird hier ein ganzes Sammelsurium von möglichen oder doch eher unmöglichen Instanzen aufgezählt, denen man eventuell die Verantwortung für Flugunfälle – «wenn dann etwas passiert» – zuschieben möchte, nennt dabei aber ausgerechnet weder Piloten noch Fluglotsen explizit. Fairerweise liess der «Tages-Anzeiger» jedoch noch im selben Artikel das Flugsicherungsunternehmen skyguide die

Dinge mindestens teilweise wieder ins Lot stellen:

«Skyguide ist überzeugt, dass der Schwarze Peter im Ernstfall an den Piloten und an der Flugsicherung hängen bleibt. Sprecher Patrick Herr im Klartext: «Ich habe

abzuwickeln. Daraus aber ableiten zu wollen, dass das Fliegen gegenüber früher einfacher geworden ist, wäre etwa so, wie wenn man behaupten würde, dass das Autofahren dank automatischem Getriebe (Autopilot) und Verkehrsampeln (Fluglot-

«Wie jeder Autofahrer mit Handschaltung und ohne Ampeln ans Ziel kommt, könnten die Piloten ohne Autopilot und ohne Fluglotsen von A nach B fliegen.»

noch keinen Politiker gehört, der Forderungen stellte, welche die Flugsicherheit beeinflussen, und auch sagt, er trage dann die Verantwortung, wenn etwas passiert.»

Patrick Herr hätte allerdings durchaus noch deutlicher werden können, denn schliesslich gibt es eine vom Bundesrat im Jahr 1960 erlassene, immer noch gültige «Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges», in der in Art. 7 Folgendes festgehalten wird:

«Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich.»

Es steht also ausserhalb jeden Zweifels, dass letztendlich der Pilot (und unter bestimmten Umständen der Fluglotse – das steht allerdings nicht in dieser Verordnung) die Verantwortung für einen Flugunfall tragen muss, denn katastrophale technische Probleme, gegen die jeder Pilot machtlos ist, können beim Südanflug trotz des für Laienohren etwas unglücklich gewählten Fliegerausdrucks «non-precision»-Anflug nicht vorgeschoben werden.

Ohne Fluglotsen fast nichts, ohne Piloten gar nichts.

Ein weiteres, häufig verwendetes Druckmittel ist die Verbreitung des Klischees, wonach Airline-Piloten heutzutage praktisch nichts anderes mehr zu tun haben, als mit eingeschaltetem Autopiloten den Befehlen der Fluglotsen Folge zu leisten. Zwar ist es richtig, dass der Autopilot während des grössten Teils des Fluges eingeschaltet ist, und es ist ebenfalls richtig, dass die Piloten vor allem während der Anflüge auf verkehrsreiche Flughäfen den Befehlen der Fluglotsen Folge leisten müssen, denn sonst wären diese überhaupt nicht in der Lage, den dichten Flugverkehr ohne unzumutbare Verspätungen für die Passagiere

sen) in den letzten Jahren anspruchsloser geworden sei. Ähnlich wie im Strassenverkehr haben sich auch in der Luftfahrt die Probleme, Aufgaben und Herausforderungen verlagert beziehungsweise verändert, einfacher sind sie aber deswegen nicht geworden.

So wie jeder Autofahrer auch mit Handschaltung und ohne Ampeln ans Ziel kommt, könnten die Piloten ohne Autopilot und theoretisch sogar ohne Fluglotsen von A nach B fliegen, und auch für Start und Landung bräuchten sie die «Leute vom Turm» nicht zwingend (der Autopilot ist in diesen Flugphasen ohnehin meistens ausgeschaltet), sofern sie wüssten, dass ihnen dabei kein anderes Flugzeug in die Quere kommt. Denn dies ist das Problem: Der Pilot weiss zwar zu jedem Zeitpunkt, wo er sich befindet, und er weiss auch, auf welchem Weg er den Zielflughafen ansteuern und dort zu landen hat, er weiss aber praktisch nichts über die anderen Flugzeuge, die sich zur selben Zeit im gleichen Luftraum aufhalten. Darüber weiss nur der Fluglotse Bescheid, in dessen grosser Verantwortung es deshalb liegt, die unzähligen Flugzeuge mit Hilfe seines Radarschirmes einerseits aneinander vorbei zu lotsen und andererseits die zeitlichen und örtlichen Abstände zwischen den verschiedenen Flugzeugen möglichst zu minimieren, um damit die Kapazität der knappen Ressourcen Flughäfen und Luftraum zu maximieren – Aufgaben, die höchste Ansprüche stellen.

Etwas vereinfacht könnte man diesen Abschnitt folgendermassen zusammenfassen: Ohne Piloten fliegt gar kein Flugzeug, und ohne Fluglotsen viel zu wenige, um die Bedürfnisse der heutigen Luftfahrt auch nur im Entferntesten befriedigen zu können. Es braucht somit beide in gleichem Masse.

Flugsicherheit ist ein Produkt aus mehreren Faktoren

Im zweiten Teil des Kommentars «Das BAZL am Pranger» schreibt die «NZZ» weiter:

«[...] Besorgniserregender als die Befunde des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) zum Absturz von Nassenwil sind dessen Ausführungen zu Fastzusammenstössen in der Nähe von Zürich. Dass die unter Spardruck stehende Skyguide in gewissen Kontrollsektoren eine Einmannoperation einführt, ist das eine. Dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) trotz entsprechenden Sicherheitsempfehlungen des BFU hier nicht verbindlich intervenierte, das andere – und Gravierendere. Piloten, die nach Instrumentenflugregeln unterwegs sind, treten die Verantwortung für die Verhinderung von Kollisionen an die Flugsicherung ab. Sie müssen sich auf die Arbeit der Lotsen hundertprozentig verlassen können, auch im schweizerischen Luftraum. Es war nicht zu früh, dass Departementsvorsteher Leuenberger vor einigen Monaten die Sicherheitsphilosophie der schweizerischen Luftfahrt-Aufsichtsbehörde von unabhängigen ausländischen Experten einmal kritisch begutachten liess.»



Der Flugweg ist bekannt.

Auch diese Aussagen sind richtig. Denn selbstverständlich müssen sich die Piloten während des Instrumentenfluges – in der Zivilluftfahrt praktisch immer – auf die Fluglotsen verlassen können. Überlingen war deutlich genug. Dass es aber, wie dies mit der Verwendung des Begriffs «besorgniserregender» suggeriert wird, insgesamt weniger schlimm sein soll, wenn sich die Flugpassagiere nicht auf die Piloten im Cockpit verlassen können, als wenn sich die Piloten nicht auf die Fluglotsen verlassen können, ist für den Fachmann nicht nachvollziehbar. Es widerspricht auch folgenden Aussagen, die sich im Bericht «Aviation safety management in Switzerland» des niederländischen Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) finden lassen, auf

welchen die «NZZ» ganz am Schluss ihres Kommentars selbst anspielt:

«But safety does not just happen. Achieving excellent safety levels requires a concerted international and national effort by many actors. At the national level, safety is the co-operative product of a fairly large array of government and industry actors.» (NLR-Bericht, Seite 27)

«This report... might leave the impression that the decline in safety performance of Swiss aviation finds its main cause in the weaknesses in safety management by the government. This is of course not the case. The principal determinants of safety performance are the airlines, the airports and the air navigation service provider. If these actors would have continued to operate at the standards that led to the superior safety performance of Swiss aviation in the eighties, safety would since then not have declined and this study would not have been conducted.» (NLR-Bericht, Seite 199)

Flugsicherheit wird nicht als Summe, sondern als Produkt der Beiträge der verschiedenen Beteiligten aufgefasst, als «co-operative product». Und in einem Produkt darf keiner der Faktoren null sein, sonst ist auch das Resultat null – unabhängig von der Grösse der anderen Faktoren. Nassenwill ist ein Musterbeispiel für diese Tatsache,



Die Piloten müssen sich auf die Fluglotsen verlassen können.

Foto: skyguide

wird doch gerade dort der Faktor Flugsicherung als einwandfrei beschrieben:

«Die Kommunikation des Flugverkehrsleiters war entspannt und zeigte in keiner Weise die Notwendigkeit zur Eile an. Die kurz vor dem Aufschlag erfolgte Freigabe zum Weiterfliegen der Rechtskurve zeigt darüber hinaus auch die Flexibilität, mit welcher der Flugverkehrsleiter den Flug CRX 498 führen konnte.» (Untersuchungsbericht, Seite 107)

Wenn die Schweiz in Zukunft bezüglich Luftfahrtsicherheit tatsächlich je wieder

eine Spitzenrolle einnehmen will, muss der Hebel also nicht nur bei den Aufsichtsbehörden und bei skyguide angesetzt werden, sondern vor allem auch bei den Fluggesellschaften und den Flughäfen. Es ist deshalb kaum zweckmässig, von den Fluglotsen zwar «hundertprozentige» Verlässlichkeit zu fordern, sich bei den Piloten respektive den Fluggesellschaften aber bereits mit dem äusserst schwammigen Anspruch auf «möglichst hohe Flugsicherheit» zufrieden zu geben. ■



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

Birkendorf ist meistens nebelfrei.

Unser Landgasthof ist in nur **60 Minuten bequem von Kloten** zu erreichen.

Langlaufloipen sind 200 m entfernt.

Alle unsere komfortablen Zimmer mit Dusche oder Bad/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. Bei viel Ambiente, einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein, verwöhnt Sie unsere Küche mit heimischen und exotischen Gerichten.

Gönnen Sie sich ein paar schöne Stunden.

Weitere Infos bei:
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, inkl. Halbpension, hat **keinen** Ruhetag.

8. 12. 03 bis 19. 12. 03
Betriebsferien



Unsere Kuschtage auch zum Verschenken

Zwei Übernachtungen mit reichhaltigem Frühstück für Langschläfer.

Welcome-Drink
freie Benutzung unserer Sauna und Halbpension
Pro Person € 99.–

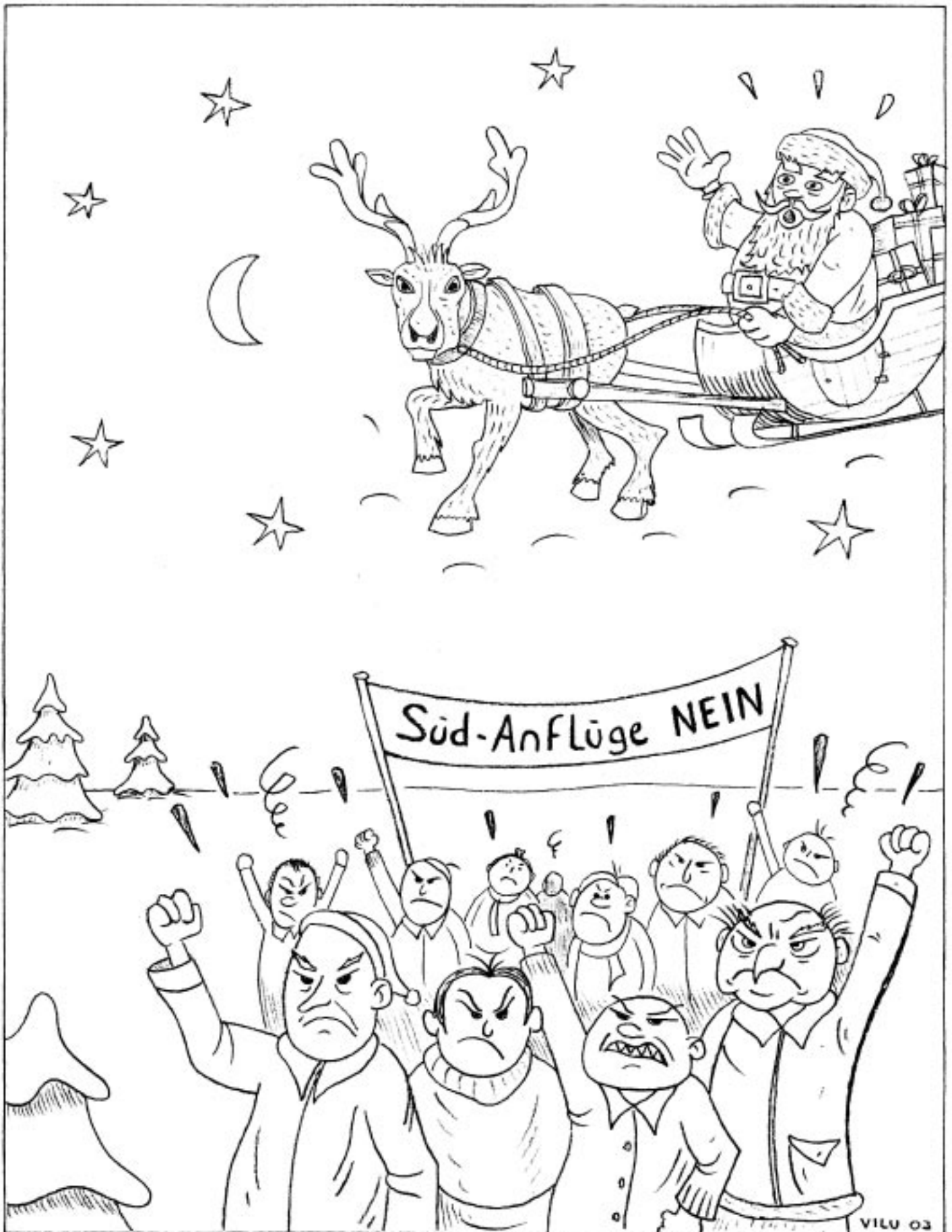
Weihnachten und Silvester in der Birke

der Schwarzwald hat gerade über die Festtage Ruhe und Beschaulichkeit zu bieten.
Wie wärs? Wir freuen uns auf Sie.

Wir wünschen Ihnen eine besinnliche Weihnachtszeit

Ihr Ernst Scharp

«Alt-Kapitän» Swissair
und das charmante «**Birken**»-Team



- Aber... ich habe dort unten auch Kinder zu beliefern! -

«Zusammen erreichen wir mehr»

Christian Frauenfelder, einer der beiden AEROPERS-Vizepräsidenten, lässt das vergangene Jahr Revue passieren. Für das Personal war es ein äusserst schwieriges Jahr, geprägt durch Restrukturierungen und Stellenabbau. Dringend sind jetzt die schon längst überfälligen Anpassungen im Management sowie die Beschaffung des Betriebskredites. Sobald das unter Dach ist, dürfen wir, so Frauenfelder, wieder etwas optimistischer in die Zukunft schauen.

Interview: Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320, und Dieter Eppler, Redaktionsleiter und CMD A330/340

(Bemerkung: Aus Termingründen musste das Interview bereits in der ersten Hälfte des Novembers geführt werden.)

«**Rundschau**»: Wir möchten zuerst mit einigen Fragen auf das Interview zurückkommen, das wir vor einem Jahr mit Christoph Flügel, dem heutigen AEROPERS-Präsidenten, geführt haben. Er sagte damals, dass Sozialpartnerschaft im Gegensatz zu früher ständig erkämpft werden müsse. Hat sich dies im Laufe des letzten Jahres geändert?

Christian Frauenfelder: Nein, wir sind heute definitiv nicht mehr in der geschützten «Swissair-Werkstatt». Wollen wir etwas erreichen, dann müssen wir dafür kämpfen. Wenn immer es geht, versuchen wir dies jedoch auf konstruktive Art und Weise zu tun.

«**RS**»: Hat sich die Zusammenarbeit mit dem Management in diesem Jahr irgendwie verändert?

CF: Die Zuverlässigkeit und das Vertrauen sind besser geworden seit der Ernennung von Manfred Brennwald, William Meaney und Ulrik Svensson zu Managing Directors. Vorher war die Leistung des Managements auf einem Niveau, das einer interkontinentalen Airline nicht entsprach.

«**RS**»: Sind andere konstruktive Ansätze bei der Zusammenarbeit mit dem Management vorhanden?

CF: Sicher, sonst wäre eine Sozialpartnerschaft gar nicht möglich. Ohne bessere Argumente und Machtpolitik unsererseits geht es aber trotzdem nicht, denn es gibt genügend strittige Themen zwischen der SWISS und der AEROPERS, bei denen diese gewerkschaftlichen Hilfsmittel wichtig sind.

«**RS**»: Christoph Flügel hat vor einem Jahr gesagt, dass man sich fragen müsste, auf welchen Grundlagen der ursprüngliche SWISS-Businessplan erstellt worden ist, wenn auch bei uns, im Main-Carrier(MC)-

Bereich, bereits wieder ein Abbau durchgeführt werden müsste. Ein solcher Abbau hat nun in der Zwischenzeit stattgefunden. Auf welcher Grundlage ist also der Businessplan wirklich erstellt worden?

CF: Das fragen wir uns effektiv auch. Offensichtlich waren es nicht wirtschaftliche Kriterien, sondern vielmehr Wunschdenken, Euphorie und Unerfahrenheit bei Management, Verwaltungsrat und möglicherweise auch bei der Politik. Vermutlich wollte man zu viel. Es ist verständlich, dass dies am Anfang, nach den Turbulenzen und Emotionen im Zusammenhang mit dem Swissair-Grounding, passiert ist. Da wollen wir niemandem einen Vorwurf machen. Die wirtschaftlichen Grundlagen wurden dann aber viel zu lange ignoriert und die nötigen Korrekturen auf die lange Bank geschoben. Statt Entscheide zu fällen, hat das Management einfach dem Prinzip Hoffnung nachgelebt, was im extrem dynamischen Airline-Business sofort bestraft wird.

«**RS**»: Christoph Flügel forderte vor einem Jahr, dass die Klumpfüsse, die die gesunden Teile der SWISS in den tödlichen Strudel reissen, so schnell wie möglich weg müssen. Sind sie heute weg?

CF: Die Zahl der Klumpfüsse wurde sicher reduziert. Es gibt aber immer noch zu viele rein politisch motivierte Firmenentscheide, beispielsweise das Verzichten auf das Projekt «SWISS Express». Ferner steht vermutlich auch heute noch ein Teil der in Basel stationierten Flugzeuge aus politischen Gründen dort oder um den Investoren entgegenzukommen – ohne grosse wirtschaftliche Berechtigung. Zudem wurde bis heute leider ein Hauptklumpfuss noch gar nicht angegangen: der viel zu grosse Overhead beim Management. Wir haben deshalb dort nicht nur ein Leistungsproblem, sondern auch zu viele Köpfe, verglichen mit unseren Konkurrenten.

«**RS**»: Besitzt die SWISS heute die von Christoph Flügel vor einem Jahr geforderte transparente Strategie, nach der man einerseits arbeiten kann, und die es andererseits erlaubt, den dringend nötigen Unternehmensgeist entstehen zu lassen?

CF: Nur zum Teil. Sicher ist der neue Businessplan viel transparenter als der alte – Flottengrösse und Anzahl der Kurz- und Langstreckenflugzeuge sind heute mehr oder weniger den wirtschaftlichen Gegebenheiten angepasst. Auch die Frage nach der Allianz ist endlich beantwortet. Uns fehlt aber weiterhin der Firmenleuchtturm. Die SWISS weiss immer noch nicht, ob sie «Tyler Brûlés Glanz-Airline am europäischen Himmel», direkte Konkurrenz der europäischen Billig-Airlines oder etwas dazwischen sein will. Da fehlen die klaren Aussagen vom Management, an denen sich die Mitarbeiter orientieren können.

«**RS**»: Christoph Flügel hat betont, dass die Einhaltung des GAV ein grosses Anliegen der AEROPERS sei, welches viel Zeit in Anspruch nehme. Trotzdem sind Stimmen laut geworden, dass der GAV immer weniger eingehalten werde, vor allem im Zusammenhang mit dem VTZ (Verordnete Teilzeitarbeit), der Ferienüberträge produziere. Wie siehst du das?

CF: Es ist wahr, es gibt Ferienüberträge. Diese sind aber mit der SWISS in einem limitierten Rahmen – acht Tage pro Pilot – in einer Umflottungsvereinbarung abgemacht worden. Diese Flexibilität war im Hinblick auf die momentane Umschulungswelle sehr wichtig. Sonst hätten wir während der Umschulung einen kurzfristig erhöhten Bedarf, der in einem Jahr zusammenbricht, wenn diese Welle wieder vorüber ist. Die Firma könnte dann mit dem gleichen Recht ebenfalls auf die buchstabengetreue Einhaltung des GAV pochen und Überbestand feststellen lassen, was zu Entlassungen führen könnte. Wir haben deshalb zusammen mit der SWISS einen längerfristigen Durchschnittswert definiert, der beiden Phasen mehr oder weniger gerecht wird.

Bei der verordneten Teilzeitarbeit sieht es etwas anders aus, da diese Arbeitsform im GAV nicht vorgesehen war. Aus Solidaritätsgründen – Rettung von Arbeitsstellen – hat aber eine grosse Mehrheit unserer Mitglieder einer entsprechenden Vertragsänderung zugestimmt, was einer sauberen GAV-Anpassung mit der Legitimation durch die Mitglieder entspricht. Der Vorwurf, der GAV werde immer weniger eingehalten, ist also haltlos. Über Änderungen am GAV wird immer abgestimmt.

«**RS**»: In seinem ersten «Liebe Mitglieder» als Präsident der AEROPERS hat Christoph Flügel die SWISS mit einem Ozeandampfer verglichen, der auf eine Hafenanlage zusteuert. Da der Bremsweg zu lang sei, könne man nur noch eine Umkehrkurve versuchen. Ist diese bereits geglückt?

CF: Nein, es fehlen noch einige Grade. Nachdem wir zwar in der Zwischenzeit

schon einige Luxusgüter von Bord geworfen haben, brauchen wir nun dringend den Betriebskredit, damit es uns gelingt, an dieser Hafenummauer vorbeizuschrammen. Langfristig müssen wir dann aber mit eigener Kraft von dieser Hafenummauer wieder wegkommen. Dazu wird es neben dem neuen Businessplan und der Allianz auch ein fähiges Management mit Vorbild- und Führungsfunktion sowie ein wirtschaftliches Umfeld brauchen, das nicht mehr ständig gegen uns gerichtet ist. Am wichtigsten ist im Moment jedoch der Betriebskredit, um das Vertrauen der Kunden und Lieferanten in den nächsten Monaten halten zu können.

wieder Facts und saubere wirtschaftliche Grundlagen. Und nach den schlechten Erfahrungen mit dem ersten Businessplan wollen die Geldgeber sichergehen, dass die Konditionen des neuen Businessplans, mit dem die SWISS wieder in die Gewinnzone kommen will, tatsächlich auch eingehalten werden. Zudem hat die Firma leider erst sehr spät begonnen, das Steuer herumzuwerfen. Der neue Businessplan ist ja erst im Mai 2003 entstanden.

«RS»: Verlassen wir nun den Rückblick auf das Flügel-Interview. Dem AEROPERS-Vorstand wird ab und zu vorgeworfen, dass er Aufgaben übernehme, die ei-

ideale Linie getroffen haben, sei dahingestellt. Sobald wie möglich wollen wir uns aber wieder auf die angestammte Verbandstätigkeit beschränken.

«RS»: Willst du wirklich behaupten, dass die SWISS ohne den AEROPERS-Vorstand in die Hafenummauer hineingedonnert wäre?

CF: Das ist vielleicht etwas überspitzt formuliert, denn wir sind ja in der SWISS nicht die Entscheidungsträger, sondern nur Sozialpartner. Wir haben aber ganz sicher unterstützend mitgeholfen, die SWISS wieder von ihrem gefährlichen Kurs abzubringen. Ein gutes Beispiel für unsere Mithilfe ist meiner Meinung nach die Tatsache, dass wir im Deal zwischen der SWISS und den ehemaligen Crossair-Piloten Hand geboten haben für eine konstruktive Lösung. Ohne diese und unseren konstanten Druck auf das Management hätte die SWISS den Richtungswechsel nicht geschafft.

«RS»: Kam dabei nicht gelegentlich die eigentliche Verbandstätigkeit zu kurz?

CF: Ich glaube nicht, dass das Gewerkschaftliche zu kurz kam. Beweis dafür ist, dass wir innerhalb von einem Jahr zwei GAV und diverse Verhandlungspakete – wie z.B. die Selbstständigkeit unserer Pensionskasse – ausgehandelt haben. Die Liste liesse sich beliebig verlängern. Die Konsequenz unserer Zusatzaufgaben war aber, dass unser Arbeitsaufwand im letzten halben Jahr so immens war, dass man das nicht über längere Zeit durchhalten könnte. Auch unsere Spezialisten mussten in dieser Phase mehr arbeiten, da wir viel mehr Aufgaben delegieren mussten als früher.

«RS»: Du hast eben gesagt, dass der Vorstand – und da möchten wir unseren Geschäftsleiter Christoph Ulrich sowie die Administratorin Doris Leuzinger dazuzählen – einen enormen Aufwand leistet, zum Teil ohne Entschädigung. Unsere Mitglieder wissen das. Trotzdem hört man manchmal den Vorwurf, dass der Vorstand zu wenig tue. Woran liegt das?

CF: Ein einzelnes Mitglied gewichtet ein persönliches Problem, welches für sehr viele Mitglieder jedoch keine grössere Bedeutung hat, verständlicherweise als vordringlich. Beim Vorstand hingegen stehen immer die Probleme des Gesamtinteresses im Vordergrund – unter Einbezug der politischen Machbarkeit. Dies führt zwangsläufig in gewissen Fällen zu unterschiedlichen Auffassungen. Natürlich versuchen wir trotzdem, auf die einzelnen Mitglieder einzugehen, Einzelinteressen können aber für den Vorstand nie über dem Gesamtinteresse stehen. Das kann dann bei den einzelnen Mitgliedern das Gefühl auslösen, man



«Ich glaube nicht, dass das Gewerkschaftliche zu kurz kam.»

«RS»: Wie realistisch ist die Chance, dass wir diesen Kredit demnächst bekommen?

CF: Ich bin überzeugt, dass wir ihn bekommen werden. Einige Voraussetzungen dafür haben sich ja in letzter Zeit wesentlich verbessert. Unsere Flottengrösse ist von den Allianz-Partnern akzeptiert worden, und auch die potenziellen Investoren glauben nach der kürzlichen Restrukturierung eher wieder an uns. Ausserdem hat die Politik offenbar eingesehen, dass es eine SWISS braucht. Ich bin überzeugt, dass wir den Turnaround mit dem Betriebskredit, mit einem guten Management und Mitarbeitern, die an die Firma glauben, schaffen werden.

«RS»: Weshalb dauern die Verhandlungen für den Betriebskredit so lange?

CF: Ich glaube, dass das Vertrauen der Investoren durch Fehlentscheidungen unseres Managements in den letzten zwei Jahren – angefangen mit dem Grounding der Swissair – sehr stark erschüttert worden ist. Unmittelbar nach diesem Grounding waren viele Entscheidungen noch von Emotionen geleitet, heute wollen die Investoren jedoch

gentlich die SWISS erledigen müsste. Zum Teil wird sogar behauptet, ihr seid Teil des SWISS-Managements. Ist an diesen Vorwürfen etwas dran?

CF: Nein, da ist nichts daran. Das mag von aussen manchmal so aussehen, das kann ich verstehen. Man muss aber klar sehen, dass unsere Firma in enormen Schwierigkeiten steckt. Das «alte Management», welches aus der ehemaligen Crossair stammte, war heillos überfordert. Anfang 2003 wurde uns klar, dass die Firma so, wie sie aufgebaut war, unweigerlich in die nun schon mehrmals zitierte Hafenummauer hineinfahren würde. Wir wollten da verständlicherweise nicht einfach zuschauen. Wir waren aber nie Teil des Managements, sondern wir haben nur mit allen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen, versucht, die Firma in ihrer schwierigen Lage zu unterstützen oder durch Überzeugungsarbeit und Druck zu Korrekturen zu bewegen. Wir wollten um jeden Preis eine ähnliche Situation wie vor dem Swissair-Grounding verhindern, als wir viel länger untätig einem existenzbedrohenden Treiben zugeschaut haben. Ob wir dabei immer die

vertrete sie zu wenig. Ausserdem tragen schwierige Zeiten, wo es nicht viel zu verteilen gibt, nicht unbedingt dazu bei, das Gefühl zu erwecken, man habe viel erreicht.

«RS»: Was sagst du zum Vorwurf, dass teilweise eine Verbrüderung zwischen dem Vorstand und gewissen SWISS-Funktionären stattgefunden habe?

CF: Das ist Blödsinn und eine böartige Unterstellung. Sozialpartnerschaft bedingt aber, dass man miteinander redet. Der Ausdruck «Partnerschaft» beinhaltet wie in anderen Lebensbereichen das Gespräch und die Auseinandersetzung. Es ist sicher kein Nachteil, wenn wir mit gewissen Leuten aus der SWISS konstruktiv zusammenarbeiten können, denn auf diese Weise erzielen wir im Allgemeinen bessere und nachhaltigere Lösungen für unsere Mitglieder. Wir können ja nicht mit uns selber Verträge abschliessen. Wie im Cockpit erleichtern «sympathische» Persönlichkeiten den Umgang, das ist menschlich. Das hat aber keinen Einfluss auf unser Verhalten, immer zu versuchen, das Beste für unsere Mitglieder herauszuholen, auch wenn auf der «anderen Seite» ein Kollege sitzt. In der Sache verhandeln wir immer hart. Die erwähnten Verbrüderungen haben sicher nicht stattgefunden.

«RS»: Deine Reaktion zeigt, dass euch solche Vorwürfe verletzen.

CF: Wenn Vorwürfe von den Mitgliedern kommen, dass man sie zu wenig vertrete, dann trifft uns das natürlich, denn hinter unserer Vorstandsarbeit steckt sehr viel Idealismus. Das jüngste Abstimmungsresultat zeigt mir aber, dass wir insgesamt auf einem recht guten Weg sind. Dies und Stimmen, die einem für die erbrachten Leistungen danken, motivieren immer wieder von Neuem.

«RS»: Wie beurteilst du momentan die Stimmung an der Basis?

CF: Dies ist eine schwierige Frage, aber ich glaube, dass es wichtig wäre, wenn man nun endlich erfahren würde, wo der Firmenleuchtturm zu stehen kommt. Unsere Leute haben mittlerweile eine lange Leidenszeit hinter sich, und sie haben dabei sehr viel geben müssen – positive Nachrichten wären nun dringend nötig. Im Moment ist die Stimmung meiner Meinung nach ziemlich labil. Sie kann auf die eine so gut wie auf die andere Seite kippen, abhängig von der weiteren Entwicklung.

«RS»: Durch die Tatsache, dass sich der Kuchen auch für uns Piloten verkleinert hat, ist das Korps gegenüber früher wesentlich inhomogener geworden. Stichworte: Right Hand Seat Commander, Piloten, die maximal 85, zum Teil aber nur noch 75 oder sogar 65 Prozent arbeiten dürfen, ehemalige

F/E etc. Seht ihr dies auch als potenzielle Gefahr für den Verband?

CF: Gefahr ist zu viel gesagt, aber es ist sicher ein Verbandsproblem, das wir ernst nehmen und aktiv angehen müssen. Bis Ende 2005, wenn wir wahrscheinlich in den



«Die Stimmung ist labil.»

neuen GAV gehen, muss dieses Problem gelöst oder wenigstens abgeschwächt worden sein. Es ist sehr wichtig, dass wir so schnell wie möglich wieder ein starkes «Wir-Gefühl» herstellen können.

«RS»: Habt ihr bereits Ideen, wie ihr dies tun wollt?

CF: Klare Ideen sind noch nicht vorhanden, Gedanken haben wir uns jedoch bereits gemacht. Es hängt aber auch noch viel davon ab, wie sich die freiwilligen Abgänge weiterentwickeln werden.

«RS»: In der letzten Ausgabe der «Rundschau» hat Urs Eicher, der Präsident der kapers, gesagt, dass die Zusammenarbeit mit der AEROPERS sehr gut sei. Wie sieht die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden aus?

CF: Auch wir beurteilen die Zusammenarbeit mit der kapers als ausgezeichnet. Dies ist sehr wichtig, denn zusammen können wir für das fliegende Personal viel mehr erreichen, als wenn unsere Verbände individuell vorgehen. Bei der Zusammenarbeit mit den Bodenverbänden gibt es sicher noch Verbesserungspotenzial. Allerdings sind hier auch die Interessen teilweise völlig unterschiedlich. Die Hauptpriorität liegt deshalb für uns bei der Zusammenarbeit mit der kapers.

«RS»: Wo liegen konkret die gemeinsamen Interessen der AEROPERS und der kapers?

CF: Die Kabinenleute haben ganz ähnliche Probleme wie wir in Bezug auf Sozialleben, Flugeinsätze und Arbeitszeiten. Beim Bodenpersonal ist das ganz anders, vor allem auch, weil sehr viele dieser Leute mittlerweile ausgelagert worden sind. Das

fliegende Personal stellt heute die grosse Mehrheit des SWISS-Personals dar.

«RS»: Die kapers ist Mitglied des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Für Urs Eicher wäre es zukunftssträchtig, wenn die AEROPERS eine solche Mitgliedschaft ebenfalls ins Auge fassen würde. Ist dies realistisch?

CF: Wir prüfen diese Option. Die Vorteile liegen sicher in der Vernetzung, in den Kontakten zu anderen Verbänden und zu Politikern. Ein möglicher Nachteil wäre aber das Einbüßen eines Teils unserer Handlungsfreiheit. Diese zu behalten ist jedoch sehr wichtig, denn die eigenen Probleme müssen wir letztendlich immer alleine lösen.

«RS»: Du hast gesagt, dass die Fliegenden viele gemeinsame Probleme haben. Die SPA, der Verband der Ex-Crossair-Piloten, ist auch ein Pilotenverband. Habt ihr euch in Bezug auf die Verhandlungen für einen neuen GAV im Jahr 2005 eventuell Gedanken über eine mögliche Zusammenarbeit oder sogar einen Zusammenschluss gemacht?

CF: Es wäre sicher ein Vorteil, wenn wir die gemeinsamen Interessen auch gemeinsam vertreten könnten. Wir haben aber noch Vorbehalte. Dazu gehören die Kostenstruktur der Regionalflotte, die Frage des Qualitätsstandards und die Frage, ob die SPA in Zukunft zu konstruktiver Mitarbeit bereit ist. Gerade diese haben wir in der Vergangenheit bei der SPA stark vermisst. Problemlösungen haben bei ihnen fast immer nur vor Gericht stattgefunden.

«RS»: Wie ist das im Ausland, beispielsweise in Deutschland bei der Lufthansa? Haben dort die Regionalpiloten auch eigene Verbände?

CF: Das ist unterschiedlich. Der VC, also der Lufthansa-Verband, ist wie ein Dachverband organisiert. Jede Firma in der Gruppe besitzt also einen eigenen Verband, über dem es so etwas wie ein Koordinationsboard gibt.

«RS»: Hat eventuell die SPA bereits signalisiert, dass sie sich eine Zusammenarbeit vorstellen könnte?

CF: Wir haben von der SPA einen Brief bekommen, in dem sie uns zu einem Gespräch über eine mögliche gemeinsame Zukunft eingeladen hat. Diese Einladung werden wir annehmen. Ihre Absichten interessieren uns sehr. Wir möchten ihnen aber auch unsere Vorstellungen für eine Zusammenarbeit darlegen.

«RS»: Ist eine solche Zusammenarbeit bereits für die nächsten GAV-Verhandlungen vorstellbar, oder ist das nach den Ereignissen der letzten beiden Jahre noch zu früh?

CF: Ob und wann – darüber kann ich heute noch gar nichts sagen. Wir wären aber schlechte Vorstandsmitglieder, wenn wir nicht immer alle Optionen prüfen würden, die für das Gesamtinteresse und unsere Mitglieder vorteilhaft sein könnten.

«RS»: Gibt es Anzeichen dafür, dass die A319/A320/A321-Operation in Zukunft eventuell vom MC zu den Ex-Crossair-Piloten, ins CCC (Continental and Charter Carrier), transferiert werden könnte?

CF: Nein, solche Anzeichen sehen wir momentan nicht. Nur schon ein solcher Gedanke ohne Gespräch mit uns wäre aber eine klare Kriegserklärung an die AEROPERS, und eine mögliche Umlagerung hätte massivsten Widerstand zur Folge. Diese drei Flugzeugtypen (ca. 120 bis 190 Sitzplätze) gehören wie bei anderen Airlines ins MC-Segment. Keine Airline betreibt diesen «Sitzplatzbereich» im Regionalteil. Die Trennlinie zwischen MC- und Regionalbereich liegt in Europa bei etwa 100 Sitzplätzen, in Amerika sogar schon bei etwa 70.

«RS»: Was passiert, wenn die SWISS statt des grösseren Embraer tatsächlich den A318 bestellen wird, wie das bereits in bestimmten Zeitungen zu lesen war?

CF: Grundsätzlich schliesse ich heute im Airline-Business zwar nichts mehr aus, aber ich glaube, dass der A318 für seine Grösse zu teuer sein wird. Deshalb erachte ich es als unwahrscheinlich, dass die SWISS statt des Embraer 170 den A318 bestellen wird. Sollte das aber trotzdem der Fall sein, dann müsste man sich zusammen mit der Firma Gedanken machen, wie man diesen Typ betreiben will. Aus wirtschaftlichen Gründen käme für den A318 nur eine Operation innerhalb der A320-Flotte in Frage. Dies würde aber bedeuten, dass auch die SPA Sozialpartner wäre, denn mit dem A318 würde man ja den Embraer ersetzen, welcher beim CCC angesiedelt ist.

Aber ganz abgesehen von diesen Spekulationen ist es vermutlich zweckmässig, wenn man sich in den nächsten zwei Jahren grundsätzliche Gedanken darüber macht, wie man die Flugzeuge im MC und im CCC wirtschaftlich sinnvoll betreiben will.

«RS»: Wie viele Charterflugzeuge will die SWISS nach euren Informationen definitiv betreiben?

CF: Während der Wintersaison 2003/04 zwei Flugzeuge, für die Sommersaison 2004 soll dann noch ein drittes Charterflugzeug zur Flotte stossen. Dies sind die heute geplanten Flugzeugzahlen.

«RS»: Kann ein separates Korps für nur drei Flugzeuge wirtschaftlich betrieben werden?

CF: Die AEROPERS stand nie hinter dem Entscheid der SWISS, dass die Charterflugzeuge von einem separaten Pilotenkorps betrieben werden sollen, denn das ist ein wirtschaftlicher Unsinn. Nachdem dieser Entscheid leider trotzdem so gefällt wurde, ist es nun aber absolut notwendig, dass für den Charterbetrieb nicht auch noch ein eigenes Flottenbüro aufgebaut wird, sondern der Charterbetrieb dem bestehenden A320-Flottenbüro angehängt wird. Alles andere wäre ein noch grösserer wirtschaftlicher Unsinn, den wir uns nie und nimmer leisten können. Dazu sind die Margen im Charterbereich viel zu klein.

«RS»: Offensichtlich ist also bezüglich Charterorganisation noch gar nichts entschieden worden?

CF: Nein, der Entscheid bezüglich Flottenbüro und Organisation ist noch nicht gefällt worden. Wenn es aber ein separates Flottenbüro geben wird, dann werden wir uns überlegen, welche Schritte wir einleiten wollen. Wir sind nicht bereit, wirtschaftlich von allem Anfang an unsinnige Lösungen mit unserer Flotte zu subventionieren.

«RS»: Ehemalige Crossair-Crew-Basen können offenbar nicht wie geplant geschlossen werden, weil Kündigungstermine nicht eingehalten worden seien. Auch bei uns gibt es ähnliche Probleme im Zusammenhang mit freiwilligen Abgängen. Was läuft da eigentlich?

CF: Im Moment gibt es generell ziemlich viele offene Fragen. Wir haben deshalb Manfred Brennwald einen detaillierten Fragenkatalog zukommen lassen. Wir sind der Meinung, dass solche strittige Themen auf den Tisch gehören, damit sie möglichst sozialpartnerschaftlich gelöst werden können. Bei den Crew-Basen hat man es effektiv verpasst, rechtzeitig die nötigen Kündigungen auszusprechen. Deshalb können diese Crew-Basen gemäss uns vorliegenden Informationen erst auf Ende Januar aufgelöst werden.

«RS»: Wer hat dies verpasst, wer ist «man»?

CF: Der Fehler ist im Bereich Human Resources passiert, der Kurt Renggli untersteht. Wer genau verantwortlich ist, wird im Moment noch abgeklärt. Es wurde aber offensichtlich nicht beachtet, dass einschneidende Massnahmen wie z.B. Änderungskündigungen politisch beziehungsweise juristisch korrekt durchgeführt werden müssen.

«RS»: Hat es denn Widerstand gegeben von Betroffenen, die sich auf den Standpunkt stellten, die Änderungskündigungen seien nicht korrekt ausgesprochen worden?

CF: Ja, die SWISS verliess sich darauf, dass man mit den Ex-Crossair-Piloten eine

generelle Lösung gefunden habe, und geteilt deshalb die Details zu wenig. Dies führt nun zu den erwähnten Verzögerungen.

«RS»: Wie ist das konkret abgelaufen, woher wisst ihr, dass es Verzögerungen mit den Crew-Basen gibt? Oder etwas genereller gefragt: Auf welchem Weg wird die AEROPERS jeweils über solche Probleme oder Fehler informiert?

CF: Das ist sehr unterschiedlich, natürlich haben wir aber unsere Ohren an vielen Orten. Teilweise erfahren wir es offiziell – was ideal wäre –, teilweise hören wir Gerüchte, denen wir selbstverständlich nachgehen. Zum Teil ist es auch reiner Zufall, dass uns ein einzelnes Mitglied etwas zuträgt.

«RS»: Ist das nicht mühsam, dass ihr teilweise auf «Kommissar Zufall» angewiesen seid?

CF: Natürlich ist das nicht ideal, aber es wird immer Dinge geben, die nicht offen kommuniziert werden. Das muss nicht immer



«Wir haben unsere Ohren überall.»

mer aus bösem Willen geschehen. Es kann auch sein, dass die SWISS es als nicht so wichtig erachtet, die AEROPERS zu informieren. Wir mussten jedoch auch schon erleben, dass Manager tatsächlich hofften, irgendetwas vor uns geheimhalten zu können. Die Chance, dass wir es trotzdem irgendwie erfahren, ist aber ziemlich gross. Vielleicht ist es manchmal auch schlicht die Angst vor der AEROPERS, die zu solchem Verhalten führt.

Wünschenswert ist aber selbstverständlich ein transparentes Verhalten der SWISS, denn dann sind wir viel eher bereit, für konstruktive Lösungen Hand zu bieten, als wenn wir das Gefühl haben, dass ein Winkelzug versucht wurde. Transparenz schafft Vertrauen, und Vertrauen ist die beste Basis für Lösungen.

«RS»: Obwohl wir keine dienstjungen Piloten mehr haben und die wirtschaftlichen Aussichten generell schlecht sind, haben sich in sehr kurzer Zeit bereits etwa 45 Piloten von uns entschieden, die Abgangsentschädigung von einem Jahreslöhler zu akzeptieren und freiwillig die SWISS zu verlassen. Droht uns ein Massen-Exodus, wenn die Wirtschaft dereinst wieder bessere Alternativen anbietet, als dies momentan der Fall ist – zumal ja im Moment noch viele Copiloten und auch einige Kapitäne daran sind, eine nach dem Swissair-Grounding angefangene Zusatzausbildung abzuschliessen?

CF: Ich glaube nicht, dass es einen Massen-Exodus geben wird. Piloten hängen ja nicht nur an ihrer Tätigkeit, sondern auch am damit verbundenen speziellen Lebensstil. Sicher werden wir in Zukunft mehr Abgänge haben als zu Swissair-Zeiten, denn finanziell hat unser Beruf eindeutig an Attraktivität verloren. Ausserdem kann niemand mehr davon ausgehen, als Pilot eine

dort sind wir weit unter dem Benchmark. Nicht ganz so gut sieht es dagegen im Mittelstreckenbereich aus. Die Tatsache, dass wir auch in diesem Segment keine dienstjungen Copiloten mehr haben, wie das eigentlich normal wäre, reduziert hier unseren Benchmark-Vorteil.

«RS»: Bereits vor längerer Zeit wurde auf Management-Stufe ein Abbau angekündigt. Dieser ist aber bis jetzt nicht durchgeführt worden. Weshalb dauert dieser Prozess so lange?

CF: Verzögert wurde der Abbauprozess auf der einen Seite durch die lange hängige Allianz-Frage, welche einen entscheidenden Einfluss auf die Management-Struktur hatte. Auf der anderen Seite wollte die SWISS im ersten Schritt den so genannten «bottom-up»-Prozess durchführen, d.h. die Restrukturierung beim übrigen Personal vornehmen, und erst im zweiten Schritt, im so genannten «top-down»-Prozess, die Restrukturierung beim Manage-

«RS»: Hat es für uns Piloten eventuell Konsequenzen, wenn im Management diese ungefähr 300 Leute abgebaut worden sind? Müssen wir in Zukunft mehr «von der Hand in den Mund» leben, weil wir einen schlechteren Support haben werden?

CF: Die Leistung des Managements muss ohnehin gesteigert werden und endlich das Niveau vergleichbarer Airlines in Europa erreichen. Dies würde den Abbau teilweise kompensieren. Aber es ist klar, dass dieser Abbau einen Einfluss auf den Leistungsumfang haben wird. Es wird also vermutlich nicht mehr alles so perfekt sein, wie das während der besten Swissair-Zeiten noch der Fall war. Diesen Perfektionismus können wir uns aber heute nicht mehr leisten, und in vielen Gebieten waren wir schlichtweg verwöhnt. Es gibt einige Dienstleistungen, bei denen man sich überlegen kann, ob sie nicht vereinfacht werden können oder überhaupt unnötig sind. Bei der Sicherheit werden wir allerdings keine Abstriche dulden. Bei individuellen Anliegen wird sich der Support mit dem Abbau sicher verringern, und die einzelnen Crew-Members werden vermehrt Eigenverantwortung übernehmen müssen.

Trotz massiver Einschnitte im Overhead kann aber noch lange nicht von einem Kahlschlag gesprochen werden. Auch nach dem angekündigten Abbau ist unser Management – verglichen mit unseren europäischen Konkurrenten – bezüglich Benchmark an der oberen Limite. Dies gilt auch für die Kosten.

«RS»: Unser Management wird also auch nach dem Abbau immer noch verhältnismässig teuer sein?

CF: Ja. Die Chance, dass wir im Overhead eventuell nochmals einen Schnitt werden machen müssen, um konkurrenzfähig sein zu können, ist relativ gross. Die einzelnen Löhne der Manager sind zwar durchaus konkurrenzfähig, aber der prozentuale Anteil der gesamten Overhead-Kosten ist immer noch zu gross. Zuerst müssen wir jetzt aber die angekündigte Restrukturierung des Managements sauber durchführen, bevor wir bereits wieder von der nächsten Restrukturierung sprechen.

«RS»: Sind die Aussichten für die SWISS heute besser als noch im Juli 2003?

CF: Die Lage der SWISS ist heute sicher viel besser als noch vor etwa einem halben Jahr. Damals waren die Hauptprobleme der SWISS grosse Strukturprobleme, ein falscher Businessplan, keine Kreditwürdigkeit, ein überfordertes Management, fehlende Leadership und ein höchstens «sub-optimal» funktionierender Flughafen Zürich. Heute haben wir einen Businessplan, der wirtschaftlich funktionieren könnte, wir

«Wir erwarten in Zukunft eine viel grössere Vorbildfunktion des Managements.»

Lebensstelle innezuhaben. Die Schmerzgrenze ist aber ziemlich hoch, weil entweder beim Verlassen der Fliegerei der Lebensstil aufgeben werden muss oder aber bei einer Auslandsstelle als Pilot das Sozietnetz massive Einschnitte erfährt.

«RS»: Ist es möglich, dass sich unsere Bedingungen allenfalls wieder einmal verbessern werden, wenn die Wirtschaft anzieht?

CF: Das hängt von vielen Faktoren ab, aber es ist klar, dass sich unsere Chancen verbessern, wenn einerseits das wirtschaftliche Umfeld wieder anzieht und wir andererseits bezüglich internationalen Benchmarks konkurrenzfähig sind.

«RS»: Wie sieht es denn mit diesem Benchmark aus?

CF: Im Moment sind wir, die Ex-Swissair-Piloten, immer noch unter dem internationalen Benchmark, sind also schlechter bezahlt als vergleichbare ausländische Piloten. Mittlerweile kommen aber auch die ausländischen Piloten lohnmässig unter zunehmenden Druck. Zudem haben wir leider seit dem Grounding eine ungünstige Altersstruktur.

«RS»: Was bedeutet das?

CF: Die ehemaligen Swissair-Piloten sind sehr günstig im Langstreckenbereich,

ment angehen. Ausserdem ist ein Abbau immer schmerzhaft, und Manager bauen sich selbst nicht gern ab. Wir haben zwar ein gewisses Verständnis dafür, dass es etwas länger dauert als vorgesehen. Denn es liegt in unserem Interesse, dass dieser Prozess seriös durchgeführt wird und die «richtigen» Manager gehen müssen. Es kann aber nicht sein, dass sich dieser Prozess nach der Ankündigung im Juni ewig hinzieht, beim übrigen Personal aber brutal auf den 1. November Kündigungen ausgesprochen und Saläre reduziert worden sind.

«RS»: Bist du überrascht, dass der Management-Abbau länger dauert als erwartet?

CF: Nein, es ist ja nicht das erste Mal, dass die SWISS einen Termin zwar sehr schnell bekannt gibt, dann aber grosse Mühe hat, die Fristen einzuhalten. Das heisst nicht, dass nicht gearbeitet wird, aber es werden in diesem Zusammenhang einfach sehr oft die entscheidenden Probleme vor sich hergeschoben und beim Zeitrahmen viel zu optimistische Annahmen gemacht. Sollte nun aber die Management-Restrukturierung nicht bis Ende Dezember konsequent durchgeführt sein – und ich meine damit Dezember 2003 –, verliert die Firmenleitung unter André Dosé ihre Glaubwürdigkeit, und wir verlieren unsere Geduld.

haben als erste Airline ein neues, viel versprechendes Konzept auf der Kurzstrecke eingeführt, Verbesserungen im Management sind erzielt worden, Einigungen mit Suppliers konnten gefunden werden, und für das Problem des Schiedsgerichtsentscheidungs seitens der SPA konnte auch eine Lösung gefunden werden. Selbst beim Flughafen Zürich bewegt sich einiges –, in welche Richtung, werden wir noch sehen.

Das nächste Problem, das jetzt gelöst werden muss, ist der Betriebskredit. Sobald wir diesen erhalten haben, liegt es an uns, zu beweisen, dass wir die Firma wieder in den Steigflug bringen können. Das Hauptproblem sehe ich aber – trotz Verbesserungen – weiterhin bei unserer obersten Führung. Sie muss jetzt mit einer sauberen Management-Restrukturierung das angeschlagene Vertrauen des Personals zurückgewinnen. Mit dem oneworld-Entscheid und der damit verbundenen Eigenständigkeit ist die SWISS auf eine Führung angewiesen, die proaktiv das Heft in die Hand nimmt und nicht immer den Entwicklungen hinterherläuft. Dabei können wir uns Manager vom Typ Renggli, Brandt oder Näf nicht mehr leisten. Es liegt nun in der Verantwortung von André Dosé und dem Verwaltungsrat, hier durchzugreifen und damit wieder Vertrauen zu schaffen. Nehmen sie diese Aufgabe nicht wahr, müssen diese Personen selbst hinterfragt werden. Die SWISS hat immer noch ein riesiges Potenzial an Know-how und ausgezeichnetem Personal, es muss nur genützt werden. Wird diese Aufgabe gelöst, bin ich für die SWISS optimistisch.

«RS»: Das Jahr 2003 ist bald zu Ende. Ist die AEROPERS zufrieden damit?

CF: Wir sind nicht zufrieden, denn schliesslich ist die SWISS noch nicht auf Kurs, und wir mussten auch in diesem Jahr wieder einen Flottenabbau akzeptieren. Die Leistungen des Managements, das viel zu spät reagiert hat, habe ich bereits angesprochen. Man kann nicht alles SARS und dem Irak-Krieg zuschieben. Wir erwarten in Zukunft eine viel grössere Vorbildfunktion des Managements. Wenn dieses zuerst bei sich durchgehende Einsparungen gemacht hätte, dann wären auch die anderen Mitarbeiter eher bereit gewesen, bei sich Abstriche zu akzeptieren. Denn beteiligt zu sein ist einfacher als betroffen zu sein.

«RS»: Wie sieht es aus mit den Dingen, die der Verband direkt beeinflussen konnte? Seid ihr da zufrieden?

CF: Ich glaube, dass sich die Ergebnisse sehen lassen dürfen. Wir haben einen neuen, bilateralen GAV und eine selbstständige Pensionskasse, und auch das Paket Turnaround ist den Umständen entspre-

chend ein gutes Resultat. Dank diesem Paket konnten wir mit solidarischer Teilzeitarbeit Arbeitsstellen retten und einigen von uns mit Hilfe der Abgangsentschädigung eine berufliche Neuorientierung ermöglichen. Zusammen mit der Firma ist es uns ausserdem gelungen, für weitere grosse Probleme wie den Deadlock bezüglich SPA-Schiedsgerichtsentscheid Lösungen zu finden.

Ein Wermutstropfen ist sicher der Verlust der Charteroperation. Die von uns erzielten Lösungen sind vielleicht nicht perfekt, aber



«Noch ist die SWISS nicht auf Kurs.»

wir Schweizer müssen ohnehin davon abkommen, überall perfekte Lösungen zu erwarten, die dann aber oft zu spät kommen. Wichtiger ist es, eine Lösung zu haben, die sofort funktioniert und Wirkung zeigt. Verbesserungen im Detail können danach in die Hand genommen werden.

«RS»: Die AEROPERS hat bereits angekündigt, dass es im nächsten Frühling vermutlich zu zwei oder drei Abgängen im Vorstand kommen wird. Welche Eigenschaften sollte ein potenzielles Vorstandsmitglied aufweisen?

CF: Es muss sicher eine selbstständig denkende Persönlichkeit mit Durchsetzungsvermögen sein. Sie sollte jedoch auch teamfähig sein. Dies ist grundsätzlich ein Profil, das von einem Piloten erwartet werden darf. Ein Vorstandsmitglied muss ausserdem bereit sein, eine höhere Arbeitslast auf sich zu nehmen und mit emotionalen Berg- und Talfahrten leben zu können. Eine gute Portion Idealismus schadet ebenfalls nicht.

«RS»: Ein Vorstandsmitglied sollte teamfähig sein. Heisst das, dass alle Vorstandsmitglieder die gleiche Meinung haben müssen?

CF: Nein, das heisst es ganz sicher nicht. «Quermeinungen» sind sogar sehr wichtig, denn nur mit solchen werden unsere eigenen Strategien und Konzepte immer wieder kritisch hinterfragt. Die Teamfähigkeit ist aber sehr wichtig, und es hat unseren Vorstand schon einige Male ausgezeichnet, dass er als Team angetreten ist, währenddem die SWISS oft mit Einzelkämpfern auftrat.

«RS»: Kannst du die aufzuwendende Mehrarbeit für ein Vorstandsmitglied quantifizieren?

CF: Das kann ich nicht. Es ist ja auch nicht nur eine Frage der Quantität, sondern auch der Qualität. Es wäre aber sicher falsch, zu glauben, dass nur während der zur Verfügung stehenden FEROP-Tage gearbeitet werden muss. Auch kann die Mehrarbeit nicht immer kompensiert werden. Ein Teil der bisherigen Freizeit wird deshalb für die Vorstandstätigkeit aufgewendet werden müssen.

«RS»: Was könnt ihr einem Vorstandsmitglied ausser den erwähnten FEROP-Tagen anbieten? Oder anders gefragt: Wo profitiert jemand, der bereit ist, sich im Vorstand zu engagieren?

CF: Je nach Ressort lernt man sehr interessante Leute kennen – sowohl innerhalb der SWISS als auch ausserhalb. Man profitiert aber auch persönlich sehr stark. Der pilotische und der politische Horizont können massiv erweitert werden. Dies betrifft in erster Linie wirtschaftliche Aspekte, Aspekte der Unternehmensführung, rechtliche sowie kommunikative Belange. Man bekommt Gratisunterricht in Verhandlungsführung und hat auch Anrecht auf eine Weiterbildung, die aber an die Vorstandstätigkeit angelehnt sein muss.

Ausserdem ist es so, dass man in der SWISS schon auf recht hoher Management-Stufe sein muss, um ähnlich viel bewegen zu können wie im AEROPERS-Vorstand. In der Firma können wir zwar nur indirekten Einfluss nehmen, aber es lässt sich auch auf diesem Weg sehr viel erreichen.

«RS»: Was wäre eine gute Zusammensetzung des Vorstandes?

CF: Ideal ist ein Vorstand, der möglichst das gesamte Spektrum der Mitglieder repräsentiert. Daher suchen wir vor allem Leute, die vorhandene Lücken schliessen, wie z.B. ältere Kapitäne. Natürlich würde es auch gehen, wenn wir zum Beispiel nur jüngere Copiloten oder nur ältere Kapitäne hätten, denn der Vorstand versucht immer, die Interessen aller Mitglieder, auch von Minderheiten, zu vertreten. Besser ist es aber, wenn jede grosse Gruppe einen Ver-

treter im Vorstand hat. Beispielsweise auch die Right Hand Seat Commander. Wenn der Vorstand ein Spiegelbild der Mitglieder ist, dann kommen automatisch schon während der Entscheidungsfindung innerhalb des Vorstandes alle wichtigen Aspekte auf den Tisch.

«RS»: Du rufst also konkret Right Hand Seat Commander auf, sich für den Vorstand zu melden?

CF: Ja, zum Beispiel, aber nicht nur, denn auch die älteren Kapitäne sind im Moment eher untervertreten. Aber ich möchte ganz klar festhalten: Wir suchen nicht Leute, die im Vorstand prioritär Einzelinteressen vertreten. Einzelinteressen zu vertreten ist le-

(ECA) und die International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA).

Wenn die anderen Verbände auch auf die Erfahrung und das Know-how der AEROPERS – zum Beispiel für Verhandlungen – zurückgreifen möchten, wäre dies zwar theoretisch denkbar. Dann müsste aber zuerst eine Einigung über die entsprechenden Strukturanpassungen und über die Verrechnungsmodalitäten erzielt werden, denn wir sind ganz klar nur als Vorstand für die AEROPERS-Mitglieder vorgesehen. Wir werden von diesen bezahlt und erhalten von ihnen Ferientage zur Verfügung gestellt, damit wir sie vertreten. Alles andere wären Fremdleistungen, die nicht vorgesehen sind.

«Ideal ist ein Vorstand, der möglichst das gesamte Spektrum der Mitglieder repräsentiert.»

gitim, aber zuletzt zählt immer das Gesamtinteresse. Es ist die Mehrheit des Vorstandes oder die Mehrheit der Mitglieder, die den Kurs bestimmt, und nicht das lauteste Mitglied.

«RS»: Braucht es eventuell in Zukunft einen grösseren Vorstand, um im heutigen, arbeitsintensiven Umfeld weiterhin schlagkräftig bleiben zu können?

CF: Nein, ich glaube, dass die in den Statuten vorgesehene Grösse des Vorstandes effizient ist. Man kann sich darüber streiten, ob es sieben oder neun Vorstandsmitglieder sein müssen, die Antwort hängt sehr stark von der Zusammensetzung des Vorstandes ab. So ist es besser, mit einem eingespielten Team von sieben Mitgliedern in eine Krise zu gehen, als mit neun, die nicht alle in die gleiche Richtung ziehen. Mehr als neun Mitglieder sind dann definitiv zu viel.

«RS»: Hat nicht auch die Integration der SwissALPA, des Dachverbandes der Schweizerischen Berufspiloten, in die AEROPERS Auswirkungen auf die Belastung des AEROPERS-Vorstandes?

CF: Die Strukturen sind so ausgelegt, dass die einzelnen Verbände weiterhin selbst für ihre firmenspezifischen Interessen verantwortlich sind. Es wird also beispielsweise sicher nicht so sein, dass die AEROPERS für einen anderen Verband Verhandlungen führt. Aber die Verbände, die in der SwissALPA zusammengeschlossen sind, können von unserer Infrastruktur profitieren, und sie erhalten durch uns auch bessere aussenpolitische Kontakte, vor allem in die European Cockpit Association

«RS»: Ideal wäre eine gewisse Einarbeitungszeit für neue Vorstandsmitglieder. Bei euch wird man aber in aller Regel ins kalte Wasser geworfen.

CF: Ja, diese Feststellung ist nicht ganz falsch, aber «Newcomer» werden immer von den bisherigen Vorstandsmitgliedern unterstützt, denn Vorstandsarbeit ist Teamarbeit. Man bekommt als Neuer auch nicht gerade das heikelste Dossier. Natürlich ist jedes Vorstandsmitglied für sein Ressort selbst verantwortlich, aber ihm stehen immer sehr gute Spezialisten zur Seite, die meist über sehr viel Erfahrung verfügen und so den Ressortleiter bei vielen Fragen unterstützen können. Das Vorstandsmitglied ist verantwortlich für die «Politik», die Sachbearbeitung wird in der Regel von diesen Spezialisten erledigt. Ein Vorstandsmitglied steht also nie allein, sondern ist in ein Team von Vorstandsmitgliedern und Spezialisten eingebettet.

«RS»: Welche Ressorts werden im Frühling frei?

CF: Das kann heute noch nicht im Detail gesagt werden, denn Ressorts werden immer erst nach den Wahlen je nach Neigungen und Wünschen verteilt. Es ist jeweils das Ziel, die unterschiedlichen Fähigkeiten der verschiedenen Vorstandsmitglieder so gut wie möglich auszunützen. Sicher wird aber ein Neuling nicht gerade zum Verhandlungsleiter für die nächsten GAV-Verhandlungen ernannt. Wir wollen ja niemanden verheizen.

«RS»: Gibt es sonst noch etwas zu sagen?

CF: Ja, ich möchte – ohne aber in Details zu gehen – kurz skizzieren, welches die vorrangigen Aufgaben des Vorstandes im nächsten Jahr sein werden. Erstens ist es uns klar, dass die AEROPERS wieder mehr als Gewerkschaft auftreten muss, sobald die Existenz der SWISS einigermassen gesichert ist und wir von der Hafenummauer weggekommen sind. Zweitens müssen wir nach den Abgängen bei uns Piloten über die Bücher gehen und uns überlegen, wie wir eine gesunde Verbands- beziehungsweise Korpsstruktur erhalten können. Drittens möchten wir die vermehrte Gruppenbildung innerhalb des Pilotenkorps reduzieren und wieder eine Einheit herstellen. Und viertens werden wir uns bereits wieder mit den Vorbereitungen für die nächsten GAV-Verhandlungen befassen. Es ist unser Ziel, diese Verhandlungen mit möglichst wenig Zeitdruck führen zu können. Ausserdem werden wir ein ständiges Auge auf unser Management gerichtet haben, denn wir wollen, dass unsere Firma mit den besten Managern in die Zukunft geht. Es ist schliesslich auch unsere Zukunft.

Zuletzt möchte ich unseren Mitgliedern für ihre Unterstützung in den schwierigen Zeiten danken, denn nur mit ihnen im Rücken können wir etwas erreichen. Und wenn nicht immer alles perfekt läuft – auch unsere Tage haben nur 24 Stunden –, könnt ihr versichert sein, dass wir unser Bestes für euch geben, denn auch wir profitieren von oder leiden unter unseren eigenen Verhandlungsergebnissen. Ich bin aber überzeugt, dass wir zusammen viel erreichen können. Die schwierigen letzten beiden Jahre haben dies, glaube ich, eindrücklich bewiesen. ■

Christian Frauenfelder, 40, trat nach abgeschlossenem Studium als Maschineningenieur ETH (BWL) und einem kurzen Abstecher in die Industrie als Projektingenieur (Contraves) 1991 in die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein. Er fliegt heute als First Officer auf den Typen A330 und A340. Nach einer ersten Vorstandstätigkeit (1996–1998) übernahm er nach dem Grounding der Swissair im Oktober 2001 die Funktion als Pressesprecher der AEROPERS. Seit Mai 2002 ist er wieder Mitglied des Vorstands, seit 2003 Vizepräsident und Verantwortlicher für den Bereich «Umsetzung GAV/Verhandlungsleiter» und das Ressort «Flight Operations» sowie Mitglied des AEROPERS-Kommunikationsteams.

Gekröpfte Flugzeuge für gekröpfte Anflüge

Von Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320

Man weiss es nicht erst seit ein paar Monaten (siehe auch AEROPERS-«Rundschau» 4/2003), dass skyguide aus Kapa-

Jahres hat die SWISS nun diesbezüglich ganze Arbeit geleistet. Bereits im Frühling 2003 stand die Air France mit kurzen Hosen bzw. ohne gekröpfte Flugzeuge da, was aber insofern kein grösseres Problem war, als es ja ein sehr warmer Sommer wurde.

sentierte die SWISS ihr erstes, umgespritztes, gekröpftes Flugzeug:

Zwei Probleme gilt es für die SWISS und Unique allerdings noch zu lösen, bevor der kommerzielle Flugbetrieb mit diesen eleganten Flugzeugen aufgenommen werden kann.

Erstens: Wozu dient der Kiosk im Cockpit und wem gehört der dritte Sitz davor?

Zweitens: Wie kann man den Hub in Zürich mit den paar wenigen gekröpften SWISS-Flugzeugen am Leben erhalten?



Digitally Enhanced photo by Michael F. McLaughlin – <http://www.mikephotos.net/dea>

SWISS: Es geht schnell aufwärts.

zitätsgründen grosse Schwierigkeiten hat, die Machbarkeit des gekröpften Nordanflugs innert nützlicher Frist nachzuweisen. Erste solche Gerüchte kamen schon vor über einem Jahr in Umlauf.

Unsere Lieblings-Airline SWISS hat sich deshalb in einem bis gestern kaum beachteten, aber immer wichtiger werdenden Firmensegment, dem GC (Gekröpfter Carrier), schon im Sommer 2002 Gedanken gemacht, wie man skyguide bei ihrem Problem helfen könnte. Nachdem sich theoretische Studien als zu wenig erfolgreich erwiesen hatten – obwohl dabei eine neue Primzahl entdeckt wurde und die SWISS deshalb in den erlauchten Kreis der Premium-Airlines aufgenommen wurde –, begann die SWISS im Herbst letzten Jahres, im Ausland nach eventuell bereits vorhandenen gekröpften Lösungen zu suchen. Dabei fiel den verantwortlichen GC-Funktionären ziemlich schnell ein absolut neuartiges Flugzeugmodell ins Auge, das sich für die SWISS, Unique, Bundesrat Leuenberger und Hohentengen dereinst noch als Ei des Kurrus herausstellen könnte.

Da das Modell nur gerade von zwei europäischen Fluggesellschaften eingesetzt wurde, drängte sich der Kauf dieser Flugzeuge geradezu auf. Im Laufe des letzten

Etwas anders sieht es dagegen jetzt bei British Airways aus, denen die langen Hosen erst in diesem Herbst ausgingen. Man kann nur hoffen, dass es einen milden Insel-Winter geben wird.

Gestern war nun endlich der grosse Tag. In einem feierlich gestalteten Festakt prä-

Sachdienliche Hinweise zur Lösung dieser Probleme nimmt jedes der drei C-Büros oder einer unserer Hauptsitze entgegen.



Piaggio-Club

Wir suchen noch Kollegen als Mitbesitzer (Vollmitglied) oder als Mitflieger (ohne Anteil, nur rein flugbezogene Kosten). Das frühere Trainingsflugzeug der Schweizerischen Luftverkehrsschule ist auch ein sehr komfortables 4 plätziges Reiseflugzeug. Stationiert im Fliegermuseum Altenrhein, angenehme Infrastruktur, moderate OPS-Kosten. Angesprochen?

Info und Kontakt: René Krumm, 071 891 42 29 oder E-Mail: wiedehopf@bluewin.ch



Flugsafaris in Namibia

Mit SWISS und Comair (BA) nach Windhoek, von Lodge zu Lodge mit zwei Cessnas. Kleingruppen zu 8 Personen, durchwegs hoher Standard. Optimaler Reiseaufbau, um dieses traumhaft schöne Land kennen zu lernen!

www.cactusflyin.ch

Rechtsschutzversicherung/neue Anwaltskanzlei der AEROPERS

Die Zusammenarbeit mit unserer Rechtsschutzversicherung CAP hat sich im vergangenen Jahr bewährt. Ab sofort haben die AEROPERS-Mitglieder deshalb auch die Möglichkeit, auf privater Basis bei der CAP Rechtsschutz eine Deckungserweiterung im Bereich des Privat- und Verkehrsrechtsschutzes für die ganze Familie zu stark vergünstigten Konditionen abzuschliessen. Ebenso freut sich die AEROPERS, bekannt geben zu dürfen, dass wir per 1. Dezember 2004 die juristische Beratung und Vertretung einer neuen, renommierten Anwaltskanzlei übertragen haben.

Text: Christoph Ulrich, Geschäftsführer
AEROPERS

Verbandsrechtsschutz-Spezialpolice

Seit gut einem Jahr arbeiten wir nun im juristischen Bereich mit der Rechtsschutzversicherung CAP zusammen. Die durch die AEROPERS abgeschlossene Spezialpolice deckt einerseits die AEROPERS bei der Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder als Linienpiloten und andererseits alle Aktivmitglieder der AEROPERS im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit als Linien-, Berufs- oder Privatpilot.

In folgenden konkreten Fällen besteht Rechtsschutz (max. Fr. 250 000.– pro Rechtsfall):

- Bei arbeitsrechtlichen oder disziplinarischen Streitigkeiten mit der Arbeitgeberin oder mit deren Konkursmasse
- Bei Streitigkeiten mit Privat- oder Sozialversicherungen (inkl. ALV und Pensionskassen)
- Verteidigung in Strafverfahren
- Verteidigung in Administrativverfahren gegenüber der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde
- Bei der Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen
- Für die AEROPERS als Berufsverband: Bei der Verteidigung von Standesangelegenheiten mit juristischer Relevanz (auch ausserhalb eines konkreten Streitfalles, z.B. Gutachten über die Auslegung des GAV oder gesetzlicher Regelungen).

Mit dem Abschluss der Rechtsschutzversicherung ist es uns gelungen, die horrenden Rechtskosten, welche seit dem Grounding der Swissair entstanden sind, zu plafonieren und vor allem das Risiko von zukünftigen teuren Rechtsfällen auf die CAP-Rechtsschutzversicherung zu übertragen. Primär hat natürlich der Verband als Ganzes von der Deckung profitiert und diese im vergangenen Jahr auch vermehrt in Anspruch nehmen müssen. Wir konnten aber neben den eigentlichen «Verbands»-Rechtsfällen auch einige wenige Rechtsstreitigkeiten

von einzelnen Mitgliedern über diese Versicherung abwickeln. Alle Aktivmitglieder haben nämlich grundsätzlich die Möglichkeit, bei begründeten Rechtsfällen diese Versicherungsdeckung auch für einen individuellen Fall in Anspruch zu nehmen. Liegt ein solcher Fall vor, kann das Mitglied schriftlich z.Hd. des Vorstandes einen Antrag auf rechtliche Unterstützung einreichen. Der Antrag muss eine kurze Beschreibung des Sachverhalts beinhalten und möglichst mit Beilagen gut dokumentiert sein. Der Vorstand wird in der Folge zusammen mit der CAP Rechtsschutz die Versicherungsdeckung prüfen, erste Massnahmen treffen und bei Bedarf einen geeigneten Rechtsvertreter vorschlagen.

Zusatzversicherungsmöglichkeit für die ganze Familie

Nach dem durchwegs befriedigenden «Testjahr» mit der CAP besteht ab sofort für alle Mitglieder der AEROPERS die Möglichkeit, den über den Verband bestehenden Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung des Berufes als Pilot auf freiwilliger Basis noch zu erweitern. Die Zusatzdeckung deckt die ganze Familie im Bereich des Privat- und Verkehrsrechtsschutzes ab. Die CAP offeriert AEROPERS-Mitgliedern Spezialkonditionen mit 50 Prozent Rabatt auf die sonst marktüblichen Prämien. Dieser hohe Rabatt ist u.a. auch damit begründet, als der Bereich Arbeitsrechtsschutz im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Pilot bereits über die Spezialpolice der AEROPERS abgedeckt ist und daher in der Zusatzversicherung nicht mehr versichert werden muss. Eine Beschreibung des Deckungsumfanges sowie ein Antragstalon ist auf der gegenüberlie-

genden Seite abgedruckt. Die Allgemeinen Versicherungsbestimmungen (AVB) können auf unserer Homepage im Download-Bereich des Mitgliederteils heruntergeladen werden (bitte bei den Versicherungsvarianten und versicherten Personen die Variante «Standard 2» beachten). Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass diese Zusatzversicherung grundsätzlich auch unseren Passivmitgliedern offen steht. Da der Bereich Arbeitsrechtsschutz in dieser Privatrechtsschutz-Police jedoch ausgeschlossen ist, empfehlen wir das Angebot nur Passivmitgliedern, welche nicht mehr als Pilot erwerbstätig sind.

Neue Anwaltskanzlei der AEROPERS

Per 1. Dezember 2004 hat die AEROPERS das Mandat für die rechtliche Beratung und Vertretung an die Anwaltskanzlei Lutz in Zürich (www.lawyerlutz.ch) übertragen. Unsere neue Anwaltskanzlei besitzt einerseits Kernkompetenzen im Bereich des Arbeitsrechts, verfügt aber insbesondere auch über eine grosse Erfahrung in der Prozessführung. Obwohl wir keineswegs gerichtliche Prozesse anstreben, war uns dieser Punkt aufgrund der Erfahrungen der letzten Monate bei der Evaluation der neuen Anwaltskanzlei sehr wichtig. Selbstverständlich werden wir bei Bedarf unsere neuen Anwälte im Rahmen einer Mitgliederveranstaltung unserer Basis vorstellen.

Verlassen Sie die SWISS und eventuell die Schweiz und wollen Sie Ihr Haus verkaufen?

SF/O Richie Schlatter A320/330

und Partner,

Walter Benz, eidg. dipl. Immobilienreuhänder,

bieten Ihnen einen professionellen Verkaufsservice in den Kantonen Zürich, St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen.

Richard Schlatter
Immobilien
Blaurockstrasse 13
8260 Stein am Rhein
052 741 52 10
079 760 82 25
rschlatter@kanton.sh

Walter Benz
Immobilien-Treuhand GmbH
Im Baumgarten 6
8522 Häuslenen
052 722 15 23
079 418 17 59
benz.immobilien@bluewin.ch

Exklusiv-Angebot für Mitglieder der AEROPERS:

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien



Als Mitglied der AEROPERS haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie neu für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

Global-Rechtsschutz für Mieter:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern
- mit Arbeitnehmern, die für Pflege, Unterhalt oder Verwaltung der versicherten Liegenschaft angestellt sind

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht



Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zt. AB 2002 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Berufs- oder Privatpiloten wird ausschliesslich über die Grunddeckung des AEROPERS gewährt).

Anmeldung:

Ich bin Mitglied der AEROPERS und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

Mieter	<input type="checkbox"/> Fr. 180.— statt Fr. 360.—	Eigentümer	<input type="checkbox"/> Fr. 245.— statt Fr. 490.—
Vertragsdauer:	1 Jahr, mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.		
Zahlbar:	Jährlich im Voraus		
Gültig ab:	_____	(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP Rechtsschutz)	
Mitgl.-Nr.:	_____	Datum Beitritt:	_____
Name:	_____	Vorname:	_____
Strasse:	_____	PLZ/Ort:	_____
Telefon:	_____	Geb.-Datum:	_____
Ort, Datum:	_____	Unterschrift:	_____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Poststrasse 30, Pf. 1248, 6301 Zug, Tel: 041 726 84 63



Rechtsschutz
Protection Juridique
Protezione Giuridica

CAP Hauptsitz Zug Poststrasse 30 6301 Zug Tel. 041 726 84 84 Fax 041 726 84 81 www.cap.ch

www.cap.ch

FEM 2003 – ein F/E-Treffen am 20. und 21. Oktober in Luzern

Bei einem Apéro in der Luftfahrzeughalle des Verkehrshauses Luzern fanden sich über 140 Gäste – Flight Engineers (F/E) mit Begleitung – zu einem Treffen ein. Vier Jahre nach dem spektakulären «F/E Phase Out» vom 3. November 1999.

Text: Bruno Anderwert und Heinz Nachbur, pens. F/E Swissair

Am Anfang steht immer das Wort: «Man sollte wieder einmal ein F/E-Treffen organisieren» wurde an den Ex-Chef F/E, Heinz Nachbur, herangetragen. Zum Glück merk-

formiert wurden. Sehr eindrücklich war dabei, was wir am Nachthimmel, ohne unsere beinahe überall vorhandene Luft- und Lichtverschmutzung, sehen würden. Faszinierend auch die unvorstellbaren Distanzen im Weltraum oder die Hintergründe zu den Kometen.



den einzelnen Gängen bot sich immer wieder Gelegenheit zu den vielfältigsten Gesprächen unter den bunt zusammengewürfelten Anwesenden. Neben den «reinen» F/Es freuten wir uns auch über die System-Operators, Pil F/Es und wie sie alle hiessen. Alle waren vom Swissair-Schicksal auf die eine oder andere Art geprüfte Kollegen, denen gemeinsam war, dass sie alle einmal auf dem «dritten Sitz» eingesetzt worden waren.

Das Schicksal der SWISS lässt niemanden kalt

Neben Heinz Nachbur, der durch das Programm führte, gab Franz Schuler (Captain A-320/330), aus Sicht der AEROPERS einen Überblick über die bisherige SWISS-Vergangenheit sowie über die heutige Situation. Auch er hatte ja seinerzeit drei Jahre auf dem F/E-Sitz gearbeitet. Mit ihm hoffen wir auf eine erfolgreiche Zukunft – der traurige Untergang der Swissair ist ohnehin einer zu viel. Mit den Restbeständen des Jumbo-Bildbandes wurde ein Verkauf durchgeführt, und es gelang, eine stattliche Spende von rund 700 Franken zugunsten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Group-Personals zu sammeln.

Ein feines Dessert – warmer Dattelkuchen mit leicht geschlagenem Rahm und einem süssen Spiegel – bildete den kulinarischen Abschluss. In guter Stimmung musste früher oder etwas später Abschied genommen werden – Abschied von einem rundum gelungenen Anlass.

Etwa ein Drittel der Teilnehmer übernachtete im Hotel Seeburg und traf sich am folgenden Morgen nach einem ausgiebigen Frühstück, um gruppenweise die Umgebung von Luzern zu erkunden: Löwendenkmal, Gletschergarten und Bourbaki-Panorama waren Treffpunkte, bevor auch die Letzten den Heimweg antraten. Natürlich war man sich einig, dass «man» dieses FE-Treffen in ein paar Jahren wieder durchführen sollte.

Herzlichen Dank dem ganzen OK-Team, das diesen Anlass, perfekt organisiert, ermöglicht hat! ■



Angeregte Debatten bereits beim Apéro.

te er, dass mit «man» er gemeint war, und so nahm er sich der Organisation an. Zusammen mit einem Helferteam entstand ein Anlass, der nicht so schnell in Vergessenheit geraten wird.

Bereits beim Apéro wurden viele Geschichten aus der Vergangenheit oder dem heutigen Leben ausgetauscht. Auch über Zukunftspläne wurde heftig debattiert. Schon bald war es so weit, dass wir uns, vorbei an der CV-990, ins Planetarium begaben und dort von einem jugendlichen Operateur in sehr engagierter Weise erst über die technischen Geheimnisse der Zeiss-Optik-Anlage und anschliessend über unzählige Himmelserscheinungen in-

Schwelgen in alten Geschichten

Der Höhepunkt – das Gala-Dinner – nahm seinen Anfang um 19 Uhr im Panoramasaal des Hotels Seeburg, gebaut im Jahre 1905. Beim Vorbeigehen zeigte ein Blick ins Innere des Saales wunderschön dekorierte Achter-Tische. Lena Koch hatte in den Farben Rot über Orange bis Gelb mit Hunderten von gefalteten Fliegern und Windrädchen, die zu Bouquets drapiert waren, eine passende Stimmung geschaffen. Das Fünf-Gang Menü, von Frankie Fehr und dem OK-Team zusammen mit dem Food-and-Beverage-Manager ausgeheckt, war spitze. Wo erhält man in der Schweiz schon ein Prime Rib à la USA? Zwischen

Weihnachtsmärchen

Steht also Weihnachten wieder einmal vor der Tür, um uns bekanntlich daran zu erinnern, wie einst das Christkind respektive seine Eltern – besser gesagt seine noch jungfräuliche



Mutter und ihr damaliger Lebensabschnittspartner – inklusive Esel, vor der Tür standen, vor der leider verschlossenen Tür jener Herberge, deren Wirt aus dem Fensterchen lugte und sagte: «Sorry, people, chiuso, ohne Cockpit permit kommt hier keiner rein, die Tür ist übrigens stoss- und schusssicher!» So wiederholt sich die Geschichte offenbar etwa alle 2003 Jahre.

Zwar müssen wir heutzutage nicht mehr aus dem Fensterchen schauen, sondern haben eine Videokamera, und hereinlassen dürfen wir lediglich Hirten und Engel in nachtblauen Gewändern, die uns gütigerweise die Crew-Schublade oder einen dampfenden Kaffee in den Cockpit-Stall bringen, weil: hast du keinen Flight Deck permit, kannst du solange an die Tür «pöpperlen» wie du willst, es gibt kein Pardon.

Mit diesem Gleichnis aus dem BAZL erfüllt unsere Luftfahrtbehörde quasi ihren pädagogischen Auftrag, wo doch die biblische Geschichte schmächtig aus dem schulischen Lehrplan gestrichen wird.

Du sollst deine Freunde nicht ins Cockpit lassen, denn sie wissen nicht, was sie tun. Du sollst deiner Ehefrau nicht trauen. Wer kann denn schon ausschliessen, dass sie nicht plötzlich tiefe Sympathie für Andersdenkende hegt, sei es nun für SVPLer oder andere religiöse Eiferer. Schliesslich kommt sie auch irgendwann mal in die Wechseljahre, und dann könnte es schon sein, dass sie gerne von einem Katholiken zu einem Muslim wechselt

möchte. Nur gibts dann keine Weihnachtsgeschenke mehr, weils in Islamien keine Weihnachten gibt, nur Ramadan. Fasten gleich Diät gleich Wellness; auch gut, vor allem nach den Festtagen.

Dass die eigenen Kinder nicht mehr den Arbeitsplatz ihres Vaters besuchen dürfen, geht auch in Ordnung, denn gerade bei den Kindern gibt es eine überdurchschnittlich hohe Quote von Sleepern. Meine beispielsweise sind mega Schläfer, weniger

allerdings des Nachts als vielmehr am frühen Morgen, wenn die Schule ruft.

So ist es folglich nichts als logisch, dass die Obrigkeit nur noch jenen Leuten Einlass in die heilige Gruft des Autopiloten gewährt, denen man 7000-prozentig vertrauen kann, also den Heiligen Drei Königen oder, in unserm Fall, den über 30 Weisen aus dem Morgenland, die im OM A10 aufgelistet sind; vom Brett der Direktoren bis hinunter zum Corporate deputy support quality resources task strategy risk postholder supply Manager. Willkommen bei uns vorn, nehmen Sie Platz, aber bitte nichts anrühren, wir sind da in einem sterilen Cockpit! It's one-world, after all.

Weihnachten ist schön und friedlich, und es gibt diverse Möglichkeiten, diese schwermütigen Wochen hinter sich zu bringen: Der Vorstand wechselt am tannichten Baum täglich die Farben der Smiley-Kugeln und singt dazu «Es ist ein Dos' entsprungen». Das Fussvolk feiert derweil mit halbem Displacement an besinnlichen Orten wie zum Beispiel Bombay und singt dort «Ihr Inderlein kommet». In der Wings Bar liest ein Vorleser (gute Idee!) Weihnachtsmärchen von berühmten ehemaligen Autoren, oder aber es liest ein be-



rühmter Ehemaliger (schlechte Idee!) aus seinem selbst gestrickten Lebensmärchen vor. Von Blaukäppchen, Goldesel und Froschkönigen oder so ähnlich. O du Fröhlicher!

pk2@bluemail.ch

Mit Breschnews Regierungszug von Peking nach Moskau

Liebe Mitglieder

Viele von uns sind schon hundert Mal oder mehr vom Fernen Osten über die endlosen Weiten Sibiriens geflogen. Dabei machten wir uns Gedanken, wie es wohl rund 34 000 Fuss unter uns aussieht. Wir möchten euch die einmalige Gelegenheit bieten, an Bord eines rollenden Hotels, im «Zarengold-Sonderzug», von der Verbotenen Stadt durch die Wüste Gobi zu den mongolischen Nomadensiedlungen, vorbei am Naturwunder Baikalsee und quer durch die atemberaubend schönen, weiten Landschaften der Taiga, nach Moskau zu reisen. Dabei steht unseren aktiven und pensionierten Mitgliedern, Familienangehörigen, Freunden und Bekannten ein Mythos der 100-jährigen Eisenbahngeschichte auf über 9000 Kilometer Schienen der Transsibirischen Eisenbahn bevor.

Wir möchten euch einladen, im nächsten Jahr eine wirklich aussergewöhnliche Reise zu erleben.

Happy Journey!



Dieter Eppler, Redaktionsleiter

Zarengold-Sonderzug



Fahrt durch malerische Hügelzüge.

Die Zugkomposition ist etwa 650 Meter lang. 14 Schlafwagen, drei Speise- und ein Barwagen sowie der Vorrats- und Generatorenwagen werden von zwei Elektroloks gezogen. Gebaut zu Chruschtschows Zeiten, von Breschnew als Reisezug vor allem auf der Sibirien-Strecke genutzt. Sozialistischer Barock und Eisenbahngeschichte zugleich. Über 60 Zug- und Schlafwagenschaffner, Köche, Service- und Hilfspersonal, ein Arzt und die Reiseleiter sorgen rund um die Uhr fürs Wohl der 160 Passagiere.

Je zwei Abteile in Kategorie III teilen sich eine Duschkabine. Das rollende Doppelzimmer bietet nicht nur zwei übereinander angeordnete, komfortable Betten, sondern auch einen Sessel. Die Abteile in den Wagen der Kategorie II sind etwas günstiger, haben zwei Unterbetten und keine Waschräume. Alle Wagen verfügen an beiden Wagenenden über Toiletten-/Waschräume mit Stromanschluss. Der ganze Zug ist klimatisiert, die Abteile sind mit einer individuell verstellbaren Lautsprecheranlage

ausgerüstet. Die Mahlzeiten an Bord und unterwegs in landestypischen Restaurants sind reichhaltig und gutbürgerlich.

Reisedatum:

11. – 26. September 2004

Der Reiseverlauf

1. Tag: Abflug ab Zürich

Organisierter Hinflug am Nachmittag (Anflug auch individuell möglich).

2. Tag: Willkommen in Peking

Landung in Chinas Hauptstadt. Transfer zum Swissôtel. Nachmittags Orientierungsrundfahrt nach Absprache (z.B. Himmeltempel und Hutongtour) Willkommens-trunk und gemeinsames Abendessen.

3. Tag: In Peking, Grosse Mauer

Der Ganztagesausflug bringt uns zum 6000 Kilometer langen Wall. Rückfahrt über die Ming-Gräber mit Besichtigung der Allee der Tiere. Zum Abendessen geniessen wir das weltberühmte chinesische Gericht Peking-Ente.

4. Tag: Verbotene Stadt, Abfahrt mit chinesischem Extrazug

Heute besichtigen wir den ehemaligen Kaiserpalast mit den prächtigen Hallen und Tempeln. Nachmittags Bahnfahrt in Richtung Mongolei.

5. Tag: Erlian, Sonderzug Zarengold

Vormittags erreichen wir die chinesisch-mongolische Grenze. Nach den Grenzfor-

malitäten haben wir Zeit, den Markt des Grenzstädtchens Erlian zu besuchen. Anschliessend startet der Sonderzug Zarengold in nördliche Richtung. Wir durchqueren die Ausläufer der legendären Wüste Gobi und fahren durch die weiten, grünen Steppen der Mongolei.

6. Tag: Ulaan Batar, Stadtrundfahrt

Ankunft in der Hauptstadt der Mongolei. Zeit zur freien Verfügung. Nachmittags Rundfahrt mit Besichtigung des Lama-Tempels. Übernachtung im zentral gelegenen Hotel. Abends Aufführungen der traditionellen mongolischen Folklore mit Kehlkopfgesang, Pferdegeigen, Nationaltrachten und Tänzen. Übernachtung im Hotel.

7. Tag: Mongolische Nomadensiedlungen

Vormittags besuchen wir das aktive buddhistische Gandan-Kloster. Weiterfahrt am berühmten Eisenbahn-Freilichtmuseum vorbei in die mongolische Schweiz. Südlich der Stadt erwartet uns eine kleine mongolische Reiterschau, nahe bei Nomadensiedlungen zwischen Wildpferden und Yaks. Abends Weiterfahrt mit dem Sonderzug.

8. Tag: Fahrt durch Ostsibirien

Nachdem wir die mongolisch-russische Grenze überquert haben, geht die Reise durch das Tal der wilden Selnga nach Ulan Ude, wo unser Sonderzug die Haupttroute der Transsibirischen Eisenbahn erreicht. Bei einer Kaviar- und Wodka-Probe lernen wir die Traditionen der russischen Gastfreundschaft kennen.

9. Tag: Naturwunder Baikalsee

Wir erreichen am Vormittag das grösste Süsswasserreservoir der Welt. Über das stillgelegte Trasse, direkt am See, führt der Weg des Sonderzuges Zarengold über Dutzende von architektonisch vielseitig gestalteten Brücken, kurzen Tunnels und Viadukten. Während zweier Fotostopps haben wir Gelegenheit, die Schönheiten des Sees und die wundervolle Natur festzuhalten und zu erkunden, im See zu baden oder ein Baikaldorf anzusehen. Picknick-Nachtessen am Seeufer (wetterabhängig). Spätabends Weiterfahrt nach Irkutsk.

10. Tag: Irkutsk

Ankunft am frühen Morgen. Wir unternehmen eine interessante Stadtrundfahrt, bevor wir nachmittags im Freilichtmuseum Einblick ins «Leben und Arbeiten im alten Sibirien» erhalten.

Dann fahren wir nach Listwanka und geniessen eine kleine Schifffahrt auf dem Baikalsee. Übernachtung im Hotel direkt am Angara-Fluss.

11. Tag: Berglandschaften Ostsibiriens

Abfahrt des Sonderzuges am Vormittag. Panoramafahrt durch eine einmalig schöne Landschaft und über den Jenissej-Fluss. Interessante Vorträge an Bord des Zuges zu den Themen «Eroberung Sibiriens» oder «So entstand Russland.»

12. Tag: In Novosibirsk

Gegen Mittag Ankunft in der grössten Stadt Sibiriens. Eindrucksvoll, wir werden am Bahnhof mit traditionellem Brot und Salz zu Balalaika-Klängen begrüsst. Auf der Stadtrundfahrt besuchen wir die Markthalle und das Heimatkundemuseum. Anschliessend Bootsfahrt auf dem Ob. Abends setzt der Sonderzug seine Fahrt gen Westen fort.

13. Tag: Auf grosser Transsib-Reise

Wir fahren den ganzen Tag und geniessen die faszinierende Landschaft zwischen Omsk, Jekaterinburg und der Baraba-Steppe. Das Zugrestaurant verwöhnt uns bei einer sibirischen Teetafel. Abends Fahrt über den Ural zurück zum europäischen Kontinent.

14. Tag: Kasan, Tatarenhauptstadt

Vormittags erreichen wir die Stadt an der Wolga. Während der Stadtrundfahrt sehen wir tatarische Moscheen und eine russisch-orthodoxe Kathedrale. Die Führung durch den Kreml vermittelt vieles von der unruhigen Vergangenheit der Beziehungen zwischen Tataren, Kosaken und Russen. Abends genussvolle Wolga-Flussfahrt. Abschiedsabend der Sonderzugbesatzung.

15. Tag: Moskau, Kreml-Gelände

Der Zarengold-Sonderzug trifft in Moskau ein. Zimmerbezug in zentral gelege-

nem Erstklasshotel. Nachmittags grosse Kreml-Besichtigung inkl. prachtvolle Kathedrale. Metro-Fahrt mit Besuch zweier der schönsten Stationen und abendliche Lichterfahrt durch die Innenstadt Moskaus.

16. Tag: In Moskau, Rückflug

Wir unternehmen eine Stadtrundfahrt oder geniessen den letzten Reisetag in der russischen Hauptstadt. Spätnachmittags organisierter Rückflug nach Zürich (auch individuell möglich).

Praktisch alle Leistungen inbegriffen

Linienflüge in Economy, Hotelübernachtungen in Peking (5*), Ulaan Baatar (3*), Irkutsk (3*) und Moskau (4*). Bahnfahrt im Zarengold-Sonderzug (8 Nächte) und im chinesischen Sonderzug (1 Nacht), Vollpension auf der ganzen Reise (Mittagessen 2. Tag – Frühstück 16. Tag), alle Ausflüge, Besichtigungen, Schifffahrten, Eintritte, Vorträge usw. gemäss Programm. Lokale deutsch sprechende Reiseleiter bei allen Ausflugsprogrammen, Betreuung durchs Reiseleiterteam im Zug, alle Flughafen-, Hotel- und Bahnhofstransfers, Gepäckträger, ausführliche Reisedokumentation.

Nicht inbegriffen sind die Flughafen- und Sicherheitstaxen, die Visumkosten (Fr. 350.–) und persönliche Versicherungen, Getränke und persönliche Auslagen.



Der Rote Platz: Wahrzeichen der Stadt Moskau.

Pauschalpreis pro Person im Doppel:

Im Hotel/Zugabteil	Kat. III	Fr. 8460.–
Reduktion	Kat. II	Fr. 1080.–
Reduktion ohne Flüge		Fr. 860.–

Flug in Business, 3- und 4-Bett-Abteil im Zug sowie Einzelabteil und Einzelzimmer auf Anfrage.

Wichtige Hinweise

Telefonische Auskünfte: Kira Reisen AG, verlangen sie Esther von Wartburg, Telefon 056 200 19 07

Organisation: Kira Reisen AG, Melligerstrasse 6, 5400 Baden. In Zusammenarbeit mit Lernidee Erlebnisreisen GmbH, Berlin. Zarengold-Generalagentur Schweiz: Spezialreisen H. P. Lehmann, 8185 Winkel.

Änderungen bleiben vorbehalten.

Eine Reisebestätigung erhalten Sie zwei bis drei Wochen nach Eingang ihrer Anmeldung.

Anmeldung: Benützen sie den Talon. ■

Anmeldetalon Sofort einsenden an:
AEROPERS, Zarengold, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
oder per E-Mail: aeropers@aeropers.ch

Ich/wir melde(n) folgende Personen
zur AEROPERS-Zarengold-Reise 2004 an:

Name/Vorname _____

Begleitperson _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____

Tel. _____ Handy _____

Gewünschtes bitte ankreuzen

- Doppelzimmer/Abteil in Kat. III
- Doppelzimmer/Abteil in Kat. II
- Ohne Flüge ZRH/PEK, MOW/ZRH
 - Nehmen Sie mit mir Kontakt auf

Ich/wir brauche/n die obligatorische Annullations- und Reisegepäckversicherung (Fr. 40.– pro Person).

- ja nein (bereits vorhanden)

Bemerkungen _____

Ort/Datum _____

Unterschrift _____

DHL crew lands A300 with no hydraulics after being hit by missile

Aviation Week & Space Technologies, Dec 12, 2003.

In a situation reminiscent of the United Airlines DC-10 landing without hydraulics in Iowa in 1989, the crew of a DHL A300 hit by a missile relied solely on engine power without flight controls to land at Baghdad.

Pierre Ghyoot, secretary general of the Belgian Cockpit Assn. (BeCA), told Aviation Week & Space Technology that the pilots were able to guide the aircraft to a safe lan-

port, and the majority of the passengers survived.

After the DC-10 accident, studies and flight tests by McDonnell Douglas and

lity landings using thrust alone. But for manual control, Fullerton suggested finding as large a landing area as possible, such as the lakebed runways of Edwards AFB, Calif. However, that presumes aircraft condition is not deteriorating, and the DHL aircraft's wing was on fire.

No safe climbout procedure

The DHL/EAT crew headed the aircraft back to Baghdad International after it was hit at 8'000 ft on climbout from the airport. Normal DHL procedure at Baghdad is to make a steep climb to avoid attack. Takeoff configuration is slats extended with zero flap, and that is maintained in a 160–170-kt. climb to 10'000 ft. Then the slats are retracted and the aircraft accelerates to a normal 300-kt. climb speed. The flight was still in this low-speed climb when it was hit.

When the missile exploded, the crew first thought an engine had suffered an uncontained failure, but all readings were normal, the aviation source said. Then the hydraulic pressures started dropping and a ground call told them the wing was trailing smoke. The captain could see that the wing was on fire.

Damage, presumably from the missile blast, is concentrated at the left trailing edge along the outboard flap, between the engine and the outboard aileron. The outer half of the outboard flap is missing, and the outboard flap track is dangling from the bottom of the wing. About 10 ft of the rear spar is broken open or missing, and fire-damaged ribs are visible inside the outboard structural fuel tank.

All hydraulic pressure was lost about a minute after the hit, the source said. The low-speed aileron outboard of the damage is supplied by all three hydraulic systems, and there are five spoilers in front of the outboard flap, fed by the three systems.

Primary flight controls become inoperative on the A300B4 with total loss of hydraulic pressure, because there is no manual reversion. The stabilizer trim froze because it is powered only by a pair of hydraulic motors. The crew deployed the ram air turbine with hydraulic pump, but the leaks rendered it ineffective.

The crew had problems controlling the aircraft and at times didn't think they would make it, the source said. But the captain recalled the Haynes presentation and started using engine thrust for control, and was surprised to find it worked rather well

Getting used to guiding the aircraft with engine power only

The aircraft circled twice while the crew manually extended the landing gear. Ghyoot said the pilots lined the aircraft up for a flat, straight-in approach from 20 naut. mi. out and that the approach and landing

Photos Copyright Speedbird999 Arliners.net



Soll jemand sagen, Airbus baue keine stabilen Flugzeuge...

ding on Nov. 22 using only engine power settings. The aircraft lost all three hydraulic systems and all flight controls. Ghyoot said his organization is already planning to give the crew a safety award.

No Flight Controls

According to one aviation source familiar with the incident in Baghdad, the incredible feat of airmanship is explained partly by a safety seminar the DHL/European Air Transport (EAT) captain attended in Brussels earlier this year. In a stroke of luck, one of the speakers was retired Capt. Al Haynes. In 1989, Haynes commanded a United Airlines DC-10 in which all the hydraulics had been lost due to a center engine rotor burst in cruise. Using engine thrust alone, the United crew was able to crash-land the crippled aircraft at the Sioux City, Iowa, air-

NASA Dryden Flight Research Center showed engine thrust can be a control in some cases and that practice before landing is extremely valuable (AW&ST June 24, 1991, p. 43). NASA research pilot C. Gordon Fullerton noted the primary job is to damp roller-coaster phugoid oscillations in pitch and find a stable attitude. Adding thrust with underslung engines like the A300 tends to pitch the nose up. «You have to devote maximum attention to the position of the nose and keep pitch rates low», Fullerton said. Turning the aircraft is done with differential thrust.

NASA experience with landing a simulated Boeing 720 using manual control of thrust was «very iffy», but the agency and McDonnell Douglas modified an MD-11 with software to control the engines, and flight test showed it could make airline-qua-

speeds were 225 kt, though the source said touchdown was around 180 kt. «Having the trim set right when they were hit saved them», the source said. Ghyoot said he believes the aircraft had flaps retracted, but the brakes worked as they were powered by an isolated hydraulic accumulator.

The crew aimed for runway 33 Right, but at short final were thrown off course and decided to try to land on runway 33 Left but

were not properly lined up at touchdown. A photo shows the aircraft touching down on the runway on the right wheel, banked a few degrees to the right, and in a slightly nose-up attitude. The aircraft ran off the left side of the runway and went through barbed wires, fences, and dirt before coming to a stop near the fire station. Full reverse was applied, causing a large dust cloud. Both engines were damaged by debris.

A Paris Match magazine freelance photographer was with the attackers and shot pictures of the missile launch and strike.

Ghyoot said the U.S. Defense Dept. is investigating the missile attack, and then the Belgian Civil Aviation Authority's accident investigation service will conduct the final phase on the civil aspects. A Belgian criminal investigation is underway. At least eight missile attacks on aircraft operating at



Nach all den Troubles ist man froh, wenn das Flugzeug nur irgendwo sicher zum Stillstand kommt...

Baghdad have been recorded, but only one of them achieved a known hit, bringing down a US military helicopter. This was the first civilian attack.

DHL was carrying U.S. mail to troops in Baghdad but shut down this operation for about a week after the missile attack. The 1979 vintage A300B4-203F was operated by DHL/EAT with two Belgian pilots and a British flight engineer. DHL officials said the aircraft will eventually be repaired.

In the past 25 years there have been 35 shoulder-fired missile attacks on civil aircraft, 24 resulting in crashes with 500 fatalities, according to AOC, the electronic warfare and information operations association, in Alexandria, Va. The U.S. Homeland Security Dept. is about to pick contractors to develop prototype missile-self defense systems for use on commercial aircraft (AW&ST Dec. 1, p. 46). ■

Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher, Redaktor

Billigwindkanal

Burt Rutan ist ein Verfechter von unkonventionellen, kostengünstigen Lösungen. Wie in der letzten «Rundschau» erwähnt, musste der Testflug des SpaceShipOne (SSO) wegen Stabilitätsproblemen abgebrochen werden, als die rückwärts versetzte Schwerpunktage ausprobiert werden sollte. Diese würde auftreten, wenn das Raketentriebwerk nicht zündet oder frühzeitig abgeschaltet werden muss. Das Verbrennen des Treibstoffs soll den Schwerpunkt so beeinflussen, dass der Parabelflug «natürlich» erfolgen kann, also das SSO im Laufe des Steigfluges buglastig wird.

Ob vergrößerte Elevons die gewünschten Resultate liefern und das Problem lösen können, mochte Rutan aber doch nicht «live» ausprobieren und das Leben der Piloten riskieren. So montierte er einen Teil des modifizierten Heckauslegers auf den Ausleger eines Pick-ups und preschte damit über die Pisten und Salzseen der Edwards Air Force Base. Der Bodeneffekt und die zur wirklichen Flughöhe (bis 100 km) zu dichte Luft wurden nach Erfahrungswerten korrigiert – und der «Live»-Test am 14. November mit dem SSO zeigte, dass bei diesem Gleitflug aus 47'500 ft mit der gleich maximal möglichen hinteren Schwerpunktage alles funktionierte. Unnötig zu erwähnen, dass dabei der Pilot Peter Siebold seinen ersten Flug an Bord des SSO ausführte...

Am 18. November wurden beim ersten kompletten Bodentest über die volle Brenndauer des Raketenantriebs alle berechneten Leistungsdaten bestätigt.



Die tiefen Segelfluggeschwindigkeiten des SSO erlauben die Anwendung relativ primitiver Testvorrichtungen.

Neue Billigtöchter

In den USA geben die «Majors» nicht auf und gründen fleissig eigene Billigfluggesellschaften. Im Gegensatz zu Southwest, JetBlue und anderen «richtigen» Billig-Airlines haben sie aber das Handicap der star-

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 travel professional's families.

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. Coordinated by a retired airline employee, IYE has facilitated over 600 exchanges for youth since it began in 1994.

Here is a link to the brochure that was put together by Deb Batson, Communications Officer, IFALPA.

http://www.ifalpa.org/if_news/IFALPA%20News%2004NWS018.pdf

For an application form or more information please E-Mail to Camille Wheeler at: cwhee23773@aol.com

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

Camille Wheeler
IYE Program Director

ken Gewerkschaften, die kompensiert werden wollen und/oder die Expansion der Tochtergesellschaften limitieren.

United Airlines, immer noch im Chapter 11, hat in Denver die Frontier Airlines im Visier, die dort mit einer Flotte von A318 und A319 erfolgreich arbeitet. Kürzlich stellte United den ersten, in den Farben der «one-class low-fare»-Fluggesellschaft Ted bemalten Airbus A320 vor. Das Attribut «one-class» stimmt zwar so nicht ganz, denn 66 Sitze werden als «Economy plus» bezeichnet, da sie zwölf Zentimeter mehr Beinfreiheit anbieten und für die «loyale Kundenschaft» reserviert seien. Im Februar wird Ted mit vier 156-plätzigen Flugzeugen starten, und bei gutem Geschäftsgang könne die Flotte bis Ende Jahr auf 45 anwachsen! Für Boeing ist der Entscheid zugunsten von Airbus A320 so etwas wie ein Schlag ins Gesicht, ist doch United bei Boeing Capital mit 1,2 Milliarden Dollar verschuldet. Aber auch in den USA kommen immer mehr Low-cost-Airlines auf den A320-Geschmack.

Flight International kommentierte Ted mit einem augenzwinkernden Dialog:

Captain Speaking: «Why do you think United decided to call its new low-cost operation «TED»?»

Nigel Yessir: «Cos they think it sounds warm and kuddly?»

Captain Speaking: «Don't be ridiculous boy, it's what's left of UNITED when U'n I have been fired!»

Eine MiG mit 100 Sitzplätzen

Ende der 80er Jahre stellte Tupolev Entwürfe für einen Nachfolger der dreimotorigen Tu-154 vor. Der Erstflug dieses als Tu-334 bezeichneten Flugzeuges war für 1991 geplant, aber es wurde August 1995, bis überhaupt einmal ein Prototyp gezeigt wurde – an der Moskauer Airshow in der statischen Ausstellung. Es dauerte noch einmal vier Jahre, bis dieser Prototyp im Flug zu sehen war. Wegen anhaltender finanzieller Probleme bei Tupolev übernahm MiG anschliessend das Programm und konnte im November 2003 den Erstflug des Vorserienflugzeuges melden. Die Tu-334 weist eine Länge von 31 Metern auf bei einer Spannweite von knapp 30 Metern. Zwei Progress-D436-Triebwerke mit 7,4 Tonnen Schub sind als Antrieb vorgesehen, eine «westliche» Version mit Rolls-Royce-BR-715-Triebwerken ist in Vorbereitung. Das maximale Abfluggewicht beträgt 46 Tonnen, die Reichweite 2000 km und die Reisegeschwindigkeit 800 km/h.

20 dieses in vielen Bereichen an die grössere Tu-204 angelehnte Flugzeug (gleicher Rumpfdurchmesser, identisches Cockpit) sind bisher von Atlant-Soyuz sowie Aerofracht bestellt worden. Da über 150 weitere Bestellungen aus dem GUS-Raum bisher

am Preis von 18 Millionen Dollar scheiterten, schlägt MiG dem Staat vor, auf die Mehrwertsteuer zu verzichten und andere Anreize zu bieten, damit der Preis für eine Tu-334 auf die geforderten 13 Millionen Dollar gesenkt werden könnte.

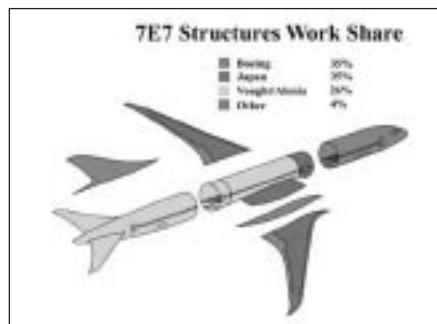


Copyright: Faerberg Leonid

10 Jahre am Prototypen gebaut – was lange währt, wird endlich gut?

Boeing verteilt die Arbeit an der 7E7

Die Herstellung ungewöhnlich vieler Komponenten an der brandneuen Boeing 7E7 wird ausgelagert. Schon bei der 777 ist Japan mit einem Anteil von 21 Prozent an der Produktion beteiligt, bei der 7E7 sollen es 35 Prozent werden, wobei ein grosser Teil des Flügels darin enthalten ist. Dafür hofft Boeing auf eine Erstbestellung durch japanische Fluggesellschaften. Die amerikanische Firma Vought und die italienische Alenia werden in einem Joint-venture den grössten Teil des Rumpfes sowie das Höhenleitwerk herstellen. Boeing selber wird 35 Prozent aus den Werken in den USA, Kanada und Australien zur Produktion beitragen. Nur 4 Prozent sind noch nicht vergeben. Der Anteil an Kunststoffen wird so hoch sein wie noch bei keinem zivilen Flugzeug, 50 Prozent. Den Rest teilen sich Aluminium (20%), Titan (15%), Stahl (5%) und andere Materialien. Bei der 777 ist der Anteil von Aluminium noch 70 Prozent und die Kunststoffe fristen ein 12-Prozent-Dasein.



Noch nie hat ein Flugzeughersteller den Flügel einem Unterauftragnehmer vergeben, was laut Boeing bisher bloss mit «emotionalen Faktoren» begründet gewesen sei.

Nicht nur in der äusseren Erscheinung, angezeigt durch die Haifischflossen, son-

dern auch in der Kabine will Boeing neue Massstäbe setzen. «Fliegen ist etwas Spezielles», meint dazu Teague Brauer, der Interieurspezialist bei Boeing, «und wir haben es fast geschafft, dieses Feeling zu kühlen.» Womit er meint, dass die Flugzeuge heute wie Kinosäle aussehen. So sollen die Passagiere schon beim Betreten der 7E7 einen «Wowl-Effekt» erleben. Futuristische Wand- und Deckenverkleidungen sowie ausgeklügelte Beleuchtungsanlagen sollen Abwechslung in den Flugzeug-Einheitsbrei bringen und zeigen: «Hey, hier wird noch geflogen!» Eingebettet in bequeme Sitze, sollen die Fluggäste die Aussicht aus den bisher grössten Flugzeugfenstern geniessen können. Küchen und WC sollen von ihrem «klinischen» Aussehen wegkommen, für die Herren sollen gar Pissoirs zur Verfügung stehen! Da werden die Flight Attendants aber Freude haben, denn sie sind es ja, die in der Regel die Treffunsicherheiten beseitigen müssen...

Vertreter von Lufthansa und Singapore meinten aber ernüchternd: «Viel Kunststoff und gute Ideen, aber da ist noch kein «show-stopper» dabei». Und Airbus zweifelt, ob Boeing die Idee der 3-2-3-Sitzreihen patentieren lassen kann, nur weil es bisher noch niemand angeboten hat. Die Sitze sollen fünf Zentimeter breiter als in den Airbus-Flugzeugen sein.

Ältere Piloten beissen in den USA auf Granit

Seit 43 Jahren hat die FAA-Regel Bestand, wonach Kapitäne mit 60 den linken Sitz räumen müssen. Verschiedene Versuche von interessierten Gruppierungen konnten das FAA nicht überzeugen, vor allem stellte sich auch der grosse Verband US ALPA nicht dahinter. Jetzt versuchten zehn Einzelkämpfer einen neuen Weg, nämlich eine persönliche Ausnahmegewilligung statt einer generellen Gesetzesänderung zu erwirken. Jeder Einzelne musste für seinen Fall eine detaillierte Begründung abliefern. Das gelang nicht. Weder stachen die medizinischen Argumente noch das Herbeizitieren einer akuten Pilotenknappheit. Da konnte die US ALPA nur entgegennen, dass gegenwärtig 5000 Piloten freigestellt sind.

Boeing schliesst die 757-Produktionslinie

Der Entscheid von Continental Airlines, mehrere ihrer noch ausstehenden elf Bestellungen auf die 757 in Richtung der kleineren 737 zu verschieben, hat bei Boeing den Ausschlag gegeben, die Produktionslinie Ende nächsten Jahres zu schliessen. Noch 18 Maschinen sind auszuliefern, dann ist die Liste der Bestellungen leer. Seit dem Erstflug am 19. Februar 1982 wurden 1034 Boeing 757 gebaut, wobei

seit März 1999 auch noch die gestreckte Version 757-300 ausgeliefert wurde. Mit bloss 55 gebauten Exemplaren bleibt die 757-300 allerdings das nach der 747 SP bescheidenste Flugzeugprogramm von Boeing. Alan Mulally, CEO von Boeing, erklärte, dass sich die 757 entsprechend den Marktprognosen entwickelt habe, und da die 737-800 heute einen Teil des Segmentes abdecke, sei der Entschluss zur Stilllegung nur natürlich. Der Nachfolger sei in Gestalt der 7E7 ja bereits in der Pipeline.

Unterwegs zu unlimitierter ETOPS?

Boeing strebt für das grösste (74 Meter Rumpflänge) und schwerste (345 bis 351

werden. Einerseits wurde dies durch das «halbstarre» Hauptfahrwerk erreicht, das beim Abheben um die Achse des hintersten der drei Radpaare rotiert, wodurch eine grössere Bodenfreiheit gewährt wird. Andererseits wurde die Fly-by-wire-Software so angepasst, dass die Steuereingaben des Piloten übersteuert werden. Während des Testprogrammes mit der 777-300 wurde 13 Mal der Boden touchiert, bei der 777-300ER noch nie. Die grösste Annäherung an den Boden betrug beim bewusst forcierten Rotieren sechs Zentimeter.

Die ersten Ablieferungen des 200 bis 230 Millionen Dollar teuren Flugzeugs beginnen im nächsten April.

dass der Absturz einer A300-600 der American Airlines kurz nach dem Start in New York im November 2001 auf den Bruch der Befestigung des Seitenleitwerks zurückzuführen ist. In Hamburg wurden in einer Versuchsanordnung dieselben wechselnden Belastungen auf die Befestigung des Seitenleitwerks ausgeübt, wie sie vom Datenschreiber der American-Maschine aufgezeichnet worden waren. Die Kohlefaserkonstruktion riss in gleicher Art und Weise, obwohl sie gemäss der Zertifikationsrichtlinien für das 1,5-fache der höchsten erwarteten Belastung im Flugdienst ausgelegt war. Warum diese abnormale Belastung beim Unglücksflugzeug überhaupt aufgetreten war, konnte noch nicht geklärt werden: War es eine unkontrollierte Steuerführung des Piloten oder eine Anomalie von Elektronik oder Hydraulik?

Das NTSB wird seinerseits weitere Belastungstests durchführen, den «Rudder Limiter» unter die Lupe nehmen, die Eigenstabilität untersuchen, Pilot-Flugzeug-Interaktionen studieren und die Statistik über strukturelle Überbelastungen analysieren.

JFK endlich mit Zug erreichbar

Da feiert am 17. Dezember die ganze Welt 100 Jahre Motorflug, nur JFK bleibt am Boden: Nach mehreren Verschiebungen wurde am 17. Dezember der Betrieb des 1,9 Milliarden Dollar teuren «AirTrain» aufgenommen, der die Terminals und Parkings mit dem lokalen Eisenbahnnetz verbindet. Sechs Stationen umfasst die 8,1 Meilen lange Strecke, die auf der einen Seite in Jamaica, Brooklyn, und auf der anderen in Hamilton Beach endet. Bezahlt worden ist die Bahn von der 3-Dollar-Ticket-Taxe, die jeder Passagier in JFK bezahlen muss.

Es gärt bei Singapore Airlines (SIA)

Der Staat Singapur, der eine Mehrheit an der nationalen Airline besitzt, will hart intervenieren, damit es zu keinen Streikaktionen kommt. Der ehemalige Premierminister (1959 bis 1990) Lee Kuan Yew sagte besorgt: «We will not allow anyone to endanger SIA, we are telling the management and the pilots, you play [that] game, there are going to be broken heads.» Die Piloten sind sauer, weil ein als temporär deklariertes Lohnschnitt im Juni, als SIA Verluste schrieb, nicht aufgehoben wurde, als das dritte Semester einen Gewinn von 306 Millionen S-Dollar auswies.

Die Basis bezweifelt zudem die Legalität des vom 22-köpfigen Vorstandsvorstand akzeptierten Lohnverzichts, weil gemäss Statuten zuerst die Zustimmung der Mitglieder hätte eingeholt werden sollen. Eine Abstimmung erteilte dem Vorstand einen deutlichen Denkkzettel, weil er zu nachgiebig bei den Verhandlungen gewesen sei.



Auch bei der Landung sorgt das halbstarre Fahrwerk für grössere Bodenfreiheit.

Tonnen Abfluggewicht) zweimotorige Flugzeug der Welt, die 777-300ER, eine nochmalige Erweiterung der ETOPS-Limiten an, damit auch zwischen Australien und den USA oder Südafrika keine «verbotenen Zonen» mehr existieren. Auf mehreren Zertifizierungsflügen wurde jeweils während 330 bis 350 Minuten ein Triebwerk in den Leerlauf genommen und wurden alle dazugehörenden Systeme ausgeschaltet. Während des 13-stündigen Fluges von Seattle nach Taipeh wurde das Triebwerk sogar ganz abgestellt. Andere Strecken waren von Cold Bay nach Tokyo und der 19-stündige Flug von Sydney nach Recife. Während all dieser Tests haben die gegenwärtig stärksten Triebwerke (51,2 Tonnen Schub) des Typs General Electric GE90-115B problemlos mitgemacht. Der Treibstoffverbrauch war 1 bis 1,5 Prozent besser als berechnet, vor allem wegen der neuen Flügelenden und eines aerodynamisch optimalen Biegeeffekts des betankten Flügels.

Das bei der 777-300 aufgetretene Problem der Bodenberührung während des Abhebens konnte erfolgreich gemeistert

Embraer 170 weiter verspätet

Eigentlich hätte das Typenzertifikat im November erteilt werden sollen, aber wegen erhöhten Zeitbedarfs für die «software-verification» des Honeywell-fly-by-wire-Systems wird die Zertifizierung erst im ersten Quartal 2004 erfolgen. Honeywell betont, dass nicht das System an sich Probleme aufweise, sondern die von den Behörden eingeforderte Dokumentierung der Software.

Damit die Airlines wenigstens mit Trainingsflügen beginnen können, hat der brasilianische Staat am 13. November ein provisorisches Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt, das die Ablieferung der Flugzeuge für diesen Zweck erlaubt. Der Einsatz im Passagierdienst wird mit mehr als einjähriger Verspätung erfolgen, hätten doch nach ursprünglicher Planung die ersten Flugzeuge im Dezember 2002 an die Fluggesellschaften gehen sollen.

Überbelastung Schuld an Absturz der A300-600

Tests bei Airbus Hamburg mit einem Seitenruder einer A310-300 haben gezeigt,

Lee wies darauf hin, dass in Südostasien Billig-Airlines gegründet werden und dass SIA daher stark herausgefordert werde. Er unterschlug dabei, dass auch SIA seit Jahren selber eine regionale Billig-Airline, Silk Air, mit 15 A320 betreibt und weiter in diesem Segment expandieren will. Hingegen realisierte Lee, dass Streitigkeiten mit den Piloten nicht selten vorgekommen sind. So wurden seit 1980 rund 20 Konflikte ausgetragen, einige davon bis aufs Blut. Im Jahr 1980 musste Premierminister Lee persönlich eingreifen, als australische Piloten mit work-to-rule den Flugplan durcheinander brachten.

Ein dienstälterer SIA-Pilot bestätigte die konfliktvolle Beziehung zum Management. Er glaubt, dass für das Wohlergehen der Piloten zu wenig getan werde, speziell unterwegs bei Lay-overs auf Langstreckenflügen oder bei Positionierungen, wo ihnen nur Economy-Sitze reserviert würden. 80 (von 1888) Piloten hätten bereits gekündigt oder würden es noch tun, zudem seien 30 an der Boeing 777 ausgebildete Techniker zu Malaysian Airways abgewandert.

Ruhe sanft(er)

Airbus und Boeing verkaufen Flugzeuge, die mühelos 16 bis 18 Stunden in der Luft sein und Strecken wie Singapur-Los Angeles oder Dubai-Sydney bedienen können. Die Flugzeughersteller sowie die

Flight Safety Foundation sind sich einig, dass die Crew Rest Facilities verbessert werden müssen, sollen die Ruhebedürfnisse vom Sicherheitsstandpunkt her optimal befriedigt werden. Eine ruhige Schlafkabine mit Sitzgelegenheit und Bett, aber auch eine Wascheinrichtung sowie ein Zugriff auf das Unterhaltungssystem und idealerweise mit einem Luftbefeuchtungssystem versehen, schwebt ihnen vor. Die A340-500 sowie die Boeing 777-300ER werden schon bald Ultra-Langstrecken bedienen, die adäquate Ruhemöglichkeit wird aber noch lange auf sich warten lassen.

Falschen Motor abgestellt

Am 29. August 2001, während des Anfluges auf den Flugplatz Malaga, ertönte im

Cockpit einer CASA CN 235 der Regionalfluglinie Binter die Feuerwarnung. Die Crew machte eine Notmeldung an den Tower und ging durch die Checkliste, stellte den Motor ab und den Propeller in Segelstellung. Doch der Feueralarm war immer noch aktiv. Beim Versuch, die zweite Ladung Löschmittel in den Motor zu entlassen, erwischte der Kapitän, der selber das Steuer führte, den falschen Hebel und löschte das andere Triebwerk, welches sich per design verabschiedete. Stille herrschte, und das Flugzeug kam 700 Meter vor der Piste 14 zu Boden. Drei Menschen, darunter der Kapitän, verloren ihr Leben, 16 wurden schwer verletzt. Der Feueralarm stellte sich als Fehler im System heraus, es war kein Feuer vorhanden gewesen. ■



Ohne laufende Motoren kommt auch die CASA 235 nicht mehr weit...

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm

Daten: 27. Januar 2004

24. Februar 2004

30. März 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 jeden letzten Dienstag des Monats ab 14 Uhr.

Termine Vorstandswochen Amtsjahr 2003/2004

18.–23. Januar 2004/Seminar

16.–20. Februar 2004

22.–26. März 2004

26.–30. April 2004

24.–28. Mai 2004

Öffnungszeiten airjob.ch

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

AEROPERS-GV

Donnerstag, 27. Mai 2004

News – Flight Ops

Reporting

Text: Paul Erni, Spezialist Controlling und
CMD A320/330



HKG Operation

Wie jeden Winter dürften wir auch dieses Jahr wieder mit Overduties auf dem Heimflug von HKG konfrontiert werden. Neu ist aber dieses Jahr,

dass der Flug bereits mit fünf Minuten über MFDT für Part Enlargement geplant ist. Dazu werden erfahrungsgemäss noch ca. 15 Minuten Arrival Delay in ZRH kommen. Die Rotation ist in dieser Form mit AEROPERS abgesprochen. Es ist hier aber wichtig zu wissen, dass die Rotation rechnerisch auf Full Enlargement basiert, d.h. dass die zusätzlichen Positionen für die laufende Berechnung des Bedarfs (und somit des Kostendachs) mitberücksichtigt werden.

MIA Operation

Auch hier wurde eine Kompromisslösung gefunden: Verzicht auf Part Enlargement, dafür Rotation freigestellt, Single Crew, Zweinächter, 3 FDs unter Anrechnung der Positionen.

Unter Umständen ist es möglich, dass bei ungünstigen Verhältnissen bereits vor Abflug eine Overduty feststeht. Wir bitten alle FCM, unter Berücksichtigung obiger Abmachung eine den Umständen entsprechende, sinnvolle und vernünftige Lösung zu suchen.

Diese Vereinbarung, die im Gegenzug noch Erleichterungen im SH-Bereich regelt, ist gültig bis Ende WTT 05/06.

2x 3 FDs pro Monat

Die Programmierung dieser Regel konnte vor Kurzem abgeschlossen werden. Nun ist es aber möglich (und bereits vorgekommen), dass das PBS diese 2x 3 FDs am Stück plant. Da dies praktisch immer nur mit überzähligen Freitagen möglich ist, sollte das System aber von dieser Lösung nicht allzu oft Gebrauch machen. Um Erfahrungen zu sammeln, haben wir uns auf einen Probetrieb bis Ende WTT 03/04 geeinigt mit folgenden Auflagen:

- Bei Umstellungen im laufenden Monat werden die 6 Freitage von der Dispo nur verändert, wenn sichergestellt werden kann, dass die 2x 3-Freitage im laufen-

den Monat gewährt werden können. Ist dies nicht möglich, dürfen die 6 Tage nicht verändert werden.

- In diesen 6 Tagen enthaltene JWF gelten als fix, d.h. sie dürfen nicht verändert werden.

Release bei RESX

Das Verfahren im OM A 7.1 § 6.2.2 ist nach wie vor gültig. Falls kein Wechsel in STBY bis 20 Uhr erfolgt, kann ab dieser Zeit im Internet nachgeschaut resp. die Dispo kontaktiert werden. Release vor 20 Uhr gibt RESR (der Tag zählt für die 33-Tage-Regelung). Release nach 20 Uhr gibt RESF, der Tag wird nicht mehr gezählt. (sh. AP Homepage, FAO)

Die Information im Crew Time Table ist nicht korrekt und wird in der nächsten Ausgabe korrigiert.

Golf-Rotationen

Die MCT-Rotation wurde in diesem Winterflugplan erstmals in einer neuen Form geplant: Statt MCT Turnaround mit MFDT am ersten Tag, ca. 24 h Layover und anschliessendem Rückflug (3-Täger) wird neu der Turnaround am 2. Tag und der Rückflug am 3. Tag geplant (4-Täger). Wir sind der Meinung dass es sich mit diesem Pattern (3 MCT-, 4 KHI-Turnarounds in der Mitte, alles 4-Täger) um ein ausgeglicheneres Pattern als vorher handelt, auch wenn dabei in Kauf genommen werden muss, dass vor dem Turnaround eventuell der Koffer gepackt und ausgecheckt werden muss. Um über einen längeren Zeitraum Erfahrungen sammeln zu können, wird das Pattern (nach kurzfristigen Umstellungen nur für den Monat Dezember) bis Ende WTT so geflogen.

BKK-SIN

Die Kabine fliegt dieses Pattern anders als wir: teilweise ohne, teilweise mit mehreren SIN-Turnarounds. Dies entspricht einem Anliegen der kapers, die für ihre Mitglieder sowohl kurze als auch lange BKK-Rotationen geplant haben möchte.

Preassignments im Dezember (Mitgliedermail vom Dezember)

Wie jedes Jahr, gaben die Preassignments im Dezember wieder vermehrt zu reden. Da viele Halbwahrheiten kursieren und vielen Mitgliedern scheinbar die gängigen Verfahren und Richtlinien nicht bekannt sind, hier ein paar Erklärungen:

Im MC gibt es eine Anzahl von Funktionären, die ihren Einsatz selbst gestalten können, teilweise unter Angabe der Flugnummer, teilweise nur durch Setzen von Büro- und Freitagen. Grund dafür sind einerseits die Bestimmungen im Kadervertrag, andererseits aber auch die Unfähigkeit des PBS, Einsatzpläne zu kreieren, die nicht FDR-konform sind (z.B. weniger als Minimum Freitage nach Flugeinsatz vor Büro). Diese Funktionäre können gar nicht bidden und werden also auch während der Black Period preassigned. Die Zahl dieser Funktionäre hat kontinuierlich abgenommen, sie liegt heute ca. 20 Prozent tiefer als im September 2001 und wird nach Ausscheiden der MD-11 wohl nochmals abnehmen. Die Anzahl liegt heute zwischen 2 und 10, je nach AC-Typ und Funktion, durchschnittlich sind es deren 5. Bezüglich der Planung dieser Funktionäre bestehen klare Richtlinien und Abmachungen zwischen SWISS und AEROPERS, die innerhalb der AEROPERS in meinen Zuständigkeitsbereich fallen. Die diesbezügliche Zusammenarbeit mit OC ist offen, fair und transparent. Für Preassignments im Zusammenhang mit dem PBS ist Tom Weder zuständig. Von der Möglichkeit des Preassignments machen übrigens auch einige unserer Vorstandsmitglieder Gebrauch (2. Kategorie, ohne Angabe der Flugnummer). Dies einerseits, um RES zu verhindern, andererseits, um ein Minimum an Flugdiensten rund um die Vorstandstätigkeit zu gewährleisten.

Soweit die Begründung, wieso einige gar nicht bidden können und auch in der Black Period preassigned werden. Wer dann jeweils am 24., 25. und 31. Dezember frei geplant wird, ist ein anderes Thema. Alle oben erwähnten Funktionäre haben gemäss ihrem Vertrag das Anrecht, ihre Freitage selbst zu planen. Das «Wie» muss schlussendlich jeder vor sich selbst verantworten.

Zusätzlich war bei der A340 die Planung Dezember wegen knapper Bestände nur mit vielen Preassignments möglich, einerseits wegen Schulung, andererseits auch, weil viele nicht FDR-konforme Lösungen, speziell mit SIM, geplant werden mussten. Bei Assignments, die im Nachhinein noch manuell verändert wurden, wurde ein Remark «PBS» oder «LMC» (Last Minute Change) gesetzt ■

P.P. **A**

8600 Dübendorf

fischer/ryser/psds

Volltreffer

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

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

ANLEGEN
UND VOR-
SORGEN

WIR Bank
seit 1934

www.wirbank.ch

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