



Inhalt der Ausgabe 3/2000

- 2 Editorial
- 4 Seite des Präsidenten
- 10 AEROPERS Generalversammlung 2000
- 21 Das aktuelle Interview: Heute mit Hans Georg Schmid
- 32 Kaleidoskop
- 40 Yawspin
- 48 Kinderhilfe des Swissair Personals: Jahresbericht 1999
- 51 Aus anderen Welten: Die grauen Panther
- 53 Meinungen von...
- 57 AEROPERS monthly & Back Office News
- 59 Termine
- 60 Neumitglieder
- 62 IFALPA Children's Visiting Program

Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer (Layout), Markus Jöhl (Del.Vorstand), Reto Nause, Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75
aeropers@aeropers.ch

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon (01) 801 80 10, Fax: (01) 801 80 11

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 31. Juli 2000



Held der Arbeit

Mit diesem Titel wurden in östlichen Planwirtschaften Leute ausgezeichnet, die Hervorragendes für ihre staatliche Unternehmung geleistet haben. Ob dies heute noch so ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Helden als solche sind Menschen, die furchtlos für andere sich einsetzend Herausforderungen und Gefahren meistern, sei dies im Alltag, zu dem ich unter anderem die Arbeitswelt zähle, oder im Krieg.

Helden in Kriegen laufen Gefahr, bei ihren Heldentaten das Leben zu verlieren. Deshalb haben für mich Helden immer etwas Verunsicherndes, ja Bedrohliches. Kriege an sich sind ja bedrohlich. Aus irgendwelchen Gründen werden einseitig Ziele verfolgt, auch gegen den Willen anderer und gegen deren vitale Interessen. Sie sind manchmal eher materiell gelagert, vielfach aber auch ideell begründet. Der Glaube an die «(ge-)rechte» Sache gibt fanatisch ihre Ziele Verfolgenden das Gefühl, sich auch tatsächlich im Recht zu befinden, damit lässt sich auch das sogenannte «Kriegsrecht» legitimieren, in dem das sonst verbotene Töten ausdrücklich erlaubt ist, wenn es sich bei den Getöteten um Feinde handelt. Helden der Arbeit sind Leute, die trotz widrigster Umstände Leistungen erzielt haben, die ihren Vorgesetzten und ihrem Umfeld zu Vorteilen gereichten. Sie werden mit einem Orden abgespeist, während andere sich durch ihre Leistung bereichern können, kraft ihrer Ämter und Stellung im System.

Was bringt mich heute, Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer, in Zeiten der Verständigung zwischen Ost und West, im Umfeld von Verwestlichung ehemals planwirtschaftlich organisierter Oststaaten dazu, über Helden der Arbeit zu schreiben?

Ich sehe vergleichbare Zustände heute in den neokapitalistischen Wirtschaftsstrukturen. Arbeitnehmende werden konfrontiert mit wachsendem Druck auf Löhne und steigenden Anforderungen durch systematischen Raubbau an Ressourcen, wie zum Beispiel Arbeitskräften, die für die gleiche oder sogar steigende Menge an Arbeit vom Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Dem Vermögenszuwachs der Shareholder allein gilt die ganze Aufmerksamkeit der Führenden, so dass schon die BIZ (Bank für internationalen Zahlungsausgleich) jüngst mit dem Mahnfinger vor einer allzu einseitigen Gewichtung dieser Komponente in der Ausrichtung der Unternehmen warnen musste.

Dieser Haltung steht nun der Wille des oder der Einzelnen gegenüber, welche/r an ihrer oder seiner Stelle, nicht zuletzt auch, um Befriedigung in einer während über 40 Stunden in der Woche ausgeübten Tätigkeit zu erreichen, das Bestmögliche versucht, um allen desorganisierten Widrigkeiten zum Trotz noch das eigentliche Produkt zu erbringen. Immer wieder begegne ich Menschen, die sich so über das Mass hinaus einsetzen, um früher Selbstverständliches auch heute

noch zu leisten. Dann erlebe ich, wie ein verspätet eingeflogener Kurs dennoch pünktlich wieder die Triebwerke für die Heimkehr starten kann. So erhalte ich alle Informationen für einen Flug auf einmal, und nicht nach Rückfrage in Raten und unvollständig. Plötzlich läuft die Koordination aller beteiligten «Zulieferer» für einen Flug wie ein Präzisionsuhrwerk. Dann winken Red-Cap und ich einander erleichtert zu, und keiner muss irgendeinen Delay-Code in den Computer tippen. Doch es erstaunt mich nicht, dass diese Situationen immer seltener werden. Überall herrscht Mangel, es ist fast wie in Zeiten der alten UdSSR, als Fünfjahrpläne schon nach wenigen Monaten überholt waren, und es in allen Läden nur leere Regale gab. Unsere heutige Lagerhaltung in der Technik scheint sich jedenfalls an jenen Bildern zu orientieren, die wir damals in Presse und Fernsehen ungläubig betrachteten.

Heldentum hat nicht nur im Krieg auch eine Nähe zum Tod - das Risiko ist gross, entweder selber Schaden zu leiden wegen ständiger Überforderung, oder Fehler zu machen, weil bekanntlich in der Hast die Genauigkeit leidet. Doch alles muss immer schneller gehen, sonst geht gar nichts mehr, wird uns gesagt.

Dies führt auch dazu, dass in immer kürzeren Intervallen dem Interesse und den Bedürfnissen des Marktes nachgelebt wird. Änderungen von Sitzkonfigurationen der Flugzeuge, von Service-Richtlinien und Werbekampagnen erleben wir schon bald im Monatsrhythmus. Doch bevor sich eine neue Struktur be-

währen kann, wird sie schon durch etwas noch Neueres ersetzt - kaum jemand kann eine längerfristige Perspektive öffnen und einen Vorgang über einen grösseren Zeitraum hinaus wachsen und sich entwickeln lassen.

Dafür werden wir auch überkommene Werte los: Die Swissair löst sich langsam in Luft auf und wird zu einem Unternehmen der Qualiflyer-Group - eines unter vielen verschiedenen, wobei es schwer ist in der heterogenen Gruppe einen gemeinsamen Nenner herauszufiltern. Alle inzwischen ausgelagerten Zulieferbetriebe vernebensächlichten ihre Tätigkeit für die Swissair, indem sie neben uns noch die Gruppenmitglieder und viele andere Auftraggeber berücksichtigen müssen, um die verlangten Anforderungen zu erfüllen.

Mit weniger Leuten mehr produzieren ist das Los der Ersten Welt, die Dritte trägt im globalen Markt eine Masse Leute bei, die weniger kosten, so dass der Erwerb in einem weltumspannenden Betrieb wie dem unseren fast gleichmässig verteilt werden kann, mit mehr Beschäftigten in der Dritten und immer weniger (weil uninteressant teuren) in der Ersten Welt. Viele alte Werte werden dabei einfach neu definiert, damit die Hauptaussagen der Unternehmensphilosophie nicht gross geändert werden müssen. Immer noch stehen die selben Werte an der Spitze in nur leicht angepasster Reihenfolge. Dank vieler Helden und Heldinnen der Arbeit lässt sich trotzdem das immer noch geforderte Produkt auch heute noch erbringen.

Wie lange noch?

Viktor Sturzenegger

Liebe Mitglieder

Ich danke Ihnen an dieser Stelle zuallererst für das grosse Vertrauen, das Sie mir mit Ihrer Wahl ausgesprochen haben. Speziell danke ich aber auch allen Kandidaten, die sich für eine Funktion der AEROPERS zur Verfügung gestellt haben. Ein besonderer Dank geht dabei auch an die scheidenden Vorstandskollegen für ihren riesigen Einsatz im Dienste der AEROPERS. Merci!

Einer meiner Kollegen sagte mir im Zusammenhang mit meiner Kandidatur, dass er es einen mutigen Schritt fände, wenn die AEROPERS einen Kopiloten zu ihrem Präsidenten wählen würde. Sie haben diesen Schritt offensichtlich gewagt. Ich bin stolz auf diesen Mut, den Sie als Verband damit bewiesen haben. Er zeigt mir, dass die AEROPERS ein offener und starker Verband ist, der auch bereit ist, neue Wege zu gehen.

Ich freue mich nun, zusammen mit einem neuen und jungen Team den Verband für mindestens die nächsten zwei Jahre führen zu dürfen und hoffe, dass uns so manches gelingen möge und wir dabei Ihre Interessen bestmöglich vertreten werden.

Ich möchte nun aber die Gelegenheit nutzen, um Ihnen ein paar meiner Ge-



danken und Ziele zur kommenden Amtsperiode darzulegen, über welche ich bereits anlässlich der Generalversammlung gesprochen habe:

Als Arbeitnehmer wurden wir in den letzten Jahren immer wieder mit dem Begriff des Shareholder-Values konfrontiert, der letztlich rein finanzieller Natur ist. Feldschlösschen ist nur eines der

Beispiele in der jüngsten Geschichte, wie aus einem traditionell verwurzelten Unternehmen mit einer breiten Abstützung ein leeres Immobilien-Finanz-Konstrukt entsteht. Wir Piloten sind aufgrund unserer hohen Spezialisierung jedoch auf eine langfristigen Bestand unserer Arbeitsplätze angewiesen, was aus diesem Grund eben manchmal stark im Gegensatz zu kurzfristigen Finanz-Optimierungen steht.

Dieser Gegensatz ist auch in der Wirtschafts-Theorie nicht unbekannt. Dem Shareholder-Value steht deshalb der sogenannte «Stakeholder-Value» gegenüber. Damit meint man die langfristigen Interessen der Öffentlichkeit, der Ökologie, des Staates, aber eben auch der Mitarbeiter, die an ein Unternehmen herangetragen werden.

Die Wirtschaftslehrbücher warnen denn auch vor einer einseitigen Maxi-

mierung des Shareholder-Values: Nur wenn es einer Unternehmung gelingt, ein Gleichgewicht zwischen den Interessen ihrer Kapitalgeber (eben den Shareholdern) und denjenigen ihrer Stakeholder zu erreichen, bleibt die Unternehmung langfristig erfolgreich. Unsere Aufgabe als AEROPERS, als Verband von Arbeitnehmern, ist es nun, Ihre Interessen als Stakeholder täglich in unserer Arbeit zu vertreten.

Doch wie sollen und können wir diese Aufgabe denn überhaupt wahrnehmen?

Unsere Hauptaufgabe ist es, das **Umfeld**, in dem wir uns bewegen, mit unseren Einflussmöglichkeiten und in unserem Sinn positiv **mitzugestalten**. Dies können wir durch verschiedene Massnahmen erreichen:

- So können wir in der Öffentlichkeit über unsere Ziele und unsere Bedürfnisse informieren mit dem Ziel, Verständnis für unsere Anliegen zu wecken.
- Wir können ein Lobbying betreiben und mit gleichgesinnten Organisationen Kooperationen eingehen, um einen grösseren Einfluss auf unsere Rahmenbedingungen nehmen zu können.
- Im Kontakt zu unseren Arbeitgebern haben wir die Möglichkeit, Gesamtarbeitsverträge auszuhandeln und für deren korrekte Umsetzung zu sorgen.

Es ist klar, dass eine Unternehmung eigentlich grundsätzlich nicht an einem

starken Personalverband interessiert ist. Es sei denn, es sind genügend positive Anreize vorhanden, die für eine Firma von Interesse sein könnten.

Was sind denn das aber für Anreize?

- Auf der persönlichen Ebene ist es sicher die qualitativ sehr gute Arbeit. Je besser wir unsere Arbeit als Piloten erledigen und je höher die Anforderungen sind, die an unseren Beruf gestellt werden, umso schwieriger wird es, uns von heute auf morgen auf dem freien Arbeitsmarkt zu ersetzen.

Auf Verbandsebene sind es aber die folgenden Anreize:

- Der erste ist die Vereinfachung: Es ist wesentlich einfacher, einmal einen Gesamtarbeitsvertrag auszuhandeln, als mit 1150 Piloten individuelle Einstellungsverträge zu diskutieren.
- Weiter bietet der Verband viel Fachkompetenz: Allerdings darf uns diese Fachkompetenz nicht dazu verleiten, Aufgaben zu übernehmen, für die wir letztlich gar nicht zuständig sind.
- Und als dritten (wohl wichtigsten) Anreiz gewährleisten wir der Firma den Arbeitsfrieden, solange sie bereit ist, mit uns konstruktiv zusammenzuarbeiten und eine ehrliche Sozialpartnerschaft zu leben.

Damit dieser Anreiz aber auch gross genug bleibt, geht es für uns darum, dass wir unseren Zähnen Sorge tragen. Nicht um gleich zuzubeissen (denn Wunden sind bekanntlich ziemlich schmerzhaft und heilen nur

sehr langsam), aber um sie nötigenfalls zeigen zu können und damit ernstgenommen zu werden. Dies bedingt, dass wir uns auf allfällige Störungen in der Sozialpartnerschaft auch in Zeiten der Ruhe ganz gezielt vorbereiten und die Solidarität untereinander täglich pflegen, indem wir bereit sind, unsere Individualinteressen dem Gesamtinteresse aller Mitglieder unterzuordnen. Es heisst aber auch, dass wir als geschlossene Einheit nach aussen auftreten.

Was sind weitere Erfolgsfaktoren, die wir als Verband benötigen?

- Unser wichtigstes Ziel muss die langfristige Existenzsicherung unseres Verbands und unserer starken Einflussmöglichkeiten sein.
- Dann müssen wir unseren Betrieb professionalisieren: Unsere Strukturen sind aus der Vergangenheit gewachsen: Neue Aufgaben wurden einfach irgendwo an ein bestehendes Organigramm angehängt. Nun geht es darum, wieder einmal von Grund auf die eigentlichen Verbandsaufgaben zu überdenken. Wir müssen dabei in der AEROPERS den Wechsel von einer politischen Vereinsführung hin zu einem professionellen Verbandsmanagement vollziehen!
- Eine Konzentration der Kräfte ist die nächste Voraussetzung: Wir haben in der letzten Zeit zuviel und dies zum Teil auch noch unkoordiniert gemacht. Vor allem aber haben wir Aufgaben wahrgenommen, die nun wirklich

nicht zu den Aufgaben eines Personalverbandes gehören.

- Im weiteren ist natürlich Ihre Mitbeteiligung als Mitglieder von entscheidender Bedeutung: Sie geben letztlich den Kurs des Verbandes an, Sie sind unsere internen Spezialisten, Sie haben die Basiserfahrung, und Sie sind als Gruppe letztlich auch kreativer in der Lösungsfindung als wir sieben Vertreter im Vorstand. Nur durch Ihre Mitgliedschaft sichern Sie letztlich die grossen Einflussmöglichkeiten, die wir momentan als Verband haben.
- Und ganz wichtig für eine erfolgreiche Verbandsarbeit ist die Sicherstellung einer permanenten Erfolgskontrolle: Wir müssen effizient und effektiv sein, in allem was wir tun. Und wir müssen uns laufend weiterentwickeln können und unsere Ziele ständig neu überprüfen.

Wir können in unserem Boot sitzen und rudern wie wahnsinnig, aber wenn wir - Kopf nach unten - stur auf unserem Kurs rudern, ohne uns nach der Grosswetterlage umzuschauen, dann rudern wir mit Sicherheit früher oder später in einen gewaltigen Sturm, der uns bestenfalls nass macht, schlimmstenfalls aber das Schiff zum Bersten bringt.

Wie geht es mit dieser nun begonnenen Neuorganisation konkret weiter?

- Wir haben nach der Vorstandswoche im Mai mit dem neuen Vorstandsteam ein Seminar durchgeführt, bei dem wir

auch Spezialisten vom Institut für Verbandmanagement der Uni Freiburg beigezogen haben. Dabei ging es darum, uns über die Ziele und Aufgaben einig zu werden, die wir als Verband zu erfüllen haben. Aufgrund dieser konkreten Aufgaben haben wir uns überlegt, wie wir sie bündeln und zu einem neuen Organigramm zusammenfassen können. Das neue Organigramm finden Sie auf der letzten Seite dieser RUNDSCHAU und auf unserer Internet-Homepage.

- Anfangs Juli werden wir zusammen mit den Kommissionsvorsitzenden darüber diskutieren, wie wir die momentan sehr verzettelte Kommissionsstruktur vereinfachen und in das neue Organigramm integrieren können.
- Daneben werden wir aber auch die gesamte Kommunikationstätigkeit überarbeiten: Wir möchten schneller und damit aktueller über unsere Entscheidungsgrundlagen und Überlegungen informieren und Ihre Meinung als Feedback einholen können. Deshalb werden wir das Internet laufend weiterentwickeln (z.B. mit einem personalisierten Zugang und einer Umfragemöglichkeit). Wir werden auch unser gesamtes Publikationskonzept neu überdenken und gezielter auf die verschiedenen Zielgruppen ausrichten, um als Verband stärker wahrgenommen zu werden.

Wir werden uns in nächster Zeit zudem mit folgenden konkreten Projekte zu befassen haben:

- Genaue Verfolgung der Bestandessituation, vor allem im Hinblick auf die Ferien- und FDR-Thematik, aber auch im Hinblick auf die Ausflottung von MD-11 und die Einführung des A340
- Grundlagen- und Konzept-Erarbeitung für neue Flight-Duty-Regulations
- Einführung und Umsetzung des PBS
- Aushandlung eines neuen Senioritätsreglements auf Basis eines Bidding-Systems
- Vorbereitung und Aushandlung eines neuen GAVs mit BBCTA
- Organisation unseres 55-Jahre-Jubiläums-Festes vom 11. November 2000, für das wir übrigens noch Mitarbeiter für das OK brauchen können.

Selbstverständlich werden wir uns auch weiterhin mit der korrekten Umsetzung des GAV 99 mit der Swissair beschäftigen.

Sie sehen also, an Herausforderungen und Arbeit wird es uns in nächster Zeit ganz sicher nicht mangeln. Es wird viel Umgestaltungsarbeit nötig sein. Ich weiss, dass Neuerungen immer Widerstände hervorrufen, aber ich bin überzeugt, dass eine systematische Fokussierung auf unsere Kernaufgaben dringend nötig ist.

Ich habe deshalb auch drei ganz konkrete Wünsche an Sie:

1. **Kommen Sie direkt auf uns zu**, wenn Sie das Gefühl haben, wir würden aus Ihrer Sicht etwas verkehrt machen. Geben Sie uns die Chance, dass wir allenfalls erkennen

können, etwas vergessen oder falsch wahrgenommen zu haben. Ich verspreche Ihnen, wir werden offen sein für Ihre Kritik und wir werden Ihnen auch gerne zuhören. Vielleicht werden Sie feststellen, dass wir für unsere Entscheidungen Gründe haben, die Ihnen bisher nicht bekannt waren (dann haben wir wieder ein kleines Stück Informationsarbeit geleistet). Oder wir kommen zum Schluss, dass wir offenbar etwas völlig falsch eingeschätzt haben (dann haben Sie einen grossen Impact auf den Verband bewirken können). In beiden Fällen hat jedoch der Verband profitiert.

2. **Haben Sie Vertrauen in das Vorstandsteam und die Kommissionen:** Wir sind alles auch Piloten. Unsere Amtszeit im Vorstand ist auf 6 Jahre beschränkt. Anschliessend arbeiten auch wir unter denselben ausgehandelten Bedingungen, und Sie können sicher sein, dass wir nach bestem Wissen und Gewissen versuchen werden, das für alle (und allenfalls halt einmal nicht für den Einzelnen) Beste zu erreichen!
3. **Helfen Sie aktiv mit:** Nur mit Ihrer aktiven Unterstützung ist es uns möglich, den AEROPERS-Betrieb überhaupt aufrecht zu erhalten und Einfluss nehmen zu können: Nehmen Sie an unseren Abstimmungen teil. Eine so grosse Stimmbeteiligung wie im Zusammenhang mit den vergangenen Wahlen ist ebenfalls ein Signal der Stärke nach aussen! Melden

Sie sich auf Ausschreibungen für Kommissionen oder für ein Projekt und gewinnen Sie einen tieferen Einblick in die zum Teil sehr komplexen Zusammenhänge Ihres täglichen Arbeitsumfeldes. Ich kann Ihnen versichern, jeder Funktionär wird Ihnen gerne bestätigen, wie spannend und interessant seine Tätigkeit ist.

Zum Schluss möchte ich aber auch zwei Personen meinen ganz persönlichen Dank aussprechen, ohne die mein Amt schlicht und einfach nicht zu bewältigen wäre. Es sind dies:

- Dodo Leuzinger, die den gesamten Sekretariatsbetrieb mit enorm viel Elan, Geduld und Übersicht erledigt.
- Und unser Geschäftsführer Reto Nause, der sich in den vergangenen drei Monaten mit einem unvergleichlichen Engagement in unsere Verbandsthematik eingearbeitet hat und bereits heute ein gewaltiges AEROPERS-Know-How besitzt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun bleibt mir eigentlich nur noch, auf Ihre Unterstützung zu hoffen: Ihre Unterstützung für das neue Team, das die Aufgaben der AEROPERS nun übernommen hat. Und Ihre Unterstützung für meine Arbeit als Ihr neuer Präsident.

Helfen Sie mit, die AEROPERS zu einem professionellen, starken und erfolgreichen Verband zu machen!

Ich persönlich freue mich sehr auf diese Aufgabe!

Mit freundlichen Grüssen,

Markus Jöhl

VP Bank 1/1 Seite



Generalversammlung 2000 der AEROPERS

Bereits um 16 Uhr fand sich eine Hundertschaft an AEROPERS-Mitgliedern im Zentrum Schluefweg ein, um den interessanten Ausführungen der VEF-Stiftungsräte zum GAV-Thema «Getting to yes» zuzuhören. Diese Auslegeordnung an Positivem für unsere unmittelbare und fernere Zukunft wurde begeistert aufgenommen und die VEF zeigte denn auch anschliessend mit dem grosszügigen Apéro, dass sich unsere Pensionskasse einer strotzenden Gesundheit erfreuen darf.

Dergestalt gestärkt mit leckeren Spiesschen und erfrischender Tranksame machte sich die nun auf 212 Aktiv- und 15 Passivmitglieder angewachsene Schar mit leichter Verspätung auf zu Präsident Christoph Hubers letzter GV.

Henry Lüscher

Ein neues Gesicht fiel am Vorstandstisch auf: Reto Nause, der neue Geschäftsführer der AEROPERS, hatte seinen ersten öffentlichen Auftritt vor den Mitgliedern.

Nach einer kurzen Begrüssung durch den Präsidenten war die 55. ordentliche Generalversammlung der AEROPERS eröffnet und Christoph Huber stellte Reto Nause vor, der sich schon sehr gut in die

komplexe Materie hinein gearbeitet habe und durch neue und andere Ideen positiv aufgefallen sei.

Reto Nause

Unser Geschäftsführer stellte sich in einer kurzweiligen Rede vor, unterstützt durch gebeamte Folien. Sein Referat stellte er unter den Titel «Building the future», ein Auftrag, den er im Zusammenhang mit den raschen und oft unerwarteten Veränderungen in unserer Branche sieht – und auch mit der Aufbruchstimmung, die er im «neuen Millennium» wahr nimmt. (Das «alte Millennium» wusste ja noch nicht, was die damals eben entdeckte Fliegerei alles bringen würde...). Reto Nause wies erklärend auf die kurz vor der GV erfolgte Veränderung bei Feldschlösschen hin, wo eben noch Bier gebraut wurde und fortan nur noch mit Liegenschaften gehandelt wird. Der Name bleibt, der Inhalt der Firma ändert. Er skizzierte auch die Veränderungen, die bei Swissair in den letzten Jahren eingetreten sind und dass die Swissair nur noch eine von vielen in der SAir Group integrierten Fluggesellschaften ist. Welche Entscheide erwarten uns wohl noch?

«Man kann nicht zwei Mal in den gleichen Fluss steigen,» zitierte Reto Nause ein chinesisches Sprichwort, das

aussagt, dass das Flusswasser, das beim ersten Einstieg unsere Füsse umflossen hat, beim zweiten Mal eben schon der Vergangenheit angehört. Dieses Motto will er sich für seine Tätigkeit bei der AEROPERS geben: Bewegung, Vergangenheit, Zukunft, es sieht vieles gleich aus, aber ist doch neu. Der Blickwinkel sei entscheidend, fügte er bei, entweder stromaufwärts in die Zukunft oder stromabwärts in die Vergangenheit. (Die Astronomen könnten diesem Vergleich wohl nicht zustimmen, sehen sie doch gegen das Sternenlicht in die Vergangenheit, die auf sie zukommt – aber das wird philosophisch, und Reto Nause ist hier, um greifbare Resultate zu liefern...).

In der AEROPERS könne er vieles verwenden, das er als Geschäftsführer der aargauischen CVP in der täglichen Arbeit gelernt habe, kam Reto Nause auf seine Vergangenheit zu sprechen, denn politische Programme gestalten, diese praktisch umsetzen und mit einer Erfolgskontrolle versehen sei auch hier gefragt. Eine Sorge habe er aber nicht: Das Eintreiben von Wahl- und Mitgliedspenden, und da sei er froh. Die Fliegerei habe ihn fasziniert und die Qualität der Branche gelockt, deshalb habe er die Herausforderung bei der AEROPERS angenommen. Er freue sich auf das komplexe Umfeld, das es zu erfassen gebe und in dem er helfen könne, Problemlösungsprozesse in Gang zu setzen. Manchmal sei es schwierig, das Wesentliche zu erfassen, aber für ihn habe sich als Hauptthema bei der AEROPERS «von GAV zu GAV» heraus kristallisiert, denn das sei

der Rahmen, in dem sich alles abspielt. Und das Wichtigste sei, dass die (Erfolgs-) Kontrolle ständig gemacht werde.

Christoph Huber zum letzten

Der Präsident führte die GV über zu den statutarischen Geschäften. Er wies auf den verteilten Jahresbericht hin, der wie üblich die Zeit bis Ende 1999 erfasst habe und brachte noch einige Zusatzinformationen an, die in der Zwischenzeit bemerkenswert waren.

Namentlich erwähnte er Reto Nause, der als Geschäftsführer der AEROPERS aus mehreren Kandidaten ausgesucht worden war und in der kurzen Zeit bereits kompetent mitreden könne.

Das «Getting to yes», das seinen Ursprung in einer Initiative des Stiftungsrates und Vorstandsmitgliedes Markus Schneider hatte und vom Vorstand nach intensiven Sitzungen mit dem Stiftungsrat schliesslich der Swissair vorgelegt wurde, werde ein Meilenstein des Jahres 2000, versicherte der Präsident. Diese GAV-Änderung sei nach einiger anfänglicher Skepsis auf Seiten der Swissair wohlwollend aufgenommen worden und man habe sich rasch geeinigt. In Umkehr des Mottos «Wenn es dem Arbeitgeber gut geht, geht es auch den Angestellten gut» erhalte die Swissair einen genau umschriebenen Anteil der erwirtschafteten Gewinne der Pensionskasse, wenn diese einen bestimmten Prozentsatz überschreiten. Dafür konnten verschiedene GAV-Artikel vereinfacht oder gestrichen und generelle Verbesserungen herausgeholt werden.



Christoph Huber machte auch das Engagement des Vorstandes publik, das im Zusammenhang mit dem Absturz der Saab 340 der Crossair geleistet wurde. So sei die CCP unterstützt und beraten, aber auch Gespräche mit den Herren Bruggisser, Katz und Suter geführt worden. Daneben sei die Unterstützung der CCP im Bereich «neuer GAV für Crossairpiloten» weiter gegangen, hier habe die AEROPERS ein Treffen von Herrn Bruggisser mit dem CCP-Vorstand arrangieren können, das die stockenden Verhandlungen wieder entkrampft habe.

Zum Schluss dankte der Präsident ganz speziell Doris Leuzinger, die während des letzten halben Jahres das Sekretariat praktisch alleine «geschmissen» hat – aber auch allen anderen Mitgliedern, die sich in Kommissionen und Arbeitsgruppen engagiert haben. Und ganz zum Schluss entschuldigte er sich bei allen Mitgliedern, denen die Seite «Intentionally left blank» zum Thema Verabschiedung von Felix Kuster in der letzten RUNDSCHAU Mühe bereitet habe: Sie sei nicht im Sinne des Vorstandes.

Mit der letzten offiziellen Amtshandlung vor den Verabschiedungen, der Wahl des Tagespräsidenten, beschloss Christoph Huber seine wohl kurze, aber sehr ereignisreiche Amtszeit als Präsident der AEROPERS.

Wahlen mit und ohne Überraschung

Der Tagespräsident Pete Egger dankte dem Vorstand für die geleistete Arbeit,

die sich in erstklassigen Resultaten niedergeschlagen habe, von denen alle Mitglieder profitierten. Für ihn sei das Resultat wichtig, spielte Pete Egger auf die Kritiker des letzten Jahres an, denn: «It doesn't matter if you win or loose, it matters how you play the game.» Er dankte den Mitgliedern für die hervorragende Stimmbeteiligung von rund 85% und konnte nach dem Verlesen der statutarisch vorgeschriebenen Abstimmungsgeschäfte, die alle im Sinne des Vorstandes ausgefallen sind, die mit Spannung erwarteten Wahlergebnisse für den Vorstand bekannt geben.

So konnte Markus Jöhl kräftigen Applaus ernten, denn über 97% der Wählenden haben ihm die Stimme als Vorstandsmitglied gegeben und er konnte mit 60% der Stimmen auch die Wahl um das Präsidium klar für sich entscheiden. Da die Reduzierung des Vorstandes von neun auf sieben Mitglieder angenommen wurde, blieb die Spannung über der Frage, wer denn «über die Klinge springen» musste, erhalten. Mike Spiller blieb mit 491 Stimmen nur knapp unter dem erforderlichen Mehr und konnte einen Achtungserfolg verbuchen. Dass hingegen Gabrielle Musy mit 550 wohl das absolute Mehr geschafft hatte, aber als Überzählige mit den wenigsten Stimmen aller Gewählten ausscheiden musste, beschäftigte die Teilnehmer in der anschliessenden Pause doch sehr. Tröstend für Gaby war sicher, dass sie am gleichen Tag im Thurgau als neu gewählte Kantonsrätin vereidigt worden war – und somit einen nahtlosen Übergang ih-



rer politischen Tätigkeiten schaffte. Wir wünschen ihr eine gute Zeit und viel Erfolg in der «grossen» Politik!

Der Millenniumscopilot

Diesen Titel verpasste Pete Eggler Markus Jöhl, der als erster First Officer in der Geschichte der AEROPERS zum Präsidenten gewählt worden war. Markus Jöhl wurde von einem lang anhaltenden Applaus förmlich in sein Amt geklatscht. Der Applaus machte aber auch klar, dass er auf die Unterstützung der Anwesenden zählen kann und dass es heutzutage auch einem First Officer selbstverständlich zugemutet wird, die Geschicke der AEROPERS im Sinne aller Mitglieder lenken zu können.

Markus dankte für das Vertrauen und auch Mike Spiller persönlich dafür, dass er sich in einem fair geführten Wahlkampf ebenfalls für das Präsidium zur Verfügung gestellt hatte. So sei es zu einer echten Wahl gekommen, was ihm auch lieber gewesen sei. «Now, I owe you a beer!» versprach er ihm vor versammelter GV.

Massenabschied

Da in diesem Jahr so viele Vorstandsmitglieder ihr Amt aufgaben, wurde auf lange Lobesreden verzichtet, obwohl jeder und jede unglaublich grossen Einsatz für die AEROPERS geleistet und das Beste gegeben habe, wie Christoph Huber betonte.

Zu **Stefan Künzli** habe er eine besonders intensive Beziehung gehabt, meinte Alt-Präsident Christoph Huber, denn we-

gen seines Wohnortes Olten habe Stefan oft bei ihm übernachtet, wobei es ab und zu bei einem Glas Wein zu langen Gesprächen an ebenso langen Abenden gekommen sei.

Urs Schöni habe die Gabe gehabt, bei ausufernden Diskussionen mit vielen verschiedenen Meinungen ein klares Votum abgeben zu können, das die Sache meist auf den Punkt gebracht habe. Dies komme ihm sicher auch beim gegenwärtigen Upgradingsstress zu Gute...

An der denkwürdigen Generalversammlung vor zwei Jahren hat sich **Hanspeter Stocker** spontan für einen der drei plötzlich vakanten Sitze zur Verfügung gestellt. Da er das «undankbare» Amt des Vorsitzenden der Flight Ops habe einnehmen müssen, sei er mit seinen den aktuellen Situationen angepassten Entschiede nicht immer auf begeisterte Zustimmung der Mitglieder gestossen.

An eben dieser GV ist auch **Harry Zwarthoed** wie die Jungfrau zum Kind zu seinem Vorstandsamt gekommen. Er habe sich in Diskussionen meist als Letzter zu Wort gemeldet, nicht, weil er vorher nichts zu sagen gehabt hätte, sondern weil er am längsten und präzisesten überlegt habe, dann aber ausgereifte Lösungen präsentierte.

Nach nur einem Jahr muss die AEROPERS bereits auf die Mitarbeit von **Gabrielle Musy** verzichten, die mit sehr viel Charme, aber auch Toleranz, im Männergremium gearbeitet habe. Sie sei, vor allem auch in ihrer Arbeit für die Charterverträge, von der Geschwindigkeit der Veränderungen überrascht gewesen –

und muss diese jetzt auch noch im Wahlergebnis feststellen.

Stephan Künzli entliess *Christoph Huber* mit den Bemerkungen, dass er ein gutes Skipper gewesen sei, der die Vorstandsgruppe zu einer homogenen Einheit zusammengeschweisst habe. Ausserdem sei das Schiff in bester Verfassung und steuere unter günstigen Winden neuen Ufern zu. Es sei nun der beste Moment, dass der Captain sein erstklassiges Schiff seinem schiffserfahrenen und sturmerprobten Ersten Offizier weiter gebe.

Auch die neuen Vorstandsmitglieder, die sich der GV nun auf dem Podest präsentierten, machten es erfrischend kurz. Man soll sie ja an ihren Taten messen und nicht an den Versprechungen, mögen sich *Martin Fischer*, *Benjamin Bosshardt*, *Richard Huber* und *Adrian Wagner* gedacht haben, als sie sich für das ausgesprochene Vertrauen herzlich bedankten.

Inauguration

Dass eine Pause während der AEROPERS GV von grösster Wichtigkeit ist und zur intensiven Pflege der sozialen Kontakte und als Austauschort neuer Gerüchte, wichtiger Informationen und drängen-der Fragen dient, wurde den Verantwortlichen des Anlasses auch in diesem Jahr wieder klar: Trotz redlichem Bemühen seitens des neuen Geschäftsführers und einiger Vorstandsmitglieder gab es einen spürbaren Delay bis der neu gewählte Präsident seine «State of the Union» Rede halten konnte.

Markus Jöhl propagierte den «Stakeholder value», der das langfristige Interesse einer Firma dokumentiere und für die Mitarbeitenden mehr Wert sei als der auf kurzfristige Gewinne ausgerichtete Shareholder value. Im Falle der AEROPERS heisse dies, dass dem langfristigen Erhalt der Arbeitsplätze bei der Swissair ein grösserer Stellenwert beigemessen werden müsse als dem Erreichen kurzfristiger Finanzerfolge.

Die AEROPERS müsse sich eine Stimme geben, die gehört wird. Die Gestaltung unseres Umfeldes dürften wir nicht anderen überlassen. Wir könnten die Kommunikationsmittel für unsere Zwecke einsetzen, eine enge Zusammenarbeit mit ähnlichen Organisationen anstreben, Lobbying betreiben oder politische Wege beschreiten. Die AEROPERS habe sich aber für den Weg der direkten Kontakte zum Arbeitgeber entschieden. Mit unserem GAV, gegenseitigen Abmachungen und der Übernahme von Verantwortung in unserem Bereich hätten sich in den letzten Jahren immer wieder gute Lösungen präsentiert, da die involvierten Leute über ein enormes Fachwissen verfügten.

Die langfristige Existenzsicherung der AEROPERS werde mit einer professionellen Leitung, einer Konzentration der Kräfte, der Einbindung der Mitglieder sowie einer permanenten Erfolgskontrolle erreicht, meinte Markus Jöhl und schweifte wieder zum nautischen Vergleich ab: Wir könnten uns nicht leisten, nur in einer einzigen vorgegebenen Richtung zu rudern, sondern müssten



die Grosswetterlage im Auge behalten. Sonst würden wir früher oder später in einen Sturm geraten, der uns im besten Fall nass machen, im Schlechtesten kentern lassen würde.

Konkrete Projekte

Zu den anvisierten Zielen dieses Jahres gab der Präsident einige Stichworte: Das PBS soll der Verbesserung der Einsatzstabilität und Zufriedenheit eingeführt, die FDR sollen auf eine neue Grundlage gestellt, das Senioritätsreglement angepasst, der Balair-GAV umgestaltet und das 55-Jahre-Jubiläum organisiert werden.

Nicht nur der Vorstand allein arbeite auf diese Ziele hin, Markus Jöhl rief die Anwesenden auf, aktiv mitzuhelfen und Unterstützung zu geben. Nur so könne die AEROPERS ein starker Verband bleiben.

Drei Wünsche äusserte er zum Schluss seiner mit Aufmerksamkeit verfolgten Rede («obwohl keine Fee da ist»):

«Kommen Sie auf uns zu, wenn Sie mit unserem Kurs nicht einverstanden sind.»

«Haben Sie Vertrauen in den Vorstand und in die Kommissionen. Wir müssen im selben Umfeld wie Sie leben und arbeiten. Ihre Interessen sind auch die Unseren!»

«Helfen Sie aktiv mit!»

Alles paletti?

Der Aufruf zu Fragen unter dem Traktandenpunkt «Diskussion» verhalte ungewohnt lange und Stille senkte sich

über die Versammelten. Offenbar wurden an der ausserordentlichen GV im letzten November alle strittigen Punkte abgehakt.

Hans Kok meldete sich schliesslich und setzte zu einer Werbekampagne für das «Getting to yes» an, nachdem er die zum Teil turbulenten Ereignisse der letzten zwei Jahre hatte Revue passieren lassen und dem Vorstand für die «Superarbeit» gedankt hatte. Er fasste die Vorlage rasch zusammen und liess Zahlen und Prozente auf uns niederprasseln, dass es jedem klar sein musste: Das kann nur etwas Gutes sein. Hans Kok forderte die Zweifler auf, kritische Fragen zu stellen.

Benno Halter sah ein Problemgebiet, wenn sich die Swissair am Gewinn der Pensionskasse beteiligt. Abgesehen von rechtlichen Fragen, von denen er annimmt, sie seien geklärt, vermutete er eine Art «Erpressbarkeit» im GAV-Bereich. Wenn also die Swissair einen grösseren Teil des Kuchens will und dafür bereit ist, uns auf einem GAV-relevanten Gebiet entgegen zu kommen, dann «tut es uns (vordergründig) nicht weh», denn wir verteilen ja nur einen imaginären Gewinn, der für unsere Lebensqualität nicht ins Gewicht fällt.

Für Hans Kok, der von Markus Schneider unterstützt wurde, galt diese Betrachtungsweise nicht. Die Idee sei ja von den AEROPERS-Stiftungsräten gekommen – auch aus steuerlichen Gründen und Zwängen – und die Integration in den GAV sei mit dem Vorstand sehr genau abgeklärt worden. Die Abmachung sei befristet und der Geltungsbe-



**Au Revoir an
der GV 2001...**



reich genau umschrieben, also könne kein diffuses Geschäft daraus resultieren. Aber es würden sich für die Zukunft sicher Möglichkeiten ergeben, eine Erhöhung der Lebensqualität im Beruf auf diese Weise einzukaufen.

Mike Spiller bedankte sich als Schlussredner für das ausgesprochene Vertrauen derjenigen Mitglieder, die ihm die Stimme gegeben haben. Er führte einen Punkt an, der ihm – wäre er gewählt worden – sehr am Herzen gelegen wäre: Die Trainingskosten der jungen Piloten sollten zurück vergütet werden. Hier hätten wir von Millionen und einem

VEF-Vermögen von einigen Milliarden gesprochen, dann sollte es doch drin liegen, dass wir etwas davon verwenden, um diesen SRAS-Abgängern unter die Arme zu greifen. Der grosse Applaus signalisierte, dass die Versammlung auch dieser Meinung war. Und der Präsident versprach, dass dies ein Traktandenpunkt im Vorstand werde.

Um 21.40 Uhr konnte Jung-Präsident Markus Jöhl die Generalversammlung bereits schliessen – er betrachtete dies als gutes Omen, dass die künftigen Geschäfte ebenso schnell und problemlos über die Bühne gehen würden. ■

Landgasthof Birke 1/2 Seite

Hans Georg Schmid, Weltumflieger und Swissairkapitän

Hansjörg, wir gratulieren Dir herzlich zu Deinen diversen aviatischen Auszeichnungen und zur sicheren Rückkehr nach einem sehr strapaziösen Flug. Meine Anerkennung auch für Deine Homepage und dem informativen Update Deiner Flugstrecken mit den wunderschönen, qualitativ hervorragenden Bildern.

RUNDSCHAU: *Aber erst Mal schön der Reihe nach. Was war Deine Motivation, ein Flugzeug selber zu bauen und weshalb gerade die Long-Ez?*

Hans Georg Schmid: Mein erstes Flugzeug war ein Motorsegler, dessen Reichweite mir nach einiger Zeit nicht mehr genügte. 1982 - anlässlich eines Besuches der Air Show in Oshkosh wartete ich mit Tausenden anderen Schaulustigen auf die Ankunft von Dick Rutan, der mit seiner neuen Long-Ez gleich bei einem seiner ersten Flüge einen Weltrekord aufstellte: Von Mojave nonstop nach Oshkosh. Futuristisch anmutend schwebte dieser Prototyp eines Hochleistungsflugzeuges aus dem wolkenverhangenen, regnerischen Himmel und setzte zur Landung an. Damals dachte ich: Das wäre etwas! Ein oder zwei Jahre später konnte ich Pläne der Long-Ez intensiv studieren und kam zum Schluss,

dass ich fähig wäre, dieses Flugzeug zu bauen. Während vier Jahren bauten ein Kollege und ich dieses Flugzeug und setzten rund 4000 Stunden dafür ein. Seit der Fertigstellung habe ich selber noch einmal gut 1500 Stunden investiert, um die Long-Ez langstreckentauglich zu machen.

Wie man dies von seriösen Piloten erwartet, hast Du sicher alles genau vorbereitet und voraus geplant. Wie lange dauerte die Bauzeit und haben sich trotzdem nicht vorgesehene Probleme ergeben?

Ich wusste, dass ich Fragen und Probleme haben werde, aber nichts war unlösbar. Ich war sehr froh um die RSA, die Schweizerische Selbstbauvereinigung, deren Fachleute ich immer wieder anfragen konnte, und die kompetente Auskünfte geben konnten.

Dein erster Langstreckenflug ging 1997 auf Mittelholzers Spuren nach Afrika. Die Staaten dieses Kontinentes sind ja nicht gerade als aviatisches Musterland bekannt, die Einrichtungen sind teilweise sehr bescheiden. Auch an die Südspitze Südamerikas zu fliegen, wie Du es im vorletzten Jahr geschafft hast, war vom fliegerischen Stand-

punkt aus gesehen kein Honigschlecken. Waren dies Vorbereitungen auf den Weltrundflug oder waren es spontane Expeditionen?

Es sind alles Einzelereignisse, die einander befruchtet und als Erfahrungsgrundlage gedient haben. Beim Mittelholzerflug stand für mich die Geschichte eindeutig im Vordergrund. Wir wären ja alle nicht da, wo wir heute sind, hätte es nicht Pioniere gegeben. Ich wollte mit diesem Flug an einen der Schweizer Pioniere erinnern, an unseren ersten Generaldirektor und Chefpiloten, der vor siebzig Jahren die Zivillaviatik in der Schweiz massgeblich begründet hatte. Ich glaube, das ist mir gelungen, der Flug hat grosses Interesse geweckt – ein bisschen enttäuscht war ich von unserer Firma, der die eigene Geschichte und die Pioniere offenbar nicht mehr so nahe stehen. Aber fliegerisch und für mich persönlich war der Flug – auch der Südamerikaflug – ein voller Erfolg. Dieser zweite Langstreckenflug war der Aéropostale gewidmet. Auch hier war erstaunlich festzustellen, dass das Interesse und Echo in der Schweiz viel geringer waren als zum Beispiel in Frankreich oder ganz extrem in Südamerika. Die Begeisterung bei jeder Etappe, das Interesse an den geschichtlichen Hintergründen und am Fortkommen der Flüge waren enorm.

Dabei ging alles ohne Probleme vor sich?

In Afrika ging bei einem Prototypen eines Magneten ein Bestandteil kaputt.



Grosses Interesse beim Abflug

Die Sponsorfirma legte eine Topleistung an den Tag und beschaffte mir innert kürzester Zeit Ersatz und sandte zwei Mechaniker nach Luxor – nebenbei erwähnt, kostete dies die Firma 20'000 Franken. Interessant war auch zu beobachten, wie sich die Sponsoren verhalten. Die Amerikaner fühlen sich dem Erfolg verpflichtet und sagen deshalb auch «B», nachdem sie «A» gesagt haben, also sie bleiben dicht am Ball, fragen alle paar Tage persönlich nach und sind da, wenn man sie braucht. Für die Europäer ist die Sache mehr oder weniger erledigt, wenn sie das Geld oder das Material zur Verfügung gestellt haben. Grosse Ausnahme war die SAir Group, die mich beim jüngsten Flug wirklich hervorragend unterstützt hat.

Die Begeisterung kann den Menschen schon zu Höchstleistungen treiben. Wie kamst Du auf die Idee, die Erde gleich zweimal zu umrunden? War es das Bedürfnis nach Publizität? Oder einfach, weil es da noch ein paar ungebrochene Rekorde gab?

Als ich seinerzeit – nach zeit- und nervenaufreibenden Eingaben – endlich die Zusatztanks beim Luftamt durchgebracht hatte, verspürte ich das Bedürfnis, das Flugzeug jetzt auf seine Leistungsgrenzen auszureizen. Und es gab Weltrekorde, die ich in die Schweiz holen wollte. Zuerst war ich auf den Streckenrekord von 7000 Kilometern aus, der ebenfalls von einer Long-Ez gehalten wird. Aber dazu bräuchte ich noch etwa 80 Liter zusätzlichen Treibstoff – also wieder fast unüberwindbare Hürden, das faktische «Nein» des BAZL zu einem «Ja» zu bringen, und im Moment mag ich nicht mehr mit dem Luftamt verhandeln, vielleicht kommt der Rekord aber später doch noch dran.

Weshalb dieses «Nein», und wäre es nicht einfacher, Dein Flugzeug in Frankreich zu zertifizieren und dann mit dem «Experimental» Status Freiheiten zu geniessen?

Das Nein ist nicht spezifisch begründet, offenbar ist man auch beim BAZL nicht gewillt, Fachleuten einen gewissen Kredit einzuräumen und ihnen zu vertrauen. Ich müsste bei Pilatus Berechnungen und Tests machen lassen bezüglich Schwerpunktsveränderung und Flattern, die durch das Schwappen des Treibstoffes hervorgerufen werden könnten, aber auch, was die Aufhängung und Performance betreffen. Bei den kleinen Mengen Treibstoff – gegenwärtig 480 Liter – ist der Einfluss auf das Flugzeug, wie meine Flüge bewiesen haben, gering. Aber ich wurde so ermüdet und zermürbt im Verkehr



Foz do Iguaçu

mit den Behörden, dass ich (vorläufig) den grossen Aufwand, nur um ein Papier zu erhalten, nicht mehr auf mich nehmen will, nur, damit ein weiterer Rekord in die Schweiz kommt. Wenn die Behörde kein Interesse daran hat, «reise ich mir auch kein Bein aus». Offenbar ist das nicht erstrebenswert und ist auch niemand mehr stolz darauf. In ein anderes Land gehen will ich nicht. Abgesehen von den Kosten – ich bin Schweizer und möchte die Rekorde für die Schweiz erfliegen.

Ein Beispiel für die «Zusammenarbeit» mit der Abteilung Lärm des BAZL (die dem BUWAL unterstellt ist) kann mit dem Auspuff dokumentiert werden: Es wurde eine Lärmreduktion von 1,5 dB verlangt, was bedeutete, einen neuen Auspuff zu konstruieren, verbunden mit einem wesentlichen Leistungsverlust. Bei 10'500 Franken Baraufwand (und nach sieben Monaten «Trial and Error») habe ich aufgehört zusammenzuzählen – ich musste es einfach machen! Wäre die nur mess-, aber nicht hörbare Lärmreduktion nicht gelungen, wäre das Flugzeug definitiv grounded worden.

Wie wurden Dein Weltrundflug finanziert und dürfen wir etwas über die Höhe der Gesamtkosten für diese Unternehmen erfahren?

Ich wusste, dass das Unternehmen teuer werden wird. Bei den ersten Flügen hatte ich nur wenige Sponsoren, das Meiste zahlte ich aus der eigenen Tasche. Meine – wie sich später herausstellte zu optimistischen – 24seitigen Berechnungen ergaben ein Budget von 125'000 Dollar. Ich hatte nicht damit gerechnet, dass jede Genehmigung, Bewilligung oder administrative Handlung auf den Flughäfen mit zum Teil so happigen Gebühren belastet würde, es kommen jetzt immer noch solche Rechnungen ins Haus. Viele Sponsoren gaben ihre Zustimmung, wollten aber nicht vor dem offiziellen Startschuss unterschreiben. Wegen interner Schwierigkeiten – ich erhielt wochenlang keine Antwort auf meine Anfragen um Ferien und Freistellung – kam die Zusage der Swissair zu meinem Terminplan so spät, dass viele Sponsoren ihre Budgets für das Jahr 2000 bereits gemacht hatten und so keinen Platz mehr für mich hatten. Aber es gab auch solche, die vom bescheidenen Betrag überrascht waren: «Wenn es eine Million gewesen wäre, hätten wir mitgemacht!» wurde mir einmal gesagt. Die dreimonatige Verzögerung bis das definitive ok von der Swissair gekommen ist, hat mich viele Sponsorengelder gekostet. Ich konnte schlussendlich rund einen Drittel der Kosten durch Sponsoren abdecken.

Der Swissair-Aufnäher, sehr prominent am Overall angebracht, war der Firma ei-

nige Tausend Dollar Wert. Auch wenn der Betrag gering war, war ich froh um jeden Beitrag, um wenigstens meine direkten Kosten decken zu können. Man mag die Teilnahme der Airline interpretieren wie man will, aber offenbar hat die Aviatik nicht denselben Stellenwert wie Skifahren oder Eishockey. Aber als Angestellter der Swissair war ich stolz, diesen Aufnäher – neben denjenigen der SR Technics und Qualifyer Group – mit mir zu führen, die Firma hat mir in meinem Leben schon vieles geboten. Ein sehr positives Erlebnis will ich aber unbedingt noch nennen: Die SAir Group hat mich als Hauptsponsor sehr gut unterstützt. Urs Peter Naef (DC) hat sich in verdankenswerter Weise auch dafür eingesetzt, dass mir schon vor dem Flug, aber auch während des Unternehmens viele Türen immer weit offen standen und ich immer eine Ansprechperson hatte.

Aufgestellt hat mich auch die Aktion einer Kollegin aus der Kabine, die auf der Homepage ein Meilensponsoring aufgezogen hatte. Die Beiträge, die dadurch zusammen gekommen sind, haben mich ausserordentlich gefreut und mir gezeigt, dass mich viele Leute unterstützen. Das hat zusätzlich Kraft gegeben.

Interessant zu wissen ist vielleicht auch, dass mein Budget bloss ein Prozent desjenigen von Piccard betragen hatte – und auch wenn ich noch den Bau des Flugzeuges hinzu nehme, macht es nicht viel mehr aus. Allerdings ist mir auch klar, dass dort eine viel grössere Hintergrundorganisation dazu gehörte. Piccard

und Jones konnten ja nicht zwischen- durch aussteigen und alles selber erledigen. Und hätte ich meine Vorbereitungszeit in Franken umgesetzt – wer weiss, wie teuer alles gekommen wäre.

Hattest Du auch ein «Back Office», wie es bei der Breitling Orbiter Crew Piccard und Jones der Fall war? Oder musstest Du Flugpläne, Wetteranalysen, Überflugbewilligungen und dergleichen selber organisieren?

Das war alles ein bisschen bescheidener. Meine Familie war das Back Office zu Hause, ein paar Freunde haben mich aviatisch unterstützt und die weltweiten Überflugsrechte und Landebewilligungen hat die Firma Flight Services International in Baden-Baden sehr gut im Griff gehabt. Die Flugpläne habe ich alle selber voraus geplant und aktuell ausgefüllt, ich hatte erstklassige elektronische Unterlagen von Jeppesen zur Verfügung und habe eine ausserordentlich detaillierte Tagesplanung erstellt, deshalb hat alles gut geklappt.

Aufgrund Deiner bisherigen Langstreckenflüge hast Du sicher Dein Flugzeug technisch optimal ausgerüstet. Hattest Du Ersatzteile dabei und wie sah es mit dem technischen Support unterwegs aus?

An Ersatzteilen hatte ich nur Pneus, Schläuche, Öl und Zündkerzen dabei, zusätzlich einige ausgewählte Werkzeuge und Unterlagen. Aus praktischen Gründen durften sie nicht zu viel Platz und

Gewicht beanspruchen. Weltweit hatte ich Unterlagen über Werkstätten, die mir zum Beispiel die 50-Stundenkontrolle oder Reparaturen ausführen konnten.

Ermüdung war sicher ein zentrales Thema während des Unternehmens.

Richtig, das war meine grösste Sorge. Der kürzeste Flug dauerte sieben Minuten, der längste 16 Stunden 31 Minuten. Die Vorbereitungen vom Wecken im Hotel bis zum Start dauerten zwei bis drei Stunden, nach dem Flug kam der Transfer ins Hotel (wenn am Flugzeug etwas gemacht werden musste, war ich noch dort mit dabei), dann Interviews mit Journalisten, Schreiben der Flugerinnerungen für die Homepage sowie durchsehen und Auswählen der Fotos und Abschicken des Tagesberichtes in die Schweiz. So bin ich des Nachts selten zu mehr als sechs Stunden Schlaf gekommen. Das Schlafmanagement im Flugzeug war für mich ein ernsthaftes Thema. An Schlaf war natürlich nicht zu denken. Aber ich hatte eine zuschaltbare Timer-Automatik eingebaut, die nach sechs Minuten die Fahrwerkswarnung aktivierte, wenn ich nicht in der Zwischenzeit eine Taste gedrückt hatte. Über dem Atlantik konnte ich mir «Ruhepausen» leisten, wenn ich festgestellt hatte, dass weder vom Verkehr noch vom Wetter her in den nächsten sechs Minuten etwas zu erwarten gewesen wäre.

Hattest Du also einen guten Autopiloten?

Nur einen einachsigen Autopiloten. Die Long-Ez ist im Pitch so stabil, dass ich



Instrumentenbrett Long-Ez

gut ausgetrimmt fast stundenlang fliegen könnte, aber in der Querlage braucht es einen Autopiloten. Zwischen Darwin und Singapur ist mir der Autopilot allerdings ausgefallen, so musste ich den ganzen Rest des Fluges nach Zürich wohl oder übel von Hand fliegen!

Die ganze Zeit im engen Cockpit, Kopfhörer an den Ohren, Sonne im Cockpit, eingeschränkte Menukarte und körperliche Regungen – wie hast Du dies alles erlebt? Zuerst einmal: Wie hast Du dich ernährt?

Sehr einseitig. Ich nahm zwei bis drei Deziliter Wasser pro Stunde mit, daneben ernährte ich mich ausschliesslich von amerikanischen Kraftriegeln und Ovo-Sport. Ich habe diese Art der Ernährung vorgängig ausprobiert, damit ich abschätzen und erfahren konnte, wie dies mein Körper aufnimmt und ob mir etwas fehlen würde. Abgenommen habe ich nicht viel dabei... Aber heute kann ich nicht mal mehr die Verpackungen dieser Riegel ansehen!

Kannst Du uns auch verraten, wie es mit dem Entsorgen der verdauten Esswaren und Tranksame gegangen ist?

Da ich wusste, dass ich es mir nicht leisten konnte, mit dem Darm Probleme zu bekommen, habe ich auch nichts gegessen vor einem langen Flug. Und das hat sich auf der ganzen Strecke bewährt. Fürs Wasserlösen habe ich mir eine Einrichtung aus einer Pet-Flasche gebastelt, die an einen Schlauch angeschlossen ist, der den Urin hinter dem Fahrwerk ins Freie führt.

Vibrationen, Lärm, eingeengte, immer gleiche Sitzposition: Wie hast Du dieses gut überstanden?

Gegen den Fluglärm waren die Kopfhörer sehr effizient. Das eingebaute aktive System arbeitet mit Gegenwellen und dämpft die Umgebungsgeräusche wirkungsvoll, aber ich kann die Warntöne immer noch wahr nehmen. Im Long-Ez sass ich auf Temperfoam, einem Schaumstoff, der von der NASA für die Astronauten entwickelt worden war. Das schwere, zunächst eher harte Material passt sich dem Körper optimal an, speichert die Wärme und dämmt Vibrationen optimal. Ich hatte nie Druckstellen oder eingeschlafene Glieder. Dass ich die Arme und Beine – diese neben den Pedalen hindurch – strecken konnte, war auch sehr wichtig. Allerdings musste ich die Schuhe sorgfältig auswählen und bin bei gefütterten Stiefeln gelandet, die schmal genug waren, um neben den Pedalen vorbei zu kommen, die Füße über

dem Atlantik warm hielten und in den Tropen nicht allzu warm gaben. Auch da bin ich sehr gut gefahren.

Hattest Du medizinische Betreuung und wie sah es unterwegs aus? Führtest Du bestimmte Medikamente mit?

Auch hier überliess ich nichts dem Zufall. Mein «worst case» sah so aus: Ich wollte Medikamente und Ausrüstungen bei mir haben, damit ich 48 Stunden zum Beispiel nach einem offenen Beinbruch überleben konnte, vorausgesetzt, ich komme an mein Notpaket heran. Dabei half mir Dr. Severin Muff vom ärztlichen Dienst der Swissair in sehr zukommender Weise. Starke Schmerzmittel, die Betäubungsmittel enthielten, musste ich aus drogenpolizeilichen Gründen zu Hause lassen. Zusammen mit der entsprechenden Instruktion hatte ich das gute Gefühl, mit meiner optimal bestückten Bordapotheke und dem medizinischen (Laien-) Wissen genügend gerüstet zu sein.

Wie sah Dein «Survival equipment» aus? Wie sah Deine Ausrüstung für das Überleben nach einer Motorenpanne über unwegsamem Gebiet aus?

Zuerst setzte ich natürlich alles daran, dass dies nicht passierte, dass also das Flugzeug eine höchstmögliche Zuverlässigkeit aufwies. Ein Restrisiko blieb aber, also beschaffte ich mir leichte, dauerhafte und robuste Ausrüstung. Bei Überwasserflügen trug ich die Schwimmweste

immer auf mir, daneben hatte ich ein sehr gutes Rettungsboot mit dem notwendigen Zubehör im Flugzeug. Eigentlich hätte ich auch eine Waffe dabei haben müssen, aber aus Gründen der Zollbestimmungen verschiedener Länder verzichtete ich darauf. Weiter führte ich ein EPIRB, einen Notsender neuester Generation mit mir, der dem Wettersatelliten mit einem codierten Signal meine Position auf wenige Meilen genau durchgegeben hätte, wobei die Betreiberorganisation NOAA zuerst «rückfragen» würde, ob es auch kein falscher Alarm ist. Ich darf mir nicht vorstellen, was so eine Rettungsaktion gekostet hätte. Obwohl ich mich optimal für den Flug und alle Eventualitäten versichert habe, weiss ich nicht, ob da nicht noch etwas auf mich zu gekommen wäre. Aber glücklicherweise ist alles prima gelaufen!

Wie gehst Du damit um, dass von Deiner Leistung Rück-(oder Kurz-)Schlüsse auf unsere generellen Einsatzrichtlinien gemacht werden könnten? Oder auf das Einmanncockpit?

Es ging ganz klar um einen Weltrekordversuch, dabei geht man über Limiten. Ich habe in zwei Monaten knapp 400 Flugstunden erlebt. Und das Unternehmen war ja auch in keiner Weise vergleichbar mit einer Linienoperation. So wurde es auch überall aufgefasst. Kein Journalist hat je diese Brücke versucht zu machen, auch solche, die nicht aviatische Fachleute waren.



Packen war oft schwierig

Was mich Journalisten aber auch immer wieder gefragt haben ist, wieso keine Firma das Patronat übernommen habe. Beim abgebrochenen Flug der Ju-52 habe man nicht in erster Linie die Piloten, sondern IWC damit in Verbindung gebracht. Beim Breitling Orbiter stand auch die Firma im Vordergrund, wogegen bei mir über eine «Ein-Mann-Show» zu berichten gewesen wäre. Das hat mich natürlich gefreut, aber auch gezeigt, dass ein «Low-budget» Unternehmen für Sponsorenfirmen offenbar doch zu wenig lukrativ ist, obwohl es eindeutig medienwirksam ist.

Haben Medienscaffende oder Leute aus unserem Betrieb Rückschlüsse auf FDRs gemacht?

Überhaupt nicht, auch firmenintern wurde nie der Quervergleich zur Linienfliegerei gemacht. Meine Leistung wurde so angesehen, wie sie gedacht war: An die Limiten zu gehen, um verschiedene Weltrekorde in die Schweiz zu bringen.

Wie konntest Du Deine Projekte überhaupt zeitlich optimal durchziehen, angesichts der massiven Ferienüberträge im Corps?

Ich bin froh, dass mir die Swissair so weit entgegen gekommen ist, obwohl sich die Vorgesetzten schwer daran taten, mir das endgültige «ok» zu geben. Bewusst habe ich die drei Flüge während derjenigen Zeiten geplant, die nicht Ferien-Hochsaison waren. Dabei habe ich Rücksicht auf die Planung und Bestandessituation genommen. Ich denke aber, nachdem ich der Swissair und damit allen Piloten im Corps einiges an Publizität, Werbung und Goodwill verschafft habe, dass ich ebenfalls auf ein wenig Goodwill hoffen kann. Ich bin nicht «in die Ferien» geflogen, sondern habe etwas für die Aviatik, auch für meine Kollegen im Cockpit, gemacht. Für den Weltrundflug habe ich Ferien zusammengespart und übertragene Ferien dazu genommen, damit es aufgegangen ist.

Wie war die Zusammenarbeit mit dem Discovery-Channel und dem Schweizer TV? Können wir erwarten, dass demnächst ein zweiter Swissairpilot mit einem Video auf den Markt kommt?

Ich habe keine Chance, an das Material heran zu kommen. Das gehört den TV-Stationen. Ich war sogar bereit, dafür zu zahlen, aber das Schweizer Fernsehen gab mir nicht einmal eine Antwort. Der Discovery Channel machte eine Live-Übertragung von der Flugshow «Sun 'n

fun» in Lakeland. Ob eine Dokumentati-
on gesendet wird, weiss ich nicht. Ich
war beeindruckt von der Professionalität
dieses Fernseheteams, von der Kompe-
tenz der Kameralleute, Techniker und
Regisseure. Da wurde nichts dem Zufall
überlassen – was sich bestimmt auch in
den Kosten niedergeschlagen haben
wird... Übrigens war auch die Swissair
nicht daran interessiert, Bilder vom Mit-
telholzer-Gedenkflug zu erwerben, die
zum Beispiel beim Boarding oder auf
Afrikastrecken hätten gezeigt werden
können. Geschichte und Pioniere inter-
essieren wohl niemanden mehr...

Gibt es Pläne für weitere Expeditionen? Oder reizt dich mal etwas ganz anderes, so ganz nach dem Motto: Was ich schon immer machen wollte?

Mit dem Logo der Swissair, das habe ich
den Verantwortlichen erklärt, werde ich
vorläufig keine neue Expedition planen.
Ausser es kommt eine Anfrage, verbun-
den mit einem konkreten Budgetvor-
schlag. Man müsste vielleicht einmal
eine Güterabwägung machen: Was
bringt eine solche Aktion der Firma, den
Piloten, der Fliegerei? Bei meinen Ge-
sprächen mit den TV-Anstalten habe ich
Zahlen gehört, was meine Medienpubli-
zität einer Firma bringen kann, und das
lässt sich durchaus in Franken beziffern.
Weiter müsste ein Verantwortlicher das
Rückgrat haben und sagen: Das ziehen
wir durch – und dann voll hinter dem
Projekt stehen. Auch der AEROPERS-Vor-
stand müsste dann vielleicht bezüglich



Das Interesse war riesig

Ferien oder Seniorität über den eigenen
Schatten zu springen bereit sein.

Aber ein «nächstes Projekt» habe ich
nicht – jetzt muss wieder mal die Fami-
lie auf ihre Kosten kommen. Vielleicht
mache ich nach der Pensionierung ir-
gend etwas, das mit der Fliegerei nichts
zu tun hat. Was das konkret sein könnte,
darüber zerbreche ich mir noch nicht
den Kopf, auch wenn ich Ideen habe.

***Du hast ja eine Menge Freizeit in
den Weltrundflug gesteckt. Ich nehme
an, es ist noch nicht vorbei – wir
haben ja für dieses Interview nur
einen Termin an Pfingsten gefun-
den...***

Viele Monate vor dem Flug habe ich
praktisch die ganze Freizeit in die Vorbe-
reitung und Sponsorsuche gesteckt.
Auf Rotationen, zu Hause und sogar
beim Spaziergang mit dem Hund waren
meine Gedanken bei noch ungeklärten
Details. Aber auch jetzt ist mein Termin-
kalender prall gefüllt – Vorträge an Schu-
len oder Aero-Clubs, Interviews, Nachbe-
sprechungen, administrative Arbeiten



Empfang auf den Osterinseln

bezüglich Weltrekord-Anerkennung und so weiter. Morgen kommt der Aero Kurrier aus Deutschland zu einem ganztägigen Interview, übermorgen besucht mich eine Schulklasse auf dem Flugplatz Grenchen – nach der Aufzeichnung einer Talkshow in Biel, dann muss ich wieder arbeiten – so geht es laufend zu und her. Viel Zeit brauchte ich gleich nach dem Flug, damit ich die rund 160 Weltrekorde offiziell beim FAI registrieren lassen konnte. Dazu musste ich von den verschiedenen Ländern die offiziellen Dokumente anfordern (bis zu neun Formulare pro Landung!), ausfüllen, kopieren, an die richtigen Stellen schicken und nachkontrollieren. Ein paar Unterlagen sind gar nicht angekommen, also werden es etwas weniger Rekorde. Die Wichtigsten sind sicher die Streckenrekorde sowie «Speed around the world – eastbound and westbound».

Piccard verlangt ja bis zu 10'000 Franken für einen Vortrag. Verdienst Du Dir jetzt auch eine goldene Nase mit Interviews?

Nein, bis jetzt machte ich alles gratis, an meinen freien Tagen. Manchmal werden ein paar Franken an die Speisen bezahlt, aber ich mache die Vorträge gerne. Es macht mir Freude, wenn die Leute interessiert zuhören und am Schluss das Gefühl haben, etwas Neues erlebt zu haben. Gegenwärtig werde ich aber so bombardiert, dass ich mir überlegen muss, etwas zu verlangen. Dann gebe ich nur die Freizeit dran und erhalte einen kleinen Teil ans ungedeckte Budget.

Das Verkehrshaus hat mich auch angefragt, ob ich die Long-Ez temporär ausstellen würde, aber da habe ich gewisse Bedenken bezüglich Demontage und Transport.

Vielen Kollegen ist es ja nicht klar, wie viel Gegenwind uns Piloten ins Gesicht bläst. Da ist es mir ein Anliegen, in meinem kleinen Gebiet etwas PR für uns Piloten, für die Fliegerei zu machen. Wenn sie sehen, dass man mit Flugzeugen auch Abenteuer bestehen kann, die viele Leute via Internet direkt miterleben können, und dass Fliegen Freude macht und nicht nur «Lärm», dann habe ich schon etwas erreicht.

Was hat Dir dieser Flug gebracht?

Neben den Weltrekorden und ungeheuer vielen grossartigen Eindrücken und Bildern auf meinen Flügen sind mir die vielen Kontakte, die ich auf der ganzen Welt knüpfen konnte, das Wichtigste. Es liegt mir nicht viel daran, in den Zeitungen und im Fernsehen zu kommen und ich strebe auch

kein Amt an, in das mich diese Publizität hieven könnte. Aber wenn ein Mechaniker ins Cockpit kommt und mich mit Namen anspricht, oder wenn über Sibirien spontan ein Passagier ins Cockpit kommt und mir gratuliert, oder Menschen im Alltag mich erkennen und einen Schwatz halten, dann gibt mir das ein ungeheuer befriedigendes Gefühl.

Ich habe auch an die jungen Menschen gedacht, die vielleicht gesehen haben, dass man auch heute noch Abenteuer bestehen kann und fast Unmögliches möglich wird – wenn man nur will: Jemand kann ein Flugzeug

selber bauen und damit zweimal um die Welt fliegen, praktisch ohne professionelle Hilfe.

Der Flug, die Kontakte, die Bilder haben mir sehr viel gebracht, ich hatte Freude am Unternehmen und ein sehr positives Medienecho – nicht nur für mich, sondern auch für Swissair und alle Piloten.

Es freut mich besonders, dass ich von den Veranstaltern der Airshows von Farnborough und Oshkosh an Pressekonferenzen eingeladen wurde.

*Für die RUNDSCHAU gefragt hat
Henry Lüscher*

<i>Aircraft</i>	<i>Long-Ez</i>
<i>Designer</i>	<i>Burt Rutan</i>
<i>Builder</i>	<i>HG Schmid and partner</i>
<i>Year of construction</i>	<i>1988</i>
<i>Construction</i>	<i>Composite canard aircraft</i>
<i>Length</i>	<i>5.115 m</i>
<i>Height</i>	<i>2.296 m</i>
<i>Span</i>	<i>7.924 m</i>
<i>Places</i>	<i>2</i>
<i>Empty weight</i>	<i>480 kg</i>
<i>TOW</i>	<i>900 kg (with auxiliary tanks)</i>
<i>Engine</i>	<i>Lycoming O-320 / 4 cylinder</i>
<i>Maximum power</i>	<i>160 hp</i>
<i>Fuel</i>	<i>484 l</i>
<i>Range</i>	<i>2,400 NM</i>
<i>Max. speed</i>	<i>162 kt</i>
<i>Cruise speed</i>	<i>125 kt</i>
<i>Fuel burn</i>	<i>6.6 USG/h</i>



Wir empfehlen allen, die an weiteren Details interessiert sind, diese auf Hansjörg Schmid's Homepage www.millenniumflight.com abzurufen. Es gibt dort verlockende Berichte zu lesen und wunderbare Fotos anzuschauen.

Kaleidoskop

Schwerer Start für AUA

Das letzte Jahr in der Qualiflyer Group hat böse geendet für unseren ehemaligen Partner AUA. Der Gewinn ist um 80% eingebrochen, obwohl der Umsatz um 4,4% gestiegen war. Nicht nur die Verluste aufgrund nicht wahr genommener Absicherungen gegen die stark gestiegenen Kerosinkosten, auch der quasi vor der Haustüre befindliche Kosovo-Konflikt und die Sperrung eines grossen Teils der Luftraumes südlich von Österreich haben sich auf die Betriebskosten ausgewirkt. Bei solchen Resultaten ist es verständlich, dass man das Heil in einem anderen Partner sucht. AUA gibt zu, dass der Wechsel einen kurzfristigen negativen Effekt und hohe zusätzliche Ausgaben bringen wird. Aber wenn die Vorteile, die eine Mitgliedschaft bei der Star Alliance bringt, schnell umgesetzt würden, könne dies rasch Mehreinnahmen bringen. Vor allem werden die Abkommen mit Lufthansa, SAS und United positiv beurteilt, ersteres für die Harmonisierung der Flüge zwischen den Ländern, letzteres wegen der 60 Destinationen, die in den USA angeboten werden können.

Super-Jumbo

Nach erfolglosen Versuchen im Jahr 1998, den Airlines im Fernen Osten eine Ultralangstrecken-Version der 747-400 anzubieten, will Boeing erneut daran gehen, das Letzte aus dem seit über dreis-

sig Jahren produzierten Flugzeug zu holen. Die 747-400ER wird von aerodynamischen und elektronischen Errungenschaften der 777 profitieren sowie 27-Tonnen-Triebwerke der neuesten Generation erhalten. Mit einem auf 413 Tonnen erhöhten Abfluggewicht kann entweder 7000kg mehr Zuladung transportiert oder die Reichweite erhöht werden, was Nonstopflüge zwischen New York und Hong Kong oder Los Angeles und Melbourne erlauben würde. Allerdings würde dies die Installation zweier Zusatztanks in den Flügelwurzeln voraussetzen, die je 12'000 Liter fassen. Das Flugzeug soll bereits im Jahr 2002 erhältlich sein. Damit will Boeing verhindern, dass Airbus für ihren A3XX, der frühestens 2005 auf den Markt kommt, allzu viele Aufträge in Asien erhält. Qantas, Cathay Pacific und Singapore Airlines sind Zielgruppen für beide Flugzeughersteller.

Airbus seinerseits will das Startgewicht der A340-500 um sechs auf 371 Tonnen erhöhen, damit die Leistungs- und Nutzlastwerte der 777-300ER überboten werden können. Auch hier hat Airbus den asiatischen Markt im Visier.

Flüsternde 727

Die Firmen BF Goodrich und Raisbeck sind führend im Umbau von Boeing 727-200, damit diese noch einige Jahre länger im Einsatz bleiben können. Vor al-

lem Frachtgesellschaften schätzen das robuste, vielseitige und offenbar sehr dauerhaft gebaute Flugzeug. Im Jahr 1963 wurde die erste 727-100 ausgeliefert, bis zum Produktionsende 1984 wurden 1831 Boeing 727 hergestellt. In den USA sind strengere Lärmgesetze eingeführt worden. Seit dem 1. Januar 2000 sind keine «Chapter 2» Flugzeuge (DC-9, Boeing 727, 737-200) mehr erlaubt, ausser sie sind umgerüstet mit «Hush-kits».

Schon früh wurden – wie bei den DC-8 und 707 – «Hush-kits» der bestehenden Triebwerke angeboten, was aber nur soweit Entlastung bringt, als dass diese Flugzeuge noch bis voraussichtlich 2002 geflogen werden können. Nun werden die drei Originaltriebwerke der Boeing 727-200 durch JT8D-217 ersetzt (dieselben, die bei den MD-80 für Schub sorgen), welche etwa 3% unter dem Höchstschub begrenzt werden und dazu eine lärmdämmende Verschalung sowie neue Abgasmixer erhalten. Für eine bessere Steigleistung bürgt ein reduziertes Absenken der Vorflügel, wogegen ein auf 28 Grad reduzierter Winkel bei den Landeklappen zu weniger aerodynamischen Lärm während der Landung führt. Das maximale Startgewicht von 86,5 Tonnen müsste aber eventuell auf 83 Tonnen reduziert werden, damit die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Durch weiteres Feinabstimmen der aerodynamischen Modifikationen kann das Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand um 11% verbessert werden. «Nicht schlecht

für eine Flügelkonstruktion aus dem Jahr 1963, die nie geändert worden ist,» meint der Projektverantwortliche. Er ist sogar zuversichtlich, mit weiteren kleineren Verbesserungen sogar die nächste Stufe der Lärmvorschriften, «Chapter 4», erfüllen zu können, die vielleicht schon im Jahr 2001 in Kraft treten wird.

Viel Zeit um Lärm

Im November 1966 fand die erste Konferenz der ICAO statt, die speziell dem Thema Flugzeuglärm gewidmet war. Drei Jahre später erarbeitete das amerikanische FAA erste Gesetze, die den Flugzeuglärm beschränken sollen. Im April 1971 wurden die ersten international gültigen ICAO Standards für Flugzeuglärm verabschiedet. Dabei wurden die einzelnen Stufen definiert: «Chapter 1» gilt für die Flugzeuge mit Triebwerken der ersten Generation («Straight engines»), «Chapter 2» für diejenigen mit Mantelstromtriebwerken, also hauptsächlich JT8 von Pratt & Whitney. 1977 – die Jumbos, DC-10 und anderen Widebodies flogen bereits seit Jahren – hatte die ICAO Vorschriften für die «Chapter 3» Flugzeuge erlassen, was bis heute als der strengste Lärmstandard gilt. Im Herbst 2001 wird die Generalversammlung der ICAO neue Standards diskutieren, die im besten Fall auch dann gleich zum neuen Gesetz erhoben werden können.

Die ICAO-Richtlinien sind mehr oder weniger bloss eine technische Definition, das Fliegen mit lärmigen Flugzeugen verbieten können jedoch nur die Staa-

ten oder Staatsgemeinschaften, oder einzelne Flughäfen. Erst 1986 wurden in Europa die «Chapter 1» Flugzeuge offiziell verboten, während die USA ab Ende 1990 den Import von «Chapter 2» Flugzeugen verboten hatten. Die US-Fluggesellschaften wurden im September 1991 aufgefordert, dafür zu sorgen, dass ihre Flotte bis am 1. Januar 2000 nur noch aus «Chapter 3» Flugzeugen besteht. Die «neuzertifizierten» älteren Flugzeuge mit «Hush-kits» werden akzeptiert, sofern sie die Tests bestehen (mehr als 1400 DC-9, 737 und 727 wurden umgerüstet). Die EU hatte in dieser Hinsicht eine andere Meinung: Im März 1998 wurden solche «neuzertifizierten» Flugzeuge als nicht «Chapter 3» – tauglich erklärt, da die ICAO-Richtlinien nur auf neue Flugzeuge anwendbar wären, wurde argumentiert.

Diese Haltung führte zu grossen Diskussionen zwischen den USA (wo die meisten Umrüsterfirmen zu Hause sind) und der EU. «We are convinced the rule is wrong, illegal and not even justifiable environmentally,» erklärte ein Anwalt, den drei grosse Umrüsterfirmen beauftragt hatten, Argumente zu sammeln und Druck auf den US-Kongress zu machen. Die USA drohten darauf medienwirksam, der Concorde die Ausnahmebewilligung zu entziehen, da deren Lärm in kein erlaubtes Schema mehr passe. Die Wogen konnten kürzlich geglättet werden, weil sich die EU dazu durchringen konnte, die Operation von Flugzeugen mit «Hush-kits» bis am 1. April 2002 zuzulassen, aber mit Randbe-

dingungen. Vor allem die (US-) Frachtgesellschaften haben in Europa viele umgerüstete Boeing 727 in Betrieb. Ab 1. April 2002 gilt sowieso der ICAO-Bann für alle Flugzeuge, die nicht «Chapter 3» entsprechen.

Aber auch dann sind noch nicht alle Hürden ausgeräumt: Die EU will ein Bypass-Verhältnis von 2:1 definieren, das als Minimum für zugelassene, bewilligte Triebwerke gilt. Die Triebwerke der umgerüsteten Flugzeuge haben aber nur ein Verhältnis von 1.4:1, weshalb die USA nach wie vor darauf drängen, dass der Lärmteppich des ganzen Flugzeuges bei Start und Landung als Massstab dienen soll, ob ein Flugzeug «Chapter 3» tauglich sei oder nicht. Sie werden in der ICAO sicher ihren ganzen Einfluss geltend machen, dass die verbindlichen internationalen Vorschriften entsprechend abgeändert werden.

Plastik im Triebwerk

Nach dem Karbonflügel bei DASA hat der deutsche Triebwerkhersteller MTU ein Triebwerk mit Fanschaufeln aus kohlefaserverstärktem Kunststoff vorgestellt. Einmal in Serienfertigung, sollen damit Gewicht, Treibstoffverbrauch und Unterhaltskosten gespart werden. Das neue Material soll so stark wie Titan sein, aber nur ein Drittel des Gewichtes aufweisen. Ausserdem soll es eine viel präzisere Formgebung und ein höheres Druckverhältnis erlauben. Die grossen Fliehkräfte könnten die Schaufeln viel weniger beeinflussen als dies heute bei Titan der Fall ist.

Im Zug zum Flug

United Airlines hat mit der französischen Bahn SNCF das 1998 begonnenen code-share Abkommen erweitert. Zu Beginn war nur die Strecke von und nach Lyon als Zu- und Wegbringer der United-Flüge in Paris Bestandteil dieses Abkommens. Nun sind acht weitere Städte dazu gekommen: Nantes, Rennes, Tours, Poitiers, Angers, Le Mans, Bordeaux und Lille. Die SNCF offeriert den Passagieren direkte Fahrten mit dem TGV nach Charles de Gaulle, wo sie mit den Flügen von United nach Chicago, San Francisco und Washington weiter reisen können. Ein check-in in Lille und Lyon ist in Vorbereitung, ebenso eine direkte TGV-Verbindung von CDG nach Genf, da die erste internationale Verbindung von Brüssel nach CDG sehr vielversprechend angelaufen ist.

Gepäckprobleme im A319

Die Fusion von Daimler und Chrysler hat es mit sich gebracht, dass zwischen den Hauptquartieren der Firmen in Stuttgart und Detroit ein reger Personenverkehr stattfindet. DaimlerChrysler hat deshalb eine A319CJ (Corporate Jet) gekauft, die nun vier wöchentliche Flüge fast flugplanmässig durchführt. Das Flugzeug bietet luxuriösen Platz für 48 Personen und hat im hinteren Frachtraum einen grossen Zusatztank, damit der Flug nonstop und ohne Einhalten der ETOPS-Vorschriften durchgeführt werden kann (die Firma hofft, bis Ende Jahr eine 120-Minuten ETOPS-Bewilligung zu erhalten). Nun hat es sich aber

gezeigt, dass der übrige Frachtraum sowie die Stauräume in der Kabine häufig nicht ausreichen, alles Gepäck der Passagiere mitzunehmen. Deshalb wurden jetzt vier Sitze demontiert, was einerseits mehr Stauraum, andererseits aber auch weniger Passagiere ergibt.

Ehre für Piccard und Jones

Die Fachzeitschrift «Aviation Week & Space Technology» vergibt jedes Jahr verschiedene Auszeichnungen für verdienstvolle Leistungen auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt. Am 12. April wurden die diesjährigen «Aerospace Laureates» im Air and Space Museum in Washington vergeben. Mit dabei waren auch Bertrand Piccard und Brian Jones, die in der Kategorie «Special Achievement» eine Auszeichnung für ihre Weltumrundung in einem Ballon erhalten haben. Ironie des Schicksals ist es wohl, dass ihr härtester Konkurrent im Rennen um die erste Weltumrundung, Richard Branson, ebenfalls (oder trotzdem) eine Auszeichnung erhalten hatte, und zwar in der Kategorie «Commercial Air Transport».

Frachtbare Zukunft

Boeing rechnet damit, dass sich der Markt für Luftfracht innerhalb der nächsten 18 Jahre verdreifachen wird. Im Jahr 2018 würden demnach 1500 grosse Frachtflugzeuge im Einsatz stehen, was heisst, dass jährlich 100 neue Frachter zu den Fluggesellschaften stossen werden. 70% dieser «neuen» Flugzeuge werden umgebaute Passagierflugzeuge sein,

vornehmlich Boeing 727, 747, DC-10 sowie MD-11. Nach den guten Erfahrungen mit dem Umbau von DC-10 auf ein Zweipilotencockpit prüft Boeing gegenwärtig, ob dies für die 747-200 und -300 auch in Frage kommen könnte.

Langstrecken-717

Für Kunden, denen die Boeing 737 Businessjet-Edition zu gross ist, studiert Boeing Modifikationen, wie die 717 (ex-MD-95) zum komfortablen Geschäftsreisejet umgebaut werden könnte. Es geht um das Marktsegment, das Airbus heute mit der A319 und morgen mit der A318 besetzt. Mit einem zusätzlichen Rumpftank soll eine Reichweite von New York nach London ermöglicht werden. Damit aber auch der Absatz der 717 als Passagierflugzeug gesteigert werden kann, sollen auch hier Winglets einerseits den «sales-appeal» erhöhen, andererseits aber auch Leistungen verbessern, damit mehr Flugplätze mit kürzeren Pisten bedient werden können.



Aus AW&ST June 5/2000

Boeings Trick

Für die 717-200 hat Boeing eine Senkung der Betriebskosten von 2-3,5% angekündigt. Dies wurde durch eine

rein administrative Massnahme ermöglicht, die jeder andere Hersteller auch anwenden könnte: Das maximale Startgewicht wurde um 2 Tonnen, das Landegewicht um eine Tonne gesenkt. Das reduziert die Landetaxen und den Treibstoffverbrauch – letzteres gibt noch eine kleine Steigerung der Reichweite auf 1430 NM.

Nebel gegen United

San Francisco (SFO) weist die grössten Verspätungen aller Flughäfen in den USA auf. Die Betreiber von SFO möchten eigentlich eine neue Piste bauen, die genügend weit von den Bestehenden entfernt ist, dass ein Parallelbetrieb auch bei schlechtem Wetter (Seafog) garantiert ist. Im Februar waren 21 der 29 Tage von Regen und Nebel so erfüllt, dass die Kapazität des Flughafens drastisch verringert wurde. Die Fluggesellschaft United, deren Flüge 55% des Gesamtvolumens in San Francisco ausmachen, musste 658 Flüge absagen, also 23 pro Tag. Und trotzdem ist United von der vorgeschlagenen Massnahme, den Verkehr vor allem für Turbopropflugzeuge einzuschränken, alles andere als begeistert. United bezieht sich aufs Gesetz: Das Deregulationsgesetz von 1978 schreibt klar vor, dass keine Behinderungen in den Bereichen der beflogenen Strecken, der Preise und der eingesetzten Flugzeugtypen erlaubt sind, weder von staatlichen Stellen, von Flughafenbetreibern oder von Behörden. Wenn Zubringer eingeschränkt würden, so

schade dies der Wirtschaft und Prosperität der Region.

Bis allerdings eine neue Piste betriebsbereit wäre, dürften Jahre vergehen, denn sie müsste in die Lagune hinaus gebaut werden, was bereits seit Jahren heftige Diskussionen auslöst. SFO zieht die Statistiken bei und weist darauf hin, dass vor allem Turbopropflugzeuge den Verkehr behindern. Während sie 18% der täglichen 1250 Flüge ausmachen, stellen die transportierten Passagiere nur 3% des Volumens dar. SFO will zumindest eine Einschränkung der Flüge erwirken, bis Pläne für eine bessere Kapazitätsausnutzung vorhanden sind.

Als schnelle Abhilfe prüft SFO jetzt ein Anflugverfahren, das einen simultanen Betrieb der parallelen Pisten erlaubt, obwohl sie zu nahe beieinander stehen. Flugzeuge, die mit GPS Präzisionsnavigation ausgerüstet sind, sollen einerseits direkt auf die Piste 28L und andererseits während des IFR-Teils des Anfluges parallel verschoben auf die Piste 28R anfliegen, bis sie unter der Wolkendecke Sichtkontakt mit der Piste haben. Mit diesem IFR/VFR Anflugverfahren sollen ab Ende Jahr die Verspätungen in SFO während der meisten Schlechtwettertage auf einem niedrigeren Niveau als heute gehalten werden können. Und diese sind an rund 25% aller Tage vorherrschend.

Präziseres GPS

Am 2. Mai schaltete das US-Verteidigungsministerium die eingebaute Ungenauigkeit des GPS für zivile Anwender

ab. Damit verbessert sich die Positionsbestimmung von 100 auf weniger als 30 Meter. Jetzt kann die FAA endlich vorwärts machen mit der Einführung des ohnehin verspäteten und teurer als geplanten «Wide Area Augmentation Systems» (WAAS), das von genauerer Navigation beim Rollen am Boden über Streckennavigation und Terrainwarnung bis zu Cat 1 Anflügen die Luftfahrt in den USA auf eine neue Basis stellen soll. Bis jetzt konnten die Anflüge nicht überall zugelassen werden, weil die absichtlich eingebauten Zeitfehler alle 12 bis 17 Sekunden zu viele Fehlermeldungen produzierten. Jetzt soll die Fehlertoleranz bei 107 Sekunden sein und die Anfluggenauigkeit mit bodenunterstütztem GPS bei 3,5 Metern liegen, was den Anforderungen für Cat 1 entspricht.

Russischer Schub

Am 24. Mai konnte Lockheed Martin mit dem erfolgreichen Start der Atlas III Rakete den Höhepunkt der jahrelangen Zusammenarbeit mit der Firma Energomash feiern: Zwei russische Triebwerke beförderten die Weiterentwicklung der berühmten amerikanischen Atlas-Rakete (John Glenn) in eine Erdumlaufbahn. Eine interessante Möglichkeit eröffnen diese zwei RD-180 Motoren: Ihr Schub kann in einem weiten Bereich reguliert werden. So hob die Rakete mit dem Eutelsat-Satelliten mit bloss 74% Schub ab, um die Installationen des Startturmes wirkungsvoll zu schonen, fünf Sekunden später wurden 92% Leistung gesetzt, was 327 Tonnen Schub und einem Sau-



Aus Aw&ST May 29/2000

erstoff/Brennstoffverbrauch der Triebwerke von 2000 kg/sec entspricht. Eine halbe Minute später wurde wieder auf 64% reduziert, damit die Belastung beim Übergang in den Überschallbereich nicht zu gross wurde. Wieder 30 Sekunden später ging's auf 87% hoch und die Leistung wurde ab diesem Zeitpunkt so

verändert, dass die Beschleunigung der Rakete 5.5 g nicht überschritt.

Die neuen Motoren sind so leistungssteigernd für die Atlas-Rakete, dass die Endgeschwindigkeit und Zielhöhe der ersten von nur noch zwei Stufen in drei statt wie bisher in fünf Minuten erreicht wurden. Die zweite Stufe konnte daher nur mit einem Triebwerk statt zwei ausgerüstet werden, was reicht, um 4.1 Tonnen auf eine geostationäre Umlaufbahn zu bringen. Weil diesmal sogar die berechneten Resultate noch übertroffen wurden, reicht die Treibstoffreserve des Satelliten für 17 statt 15 Jahre, um die geostationäre Lage beibehalten und korrigieren zu können.

Lockheed Martin will in den nächsten fünf Jahren 12 bis 18 Atlas III in den Weltraum schiessen, danach soll die stärkere Atlas V übernehmen. Für Russland stellt dieses Programm das wichtigste Wirtschaftsprogramm mit dem Ausland dar, stehen doch bei Energomash über 100 Raketenmotoren im Wert von einer Milliarde Dollar auf der Bestellliste. Da gegenüber Russland aber immer noch Restriktionen bezüglich Technologietransfer bestehen, durften die 25 Energomash-Techniker den Start nicht vom Kontrollzentrum aus verfolgen, da dieses zu nahe am militärischen Komplex war, sondern mussten sich mit Video-Übertragungen in einem «sicheren» Raum begnügen.

Spinnacker im All

Die NASA entwickelt Segel, die leichte Satelliten ohne grossen Energieaufwand

durch den Weltraum transportieren können. Segel mit einer Spannweite von 400 Metern würden im All entfaltet und können dank der reflektierenden Oberfläche durch das Sonnenlicht oder mit Hilfe von erdgebundenen Lasern vorwärts getrieben werden. Auch ein Mikrowellenantrieb wird studiert. Als Material wird eine sehr dünne Kohlefaserfolie evaluiert, die etwas mehr als drei Gramm pro Quadratmeter wiegt. Dass ein Laser durchaus in der Lage ist, Satelliten Schub zu vermitteln, wurde bereits 1997 bewiesen, als die NASA eine elf Zentimeter messende parabolisch geformte Scheibe mittels eines 10-KW Lasers auf eine Höhe von 38 Meter beförderte. Der damalige Projektleiter gründete die Firma Lightcraft Technologies und sucht jetzt Investoren, die 2.5 Mio \$ bereit stellen, damit diese ursprünglich militärische Idee auf privater Basis weiterentwickelt werden kann. Sein Ziel ist, in fünf Jahren mit einem 1-Megawatt Laser einen Mikrosatelliten von einem Kilogramm Gewicht in eine Erdumlaufbahn zu schießen. Der pulsierende Laser würde die Luft in der Innenseite der parabolischen «Antriebseinheit» der Kleinrakete innerhalb von Millisekunden auf mehrere tausend Grad heizen, was eine enorme Druckerhöhung bewirke und so den notwendigen Schub erzeuge.

Wärmediode

Die Firma mit dem bescheidenen Namen «27th Century Technologies» hat den Prototypen einer wärmeleitenden Diode vorgestellt. Wird ein bestimmtes Trägermaterial mit der patentierten Be-

schichtung versehen, wird die Wärme in einer Richtung verzugslos weitergeleitet, während die Gegenrichtung für Wärmeenergie sehr schwer zu passieren ist. So könnten elektronische Geräte viel wirksamer als heute gekühlt, Isolationen «intelligent» gemacht oder Kühl- und Heizelemente optimiert werden. Auch das Militär ist sehr interessiert an dieser Erfindung. Und vielleicht könnte der einst das unsäglich laute Kühlgebläse der A320 durch ein leise säuselndes ersetzt werden?

Amis und Waffen

Beim Verladen eines Koffers in den Frachtraum einer MD-83 der Alaska Airlines ging die darin verpackte Pistole los. Das Projektil durchschlug den Kabinenboden und wurde in einem Windelpaket unter einem Sitz wieder gefunden. Wegen dieses Vorfalles will die Fluggesellschaft jetzt eine weitere Frage beim Check-in nach der Sicherheit des aufgegebenen Gepäcks einbauen. Neben: «Haben Sie die Koffer selber gepackt?» und: «Haben Sie Geschenke oder Pakete von Drittpersonen angenommen?» soll auch noch gefragt werden: «Haben Sie eine Waffe im Gepäck?» Beantwortet die Person diese Frage mit «Ja!» soll auch noch die Anschlussfrage: «Ist sie geladen?» gestellt werden. Amerikaner trennen sich offenbar nur schwer von ihren Waffen...

Luft raus

Zwei Piloten der Alaska Airlines wurden vom Dienst suspendiert, weil sie

am 25. März einen Flug von Portland nach San Jose fortgesetzt hatten, obwohl die Sauerstoffanlage ihrer Boeing 737-700 teilweise leer war. Dies rührte daher, dass das Flugzeug offenbar ohne richtig eingeschaltete Druckkabine gestartet war. Als die Kabinenhöhe 14'000 Fuss erreichte, fielen die Sauerstoffmasken von der Kabinendecke, wie dies «per Design» vorgesehen ist. Die Piloten sanken auf 10'000 ft ab, setzten die Kabine jetzt unter Druck, regulierten diesen und stiegen weiter auf die Reiseflughöhe von 41'000 ft. Bis nach der Landung wurde niemand über Funk über diesen Vorfall informiert. Die Mechaniker, die das Flugzeug «aufräumen» mussten, stellten fest, dass viele der 92 Passagiere die Masken aktiviert und gebraucht hatten, denn rund die Hälfte der Sauerstoffge-

neratoren war leer. Jetzt schaltete sich auch die FAA ein und leitete eine Untersuchung wegen Verstosses gegen einschlägige Vorschriften bezüglich funktionierenden Sauerstoffanlagen in Flugzeugen ein. Die FAA sperrte darauf den Piloten die Lizenz für sechs Monate. Begründung: Fliegen eines nicht den Vorschriften entsprechenden Flugzeuges; fahrlässiges und rücksichtsloses Fliegen; Fortsetzen eines Fluges, der in vorschriftswidrige Höhen führte; Vernachlässigung der Pflichten gegenüber der Passagiersicherheit.

Auf unsicherem Eis

Dick Rutan, der zusammen mit seiner damaligen Frau Jeana Yeager im Jahr 1986 (an Bord der Spezialkonstruktion Voyager seines Bruders) ohne Zwischenhalt rund um die Welt flog, mus-

Yawspin

DEPARTURES		UNIQUE ZURICH		
Flight	To	Time	Expected	Actual
SR 474	SKOPJE	1005	1145	1222
MA565	BUDAPEST	1010		1045
SR 650	MADRID	1010	1102	1104
SR 750	NICE	1010	1116	1117
SR 592	BERLIN	1015		1057
AA6402	CHICAGO	1020	1030	1110
SR 126	BOSTON	1020	1045	1112

ste sich mit vier anderen Männern aus einer langsam versinkenden Antonov 2 retten. Und zwar nicht irgendwo, sondern eine Meile vom Nordpol entfernt. Die Gruppe Leute war mit zwei Flugzeugen bereits vier Tage zuvor am Nordpol gelandet, kehrte nach Norwegen zurück und wollte auf dem Rückflug in die USA am 15. Mai nochmals einen Zwischenhalt am Nordpol einschalten.



Aus AW&ST May 22/2000

Das leichte Begleitflugzeug Cessna 185 wurde voraus geschickt, die Tragfähigkeit des Eises zu testen. Der frisch gefallene Schnee täuschte eine dicke Eisschicht vor, die jetzt vom Cessnapilot inspiert wurde. Doch bevor er dem Besitzer der Antonov, der selber am Steuer war, seine Bedenken melden konnte, setzte dieser schon zur Landung an. Auf eine schnelle Warnung am Funk hin ver-

suchte er durchzustarten, doch die Räder hatten bereits touchiert und das Eis zum Brechen gebracht. Die Männer konnten ihre Überlebensausrüstung und Lebensmittel aus dem langsam versinkenden Flugzeug retten, worauf der Cessnapilot nach Deadhorse in Alaska abflog und Hilfe organisierte. Eine Hercules der Alaska Air National Guard überwachte den Rettungseinsatz der



© AEROPERS RUNDSCHAU 2000

Twin Otter von First Air und diente als Kommunikationsplattform. Die Firma First Air ist Spezialistin für Forschungs- und Touristikoperationen in der Arktis und konnte die vier gestrandeten Abenteurer 13 Stunden nach dem eher peinlichen Vorfall retten.

Ratten mit Jet-Lag

Forscher in den USA und Japan haben mit genetisch modifizierten Ratten experimentiert, um Näheres über die Synchronisation der Körperrhythmen zu erfahren. Ein fluoreszierendes Protein wurde in ein Schlüssel-Gen eingefügt, was erlaubte, die Veränderungen der Rhythmusstörungen in Muskeln, Leber und Lunge zu verfolgen. Nachdem die Ratten durch Veränderung der Beleuchtungsdauer und -intensität «aus dem Tritt» geworfen wurden, stellten die Forscher fest, dass die Uhr im Gehirn nach einer zirkadischen Periode (bei den Menschen rund 25 Stunden) wieder synchronisiert war, in den Muskeln und in der Lunge dauerte es hingegen sechs Perioden lang. Die Leber brauchte gar 16 zirkadische (Normal-) Umgänge, bis sie wieder Tritt gefasst hatte.

Somit wurde die Theorie jetzt biologisch bewiesen, wonach jedes Organ seine ganz eigene innere Uhr hat und sehr unterschiedlich auf Zeitverschiebungen reagiert. Ob sich allerdings der Rattenversuch direkt auf die Menschen übertragen lässt, ist nicht sicher. Ein vergleichender Feldversuch an menschlichen Versuchsobjekten dürfte schon

von ethischen Standpunkt aus eher fraglich sein, ganz zu schweigen von gentechnischen Manipulationen.

Slippery when wet

Untersuchungen der FAA über einen Zeitraum von 16 Jahren haben gezeigt, dass 800 Vorfälle mit «pistenverlassenden» Flugzeugen mit Eis und Schnee zu tun hatten, respektive mit ungenauen Angaben zur Griffigkeit der Piste. Deshalb haben sich FAA, NASA, Transport Canada und das Norwegische CAA zusammen gesetzt, um präzisere Daten erarbeiten zu können. Und zwar mittels der berühmten Feldversuche, bei denen eine unserer A319 eine unsanfte Berührung mit einer Augsburg Airways Dash 8 hatte. Seit 1995 laufen diese Testreihen, vorerst wurden aber nur Autos mit Messgeräten eingesetzt. Diese 8000 Versuche lieferten zwar eine Menge interessanter Daten, jedoch war kein verlässlicher «Umrechnungsfaktor» auf das Verhalten der Flugzeuge heraus gekommen. Ursprünglich hätte diese Testreihe – auch mit Flugzeugen – nach fünf Jahren abgeschlossen sein sollen, nun ist sie bis 2003 verlängert worden. Kritisiert wurden Boeing und Airbus, die diese Versuche zwar verbal unterstützt, aber nicht aktiv daran teilgenommen hatten. Nach rund 800 Bremsversuchen mit 737 und 757 der NASA, einer 727 der FAA und einer deHavilland Dash 8 wurden Fluggesellschaften um aktive Mitwirkung angeschrieben, damit eine ganze Palette von Verkehrsflugzeugen abgedeckt werden könnte. Neben Swissair beteiligten sich

Sabena, Aero Lloyd, Deutsche BA und Dornier an Tests in München. LTU und FTI zogen sich wieder zurück, nachdem sie erhebliche Unsicherheiten in der Versicherungsfrage festgestellt hatten. Aero Lloyd und Sabena konnten im Februar bei idealen Schneeverhältnissen ihre Testfahrten im Geschwindigkeitsbereich von 65 bis 118 kt machen, für die 737 der Deutschen BA mussten am nächsten, wärmeren, Tag bereits 210 Tonnen Schnee herbei geführt werden. Die Dornier 328 konnte am vierten Tag auch ihren Beitrag zu den Vergleichsmessungen beitragen (verschiedene Messfahrzeuge lieferten 400 Vergleichsmessungen). Aber dann ging etwas schief, als die Swissair A319 auf einer künstlichen Schneeschicht ausrutschte und erheblich beschädigt wurde. Die Versuche wurden dann abgebrochen, auch, weil kein Schnee mehr in Sicht war. Sie seien aber trotzdem ein Erfolg gewesen und hätten bereits zu präziseren Koeffizienzberechnungen geführt. Sie würden weiter geführt – aber wohl ohne Swissair-Beteiligung.

Cockpitvideo

Von Unfalluntersuchungsbehörden kommt seit Jahren die Forderung nach Video-Aufzeichnungsgeräten in Cockpits moderner Flugzeuge. Die Bildschirmgeräte lassen fast keine Aufschlüsse zu, welches Bild sich den Piloten während der fraglichen Zeit präsentiert hatte. Ebenso ist die Stellung von Drucktasten oder Mehrfunktionsschaltern schwierig zu rekonstruieren.



Aus AW&ST May 22/2000

Nach ersten Versuchen mit Miniaturkamera, die nur die Bildschirme erfassen, hat die FAA nach Versuchen in ihrem 757-Simulator im April die «ideale» Position solcher Kameras gefunden: Zwischen und hinter den Piloten, an der Decke montiert. So seien alle Schalter, Hebel, Sicherungen, Anzeigeelemente - und die Piloten - optimal erfasst. Und selbstverständlich auch die Manipulationen, welche die Piloten ausführen.

Das ausgewählte Kamerasystem wird bereits seit einigen Jahren an Bord von unbemannten Aufklärungsflugzeugen eingesetzt und soll in diesem Sommer im Cockpit getestet werden. Einerseits soll mit einem NASA-eigenen unbemannten Flugzeug die Systemzuverlässigkeit, die Aufzeichnungstechnik und die Anpassung an den ganzen Flugbereich getestet werden, andererseits wird die Kamera im Cockpit eines NASA Verkehrsflugzeuges eingebaut, damit die realistischen Umgebungseinflüsse studiert werden können. Auch wird mit im Infrarot- oder Sichtbereich arbeitenden Kameras experimentiert sowie mit

verschiedenen «solid-state» Speichern. Die Aufnahmezeit soll zwei Stunden betragen, bevor der Speicher überschrieben wird.

Die FAA sieht vor, dass ab 2003 alle neuen Verkehrsflugzeuge damit ausgerüstet sind und die älteren bis 2005 umgerüstet werden müssen. Die IFALPA ist nach wie vor gegen eine Videoaufzeichnung des ganzen Cockpitbereiches, da die Privatsphäre der Piloten zu stark betroffen sei und dies eventuell sogar Auswirkungen auf den sicheren Arbeitsablauf an Bord haben könnte.

Unsichere Flugzeuge

In Holland wurden im letzten Jahr im Rahmen des «Safety Assessment of Foreign Airlines» zielgerichtete Stickkontrollen auf allen Flughäfen ausgeführt. Bei fast 40% der Inspektionen wurden Mängel festgestellt, wobei die Hälfte sogenannte Kategorie 3 Fehler waren, was heisst, dass ein Weiterflug nicht zugemutet werden kann. Obwohl nur 20% der kontrollierten 162 Flugzeuge von 96 Gesellschaften Frachtmaschinen waren, verursachten sie die Hälfte dieser Kategorie 3 Fehler. Neben technischen Mängeln wurden auch Verfehlungen bei der Treibstoffbestellung, Streckenplanung, Frachtbeladung oder bei den Papieren von Flugzeug und Besatzung festgestellt. Ein Frachtflugzeug hatte mehr Besatzung als Sitze und ein anderes wies so gravierende Mängel auf, dass gleich eine sofortige Reparatur angeordnet wurde. Vor allem osteuropäische und afrikanische Gesell-

schaften blieben in den Maschen hängen. Bei russischen Flugzeugen seien Fehler oft durch die Konstruktion bedingt gewesen. Die holländische Behörde wird die Inspektionen auch in diesem Jahr weiter führen.

Virgin hilft Aussies

Seit dem landesweiten Pilotenstreik im Jahr 1991 haben viele Piloten in Australien ein faktisches Arbeitsverbot hinnehmen müssen, weil sich die australischen Fluggesellschaften weigerten, diese wieder einzustellen. Nun offeriert Virgin den in alle Welt verstreuten Piloten eine neue Heimat in der Heimat: 160 Piloten sucht Virgin für ihren Ableger auf dem fünften Kontinent und will vorwiegend diese «armen Kerle» berücksichtigen, die in der Zwischenzeit wohl «weiser» geworden seien. Über Arbeitskräfte muss sich Richard Branson, Chef von Virgin, nicht sorgen: 17'500 Leute haben sich schon auf Stellen beworben – ohne dass je ein Inserat erschienen wäre.

Piloten gesucht

Atlantic Southeast Airlines muss 40 Piloten pro Monat anstellen, um die geplante Expansion verkraften zu können, die seit der Übernahme durch Delta Air Lines vor einem Jahr einsetzte. Nach einer Aufstockung der ATR-Turbopropflotte im letzten Jahr werden ab 2001 Canadair RegionalJets in grosser Zahl die Flotte erweitern. Innerhalb eines Jahres stieg die Zahl der Angestellten von 2629 auf heute 3200.

So verlockend kann das Angebot aber nicht sein, denn ein Leser schrieb in der Zeitschrift «Aviation Week» einen Leserbrief zum Thema Pilotenwerbung: «... I asked what I could make as a first-year first officer with a regional. I was shocked when he replied \$ 17'000-22'000 a year for 2-5 years. Eventually I could become a captain at \$ 23'000-37'000 a year for a few years. From there, I could move on to the majors. I have decided to remain a computing professional. The thought of throwing away an \$ 80'000 salary to haul people while being paid less than a school bus driver has lost its appeal...»

Abidjan-Unfall: Ein Update

Noch immer tappen die Untersuchungsorgane im Dunkeln, was den Absturz einer mit 169 Menschen besetzten Airbus A310 von Kenya Airways verursacht haben könnte, die am 30. Januar eine halbe Minute nach dem Start ins Meer stürzte. Alle Systeme hätten einwandfrei funktioniert, bestätigten die Behörden nach der Überprüfung verschiedener Instrumente und des Cockpittonbandes. Der Flugdatenschreiber hatte leider keine Informationen aufgezeichnet. 1,7 Sekunden nach dem Einziehen der Räder ertönte die Überziehwarnung, die 21,5 Sekunden lang aktiv geblieben ist, während das Flugzeug vom Steigflug in den Sinkflug übergegangen ist. 20 bis 30 Meter über dem Meer verstummte sie, und 3,3 Sekunden später wurden Aufprallgeräusche vom Cockpittonband registriert. Weshalb das Flugzeug in einen überzo-

genen Flugzustand geraten ist, sollen weitere Abklärungen an geborgenen Wrackteilen aufzeigen. Kritik wurde auch an den Rettungsdiensten geübt: Wenn diese professioneller gearbeitet hätten, wären mehr als bloss zehn Überlebende registriert worden, behaupten die zuständigen Untersuchungsorgane. Diese zehn Menschen haben sich schwimmend ans Ufer retten können. Es war Nacht und der Wellengang hat die Orientierung erschwert.

55 hours, however...

In England ist per Gesetz die maximale Flugdienstzeit auf 55 Stunden pro Woche, 95 in zwei Wochen und 190 pro Monat beschränkt. An Weihnachten und verlängerten Wochenenden mit hohem Verkehrsaufkommen hatten einige (Charter-) Fluggesellschaften Mühe, die Flüge mit Besatzungen zu belegen. Sie entdeckten eine Gesetzeslücke und begannen, die Besatzungen von Mitte Woche her einzusetzen, denn dann konnten sie die vollen 55 Stunden der ersten Woche nehmen und die angebrochene zweite Woche anteilmässig dazu nehmen, was zu Arbeitseinsätzen von bis zu 84 Stunden in sieben Tagen führte! Das englische Luftamt ist allerdings dabei, im Zuge der Harmonisierung die EU-Richtlinien anzuwenden, die eine solche Praxis verhindern. Auch die in der Hochsaison nicht seltenen täglichen Präsenzzeiten von 16 bis 18 Stunden vom ersten Einchecken bis zur letzten Landung sollten dann der Vergangenheit angehören.

Du hesh Problem?

Die ukrainische Fussballmannschaft musste nach einem Länderspiel im Wembleystadion gezwungenermassen etwas länger in England bleiben als geplant. Da Air Ukraine, Besitzerin des Flugzeuges, das die Mannschaft auf dem Flugplatz Luton absetzte, Rechnungen in der Höhe von 2 Mio £ nicht bezahlt hatte, sperrten die Behörden die Maschine kurzerhand. Auch das Flugzeug der Presseleute wurde mit einem Startverbot belegt, damit die Forderungen mit Nachdruck eingetrieben werden konnten. In Standsted wurde zwar betont, dass die Landegebühr für das Presseflugzeug entrichtet worden war, aber aus Solidarität zu Eurocontrol als hauptsächlich betroffene Institution würde man das Flugzeug an einem Heimflug hindern. Es sei hier darauf hingewiesen, dass Air Ukraine nichts mit Ukraine International zu tun hat, die mit Swissair auf der Strecke nach Kiev zusammen arbeitet.

Koreanischer Pilotenverband

Ein Streik bei Korean Airlines (KAL) konnte im letzten Moment abgewendet werden, da die koreanische Regierung um Mitternacht vor der Deadline ein Gesetz unterzeichnet hatte, das die Bildung von unabhängigen Berufsverbänden innerhalb einer Firma gestattet. Daneben wurde ein Gesetz gestrichen, das Piloten und Kabinenbesatzungen als nationale Sicherheitsbeamte verpflichtet und aus den Zeiten des Heissen und Kalten Krieges zwischen Nord- und Südkorea stammte. Deswegen

konnten die Besatzungen bisher überhaupt keiner Gewerkschaft angehören. Damit gehören jetzt auch die in jedem Cockpit und an jeder Purserstation installierten Gaspistolen der Vergangenheit an, da sich die politische Lage etwas entspannt habe und nicht jederzeit mit einem terroristischen Anschlag gerechnet werden müsse.

Ein erster Punkt auf der Traktandenliste der 1247 in der «Korean Air Flight Crew Union» vereinigten KAL-Piloten ist sicher die Anpassung der Löhne der Einheimischen, die viel weniger als die rund 160 ausländischen Piloten verdienen.

Ein Herz für Tiere

Der Kapitän eines United-Fluges von Washington nach San Jose hatte Erbarmen mit einem 10-jährigen Hund, als er erfuhr, dass dieser aus Versehen in einen ungeheizten Frachtraum verladen worden war. Also entschloss er sich, in Denver einen Zwischenhalt einzuschalten, damit Dakota, wie der Hund gemäss Auskunft seines Herrchens Mike Bell hiess, hundewürdig weiterfliegen konnte. Keiner der 90 Passagiere habe etwas dagegen gehabt, im Gegenteil: Als Herr Bell mit dem in Woldecken gehüllten Dakota durch die Kabine schritt, wurde er mit typisch amerikanischem Szenen-Applaus bedacht. Dakota durfte auf dem Nebensitz weiterfliegen.

Sweet memories... from the Moon

On July 20, 1969, as commander of the Apollo 11 Lunar Module, Neil Amstrong

was the first person to set foot on the moon. His first words after stepping on the moon, «That's one small step for a man, one giant leap for mankind», were televised to Earth and heard by millions. But just before he re-entered the lander, he made the enigmatic remark: «Good luck, Mr. Gorsky.»

Many people at NASA thought it was a casual remark concerning some rival Soviet Cosmonaut. However, upon checking, there was no Gorsky in either the Russian or American space programs. Over the years many people questioned Armstrong as to what the «Good luck, Mr. Gorsky» statement meant, but Armstrong always just smiled.

On July 5, 1995, in Tampa Bay, Florida, while answering questions following a

speech, a reporter brought up the 26 year old question to Armstrong. This time he finally responded. Mr. Gorsky had died and so Neil Armstrong felt he could answer the question. In 1938, when he was a kid in a small mid-west town, he was playing baseball with a friend in the backyard. His friend hit a fly ball, which landed in his neighbour's yard by the bedroom windows. His neighbours were Mr. and Mrs. Gorsky. As he leaned down to pick up the ball, young Armstrong heard Mrs. Gorsky shouting at Mr. Gorsky. «Sex! You want sex?! You'll get sex when the kid next door walks on the moon!»

A True story...by Nicolai Plesner

Henry Lüscher

Scanline 1/4 S.



Kinderhilfe des Swissair Personals - Jahresbericht 1999

Auch im vergangenen Jahr, dem 44. in der Geschichte der Kinderhilfe des Swissair Personals, waren wir in der Lage, die Hilfe an bedürftigen und notleidenden Kindern im In- und Ausland weiter auszubauen. Nebst den monatlichen Beiträgen an die Lebens- und Unterhaltskosten für die Kinder in den SOS Kinderdörfern und anderen Institutionen, konnten wir mit einmaligen Vergabungen vielen Kindern in Not, wichtige Unterstützung und Zuwendung gewähren. So zum Beispiel Waisenkindern in Uganda, deren Eltern an AIDS verstorben sind, oder drogenabhängigen Strassenkindern in Indien, die sonst keine Chance hätten, aus ihrer unwürdigen Lage herauszukommen. Nach dem gewaltigen Wirbelsturm, der in Ostindien grosse Verwüstungen angerichtet und den grössten Teil der Ernte vernichtet hat, haben wir der Stiftung Kinderdorf Usthi von Capt. Kurt Bürki mit einem namhaften Betrag Hilfe für den Wiederaufbau leisten können. Im SOS Kinderdorf von Maharès/Tunesien bewohnt seit kurzem eine Mutter mit 10 Waisenkindern das von uns finanzierte Haus. Es ist die 18. Swissair-Familie. All dies haben unsere treuen Spen-

derinnen und Spender ermöglicht. Dank ihrer Grosszügigkeit sind unsere Spendeneingänge 1999 um 2% gestiegen. Traditionsgemäss konnten wir die Spesen unter 0.2% halten; wir werden auch in Zukunft jeden Franken für die Kinderhilfe verwenden. Ein herzliches Dankeschön gehört allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SAir Group, die uns in irgendeiner Form unterstützt und geholfen haben. Viele Kinder auf der ganzen Welt sind so mit dem Personal unserer Firma verbunden. Ihren Dank, Ihre Wünsche und Gebete für das Wohlergehen gebe ich hier gerne an unsere Spenderinnen und Spender weiter.

Beispiel Soforthilfe in Indien

Wer schon einmal in Bombay war kennt die vielen Kinder, die jeden Passanten um ein paar Rupies angehen. Oder diejenigen, die an jeder Strassenkreuzung den wartenden Autofahrer etwas zu verkaufen versuchen. Bei oft grosser Hitze und in fürchterlicher Luft sind sie gezwungen, bis fünfzehn Stunden pro Tag dieser Tätigkeit nachzugehen. Wenn der Erfolg ihrer Bettel- oder Verkaufsbemühungen unter den Erwartungen liegen, werden sie im

Normalfall misshandelt oder erhalten kein Essen. In dieser erbärmlichen Situation versuchen die Kinder und Jugendlichen vielfach ihr Elend mit Drogen ein wenig zu vergessen. Nicht selten trifft man Kinder im Alter von weniger als fünf Jahren, die vom «Benzinsniffen» ihrer Arbeit wie in Trance nachgehen. Da ist es leicht für die Beherrscher der Szene, diese billigen Arbeitskräfte total in ihre Abhängigkeit zu bringen und der Weg in die harten Drogen ist vorgezeichnet. Was dies für die Jugendlichen langfristig für gesundheitliche Folgen haben kann ist jedermann klar.

Eine kleine Gruppe von lokalen Sozialarbeitern nahm sich diesen Kindern an – zuerst nur stundenweise – und gewann zunehmend deren Vertrauen. Gegenwärtig bieten sie über 60 Knaben in einem einfachen Saal Unterkunft, Verpflegung und täglichen Schulunterricht. Das missfällt den alles kontrollierenden Bossen natürlich und mit ihren Beziehungen können sie eine grössere Unterstützung der Institution durch den Staat verhindern.

Von der Effizienz dieser Soforthilfe überzeugt, konnten wir einen grossen Teil der Verpflegungskosten übernehmen. Ein gutes Beispiel dafür, wie mit wenig Geld vor Ort grosse Hilfe geleistet werden kann.

Parallel dazu unterstützen wir seit einem Jahr eine Organisation, die Kinder mit ihren Müttern, welche zum Teil bis 15 Stunden im Tag auf einer grossen Müllhalde Abfall sortieren

müssen, eine tägliche Mahlzeit und etwas Unterricht organisiert. Auch diese Leute sind in der totalen Abhängigkeit von wenigen Grundbesitzern, die dann mit den verwertbaren Materialien ihr grosses Geld machen. Nur eine einfache Ausbildung – und damit die Stärkung des Selbstbewusstseins – erlauben es den Müttern mit ihren Kindern, sich langsam aus diesen Zwängen zu befreien und ihren Lebensunterhalt auf menschenwürdige Art zu verdienen. Auch hier können wir mit wenig Geld vielen Jugendlichen eine Hoffnung für die Zukunft geben.

18. «Swissair-Familie»

1999 ist das neue SOS Kinderdorf in Maharès / Tunesien eröffnet worden. Das Haus «Swissair» wird von einer Mutter mit Waisenkindern – bald werden es deren 10 sein – bewohnt. Zwei Drittel der Baukosten haben wir bezahlt, den Restbetrag werden wir wie üblich nach Erhalt der Schlussabrechnung überweisen. Mit dem Einzug der Familie beginnen auch unsere monatlichen Unterhaltsbeiträge. Wenn sich die Kinder eingelebt haben und die Umgebungsarbeiten abgeschlossen sind, wird das «Swissair-Haus» mit einer kleinen Eröffnungsfeier eingeweiht werden. Gerne werden wir darüber in unseren internen Medien berichten.

Die SAir Group hat 1999 mit dem an Bord der Flugzeuge gesammelten Kleingeld in Zusammenarbeit mit den Schweizer Freunden der SOS Kinderdörfern ein erstes Haus in Jordanien fi-

nanziert. Am 23. Juni wird innerhalb der SAir Group weltweit mit Veranstaltungen Geld für Häuser im SOS Kinderdorf von Entebbe / Uganda gesammelt. Die Firma beteiligt sich finanziell an diesem Projekt, entsprechend wird der ganze Anlass gross angekündigt. Obwohl wir von der Stiftung keine Mittel dafür verwenden, hoffen wir, dass unser Hilfswerk in der SAir Group besser bekannt wird und freuen uns über jede neue Spenderin und jeden neuen Spender.

Neuer Name

Die Würfel sind gefallen. Der Stiftungsrat hat sich auf Grund der veränderten Struktur unseres Konzerns für den Namen Stiftung Kinderhilfe der SAirGroup-Personals und den entsprechenden Übersetzungen entschieden. Bereits heute helfen uns viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von anderen Firmen des Konzerns; entsprechend sollen auch Leute aus allen Teilen des Konzerns im Stiftungsrat vertreten sein.

Finanzielles

Die um 2% höheren Spendeneingänge erreichten den stolzen Betrag von 807'000.- Fr. Sie setzen sich aus 72% monatlichen Salärabzügen und 28% Einzelspenden oder Erlös von Spezialaktionen zusammen. Hervorzuheben ist hier der grossartige Erfolg des Sponsorenlaufs des Laufclubs am FPS-Fest. Daneben erhielten wir aber auch viele spontane Spenden von Firmenanlässen, Geburtstagsfeiern, Jubiläen

und vielen anderen Veranstaltungen. Unsere festen Verpflichtungen machen heute 75% der Ausgaben aus, während der Rest für einmalige Projekte und Soforthilfe aufgewendet wird. Einmal mehr belaufen sich unsere Spesen auf weniger als 0.2% und wir garantieren unsern Spendern weiterhin, dass die Gelder ausschliesslich für Kinderhilfe verwendet werden.

Wo wir uns 1999 engagiert haben

Im vergangenen Jahr haben wir hilfsbedürftige Kinder in der Schweiz, in *Äthiopien, Albanien, Bangladesch, Brasilien, China, Chile, Ghana, Indien, Kenia, im Libanon, in Mexiko, Nepal, Pakistan, auf den Philippinen, in Portugal, Rumänien, Senegal, im Sudan, in Thailand, in Uganda, in Venezuela* und in *Vietnam* unterstützt.

Schenken ist ein Brückenschlag über den Abgrund der Einsamkeit

Antoine de Saint-Exupery

Ein herzliches Dankeschön allen Spenderinnen und Spendern für ihre Grosszügigkeit. Sie helfen uns, wenigstens einigen Kindern und Jugendlichen eine menschenwürdige Kindheit mit etwas Liebe und Hoffnung für Zukunft zu ermöglichen.

13. März 2000

Gustav Bader, Präsident

*Stiftung Kinderhilfe des SAirGroup-Personals
Postscheckkonto 80-26140-7*

Personaldepositenkasse Konto 1037

(Die Spenden sind steuerabzugsberechtigt)

Höhenflüge auch nach der Pensionierung

(HL) Kurt Züger wurde nach 30 Dienstjahren im Jahr 1986 vom stolzen Boeing 747 weg pensioniert. Er hat uns einen Beitrag geschickt, damit wir einen Eindruck bekommen, was man alles (auch noch) nach der Pensionierung in Angriff nehmen könnte.

Nach einjährigen Umbauarbeiten an seinem Haus im Engadin und Skilehrertätigkeit begann er im Sommer 88 mit Regattasegeln in der Olympischen Laserklasse. Recht rasch hat er sich in dieser Szene zu rechtgefunden und ist darin «hängengeblieben». Er wurde damals von diesen jun-

Knapp am Podest vorbei

An den Weltmeisterschaften der Laserklasse im mexikanischen Cancun wurde der 68-jährige Kurt Züger in der Great Grand Mastersklasse Vizemeister. Der ehemalige Pilot der Swissair beeindruckte durch seine Resultate; viermal wurde er Zweiter, im fünften Lauf fuhr er als Erster durchs Ziel. Nachdem der Engadiner bereits in den vergangenen zwei Jahren als Europameister dieser Rihandklasse von sich reden machte, ist dieser Erfolg der Höhepunkt seiner seglerischen Karriere. Wie Züger bemerkte, will er im nächsten Jahr die Herausforderung wieder annehmen, auch noch den Meistertitel zu holen. Denn das Podest ist nach wie vor sein Ziel. An diesen Wettkämpfen lag er lange in Führung, doch durch einen Zusammenstoss mit dem Australier Bob Mc-



Kurt Züger ist sehr stolz auf seine Leistungen

Donald verlor er seine Spitzenposition. Doch wie der rüstige 68-Jährige meinte: „Gewianen wird immer härter. Junge und spritzigere“ Great Grand Masters (diese Klasse erreicht man mit 65 Jahren) rücken näher.“ An der Europameister Series im August hofft er, seinen Euro Master-Titel 98 und 99 auf dem Silvaplanensee ein drittes Mal erfolgreich verteidigen zu können. Seine Resultate sind insofern erstaunlich, da Züger erst seit seiner Pensionierung – bei der Swissair ist dies mit 54 Jahren – mit dem Laser segelt.

Cornelia Geiger

Resultate

1. USA Henry De Wolf Jr

2. SUI Kurt Züger

5. CAN Heinz Gebauer



gen Lasersegler gut aufgenommen, hat sogar an zwei Jugendtrainingslagern teilgenommen (fliegen hält jung!).

Seit ein paar Jahren regattiert Kurt vor allem in der Masterszene (Segler/innen ab 35 Jahren). Dort gab es ein neues Ziel, die Weltmeisterschaft in der Great Grand Master Klasse, das heisst, offen für Segler ab 65 Jahren. Das hat ihn motiviert, hart zu trainieren. Im März dieses Jahres reichte es in Cancun/Mexiko an der Laser-Masterweltmeisterschaft bereits zum Vizeweltmeister, wofür wir Kurt herzlich gratulieren! Er war als einziger Schweizer mit dabei.

Kurt Züger meinte im Brief, dass dies den ehemaligen Kollegen und auch den noch Aktiven zeigen könne, «dass man



als Pensionär nicht nur am Morgen mit dem Hund spazieren kann, um am Nachmittag den Blick zu lesen».

Wir wünschen Kurt weiterhin alles Gute und viel Erfolg beim Angriff auf den Weltmeistertitel!

P.S. Wir berichten sehr gern über Tätigkeiten, Erlebnisse, Erfahrungen und Ratschläge pensionierter Kollegen – senden Sie uns doch einfach «Ihre Story» ein!

Leander M. Ritzi 1/4 Seite

Unik Zurück?

In den letzten Wochen war in den Medien oft die Rede vom Flughafen Kloten. Die Anrainer des Flughafens machen sich zunehmend Sorgen um ihre Lebensqualität, nachdem vor allem die Deutschen Nachbarn mit der Kündigung des Staatsvertrags gegen die jahrelange sträfliche Nichtbeachtung ihrer Interessen im Verkehrsfluss um den Flughafen Kloten protestierten.

Wie es scheint, sind beispielsweise Abmachungen über die Anflugszahlen auf die jeweiligen Landepisten unkommentiert gebrochen worden. Anfragen der betroffenen Gemeinden auf Deutschem Staatsgebiet wurden entweder abgewiegt, oder gar mit falschen Angaben quittiert, so dass den solchermassen an der Nase Herumgeführten nur die Notmassnahme der Kündigung eines von Schweizer Seite eh' nicht eingehaltenen Staatsvertrags zu bleiben schien.

Im Umfeld von der Schliessung der Piste 28, die eine grossräumige Verlagerung des Abflugverkehrs bedingt, regt sich weiterer Widerstand. Offensichtlich sind auch hier einst gemachte Versprechungen der Flughafenbehörden nicht eingehalten worden. Es betrifft dies die neuen Abflugrouten über den Pfannenstiel und den sogenannten Right Turn auf Piste 16. Versprochen war ein 50-prozentiger Anteil an Pfannenstiel-Abflügen und je ein Viertel auf dem neuen Right-Turn und auf der normalen Linkskurve.

Letzte Woche wurden Zahlen bekannt,

die zeigen, dass auf der Geradeaus-Route nur gut zwanzig Prozent aller Abflüge verkehren, während die übrigen zwei Departures sich die knapp achtzig Prozent und damit den Hauptanteil der lärmintensiven Abflüge teilen. Nicht ohne dass es dabei zu Protesten der betroffenen Anwohner geführt hätte, die vermuten, dass man die Goldküste auf Kosten der Region Zürich-Nord schonen will.

In diese Diskussion eingebracht wird auch die Tatsache, dass im Vorfeld der sogenannten Flughafen-Abstimmung falsche Zahlen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren publiziert worden sind, und so die Gunst des Stimmvolks unter Vorspiegelung falscher Tatsachen erwirkt worden wäre.

Betrachte ich alle diese Fakten, vermag ich nur den Kopf zu schütteln über die offenkundige Naivität, mit der hier an allen Fronten von den Verantwortlichen den direkt Betroffenen Bären aufgebunden werden, so dass ich mich über die wachsende Opposition gegen den Flughafenausbau und die Verlagerung von Anflug- und Abflugrouten nicht wundern kann. Das Vertrauen ist verspielt und einmal verspieltes Vertrauen ist nur sehr schwer wieder aufzubauen.

Auch wenn mir die plötzlich aus dem Boden schiessenden Aktionskomitees gegen den Lärm des Flughafens vorkommen wie die seltsamen schwarzen Ge-

schöpfe aus Monty Pythons Holy-Grail-Geschichte, die lauthals nach ihren Schrebergärten schreien, verspüre ich eine gewisses Verständnis für den Unmut der Betroffenen. Auch sehe ich, dass es nicht so einfach sein kann, wie es sich die Leitung des Unique Zurich Airport macht, indem sie die Lärmgegner als Alleinverantwortliche für die gegenwärtige Misere bezeichnet, sondern dass vor allem auf ihrer Seite viele Fehler gemacht worden sind, die den Eindruck erwecken, dass die Anliegen der von den Immissionen des Luftverkehrs direkt Betroffenen nicht Ernst genommen werden. Seit der Flughafen nun unter privater Leitung steht, ist im Umfeld der Kommunikationspannen auch das Gefühl aufgekommen, dass diese ohne Rücksicht auf die Umgebung ihre Ziele zu verfolgen gedenkt, was in demokratisch gewachsenen Strukturen zwangsweise Widerstand auslösen muss.

So betrachte ich die Entwicklung der Ereignisse mit Interesse und sollte die Art und Weise des Umgangs mit der Bevölkerung durch die neue Leitung des Flughafens dazu führen, dass, wie es in anderen Weltgegenden auch schon vorkam, offene Proteste den Flugverkehr behindern oder gar lahmlegen, ist damit wahrscheinlich auch in einem privat organisierten Flughafen kaum viel Geld zu verdienen.

Wer weiss, vielleicht entstehen ja bald meine assoziativen Schrebergärten auf dem Flugfeld in Kloten – ob dann alle Lärmgegner wirklich zufrieden sein können, wage ich zu bezweifeln. Vielleicht wird aber doch noch ein echter Dialog zwischen allen Beteiligten eröffnet, was allerdings zuerst etwas kosten wird, neben Geld auch die Einsicht, dass ein grosses Projekt scheinbar gänzlich unzulänglich angepackt worden ist.

Viktor Sturzenegger

Peter Ibig 1/4 Seite

Interview mit Quality Manager (RS 1/00), Interview mit CCP-Vorstand (RS 1+2/00)

Interessiert habe ich in der RUND-SCHAU 1/2000 das Interview mit Quality-Manager Beat Rügger und seinen Mitarbeitern gelesen. Als Laie bin ich beeindruckt, wo dieses Team überall seine sogenannten Audits durchführt, wie sie Einheiten Swissair-intern und bei unseren vielen Partner-Airlines analysieren: Abläufe, Ausbildung, aussagekräftige Qualifikationen sind Stichworte, die mir bis heute in Erinnerung geblieben sind – dies alles im Interesse der Safety und schliesslich auch im Interesse unserer geschätzten Passagiere.

Doch plötzlich verliert der entstandene Eindruck an Glanz: Auf die Frage, ob das Team auch Audits bei der Crossair durchführt, wird abgewunken. Die Philosophie sei es, Audits nur bei neuen Airlinepartnern durchzuführen, die Crossair sei kein neuer Partner – voilà.

Paradoxaerweise erscheint ein Interview mit dem Vorstand der CCP nicht in einer weiteren Ausgabe der RUNDSCHAU, sondern just auf der nächsten Seite.

Stauend lese ich, wie das Crossair-Management mit dem gewählten Vorstand ihrer Piloten umgeht – von verhandeln kann ja kaum die Rede sein. Und in der RUNDSCHAU Ausgabe 2/2000 folgt sogleich die unrühmliche Fortsetzung. Meetings abmachen, im letzten Moment absagen; dem Pilotenkorps absichtlich Falschinformationen zukommen lassen; Daten aus den Personaldossiers findet man plötzlich in der Sonntagspresse wieder; Stimmungsmache in der Öffentlichkeit; u.s.w.

Das Crossair-Management entwickelt mit seinem Verhalten extremen Company-Stress. Dies, erschwerend zu den bereits bekannten Mängeln, wie z.B. fehlender Senioritätsliste, ist kaum im Interesse der Safety. Wenn es dem Quality-Team um Beat Rügger wirklich ernst ist, braucht es sofort einen Philosophiewechsel und entsprechende Audits bei der Crossair mit der nötigen Unterstützung durch unsere Konzernleitung.

Marc Alder, SF/O MD-11

Seit 28 Jahren planen wir

Traumhäuser Neu- & Umbauten

nach Ihren Wünschen
SR-Discount - BOX 3919

ARB

PROJEKT

René Blöchliger - Architekt
Postfach - 8153 Rümlang

Tel. +41 1 851 37 77
FAX +41 1 851 37 78
arb_projekt@swissonline.ch

Luft, Aussicht, Raum,

Himmel....an schönster Aussichtslage im ruhigen Teufen/ZH bei Freienstein.
Schönes 6 1/2 Zr. Landhaus mit Ausbaureserve, grosse Gartenanlage mit Biotop
und Pergola, 3 Garagen, Fr. 1'500'000.-. Stefan Schmid kennt die Details.

K·M&P

KUONI-MUELLER & PARTNER

Kuoni Mueller und Partner Residential AG Schweizergasse 21. 8001 Zürich. www.kmp.ch
stefan.schmid@kmp.ch Fax: 01 / 2120715 Tel: 01 / 2120953

Fam. R. Frey 1/4 S.

**7/1/2 Zi EFH Neunkirch 1/4
Seite**

AEROPERS Monthly & BackOffice News

Seit 24. Mai: Neuer Vorstand «in Charge»
Der personelle Wechsel, welcher die Generalversammlung 2000 gebracht hat – 3 Bisherige, 4 Neue – ging einher mit der Verkleinerung des Vorstands von 9 auf 7 Mitglieder. Diese Ausgangslage ist für alle Beteiligten eine gewaltige Herausforderung aber zugleich eine grosse Chance: Die Verkleinerung bringt den Zwang mit sich, die Verbandsorganisation zu durchleuchten und auf Effizienz auszurichten – andererseits bietet sie die Gelegenheit die historisch gewachsenen Ressorts, welchen im Laufe der Jahre mehr oder weniger systematisch immer wieder neue Aufgabenbereiche zugeordnet wurden, von Grund auf neu zu organisieren. Im Zuge des Vorstands-Seminars in Murten (Ende Mai anfangs Juni) bot sich deshalb – vermutlich zum ersten Mal in der Geschichte der AEROPERS – Gelegenheit, die Verbandsziele und die daraus abgeleiteten konkreten Aufgaben in aller Breite und Tiefe neu zu definieren. Die Resultate dieses Prozesses wird ein Leitbild und ein Geschäftsreglement festhalten. Beides sind unabdingbare Instrumente für das Management von modernen Unternehmungen wie Verbänden, die bis anhin aber gefehlt haben. Beides sind auch Instrumente, welche letztlich der Transparenz der Verbandsarbeit dienen und die Ausrichtung des Verbands

auf die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder festschreiben werden. Im Juli/August werden wir Sie umfassend orientieren. Resultat der Auslegeordnung ist ebenfalls die Neugestaltung der Ressorts – das neue Organigramm wurde Ihnen bereits mit dem Vorstandsbulletin Mai 2000 verschickt.

Neuer Stellenwert für Vertragsverhandlungen...

Wer das neue Organigramm genau angesehen hat, wird sogleich die wichtigsten Änderungen zur alten Organisation festgestellt haben: Für die Verhandlungen und die Entwicklung unseres Gesamtarbeitsvertrags wird neu ein eigenständiges Ressort geschaffen. Dies geschah aus der Erkenntnis heraus, dass es sich beim GAV um das umfassendste und bedeutungsvollste Regelwerk handelt, welches für unsere Piloten einerseits die Garantie der Jobsicherheit beinhaltet und andererseits grosse Bereiche der Arbeitsbedingungen festschreibt. Vertragsverhandlungen beginnen deshalb von nun an nicht mehr lediglich mehrere Monate vor der eigentlichen Aushandlung eines neuen GAV, sondern werden bereits unmittelbar nach dem Abschluss eines gültigen Vertrags an die Hand genommen. Die AEROPERS wird ihre

Verhandlungspositionen nicht mehr kurzfristig auf die Forderungen der Arbeitgeber ausrichten, sondern mit eigenen ausgereiften, ausformulierten und in der Mitgliederbasis abgestützten Verhandlungsmandaten in die Gespräche steigen. Wir wollen beim Agenda-Setting künftig die aktive und innovative Rolle innehaben.

Dies bedingt, dass der Einbezug unserer Mitglieder auf neue Fundamente gestellt wird.

... und Qualitätskontrolle des Verbands

Zu diesem Zweck wird neu eine Kommission für die Qualitäts-Kontrolle der Verbandstätigkeit geschaffen. Diese wird ein Instrumentarium entwickeln, welches ermöglichen wird, für jedermann nachvollziehbar mitzuverfolgen, wieweit sich die Aktivitäten des Vorstands auch an den Bedürfnissen der Mitglieder orientieren und wieweit der Vorstand mit seinen eingesetzten Mitteln diese Ziele auch effizient angeht und erreicht. Periodisch und systematisch wurde bis anhin keine Evaluation dieser Mitgliederinteressen gemacht. Die Herausforderung besteht darin, dass sich Interessen bei wandelndem Umfeld ebenfalls verändern und diese Veränderungen frühzeitig erkannt werden müssen.

Der neue Vorstand ist sich bewusst, dass ein solches Vorgehen hohe Erwartungen weckt und ein erhebliches Ausmass an Offenheit und Transparenz der Vorstandsarbeit voraussetzt. Er ist bereit, diese Voraussetzungen zu schaffen, ap-

pelliert aber gleichzeitig an ein wenig Geduld und Fairness der Mitglieder im Umgang mit den «neuen Freiheiten».

Die «Start- Hürden» werden überwunden

Die AEROPERS hat bei personellen Veränderungen und bei Veränderungen innerhalb der eigenen Organisation mit pilotspezifischen Problemen zu kämpfen: Durch die häufige Ortsabwesenheit aller Beteiligten ist es schwierig, die organisatorischen Belange schnell und umfassend zu regeln und einzuspielen. So war der Monat Juni geprägt von den Übergaben der ehemaligen Ressortleiter an ihre Nachfolger. Diverse Vorstellungstermine standen und stehen auf dem Programm – noch immer ist der persönliche Kontakt das beste Mittel, Türen zu öffnen. Zudem müssen auch alle neuen Vorstandsmitglieder EDV-technisch auf den neusten Stand gebracht werden, der ihnen die weltweite Kommunikation mit dem Backoffice ermöglicht und von überall auf der Welt den Zugriff auf unsere Datenbank und den Server der AEROPERS garantiert. Da die neue Vorstands-Zusammensetzung erst Ende Mai definitiv feststand, ergaben sich für den Juni erhebliche Terminprobleme (schon nur bei der Eingabe der FEROP-Tage). Diese Widrigkeiten werden allerdings vom Enthusiasmus und dem energiegeladenen Einsatz der «Neuen» wettgemacht.

Pan European Conference in Zürich

Die AEROPERS ist Gastgeber der diesjährigen Pan European Conference

(PEC) der IFALPA vom 28. / 29. Juni in Zürich. Die PEC vereinigt neben den EU- und EFTA-Staaten auch die Verbände des ehemaligen Ostblocks. Auch für die AEROPERS ist die Vermittlung von Know-how an diese Verbände von grosser Bedeutung: Auf europäischer Ebene ist die Schaffung eines «European Single Aviation Market» geplant, welcher sich

ebenfalls auf die genannten Staaten ausdehnen soll. Der Single Aviation Market wird u. a. auch die Piloten-Lizenzierung, Bestimmungen zu Wet Lease und zum Air Trafik Management enthalten. Diese Themen tangieren vitale Interessen der AEROPERS.

*18. Juni 2000, Reto Nause
Geschäftsführer der AEROPERS*

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 25. Juli / 29. August 2000
Zeit: ab 14.30 Uhr
Ort: im Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

Pensionierten-Ausflug

Datum: Dienstag, 5. September 2000



Per 1. Mai 2000:



Bippus Patrick



Knecht Alexander



Leutwiler Roger



Liardon Serge



Oechslin Sisko-Alice



Reutemann Adrian



Schneider Léo



Schnyder Boris

Per 1. Juni 2000:



Adams Nicolas



Bartolini Marco



Bolli Stephan



Frei Andreas



Fretz Sabine



Gabarel Christoph



Hartmann Thomas



Hartmans Edgar



Joho Roger



Lenherr Cornel



Roffler Michael



Waser Martin

IFALPA Children's Visiting Program

The German Cockpit Association «Vereinigung Cockpit e.V.» informs about IFALPA children's visiting program:

IFALPA endorses and encourages children of its members to accept a visitor in their homes and to make a reciprocal visit. Whereas a «coordinator» puts applicants in touch with each other according to age, sex, interests and the countries requested. The «applicants» and their parents are to arrange all travel plans, dates for the visit and insurance. Answer to all appli-

cants is granted, may however take some time; therefore early apply is recommended.

Interested? Call AEROPERS for details and application forms or get in touch with:

Ms Claudia Bauer,
IFALPA Children's Visiting Program
Vereinigung Cockpit
Lerchesbergring 24
D-60598 Frankfurt
Tel. +49 69 681065, Fax +49 69 682 678,
e-mail: vcockpit@compuserve.com

AEROPERS-rundschau

Insertionstarif

Herausgeber:

Aeropers
Vereinigung des Cockpit-
personals der Swissair
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon (01) 816 90 70
Telefax (01) 816 90 75

Druck:

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

Format:

A5 (148 x 210 mm)

Satzspiegel:

107 x 167 mm

Grundschrift:

9 Punkt Helvetica

Redaktion:

Ein Team von Piloten und
der Verbandssekretär

Erscheint:

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

Drucktechnisches:

Druckmaterial: PK, KD,
Positiv-Filme (seitenverk.)
Raster: 54er
Buntfarben: 3
Satzverfahren: Lasersatz
Druckverfahren: Offset

Auflage:

2300 Exemplare

Insertionsschluss:

3 Wochen vor Erscheinen

Tarif in sFr:	1 mal	3 mal	6 mal
3. Umschlag- seite (115 x 175 mm)	Fr. 588.-	Fr. 1614.-	Fr. 2928.-
$\frac{1}{1}$ Seite (115 x 175 mm)	Fr. 525.-	Fr. 1455.-	Fr. 2670.-
$\frac{3}{4}$ Seite (115 x 130,5 mm)	Fr. 420.-	Fr. 1170.-	Fr. 2160.-
$\frac{1}{2}$ Seite (115 x 86 mm)	Fr. 294.-	Fr. 822.-	Fr. 1762.-
$\frac{1}{4}$ Seite (115 x 41,5 mm)	Fr. 168.-	Fr. 474.-	Fr. 888.-

Farbzuschlag: Fr. 370.- pro Farbe.

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



Organigramm der AEROPERS

Stand 2. Juni 2000



Präsidium
Markus Jöhl, F/O MD 11

**Internes
Quality Management**
???

**Aussenbeziehungen
Allianzen**
Tom Leupin, F/O A320/A330

**Mitgliedereinbindung
Projekte**
Martin Fischer 1, CMD A320

**GAV-Entwicklung
Verhandlungen**
Adrian Wagner, CMD A320

**Finanzen
Wirtschaftsumfeld**
Markus Schneider, CMD A320

**Bestände
Job-Security**
Ben Bosshardt, F/O A320/A330

Flight Operations
Richard Huber, CMD A320

Umsetzung GAV mit Swissair und BBCTA

**Verbands-
Management**
Reto Nause, Geschäftsführer

Administration
Doris Leuzinger

- Kommunikation
- Informationsbeschaffung
- Sekretariat
- Infrastruktur
- Vorstandsbetreuung
- Veranstaltungen
- Dienstleistungen

AEROSANA
Sekretariat:
Peter Stadler
Mariette Sträger
Karin Steiner
Tina Bernasconi
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Tel: 01 / 816 9080
Fax: 01 / 816 9085
Box: AEROSANA
aerosana@swissonline.ch
Öffnungszeiten:
Mo-Fr 0900-1245 Uhr
1400-1630 Uhr

AEROPERS
Sekretariat:
Reto Nause
Doris Leuzinger
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
aeropers@aeropers.ch
Tel: 01 / 816 9070
Fax: 01 / 816 9075
Box: AEROPERS
DO: 079 / 631 5500
Öffnungszeiten:
Mo-Fr 0900-1245 Uhr