

# RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Pilotenverband SWISS • Nr. 6/2002



## 2003:

## Destination Excellence?



Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?

### **LOW COST CARRIER**

Kosten vs. Sicherheit?

### **AKTUELL**

Hinweise zum Freizügigkeitsgesetz

<b>Liebe Mitglieder: Aus der «Bouw-Stelle» wird langsam eine interkontinentale Airline!</b>	2-4
<b>Editorial</b>	3
<b>VPI – Vereinigung der Piloten- instruktoren</b>	5
<b>Hintergrund – Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?</b>	6-9
<b>Civilized thinking</b>	10
<b>Air Safety – Hydroplaning 2. Teil</b>	11-12
<b>Touch down – Low Cost Carrier: Segen oder Gefahr?</b>	13
<b>Finanzanalyse</b>	15
<b>Interview: Christoph Flügel, Vorstandsmitglied</b>	16-19
<b>Security – Bedrohung durch Boden-Luft-Raketen</b>	21
<b>Vorsorgeeinrichtung – Hinweise zum Freizügigkeitsgesetz</b>	22-23
<b>International – Aviation Sans Frontières</b>	24
<b>Organigramm / Terminkalender</b>	25
<b>SWISSALPA</b>	26-27
<b>Kaleidoskop</b>	28-30
<b>Insertionstarife</b>	31

**Impressum**

**Herausgeber**

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

**Redaktion**

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

**Layout**

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch  
Akeret AG

**Druck**

Akeret AG, 8600 Dübendorf

**Erscheinungsweise**

Sechsmal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

**Inseratenannahme**

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

**Foto Frontseite**

© Markus A. Jegerlehner, Langenthal

# Aus der «Bouw-Stelle» wird langsam eine inter- kontinentale Airline!

Bald ist es vorbei, das Jahr 2002 – ein Jahr, welches uns allen wohl immer in Erinnerung bleiben wird. So mussten wir zusehen, wie die traditionsreiche Swissair für immer aus dem Verkehr gezogen wurde. Doch mit Zusehen allein war es natürlich für die AEROPERS nicht getan. Erstens war es für uns als Sozialpartner eine Kernaufgabe, für ein möglichst geordnetes «Ende» der Swissair zu sorgen, und zweitens «durften» wir zeitgleich mit dem Fade-Out der Swissair mithelfen, die neue SWISS in die Luft zu bringen!



*Text: Christoph  
Ulrich,  
Geschäftsführer*

Da unser Präsident Markus Jöhl diesen Monat in seinen wohlverdienten Ferien weilt, um sich für die nächsten AEROPERS-Taten zu regenerieren, fällt mir die Ehre zu, das «Liebe Mitglieder» dieser «Rundschau»-Ausgabe zu verfassen.

Üblicherweise eignen sich Dezember-Ausgaben von Zeitungen und Zeitschriften bestens, fade und nichtssagende Jahresrückblicke abzudrucken. Ganz kommen auch wir in einem für uns so entscheidenden und turbulenten Jahr nicht um einen Jahresrückblick herum, doch möchte ich diesen Rückblick auf das Wesentliche beschränken und unseren Fokus primär auf die Zukunft lenken. Denn was war, können wir (leider) nicht mehr ungeschehen machen. Die Swissair war zweifellos ein spezielles Unternehmen mit Vorreiterfunktion. Ruft man sich die Bilder der Menschen-schlangen am Eröffnungstag des Liquidationsverkaufes in Bassersdorf vor Augen, bekommt man die Bestätigung, dass praktisch jedermann in unserem Lande ein kleiner oder grosser Fan der Swissair war. Neben dem ganz speziellen Swissair-Geist, von dem ein Grossteil unserer Bevölkerung erfasst war, hat die Swissair als Unternehmen so manche Vorreiterrolle übernommen. Man denke zum Beispiel an die landesweit gelobte Kommunikations-

politik unserer Airline oder aber auch an den guten Ruf als Arbeitgeber. Die Kehrseite der Swissair-Medaille ist aber inzwischen auch bestens bekannt: Was die Manager und Verwaltungsräte in der Teppichetage verbrochen haben, wurde nach dem Swissair-Crash noch als «das kann ja nicht wahr sein» oder «die Swissair war ein Einzelfall» abgetan. Nach all den Skandalen und Schlamasseln in andern grossen Schweizer Firmen wissen wir, dass die Swissair wohl auch diesbezüglich – einmal mehr – eine Nasenlänge voraus war und so quasi das Ende der heilen Schweizer Wirtschaft einläutete.

**Den Angestellten wurde «ihre» Swissair zerstört**

Wer die Suppe auslöffeln musste, ist inzwischen klar: Dem Swissair-Personal wurde auf brutalste Art und Weise ihr Arbeitgeber zerstört. Für knapp 400 Piloten bedeutete der Kollaps der Swissair auch das (vorläufige) Ende ihrer Piloten-Karriere. Einige der Betroffenen haben inzwischen dank ihrer hervorragenden Qualifikationen glücklicherweise eine neue berufliche Herausforderung gefunden. Allen anderen wünschen wir, dass sie so schnell wie möglich eine Türe zurück ins Cockpit oder in einen anderen spannenden Beruf finden.

Für rund 850 ehemalige Swissair-Piloten durfte die AEROPERS – dank der Finanzierung des Projektes SWISS durch die Wirtschaft und die öffentliche Hand – mithelfen, einen neuen Arbeitsplatz aufzubauen. Doch nur schon bis zum Begriff «mithelfen» war es ein sehr mühsamer und langwieriger Weg. Nach mehreren juristischen Auseinandersetzungen und medialen Angriffen wurden wir im Januar 2002 zum ersten Mal an den Verhandlungstisch

(pardon: Gesprächstisch) eingeladen. Doch auch dort wurde noch während Wochen unser Anspruch als Sozialpartner in Abrede gestellt.

Die Führungscrew unserer Airline – angeführt vom neuen Verwaltungsratspräsidenten Pieter Bouw – stand genauso wie wir vor einer «Gross-Bouw-Stelle». Die Zeit drängte! Schliesslich kamen das **Management**, der Verwaltungsrat und deren Juristen relativ bald doch zur Überzeugung, dass es wahrscheinlich einfacher sei, das Projekt SWISS mit der AEROPERS statt gegen die AEROPERS in die Luft zu bringen. In zähen Verhandlungen wurde ein neuer GAV erarbeitet – alles musste neu sein, denn Spuren der alten Swissair mussten ja bekanntlich tunlichst verwischt werden. Der neue, euch allen bekannte B-

GAV hat vor allem im monetären Bereich zu massiven Einschnitten geführt, dennoch haben wir dank dem B-GAV wieder ein Vertragswerk, welches uns und auch der SWISS klare Strukturen gibt, auf welchen sich aufbauen lässt. Dass 83% aller AEROPERS-Mitglieder nach intensiven Diskussionen dem neuen GAV zugestimmt hatten, zeigte allen Verantwortlichen und Investoren der SWISS, dass es die ehemaligen Swissair-Piloten mit der SWISS ernst meinten, und dass sie vor allem bereit waren, selber einen namhaften Startup-Beitrag zu leisten.

Noch steckt die SWISS in ihren Kinderschuhen. Vieles hat am Anfang nicht richtig geklappt oder klappt leider noch heute nicht, doch die Flugzeuge waren vom ersten Tag an in der Luft, und die anspruchs-

vollen Kunden der SWISS wurden von euch ab dem 31. März in gewohnt professioneller Art und Weise in die ganze Welt geflogen. Selbstverständlich waren wir von der AEROPERS stets bemüht, euch die Widrigkeiten aus dem Weg zu schaffen oder sogar ganz fern zu halten. Gelingen ist es nicht immer, und oftmals ist auch uns infolge der zahlreichen unverständlichen Entscheide innerhalb der SWISS der Kragen geplatzt. So hat es unseres Erachtens der Führungstross der SWISS verpasst, die unsäglichen und imageschädigenden Schiedsgerichtsprozesse mit guten, sachlichen Argumenten schon frühzeitig im Keim zu ersticken. Ebenfalls für heftiges Kopfschütteln sorgte der Restrukturierungsentscheid, welcher Mitte Oktober gefällt wurde:



Eine wunderbar klare Novembernacht: Während des Steigflugs durchstossen wir kurz nach dem Start eine dünne Wolkendecke, um im nächsten Moment Millionen von Sternen vor unserer Flugzeugnase zu erblicken. Selten so nah, selten so ergiebig. Dazwischen blitzende Lichter anderer Flugzeuge. Das Sternbild des Orion liegt in bedrohlicher Schiefelage wenig über dem Horizont. Von rechts kreuzt eine andere Maschine in grosser Distanz unseren Weg, und für Bruchteile einer Sekunde verlängert ihr weisses Positionslicht den Säbel des Himmelsjägers, scheint selbstverständlicher Bestandteil der Fixsternkonstellation zu sein – exakt zur rechten Zeit am rechten Ort!

Zwei Begriffe, so scheint mir, haben den Zusammenbruch der Swissair und den Aufbau der SWISS besonders geprägt: die Zeit und der Konjunktiv. Letzterer macht uns immer wieder glauben, das Desaster wäre vermeidbar gewesen. Wie oft haben wir doch hören müssen, dass alles ganz anders gekommen wäre, wenn uns da nicht dieses und jenes einen Strich durch die Rechnung gemacht hätte. Mit Sicherheit würde die Swissair auch im Jahre 2003 noch fliegen. Mag ja sein, nur, diese Erkenntnis nützt uns heute reichlich wenig. Der Konjunktiv lässt grüssen. Wie herrlich erfrischend und leicht schwingt doch da das Futurum in unseren Ohren: Ein unbeschwerter Blick in eine rosige Zukunft kann so manchen Anflug von Melancholie vertreiben. Und ausserdem: unser Segen liegt in der Zukunft, die Vergangenheit ist passé.

Womit wir bei der Zeit wären. Sie lief gegen uns. Kunststück, wenn jahrelang ihre berühmten Zeichen krampfhaft ignoriert worden sind. Sie läuft aber auch heute gegen uns: der drohende Irakkrieg ist nur ein Beispiel. Die Zeit - sie bestimmt in mancher Hinsicht unser Leben. In unserem Beruf ganz besonders. Manchmal ändert sich die Ausgangslage innert Sekunden. Wir alle kennen Situationen aus dem Simulatortraining, in denen uns die Zeit förmlich unter dem schweissnassen Sitz zerrinnt. Die Checkliste in der Hand und das Ticken der Uhr im Nacken.

Jetzt spürt auch unsere Firma das Ticken der Uhr. Noch kein Jahr alt, und schon prophezeien selbsternannte Experten mit Augurenlächeln den Untergang der SWISS. Sicher, sowohl Politik als auch Wirtschaft zwängen sie in ein denkbar enges Korsett. Da hat-

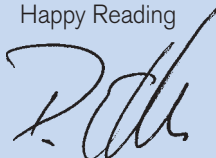
ten es unsere Vorfahren vor 30 Jahren wesentlich einfacher: Kein Tarifkampf setzte die Airlines unter Druck, die IATA wachte schützend über den Preisen. Ideale Basis für rasches Wachstum einer Fluggesellschaft.

Auf die Frage, ob er denn im Verlauf der letzten Monate nie ein Scheitern des Projekts SWISS befürchtet habe, antwortet Stöff Flügel, Vizepräsident der AEROPERS, überraschend gelassen: «Eigentlich nicht, es ging immer in die richtige Richtung, wenn auch nur in sehr kleinen Schritten.» Das mag überraschen. Wir haben versucht, in einem Gespräch Stimmung und Ideen des AEROPERS-Vorstands zu erfassen und euch zum Jahresende ein Résumé unter den Tannenbaum zu legen. Wer weiss, vielleicht ist das Jahr 2003 gar einer dieser kleinen Schritte in eine erfreulichere Zukunft der SWISS.

Unser Redaktor Roland Zaugg hat sich in verschiedenen Gesprächen intensiv mit der Hub-Frage auseinander gesetzt. Das Thema ist von zentraler Bedeutung im Hinblick auch auf Veränderungen des bestehenden Netzwerks. Seit dem ersten Tag der SWISS ist die Redimensionierung in aller Munde. Daraus ergäben sich auch empfindliche Auswirkungen für den Hub. Deshalb ein Versuch, das «symbiotische Wechselspiel zwischen Unique Zürich und der SWISS zu verdeutlichen». Sein Fazit zeigt, dass unser Management wohl nicht um gewisse grundlegende Entscheidungen herumkommen wird.

Ruedi Geser, Spezialist für Versicherungsfragen und IGP-Mitglied, stellt der «Rundschau» zudem einen informativen Beitrag mit wertvollen Hinweisen zum Freizügigkeitsgesetz zur Verfügung. Auch dies ein Thema, das uns Pilotinnen und Piloten in nächster Zukunft beschäftigen wird.

Und dann sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass wir eine neue «Rundschau»-Adresse eingerichtet haben. Zeitgemäss, schnell und unkompliziert. Wir freuen uns über Feedbacks und Anregungen: Unter [rundschau@aeropers.ch](mailto:rundschau@aeropers.ch) erreicht ihr uns Tag und Nacht – zur richtigen Zeit am richtigen Ort!

Happy Reading  


Dieter Eppler

### Heimatschutz vor Wirtschaftlichkeit

Der Abbau einer A320 und einer MD-11 sind schmerzlich. Auch wenn bei uns im OC2 mit der kommenden Umflottung auf die A340 keine Piloten entlassen werden müssen – es ist und bleibt ein Abbau. Man kann diese Massnahme alleine für sich noch als «Feintuning» nachvollziehen. Schwieriger wird das Verständnis, wenn man das Ganze im Verhältnis zum minimalen Abbau beim Regionalteil (3 Saab 2000) betrachtet. Dies riecht schon stark nach «Heimatschutz» für die Regionalflotte und den Regionalhub Basel, der schon seit Jahren tiefrote Zahlen schreibt. Man verstehe uns nicht falsch. Es ist als Personalverband nicht unser Anliegen, Stellen bei anderen streichen zu wollen, denn – wie wir aus eigener schmerzlicher Erfahrung wissen – es stehen hinter jedem Stellenabbau viele menschliche Schicksale. Nein, wir sorgen uns um unsere Firma. Alle Kritiker, die der ehemaligen Swissair ein «grössenwahnsinniges» Wachstum vorwerfen, unterschlagen immer wieder ein paar wichtige Fakten:

- Die ehemalige Swissair ist von 1995 bis 2000 um ca. 52 % expandiert. Der Durchschnitt der AEA (Association of European Airlines) um ca. 48 %. Dies ergibt ein minimales «Überwachstum» von 4 %.
- Die ehemalige Crossair hingegen ist im gleichen Zeitraum um 160 % gewachsen, die ERA (European Regional Airline Association) dagegen nur um 80 %. Dies ergibt satte 80 % überproportionales Wachstum!
- Das 26/26 Modell besteht nicht nur aus 26 A320-Flugzeugen und 26 Langstreckenflugzeugen, sondern auch aus 80 Regionalflugzeugen. Bei Flottenanpassung müssen diese Maschinen auch einbezogen werden. Das Businessmodell müsste eigentlich 80/26/26 heissen.

Damit die SWISS aber überleben kann, braucht sie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Mainline und Regionalflotte. Für die SWISS wurden die Flugzeuge der Mainline (ex-Swissair) um 35 % auf die berühmte Formel 26/26 zusammengeschnitten und damit der neuen Marktsituation angepasst. Die Regionalflotte (ex-Crossair) hingegen wurde in der alten Grösse von über 80 Flugzeugen belassen, ungeachtet dessen, dass 40 % der Crossair-Produktion im sogenannten «Wetlease» (Einmieten von Flugzeug und Besatzung) ausschliesslich für die Swissair erbracht wurde (Flüge mit SR-Nummern, nicht Zubringer!). Diese 40 % «Fremdproduktion für die

Swissair» waren ohne wirtschaftliches Risiko (fixe Bezahlung an die Crossair) und notabene auch ihre rentabelsten Strecken. Diese Flüge sind nach dem Grounding zum grössten Teil weggefallen, wo aber blieb die Korrektur? Rein rechnerisch müssten mit der 35 % Reduktion der ehemaligen Swissairflotte mindestens 15 % der Regionalflotte (35 % von 40 %) abgespeckt werden. Dies wären rund 12 Flugzeuge. Die nötige Anpassung des defizitären Regionalhubs Basel ist darin noch nicht berücksichtigt.

Diese Altlast muss korrigiert werden, will die SWISS rentabel und wirtschaftlich glaubwürdig werden.

### Alte Seilschaften müssen definitiv abgeseilt werden

Auch der Entscheid über das «Charter-Business» der SWISS hat im November für Emotionen gesorgt. Wir erwarten jedoch, dass sich die Herren Bouw und Dosé nach einer Zusatzschleife doch noch für die wirtschaftlich sinnvollere Lösung entscheiden werden und das Charterbusiness dort angegliedern wo es hingehört, nämlich an der bestehenden Airbus-Flotte.

Die Ergebnisse der Paketverhandlungen vom Oktober 2002 (Pensionskasse, Solidaritäts-Beitrag, MIA-Ops, etc.), gepaart mit unseren Erfahrungen in der letzten Zeit aus diversen konstruktiven Gesprächen mit SWISS-Verantwortlichen lassen bei uns die Hoffnung aufkommen, dass aus der «Bouw-Stelle» SWISS schlussendlich doch eine qualitativ hochstehende, interkontinentale Airline wird. Der Weg dorthin ist noch lang und steinig und der Patient SWISS liegt noch immer auf der Intensivstation. Doch wir sind überzeugt, dass die SWISS die Kurve noch kriegen wird. Dazu müssen aber ökonomisch nachvollziehbare, statt rein politische Entscheide gefällt werden. Heimatschutzgedanken und alte Management-Seilschaften gehören definitiv über Bord geworfen; dies gilt selbstverständlich gleichermaßen für ehemalige Swissairler wie für ehemalige Crossairler! Die Bewährungsprobe steht der SWISS-Führung noch bevor, wenn Ende Januar der definitive Charter-Entscheid gefällt wird!

Wie die SWISS ist logischerweise auch die Sozialpartnerschaft zwischen SWISS und AEROPERS noch frisch. Nach einer so kurzen Zeit wäre es vermessen, von einem gefestigten Bündnis zu sprechen. Uns ist bewusst, dass wir in dieser Sozialpartnerschaft noch viele weitere «Ups and Downs» erleben werden, doch die SWISS und wir haben bereits bewiesen, dass man daraus durchaus noch einiges herausholen kann. Erfreulicherweise wurde der GAV von der

SWISS bis jetzt auch in allen Punkten eingehalten, und ihr könnt sicher sein, dass wir mit der bekannten Penetranz dafür sorgen werden, dass man einen AEROPERS-GAV auch in Zukunft nicht mit Füssen tritt.

### Das Image des gesamten Pilotenberufsstandes leidet unter dem Verhalten der CCP

Wenn ihr euch jetzt fragt, wo die CCP in diesem Jahresrückblick bleibt, dann muss ich euch leider sagen, dass sich diese im letzten Jahr mit ihrem Verhalten selber weit ins Abseits gestellt und es deshalb nicht in unseren Jahresrückblick 2002 geschafft hat. Leider schadet die CCP mit ihrem Verhalten nicht nur sich und ihren Mitgliedern selber, sondern drückt auf das Image des gesamten Pilotenberufsstandes. Es ist jedoch zu hoffen, dass unser «Schwesterverband» CCP im 2003 mit seiner Vergangenheit abschliessen kann und durch konstruktives Verhalten wieder in unser Blickfeld rückt.

Wenn ich für mich persönlich das Jahr 2002 Revue passieren lasse, kann ich wohl sagen, dass es ein unglaublich turbulentes und intensives Jahr war. Es war ein Jahr, das vollkommen anders herausgekommen ist, als ich es erwartet hatte im Spätsommer 2001, bei meinem Entscheid, von der Risk-Managementbranche zur AEROPERS zu wechseln. Neben all den vielen Unannehmlichkeiten rund um die Swissair und die SWISS kann ich auf ein äusserst spannendes und vor allem lehrreiches 2002 zurückblicken; es hat mir immer viel Freude bereitet, mich zusammen mit Dodo Leuzinger, dem Vorstand und allen AEROPERS-Spezialisten für eure Anliegen einzusetzen. Dies ist auch heute noch so. Die kleinen Teilerfolge und die vielen positiven Reaktionen aus der Mitgliederbasis zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. So werden wir immer wieder von Neuem motiviert, uns weiterhin professionell für eure beruflichen Anliegen einzusetzen.

Nun bleibt mir, euch und euren Angehörigen frohe Festtage und vor allem einen guten Rutsch in ein hoffentlich erfolgreiches Jahr 2003 zu wünschen. Ich bin voller Zuversicht, dass die SWISS nach weiteren notwendigen Korrekturen Ende 2003 noch in der Luft sein wird und wir in der «Rundschau» vom Dezember 2003 im Jahresrückblick eine positive Bilanz ziehen können.

Herzliche Grüsse





# Ein Jahr VPI – Vereinigung der Piloteninstruktoren

**Die geplante A320 Charteroperation mit OC1-Besatzungen hat für neue Unruhe gesorgt. Sofort tauchen Fragen zu Ausbildung und Training auf, und damit rücken unsere Instruktoren einmal mehr ins Rampenlicht. Im Dezember jährt sich die Gründung der VPI. Wir nehmen diese Gelegenheit wahr, unsere Vereinigung einem breiteren Publikum vorzustellen.**

Die VPI ist eine Vereinigung der Piloteninstruktoren der ehemaligen Swissair. Geprägt durch die Turbulenzen beim Zusammenbruch der SAirGroup gegen Ende des Jahres 2001 und unter dem Eindruck der zu erwartenden Veränderungen wollten wir sicherstellen, dass auch in der neuen Airline das hohe Niveau in der Ausbildung von Piloten beibehalten wird. Zu diesem Zeitpunkt beschäftigten uns diverse Fragen. Unser Ziel war es, für eine unsichere Zukunft gewappnet zu sein. Anliegen und Zweck der VPI wurden deshalb in folgenden Grundsätzen festgelegt:

solide, offene Beziehung zu den verantwortlichen Stellen der Ausbildung, wie auch zum Vorstand der Aeropers. Als Beispiel für diese Tatsache dient die auf Anregung der VPI durch OC2 eingesetzte Instruktor-Kommission. Diese Kommission unter Leitung von CMD Urs Baltisberger (CFI A320) hat in einem kollegialen und konstruktiven Klima die Rahmenbedingungen für die anstehende «Umflottung 2003» geregelt.

Die VPI wird durch ein Leitungsteam geführt, das zurzeit aus sechs Mitgliedern besteht. In separaten Kommissionen werden die anstehenden Probleme und Themen

- **Förderung der Flugsicherheit durch Qualitätssicherung der Instruktion**
- **Unabhängigkeit und Freiheit der Lehre und Qualifikation**
- **Diskussionsplattform der Instruktoren**
- **Vertreten der Interessen und Anliegen der Instruktoren gegenüber der Führung und der AEROPERS**
- **Koordination von Massnahmen zur Wahrnehmung dieser Interessen**
- **Arbeitsbedingungen des Instructors**

## Harziger Anfang – gute Vernetzung

Nach anfänglichen Missverständnissen und Abgrenzungsdiskussionen mit der Führung ist die VPI heute von allen Stellen akzeptiert. Wir sind in der vorgegebenen Struktur gut eingebettet und haben eine

kontinuierlich bearbeitet und, wo nötig, mit den verantwortlichen Stellen besprochen. Die Leitung trifft sich in regelmässigen Abständen, um die anfallenden Arbeiten zu koordinieren und Beschlüsse zu fassen. Die vergangenen Monate waren vor allem

aber geprägt durch Kontaktaufnahme mit allen in der Ausbildung beteiligten Stellen der SWISS.

Wir verfolgen und analysieren die aktuelle Situation innerhalb der Swiss aufmerksam, möchten aber an dieser Stelle klar festhalten, dass wir eine unabhängige Vereinigung sind mit Kompetenzkern Ausbildung und Flugsicherheit. Durch das Bekenntnis des Managements zur Formel von «best practice» konnte ein grosses Anliegen der VPI bereits erfüllt werden. Die praxisgerechte Umsetzung dieser Vorgabe wird uns auf lange Zeit beschäftigen.

Die Ausbildungskultur sowie das Anspruchsniveau der Vergangenheit sollen uneingeschränkt auch als Vorgabe für die Zukunft dienen. Alle für die Ausbildung verantwortlichen Stellen verfolgen dieses Ziel und handeln konsequent danach. Um dies zu erreichen, braucht es aber nicht nur motivierte Instruktoren, die gewillt sind, diesen Effort auch weiterhin zu erbringen, sondern auch ein Korps mit der Bereitschaft, die Instruktion zu unterstützen. Auch die anstehende Umflottung des Chartersegments beschäftigt die VPI. Noch sind aber zahlreiche Parameter unbekannt. Zum heutigen Zeitpunkt fehlen sowohl eine klare Strategie als auch verbindliche Rahmenbedingungen.

Die bevorstehende Einführung des A340 wird für die Instruktoren einen gewaltigen Aufwand bedeuten. Die dazu von der VPI angestrebten Rahmenbedingungen für die Instruktoren konnten in einem kollegialen Klima mit der Führung und der AEROPERS festgelegt werden. Somit steht einer effizienten «Umflottung 2003» von unserer Seite her nichts mehr im Wege.

Im Namen der VPI-Leitung

## Kontaktadressen:

Gerd Schroff:  
Gerd.Schroff@bluewin.ch

Jean Pierre Keller:  
keller,jean-pierre@bluewin.ch

# Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?

In der leider vielfach negativ gefärbten Diskussion über die Hub-Funktion eines Flughafens, die v.a. nach dem Zusammenbruch der SAirGroup in Gang kam, werden wichtige Vorteile eines Hubs oft in den Hintergrund gedrängt oder sogar vergessen. Ebenfalls oft nicht sehr fundiert verlaufen Streitgespräche über die «richtige» Flotten-grösse eines Hub-Carriers. Es folgt deshalb ein Versuch, das symbiotische Wechselspiel zwischen Unique Zürich und der SWISS zu verdeutlichen, das auch für die Schweiz sehr wichtig ist.

Text: Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320

## Ein Hub ist ökologisch sinnvoll

Ein Hub ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für seinen Standort (siehe übernächsten Abschnitt), sondern auch der Dreh- und Angelpunkt einer ökologisch sinnvollen Art, den immer komplexer gewordenen internationalen Flugverkehr zu organisieren. Um diese im ersten Moment etwas paradox erscheinende Behauptung zu beweisen, gehe ich von der Aufgabe aus, beispielsweise sieben Flughäfen so miteinander zu verbinden, dass man von jedem beliebigen dieser Flughäfen zu jedem anderen fliegen kann.

Dieses Problem kann man einerseits lösen, indem man von jedem der sieben Flughäfen aus einen Direktflug zu allen andern sechs Flughäfen anbietet («point-to-point»). Obwohl das insgesamt bereits 21 verschiedene mögliche Strecken sind, welche je hin- und zurückgefliegen werden müssen ( $21 \times 2 = 42$  Flüge), war dies ursprünglich, wegen der verhältnismässig geringen Investitionskosten, die bevorzugte Methode, um den internationalen Flugverkehr zu organisieren. Kürzlich wurde sie von den so genannten Billigfliegern wieder entdeckt.



7 Flughäfen "point-to-point" ergeben 21 verschiedene Strecken

Eine zweite Methode, das Problem zu lösen, besteht darin, nicht von jedem der sieben Flughäfen aus alle anderen direkt zu bedienen, sondern einen Flughafen als Hub auszuwählen und von diesem aus Direktflüge zu den restlichen sechs Flughäfen anzubieten. Insgesamt verbleiben so noch ganze sechs Strecken, mit denen man im Prinzip das gleiche Bedürfnis befriedigen kann wie «point-to-point» mit 21 Strecken! Allerdings

reicht es in diesem Fall nicht mehr, jede Strecke einmal hin- und zurückzufliegen. Damit ein Passagier tatsächlich von jedem beliebigen Flughafen an jeden anderen gelangen kann, sind – vom Hub ausgehend – zwei solche ganze Pendelschwingungen nötig, d.h. 24 ( $6 \times 2 \times 2$ ) Flüge.



1 Hub + 6 Flughäfen sternförmig ergeben 6 verschiedene Strecken

Die zweite Methode geht offensichtlich mit den Ressourcen schonender um und besitzt einen ökologischen Vorteil, der bei grösser werdender Anzahl miteinander verbundener Flughäfen immer signifikanter wird. So ist beispielsweise das Verhältnis der Flugstrecken bei 30 miteinander zu verbindenden Flughäfen bereits 435 («point-to-point») zu 29 (via Hub), und das Verhältnis der Anzahl Flüge beläuft sich in diesem Fall auf 870 zu 116!

Obwohl sich in der Praxis die Vorteile der zweiten Methode mit einem zentralen Hub aus diversen weiteren Gründen noch reduzieren werden (weil z.B. im ersten Fall kleinere, sparsamere Flugzeuge eingesetzt werden können), ist sie ab einer bestimmten Komplexität des Streckennetzes der «point-to-point»-Methode überlegen. Deshalb verwenden heute alle grossen Airlines und z.B. auch der Frachtriese FedEx eine solche Hub-Struktur.

## Nachteile eines Hubs

Eine Hub-Organisation hat jedoch nicht nur Vor-, sondern auch Nachteile:

- Passagiere, deren Reise nicht zufällig am Hub beginnt oder endet, sind gezwungen, dort umzusteigen.
- Da der ganze Verkehr in einem Hub gebündelt wird, fallen dort grössere Immissionen an.



- Die Investitionskosten für eine gut funktionierende Hub-Organisation sind hoch.

Der erste Nachteil der Hub-Struktur ist einer der Gründe, weshalb es attraktiv ist, in der Nähe eines Hubs zu wohnen, während der zweite Nachteil umgekehrt zur Folge hat, dass dies auch lästig sein kann.

Der dritte Nachteil schliesslich ist vermutlich ein wichtiger Grund, weshalb ursprünglich praktisch alle Airlines (insbesondere auch die heutigen Hub-Carrier) und heute wieder die Billigflieger die erste Methode («point-to-point») mit ihren niedrigeren Investitionskosten verwendeten bzw. verwenden. (Frage: Können sich die Billigflieger momentan eventuell deshalb so erfolgreich behaupten, weil Umweltschäden vom Verursacher nicht bezahlt werden müssen?)

## Ein Hub generiert Arbeitsplätze und Wertschöpfung

Ein Hub ist aber auch ein enorm wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor für seinen Standort sowie der ideale Ausgangspunkt für Reisen «in die ganze Welt», die für uns Schweizer so selbstverständlich geworden sind.

Bezüglich seiner wirtschaftlichen Bedeutung existiert eine Studie «Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Zürich» der Zürcher Hochschule Winterthur («FWR-ZHW Studie», November 2000). In dieser Studie wird u.a. gezeigt, dass der Flughafen Zürich insgesamt 2,3% zum schweizerischen Bruttoinlandprodukt und sogar 6% zum Volkseinkommen des Kantons Zürich beiträgt und dabei insgesamt rund 93 000 Vollzeitstellen generiert (Zahlen 1999)! Weiter wird in dieser Studie erwähnt, dass zahlreiche Indikatoren darauf hindeuten würden, dass der externe Nutzen des Flughafens für Passagiere und Unternehmen die externen Kosten deutlich übersteigt.

Bezüglich attraktiven Verkehrsverbindungen drängen sich stichwortartig folgende Argumente zugunsten eines Hubs bzw. Hub-Carriers auf:

- Es können grössere, d.h. in aller Regel auch bequemere, und effizientere Flugzeuge eingesetzt werden.
- An und für sich unrentable Strecken können durch das Bündeln des Verkehrs ökonomisch interessant werden.
- Es ergeben sich i.a. höhere Frequenzen als bei den «point-to-point»-Verbindungen.

Dies sind heutzutage alles Voraussetzungen dafür, dass sich viel fliegende Geschäftsleute mittels Vielfliegerprogramm an eine Airline bzw. an deren Hub binden, was wiederum die Voraussetzungen dafür schafft, dass Airline und Hub ihr Produkt ständig weiter für ihre Passagiere verbessern können.

### Was gehört zu einem Hub und wie muss man sich seine Funktionsweise vorstellen?

Weil also der Flugverkehr ab einer bestimmten Komplexität sinnvollerweise mit Hilfe einer Hub-Struktur organisiert wird, haben sich in den letzten Jahren überall solche Hubs gebildet. Der Hub Zürich (ZRH) steht deshalb mit anderen europäischen Hubs in einem harten Konkurrenzkampf, der von der teuren Schweiz aus eigentlich nur über die Qualität geführt werden kann, welche sich für den Passagier in folgenden Merkmalen äussert:

- eine gewisse Mindestzahl von direkt angefliegenen Destinationen
- «landseitige» Anbindung des Hubs (ZRH ist da sehr gut)
- kurze Umsteigewege und -zeiten (auch hier schneidet ZRH sehr gut ab)
- trotz Umsteigen eine möglichst kurze Gesamtreisezeit (wiederum ist ZRH mit seiner zentralen Lage im wirtschaftlich starken Westeuropa in einer guten Situation)
- zusätzliche Dienstleistungen im Hub selbst (hier investiert ZRH momentan sehr viel)

Eine Mindestzahl von direkt angefliegenen Destinationen ist auch deshalb wichtig, weil gerade ein Hochlohnland wie die Schweiz sehr stark auf die damit verbundenen zunehmenden Skalenerträge angewiesen ist.

Hat man einen Hub einmal zum Laufen gebracht, dann kann man sich diesen wie ein grosses Schwungrad vorstellen, das man nur noch ab und zu sanft anstossen muss. Steht das Schwungrad jedoch still, dann ist es nur mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand wieder in Gang zu bringen. In diesem Sinne «funktioniert» also ein Hub in ZRH ganz ähnlich wie z.B. die stabile, zuverlässige und effiziente Schweiz, die gerade mit diesen Eigenschaften viel internationales Kapital anzieht, welches wiederum die Stabilität, Zuverlässigkeit und Effizienz der Schweiz fördert.

Ein anderes, weltberühmtes Beispiel für ein solches «Wirtschaftsschwungrad», des-

sen Existenz und Standort vor dreissig Jahren noch niemand voraussehen konnte, ist das so genannte Silicon Valley in Kalifornien, welches immer neue Hightech-Firmen anzieht, die ihrerseits die Attraktivität des «Valleys» für weitere Hightech-Firmen steigern. Heute ist das Silicon Valley einfach da, und niemandem, der dort lebt und arbeitet, kommt es in den Sinn, sich ständig zu fragen, weshalb das so und nicht anders ist.

### Standortnachteile von ZRH oder: Warum trotzdem ein Hub ZRH?

ZRH ist also für seine Benutzer ein attraktiver Hub, der allerdings auch folgende Standortnachteile aufweist:

- eingeschränktes Lokalverkehrsaufkommen
- einschränkende Betriebszeitenregelung (Staatsvertrag)
- verhältnismässig hohe Löhne, die jedoch grösstenteils durch Effizienz und Zuverlässigkeit wieder kompensiert werden

Das Lokalverkehrsaufkommen ist eine wichtige Einflussgrösse für die Rentabilität eines Hubs. Es ist derjenige Anteil von Passagieren, welcher direkt im Hub zu- oder aussteigt. Im Verhältnis zu den Transferpassagieren sollte der Anteil dieser Lokalpassagiere nicht zu klein sein, weil sich der Ertrag (Yield) sonst trotz voller Flugzeuge zu verschlechtern beginnt. Es muss deshalb ein ständiges Anliegen eines Hubs sein, den Lokalverkehr mit Hilfe von sehr effizienten Verkehrsverbindungen (u.a. mit der Bahn) zu fördern, damit der Hub auch für weiter weg gelegene Regionen attraktiv wird bzw. bleibt.

Aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens ZRH haben sich der Bundesrat und andere Entscheidungsträger nach dem Grounding der Swissair sofort und vehement für dessen Beibehaltung eingesetzt. Dass dieser Entscheidung absolut richtig war, wird noch durch eine weitere wichtige Aussage der «FWR-ZHW Studie» unterstrichen, wonach etliche Anzeichen dafür sprächen, dass ein Hub-Flughafen in ZRH ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt, als dies ein Zubringerflughafen tun würde!

Da es ohne einheimische Fluggesellschaft keinen Hub geben kann, war der nächste Schritt nahe liegend: der Aufbau einer neuen Airline, ohne die Fehler der Swissair zu wiederholen. Dass dies durchaus möglich wäre, soll der folgende Abschnitt aufzeigen.

### Jahrelange Konkurrenz zwischen Swissair und Crossair

Obwohl die Crossair seit vielen Jahren zuerst eine Tochterfirma der Swissair und später der SAirGroup war, gelang es dem Gründer der Crossair, Moritz Suter, diese faktisch unabhängig von der Mutter weiterzu-

führen. Die Unabhängigkeit ging sogar so weit, dass Suter von Basel aus einen zweiten Schweizer Hub aufbaute, der den Swissair-Hub in ZRH zu konkurrieren begann: Basler Lokalverkehr, eigentlich ebenfalls dringend benötigt, um die Rentabilität des aus wirtschaftlichen Gründen einzig möglichen Schweizer Hubs in ZRH zu verbessern, flog von Basel aus direkt in viele europäische Grossstädte, u.a. auch in die Hubs anderer Airlines, wo ein Teil der Passagiere auch noch auf die Langstreckenflugzeuge der ausländischen Konkurrenz umstieg, anstatt in ZRH die Swissair-Langstreckenflugzeuge zu füllen!

Da der relativ kleine Heimmarkt, wie oben bereits erwähnt, ohnehin nicht das beste Argument für einen Hub in der Schweiz war, versuchte die Swissair deshalb auf anderen Wegen, von zunehmenden Skalenerträgen zu profitieren: U.a. forcierte sie den ausländischen Transferverkehr auf weit über 50%, dessen unerwartet schlechter Ertrag sich jedoch zunehmend negativ auszuwirken begann. Dies und die katastrophalen Verpflichtungen in Belgien und Frankreich brachen der einst stolzen Swissair schliesslich das Genick.

Dass zwei sich konkurrierende Hubs in der Schweiz langfristig nicht überleben können, hätte man schon viel früher, lange vor dem Aus der Swissair, nach einem kritischen Blick ins benachbarte Ausland ahnen können. Dort versuchen nämlich auch Konkurrenten mit einem grösseren Heimmarkt, ihren Langstreckenverkehr möglichst an einem Ort zu bündeln. Wenn dies allerdings bei der Lufthansa mit Frankfurt und München nicht mehr 100%-ig der Fall zu sein scheint, dann rührt es mindestens teilweise daher, dass die Lufthansa in ihrem wichtigsten Hub in Frankfurt mittlerweile an Kapazitätsgrenzen gestossen ist und deshalb einen Teil des weiter zunehmenden Verkehrs nach München umzuleiten begonnen hat.

### Leider kein Neuanfang bei der überdimensionierten Crossair-Flotte

Nach dem Grounding reduzierte man die Flotte der ehemaligen Swissair sofort und drastisch (etwa um 30%) auf die bekannt gewordene Grösse 26/26. Die Crossair dagegen, welche sogar in der stärksten Expansionsphase der Swissair (1995 bis 2000) noch mehr als doppelt so stark wie diese gewachsen war, beliess ihre Flottengrösse bei den gegen 80 Regionalflugzeugen (ohne Charterflugzeuge) und forcierte den massive Verluste produzierenden Hub Basel weiter, der etwa 30 Rappen Verlust für jeden Franken Umsatz einfährt.

Anstatt also, im Sinne eines ebenfalls dringend notwendigen Neuanfangs, die Grösse der Regionalflotte massiv und sofort

an die reduzierte Grösse der Mainline-Flotte der ehemaligen Swissair anzupassen und den beschränkten Schweizer Lokalverkehr endlich auf den Hub ZRH zu konzentrieren, wurde bis vor wenigen Tagen durch Zuwarten Zeit und Geld vergeudet. Erst jetzt, unter dem Druck eines drohenden Verlustes für das nächste Jahr, wurde ein zögerlicher, jedoch absolut ungenügender Abbau der Regionalflotte um drei Saab 2000 beschlossen, was gerade mal 2.5% der Regionalflotte entspricht! (Die ebenfalls um drei Einheiten reduzierte Charterflotte stellt eine spezielle Abteilung dar und soll hier nicht betrachtet werden.)

Gleichzeitig hat man jedoch auch den von der Swissair übernommenen Flottenanteil nochmals um je eine Langstrecken- und eine Kurzstreckeneinheit auf 25/25 reduziert, was mit einer geplanten Einsatzoptimierung einem Abbau von erneut fast 3% entspricht! Damit hat sich bei der SWISS das von allem Anfang an extreme Verhältnis zwischen Regionalflottengrösse und Grösse der Mainline-Flotte noch etwas weiter Richtung Regionalflotte verschoben. Wie extrem diese Relation bei der SWISS ist, zeigt folgende Tabelle, die die Anzahl der Sitzplätze in allen Regional- bzw. Mainline-Flugzeugen miteinander vergleicht:

Anstatt endlich die viel zu grosse und deshalb teure Regionalflotte auf ein vernünfti-

	Reg/Main
SWISS (nach Abbau Nov. 02)	> 39 %
Iberia	11 %
SWISS (vor Abbau Nov. 02)	39 %
American Airlines	10 %
Air France	16 %
British Airways	8 %
Lufthansa	15 %
KLM	8 %
Delta	11 %

ges Mass zu reduzieren, marginalisiert die SWISS also mit einer gefährlichen «Salami-taktik» ihre Mainline weiter, welche das Hub-Schwungrad in ZRH in Gang halten sollte, und beraubt sich damit auch wichtiger Erträge. Offenbar ist man immer noch nicht gewillt, die richtigen Schlüsse aus den Fehlern zu ziehen, die zum Debakel der Swissair geführt haben, und provoziert damit für den Hub ZRH und die mit diesem symbiotisch verbundene SWISS den leider nicht mehr so unmöglich scheinenden Abstieg in die Bedeutungslosigkeit.

### Riskante Substitution von Mainline durch Regionalflugzeuge

Man kann sich die berechtigte Frage stellen, ob es eventuell möglich wäre, mindestens einen Teil der Mainline-A320er durch billigere Regionalflugzeuge zu ersetzen: Man könnte doch z.B. auf einer Strecke wie ZRH-FRA, die eine A320 nicht immer voll auslastet, diese durch ein Regionalflugzeug ersetzen.

Zu dieser im ersten Moment einleuchtenden Idee gilt es Folgendes zu sagen: Auf sehr vielen «Paradestrecken», die ZRH mit verschiedenen europäischen Grossstädten (ATH, LIS, IST, FCO, BRU, ARN, MAD, DME ...) oder sogar Hubs (FRA, LHR, CDG, AMS) verbinden, ist die SWISS gar nicht frei in der Wahl des Flugzeugtyps, da die Konkurrenz diese hoch kompetitiven Strecken in aller Regel mit dem europäischen «Benchmark-Flugzeug», der A320 (evtl. B737), bedient, die v.a. für die viel fliegenden Businesspassagiere aus den verschiedensten Gründen attraktiver ist als ein Regionalflugzeug. (Dass die Regionalflugzeuge zudem auch noch oft mit dem Volumen des Passagiergepäcks Probleme haben, sei hier nur am Rande erwähnt.)

Die Folge einer Substitution von A320-Flugzeugen durch Regionalflugzeuge wäre ein schleichender Passagierrückgang bei der SWISS zugunsten der attraktiveren Konkurrenz, womit man sich insgesamt mindes-



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

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

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

Finnische Sauna und Solarium im Haus.

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

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

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

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

E-Mail

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

#### Öffnungszeiten:

Täglich ab 16.30 Uhr

Neu: Samstag, Sonn- und Feiertage:

11.00 – 14.30 Uhr

und ab 16.30 Uhr

Neu: Montag u. Dienstag Ruhetag

Der Hotelbetrieb, auch mit Halbpension, hat keinen Ruhetag.



Silvester-Dinner am 31. Dezember –  
Beginn 19 Uhr, feiern Sie mit uns!

Betriebsferien bis 17.12.2002.

Thai-Menü oder Fondue  
jederzeit auf Vorbestellung.

#### Winter-«Kuschel-Tage»:

2 Übernachtungen mit Halbpension mit reichhaltigem Frühstück auch für Langschläfer, Käsefondue, Sauna, Solarium...ab €99.– pro Person im Doppelzimmer, fragen Sie uns nach Einzelheiten! Für Airliners 10% Rabatt.

Wir wünschen frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr und danken für das entgegengebrachte Vertrauen. Besuchen Sie uns auch 2003, wir versprechen Ihnen einen unvergesslichen Aufenthalt.

Herzlich willkommen!

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





tens gleich drei weitere Nachteile einhandeln würde: Erstens würde ziemlich sicher auch ein kleineres Regionalflugzeug wegen dieser schleichenden Abwanderung von Passagieren irgendwann unrentabel werden, zweitens würde die Konkurrenz davon direkt profitieren, ohne einen Aufwand betreiben zu müssen, und drittens würde die abnehmende Anzahl Passagiere auf der betrachteten Kurzstrecke auch noch eine Reduktion der Passagiere auf den eigenen Langstreckenflugzeugen zugunsten der Konkurrenz zur Folge haben.

### Wie gross ist die Schweiz?

Oft hört man die Behauptung, dass aus der Schweiz heraus keine Airline betrieben

werden könne, deren Grösse nicht derjenigen der Schweiz angepasst ist. Diese Aussage ist zwar vermutlich gar nicht so falsch, nur stellt sich die Frage, worauf sich denn die Grösse der Schweiz bezieht.

Zu diesem Thema gibt es wiederum eine sehr interessante Aussage in der «FWR-ZHW Studie», welche untersucht, ob zwischen der Anzahl von interkontinentalen Direktverbindungen und der Grösse von so genannten Direktinvestitionen (d.h. also dem Aufbau von Vermögen durch den Bau einer neuen Fabrik im Ausland oder durch eine finanzielle Beteiligung an einer ausländischen Firma) ein Zusammenhang besteht. Die Studie kommt zu folgendem bemerkenswerten Ergebnis:

«In unserer Untersuchung nahmen wir einen Vergleich dieser beiden Grössen (i.e. Platzangebot in interkontinentalen Direktverbindungen vs. Summe der Direktinvestitionen zwischen diesen beiden Ländern) für die Beziehungen zwischen 64 Ländern (europäische OECD-Staaten, Australien, Kanada, Mexiko, USA, Neuseeland, Japan und Südkorea) vor. Es ergab sich ein deutlicher – statistisch hoch signifikanter – Zusammenhang dieser beiden Grössen.»

Um zu realisieren, dass diese Aussage effektiv ein starker Hinweis dafür ist, dass die Schweiz nicht nur einen Hub braucht, sondern diesen auch längerfristig am Leben erhalten kann, ist es wichtig zu wissen, dass die sonst so kleine Schweiz gerade bezüglich Direktinvestitionen im Ausland zu den absolut Grössten gehört; so hatte die Schweiz bis ins Jahr 1998 v.a. mittels solcher Direktinvestitionen bereits über 487 Mia. Fr. an Nettovermögen im Ausland akkumuliert, womit sie in absoluten Zahlen hinter Japan und Deutschland weltweit an dritter Stelle lag!

## Fazit

1. Der scheinbar schrittweise Abbau der SWISS-Mainline-Flotte, von deren Grösse der Schwung des Hubs ZRH auf kritische Art abhängig ist, bringt der SWISS finanziell vermutlich auch kurzfristig jeweils nur wenig. Er vergrössert aber das Risiko, dass dem Hub ZRH eines Tages ohne weitere Vorankündigung der Schwung zum Überleben ausgehen wird. Dass dann nicht nur die etwa 1800 SWISS-Piloten arbeitslos werden, sondern auch Zehntausende andere Angestellte, wird leider meistens vergessen.
2. Wenn die SWISS ihre Kräfte nicht endlich auf einen einzigen Hub konzentriert, welcher nur ZRH heissen kann, dann wird es für sie und den Hub ZRH extrem schwierig zu überleben. Der Luxus, den ohnehin relativ kleinen Schweizer Heimmarkt auf zwei Hubs zu verteilen, die weniger als eine Stunde Bahnfahrt auseinander liegen, ist viel zu kostspielig. Dies bedeutet nicht, dass Basel als Flughafen aufgegeben werden soll. Nur muss dessen Verkehr möglichst schnell neu organisiert und so mit ZRH verknüpft werden, dass die unnötigen Verluste, die die SWISS in Basel erleidet, bald gestoppt werden können.
3. Die Taktik, auch auf wichtigen Paradenstrecken vermehrt kleine Flugzeuge einzusetzen, lässt den Verdacht aufkommen, dass die SWISS schon wenige Monate nach ihrem glanzvoll inszenierten Start eigentlich nur noch die Absicht hat, auf allen betroffenen Strecken bei immer kleiner werdenden Umsätzen und Erträgen die Verluste zu minimieren! Verluste zu minimieren ist zwar a priori nicht falsch, nur darf man dabei nicht vergessen, dass ein Hub von Verkehrsströmen und nicht von fast ausgetrockneten Rinnsalen lebt.
4. Der Vorwurf, wonach Politiker, Piloten und Unique solcherart zusammenspannen würden, dass die SWISS gar nie rentabel werden könne, ist nicht wahr und unterschlägt ebenfalls die Tatsache,

dass vom Hub ZRH nicht nur die SWISS-Piloten und ein paar Unique-Manager leben, sondern auch Zigtausende weitere Angestellte und Selbstständige in der ganzen Schweiz!

Kein vernünftiger Pilot kann doch ein Interesse daran haben, dass sein einzig möglicher Arbeitgeber über längere Zeit unrentabel arbeitet. Weitsichtige Piloten, Politiker und Unique-Manager haben aber sehr wohl ein grosses gemeinsames Interesse daran, dass nicht Zehntausenden von Leuten durch kleinstmütige Kreise, die ständig von der Unmöglichkeit eines Hubs ZRH sprechen, die Lebensgrundlage entzogen wird. Und damit dies nicht passiert, ist es absolut zwingend, dass sich die angeschwärtzten, oben erwähnten Parteien zusammenschliessen, um den Hub ZRH nachhaltig und rentabel betreiben zu können. Denn es ist ja gerade das Wesen eines wie ein Schwungrad funktionierenden Hubs, dass dieser eine genügend grosse einheimische Fluggesellschaft benötigt, welche auf einen guten Flughafen und eine gesunde Volkswirtschaft angewiesen ist, die beide von vernünftigen politischen Rahmenbedingungen profitieren, welche auch der Fluggesellschaft zugute kommen, die seinerseits einen gesunden Hub ermöglicht, der wiederum ... etc. etc.

5. Wenn die SWISS auch in Zukunft selbstbewusst, d.h. also insbesondere mit einer qualitativ guten und v.a. auch genügend grossen Mainline auftritt, dann – und nur dann – wird es uns gelingen, den Hub ZRH am Leben zu erhalten. Dann – und nur dann – können wir all jene Lügen strafen, die behaupten, dass es nicht möglich sei, aus der Schweiz heraus eine Airline zu betreiben, deren Grösse nicht der Grösse des Landes angepasst ist. Dann – und nur dann – werden wir beweisen können, dass in der Schweiz nicht eine bestimmte Anzahl Flugzeuge pro Million Einwohner, pro 10 000 qkm Bodenfläche oder pro Aviatikjournalist Platz hat, sondern vielmehr eine bestimmte Anzahl Flugzeuge pro «Nobelpreis-trägereinheit», pro Einheit des Volkseinkommens oder eben pro Einheit der Schweizer Direktinvestitionen im Ausland!

## Civilized thinking

### Civilized drinking

Hat mich heute Morgen mein Chef persönlich, Dieter Robert Erwin Moritz Philipp Gustav Eppler, angerufen und sprach in den Natelefonhörer: Lieber Peter Martin Jakob André K., wann schicken Sie (wir sind noch ziemlich am Anfang unserer Arbeitsbeziehung, in welcher pikanterweise die Machtverhältnisse gerade umgekehrt sind wie vor circa 25 Jahren in einer gewissen Kaserne unweit des Neuenburgersees), wann schicken Sie mir endlich Ihren läppischen Text, schliesslich war gestern Redaktionsschluss! Lieber Dide-Röbi (die von ihm zwar autorisierte, von der amerikanischen Einwanderungsbehörde aber leider nicht akzeptierte Kurzform), lieber Dide-Röbi, habe ich ihm entgegnet, ich lass mich ungern von Ihren Druckversuchen zur Drucklegung unter Druck setzen, umso mehr, als nach Ihrem letzten Oktober-Ultimatum noch gut und gerne vier Wochen ins Land gingen, bis



dann das dunkelblaue Hochglanzmagazin endlich den Weg in die Postfächer gefunden hatte. Trotzdem: ich musste jetzt handeln.

Während bis vor kurzem meine favorisierte Inspirationsquelle noch der grünfeuchte Wald gewesen ist, so begeben

viel lieber wieder in die Stadt, um mich mit musischen Eingebungen und anderem vollzutanken: in die Wings Bar nämlich. Das Wings ist um einiges besser als der Wald, vor allem nämlich des Nachts und des Winters, weil es ist da kuschelig und warm. Wir haben endlich eine eigene Bar! Was den alten Frauen der Sprüngli, den Vegis das Hiltl, den Krankenschwestern das Adagio, den Schwulen das Odeon und den Aargauern das Cinemax, das ist uns nun das Wings. Auf die Beine gestellt von ein paar Copiloten und trotzdem ganz toll. Natürlich würde es da auch allen obgenannten Bevölkerungsgruppen gut gefallen, aber man hat halt speziell an uns Fliegende gedacht: Etwas Flugfenster an den Wänden, etwas Hatrack an der Decke, etwas Rotations-Fotos im Korridor. Gerade genug für ein bisschen Fernweh, aber zu wenig, als dass es schwer nach Arbeit röche. Wäre auch schade, dürfte man nichts trinken.

Es gibt nämlich leckere Drinks, ein paar schöne Weine und ein extrem süffiges Bier, das wenig bitter ist und die



Fotos: Jens Beenker

Nieren aufs wunderbarste spült. Aber attraktiver noch als die Getränkekarte ist die Bedienung durch mehrheitlich sehr liebevolle Flight Attendants mit mehrheitlich sehr viel liebevollerem Lächeln als bei der obligatorischen Verpflegungsabgabe an das Cockpitpersonal während der täglichen Arbeitsroutine. Ist ja irgendwie logisch. Es geht hier um mehr als um rot-oder-blau?, mit-mit? oder schon-mal-die-Crewschublade? Statt gummige Sandwiches aus derselben



gibts zum Beispiel feine Wraps, so eine leichte Mischung aus Crêpes mit wunderbarer Füllung. Statt Cola Light gibts schweren Roten. Man ist entspannter. Man trägt keine Uniform.



Und vor allem hats zwischen den durstigen Gästen und den liebevollen Bar Attendants keine verschlossene, verriegelte und schussichere Tür. Das macht alles ein bisschen einfacher.

Nur hat gerade hier das Wings-Team um Marc Peter Gerhard Schröder eine grosse Chance verpasst, doch noch etwas mehr Authentizität und Praxisnähe in ihre Flügelbar zu bringen, etwas Real Airline Life auch für die Gäste aus nicht volatilen Berufen, und durchaus auch reizvoll für eine bestimmte Klientel aus dem nahen Niederdorf: die Einrichtung eines engen, düsteren Separées, verriegelt und verschlossen mit drei Riegelschlössern an einer schussicheren Türe, nur zu knacken mittels vorgängigem Telefonanruf, vierstelligem Geheimcode und optischer Identifizierung. Ist



doch sauglatt, was die Amis so alles erfinden, um uns bei guter Laune zu halten. Bei richtiger Erfüllung der anspruchsvollen Aufgabe innerhalb des gesetz-

ten Zeitfensters von 30 Sekunden winkt zur Belohnung ein fruchtiger «Sex on the Wings» (Cocktail!), ein kühler Pouilly-Fumé oder zwei Stangen vom süffigen Bier; «wers hingegen nicht schafft, muss zur Strafe das blaue Wasser austrinken und die Crewschublade aufessen. Mein Vorschlag: Zum Training des neuen Cockpit Closing Procedures (CCP) einmal pro Woche in die Wings-Bar und kräftig üben, ganz im Sinn von JAR, FAA und speziell der WBA (Wings-Bar-Aktionäre), welche zur Abwechslung gerne mal wieder an einer erfreulichen GV teilnehmen würden.

pk2@bluemail.ch

# Hydroplaning 2. Teil

Im ersten Teil dieser ASC-Info wurden vor allem die Grundlagen des Hydroplaning behandelt. Hier im 2. Teil möchte ich auf ein paar Spezialfälle eingehen und hoffe, auch den Spezialisten noch ein paar Neuigkeiten liefern zu können.

Von Dagobert Fretz, Air Safety Committee – ASC

## Spin-Up

Auf einer trockenen Landebahn benötigen die Reifen, um vom Stillstand auf Groundspeed zu beschleunigen, von den Bruchteilen einer bis zu 1,5 Sekunden. Auf einer nassen Piste wird durch den Wasserkeil ein Drehmoment entgegen der normalen Drehrichtung erzeugt. Dies verzögert den Spin-Up.

Mit zunehmender Wassertiefe vergrößert sich dieses negative Drehmoment. Der typische Wheel Spin-Up kann sich bei einer Wassertiefe von 5 mm auf bis zu 6 Sekunden verzögern. Bei einer überfluteten Piste, wenn die Wassertiefe das Reifenprofil übersteigt, wird der Reifen blockieren, bis die dynamische Hydroplaning Speed unterschritten wird (bei  $p = 210 \text{ psi} \sim 111 \text{ kt}$ ).

## Wie wirkt sich ein Twin Bogie Beam aus?

Der Mechanismus eines Mehrachsenbogies zeigt auf nassen Pisten eine interessante Wirkung. Die vordere Tandemachse wirkt wie ein «Schneepflug» für die nachlaufenden Räder. Dies führt zu einem ausgezeichneten Bremsverhalten der Räder auf der hinteren Achse (aufgrund der geringeren Wassertiefe).

*«Der Mechanismus eines Mehrachsenbogies zeigt auf nassen Pisten eine interessante Wirkung.»*

Dieses «Vorspuren» der vorderen Räder bewirkt leider auch eine Verzögerung des Spin-Up derselben. Es kann dadurch zu einer verspäteten Bremsenaktivierung (sowohl manuell als auch mit Autobreak) durch asynchrone Reifengeschwindigkeit kommen. Auf gefluteten Landebahnen (5–8 mm Wassertiefe) wurden bei Tests Verzögerungszeiten von bis zu 30 Sekunden gemessen! In der Praxis sollte das aber nur vereinzelt auftreten.

## Die Rille im Reifen

Entgegen der weit verbreiteten Meinung dient diese Rille nicht nur zur Anzei-

ge der Verschleissgrenze des Reifens. Bei gutem Profil kann ein Teil des Wasser in den Rillen verschwinden. Das wirkt sich wasserdruckreduzierend aus. Aus Herstellertabellen ersieht man, dass ein neuer Reifen auf glattem Asphalt erst bei einer Wassertiefe von 2,8 mm aufzuschwimmen droht, während ein «glatter» dies schon bei 0,7 mm täte. Vom Hersteller wird empfohlen, kurz vor der Wintersaison wegen der zu erwartenden kontaminierten Pisten alle Reifen ab halber Profiltiefe für die nächste Sommersaison einzulagern. Nebst den zusätzlichen Kosten ist dies in unseren Breiten eine kaum praktikierbare Lösung, da wir dann bei Gewitterregen im Sommer fast ausschliesslich «glatzer» Reifen hätten.

Es steht aber ausser Zweifel, dass eine positive Landung das Risiko von Hydroplaning weitaus stärker reduziert als ein neuer Reifen. Wer also neue Reifen montieren lässt und anschliessend eine «weiche» Landung macht, hat mehr verloren als gewonnen.

Neueste Berechnungen aus dem Bereich der finiten Elemente zeigen bei 2 Rillen, mit einer Profiltiefe von 18 mm, eine Erhöhung der kritischen Aquaplaninggeschwindigkeit um 15 %. Selbst bei einer

Profiltiefe von 9 mm betrug der Zuwachs noch 9 %.

## Noch zwei weitere Meinungen zur Mindestrillentiefe

**Das britische CAA hält für Flugzeuge über 7,5 Tonnen MTOM Folgendes fest:**

*It is recommended that a tyre be withdrawn from service when it is worn to such extent that its wet runway performance would be seriously impaired. This can be defined as when: It is worn such that any*

*«Es steht ausser Zweifel, dass eine positive Landung die Risiken von Hydroplaning weitaus stärker reduziert als ein neuer Reifen.»*

*groove has a depth of less than 2 mm of tread over more than one quarter of the tread circumference or at any place on the circumference the tread pattern is worn to a depth of less than 2 mm across the whole width of the tread in contact with the runway. Note: This is not a rigid definition and equivalence may be provided if, for example, tyre wear is such that whilst one groove is less than 2 mm all of the others are 3mm or more.*

## Der Reifenhersteller Michelin:

*Tread grooves contribute to fluid drainage but lose their efficiency as they wear. Michelin suggests that minimum tread depth, defined for withdrawing tyres from service through wear, be respected, i.e. the tyre should be removed when the fastest wearing location reaches the bottom of a grooved over 1/8th over the circumference.*

*If ground conditions conducive to hydroplaning are anticipated in certain areas of operation, then normal wear removal criteria could be advanced to leave a minimum of 1/16 inch or 1,6 mm at the worst worn point.*

Ein Reifenwechsel und ein Overrun – beides kostet Geld (makabrerweise ist der Overrun versichert)!

## Wann wird eine Landebahn überflutet?

Grooved Runways und Pisten mit einer porösen Verschleissoberfläche sollten kein Problem für heavy rain darstellen. Ausser Schiphol, einem Platz mit extrem feinen Pistenoberflächen, (Vorsicht bei nasser Piste und Seitenwind), findet man solche Eigen-



schaften auf den meisten Flughäfen in Europa und Nordamerika. Die meisten Pisten im Osten und im asiatischen Raum verfügen aber nicht über diese Eigenschaften. Daher stellt sich die Frage: Wie viel Regen braucht es, um eine non-grooved runway zu überfluten?

Es gibt einen empirischen Zusammenhang zwischen Regenintensität, Oberflächenmakrostruktur, Pistenquergefälle und der Entfernung des Reifens von der Pistenmittellinie.

Zum Beispiel hat eine normale Asphalt-piste eine Rauigkeitstiefe von 0,3 bis 0,5 mm. Bei einem Achsabstand von der Mittel-linie von 4,5 m ergäbe dies eine Nieder-schlagsrate von 10mm/Std. Dies inkludiert ein Pistenquergefälle von bis zu 2 %. Tropi-sche Regenfälle erreichen einen Nieder-schlag von ca. 50 mm/Std. Je weiter das Fahrwerk von der Pistenmittellinie entfernt ist, desto weniger Niederschlag ist nötig, um den Zustand der Überflutung zu errei-

chen. Starke Seitenwinde können dazu führen, dass sich Wasser auf der Luvseite anstaut. Dies tritt allerdings erst bei Wind-geschwindigkeiten von 20–30 kt auf. Wenn die Crosswindlimiten für nasse Pi-sten beachtet werden, sollte es daher kei-ne Probleme geben.

**Möglichkeiten, das Hydroplaning- risiko zu reduzieren**

- Bereits bei der Flugvorbereitung stellen wir uns die Frage: Ist die Piste gegrooved? Hat sie eine Makrostruktur? Wenn Ja, gut; wenn nicht – welche Niederschlagsmenge braucht es, um die Piste zu überfluten?

*«Wie viel Regen braucht es, um eine non-grooved runway zu überfluten?»*

- Beim Pre-Flight-Check oder -Rundgang das Reifenprofil genau überprüfen, vor allem wenn man auf der Destination eine nasse Piste oder starke Regenfälle erwartet.
- Entsprechende Landetechnik: Full Flaps, Vref/Vapp, positiver Touch Down, Spoilers, early Reverse und wenn möglich auf der Mittellinie aufsetzen.
- Wie hoch ist die Hydroplaning speed? Darunter wird sich die Bremswirkung dramatisch verbessern\*.
- Rutschende und blockierte Räder haben keine steuernde Wirkung. Daher Vorsicht beim Bremsen in Kurven und beim Abdriften von der Mittellinie.
- Den Bremsvorgang bis zu sehr niedrigen Geschwindigkeiten fortsetzen; viskoses Hydroplaning kann auf Farbflächen (z.B. Touch Down Zone Markings) bei minimaler Speed auftreten.

\*Nehmen wir das Beispiel einer MD-11 mit einer MLM von 199,6 t auf glatter Piste 30 in Douala: Va35 = 159 kt, Va50 = 154 kt. Dynamische Hydroplaning speed von 110 kt (+RA, wheel pressure 200 psi), d.h. 1/3 des Geschwindigkeitsabbaus von 159 kt, resp. 154 kt bis 110 kt erfolgt rein aerodynamisch (Flaps, Spoiler, Reverse, Airframe). Der Anteil Flaps und Reverse ist dabei signifikant.

**Zusammenfassend**

Das viskose Hydroplaning unterbindet den Reifenbremseffekt bis zum Stillstand und ist somit des Piloten Albraum. Over-runs gab es schon auf praktisch allen Flug-plätzen.

Das dynamische Hydroplaning ist pilo-ten/flugzeugseitig beeinflussbar, u.a. mit:

- Anflugverzögerung bei extrem starkem Niederschlag (Gewitter)
- Pistenwahl bezüglich Länge, Seitenwind, grooved surface, Pneubetrieb, Gefälle
- Landegewicht (Through tankage, extra fuel)
- Approachspeed (Flapssetting, incre-ments)
- Landetechnik (aiming point, positive touch down, lowering of nose wheel)
- Normal Reverse verzögerungsfrei
- Bremsmanöver (ABS, Eigenbremsung, hydr. pressure)
- Bremstemperatur
- Reifenprofil, -druck etc.

Jetzt noch **bequemer**, die Raiffeisenbank in unmittelbarer **Flughafennähe**.



**Wir machen den Weg frei**

Herzlich willkommen bei der Raiffeisenbank in Kloten

Mit Top-Angeboten wie zum Beispiel:

- Vorzugszins für Mitglieder
- Wechsel von Fremdwährungen kommissionfrei
- Anlage- und Pensionsberatung
- Vorsorge- und Freizügigkeitskonti mit Vorzugszins
- Hypotheken

Direkt bei der Kreuzung «Zum Wilden Mann».  
Viele Parkplätze vorhanden.

**Raiffeisenbank**  
Schaffhauserstrasse 151  
8302 Kloten  
Tel. 01 815 84 00, Fax 01 815 84 84  
www.raiffeisen.ch/embrach



Ja, ich möchte von den Raiffeisen-Dienstleistungen profitieren. Senden Sie mir bitte Unterlagen oder rufen Sie mich an:

Vorname/Name: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

TEL. P. \_\_\_\_\_ G. \_\_\_\_\_



# Low Cost Carrier: Segen oder Gefahr?

**Das Aufkommen von Low Cost Carriern (LCC) in Europa führt vermehrt zu Diskussionen in der Airline-Branche, aber auch bei den Kunden. Worin aber bestehen nun eigentlich die Unterschiede zwischen den traditionellen Full Service Carriern (FSC) und den LCC? Weshalb gelingt es den LCC, derart tiefe Tarife anbieten zu können und dennoch satte Gewinne einzufliegen? Wird hier auf Kosten der Flugsicherheit gespart?**

Von Richard Huber, Vorstandsmitglied

## Warum sind Low Cost Carrier billiger?

Dazu sollen hier an Hand von einigen Facts die Hintergründe ausgeleuchtet werden. Zuerst einige ganz konkrete Kostenvorteile der LCC:

- dichtere Bestuhlung der Flugzeuge
- minimale Stations-Kosten und Outsourcing des Handlings
- Ausweichen auf billigere Flughäfen
- «no frills», also keine Mahlzeiten und Getränke im Flug
- keine Kommissionen an Reisebüros
- es werden nur rentable Strecken überhaupt beflogen
- Beschränkung auf einen einzigen Flugzeugtyp
- keine eigene Maintenance (Outsourcing)
- höhere Ausnutzung der Flugzeuge, da keine Anschlüsse abgewartet werden müssen

Man kann hier bereits sehen, dass es für einen Netzwerk Carrier nicht einfach ist, mit diesen Vorteilen mitzuhalten. Er hat unter anderem die folgenden Einschränkungen:

- gewachsene Strukturen, die beim Kunden Erwartungen wecken
- Die Netzwerk-Struktur ist so aufgebaut, dass im Allgemeinen ein Hub bedient wird, wo Zu- und Wegbringerflüge koordiniert werden müssen und der Kurzstreckenflug-

plan auf die Langstrecken abgestimmt sein muss

- faktischer Zwang, grosse (und meist teure) Flughäfen anzufliiegen
- Druck, ein hochwertiges Inflight-Produkt anzubieten

Figur 1 zeigt die Anteile der jeweiligen Vorteile sowie den kumulativen Effekt dieser Faktoren, die schliesslich zu einem Kostenvorteil der LCC von 57 % führen. Die Zahlen stammen dabei aus einer Studie, die im Auftrag der European Cockpit Association (ECA) erstellt wurde. Sie kann auf der AEROPERS Homepage ([www.aeropers.ch](http://www.aeropers.ch)) im .PDF-Format gefunden werden.

## Qualität und Service haben ihren Preis

Es ist schnell ersichtlich, dass sich die angebotenen Produkte ganz grundlegend unterscheiden. Es dürfte auch klar werden, dass die höheren spezifischen Kosten bei den Netzwerk-Airlines in erster Linie auf den höheren Personalbedarf zurückzuführen sind. So lange also das Bedürfnis nach einem kundennahen, persönlichen Service besteht, und solange die Kunden das Angebot schätzen, an einem Hub schnell auf möglichst viele Anschlussflüge umsteigen zu können, werden die Preise der FSC nicht mehr viel weiter gesenkt werden können. Der Weg, beim Personal zu sparen, hilft hier nicht lange weiter, da durch die abnehmende Motivation der An-

gestellten die Qualität des Produktes auf ein unerträgliches Mass sinken würde.

## Massiv tieferer Personalbedarf

Es mag erstaunen, dass die Kostenvorteile bei den Besatzungen mit nur gerade 3 % zu Buche schlagen. Sie entstehen hauptsächlich aus dem Umstand, dass die Besatzungen während ihrer Arbeitszeit mehr Flüge durchführen können als ihre Kollegen in den FSC. Das liegt aber nicht daran, dass die Piloten länger arbeiten würden. Hier bestehen klare gesetzliche Limiten, welche auch von den FSC weitgehend ausgenützt werden. Die von LCC bedienten Sekundärflughäfen kennen jedoch kaum An- und Abflugverspätungen, es müssen keine Anschlussflüge abgewartet werden, und es werden kaum besatzungsintensive Übernachtungen an auswärtigen Destinationen geplant. Dadurch steigt die Produktivität am Beispiel der Piloten um ca. 14 %.

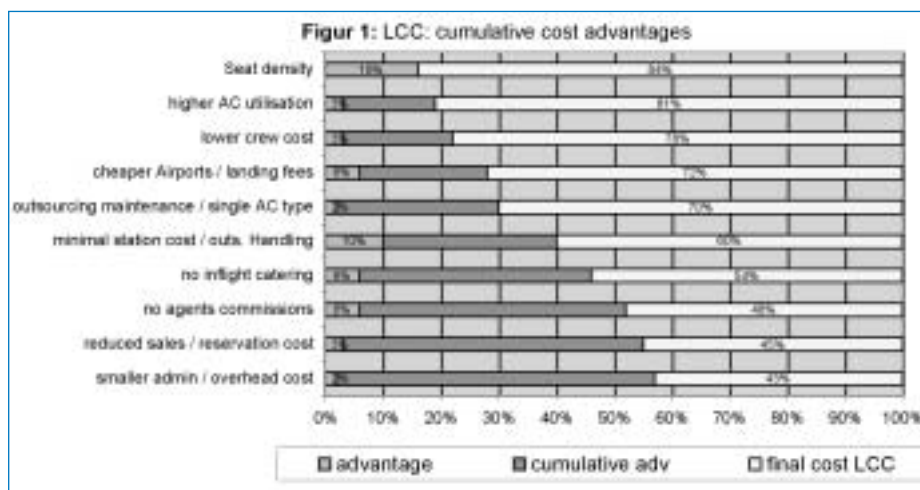
Den Löwenanteil der tieferen Kosten tragen also andere Faktoren. Durch das Auslagern aller nicht unbedingt nötigen Aktivitäten und die «no frills»-Philosophie benötigen LCC im Vergleich zu den FSC nur gerade 23 % des Personals für ein Flugzeug, also rund viermal weniger(!).

## Nicht viel weniger Piloten

Im Gegensatz dazu kann bei der Anzahl Piloten nur rund ein Viertel «eingespart» werden. Die LCC haben dabei nicht eigentlich billige Piloten, denn es ist in diesem Segment absolut nötig, gut qualifizierte und motivierte Leute zu haben. (Da auch bei den Planungsstellen und im Flight Dispatch sehr wenig Personal vorhanden ist, muss täglich vieles an der Front gelöst werden können.) Im Schnitt verdienen heute Piloten im LC-Segment «nur» ca. 25 % weniger als ihre Kollegen bei den FSC. Sie liegen damit immer noch deutlich über den Salären im Regionalsegment (-30 % bis 50 %) und ungefähr gleichauf mit den Charter-Piloten. (Zum Vergleich: verdienen die ehemaligen Swissair Piloten bei der SWISS heute 35 % (!) weniger als vorher). Ein Job im Low-Cost-Segment ist also nicht der schlechteste Weg für einen jungen Piloten, für seine spätere Karriere Erfahrungen und Flugstunden zu sammeln. Was das Ganze aber schwierig macht, ist die Problematik mit der Plafonierung der Saläre und dem sehr hohen Anteil des variablen Lohnes.

## Gibt es Auswirkungen auf die Flugsicherheit? Nach oben begrenzte Saläre

Es mag auf den ersten Blick sehr sozial aussehen, dass bei den LCC die Saläre bald einmal die obere Limite erreicht haben. Konsequenz daraus ist jedoch, dass die Piloten, wenn sie erst einmal genügend Flugstunden gesammelt haben, versuchen werden, bei ei-



nem «Main Carrier» eine Stelle zu kriegen. Je tiefer die Salärobergrenze bei den LCC liegt, desto früher entsteht der Druck zur Abwanderung. Dabei geht für die Firma sehr viel Erfahrung verloren. Die damit verbundene hohe Fluktuationsrate ist zwar günstig für die Finanzen der Unternehmung, die Firma ist aber dauernd im Umbruch. Es lässt sich nie eine wirkliche Firmen-Kultur aufbauen, was gerade im Cockpit unverantwortlich ist.

### Erschreckend hohe variable Lohnanteile

Aus Sicht der Arbeitgeber mag es im Weiteren sinnvoll erscheinen, den Angestellten nur einen vergleichsweise tiefen Anteil ihres Salärs fix auszurichten und den Rest abhängig von der Leistung und vom Geschäftsgang zu machen. Solange solche Verträge in guter Sozialpartnerschaft ausgehandelt werden, ist dagegen auch nichts einzuwenden. So können beispielsweise bei Charter-Airlines saisonale Flauten besser überstanden werden. Dabei herrschen aber für den Angestellten im Voraus mehr oder weniger berechenbare Verhältnisse. Solche Systeme sind in vielen Branchen seit längerem üblich, und viele Arbeitnehmer haben sich mittlerweile auch daran gewöhnt. Durch den grossen Anreiz, möglichst viel zu arbeiten, werden zweifelsohne die Motivation sowie die Identifikation der Angestellten mit ihrer Firma gesteigert.

Allerdings sind die LCC dafür bekannt und berüchtigt, keine Gewerkschaften zu tolerieren. Die Verträge werden vom Arbeitgeber einseitig vorgelegt (take it or leave it!) und die

Form der Bezahlung kann absolut willkürlich gewählt werden. Während bei den europäischen FSC die variablen Saläranteile bei rund 6 % liegen, betragen diese bei den LCC satte 24 %.

### Auswirkungen auf die Flugsicherheit

Was geschieht aber im Falle von Krankheit oder persönlichen Problemen? Im Cockpit herrschen diesbezüglich vollkommen andere Verhältnisse als im Büro. Bereits im Büro kann in solchen Fällen eine beträchtliche Reduktion der Leistungsfähigkeit beobachtet werden. Im Cockpit ist dies aber schlicht nicht tolerierbar. Von den Piloten wird erwartet, dass sie jederzeit innert Sekunden eine Situation erfassen können und dann mit voller Konzentration richtig reagieren. Dazu müssen sie in jeder Hinsicht absolut flugtüchtig sein.

Der finanzielle Druck im Falle einer Krankheit oder bei Abwesenheiten aus psychischen Gründen wird enorm hoch, wenn dadurch am Ende des Monats ein Viertel des Salärs fehlt. Es ist unter diesen Bedingungen zu erwarten, und einschlägige Berichte von Betroffenen bestätigen dies, dass es gerade beim fliegenden Personal von LCC zu häufig vorkommt, dass in solchen Situationen dennoch geflogen wird. Dies, weil die Arbeitsverträge nur sehr selten Mechanismen enthalten, die den Salärausfall abfedern würden. Die renommierten Airlines der Welt sind besonders stolz darauf und betrachten es als Beitrag zum Erhalt einer maximal hohen Flugsicherheit, dass ihre Besatzungen in sol-

chen Fällen keine Nachteile erleiden müssen. In ihren Cockpits fliegen nur absolut fitte Besatzungsmitglieder. Das muss auch von den LCC gefordert werden.

### Am falschen Ort gespart!

Bedenkt man, dass die Besatzungskosten nur gerade 3 % der Kostenvorteile der LCC ausmachen, ist es absolut unverständlich, dass diese mit den hohen variablen Lohnanteilen in einem Bereich zu optimieren versuchen, der direkt ans Lebendige gehen kann. Kann dadurch ein Flug von Wien nach London für 28 statt für 29 angeboten werden, dann ist die Verhältnismässigkeit für den aufgeklärten Kunden definitiv nicht mehr gegeben. Hier wird am falschen Ort gespart!

### Verantwortung der Behörden

Misstände in diesem sensiblen Bereich müssen von den Behörden mit aller Kraft bekämpft und unterbunden werden, denn sie haben eine direkte Auswirkung auf die Sicherheit im Luftverkehr. Die Kunden, aber auch die Besatzungen haben ein Recht darauf, dass der Slogan «Safety First» keine leere Worthülse bleibt, auch wenn er vordergründig mit Kosten verbunden ist.

Die Piloten-Organisation ECA fordert deshalb die europäischen Behörden eindringlich auf, auch bei den LCC darauf zu bestehen, dass das Recht auf Koalition (Bilden von Gewerkschaften) im ganzen EU-Raum respektiert wird und dass in den Arbeitsverträgen ein Mindestmass an sozialer Sicherheit eingebaut ist.

### Aufklärung der Kunden

Sollte die Politik nicht in der Lage oder nicht willens sein, die heute vorhandenen Lücken zu schliessen, beabsichtigt die ECA, direkt die Kunden der fehlbaren Airlines anzugehen und sie auf diese Zusammenhänge aufmerksam zu machen. Es schadet schliesslich der ganzen Airline-Industrie, wenn einige (wenige) schwarze Schafe aus vordergründigen Sparüberlegungen heraus die Flugsicherheit unterhöheln. Wenn erst das Vertrauen der Kunden ins Wanken gerät, sind die Folgen für die ganze Branche gravierend. Tausende von Arbeitsplätzen stünden dann auf dem Spiel. Da dies definitiv nicht das Ziel eines Berufsverbandes sein kann, unterstützt die AEROPERS das Anliegen der ECA und möchte mit diesem Artikel einen ersten Beitrag zur Aufklärung leisten.

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

### Wie viele ehemalige Swissair-Piloten sind vom geplanten Abbau von 140 Pilotenstellen betroffen?

*Bereits letztes Jahr wurden rund 340 Piloten der ehemaligen Swissair entlassen und somit hat man Bestände geschaffen, die sehr genau der reduzierten Flugzeugflotte angepasst wurden. Durch zahlreiche Abgänge hat sich die Anzahl Piloten während des Jahres sogar laufend reduziert und mittlerweile einen Wert erreicht, der praktisch keine Flexibilität mehr erlaubt. Gleichzeitig mit dem geplanten Abbau einer MD11 und eines A320 auf den Sommerflugplan beginnt die Umflottung von MD11 auf A340. Diese bedingt einen erhöhten Bedarf an Piloten durch den intensiven Schulungsaufwand. Um diesen ohne zusätzlichen Stellenaufbau bewältigen zu können, war vorgesehen, allen Piloten nur einen Teil ihrer vertraglichen Ferien während der Umflottungsperiode zu gewähren. Der Abbau hilft nun lediglich mit, die unvermeidlichen Feriensschulden auf ein tieferes Mass zu reduzieren.*

### Wie wäre das Streckennetz bei einem allfälligen Golfkrieg betroffen?

*Grundsätzlich muss man unterscheiden zwischen Destinationen im Golf und dem Überflug von Ländern, die als Kriegsgebiet gelten.*

*Schon beim Golfkrieg 1991 hat sich gezeigt, dass die damalige Swissair als schweizerische Fluggesellschaft von der Neutralität der Schweiz profitieren konnte. Dies ganz im Gegensatz zu Airlines, deren Ursprungsland sich mit der Politik der Vereinigten Staaten solidarisierte. Die Swissair verzeichnete damals bei den Buchungen sogar eine Zunahme. Auf einem Langstreckenflug fallen sowohl die variablen Kosten abhängig von der Flugzeit, als auch die Überfluggebühren an. Kann ein Land oder sogar ein ganzes Gebiet nicht überflogen werden, so kann dies die Operationskosten erhöhen. Gleichzeitig ist bei einem potenziellen Golfkrieg mit einem Anstieg der Treibstoffkosten zu rechnen, welche das ganze Streckennetz betreffen.*

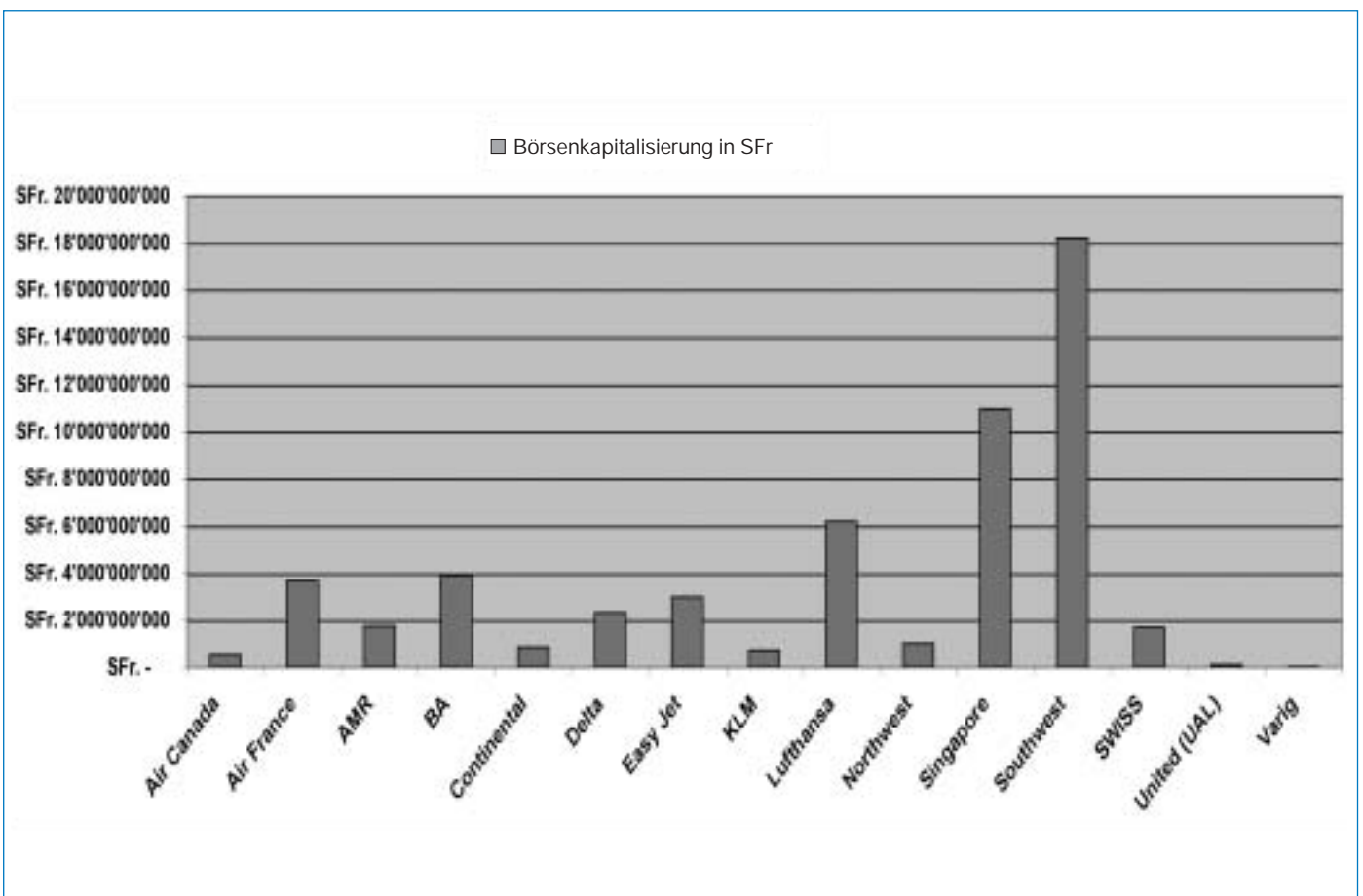
*Es gilt jedoch anzufügen, dass mögliche Folgen eines Krieges im Nahen Osten äusserst schwer abzuschätzen sind. Dies gilt für die SWISS wie auch für alle anderen Gesellschaften.*

bb

# Börsenkapitalisierung diverser Airlines

Stand 7.12.02  
 Von Markus Schneider, Vorstandsmitglied (Quelle: Finanz und Wirtschaft)

Airline	Börsenkapitalisierung in SFr
Air Canada	558 900 000
Air France	3 677 500 000
AMR	1 748 520 000
BA	3 904 730 000
Continental	874 260 000
Delta	2 331 360 000
Easy Jet	2 985 970 000
KLM	735 500 000
Lufthansa	6 178 200 000
Northwest	1 019 970 000
Singapore	10 956 000 000
Southwest	18 213 750 000
SWISS	1 700 000 000
United (UAL)	101 997 000
Varig	23 382 000



# «Sozialpartnerschaft muss heute ständig erkämpft werden»

Ein bewegtes Jahr neigt sich dem Ende zu. Für die acht Mitglieder des AEROPERS-Vorstands war dies eine echte Bewährungsprobe. Haben sie bestanden? Sind sie mit dem Erreichten zufrieden?

Christoph Flügel, Vizepräsident und verantwortlich für die Bereiche Verhandlungen und Konfliktmanagement, hat das «Rundschau»-Team zu einer Analyse empfangen.

Gespräch: Dieter Eppler, Redaktionsleiter und CMD A320/330

Roland Zaugg, Redaktor und CMD A320

«Rundschau»: Gewerkschaften und Verbänden wird speziell von rechter Seite oft vorgeworfen, sie verträten nur ihre eigenen Interessen. Wie beurteilst du diesen Vorwurf?

**Christoph Flügel:** Ich empfinde dies nicht als Vorwurf im eigentlichen Sinn. Natürlich bin ich Interessenvertreter unseres Verbandes, glaube aber, dass unsere Piloteninteressen noch nie das langfristige Überleben unseres einzigen möglichen Arbeitgebers tatsächlich gefährdet haben – ganz im Gegenteil: Ein funktionierender, gesunder Verband, welcher sich auf Grund weniger beruflicher Alternativen sehr stark auf einen einzigen Arbeitgeber fixieren muss, wird immer gezwungen sein, die Überlebensfähigkeit «seiner» Firma im Auge zu behalten. Unsere Interessen werden darum immer auch unter diesem Aspekt vertreten. Wir zielen grundsätzlich auf eine Balance. Die Erfahrung zeigt, dass diese manchmal nur auf Umwegen erreicht werden kann.

Die Ereignisse des vergangenen Oktober haben an unseren Grundfesten gerüttelt. Was hat sich für dich am Inhalt des Begriffs «Sozialpartnerschaft» im Verlauf des letzten Jahres geändert?

**CF:** Es ist schon so, dass diese Sozialpartnerschaft – früher eine Selbstverständlichkeit – heute ständig erkämpft werden muss. Vom November letzten Jahres bis in den März 2002 mussten wir gar um deren grundsätzliche Akzeptanz ringen. Dabei wurden viele Mittel eingesetzt; es galt, auf juristischer Ebene, bisweilen gar auf der Machtebene, die Klängen zu kreuzen. Auch heute sind wir ständig daran, mögliche Entscheidungen des Managements zu antizi-

pieren. Bei akuter Gefährdung der Sozialpartnerschaft sähen wir uns gezwungen, sofort und unmissverständlich zu reagieren. Dies bedingt, dass wir dauernd «aller»t und bereit zum Eingreifen sein müssen. Eine solche Dauerbereitschaft ist neu und verlangt von allen Beteiligten ein grosses Engagement – manchmal bis tief in die Privatsphäre.

Dass sich einzelne Leute zeitweilig frustriert über die Verbandstätigkeit äussern, ist normal. Gehäuft hat sich aber Kritik an der «Härte» der Verhandlungsführung; wäre unter Umständen mit einem härteren Kurs mehr zu holen gewesen in den diversen Verhandlungsrunden?

**CF:** Ich stelle mir natürlich auch immer wieder die Frage, ob wir noch härter auftreten könnten. Bei zu kompromisslosem Verhandeln besteht immer die Gefahr, dass der sprichwörtliche Schuss in die falsche Richtung geht. Hier das Optimum zu finden ist oft unheimlich schwierig. Im März war die Situation besonders delikat, weil wir de facto mit der halben Schweiz inklusive dem neuen Verwaltungsrat verhandelt haben. Auch ist es schon vorgekommen, dass unsere so genannten Piloten-Hardliner uns kurz vor Auslösen des «roten Knopfes» gebeten haben, dies nicht zu tun. Ich meinerseits finde es positiv, dass wir bis heute noch nie zu einem Streik aufrufen mussten, obwohl ich quasi damit rechnete und wir alle in den Startlöchern standen. Wir waren ja bis ins letzte Detail vorbereitet und es fehlte nur noch das «Go» – eben der so genannte rote Knopf. Es sei jedoch betont, dass diese Bereitschaft und die damit erreichte Stärke absolut notwendig waren, um bei den Verhandlungen den dringend notwendigen Druck aufsetzen zu können.

Wer nicht selber mit dabei ist, kann sich nur schwer vorstellen, wie die Verhandlungen zum Teil hart an der Limite geführt wer-



Christoph Flügel, Vizepräsident AEROPERS

den. Es gilt immer ganz genau die Strategie abzuwägen, und darauf verwenden wir sehr viel Energie.

Eine simple Frage des Laien: Wie koordiniert ihr eigentlich Taktik und Vorgehen während der laufenden Gespräche? Was, wenn die andere Seite einen überraschenden Haken schlägt?

**CF:** Zuerst einmal ist zu sagen, dass die Vorbereitungszeit um ein Mehrfaches so aufwändig ist wie die effektiven Verhandlungen selber – manchmal dauert diese Phase wochenlang. Ziel ist es, im Vorfeld sämtliche möglichen Konstellationen technisch, sachlich, aber auch emotional zu diskutieren. So konnten wir bis anhin vermeiden, überrumpelt zu werden. Kommt es aber dennoch einmal zu Unsicherheiten, dann besteht jederzeit die Möglichkeit, ein «Time out» zu nehmen, um sich untereinander zu besprechen. Auch geht es darum, emotionale Überreaktionen in jedem Fall zu vermeiden. Es ist enorm wichtig, dass wir untereinander die Balance behalten, um zu verhindern, dass in solchen Momenten wichtige Entscheidungen gefällt werden. Aber wir sind heute, nachdem wir ein Jahr in widrigen Verhältnissen zusammen verhandelt haben, ein sehr gut eingespieltes Team mit wertvollen Erfahrungen.

Wenn man sich jetzt diese Zeitdimensionen vor Augen führt, fällt auf, wie intensiv solche Verhandlungsphasen sind. Uns scheint die Gefahr gross, sich dabei – physisch wie auch mental – von der Basis zu entfernen. Wir kennen das Phänomen aus Wirtschaft und Politik; wir alle haben es zu Zeiten der Swissair am eigenen Körper erlebt.

**CF:** Diese Gefahr besteht natürlich. Wir versuchen hier alle Mittel einzusetzen, die uns zur Verfügung stehen: Mitgliedern anläs-



se, Infostände im OPS, Mitgliederumfragen und Massenmails. Ich bin aber auch froh um jeden Input. Es gibt nichts Schlimmeres als das Gefühl, alles laufe normal, während hinter dem Rücken der Aufstand tobt. Natürlich ist mein Empfinden nicht immer identisch mit dem der Basis und ich bin mir bewusst, dass vor allem die Unzufriedenen laut werden, während die Befürworter zumeist schweigen. Als Vorstandsmitglied versucht man jedoch dauernd am Ball zu bleiben. Ich gehe mein Umfeld aktiv an und will die Meinungen im Korps kennen. In den Monaten Januar bis April war ich beispielsweise neben ungefähr einer Rotation durchschnittlich je 20 Tage als Vorstandsmitglied für die AEROPERS im Einsatz. Heute sind es «nur» noch ca. 10 bis 15 Tage, aber auf fast jeden Tag im Monat verteilt. Zudem kommen die vielen wertvollen Diskussionen auf der Strecke und beim Bier dazu. Immerhin habe ich heute aber gelernt, zwischendurch abzuschalten, und ich erlaube mir deshalb, das Handy auch einmal nicht abzunehmen.

*Verhandelt wird in der Regel mit der Geschäftsleitung. Wenig hören wir vom Verwaltungsrat, auch der VR-Präsident übt sich in vornehmer Zurückhaltung. Habt ihr Kontakt mit dem VR? Geniesst ihr eine positive Akzeptanz?*

**CF:** Selbstverständlich stehen wir bei Bedarf mit dem Verwaltungsrat in Kontakt und ich habe zumindest Anzeichen, dass wir als professioneller Partner wahrgenommen werden. Wir haben auch Feedbacks von anderen Institutionen, die an den Verhandlungen beteiligt gewesen sind, und die uns ebenfalls ein gutes Zeugnis ausstellen.

*Oft taucht der Vorwurf auf, der Vorstand kommuniziere nur lückenhaft. Lange Informationslücken bilden einen idealen Nähr-*

*boden für Spekulationen und Gerüchte, was wiederum einen erhöhten Bedarf an Richtigstellung mit sich zieht..*

**CF:** Kommunikation ist bei uns ein Top-Thema! Seit einiger Zeit verfügt der Vorstand über ein gut eingespieltes Kommunikationsteam (Christoph Ulrich, Ben Bosshardt, Christian Frauenfelder), das im Rahmen der Vorstandswochen monatlich zusammenkommt. Ebenfalls anwesend sind jeweils der Präsident Markus Jöhl, der Redaktionsleiter der «Rundschau», Dieter Eppler, und ich. Hier wird festgelegt, welche News auf welchen Kanälen kommuniziert werden. Die Inhalte und die Tonalität folgen einer abgesprochenen Sprachregelung und repräsentieren jeweils die Haltung der gesamten AEROPERS, können also zum Teil auch von der persönlichen Haltung abweichen. Wir sind klar der Ansicht, dass nur dann informiert wird, wenn substantielle Aussagen gemacht werden können. Laue Durchhalteparolen erzielen oftmals das Gegenteil der gewünschten Wirkung. Ich verstehe allerdings nur zu gut, dass Kolleginnen und Kollegen auf der Strecke, welche die Entscheidungsabläufe selber nicht aktiv beeinflussen können, mitunter ungeduldig werden. Mir selber geht es ähnlich in ausgedehnten Perioden ohne Verhandlungen. Was ich an dieser Stelle aber festhalten kann, ist die Tatsache, dass der Vorstand zusammen mit dem Backoffice und den 14 Spezialisten – das sind immerhin total 24 Personen in Charge – die laufenden Prozesse in und um die SWISS genauestens verfolgt, um immer up to date zu sein und bei Bedarf jederzeit handeln oder eben kommunizieren zu können.

*Als Verantwortlicher der Verhandlungsdelegation beeinflusst dein Geschick die Arbeits- und Rahmenbedingungen von über*

*800 Piloten und Pilotinnen. Gemessen wird die Leistung deines Teams nur an den erzielten Resultaten. Speziell bei negativ bewerteten Ergebnissen eine undankbare Sache. Wie stark belastet dich dieses Mandat?*

**CF:** Erstaunlicherweise sehr gering, weil ich mich mittlerweile recht gut abgrenzen kann. Dies stets im Wissen, dass nach einer Erklärung, wie die Resultate entstanden sind, die Mitglieder dies meistens auch verstehen. Bei solchen Diskussionen erlebe ich ein sehr kompetentes AEROPERS-Korps und kann darum auch mit dessen Verständnis rechnen, solange die Argumentationen konsistent sind. Ausserdem wäre es ein Trugschluss zu glauben, ich alleine sei verantwortlich für das Resultat. Unsere Delegationsteams verfügen immer und für jedes Thema über ein Verhandlungsmandat, das letztlich vom Gesamtvorstand durch interne Abstimmung genehmigt wurde. Dies nach intensiven Recherchen, gründlichen Analysen und manchmal tagelangen und anstrengenden Debatten. Wir versuchen dabei auch, die individuellen Strömungen und Interessengemeinschaften innerhalb des Gesamtkorps zu berücksichtigen, was nicht immer einfach ist. Somit setzen wir uns in jedem Fall mit einer klar definierten Zielvorgabe an den Verhandlungstisch. Dass einer alleine, ohne Mandat und ohne klar definierten und in ein Konzept passenden Auftrag verhandelt oder Gespräche führt, findet bei uns nie statt.

Diese disziplinierte Koordination, gepaart mit Systematik und strikter Führung, ist eine unserer Stärken. Wir werden ja immer wieder verhandeln, und auch wenn ein einzelnes Resultat heute negativ sein kann, stehe ich trotzdem vollumfänglich zu all unseren Ergebnissen.

*Wir gehen aber davon aus, dass auch ein gewisser Spielraum vorhanden sein muss..*

**CF:** Grundsätzlich ist das immer so, sonst würde es «herrschen» heissen und nicht «verhandeln». Es würde an dieser Stelle aber eindeutig zu weit führen, Details unserer Verhandlungstaktik zu erläutern. Ich kann höchstens betonen, dass es mitunter zu stundenlangen Diskussionen um einzelne «Trading items» kommt, denn auch hier versuchen wir die Möglichkeiten des «give and take» optimal auszuschöpfen. Kommen wir in einer Runde nicht weiter, gehts zurück in den Vorstand. Weiter verhandelt wird später mit abgeänderten oder neu entwickelten Mandaten. Es ist heute aber manchmal auch so, dass wir keine Spielräume mehr haben. Dann werden Eskalations- oder Deeskalationsmodelle aktiv.

*Drohen die Verhandlungen zu scheitern, werden neue Mittel gesucht. Eines davon*



**Dieter Eppler (links), Redaktionsleiter AEROPERS, im Gespräch mit Vizepräsident Christoph Flügel.**

wäre der Streik. Die Mitglieder des Verbandes haben im vergangenen August aber nicht nur die Erhöhung der Mitgliederbeiträge abgelehnt, sondern auch die Einrichtung einer Streikkasse klar verworfen.

**CF:** Nun, Geld ist eine der Grundsäulen zur erfolgreichen Durchführung eines Streiks. Geldmittel sind aber generell fundamental wichtig für die Stärke eines Verbandes. Das Thema «Streikkasse» ist für den Moment erledigt – was für das Thema Kampfmassnahmen natürlich nicht gilt. Anders sieht es bei den Mitgliederbeiträgen

unter anspruchsvollsten Bedingungen während des Einsatzes des Krisenstabes beim Grounding ihre Arbeit verrichtet hat, dann kann ich von echter Hingabe für unsere Sache sprechen. Täglich bilden Christoph und Dodo zusammen eine der wichtigsten Stützen für uns – manchmal bis spät in die Nacht –, und ihnen sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt. Was mich aber auch immer wieder wirklich freut, ist das Interesse des Korps an der Vorstandsarbeit, vielfach verbunden mit grosser Unterstützung und zahlreichen Inputs.

reich hat sich unser Umfeld ganz wesentlich verändert, und der Verband ist breiter abgestützt.

Unser Netzwerk wird weiterhin hinterfragt, und es wird viel darüber diskutiert, dass in naher Zukunft nochmals Korrekturen erfolgen sollen. Seid ihr vorbereitet auf anstehende Verhandlungen in diesem heiklen Bereich?

**CF:** Ein brandheisses Thema! Im Grunde genommen handelt es sich hier um eine existenzielle Bedrohung erster Priorität. Seit der B-GAV bilateralen Status hat, gilt unsere Aufmerksamkeit wieder vermehrt der Sicherheit unserer Arbeitsplätze. Ein Abbauszenarium in OC2 ist jedoch für uns heute nach wie vor keine mögliche Variante, und darum werden wir diesbezüglich auch nicht verhandeln, sondern ganz andere Massnahmen ergreifen müssen. Schliesslich haben wir bereits 340 Stellen bei uns abgebaut für das Projekt «SWISS». Bevor nun nicht andernorts wirklich realistisch angepasst wird, käme eine dritte Abbauforderung innerhalb zwei Jahren quasi einer Kriegserklärung gegenüber der AEROPERS gleich.

Die Geldgeber von Politik und Wirtschaft haben die Variante 26/26 unterstützt. Nachdem bereits heute, nur acht Monate nach dem Start der Airline, schon wieder restrukturiert wird, wäre es meines Erachtens völlig ungerechtfertigt, in Kürze nochmals von Abbau zu sprechen. Da müsste man sich schon langsam fragen, auf welchen Grundlagen denn der Businessplan und die heutige Restrukturierung gemacht wurden. Zudem wurden die Steuergelder für die Drehscheibe Zürich gesprochen, und 52 Flugzeuge galten als das Minimum für dieses Vorhaben. Ich denke, es stehen immer noch wirklich dringliche und einschneidende Veränderungen an, aber nicht mehr bei uns. Der Main-Airline-Teil hat seinen Blutzoll geleistet und entspricht den Vorgaben, aufgrund derer das Konzept des Businessplanes basiert. Die Klumpfüsse, welche die gesunden Teile der SWISS mit in den tödlichen Strudel reissen, müssen so rasch wie möglich bereinigt werden. Das Geld vom Steuerzahler reicht nicht mehr für zögerliches Handeln. Es liegt beim Management und dem VR, und wir erwarten, dass unsere Firma weiterhin auch in allen anderen Bereichen sofort auf Vordermann gebracht wird. Unsere Anstrengungen gehen darum auch in diese Richtung.

Mit einer ähnlichen Argumentation könnte sich aber auch OC1 gegen eine drohende Redimensionierung wehren.

**CF:** Das ist wohl richtig, betrachten wir aber die Anpassung beider Segmente ans entsprechende Umfeld, dürfte schnell klar

## «Die heutige Organisation läuft reibungslos und äusserst effizient.»

aus. Tatsache ist, dass die aus bekannten Gründen stark dezimierten Einnahmen eine langfristige Weiterführung des gewohnten AEROPERS-Betriebs akut gefährden. Die Erwartungen der Basis und die Ansprüche des Vorstands sind weiter hoch, die Mittel jedoch gekappt. Kein vernünftiger Krieger wagt sich mit stumpfer Klinge aufs Schlachtfeld! Aus diesem Grund werden wir nochmals an unsere Mitglieder gelangen müssen. Mit Sicht auf unsere Zukunft hoffe ich sehr, dass wir die Zustimmung des Korps erhalten werden.

Haben sich im Verlauf der letzten Monate Lücken in den Verbandsstrukturen abgezeichnet, oder anders gefragt: Welche Bereiche mussten überarbeitet oder gar neu eingeführt werden?

**CF:** Das Organigramm der AEROPERS (Seite 25) datiert vom 1. September 2002 und hat sich gegenüber dem letzten Jahr stark verändert. Auch unsere Vorstandsarbeit, die Aufteilung der monatlichen Vorstandswoche und der Einsatz der Spezialisten wurden halbjährlich der neuen Situation angepasst. Die heutige Organisation läuft reibungslos und äusserst effizient. Mein Ressort beispielsweise ermöglicht mir, sämtliche laufenden Verhandlungen in allen Bereichen zu überwachen und zu koordinieren. Taktik, Timing und Strategie können so hervorragend abgestimmt werden. Feedbacks werden einheitlich erfasst und ausgewertet.

Unerlässlich ist natürlich auch unser Backoffice mit dem Geschäftsführer Christoph Ulrich und unserer bewährten Assistentin Dodo Leuzinger. Christoph, der ja während des Zusammenbruchs der Swissair zu uns gestossen ist, integrierte sich von der ersten Stunde an voll im Verhandlungsteam und leistet ein enormes Arbeitspensum. Und wenn ich daran denke, wie Dodo

Welches sind eure Supportstellen?

**CF:** Tinu Fischer beispielsweise ist seit seinem gesundheitsbedingten Ausscheiden aus dem Flugdienst selbstständig tätig auf dem Gebiet Qualitätsmanagement. Ausserdem bildet er sich weiter in Verhandlungstechnik und Gesprächsführung. Ähnlich bildet sich jeder von uns entsprechend seinen Aufgaben weiter (Seminare, Kurse, Vorträge im In- und Ausland). Und überdies bestehen in wichtigen Bereichen auch anderweitig sehr gute Kontakte.

Die ganze Entwicklung geht eigentlich auf ein Seminar zurück, das ungefähr vor drei Jahren in Murten stattfand und sich mit dem Thema «Organisationsmanagement für Non-Profit-Organisationen» befasste. Damit wurde ein veritabler Strukturwandel der AEROPERS eingeläutet, dessen Ergebnis sich heute bereits mehrfach bewährt hat.

Wie sind die Kontakte zu anderen Verbänden?

**CF:** Diese Verbindungen haben sich während der Krise teilweise intensiviert, speziell auf dem internationalen Parkett. Marc Vionnet amtiert als aktiver «Aussenminister», und zusammen mit seinen Spezialisten pflegt er vielfältige und persönliche Kontakte zur Oneworld Cockpit Association, zur ECA, zur IFALPA – daneben aber auch zu den Cockpitverbänden der grossen amerikanischen und europäischen Gesellschaften wie etwa KLM, BA, Air France oder Lufthansa. Durch die Turbulenzen unserer Firma sind wir heute im Gesamtverband wesentlich besser vernetzt. Die Schweizer Airlines sind innerhalb der SWISSALPA organisiert, einzig die CCP ist nirgends dabei.

Es bestehen aber auch Beziehungen zu nichtfliegerischen Verbänden wie kapers, PUSH, UNIA oder VPOD. In diesem Be-



werden, wo noch Handlungsbedarf besteht. Wir stehen übrigens nicht alleine mit dieser Beurteilung. Wir stellen uns hinter die von Experten vertretene Haltung, das Regionalsegment der SWISS sei nicht nur zu gross, sondern auch zu teuer und zu wenig produktiv im Vergleich zum Benchmark. Und was nicht konkurrenzfähig ist, wird in der Wirtschaft bald einmal ausgelagert. Gleiches gilt für das Konzept mit vier Crewbasen: Man hört und liest es überall, dass Basel, Lugano und Bern nicht rentabel sind, und die ersten getroffenen Massnahmen des VR beweisen dies auch. Wenn die Regionalpolitik diese Flugplätze unbedingt in der übertriebenen Grösse von heute betreiben haben will, dann soll sie dies auch selbst bezahlen und nicht durch die Angestellten der SWISS quersubventionieren lassen. Sollten nun also effektiv weitere Abbauszenarien im Lang- und Mittelstreckensegment ins Auge gefasst werden, bestünde unsererseits die Gefahr einer unaufhaltbaren Eskalation, vor allem dann, wenn bei der Argumentation des Managements die emotionalen Faktoren stärker gewichtet würden als die ökonomischen. Niemand würde das verstehen. Ich bin überzeugt, dass wir in diesem Punkt mit der vollen Unterstützung des gesamten Korps rechnen könnten!

**Wie beurteilst du die unmittelbare Zukunft der SWISS? Wo liegen die dringlichsten Problemfelder?**

**CF:** Hauptziel muss es sein, diese Firma auf eine ökonomische Basis zu stellen, die langfristiges Überleben garantiert. Das ist nämlich noch nicht unbedingt der Fall. Wird dieser Schritt verpasst, dann droht Gefahr, dass immer mehr fähige Mitarbeiter in Betracht einer unsicheren Zukunft abspringen. Es müssen möglichst rasch weitere wichtige ökonomische Entscheide gefällt werden. Zum Zweiten sollte es endlich gelingen, unserem hoch gesteckten Imageziel gerecht zu werden. Und zwar in allen Belangen. Der andauernde Konflikt zwischen CCP und Geschäftsleitung verhindert dies

jedoch. Ein neuerlicher Entscheid des Schiedsgerichts zu Gunsten des CCP hätte wahrscheinlich schwerwiegende Folgen bezüglich Handlungsfähigkeit des Managements. Auch sind die Flug-Annulationen aus technischen Gründen im Regionalsegment sofort zu stoppen. Deren Anzahl hat anscheinend wieder zugenommen, was uns enorm schadet. Weiter müssen die Preispolitik und das Revenue-Management verbessert werden. Es darf nicht sein, dass Reisebüros und weitere Kundschaft sich von der SWISS abwenden, weil die Preisgestaltung sie dazu zwingt (siehe Travelinside Nov. 02). Unser Management hat da einen riesigen Handlungsbedarf. Nur immer dem Markt oder der drohenden Irak-Krise die Schuld für rote Zahlen zu geben ist zu einfach und riecht nach einer Ausrede. Zumindest so lange intern nicht alles optimiert ist.

Dann erwarte ich endlich eine SWISS-Strategie und ein Umsetzungs-Konzept. Es soll transparent sein, damit jedermann danach arbeiten und sich wieder ein Unternehmensgeist entwickeln kann. Hier mangelt es an Leadership, man merkt es am gefährlich sinkenden Glauben an diese Firma und den viel gehörten Äusserungen, die SWISS sei nach wie vor nicht überlebensfähig. Es wäre überlebenswichtig, die bekannte Lüge, auf der die SWISS aufgebaut ist, endlich zu neutralisieren, damit ein ungestörter Start ermöglicht würde. Wir sind bereit. Schliesslich sind wir im weltweiten Umfeld die erste restrukturierte Airline und hätten somit einen «Startvorsprung». Zum Schluss muss ich noch anfügen, dass die Probleme um den Flughafen Zürich unsere Entwicklung auch nicht gerade beschleunigen. Alles in allem erwarte ich eine relativ unruhige und aufwändige Zukunft.

**Wie sieht deine persönliche Bilanz des vergangenen Jahres aus?**

**CF:** Erfreulicherweise gibt es einige positive Punkte zu vermerken: Zum einen ist es keine Selbstverständlichkeit, dass wir nach einem langwierigen und zermürbenden Prozess akzeptierte Sozialpartner geworden sind. Es ist uns gelungen, rund 860 Arbeitsplätze zu retten und einen verbindlichen B-GAV zu etablieren. Dieses Vertragswerk, obwohl nicht vergleichbar mit früher, bildet dennoch ein unbedingt notwendiges und brauchbares Fundament und erlaubt uns, darauf aufzubauen. Im Oktober kam dies ja bereits ein erstes Mal – in wichtigen Fragen wie zum Beispiel im Bereich der Vorsorge – zum Tragen.

Die Einhaltung des GAV ist uns ein grosses Anliegen. Man muss wissen, dass die tägliche Umsetzung eines solchen Vertrags rund 30 bis 50 % unserer Vorstandsennergien bindet.

Weiter darf man sicher erwähnen, dass über hundert junge und entlassene Piloten wieder eine Stelle haben. Viele wurden von unserem airjob-Büro vermittelt und unterstützt.

Dann ist es als Erfolg zu werten, dass trotz grosser Krise und persönlichen Unsicherheiten die AEROPERS-Piloten eine tadellose tägliche Operation leisteten. Das nenne ich Professionalität.

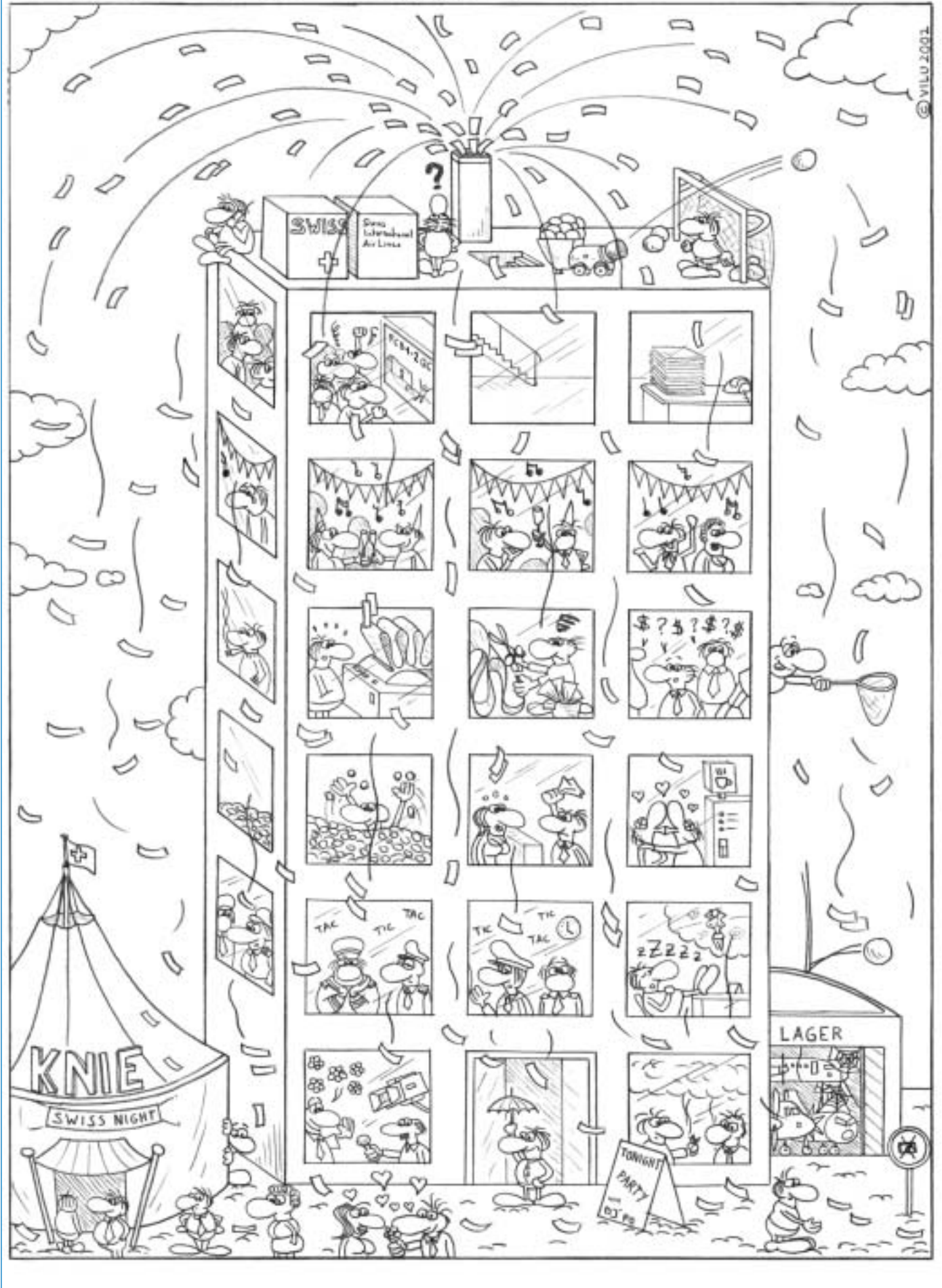
Und als letztes soll nicht unerwähnt bleiben, dass wir alle sehr viel gelernt haben. Sei es gerade in Sachen Verhandlung oder Kommunikation, Betreuung eines Korps oder interner Zusammenarbeit, aber auch betreffend Umgang mit Medien, Politik und Wirtschaft. Ganz generell würde ich Folgendes sagen: Wir haben eine der grössten Krisen erfahren und so weit es geht gelernt, damit umzugehen. Heute stehen wir an einem andern Ort als noch vor einem guten Jahr. Ich wage zu behaupten, dass unser Verband dadurch sogar stärker geworden ist.

Wir werden weiterhin alles daran setzen, unsere interne Organisation zu optimieren, aktive Weiterbildung zu betreiben, die Nachfolge zu regeln, Kontinuität und Know-how sicherzustellen und last but not least das gesamte Korps in sämtliche Prozesse einzubeziehen. Neben bereits erwähnten Aufgaben der AEROPERS und sicherlich einigen unvorhergesehenen Situationen wird uns die Einführung A340 beschäftigen – die Einführung des Embraer 195 soll nun ja erst nach 2006 stattfinden –, und im Jahre 2005 stehen dann bereits die nächsten GAV-Verhandlungen an!

**Christoph Flügel, 44, trat nach zwei Semestern Architektur an der HTL in Biel 1980 in die SLS ein. Im Jahre 1994 absolvierte er sein Upgrading auf A320. Im Verlauf seiner langjährigen Milizpilotenkarriere auf F-5 Tiger kommandierte er während fünf Jahren die Fliegerstaffel 13. Christoph Flügel hat diverse Weiterbildungsseminare in den Bereichen Verhandlungs- und Gesprächstechnik sowie Mediation besucht. Sein Einstieg beim Verband erfolgte im Jahr 2000 als Spezialist für Verhandlungen. Seit Mai 2001 ist er Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Bereiche GAV-Umsetzung, GAV-Entwicklung, Verhandlungen, Konfliktmanagement und Unterwanderungsschutz. Flügel lebt im Kanton Zürich und ist Vater von drei Töchtern im Alter von 19, 16 und 13 Jahren.**



# MORDILLOLINO





# Bedrohung durch Boden-Luft-Raketen

**Aus aktuellem Anlass (Beschuss eines israelischen Verkehrsflugzeuges nach dem Start in Mombasa) nachfolgend eine Beschreibung der gängigsten Einmann-Lenkwanne aus ursprünglich östlicher Produktion. Sie ist im Gegensatz zu moderneren Mustern auf dem Schwarzmarkt für zahlungskräftige «Kunden» noch am ehesten zu kaufen.**



Text: Stefan Zigerli, Security-Spezialist und CMD A320/330

## STRELA-2(M) / SA-7 GRAIL

Beim MANPADS (MAN-Portable Air Defence System) STRELA-2(M) handelt es sich um eine passiv-Infrarot gelenkte Einmann-Flab-Lenkwanne. Die SA-7 stellt den ersten solchen Typen aus östlicher Produktion dar und gilt als Pendant zur amerikanischen REDEYE. Sie wurde in den 60er Jahren in der ehemaligen Sowjetunion entwickelt und geniesst heute die grösste Verbreitung aller MANPADS-Typen.

## Wanne mit grosser Verbreitung

Die grosse Verbreitung der Lenkwanne lässt sich primär auf zwei Faktoren zurückführen.

Erstens wurde die Lenkwanne in zahlreichen Ländern mit und ohne Lizenz gefertigt. Bezüglich verbesserten Versionen ist dies wahrscheinlich heute noch der Fall.

Zweitens sind die STRELA-2 und die davon abgeleiteten Systeme jene MANPADS, welche bezüglich Handhabung, Betrieb und Unterhalt am einfachsten sind. Einen wichtigen Faktor stellt dabei

insbesondere der IR-Suchkopf dar, welcher im Gegensatz zu weiter entwickelten Systemen (z.B. SA-14, -16, -18, MISTRAL, STINGER) ohne Kühlgas betrieben wird. Folglich ist der Aufwand insbesondere bei der Beschaffung für den Betrieb erforderlicher Teile weit geringer. Betroffen ist hier die thermische Batterie, welche nur kurze Zeit die für den Betrieb notwendige Energie liefert und jeweils nur einmal verwendet werden kann. Bei den weiter entwickelten Waffensystemen dieser Art ist die Batterie mit der Kühlgaseinheit kombiniert. Die Beschaffung einer kombinierten Batterie/Kühlgaseinheit ist weit schwieriger als eine SA-7-Batterie. Ausserdem dürfte die Lagerung des komplizierteren Systems aufwändiger sein bzw. eine Degradation unter gleichen Bedingungen schneller erfolgen.

## Wanne mit Nachteilen

Der kühlgaslose Betrieb der SA-7 hat gegenüber den anderen Systemen natürlich auch grosse Nachteile beim Einsatz der Lwf zu Folge. Das Detektormaterial arbeitet in einem höheren Frequenzbereich, d.h. der Suchkopf erfasst nur sehr heisse Teile. Dies bedeutet wiederum, dass die Lenkwanne, im Gegensatz z.B. zur STINGER, nur tail-on (direkt hinter dem Flugzeug sowie in einem bestimmten lateralen Winkel, der abhängig vom Flugziel ist) eingesetzt werden kann, weil ihr Suchkopf für das erforderliche lock-on praktisch direkte Sicht auf die heissen Triebwerksteile eines Flugzeuges haben muss. In einem head-on-Szenario bekommt der Schütze kein lock-on, d.h. der Suchkopf kann das Flugziel nicht erfassen. Die Lenkwanne kann zwar auch ohne lock-on abgefeuert werden, sie ist aber unfähig, während des Fluges auf das Ziel aufzuschalten, und kann so folglich kaum einen Treffer erzielen. Die relativ einfache Bauweise des Suchkopfes ohne spezielle Logik-Features bringt es ausserdem mit sich, dass die Lenkwanne direkt auf die

heisse Quelle gesteuert wird. Deshalb und aufgrund des Aufschlagzünders wird die Lenkwanne, falls sie trifft, immer die Jetpipe eines Flugzeuges treffen. Je nach Konstruktion des Flugzeuges und Flugsituation ist deshalb eine Überlebenswahrscheinlichkeit der getroffenen Maschine durchaus beachtlich gross.

Neben diesen Nachteilen besitzt der SA-7-Suchkopf auch keine besonderen IRCCM (Infrared Counter Counter Measures) und kann deshalb relativ einfach getauscht werden.

Folgende Möglichkeiten stehen einem Piloten offen, um sich gegen einen Abschuss zur Wehr zu setzen:

- Flugmanöver (nur wendige Flugzeuge!)
- Flares (insbesondere herkömmliche MTV-Flares)
- IRCM (Infrared Counter Measures; «ungerichtet»)
- DIRCM (Directed Infrared Counter Measures; gerichteter IR-Energieschuss)

Das Problem bei erfolgreichen Gegenmassnahmen liegt in der Tatsache, dass die anfliegende SA-7 passiv arbeitet und deshalb entweder visuell oder mit sogenannten MAWS (Missile Approach Warning Systems) erkannt werden muss.

Die passive Arbeitsweise des Suchkopfes verursacht andererseits eine starke Wetterabhängigkeit des Einsatzes. Regen, Wolken und Nebel behindern oder verunmöglichen die Verwendung eines solchen Waffensystems.



# Hinweise zum Freizügigkeitsgesetz

**Seit bekannt wurde, dass die Aktiven die VeF verlassen müssen, ist auch das Wort «Freizügigkeit» aufgetaucht. Da sich die IGP (Interessengemeinschaft Pension) – trotz des historisch begründeten Namens – nicht nur für Rentner, sondern auch für die Aktiven einsetzt, möchte sie mit dem folgenden Artikel auf die wichtigsten Punkte der Freizügigkeit eingehen und eine neutrale Entscheidungshilfe bieten. Auf der Homepage der IGP ([www.igpension.ch](http://www.igpension.ch)) können die aktuellen Zinssätze der Freizügigkeitskonten und die weiteren Angebote von PFS und einigen Banken verglichen werden.**

*Text: Ruedi Geser, Spezialist für Versicherungsfragen, IGP-Mitglied und pens. MD-11 CMD*

## VeF

Da die VeF unter dem Beitragsprimat läuft, ist die Sache sehr einfach: Das gesamte angesparte Kapital, also das IBK, entspricht der Austritts- oder Freizügigkeitsleistung.

Versicherte, welche die VeF verlassen, bevor ein Vorsorgefall (Alter, Tod, Invalidität) eingetreten ist, haben Anspruch auf eine Austrittsleistung. Treten Versicherte in eine neue Vorsorgeeinrichtung ein, so hat die VeF die Austrittsleistung an die neue Kasse zu überweisen. Treten Versicherte nicht in eine neue Vorsorgeeinrichtung ein, haben sie der VeF mitzuteilen, in welcher Freizügigkeitsinstitution sie den Vorsorgeschutz aufrecht erhalten wollen.

Beim Übertritt wird das ganze IBK grundsätzlich an die neue Kasse überwiesen. Benötigt die neue Kasse nicht das gesamte Kapital – was wahrscheinlich der Fall sein wird –, muss der Überschuss auf maximal zwei Freizügigkeitseinrichtungen platziert werden. Um sich Umtriebe zu ersparen, kann die neue Pensionskasse die Aufteilung vor der Überweisung veranlassen. Ohne das Einverständnis der neuen Kasse ist die direkte Übertragung des Überschusses auf eine Freizügigkeitseinrichtung nicht gestattet.

Da in der neuen Kasse die Leistungen noch nicht definiert sind, kann im jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über die individuelle Summe gemacht werden, die in ein Freizügigkeitsgefäss gehen wird.

## Freizügigkeitseinrichtungen

Freizügigkeitseinrichtungen werden von Banken, Versicherungen und Stiftungen angeboten. Dabei wird grundsätzlich zwischen Freizügigkeitskonten, Freizügigkeits-Anlagen und Freizügigkeitspolicen unterschieden.

## Freizügigkeitskonto

Es wird ein Zins vergütet, der vom entsprechenden Institut frei festgelegt wird und nichts mit dem BVG-Mindestzins zu tun hat. Der Zinssatz ist variabel und unterliegt nicht der Verrechnungssteuer. Das Konto wird im Allgemeinen spesenfrei geführt.

Freizügigkeitskonten können jederzeit zu einem anderen Institut verschoben werden. Eine Überprüfung der Zinssätze von Zeit zu Zeit ist empfehlenswert. Bei der in der Regel langen Laufzeit machen auch kleine Zinsdifferenzen einen grossen Unterschied in der Endsumme. Der Sicherheit ist aber Rechnung zu tragen (siehe weiter unten).

## Freizügigkeitsanlagen

Diese können mit einem Anlagefonds verglichen werden, wobei gewisse BWV-2-Richtlinien in der Zusammensetzung der Anlagen eingehalten werden müssen. Eine Rendite-Prognose ist nicht möglich. Es können nur historische Werte verglichen werden, die keine Garantie für die zukünftige Entwicklung geben. Wegen der Verwaltungskosten werden Gebühren verlangt, die recht unterschiedlich sind.

Aufteilungs- und Anlageentscheidungen müssen sich an der persönlichen Risikofähigkeit und Risikoneigung sowie an der verbleibenden Laufzeit orientieren. Während Freizügigkeitskonten und -policen im Wert kontinuierlich zunehmen, ist bei den anderen Anlagearten auch ein Rückschlag möglich.

Falls noch ein Wohneigentums-Vorbezug geplant ist, sollte die gesamte oder mindestens der grösste Teil der Austrittsleistung auf einem Freizügigkeitskonto platziert werden, um nicht durch einen Kursrückgang der Anlagen Verluste zu erleiden.

Innerhalb eines Instituts können Guthaben problemlos zwischen Konto und den anderen Freizügigkeitseinrichtungen verschoben werden. Für den Kauf und Verkauf von Anteilen werden dabei unterschiedliche Gebühren erhoben.

## Freizügigkeitspolice

Eine Freizügigkeitspolice gewährt eine garantierte und eine nicht garantierte Verzinsung. Der garantierte Zinssatz ist in der Regel höher als derjenige eines Freizügigkeitskontos. Zudem ist der gesamte eingelegte Betrag geschützt. Im Todesfall erhalten die Hinterbliebenen eine zusätzliche Risikosumme ausbezahlt. Eine Freizügigkeitspolice kann normalerweise spesenfrei aufgelöst werden.

## Sicherheit

Im Konkursfall sind Freizügigkeitskonten nur bis zu CHF 30 000.– je Bank geschützt. Bei den Anlagen sieht es etwas besser aus. Weil die Wertschriften ausgesondert sind, fallen sie nicht in die Konkursmasse.

## Pensionierung und Freizügigkeitsleistung

Obwohl ein Pilot voraussichtlich mit 57 Jahren pensioniert wird, bleibt das Geld bis 5 Jahre vor dem AHV-Alter bei der Freizügigkeitseinrichtung blockiert. Ein Bezug ist somit für Männer nicht vor dem 60. und für Frauen nicht vor dem 59. Altersjahr möglich. Die Ausnahmen sind unter Barauszahlung erwähnt. Spätestens 5 Jahre nach dem AHV-Alter muss das Freizügigkeitsguthaben bezogen werden.

Ein Teilbezug aus einem Freizügigkeitskonto ist, mit Ausnahme des Wohneigentumsvorbezugs, nicht möglich.

Der Bezug erfolgt ausschliesslich als Kapitalbezug und unterliegt der Kapitalleistungssteuer. Aus steuerlicher Sicht ist es deshalb vorteilhaft, die Freizügigkeitsguthaben auf zwei verschiedene Institute oder Konten zu verteilen. Durch eine gestaffelte Auflösung der Freizügigkeitskonten kann die Progression in der Kapitalleistungssteuer gemildert werden.

## Barauszahlung

Wer die Schweiz endgültig verlässt oder eine selbstständige Erwerbstätigkeit aufnimmt, kann die Barauszahlung verlangen.

Bei Wohnsitz im Ausland wird die Quellensteuer des Kantons, in der die Stiftung ihren Sitz hat, abgezogen. Im Kanton Zürich beträgt die Quellensteuer zwischen 6 und 8,6%, im Kanton Schwyz je nach Progression zwischen 2,5 und 5,1% (inkl. Bundessteuer). Ein vorheriger Transfer des Geldes auf eine Stiftung in einen steuergünstigen Kanton wäre vorteilhaft. Dabei ist sorgfältig zu überprüfen, ob die Stiftung das Steuerdomizil und nicht nur die Adresse im betreffenden Kanton hat.

## Scheidung

Bei einer Scheidung kann das Gericht bestimmen, dass ein Teil der Freizügigkeitsleistung, die ein Ehepartner während der Ehe erworben hat, auf die Vorsorgeeinrichtung des Partners übertragen wird. Im Umfang der

übertragenen Leistung kann man sich wieder einkaufen und diesen Einkauf steuerlich abziehen.

### Tod

Im Todesfall fällt das Freizügigkeitskapital nicht in den übrigen Nachlass. Anspruchsberechtigte (i.d.R. Ehepartner/Kinder) können nach Einreichung der nötigen Dokumente über das Freizügigkeitsguthaben verfügen. Die Kapitalleistungssteuern müssen von den Erben bezahlt werden.

### WEF

Aus der Freizügigkeitseinrichtung kann ein Wohneigentumsvorbezug gemacht werden. Da die Sperrfrist von 5 Jahren nur für die gleiche Einrichtung gilt, ist ein bereits erfolgter Bezug ex VeF kein Hindernis für eine nochmalige Auszahlung im Rahmen der Wohneigentumsförderung.

**Disclaimer:** Die Aussagen beruhen auf dem derzeitigen Wissensstand und sind mit der nötigen Sorgfalt zusammengestellt worden. Trotzdem sind Fehler nicht auszuschliessen, und selbstverständlich sind das Gesetz und die entsprechenden Verordnungen allein massgebend.

### Nachlass, lass nach

*Dieser Nachlass hats in sich. Dabei verbindet der Volksmund den so arg gebeutelten Begriff doch eher mit Linderung: dann etwa, wenn stechender Schmerz oder heftige Ungeduld endlich nachlassen.*

*Doch in der Causa SWISS scheinen die Dinge weitaus komplizierter; hier lässt bestenfalls das Vertrauen in die Geschäftsleitung nach. Oder die Passagierzahlen. Beides gilt es zu bekämpfen – unser voller Einsatz ist gefragt! Wir tun uns hingegen schwer mit unverständlichen Rechtsartikeln oder echauffieren unsere sonst eher kaltblütigen Gemüter an der unrecht scheinenden Geldverteilung zwischen Gläubigern verschiedener Klassen. Wir fühlen uns betrogen, noch bevor der erste Nachlass-Franken geflossen ist. Weshalb bloss?*

*Vielleicht weil voreilige Versprechungen im unmittelbaren Nachgang zum Swissair-Grounding oder zu hoch gesteckte persönliche Erwartungen, geschürt von umtriebigen Juristen im Vorfeld der unumgänglichen Verteilungsschlacht, unrealistische Begehren geweckt haben?*

*Eine zutreffende Begründung zu finden fällt schwer. Umso mehr, als auch die leise Vermutung aufkommen mag, simple Ursache des Wüthrichschen Knotens sei monetäre Sammelwut und das unbefriedigende Gefühl, schon des öfteren klein beigegeben zu haben im Verlauf der letzten Monate. Hoffen auf die lang ersehnte Gerechtigkeit, die zu finden immer unrealistischer scheint.*

*Mit den Infoveranstaltungen, die Ende November und Anfang Dezember im Beisitz des Sachwalters stattgefunden haben, ist nun aber ein anderer Begriff – oft malträtiert seit Oktober letzten Jahres – erneut ins Zentrum gerückt: Solidarität.*

*Neben der ernüchternden Erkenntnis, dass es sich bei unserem OM A im Vergleich zum Nachlass- und Konkursrecht bestenfalls um einen Micky-Mouse-Sammelband handelt, dass unterschiedliche Rechtsauslegung mehr verwirrt als RVR conversion und Approach authorization, scheinen die meisten inzwischen begriffen zu haben, dass unsere jungen und arbeitslosen Cockpitkollegen für eine berufliche Neuorientierung auf das Geld angewiesen sind. Heute und nicht erst morgen! Ganz abgesehen davon, dass man oder frau über die Juristerei geteilter Meinung sein kann. Bereits der französische Literat und Diplomat Jean Giraudoux hat es auf den Punkt gebracht: «Recht ist die stärkste Schule der Einbildungskraft. Kein Dichter interpretiert die Natur so frei wie der Jurist die Wirklichkeit.» Wenn einer Recht hat, dann er!*

*Drum – Einsicht statt Aussicht. Nachlass, lass nach!*

Dieter Eppler



**Amara**  
STRAIGHT DESIGN BY PORTECO

Das Amara-Tor von Porteco mit einer grossen Vielfalt an Oberflächen, Farben und Grössen erfüllt auch Ihren Wunsch!

z.B. das komplett glatte Tor für kompromisslose Eleganz auch in Eisenglimmer, das Microprofilerte für die nötige Extravaganz mit der Standardfarbe RAL9006 oder das schlichte Weiss mit den klaren Linien. Wir bauen Ihr Garagentor bis 8 Meter breit.

Fachhandelspartner in der ganzen Schweiz sorgen für eine fachgerechte Montage und einen prompten Service.

Güller Bausysteme AG  
Grosszelgstrasse 24  
5436 Würenlos  
Telefon: 056 424 33 23  
Telefax: 056 424 15 75



[www.porteco.info](http://www.porteco.info)



# Aviation Sans Frontières

...or a nice way to use ID tickets: escorting of very sick children to Switzerland. The French organization «Aviation sans Frontières» is not well known in Switzerland and the following article has been written to inform readers of their charitable work.

*Text copyright by BALPA (British Air Line Pilots Association)*

Remember Biafra? Those of you on the better side of thirty-five may not. In 1967 the world witnessed yet another distant conflict in yet another distant land. Biafra, then, formed the Eastern Region of Nigeria and was predominately populated by the Ibo peoples. Unhappy with central government, the wealthy region unilaterally declared independence and succeeded from Nigeria in May 1967. On the proclamation of the Biafran State, civil war was declared. By 1968 the fighting had forced the Biafrans into a shrinking area and by 1970 Biafra ceased to exist. In the late 1960s, with the Biafran war nearing its end and the enormity of the suffering apparent to all, it was some French pilots and flight engineers who decided to act.

At the time the International Red Cross had a presence in the area and was trying to supply food and medicine to the starving and sick inhabitants. Transport of supplies was disrupted as a result of the conflict and few French volunteer crews, with the aid of a DC4, endeavored to fill some of the gap by flying in supplies to the least accessible regions. Out of their own pockets, the French crews flew the DC4 for many months during the conflict to help alleviate the suffering, and there is little doubt that thousands of lives were saved by these few courageous men. Food and medicines were flown to Biafra from Libreville while on return flights starving children were evacuated, packed in one hundred at a time, just sitting on the bare floor of the DC4. All flights were conducted on a humanitarian basis with the crews refusing to carry weapons or arms of any kind. Therein lay the seeds of Aviation sans Frontières.

## Filling the gap between giving and needing

In 1980, ten years after the end of the war in Biafra, «Aviation sans Frontières» (ASF) was formed from the same compassionate principles. After much deliberation 'Frontière' was made plural with the addition of an 's', signifying the willingness to cross all borders everywhere in pursuit of the association's aims. At the time many charitable organiza-

tions were facing serious transport difficulties and were hardly able to supply food, medicine and equipment to the needy. ASF, therefore, was created as a charity to help fill the gap between supply and demand by providing humanitarian organizations with an air transport link between those who give and those who need.

The present ASF fleet comprises a Cessna 208 Caravan, two Cessna 182s and a Maule 180 but, with notice, the pilots can operate any light aircraft available. The aircraft are mainly based in Third World countries where the contribution from aviation is most effective. Badly needed medical supplies and personnel are flown directly to the sick, and the very ill are flown back to hospital. The light aircraft used have relatively low operating costs and flight crews and ground staff volunteer their services free to operate and maintain the aircraft during their time off. As a result ASF flies each year almost 1,800 hours on humanitarian missions and ground crews voluntarily provide more than 5,000 man hours per year in aircraft maintenance.

## Risky business

A small organization like ASF faces many difficulties in operating so far away from the base in France, and in such remote regions, but the work is fascinating for those involved, with the rewards for organizers and operators alike being obvious. The missions, however, are not without danger. On December 21 st 1989, a BN2 of ASF was shot down by a missile while taking off from the town of Aweil in the south west of Sudan, killing all on board. An ASF pilot, two Medecins sans Frontières doctors and a world Food Program Coordinator all lost their lives. All ASF members who help fund the operations and who give so freely of their time, do so on purely humanitarian grounds, with the aim being to help those in need, irrespective of politics, religion, race or creed.

## Child escort to Switzerland

One task, in which those not directly involved in aircraft operations can participate, is in the escorting of very sick children to France and also Switzerland (Terre des homes) for specialist medical treatment they are unable

to receive at home. ASF supporters use their airline staff travel concessions to escort the children on scheduled services in their own time, allowing one extra child to be treated within the medical budgets of the treatment centers for every three escorted. Escorting began in 1983 with 40 sick children and in 2000 reached a figure of 654.

ASF members and supporters also carry packages of urgent medical supplies when operating as flight crew on scheduled services to destinations in countries in need. With the agreement of airlines, police and customs, etc, flight crews, grounds staff and administrative personnel all assist in the distribution of supplies.

Disaster relief is another activity of ASF. With the generous support of airlines who provide aircraft free, or at minimal cost, and with volunteer airline staff and crews, ASF can provide cheap air transport of supplies to disaster regions affected by such things as flood, earthquake or starvation.

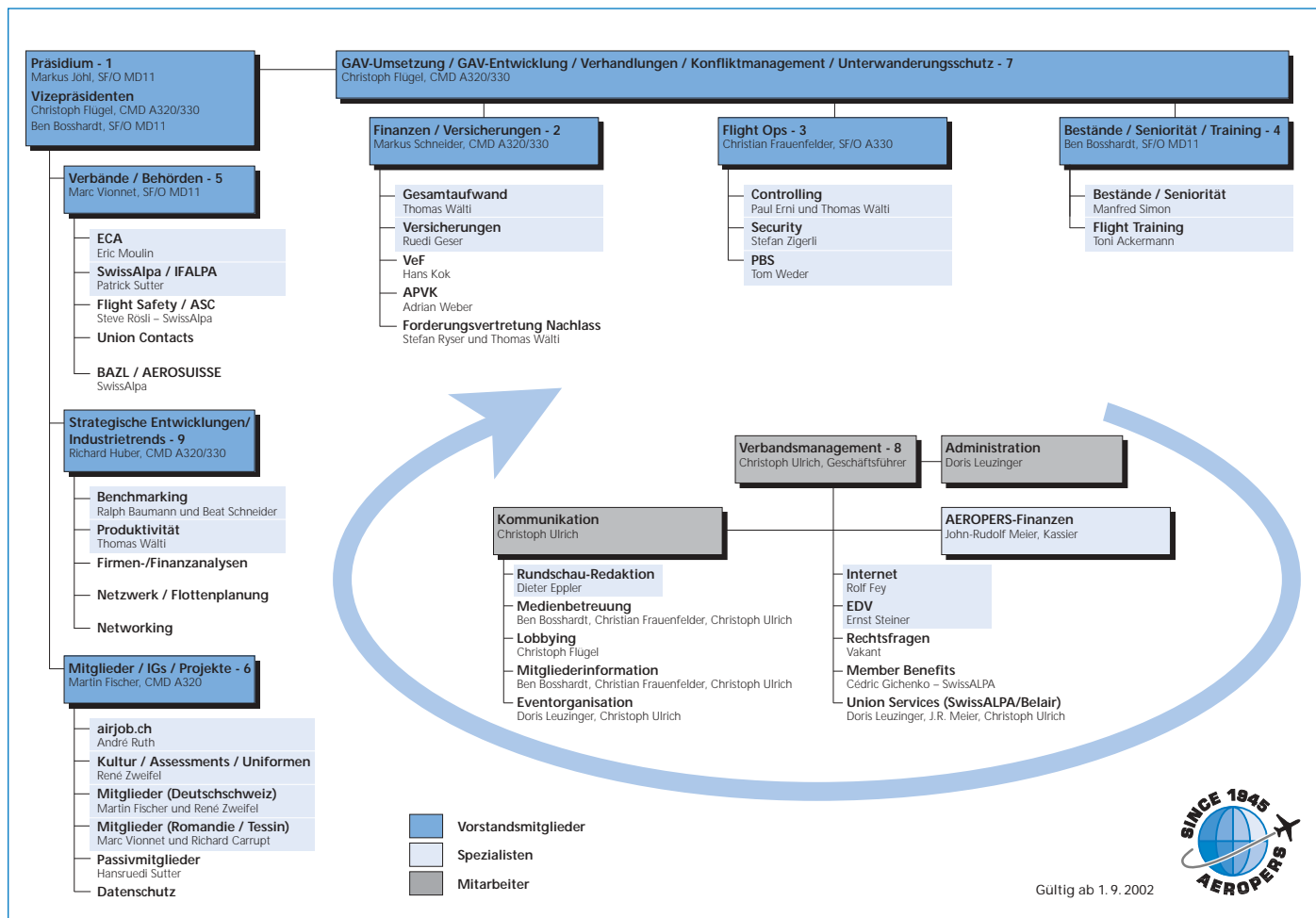
Another activity of ASF, less well known, but equally rewarding, is one in which members introduce aviation to socially isolated or handicapped persons. With the aid of lectures, airfield visits and a short flight on a light aircraft, many are helped to enjoy an aviation experience they did not believe possible. Last year, with the assistance of ASF members, over nine hundred individuals were able to discover a world they thought out of reach.

ASF, in spite of its many activities, has only 1,800 members, and is funded by subscriptions and donations. Humanitarian organizations benefiting from ASF air transport also pay minimal negotiated freight charge and occasionally funds are received from the EU or the UN to finance operational needs. ASF has an operating budget of over £1 million, with costs being kept as low as 3.5% owing to the voluntary nature of the work. In fact, all involved in ASF, except three paid staff members, are volunteers, and the organization is administered by a chairman, Jacques Guerrier, two vice-chairmen, Alain Merour and André Fournerat, and a board of twenty-four. ASF has received many awards for its activities, and in 1993 was granted an honorary status by the French Government.

For those who would like further information or who would like to escort children to Switzerland the details of ASF are given below.

Aviation sans Frontieres  
Orly Fret Bldg 351, 1st Floor, Room 1414  
94398 Orly Aerogare Cedex  
Paris, France  
Tel: (+33) 1 49 75 74 37  
Fax: (+33) 1 49 75 74 33  
E-mail: asfparis@asf-fr.org  
Website: www.asf-fr.org





# TERMINE & MITTEILUNGEN

## Öffnungszeiten airjob.ch

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

## Pensionierten-Stamm

Datum: 28. Januar 2003  
25. Februar 2003  
25. März 2003

Zeit: ab 14:00 Uhr  
Ort: Hotel Allegra, Kloten

Jeweils am letzten Dienstag jedes Monats

## Termine Vorstandswochen Amtsjahr 2003

20.–24. Januar 2003  
17.–21. Februar 2003  
17.–21. März 2003  
14.–18. April 2003  
19.–23. Mai 2003

**AEROPERS-GV**  
**Donnerstag, 22. Mai 2003**

**SwissALPA member associations:**

**AEROPERS**

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

**ASPPA**

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

**ECA**

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

**RCP**

REGA Cockpit Personal  
PO Box 286  
8058 Zürich-Flughafen  
rcp@jetops.ch  
www.jetops.ch

**SwissALPA board members:**

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

Marc Vionnet  
(AEROPERS)  
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko  
(RCP)  
cgitchenko@swissalpa.ch

Alexandre Hermann  
(ASPPA)  
aherrmann@swissalpa.ch

Gabriel Vogel  
(ECA)  
gvogel@swissalpa.ch

**SwissALPA Mission Statement**

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

Dear pilots, dear friends,

As the year comes close to an end, this is my last editorial for 2002. I've enjoyed this new tool made available to me to communicate on a regular basis with all of you, and the many feedbacks I received were of great value to me.

The year comes to an end, and the skies are not getting clearer for us. Air Switzerland has gone down even before it took off, Swiss International Air Lines is downsizing and cutting jobs. On the international scene, acts of terror are still keeping people away of airports and airplanes, and the uncertainty of the crisis in Iraq has also a big impact on people's confidence. All these factors have a big negative impact on our industry and tougher times are still ahead.

Looking into next year, here are some of the subjects of interest occupying the board for next year. SwissALPA has a great will of being more representative of all Swiss pilots, and talks are in process with some pilot associations not yet represented to see if a future admission would be possible in 2003. The process of setting a more professional association environment is still on going, and the first step should be completed by March 2003. But one of our big challenges for 2003 is to find volunteers for our growing Air Safety Committee (ASC). A more detailed description will be presented in our next Takeoff news early next year, made by S.Rösli, ASC Chairman.

I would like to this opportunity to thank the SwissALPA Board for all the work it accomplished this year, as well as the contribution of our ASC volunteers. Without all of them, SwissALPA would just not be were it stands today. I wish you all many happy landings, a good 'Rutsch' into the next year, and if there is anything we can do for you, do not hesitate to contact us, either at our office or via e-mail (info@swissalpa.ch).

Sincerely yours

Patrick Sutter, Swiss ALPA President

**ASC News: Future Air Navigation System FANS – Part 1**

by Dagobert Fretz

**1. Principles and definitions**

The Communication, Navigation and Surveillance CNS, Air Traffic Management ATM, is a global concept to increase airspace capacity with growing air traffic in conjunction with improved ATC. These procedures mainly rely on satellite and data link communication technologies and is defined as FANS 1/A, whereas FANS 1/A means Boeing (1) and Airbus (A) implementations of FANS. Presently the FANS 1/A technology is in use, which is based on the existing resources of communication possibilities and traffic demand. In the future, coping with the predicted growth of air traffic a more advanced FANS 1/B will be developed. This system will use a new telecommunication network called ATN as well as GNSS with enhanced accuracy and an upgraded TCAS and data communication system. No hardware update for this new procedure will be necessary as the design philosophy from the very beginning of FANS is focused on FANS-B.

This technology is useful in remote areas or oceanic zones, where normal VHF communication and ATC radar surveillance is impaired. However, VHF, SATCOM and HF voice remain as a backup.

Future Air Navigation Services FANS consists of the following components:

**Radar Control – ATC**

So called 'Automatic Dependant Surveillance ADS' for ATC has been developed to provide surveillance data for ATC controllers in areas where no radar coverage is possible.

Using this system an aeroplane automatically transmits its position (e.g. from the FMS) and other data relevant to its trajectory to the ground system. Normally ADS requires no action from the flight crew.

It is initialized by the ATC controller who can monitor the traffic on his screen as usual. If necessary a position report can be initialized either after fixed time intervals as well as on request or special events, e.g. a level change. Between these reports the ADS system estimates the aeroplanes position based on the received data. With this concept a real time tracking of aeroplanes positions as well as reduced separations are possible.

**Air Traffic Management**

Via ACARS (Aircraft Communications, Addressing and Reporting System) data transfer between the flight crew and the Airline Operation Center is possible. Thus relevant information can be exchanged, such like NOTAMS, weather information, upper winds, text messages and telexes, operational information about diversion, delay, fuel figures or flight reports. Additionally aeroplane data like engine parameters can be sent, e.g. from ACMS or FMS. All these functions are customized on demand of the specific airline.

**Navigation**

The basic navigation specification for FANS operation is RNP (Required Navigation Performance).

States and operators begin the implementation of the Required Navigation Performance RNP as part of a worldwide ICAO effort to implement Communication, Navigation, and Surveillance CNS and ATM concepts.

FANS routes or airspaces are associated with a given RNP, which makes possible a reduced separation between adjacent airways.

Therefore, an aeroplane can only use FANS zones or airways when its RNP is equal to or better than the required RNP for the zone or airway. There are different levels of RNP accuracy assigned, corresponding to ICAO region requirements. The aeroplane en-route lateral navigation accuracy must be maintained for at least 95 % of total flight time.

The required RNP for the current stadium of FANS is mainly RNP10, which requires INS/IRS equipment with an automatic update not less than every five hours. RNP approval for aircraft is provided by the State of Registry or State of the Operator.

Separation between two airways based on RNP is as follows: A protection zone of twice the RNP value is established around each aeroplane. Probability not to leave this area is 99,9%. An additional buffer area of one RNP value completes the separation, thus having a lateral distance of 50 nm between two adjacent RNP10 airways.

RNP requirements are widely implemented already in regions with special navigation performance, e.g. EUR, NAT MNPS, CEN-PAC, PACOTS and others. In these areas special In-flight Contingency Procedures are applied.

### Communication

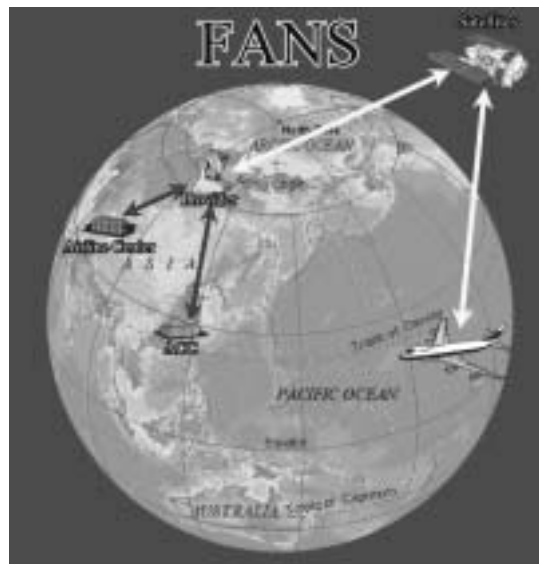
Operationally speaking, the biggest change provided by FANS is the way pilot and controllers communicate. In addition to the classical VHF and HF voice, and to the more recent satellite voice, digital CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications) will now become more and more the primary means to communicate. CPDLC is a powerful means to sustain ATC communication in oceanic or remote areas first, and it is expected to become, in a near future, an additional tool to overcome VHF congestion in some busy TMAs.

On board, CPDLC messages are displayed to the crew on the dedicated Display Unit DU screens. They can also be printed. For recognition and use of these networks by an aeroplane the following two operational conditions are necessary:

1. Communication between pilots and the airline service provider has to be initialized by the flight crew.
2. When this communication is established, to set up a data link dialog with an ATC center, the crew will have to select it and perform a logon operation to this center. The detailed logon communication procedures may differ depending on aeroplane and equipment manufacturer. They are laid out in the respective Aeroplane Operation Manual AOM/ OM-B.

On ground there are different service providers such as ARINC, SITA and others. Airlines may choose one or more of these providers. The different networks are interconnected and able to forward their customer messages to the different aeronautical ground facilities.

The general interconnections between all these modules are shown on the figure below:



Ground to ground communications are also part of the concept. They serve to link and to co-ordinate in between different ATC service organisations (or services of the same ATC) and AOC (Airline Operational Centre). AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunications Network), voice or AIDC (ATS Interfacility Data Communications) ensure these communications.

FANS A operations have already started using the existing communications networks and protocols which are of less performance than the ATN, but were endorsed by the ICAO as a valuable step towards an early introduction of ATM applications.

AFN (ATS Facilities Notification) Logons received from aeroplane provide each ATSU (ATC Unit) with the information required to correctly route data link messages between themselves and that traffic.

When referring to a specific downlink message element, the format will be DM number, where:

DM stands for downlink message; and number is the number assigned to that specific message element.

ACARS data link Aircraft Communications, Addressing and Reporting System (ACARS) are an advanced communication tool for air to ground communication and FANS operation and enables the exchange of written messages between aeroplane and ACC or

company office via the worldwide teletype networks.

Whenever in areas with ACARS VHF or CPDCL coverage, one VHF- set shall be used for ACARS only to ensure messages reception enroute (unless otherwise required by Minimum Equipment List). Outside these areas, this VHF-set may be used for voice communication.

This air to ground data link works via VHF remote ground stations or via satellites. The worldwide provider of this service is SITA with the following exceptions: USA – ARINC, Canada – Air Canada, Japan – AVI-COM.

**Implementation/ Requirements**  
The implementation plan for data link technologies for the NAT and PAC region are outlined in the documents 'Data Link Initiatives'. Support for the use of CPDLC in the NAT Region is based on:

An awareness of FANS 1/A deployment in aeroplane fleets,

- The need to gain operational and technical experience with CPDLC.
- The need to help alleviate concerns of the possibility of deterioration or shortfall of HF communications performance in the

NAT.

- The expectation of reduced pilot and controller workload.
- The expectation of reduced communication errors. Users have identified a desire to increase the applications supported by FANS 1/A equipage already existing and planned for their fleets.

Dear pilot; not to let you fall asleep with my technical terms, I'm going to stop right now and hope to see you in the next 'Take Off' publication Nr. 9/ 2003 with 'Part 2'.

### Industrial News

On November 26, 2002 a group of employees (pilots, flight attendants and ground personnel) forced the new founded AIR SWITZERLAND AG into bankruptcy due to nonpayment of salaries since September. 220 employees (about 80 pilots) were laid off. Air Switzerland planned a long haul charter with Airbus A340 and line flying with Dornier DO328.

### HIRING BANS

SNA: VARIG Airlines, Brazil  
HKAOA: Cathay Pacific, Hong Kong  
Check <http://www.globalpilotjobs.com/> for current updates on hiring bans.

### SwissALPA

Vereinigung der Schweizerischen Berufspiloten

Postfach 866  
8302 Kloten – Switzerland  
Tel: +41 1 816-9078  
Fax: +41 1 816-9079  
e-mail: [info@swissalpa.ch](mailto:info@swissalpa.ch)  
Web: <http://www.swissalpa.ch>





Text: Henry Lüscher, Redaktor

## Feuer ist nicht gleich Feuer

Damit Piloten und Maintenance eine bessere Indikation erhalten, was in einem Triebwerk unmotiviert Hitze entwickelt, setzt Airbus auf ein Diagnosesystem. Als erstes Flugzeug wird die kleine A318 damit ausgerüstet, ein ausgeklügelteres System soll an Bord der A380 verwendet werden.

Das CAN (Controller Area Network) der kalifornischen Firma Meggitt basiert auf einer Vielzahl von Hitzesensoren, deren Daten kontinuierlich analysiert und archiviert werden. Bei den Rolls-Royce-Triebwerken sind fünf Sensoren vorgesehen, beim Engine-Alliance-(GE und PW)-Triebwerk deren drei, im APU-Raum wachen zwei Sensoren, und sogar im Fahrwerk sind acht vorgesehen. Airbus ist überzeugt, dass die Maintenance so in der Lage sein wird, Fehler zu entdecken, bevor sie auftreten.

## Boeing: Sonic oder Super Cruiser?

Die Krise bei den Luftverkehrsgesellschaften hat auch bei Boeing Spuren hinterlassen. Nicht nur Tausende von Arbeitsplätzen wurden abgebaut, sondern auch der Fokus auf die Flugzeuge der Zukunft wurde neu ausgerichtet.

Nach wie vor werden drei verschiedene Konzepte des knapp schallschnellen Sonic Cruiser weiter verfolgt (eines wäre gar Mach-2-fähig), doch ist der Enthusiasmus bei den in diesem Projekt involvierten Fluggesellschaften etwas geschwunden. Man hat heute dringendere Probleme, die einer Lösung harren. An einem Boeing-Meeting im Oktober, an dem Vertreter von 20 Airlines teilnahmen, wurde der Sonic Cruiser nur noch lauwarm begrüsst. Im Januar soll ein Vorentscheid über den Zeitplan fallen. Aber Boeing war nicht untätig geblieben, sondern präsentierte als weiteres Projekt das «Super Efficient Aircraft Concept», eine Weiterentwicklung des früheren «Project Yellowstone». Eine völlig neue Flugzeugfamilie, grössenmässig angesiedelt zwischen der 767-400 und der 777-200, könnte 2008 bereit stehen und wesentliche Einsparungen bei den Betriebskosten bieten. 200 bis 250 Passagiere könnten mit bis 20% weniger Treibstoffverbrauch (verglichen mit der 767) über fast 14 000 km befördert werden.

## Lost luggage

Delsey Airlines musste am 5. November Konkurs anmelden, da sich einerseits seit dem 24. Oktober Sabena Technics wegen unbezahlter Rechnungen weigerte, Wartungsarbeiten auszuführen, und andererseits die schlechte Auslastung von bloss 25% zu täglichen Verlusten von 124 000 Euro führten. Jetzt werden in Boston, Los Angeles, New York und Yerevan wieder Slots frei...

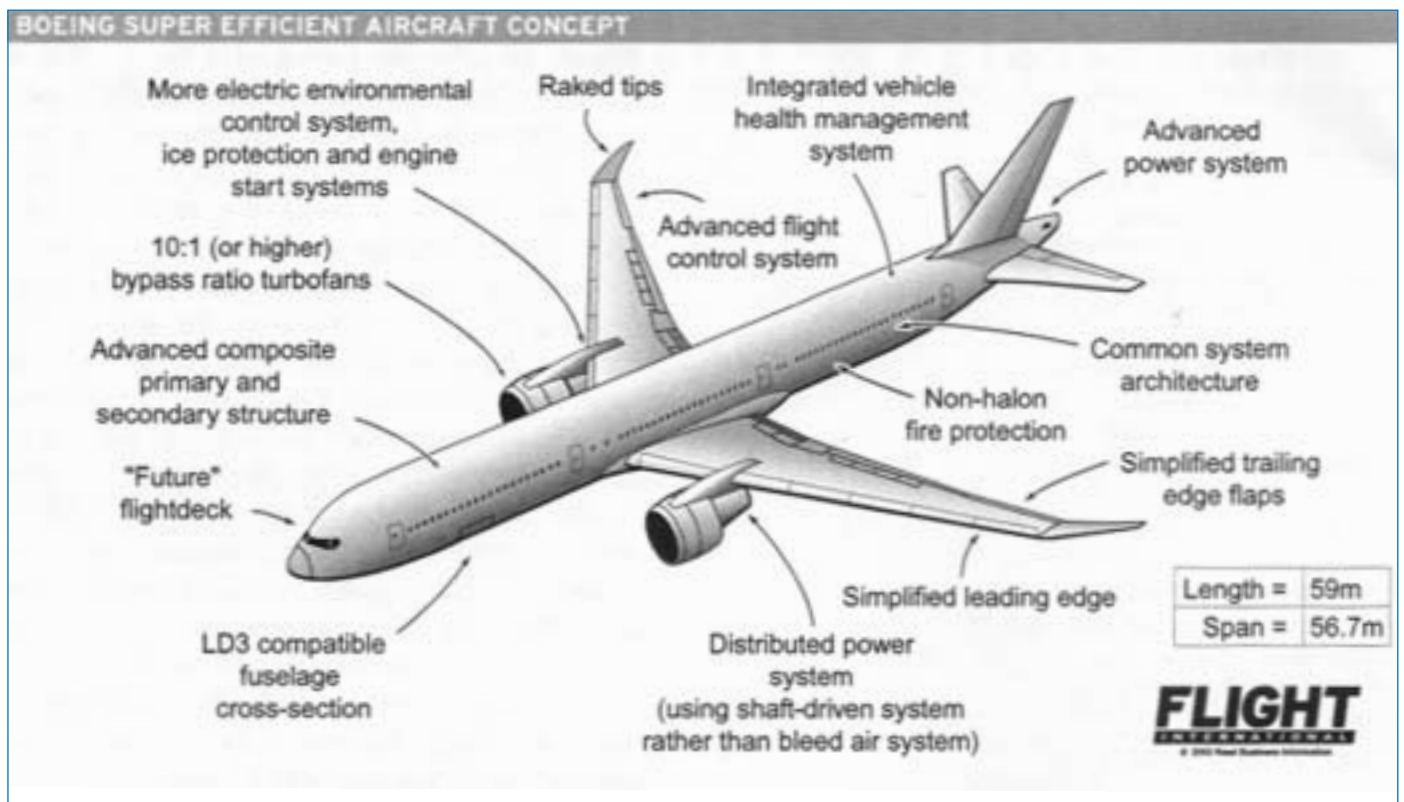
A propos Slots: Ein Gericht untersucht den plötzlichen Transfer von Slots in Heathrow von der Sabena zu ihrer Regionaltochter DAT, der kurz vor dem Sabena-Konkurs im letzten November über die Bühne ging. Aus DAT wurde später die neue nationale Fluggesellschaft SN Brussels Airlines. Und diese verkaufte im Frühling neun der lukrativen Slots an British und Virgin, ein Geschäft, das vom Nachlassverwalter als illegal taxiert wurde.

## Landehilfe

Das unbemannte Aufklärungsflugzeug Predator ist selbst für geübte «Piloten» schwierig zu landen. Die Unfälle waren auf Schwierigkeiten bei der Lagebeurteilung zurückzuführen, da die Kamera unter der Nase angebracht ist und nur einen engen Ausschnitt des Geländes zeigt. Jetzt prüft der Erbauer, General Atomics, ein GPS-gestütztes automatisches Landesystem einzubauen, das bei einem anderen Programm gute Resultate gezeigt hat. Was offenbar günstiger ist als ein «landefreundliches» Kamerasystem einzubauen.

## JFK noch lange ohne Bahn?

Bei einer Versuchsfahrt mit acht Tonnen Betonballast sprang das neue Monorail aus den Schienen und prallte gegen eine Betonwand. Der Fahrer kam dabei ums Leben. Die Behörden haben aufgrund dieses Unfalles



die weiteren Arbeiten gestoppt, bis der genaue Grund eruiert werden kann. Die Bahn, die ab Sommer 2003 den JFK-Flughafen mit der U-Bahn-Station im Ortsteil Jamaica hätte verbinden sollen, erfährt eine zeitlich undefinierte Verzögerung. Das 1,9 Milliarden \$ teure Bauwerk ist für den Transport von jährlich 32 Millionen Passagieren ausgelegt.

## Paradiesvogel

Ein höchst geheimes Flugzeugprogramm wurde zwischen 1996 und 1999 auf der Air-Force-Basis Nellis in Nevada in der Praxis erprobt. Die «Phantom works» von Boeing entwickelten das ungewöhnliche Flugzeug und stellten es der erstaunten Öffentlichkeit am 18. Oktober vor, weil es die US Air Force jetzt nicht mehr für Forschungszwecke benötigt. Nur etwa 400 Personen waren in das Programm eingeweiht gewesen, das 67 Mio. \$ kostete und bloss 38 Testflüge umfasste.

Das Vermeiden jeglicher gerader, flacher Oberflächen vermindert das Radarecho, und der lange Lufteinlass sowie das im Rumpf förmlich versteckte PW-JT15-Triebwerk füh-



ren zu geringer Wärmestrahlung. Bei einer Spannweite von gut 7 Metern und einer Länge von 13 Metern ist das geringe Gewicht von knapp 4 Tonnen doch erstaunlich. Das Flugzeug wurde für 260 kt Geschwindigkeit und eine Höhe von 20 000 ft konzipiert.

Viele der Erkenntnisse sind in andere



Boeing-Flugzeuge oder Entwürfe eingeflossen, sodass sich die ausschliesslich von Boeing bezahlten Projektkosten gelohnt hatten. Und deshalb gehört der «Bird of Prey» jetzt auch Boeing.

## Flugplanung mit der Maus

Die Firma Meteorlogix bietet ein Programm an, das dem Piloten erlaubt, eine akkurate Wetterplanung seines Fluges zu erhalten. Mit dem Mauszeiger fährt er seine Flugstrecke ab, und das «MxVision Aviation Sentry» benannte Softwareprogramm gibt ihm alle relevanten Informationen bezüglich aktuellem und vorhergesagtem Wetter sowie Wolken-schichten, Winde, Satellitenbilder und sogar was gerade blitzt und donnert. Bei Letzteren wird der Pilot auch gleich akustisch gewarnt, dass er sich doch lieber eine neue Route zusammenstellen sollte. Selbstverständlich gibt das Programm Richtung und Geschwindigkeit des Sturmsentrums an, sodass die neue Route schnell gewählt werden kann.

## Orbitz im Schwitzkasten

American, Continental, Delta, Northwest and United gründeten vor drei Jahren ihr eigenes online Reisebüro Orbitz, Chef ist immer noch der ehemalige COO von Swissair, Jeff Katz. Andere, unabhängige online-Reisebüros haben jetzt aber herausgefunden, dass die beteiligten Airlines 25 Mio. \$ mehr als die vereinbarten 205 Mio. \$ Betriebskosten bezahlt haben. An sich nichts Aussergewöhnliches, und die Beschuldigung wird von Orbitz auch nicht kommentiert (der Börsengang steht bevor...). Da aber die Orbitz-Airlines eine grosszügige staatliche Hilfe von 15 Mia. \$ nach dem 11. September erhalten haben, klagen die Reisebüros jetzt die «ungesetzlichen Quer-Subventionen» an. Vertreter der Orbitz-Besitzer sind ausserdem im Kongress durch

Lobbytätigkeit aufgefallen. Sie wollen eine «Rückerstattung» von weiteren 4 Mia. \$ erreichen, die den Airlines nach ihrer Rechnung aufgrund von verschärften Sicherheitsvorschriften aufgebürdet worden sind: Installation verstärkter Türen, Sicherheitskräfte an Bord, Sicherheitsgebühr für Passagiere, grösserer administrativer Aufwand sowie verminderte Erträge durch Fracht- und Postbestimmungen.

## Antitrust, zurechtgebogen

Hawaiian und Aloha Airlines haben beide ihre Kapazitäten reduziert, machen aber immer noch Verluste. Damit die beiden Heimcarrier der Inselgruppe nicht langsam aussterben, hat das Department of Transport entgegen der vom Justizdepartement verbotenen Kapazitätsabsprache den zwei Airlines erlaubt, ihre Flüge so anzupassen, dass jedem «Konkurrenten» 50 % des Verkehrs bleibt. Damit wird jedes Städtepaar weiterhin von mindestens einer Airline bedient, wobei Passagiere beider Konkurrenten friedlich im Rumpf vereint transportiert werden. Wer jedoch auf einer solchermassen geteilten Strecke mehr als 50 % der Passagiere befördert, muss dem anderen Konkurrenten eine «negative Erfolgsprämie» zahlen. Das Justizdepartement schliesst daraus, dass dadurch keiner ein Interesse daran haben könne, erfolgreicher zu sein als der andere, was dem Konkurrenzgedanken widerspreche. Das Transportministerium soll jetzt diese «Versuchs-anlage» genau überwachen.

## Test bestanden

Die Firma Cirrus Design hat als einziger Hersteller von Motorflugzeugen ein Rettungssystem mit Fallschirm eingebaut und



zertifizieren lassen. Die Fallschirmrettung ist vor allem bei Ultralights beliebt, wo bis heute schon 155 Rettungen zu verzeichnen sind.

Für die vierplätzig Motorflugzeuge Cirrus SR20 und SR22 wurden 10 Mio.\$ aufgewendet, bis das Rettungssystem allen Anforderungen genügte. Am 3. Oktober wurde es erstmals in einem Notfall benützt, als in der Nähe von Dallas ein Pilot Probleme mit der Steuerung bekam. Sein Flugzeug kam aus der Maintenance, und er vermutete fehlerhafte Arbeit. Kurz entschlossen, da die Fluglage gefährlich wurde, betätigte er den Auslöser, der per Rakete den Fallschirm auslöste, welcher ihm eine sichere, aber etwas harte (8 m/sec bei maximalem Gewicht) Landung in einem Waldstück bescherte.

## PrivatAir im Dienste von Airbus

Die in Genf ansässige PrivatAir konnte an ihrem 25. Geburtstagsfest den Abschluss eines Deals mit Airbus bekannt geben. Mit zwei A319, die für 126 Passagiere eingerichtet sind, soll ab April ein Shuttlebetrieb zwischen den Airbusfabriken aufgebaut, respektive von British European und WDL Aviation abgelöst werden. Letztere setzen gegenwärtig 96-sitzige BAe 146 ein. Eine A319 soll in Finkenwerder, die andere in Broughton stationiert werden, wobei PrivatAir über die Wochenenden Charterflüge ausführen könnte. Ein Ausbau des Angebotes, auch unter Einsatz kleinerer Flugzeuge, wird von PrivatAir evaluiert, die schon einige Erfahrung mit Shuttlebetrieben gesammelt hat. Neben dem Düsseldorf-Newark-Service für Lufthansa fliegt PrivatAir schon seit Jahren mit einer Cessna Citation für Procter & Gamble linienmässige Shuttles.

## Klumpenrisiken

Die mit grossen Problemen kämpfenden amerikanischen Airlines US Airways und United verursachen auch anderen Firmen erhebliches Kopfzerbrechen. So hat die General-Electric-Gruppe, die zwar im dritten Quartal 2002 einen stolzen Gewinn von 4,1 Mia.\$ ausgewiesen hatte, durch ihre Finanzierungs- und Leasinggesellschaften GE Commerce Finance und GE Capital Aviation Services rund 4,4 Mia.\$ Kapital in diesen beiden angeschlagenen Fluggesellschaften gebunden. Weiter besitzt Boeing Capital United-Flugzeuge



Photo Copyright K. Esaki

AIRLINERS.NET

**Virgin Atlantic führte als erste Gesellschaft die A340-600 im Streckennetz ein.**

im Wert von 1,2 Mia.\$, aber nur marginale Anteile bei US Airways. Boeing versucht die Finanzexperten zu beruhigen: Die Flugzeuge würden einen realen Gegenwert zum Kapital darstellen. Fragt sich nur, wohin dieser reelle Wert tendiert, wenn eine dieser Fluggesellschaften wirklich Konkurs beantragen müsste.

## Hongdu-Fokker?

Von Brasilien bis Indonesien werden immer wieder Pläne für neue Regionaljetflugzeuge geboren – und die meisten irgendwann wieder begraben. China wird als grosser, boomender Zukunftsmarkt angesehen. Und die Luftfahrt spielt eine grosse Rolle. Nachdem die Firma AVIC II (Aviation Industry Corporation II) schon sehr weit gediehene Gespräche mit Embraer über eine Montagestrasse für ERJ-145 führt, will AVIC I ihr eigenes Flugzeug entwerfen. Als neuer Mitspieler taucht jetzt Hongdu Aviation auf, die bisher Trainings- und Kleinflugzeuge herstellte. Hongdu wurde von Joep van den Nieuwenhuyzen, CEO von RDM Holding (u. a. MD Helicopters), mit einem Projekt zur Revitalisierung der Fokker 70/100 bezirzt. Angeblich sollen 700 Mio.\$ von verschiedenen Europäischen und Chinesischen Partnern versprochen sein. Bereits Ende 2003 sollen die ersten Flugzeuge im Nordosten Chinas produziert werden.

## Karten werden neu gemischt

Ende der neunziger Jahre wurde Jeppesen (in den dreissiger Jahren von United-Captain Jeppesen gegründet) von Boeing zwecks Optimieren von «Produktevielfalt und -integration» übernommen.

Der Kartenhersteller Aerad, in den vierzigern eine Abteilung von Decca, kam 1982 zu Racal und belieferte vornehmlich British Airways und Royal Air Force mit Manuals und Karten. Durch das Verschmelzen verschiedener Aviatikfirmen kam Aerad via ein kurzes Gastspiel bei EDS zur Thales Group, wo sie nach eigenen Angaben ein eher «exotisches» Leben führte. Im November wurde diese Abteilung von SAS Flight Support übernommen und dort integriert.

Und der dritte im Bunde, Lido AeroNet, soll ebenfalls einen neuen Besitzer bekommen. Lufthansa sucht Käufer oder Mitinvestoren, zumindest für den Ableger in Singapur. Lido in Glattbrugg wird eventuell bei Lufthansa bleiben können. Honeywell will nicht in den «Electronic Flight Bag»(EFB)-Markt investieren, dessen breite Einführung Lido beschleunigen möchte und dafür Investoren braucht. Qantas ist der Erstkunde für das neue, clevere «Moving-map»-Kartensystem von Lido, das in die bestellten A330 eingebaut wird. Boeing kommentiert Gerüchte nicht, wonach Jeppesen Lust auf Lido hätte.

## How many engines would you like to have?

Virgin Atlantic Airways hat vom Meinungsforschungsinstitut Taylor Nelson eine Umfrage machen lassen, wie sicher sich die Passagiere fühlten. 34% der Befragten erklärten, dass ihnen die Anzahl Triebwerke nicht gleichgültig sei. 51% dieser Gruppe bevorzugten vier Triebwerke, 10% möchten sogar «so viele wie möglich», 11% sind mit zwei zufrieden, und 5% haben sich ausdrücklich für «fünf oder mehr» ausgesprochen.

Virgin hat demnach mit den A340 und den B-747 die richtigen Flugzeuge im Langstreckenverkehr.



# Insertionstarife AEROPERS-Rundschau

## Herausgeber

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

## Druck

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

## Format

A4 (210x297mm); Satzspiegel: 184x268mm

## Drucktechnisches

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

## Programme

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

## Druckverfahren

Offset

## Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten; der Geschäftsführer des Verbands

## Auflage

3000 Ex.

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

## Erscheinungsweise

Sechsmal im Jahr

Tarif in CHF	1 Mal	3 Mal	6 Mal
<b>Umschlag</b> ganze Seite (4-farbig)	1500.-	4000.-	7000.-
<b>ganze Seite</b> 184x268mm (1-farbig)	850.-	2250.-	4200.-
<b>Format A (1/2 Seite)</b> 184x134mm (1-farbig)	500.-	1300.-	2400.-
<b>Format B</b> 121x89mm (1-farbig)	425.-	1065.-	2125.-
<b>Format C</b> 58x89mm (1-farbig)	350.-	875.-	1750.-
<b>Format D</b> 121x51mm (1-farbig)	350.-	875.-	1750.-
<b>Format E</b> 58x51mm (1-farbig)	200.-	500.-	1000.-

Preise exkl. MwSt.

# Nur Kläuse an Bord...?



**SwissALPA member associations:**

**AEROPERS**

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

**ASPPA**

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

**ECA**

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

**RCP**

REGA Cockpit Personal  
PO Box 286  
8058 Zürich-Flughafen  
rcp@jetops.ch  
www.jetops.ch

**SwissALPA board members:**

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

Marc Vionnet  
(AEROPERS)  
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko  
(RCP)  
cgitchenko@swissalpa.ch

Alexandre Hermann  
(ASPPA)  
aherrmann@swissalpa.ch

Gabriel Vogel  
(ECA)  
gvogel@swissalpa.ch

**SwissALPA Mission Statement**

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

Dear pilots, dear friends,

As the year comes close to an end, this is my last editorial for 2002. I've enjoyed this new tool made available to me to communicate on a regular basis with all of you, and the many feedbacks I received were of great value to me.

The year comes to an end, and the skies are not getting clearer for us. Air Switzerland has gone down even before it took off, Swiss International Air Lines is downsizing and cutting jobs. On the international scene, acts of terror are still keeping people away of airports and airplanes, and the uncertainty of the crisis in Iraq has also a big impact on people's confidence. All these factors have a big negative impact on our industry and tougher times are still ahead.

Looking into next year, here are some of the subjects of interest occupying the board for next year. SwissALPA has a great will of being more representative of all Swiss pilots, and talks are in process with some pilot associations not yet represented to see if a future admission would be possible in 2003. The process of setting a more professional association environment is still on going, and the first step should be completed by March 2003. But one of our big challenges for 2003 is to find volunteers for our growing Air Safety Committee (ASC). A more detailed description will be presented in our next Takeoff news early next year, made by S.Rösli, ASC Chairman.

I would like to this opportunity to thank the SwissALPA Board for all the work it accomplished this year, as well as the contribution of our ASC volunteers. Without all of them, SwissALPA would just not be were it stands today. I wish you all many happy landings, a good 'Rutsch' into the next year, and if there is anything we can do for you, do not hesitate to contact us, either at our office or via e-mail (info@swissalpa.ch).

Sincerely yours

Patrick Sutter, Swiss ALPA President

**ASC News: Future Air Navigation System FANS – Part 1**

by Dagobert Fretz

**1. Principles and definitions**

The Communication, Navigation and Surveillance CNS, Air Traffic Management ATM, is a global concept to increase airspace capacity with growing air traffic in conjunction with improved ATC. These procedures mainly rely on satellite and data link communication technologies and is defined as FANS 1/A, whereas FANS 1/A means Boeing (1) and Airbus (A) implementations of FANS. Presently the FANS 1/A technology is in use, which is based on the existing resources of communication possibilities and traffic demand. In the future, coping with the predicted growth of air traffic a more advanced FANS 1/B will be developed. This system will use a new telecommunication network called ATN as well as GNSS with enhanced accuracy and an upgraded TCAS and data communication system. No hardware update for this new procedure will be necessary as the design philosophy from the very beginning of FANS is focused on FANS-B.

This technology is useful in remote areas or oceanic zones, where normal VHF communication and ATC radar surveillance is impaired. However, VHF, SATCOM and HF voice remain as a backup.

Future Air Navigation Services FANS consists of the following components:

**Radar Control – ATC**

So called 'Automatic Dependant Surveillance ADS' for ATC has been developed to provide surveillance data for ATC controllers in areas where no radar coverage is possible.

Using this system an aeroplane automatically transmits its position (e.g. from the FMS) and other data relevant to its trajectory to the ground system. Normally ADS requires no action from the flight crew.

It is initialized by the ATC controller who can monitor the traffic on his screen as usual. If necessary a position report can be initialized either after fixed time intervals as well as on request or special events, e.g. a level change. Between these reports the ADS system estimates the aeroplanes position based on the received data. With this concept a real time tracking of aeroplanes positions as well as reduced separations are possible.

**Air Traffic Management**

Via ACARS (Aircraft Communications, Addressing and Reporting System) data transfer between the flight crew and the Airline Operation Center is possible. Thus relevant information can be exchanged, such like NOTAMS, weather information, upper winds, text messages and telexes, operational information about diversion, delay, fuel figures or flight reports. Additionally aeroplane data like engine parameters can be sent, e.g. from ACMS or FMS. All these functions are customized on demand of the specific airline.

**Navigation**

The basic navigation specification for FANS operation is RNP (Required Navigation Performance).

States and operators begin the implementation of the Required Navigation Performance RNP as part of a worldwide ICAO effort to implement Communication, Navigation, and Surveillance CNS and ATM concepts.

FANS routes or airspaces are associated with a given RNP, which makes possible a reduced separation between adjacent airways.



Therefore, an aeroplane can only use FANS zones or airways when its RNP is equal to or better than the required RNP for the zone or airway. There are different levels of RNP accuracy assigned, corresponding to ICAO region requirements. The aeroplane en-route lateral navigation accuracy must be maintained for at least 95 % of total flight time.

The required RNP for the current stadium of FANS is mainly RNP10, which requires INS/IRS equipment with an automatic update not less than every five hours. RNP approval for aircraft is provided by the State of Registry or State of the Operator.

Separation between two airways based on RNP is as follows: A protection zone of twice the RNP value is established around each aeroplane. Probability not to leave this area is 99,9%. An additional buffer area of one RNP value completes the separation, thus having a lateral distance of 50 nm between two adjacent RNP10 airways.

RNP requirements are widely implemented already in regions with special navigation performance, e.g. EUR, NAT MNPS, CEN-PAC, PACOTS and others. In these areas special In-flight Contingency Procedures are applied.

### Communication

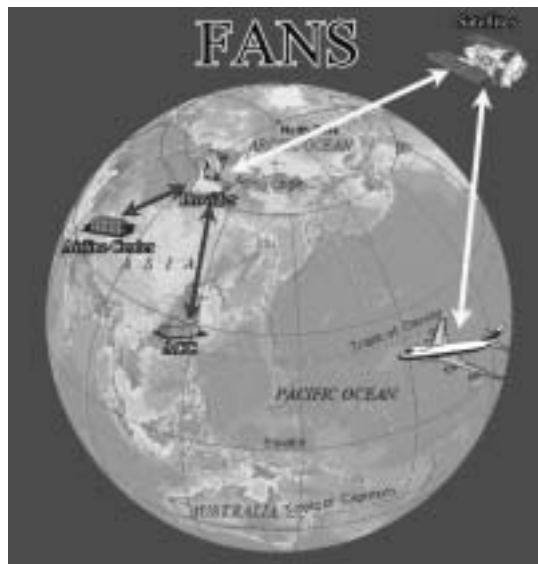
Operationally speaking, the biggest change provided by FANS is the way pilot and controllers communicate. In addition to the classical VHF and HF voice, and to the more recent satellite voice, digital CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications) will now become more and more the primary means to communicate. CPDLC is a powerful means to sustain ATC communication in oceanic or remote areas first, and it is expected to become, in a near future, an additional tool to overcome VHF congestion in some busy TMAs.

On board, CPDLC messages are displayed to the crew on the dedicated Display Unit DU screens. They can also be printed. For recognition and use of these networks by an aeroplane the following two operational conditions are necessary:

1. Communication between pilots and the airline service provider has to be initialized by the flight crew.
2. When this communication is established, to set up a data link dialog with an ATC center, the crew will have to select it and perform a logon operation to this center. The detailed logon communication procedures may differ depending on aeroplane and equipment manufacturer. They are laid out in the respective Aeroplane Operation Manual AOM/ OM-B.

On ground there are different service providers such as ARINC, SITA and others. Airlines may choose one or more of these providers. The different networks are interconnected and able to forward their customer messages to the different aeronautical ground facilities.

The general interconnections between all these modules are shown on the figure below:



Ground to ground communications are also part of the concept. They serve to link and to co-ordinate in between different ATC service organisations (or services of the same ATC) and AOC (Airline Operational Centre). AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunications Network), voice or AIDC (ATS Interfacility Data Communications) ensure these communications.

FANS A operations have already started using the existing communications networks and protocols which are of less performance than the ATN, but were endorsed by the ICAO as a valuable step towards an early introduction of ATM applications.

AFN (ATS Facilities Notification) Logons received from aeroplane provide each ATSU (ATC Unit) with the information required to correctly route data link messages between themselves and that traffic.

When referring to a specific downlink message element, the format will be DM number, where:

DM stands for downlink message; and number is the number assigned to that specific message element.

ACARS data link Aircraft Communications, Addressing and Reporting System (ACARS) are an advanced communication tool for air to ground communication and FANS operation and enables the exchange of written messages between aeroplane and ACC or

company office via the worldwide teletype networks.

Whenever in areas with ACARS VHF or CPDCL coverage, one VHF- set shall be used for ACARS only to ensure messages reception enroute (unless otherwise required by Minimum Equipment List). Outside these areas, this VHF-set may be used for voice communication.

This air to ground data link works via VHF remote ground stations or via satellites. The worldwide provider of this service is SITA with the following exceptions: USA – ARINC, Canada – Air Canada, Japan – AVI-COM.

**Implementation/ Requirements**  
The implementation plan for data link technologies for the NAT and PAC region are outlined in the documents 'Data Link Initiatives'. Support for the use of CPDLC in the NAT Region is based on:

An awareness of FANS 1/A deployment in aeroplane fleets,

- The need to gain operational and technical experience with CPDLC.

- The need to help alleviate concerns of the possibility of deterioration or shortfall of HF communications performance in the

NAT.

- The expectation of reduced pilot and controller workload.

- The expectation of reduced communication errors. Users have identified a desire to increase the applications supported by FANS 1/A equipage already existing and planned for their fleets.

Dear pilot; not to let you fall asleep with my technical terms, I'm going to stop right now and hope to see you in the next 'Take Off' publication Nr. 9/ 2003 with 'Part 2'.

### Industrial News

On November 26, 2002 a group of employees (pilots, flight attendants and ground personnel) forced the new founded AIR SWITZERLAND AG into bankruptcy due to nonpayment of salaries since September. 220 employees (about 80 pilots) were laid off. Air Switzerland planned a long haul charter with Airbus A340 and line flying with Dornier DO328.

### HIRING BANS

SNA: VARIG Airlines, Brazil  
HKAOA: Cathay Pacific, Hong Kong  
Check <http://www.globalpilotjobs.com/> for current updates on hiring bans.

### SwissALPA

Vereinigung der Schweizerischen Berufspiloten

Postfach 866  
8302 Kloten – Switzerland  
Tel: +41 1 816-9078  
Fax: +41 1 816-9079  
e-mail: [info@swissalpa.ch](mailto:info@swissalpa.ch)  
Web: <http://www.swissalpa.ch>

