

RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Vereinigung Cockpitpersonal · Nr. 3/2002



Swiss ist gestartet, aber wohin fliegen wir?

DER PRÄSIDENT

«Die langfristige Arbeitsplatzsicherheit ist das oberste Ziel der Aeropers»

GASTREFERENT GENERALVERSAMMLUNG

«Jeder Tüchtige hat einen Vorteil gegenüber einem Halbschuh»



Liebe Mitglieder: Herausforderung: Zukunft!	2-4
Seniorität – Merger Regional- mit Main-Airline	5
Global Airline Industry	6-11
Stiftung Ausbildungsdarlehen Copiloten?!!	12
Letzter grosser Flug der Swissair	13
Pilot Mobility in the EU	14-15
Pensioniertenausflug	16
Die 57. Generalversammlung der AEROPERS	17-20
Abstimmungsergebnisse 57. GV	21
GV Spezial – Gastreferent	22-23
SwissALPA – Take off News	24-25
Kaleidoskop	26-29
Security Update	30
The black heart of asia	31

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers
Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret AG

Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inserateannahme

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz,
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11

Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, Langenthal

Herausforderung: Zukunft!

Markus Jöhl, Präsident

Mit der deutlichen und klaren Annahme des B-GAV habt Ihr der Aeropers ein sehr solides Fundament für ein neues sozial-partnerschaftliches Verhältnis zu SWISS gelegt. Trotz aller Stabilität, die damit einkehrt, ist die Zukunft für uns alle jedoch alles andere als gefestigt: Viele Steine liegen der neuen Firma noch im Weg, die zuerst ausgeräumt werden müssen, damit sich für alle Angestellten, Kunden, Steuerzahler und Geldgeber der SWISS ihr Engagement und ihr Einsatz auch in Zukunft lohnen wird und nicht in ein paar wenigen Jahren das Eigenkapital bereits wieder aufgebraucht ist und wir alle erneut vor demselben Scherbenhaufen stehen wie letzten Herbst!

Zuallererst möchte ich Euch allen ganz herzlich für die engagierte Teilnahme an unserer Abstimmung danken; eine Stimmbeteiligung von 94% zeigt klar, dass die Aeropers nach wie vor ein sehr geschlossener und vor allem aktiver und sehr gut organisierter Verband ist. Dass von den 94 Prozent teilnehmenden Mitgliedern dann noch 83 Prozent den B-GAV angenommen haben, hat auch den Vorstand – positiv – überrascht! Mit diesem deutlichen Zeichen habt Ihr der Aeropers nachhaltig den Rücken gestärkt. Ihr habt damit nicht nur die Arbeit des Vorstandes honoriert, sondern auch klar gemacht, dass es die Aeropers ist, welche Eure Interessen vertritt, und niemand anders.

Struktur und Stabilität

Zudem habt Ihr auch Weitsicht bewiesen, indem Ihr die langfristige Notwendigkeit von klaren Strukturen (sprich eines GAV) der kurzfristigen monetären Optimierung vorgezogen habt. Für diesen Entscheid und das sensationelle Resultat, das uns auch beim neuen Management Respekt verschafft hat, möchte ich Euch ganz herzlich danken! Damit ist nach rund 8 Monaten der Unsicherheit zum ersten Mal wieder etwas Stabilität erreicht, indem wir nun als offizieller und auch legitimer Sozialpartner in der neuen Airline Eure Interessen vertreten können. Damit ist es uns als Verband nun möglich, unsere Arbeit wieder in geregelteren Verhältnissen an die Hand nehmen und die Zusammenarbeit mit der neuen Firmenleitung auf einem soliden Fundament aufbauen zu können.

Mittlerweile hat sich an Bord der SWISS-Flugzeuge bei den Besatzungen auch schon so etwas wie Vertrautheit und eine gewisse Identifikation mit der neuen Firma eingestellt, was ich persönlich sehr positiv finde. Doch nun das Gefühl zu haben, es sei damit endlich wieder alles im Lot, wäre eine völlig trügerische Annahme und eine gefährliche Haltung.

Das High-Risk-Unternehmen SWISS

Die SWISS ist und bleibt weiterhin ein High-Risk-Unternehmen: Mit Projekten wie Air Switzerland oder dem möglichen Aufbau eines Hubs in Zürich durch EasyJet versuchen auch andere Player sich einen Anteil des von der Swissair nicht mehr bedienten Marktes zu holen. Der globale Trend in der Airline-Industrie ist seit den Ereignissen des 11. September 2001 zudem alles andere als rosig. Die in der Vergangenheit massiv aufgebauten Kapazitäten, die zu einem teilweise dramatischen Preiszerfall geführt haben, erweisen sich nun als sehr grosse Hypotheken, die viele Airlines teilweise in massive existenzielle Probleme gestürzt haben. So läuft die Tendenz momentan weltweit stark in Richtung Konsolidierung und Abbau von (Über-)

Kapazitäten. Die Reduktion der ehemaligen Swissair-Flotte um rund 35 Prozent ist ein deutlicher Beweis dieser globalen Entwicklung. Auch in anderen internationalen «full-service» Airlines stehen die Zeichen klar auf Kosten- und Kapazitätsreduktion, während die «low-cost, no-frill» Airlines wie EasyJet, Ryanair, Go und andere massiv aufbauen.

Bevorstehende Strukturbereinigung im Regionalsegment?

Kürzlich erschienene Zeitungsberichte lassen die Vermutung aufkommen, dass eine ähnliche Strukturbereinigung wohl auch im Regionalsegment der neuen SWISS noch bevorsteht; anscheinend ist das Pilotenkorps auf den verschiedenen Regionalflotten um mindestens 200 Piloten zu gross. Jeder ehemalige Swissair-Pilot weiss, wie schmerzhaft und einschneidend ein solcher Abbauprozess ist, doch ist er wohl letztlich für die langfristige Existenz der SWISS und damit auch im Sinne der Arbeitsplatzerhaltung einer Mehrheit der ehemaligen Crossair-Piloten ebenso unumgänglich wie für die



ehemaligen Swissair-Piloten. Denn bei einem Misserfolg der SWISS wären sämtliche mit den 2 Bundesmilliarden geretteten Arbeitsplätze definitiv verloren. Dabei haben – mit Ausnahme der ehemaligen Crossair-Piloten – sämtliche Angestellten der SWISS ebenfalls massive Lohnzugeständnisse gemacht, um damit in den erfolgreichen Start der SWISS und somit in ihre eigene Zukunft zu investieren. Dieses Geld und das der Steuerzahler und Investoren wäre also quasi für nichts ausgegeben worden und der volkswirtschaftliche sowie der Image-Schaden für unser Land enorm. Eine weitere Unterstützungsaktion für eine nationale Airline dürfte es in der Schweiz wohl nicht mehr geben.

Vor diesem Hintergrund muss die mit einer Selbstverständlichkeit vorgetragene Forderung des CCP nach einem «Auslagern» (oder eines mittels «Reissverschluss-Seniorität» mindestens hälftigen Mittragens) ihres Abbaupotenzials auf oder durch die ehemaligen Swissair-Piloten als fast schon ungeheuerliche Dreistigkeit bezeichnet werden. Denn es muss mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass die ehemaligen Swissair-Piloten mit dem soeben durchgeführten Personalabbau (der ebenfalls zu 360 schmerzhaften Entlassungen geführt hat) und den massiven Lohnkürzungen von 35% die Strukturbereinigung ihrerseits vollzogen haben und für die Bereinigung der Überbestände im Regionalsegment nicht auch noch zur Verantwortung gezogen werden können und wollen!

Langfristige Arbeitsplatzsicherheit bedingt ein überlebensfähiges Business-Modell

Es war schon immer eines der obersten Ziele der Aeropers, eine langfristige Arbeitsplatzsicherheit zu erreichen; dies bedingt aber auch die langfristige Überle-

bensfähigkeit der Arbeitgeberfirma, wie der Zusammenbruch der SAirGroup deutlich vor Augen geführt hat. Wir werden uns auch in Zukunft für diese Zielsetzung einsetzen und unterstützen deshalb jedes Business-Modell, das sowohl einen rentablen Betrieb des Zubringer-Verkehrs als auch eine rentable Mittel- und Langstrecke sicherzustellen vermag. Die klare Zustimmung zur Lohnreduktion um 35% im Mittel- und Langstreckenbereich ist wohl der deutlichste Beweis dafür.

Die vom CCP geforderte Anhebung der Saläre im Regionalsegment auf die Höhe derjenigen des Mittel- und Langstreckensegmentes ist unter ökonomischen Gesichtspunkten jedoch – bei allem Verständnis für die ehemaligen Crossair-Piloten – nicht möglich, sondern gefährdet im Gegenteil direkt deren Arbeitsplätze sowie die langfristige Existenz der SWISS: Es gibt weltweit keine einzige Airline, welche ihr Regional-Segment mit dem gleichen Pilotenkorps – notabene zu denselben Bedin-

Geschäftsbericht 2001 ein Pilot der Crossair im Schnitt deutlich unter 400 Blockstunden pro Jahr leisten konnte. Mit dem Mixed Fleet Flying auf der Airbus-Flotte waren bei der ehemaligen Swissair hingegen gut 600 Blockstunden pro Pilot und Jahr möglich.

Diese tiefe Produktivität zusammen mit der Kostensteigerung des letzten Jahres führen zu einer massiven Verteuerung des Regional-Segmentes, welche es der Konkurrenz wie Air Switzerland, Easyjet, Ryanair, Go etc. einfach machen wird, mittels ihrer günstigeren Operation dieses Segment der SWISS erfolgreich wegzunehmen. Und damit sind die Arbeitsplätze im Regionalsegment direkt gefährdet.

Karriere-Chancen für alle Piloten

Um einem Piloten vor diesem Hintergrund eine echte, langfristige und somit nachhaltige Perspektive bieten zu können, ist eine Abstufung der Saläre vom Regional- zum Mittel/Langstrecken-Segment

«Sind fünfzig Prozent Lohnerhöhungen nicht genug?»

gungen und Salären – betreibt wie ihr Mittel- und Langstreckensegment! Im Gegenteil: Alle grossen Airlines bedienen dieses Segmentes sogar mit eigenen Tochtergesellschaften, wie etwa Lufthansa mit Cityline, KLM mit Cityhoppers, American mit American Eagles oder United mit United Express. Gerade auf den traditionellen Zubringer-Strecken, die mittels kleinerer Flugzeuge bedient werden und punkto Passagieraufkommen dünner ausfallen als gut gebuchte Mittel- und Langstrecken in die internationalen Metropolen, ist eine tiefe Kostenstruktur der entscheidende Erfolgsfaktor schlechthin, können doch die anfallenden Kosten in den kleinen Flugzeugen auf viel weniger Passagiere verteilt werden.

Die Tatsache, dass Crossair seit Januar 2001 eine Steigerung der Cockpitkosten um knapp 50 Prozent (Lohnanstieg im GAV 2000 von 28% sowie einem möglichen weiteren Anstieg um 16% im B-GAV 2002 = Anstieg um 48,5%) erlebt hat, ist vor diesem Hintergrund sicher bemerkenswert. Die Vielzahl von Flugzeug-Typen (Saab 340, Saab 2000, Jumbolino, MD-80, Embraer 145) sowie der Betrieb von 4 Crew-Basen (BSL, ZRH, GVA, LUG) mit teilweise zahlreichen unproduktiven Dead-heading-Verschiebungen ganzer Besatzungen haben dazu geführt, dass gemäss Crossair-

aus ökonomischen Gründen unausweichlich. Hingegen – und das ist der entscheidende Punkt – muss sichergestellt werden, dass jeder Pilot mit genügend Erfahrung und den notwendigen Qualifikationen die Chance erhält, vom Regional- ins Mittel- und Langstreckensegment wechseln zu können! Die Forderung muss deshalb eine reelle und faire Karriere-Chance im Konzern sein und nicht eine sozialistisch anmutende und jegliche Anreize vernichtende und zudem existenzgefährdende Gleichmacherei! (Dass eine solche Politik langfristig ökonomisch nicht funktioniert, haben übrigens auch die Planwirtschaften der ehemaligen Ostblock-Länder deutlich bewiesen.)

In diesem Sinn setzt sich die Aeropers auch weiterhin dafür ein, dass sämtlichen Piloten der SWISS eine Karriere-Chance geboten wird, die vom Regional- ins Mittel- und Langstreckensegment führt. Mit der Führung der beiden sich früher konkurrierenden Bereiche unter einem Dach und dem ausgehandelten B-GAV ist die Grundlage für eine solche Konzernkarriere gelegt worden, auch wenn es nun noch etwas Zeit (und halt seitens der ehemaligen Crossair-Piloten auch etwas Geduld) braucht, bis die ersten Piloten pensioniert und somit Nachschulungen nötig werden. Denn auch für die ehemaligen Swissair-Piloten werden sich aus diesem Grund ihre

nächsten Karriereschritte für einige Zeit verzögern!

Kulturvereinigung durch ständige Angriffe gefährdet

Eine Konzernkarriere wird auch dazu führen, dass Piloten der ehemaligen Swiss-

Lohnniveau profitieren und auf die grossen Flugzeuge der ehemaligen Swissair wechseln will. Es wäre interessant zu erfahren, mit welchem konkreten Beitrag eigentlich der CCP all die Verbesserungen, die seine Mitglieder mit dem Projekt SWISS erhalten könnten, zu würdigen gedenkt. Bis jetzt ist

aber nur zu hoffen, dass der CCP mit seinem kurzfristigen und -sichtigen Taktieren nicht seinen eigenen Mitgliedern und allen anderen Angestellten der SWISS letztlich einen Bärendienst erweist!

Die Aeropers wird sich jedenfalls unbeirrt auch künftig als verlässlicher Verband und Sozialpartner für eine langfristige, aber realistische Zielsetzung und insbesondere eine überlebensfähige Unternehmung einsetzen; denn nur so kann eine langfristige Arbeitsplatzsicherheit mit entsprechenden Karriereaussichten garantiert werden. Und dies ^{notabene} für alle SWISS-Piloten sowie ^{und} ~~alle~~ ^{alle} anderen Angestellten am Boden und ⁱⁿ der Luft, unabhängig davon, ob sie nun ^{aus} der ehemaligen Swissair oder der ehemaligen Crossair stammen!

«Wollte die CCP aus dem Niedergang der Swissair Profit schlagen?»

air mit Kollegen der ehemaligen Crossair im gleichen Cockpit sitzen werden und für einen sicheren Flugablauf zusammenarbeiten müssen. Es wird aber je länger je fraglicher, ob das dazu unabdingbare und ambitionöse Projekt einer raschen Kulturzusammenführung unter den stetigen Angriffen des CCP gegen die ehemaligen Swissair-Piloten jemals gelingen wird. Die Aeropers ihrerseits hat im Rahmen der Vertragsverhandlungen zu einem – wie von CCP, Management und Verwaltungsrat im Vorfeld stets geforderten – neuen gemeinsamen GAV für alle Piloten der SWISS «JA» gesagt, der für die ehemaligen Swissair-Piloten eine massive Lohnreduktion beinhaltet und den ehemaligen Crossair-Piloten eine völlig neue Karrierechance auf Mittel- und Langstreckenflugzeugen eröffnet neben einer – dem Businessplan völlig widersprechenden – nochmaligen deutlichen Lohnerhöhung. Ihr habt diesen gemeinsamen Vertrag mit einem überaus deutlichen «JA» angenommen. Damit darf man nun wohl wirklich getrost sagen, dass die Mitglieder der Aeropers ihren Beitrag zum Start der SWISS geleistet sowie sämtliche Vorgaben des Businessplans «Phoenix plus» vollumfänglich erfüllt haben!

Dem CCP hingegen scheint dies nach wie vor noch nicht gut genug zu sein, denn er setzt sich vor dem Schiedsgericht weiterhin für seinen alten GAV ein und greift mit seiner Klageschrift die Aeropers und ihre Mitglieder, den neuen SWISS-Verwaltungsrat und das SWISS-Management einmal mehr in unglaublich brüskierender Art und Weise massiv an und gefährdet damit nicht nur eine erfolgreiche Kulturzusammenführung, sondern auch die Zukunft der SWISS. Es stellt sich darob langsam die berechnete Frage, ob es dem CCP wirklich jemals um eine ehrliche Unterstützung des Projektes «Phoenix plus» respektive SWISS gegangen ist, oder ob er lediglich aus dem Niedergang der Swissair den maximalen Profit für sich selber herauszuholen sucht, indem er den ehemaligen Swissair-Piloten das gesamte eigene Abbaupotenzial überbürden, von deren

jedenfalls – ausser ständig neuen Forderungen, medialen Rundumschlägen und juristischen Winkelzügen – nichts zu erkennen! Man darf also auf alle Fälle gespannt sein, mit welcher nächsten Attacke der CCP die auch von ihm so vehement geforderte Kulturvereinigung weiterhin aktiv zu unterstützen gedenkt! Dabei bleibt

Merci für Eure Unterstützung und Eure nach wie vor eindrückliche und professionelle Arbeit!

Schweizerisches
Landesmuseum
Museumstrasse 2
8001 Zürich
Tel. + 41 1 218 85 11
www.musee-suisse.ch
SMS: SWISS
Tel. 07 27 02
Di bis So
11.00 bis 18.00 Uhr
Sa bis Di (18.00 Uhr)
Montag geschlossen
Eintritt Fr. 10 –
Reiseprogramme Fr. 15.–

«Pilot – ein Traumberuf?»
Podiumsdiskussion organisiert durch AEROPERS
am Freitag, 28. Juni 2002, 19.30 Uhr.

MUSEE SUISSE
RUMMESHALLE
LANDESMUSEUM ZÜRICH

SWISSAIR
29. MAI –
27. JULI 02

WIGNOS
LITEXID
MUSEE SUISSE
ZÜRICH

Dienstaltersverteilung einer Regionalairline vs. Dienstaltersverteilung einer Mainairline: Auswirkungen bei einem Merger

Quelle: Internationale Studien (Übersetzung durch AEROPERS)

Mergen zwei Airlines, welche vergleichbare Flugzeugtypen operieren, so werden normalerweise die Pilotenseniorenitäten gemäss Dienstalter zusammengeführt. Dies ist die einfachste und sicherheitsmässig beste Lösung.

Das Zusammengehen einer Regional- mit einer Mainairline führt meist zu Diskussionen. Der übliche Ausweg besteht darin, dass die Senioritätsmischung abgestuft stattfindet, meist wird den Regionalpiloten ein Bruchteil ihrer Seniorität zugestanden, z.B. beim Zusammengehen von KLM und City Hopper: hier wurde anfänglich ein Drittel der gewachsenen Seniorität der Regionalpiloten anerkannt.

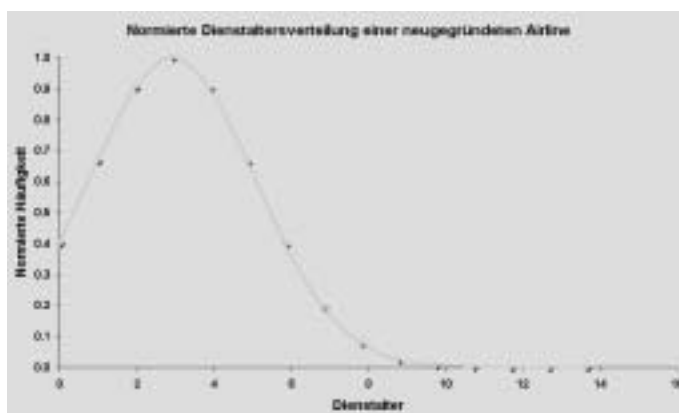
Mergers zwischen ungleichen Gruppen mit unterschiedlichen Standards stellen sicherheitstechnisch erhöhte Anforderungen.

a) Wie sieht die typische Dienstaltersverteilung einer neugegründeten Regionalairline aus?

Eine junge Regionalairline ist typischerweise durch das späte Einführen einer Seniorität, dem Beharren auf gesetzlichen Minimalstandards sowie durch eine tiefe Kostenstruktur geprägt. Schulungsinvestitionen in Ausbildung etc. orientieren sich am gesetzlichen Minimum.

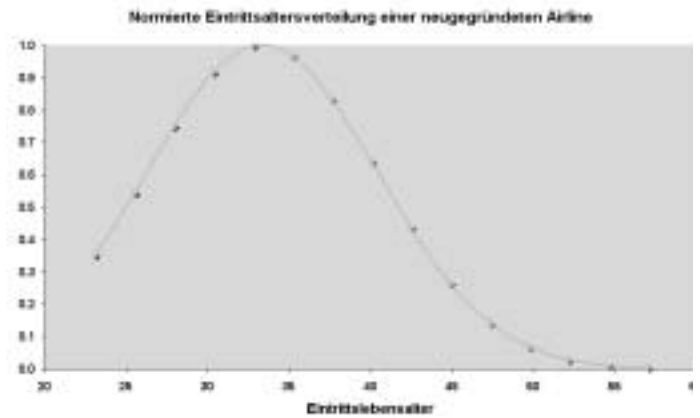
Dies alles führt zu einer hohen Fluktuationsrate (wer kann, der verlässt die Airline, nachdem er genügend Flugerfahrung gesammelt hat, um bei einer arrivierten Airline normalerweise wieder als Kopilot zu beginnen). Das Resultat ist häufig eine sehr dienstjahresjunge Belegschaft.

Umschulungen finden willkürlich statt. Damit ist nicht der erfahrenste Pilot auf dem komplexesten Flugzeug der betreffenden Airline, sondern der betriebswirtschaftlich günstigste. Anbei ein Beispiel einer typischen Regionalairline: Die oben beschriebene Fluktuationsrate (Abwanderung zur besser bezahlenden Konkurrenz) hat hier zu einer typischen Ausdünnung der höheren Dienstalter geführt.



Entsprechend ist eine neugegründete Airline auch darauf angewiesen, aus aller Welt Piloten zu engagieren.

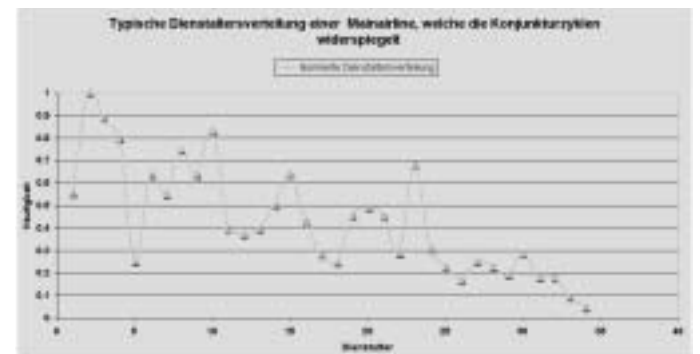
Dies führt dazu, dass weltweit Piloten, welche sich in einem verbesserungsfähigen Anstellungsverhältnis befinden, den Weg zu dieser Airline unter die Füße nehmen. Typischerweise führt dies auch zu einer sehr heterogenen Eintrittsalterstruktur.



b) Wie präsentiert sich die typische Dienstaltersverteilung einer Mainairline?

Eine Mainairline fällt durch eine ausgewogene Dienstaltersverteilung mit einer sehr tiefen Fluktuationsrate auf, und damit auch mit einer homogenen Korpsqualität.

In Amerika stützt sich die Auswahl häufig auf ehemalige Militärsowie Regionalpiloten ab, welche nach rigider Selektion ins Mainsegment einsteigen können. In Europa wird dies meist durch eine Initialexektion erreicht.



Die Eintrittsalterverteilung einer typischen Mainairline zeigt auf, dass eine hohe Homogenität bezüglich des Alters angestrebt wird, um auch so das Generationenkonflikt-Potenzial im Cockpit minimal zu halten.



Kommentar:
 Diese Grafiken widerspiegeln verblüffend genau die Situation bei den ehemaligen Crossair- bzw. Swissair-Korps und illustrieren die Problematik eines Mergers von einem heterogenen mit einem homogenen Korps.

Global Airline Industry

Anlässlich der IFALPA Annual Conference in Stavanger präsentierten Ana McAhron-Schulz and Seth Rosen ihre Analyse des Marktumfeldes der Airline-Industrie. Wir möchten für die Rundschau die herausragenden Elemente dieser Arbeit zusammenfassen und versuchen, die Auswirkungen auf uns, die Piloten der Swiss, abzuleiten.

Redaktionelle Bearbeitung und Übersetzung:
Richard Huber, Vorstandsmitglied und CMD A320/330

Die globale Wirtschaft vor dem 11. September 2001

Die Weltwirtschaft zeigte schon vor dem 11. September Zeichen der Schwäche

Die Entwicklung der Weltwirtschaft verlangsamte sich 2001 nach ihrem Höhepunkt im Jahr 2000 markant.

	2000	2001E	2002F
United States	4.1 %	1.8 %	3.5 %
Japan	1.5 %	-0.5 %	1.2 %
Euro area	3.4 %	1.6 %	2.0 %
Latin America	3.9 %	2.4 %	3.7 %
Asia Pacific	6.9 %	4.3 %	5.4 %

(«E»: estimate; «F»: forecast)

⇒ Erwartetes globales Wachstum (2001) war 1.8 % gegenüber 3.8 % (2000)

⇒ Prognose für 2002 war 2.7 %

Die Inflationsgefahr nahm mit der Verlangsamung der Wirtschaft ab (sinkende Energiepreise).

Der Einbruch in der IT-Branche hatte negative Auswirkungen auf die Finanzmärkte.

Die Unternehmen begannen zu sparen.

Die Airline-Industrie vor dem 11. September

⇒ Die Airlines waren durch die schwache Wirtschaft mit sinkendem Verkehr konfrontiert.

⇒ Für 2001 wurden allein in den USA Verluste von \$ 2 Mrd. erwartet, gegenüber \$ 3 Mrd. Gewinn im Jahr 2000.

⇒ Die Auslastungen waren hoch, doch die Erträge schwach.

⇒ Markanter Abfall von 15–20 % im Segment der Geschäftsreisenden und Vollzahler.

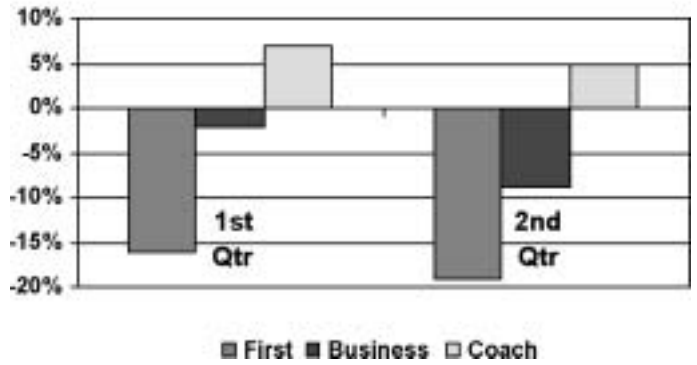
⇒ Die Flottenausbaupläne wurden nach unten korrigiert und Ausflottungen forciert.

⇒ Eine Erholung im Jahr 2002 war alles andere als sicher.

- Die erwartete Kapazitätserhöhung betrug nur gerade 1.3 %
- Margen und Erträge sollten leicht ansteigen

⇒ Low Cost Carrier (Ryanair, EasyJet) expandierten und brachten eine neue Gefahr für die Netzwerk-Airlines mit hoher Servicequalität (BA, LH, AF, Swissair, ...).

⇒ Durch die Verlangsamung der Wirtschaft wurden die Passagiere preisbewusster und «kompromissbereit» beim Service.



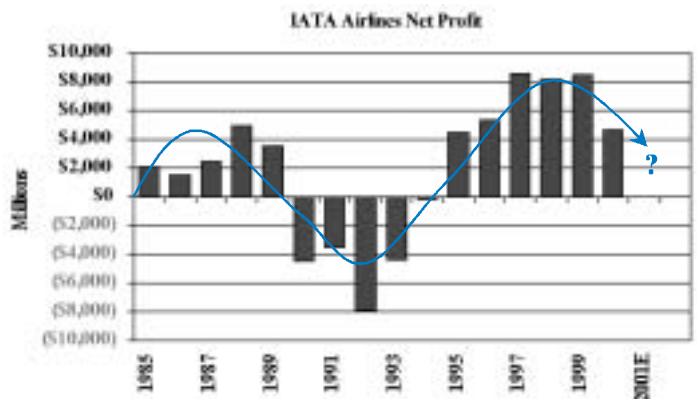
⇒ Die Lohnkosten waren hoch, doch wenigstens blieben die Fuelpreise tief.

⇒ Die Airline-Industrie im asiatisch/pazifischen Raum erholte sich langsam, war aber sehr empfindlich auf Verlangsamung der globalen Wirtschaft.

⇒ In Lateinamerika erhöhte sich die Nachfrage. Die Airlines spürten aber die Konkurrenz von Airlines mit deutlich besserer Qualität.

⇒ Viele Gegenden sind politisch und ökonomisch äusserst instabil.

Die Abkühlung des Marktes war Teil der seit langem bekannten und gefürchteten zyklischen Entwicklung in der



globalen Airline-Industrie.

Die Weltwirtschaft nach dem 11. September 2001

Globaler Einbruch der Wirtschaft

⇒ Das Wirtschaftswachstum fällt 2001 auf 1.3 %. Viele Branchen fallen in eine Rezession.

⇒ Die Prognose für das Wirtschaftswachstum im Jahr 2002 wird von 3.7 % auf 2.2 % «korrigiert».

⇒ Die Erholung der Wirtschaft hat aber in den meisten Ländern begonnen.

Nordamerika

⇒ Firmenprofite schrumpfen auf Rekord-Tiefs

⇒ Der Konsum nimmt zwar zu, doch die Bauwirtschaft und das Vertrauen der Kunden in eine Erholung ist auf einem Tiefstand.

⇒ Aktienmärkte und Fuelpreise sind sehr volatil.

⇒ Die kanadischen Märkte erholen sich schneller als in den USA.

Europa

⇒ Der Fokus in Europa liegt stärker auf der Inflation und weniger auf der Aktivität der Märkte.

⇒ Die generellen Erwartungen sind gedämpft und folgen der Entwicklung in den USA.

⇒ Die Energie- und Treibstoffpreise haben grossen Einfluss auf die

Entwicklung der Wirtschaft.

Asien

- ⇒ Der zyklische Aufschwung scheint sichtbar zu werden, die exportabhängige Erholung stärkt das Vertrauen, und viele Firmen werden aktiv restrukturiert.
- ⇒ Japan befindet sich weiterhin in einer Rezession.

Lateinamerika

- ⇒ Viele Staaten leiden unter ökonomischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten, was zu hohen Arbeitslosenraten und Entwertungen der Landeswährungen führt.
- ⇒ Die Aussichten für Mexiko sind besser, da das Land stärker von der Erholung der US-Wirtschaft profitieren kann.

Auswirkungen des 11. September auf die Airline-Industrie
Die meisten nordamerikanischen und viele europäische Airlines reduzierten ihre Kapazitäten und ihren Personalbestand sofort.

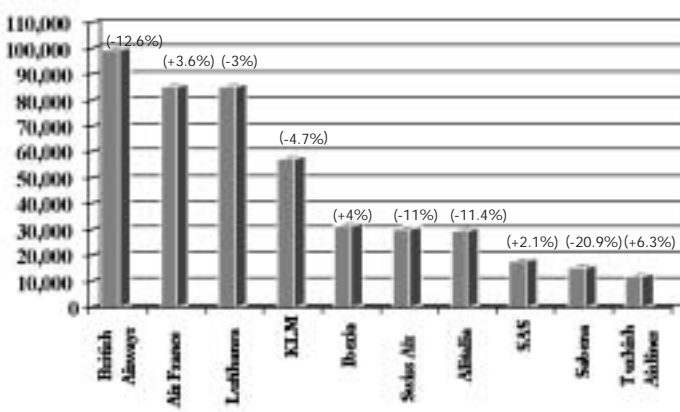
- ⇒ In den USA wurde die Kapazität (1. Quartal 02) gegenüber dem Vorjahr um 13.3 % gesenkt.
- ⇒ Die Nachfrage sank dabei um 10.7 %
- ⇒ Die Auslastung der Flüge ist zwar gestiegen, dies aber bei einer deutlich tieferen angebotenen Kapazität.
- ⇒ Weltweit wurden über 100 000 Arbeitsplätze abgebaut, davon allein in den USA 5000 Piloten.
- ⇒ Ausflottungen wurden nochmals forciert und Neukäufe hinausgeschoben.

Die Auswirkungen des 11. September sind weltweit spürbar, in Nordamerika und Japan aber am ausgeprägtesten. Low Cost Carrier haben dabei erstaunlicherweise ihre Kapazitäten weit weniger stark abgebaut und werden immer dominanter.

- ⇒ Southwest, Ryanair und andere Low Cost Carrier erlebten sogar einen Anstieg im Verkehr.
- ⇒ Firmen, die mit kleinen Jets operieren, haben dank der erhöhten Nachfrage ihre Flugzeugbestellungen erhöht.

Verkehrszahlen einiger europäischer Airlines

In Klammern die Entwicklung der Nachfrage 2001 gegenüber



2000

Viele Staaten leisten «Soforthilfe» für ihre Airlines

USA

Die Regierung bewilligt \$ 5 Mrd. als Direktzahlungen und weitere \$ 10 Mrd. in Form von Kreditgarantien
 Für zusätzliche Sicherheitsmassnahmen werden Gelder gesprochen

Steuererleichterungen sollen die Wirtschaft wieder ankurbeln

EU

Hilfe zur Kompensation der Ausfälle wegen der Schliessung des amerikanischen Luftraumes

Toleriert die staatlichen Beihilfen an Swissair und Sabena
 Bewilligt £40 Mio. Staatsbeihilfe an U.K. Airlines

Canada

Stellt C\$ 300 Mio bereit. Leider zu spät für die angeschlagene Canada 3000

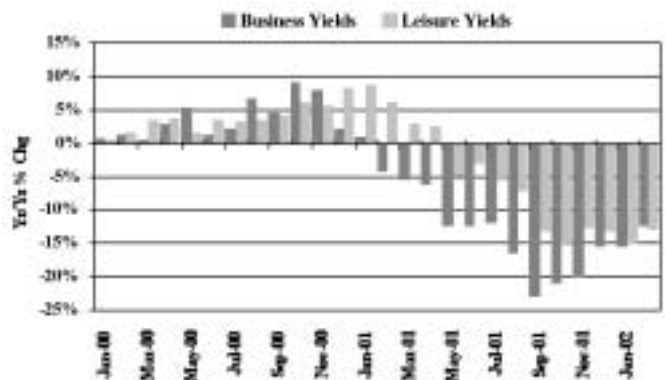
Lateinamerikanische und karibische Regierungen leisten Soforthilfe in der Höhe von \$ 10 Mio.

Nicaragua sichert Kredite von \$ 500000 für die Sicherheit in Managua zu.

Airlines erleiden gravierende Profiteinbussen

Ungesunder Ertrags-Mix

- Markante Discounts sollen Passagiere anziehen.
- Business-Passagiere sind immer weniger bereit, die vollen Tarife zu bezahlen, was sich in dramatischen Ertragseinbrüchen niederschlägt.
- Kostensenkungen reichen nicht aus, die Lücke zu schliessen.
- Diese Effekte setzten bereits deutlich vor dem September 01 ein, wie die nachstehende Grafik belegt. Die Ereignisse des



11. September verstärkten und beschleunigten diesen Trend allerdings nachhaltig.

Höhere Kosten für Security und Versicherungen

Negative Auswirkungen auf die Bodenzeiten.
 Die langen Wartezeiten bei den Sicherheitskontrollen verärgern vor allem Kurzstreckenpassagiere.

Sparprogramme

Viele Airlines rund um den Globus gehen bankrott.
 Die meisten Airlines leiten Restrukturierungsprogramme ein.

Auswirkungen in Nordamerika

Gewaltige Ertragseinbussen und Verluste

U.S. Major Airlines erlitten 2001 Verluste in der Höhe von \$ 6.3 Mrd.

Das erste Quartal 2002 zeigte immer noch \$ 2 Mrd. Verlust, gegenüber \$ 3.3 Mrd. im Vorjahres-Quartal.

Für das Jahr 2002 werden Verluste von \$ 3.5 Mrd. prognostiziert.

Der grösste je erlittene Gewinneinbruch

Treibstoffpreise halfen zwar die Verluste etwas zu dämpfen. Momentan ziehen sie aber wieder an.

Auch massive Entlassungswellen konnten die Verluste nicht aufhalten.

Low-Cost vs. Network-Airlines

Einige Low-Cost Carrier kamen trotz dem Zerfall der Erträge weiter voran.

Helifliegen

Privat-, Berufs-, Gebirgspilotenausbildung
3 Helikopter stehen zur Verfügung.
Individuelle Rundflüge
Flugschule Eichenberger AG
056 675 50 50
www.flugschule-eichenberger.ch



Motorfliegen

Ausbildung bis zum Berufspilot inkl. Blindflug
16 Flugzeuge, ein- und zweimotorige
Charterung, Rundflüge
Flugschule Eichenberger AG
056 675 50 50
www.flugschule-eichenberger.ch



Segelfliegen

Die Fluglehrer der Segelfluggruppen Zürich
und Skylark zeigen Ihnen die schönsten Seiten
des motorlosen Fluges
Segelfluggruppe Zürich
01 750 02 72
www.messmer-digimedia.ch/sgz
Segelfluggruppe Skylark
031 331 31 78
www.skylark.ch



BUTTWIL AIRPORT

DAS Bijou unter den Flugplätzen
Auf dem Lindenberg im Freiamt,
da wo die Sonne bestimmt mehr scheint!
Drainierte Rasenpiste 16/34
675 m lang, 723 m/M

Fallschirmspringen

Ein Erlebnis, das Sie so schnell nicht vergessen.
Vielseitige Ausbildung. Tandemsprünge
Fallschirmgruppe Freiamt
056 664 33 34
www.fgf.ch



Restaurant Flug-Alp

Trendige Alpenküche
Täglich geöffnet von 9 bis 24 Uhr
ausser Montag
Flug-Alp GmbH
056 664 81 01
www.flug-alp.ch



Aviatik-Club

Aviatik-Club
079 420 30 89
www.mcl-buttwil.ch

Der finanzielle Druck auf die grossen Netzwerk-Airlines ist immer

	1Q02	1Q01	Pts Chg.
Southwest	3.9%	14.7%	(10.8)
Northwest	-9.0%	-9.0%	0.0
Continental	-9.4%	3.1%	(12.5)
Alaska	-9.6%	-10.3%	(0.7)
Delta	-14.0%	-3.0%	(11.0)
US Airways	-15.7%	-7.6%	(8.1)
American	-17.6%	-0.1%	(17.5)
United	-21.6%	-8.8%	(12.8)
America West	-26.7%	-4.2%	(22.5)

noch enorm.

Operationsmargen einiger U.S. Airlines:

Auswirkungen in Europa

Airlines mit Ausrichtung auf den Nordatlantik-Verkehr wurden am härtesten getroffen.

Die meisten Carrier erlitten Verluste im 4. Quartal, aber auch über das ganze Jahr 2001.

Grosse Restrukturierungen

Viele Airlines leiteten Abbaumassnahmen und Kostensenkungsprogramme ein.

Swissair und Sabena erlitten Konkurs.

Low-Cost Carrier konnten weiter ausbauen

Ryanair konnte für 2001 einen Gewinnsprung von 35 % erzielen. Prognosen gehen im Low-Cost Segment von 25 % Wachstum pro Jahr bis 2010 aus.

BMIbaby, Go, EasyJet buzz, Basiq Air setzen ihren Ausbau fort.

Der europäische Passagier fliegt wieder

Die Auswirkungen auf den Verkehr waren in Europa nur temporär. Die Erträge sind aber weiterhin ungenügend, sodass die Airlines weiterhin Kosten senken und restrukturieren müssen.

	1Q02	1Q01	Pts. Change
Ryanair	20.7%	18.9%	+1.8
Iberia	-2.9%	0.3%	-3.2
Air France	-3.9%	-0.6%	-3.3
Finnair	-5.9%	0.9%	-6.8
KLM	-5.2%	2.6%	-7.8
British Airways	-10.2%	3.5%	-13.7
SAS Group	-6.1%	10.2%	-16.3

Tiefere Erträge drücken auf die Margen

Asien / Pazifik

Der schnelle Zusammenbruch des Verkehrs nach Amerika liess einige Airlines ihre Kapazitäten abbauen. Die Erträge waren unterschiedlich, doch die meisten asiatischen Airlines erlitten im 4. Quartal Verluste. Ansett ging sogar in Konkurs.

Japan Airlines und Japan Air Systems erwogen in der Krise eine Fusion.

Verschiedene Kampagnen wie «Travel Moves People» sollten die Kunden wieder zum Fliegen und Reisen animieren.

Lateinamerika

Generell waren die lateinamerikanischen Airlines nicht in der Lage, Gewinne zu erzielen. Ökonomische Krisen in vielen Ländern des Kontinents liessen die Nachfrage zusammenbrechen. Am ausgeprägtesten in Argentinien und Venezuela. Die Unterfinanzierungen verschärften dabei die Problematik.

Die brasilianische Industrie geriet unter grossen Druck. Varig

suchte Investoren, die das Unternehmen restrukturieren würden. Transbrasil wurde sogar gegründet.

Der IATA Director der Region glaubt, dass von den 40 Airlines 10% in diesem Jahr zusammenbrechen könnten, 50% sind technisch bankrott. Vermehrt werden Fusionen diskutiert.

Auf der anderen Seite glaubt Boeing daran, dass in Lateinamerika die höchsten Wachstumsraten erwartet werden können.

Welche Rolle spielen die Allianzen?

Die Allianzen spielen in den Augen der Airline-Manager eine Schlüsselrolle. Sie vertrauen auf die Stärkung ihrer Netzwerke durch Allianzen.

Die einzelnen Airlines streben dabei ein Zusammengehen mit starken Partnern an. Der Fokus liegt auf Ertragssteigerung und Kostensenkungen durch Synergien. Nach dem 11. September liess die Aktivität etwas nach, ist aber bereits wieder stark am Anziehen.

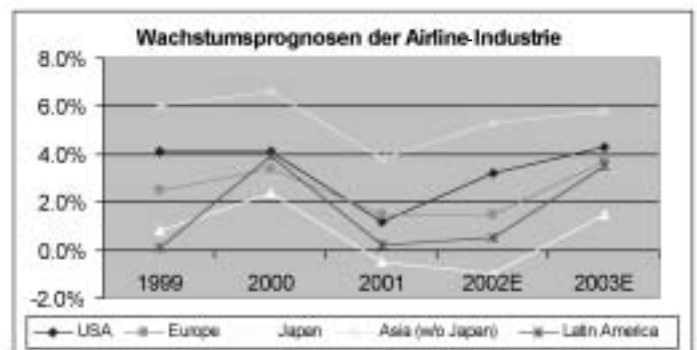
Die finanzielle Instabilität könnte zu Umschichtungen und Neuausrichtungen führen. Dabei wird vermehrt festgestellt, dass die kulturellen Unterschiede eine grosse Herausforderung darstellen. Die internen Interessen werden fast überall höher gewichtet als die Interessen der Allianz, und die Managements geben nur ungern Entscheidungskompetenz an die Allianz ab.

Was bringt die Zukunft?

Es wird mit einer langsamen Erholung der Märkte gerechnet, wie

	1999	2000	2001	2002E	2003E
USA	4.1%	4.1%	1.2%	3.2%	4.3%
Europe	2.5%	3.4%	1.5%	1.5%	3.7%
Japan	0.8%	2.4%	-0.5%	-1.0%	1.5%
Asia (w/o Japan)	6.0%	6.6%	3.8%	5.3%	5.8%
Latin America	0.1%	3.9%	0.2%	0.5%	3.5%

die folgenden Zahlen zeigen.



Wachstumsprognosen:

(Quelle: Merrill Lynch 19.4.2002)

Der Verkehr kommt nur langsam zurück

Als Folge der tieferen Preise erholt sich der Leisure-Markt deutlich schneller als der Business-Markt.

Für die meisten Airlines liegen die Probleme nicht bei der Auslastung, sondern bei den Erträgen.

Die Sparprogramme reichen nicht, um die Ertragserosion wettzumachen. Deshalb wird mit weiteren Kostensparprogrammen gerechnet, wobei der **Druck auf die Löhne** stark zunehmen dürfte. Zusätzlich fallen die Kosten für Security und Versicherungen mit 3-5% immer stärker ins Gewicht.

Viele Airlines machen eine finanzielle Restrukturierung durch Langfristig wollen die Airlines kleiner werden und intensivieren die Anstrengungen zur Rationalisierung ihrer Flotten. Die Manage-

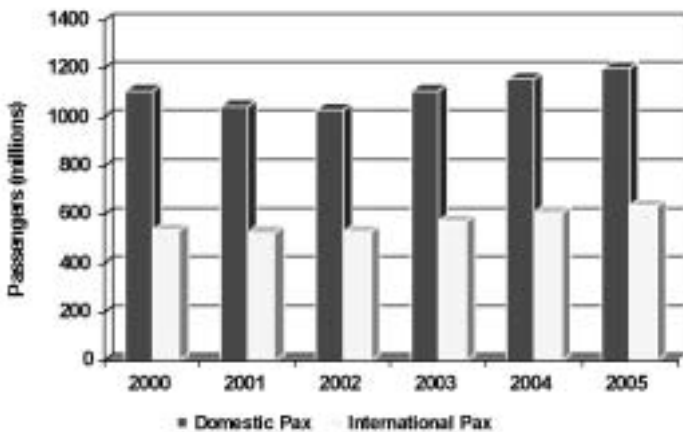
ments verfolgen für die kommenden Jahre ultrakonservative Strategien. Die Liquidität soll erhalten bleiben, die Business-Pläne werden neu gerechnet, das Wachstum wird verlangsamt.

Vollständige Erholung der Märkte nicht vor 2003

Es wird versucht, die Strategien mit Prognosen abzusichern, die jedoch viele Unbekannte enthalten. Die Instabilität im Mittleren Osten, die Angst vor Terrorismus sowie die Entwicklung der momentan Rekord-tiefen Treibstoffpreise erschweren verlässliche Vorhersagen.

Auch die Kapazitäten werden nur langsam erhöht

Die Kapazitäten in Europa und den USA liegen im Jahr 2002 6.3–6.4% unter dem Vorjahr. Für 2003 wird mit einer Erhöhung um 5.1–5.5% gerechnet. In Asien rechnet man mit einer Erhöhung um 4.8% im Jahr 2002 und einer solchen von 4.6% im Jahr 2003. Um dennoch Profit erwirtschaften zu können, müssen



die Break-Even-Sitzladefaktoren zwingend nach unten korrigiert, also die Kosten gesenkt werden.

IATA Scheduled Passengers (Domestic & International) Forecast Growth Rates & Passenger Numbers

(Quelle: IATA Passagier-Prognose 2001–2005, Januar 2002)

Braucht die Industrie neue Business-Modelle ?

Wie können die Erträge zurückgeholt werden?

Alle Anstrengungen, die Tarife zu erhöhen, sind fehlgeschlagen! Die Netzwerk-Airlines konnten die high-yield Business-Passagiere nicht zurückgewinnen.

Die Low-Cost Carrier andererseits konnten gerade diese Passagiere abwerben. Wachstumsprognosen in diesem Segment rechnen mit bis zu 30% jährlicher Zunahme.

Handelt es sich hierbei um eine permanente Entwicklung im Verhalten der Business-Passagiere?

Falls ja, müssen die Netzwerk-Airlines zwingend ihre Preisstrukturen anpassen. In diesem Umfeld erweisen sich Tariferhöhungen als ungeeignet. Preissenkungen andererseits erhöhen den Druck auf die Personalkosten.

Aufbau von Zweitairlines in der selben Firma (Alter Ego Airlines)

Einige Netzwerk-Airlines haben versucht, auf diese Weise mit den aufkommenden Low-Cost Airlines mitzuhalten. Sie konkurrenzieren sich aber oft selber auf den eigenen Routen und fliegen erst noch mit ähnlichen Maschinen. Die Kostenvorteile werden durch tiefere Saläre, andere Senioritätslisten und allgemein schlechtere Arbeitsbedingungen erreicht. Solche Tendenzen zeichnen sich in Brasilien, Japan, Kanada und in Europa ab. In den USA wurden solche

Versuche nach dem 11. September (vorübergehend?) eingestellt. Das Risiko für die Piloten ist dabei klar. Job-Security, Unterwanderungsschutzklauseln und Gesamtarbeitsverträge können unterlaufen werden. Leider haben viele Staaten nur sehr schwache Gesetze im Bereich des Schutzes der Arbeitskräfte vor Unterwanderung.

Privatisierung von Staatsairlines

Viele Regierungen verspüren keine Lust mehr, in ihre Flag-Carrier zu investieren. Sie schaffen Anreize zur Privatisierung, unter dem Vorwand der Marktöffnung und des freien Wettbewerbs.

Konsolidierung ist noch nicht abgeschlossen

Im Klartext heisst dies, dass noch weitere Airlines ihren Betrieb einstellen oder von Konkurrenten geschluckt werden. In vielen Regionen der Welt wird innerhalb der Landesgrenzen bereits massiv zusammengelegt (Japan, Europa). Der Schritt zu Konsolidierungen über die Landesgrenzen hinweg ist nicht mehr fern. In Lateinamerika scheint es, dass dies sogar für das Überleben einer eigenen Airline-Industrie notwendig sein wird. Meist wird bei solchen «Konsolidierungen» eine grosse Anzahl von Mitarbeitern entlassen, was den Druck auf die Arbeitsbedingungen der Verbleibenden noch einmal stark erhöht.

Sozialpartnerschaft vor und nach dem 11. September

Es konnten viele positive Ergebnisse erkämpft werden (UA, DL, LH, Comair). Streik war ein äusserst wirksames Mittel im Arbeitskampf (LH, Comair).

Outsourcing stellte die grösste Gefahr für die Arbeitnehmer dar, wobei Billig-Airlines den Druck in diese Richtung noch verstärkten. Bereits vor dem 11. September zwang die Verlangsamung der Wirtschaft viele Carrier, ihre Kapazitäten und Kosten zu reduzieren.

Reaktion der Piloten-Organisationen auf die Ereignisse des 11. September

Die US-APLA setzte sofort zwei Task Forces ein, mit dem Ziel, die Sicherheit im Luftverkehr zu erhalten und die Einhaltung der geltenden Verträge durchzusetzen. Dabei wurde der Informationsaustausch unter den Verhandlungsteams der einzelnen Unions vertieft. Es wurden Richtlinien und Checklisten für Verhandlungen erarbeitet und ausgetauscht.

IFALPA andererseits organisierte im November ein Sondertreffen ihrer Präsidenten in Genf. Auch IFALPA unterstützte das Drei-Stufen-Konzept der US-ALPA zur Bewältigung von Krisen und förderte die gegenseitige Zusammenarbeit. Für Juni 2002 ist in Amsterdam ein Krisenbewältigungs-Seminar geplant.

Auswirkungen auf die Sozialpartnerschaften

Die vielen Konkurse rund um den Globus resultierten in Tausenden von überzähligen Piloten (Sabena, Swissair, Transbrasil, Canada 3000, Ansett, Air Afrique). Die Konkurrenz der Billig-Airlines machte anstehende Verhandlungen schwieriger denn je (Alitalia, Aer Lingus, United, US Airways). Die grossen Allianzen machen gemeinsam Druck auf die Löhne und drohen mit Outsourcing und beschleunigen den Abbau von Dreimann-Cockpits.

Wo stehen wir heute?

- Die Airline-Industrie musste 2001 Verluste von rund \$ 10 Mrd. hinnehmen
- Sie rechnet für 2002 mit weiteren Verlusten von ca. \$ 5 Mrd.
- Sie hofft auf eine Erholung im Jahr 2003
- Die finanzielle Restrukturierung genießt höchste Priorität
- Die Managements werden 2002 so viel als möglich abschreiben
 - Langfristig sollen die Firmen kleiner werden
 - Flottenrationalisierungen werden forciert
 - Ultrakonservative Wachstumspläne sollen Kosten in Schranken halten
- Der Druck auf die Lohnkosten steigt weiter

Wiederholt sich die Geschichte ?

Rückblick auf die 1980-er Jahre

- Die USA deregulieren ihre Airline-Märkte.
- Die ATC Controller streiken.
- Die wirtschaftliche Rezession fordert eine Reduktion der Kapazitäten um 17%
- Die Erholung dauerte lange
- Die Konsolidierung brachte 15 Konkurse und viele Streiks
- Viele Carrier gründen Alter Ego Airlines und lagern den Regionalverkehr aus
- Die Vertragsverhandlungen sind äusserst mühsam

Rückblick auf die 1990-er Jahre

- Eastern und Pan American stellen ihren Betrieb ein
- Der Golfkrieg und die globale Rezession bringen eine weltweite Reduktion der Kapazitäten mit sich
- Viele Konkurse, davon 5 major carriers
- Es wird noch mehr Verkehr an Regional-Airlines ausgelagert
- Noch schwierigere Verhandlungen um Arbeitsbedingungen

Schlussfolgerungen

- Die Unsicherheit bleibt. Zu viele Unbekannte erschweren einen Überblick

- Bis 2003 werden die finanziellen Probleme und die Fragen rund um die Security das Geschehen dominieren
- Low-Cost Carrier werden weiter expandieren
- Cargo- und Regional-Airlines bleiben mehr oder weniger verschont
- Die Politik wird einen Einfluss darauf haben, ob noch weiter konsolidiert wird, oder ob die Regierungen ihre Airlines stützen
- Verhandlungen werden geprägt durch die lokalen Umstände und sind abhängig von der Firmenkultur sowie den finanziellen Möglichkeiten der Firma.
 - Einige Airlines werden Entlassungen anstreben
 - Arbeitsplatz-Sicherheit bleibt ein Dauerthema
 - Arbeitskämpfe werden zu einer riskanten Strategie
- Die internationale Solidarität der Arbeitnehmer muss gefördert werden



Kommentar von Richard Huber, Vorstandsmitglied der AEROPERS

Was können wir tun?

Teile dieser Präsentation lesen sich wie eine Zusammenfassung der Ereignisse bei Swissair. In der sehr verletzlichen Phase ohne gesunde Firma sind die Arbeitnehmer in einer äusserst schwachen Position, was sich auch in unserem B-GAV niederschlägt. Aus der Einschätzung heraus, dass sich die Industrie nur langsam erholen wird und dass ein Arbeitskampf sehr riskant ist, müssen wir heute mit dem Erreichten zufrieden sein. Unser Hauptinteresse wird es sein, dass die SWISS im rauen Markt Tritt fassen und bestehen kann.

Internationale Solidarität und Aufklärung

Gerade im Hinblick auf die Ereignisse bei der Aer Lingus zeigt sich klar, dass die Verbände international enger zusammenrücken müssen. Nur so wird es möglich sein, die öffentliche Wahrnehmung zu beeinflussen und aufzuzeigen, dass wir uns in einer sehr gefährlichen Spirale nach unten befinden, die durchaus Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben kann. Ein weiterer Abbau bei den Arbeitsbedingungen, gerade im Bereich der Arbeits- und Ruhezeiten muss auf jeden Fall verhindert werden. Die Arbeitgeber werden dabei sicher nicht untätig bleiben und versuchen, so z.B. in Irland, durch Androhung von Massenentlassungen ihre Ideen durchzusetzen. Dem Publikum, den Politikern und den verantwortlichen Wirtschaftsführern muss klar gemacht werden, dass der Flugverkehr zwar immer noch sehr sicher ist, das kalkulierte Risiko aber bereits deutlich zugenommen hat.

Arbeitsbedingungen, Betriebsklima und Flugsicherheit

Nur gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind in der Lage, diese Gefahren wachsam zu erkennen und wenn nötig schnell und effektiv einzugreifen. Deshalb ist es nötig, dass bei Selektion, Ausbildung und Entlohnung jedes einzelnen Gliedes dieser Kette nicht gespart wird. Flugsicherheit erfordert zwingend ein gesundes Betriebsklima, das auf Vertrauen und gegenseitigem Respekt beruht. AEROPERS setzt deshalb seit Jahren auf eine konstruktive Sozialpartnerschaft, in der mit Transparenz und Offenheit faire Lösungen angestrebt werden.

Flexibilität und physische Grenzen

In Zukunft wird sicher von jedem von uns noch mehr Flexibilität und Kreativität verlangt werden. Flexibilität hört aber dort auf, wo die Leistungsfähigkeit des Menschen an seine Grenzen stösst. Das Respektieren dieser Grenzen gehört zu den edelsten Pflichten jedes Mitarbeiters in einer Airline. Auch unter grösstem wirtschaftlichen Druck wird sich AEROPERS deshalb dafür einsetzen, dass die Grenzen nicht einfach weiter hinausgeschoben werden, sondern dass mit Kreativität und ohne Festhalten an überholten Regeln Wege gefunden werden, die angestrebte Operation mit genügend Sicherheitsmarge zu ermöglichen.

Stiftung Ausbildungs- darlehen Copiloten?!!

Text: Ulrich Arn, CMD MD-11

Nachdem nun der B-GAV unter Dach und Fach ist, verspüren wir wieder festen Boden unter den Füßen, und die Zukunft erscheint für viele von uns in einem etwas anderen (besseren?) Licht. Dass wir diesen GAV nicht als «Gewinn» bezeichnen können, ist wohl allen klar; dennoch gibt es unter diesen Voraussetzungen noch viel grössere Verlierer als die nun bei der «Swiss» weiterbeschäftigten Cockpit Crewmembers.

Denken wir dabei nur an die 180 jungen Kolleginnen und Kollegen, die entlassen wurden und nunmehr ohne grosse Hoffnung auf eine Rückkehr in ein Swiss-Cockpit auf der Strasse stehen. Viele dieser 180 F/Os sind mit Ausbildungsdarlehen von bis zu 100 000 Franken belastet. Soweit dies Swissair-Darlehen betrifft, verschwinden diese wahrscheinlich in der Konkursmasse, Privat- oder Bankdarlehen werden aber zu einer drückenden Schuldenlast.

Via Aeropers wurde bereits Anfang Jahr die Anregung an mich herangetragen, in diesem Bereich aktiv zu werden. Sehr rasch war die Idee einer Stiftung zur finanziellen Unterstützung dieser Copiloten geboren. Bei der Realisation musste ich aber feststellen, dass eine solche Stiftung viel mehr administrativen Aufwand bedeutet als angenommen.

So entschlossen wir uns, uns unter das Dach einer bereits bestehenden Stiftung zu begeben. Die Stiftung «Härtefälle aus der Swissair Group Restrukturierung», gegründet auf Anregung von Jean-Luc Nordmann und Matthias Möllene, bot uns hierzu ihre Zusammenarbeit an. Dabei können wir insbesondere von der Geschäftsführung durch Herrn O. Gross/YSR sowie von

attraktiven Zinskonditionen der Zurich Invest Bank profitieren.

Um unsere Unabhängigkeit zu wahren, wurde der Stiftung ein separater Fonds «Ausbildungsdarlehen Copiloten» mit einem eigenen Konto angegliedert. Ziel dieses Fonds wird es sein, einen Teil der ausstehenden Ausbildungskosten abzugelten.

Verantwortlich zur Verwendung von Spendengeldern aus diesem Fonds sind je:

ein Delegierter der Aeropers – Paul Erni, CMD A32,

ein Vertreter der IG Copiloten – Alexander Knecht, ehem. F/O A32,

ein Aktivpilot aus dem Corps – Ulrich Arn, CMD MD11.

Zu Ostern wurde ein erster Spendenaufruf an alle Ehemaligen / Pensionierten versandt, und bis anhin sind Spendengelder im Betrag von über 100 000 Fr. eingegangen, wobei einige mündlich zugesicherte Beiträge darin noch nicht verbucht sind.

Die Aeropers-Aktivmitglieder werden zu einem späteren Zeitpunkt, wenn noch einige offene Fragen geklärt sind, zu Solidarität und zu Spenden aufgerufen. Solidarität heisst in diesem Sinne auch, im Rahmen des finanziell Möglichen diejenigen zu unterstützen, die durch den Untergang der ehemaligen Swissair nicht nur ihren Pilotenberuf verloren haben, sondern auch in finanzielle Bedrängnis geraten sind.

Herzlichen Dank.
Im Namen der «Stiftung»
Ulrich Arn

Spenden auf unten- stehendes Konto werden jederzeit sehr gerne ent- gegengenommen!

Zuwendungen (mit dem Vermerk «Ausbildungsdarlehen Copiloten») bitte auf Konto:

Zurich Invest Bank, Konto-Nr. 2100.0001.0107

BC-Nr. 8513 (bei Banküberweisung)

Zurich Invest Bank, Konto-Nr. 2100.0001.0107

PCK 87-132113-1 (Posteinzahlung)

Für weitere Auskünfte:

Ulrich Arn, CMD MD-11, box 1463, Tel. 052 345 25 61

oder

Paul Erni, CMD A32, Aeropers, Tel. 01 816 90 70

P.S. Einige Worte und Kritiken von Seiten der entlassenen Copiloten sind auch mir in den falschen Hals geraten, doch habe ich im Verlaufe der Kindererziehung gelernt (oder lernen müssen?), der Jugend kecke, «undiplomatische» Meinungsäusserungen zu verzeihen. So kann ich über eine gewisse Unbedarftigkeit im Umgang mit der Sprache hinwegsehen und auch direkte Angriffe unter den gegebenen Umständen verzeihen. (ua)



Danish lifestyle

Fordern Sie unseren aktuellen Prospekt an oder vereinbaren Sie einen Termin mit unseren Einrichtungsspezialisten

scanline
ist Ihre Küche

Römerstrasse 138
8404 Winterthur
052 242 04 41
www.scanline.ch



Letzter grosser Flug mit «unserer» Swissair

Das Video der unvergesslichen Farewell Party im Bogenhangar am 27. März aus Anlass der Verabschiedung des offiziell letzten Swissair-Fluges mit Destination Kapstadt ist erschienen!

Dieses Fest werden viele von Ihnen bestimmt nicht so schnell vergessen. Das Fernsehen, 80 Medienvertreter und viel Prominenz waren mit dabei, als die Swissair MD-11 zum denkwürdigen Flug von Piste 16 abhob. 241 Passagiere, unter ihnen Armin Baltensweiler, waren mit an Bord. Über 4000 ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren anwesend, wollten es sich nicht entgehen lassen, in diesen emotionalen Stunden mit dabei zu sein. Ja, etwas Wehmut durfte diesmal auch mit dabei sein!

Im 50-minütigen Video (VHS) sind die tolle Stimmung im Bogenhangar, das Aufspielen der Swissair Blasmusik, Kurt Aeschbachers Interview mit Dr. Mario Corti, André Dosé und Armin Baltensweiler, das letzte Crew Briefing, die Verabschiedung der Passagiere und der Besatzung, das speziell

komponierte Abschiedslied «Meine Freundin», das Pushback mit Feuerwehrbegleitung, der denkwürdige take off und Clips eines Swissair A-330 und MD-11 über den Alpen.

Sie können sich Ihre persönliche Kopie sichern, indem Sie ein e-mail schreiben an:

spezialreisen.hplehmann@bluewin.ch oder
spezialreisen@swissonline.ch
oder eine Postkarte mit Ihrem Absender
(Privatadresse) an:

Irenka Hartmann Lehmann,
Ground Concierge Swissport,
Lättenstrasse 6a, 8185 Winkel.



*Josef Felder, Hans-Peter Lehmann und André Dosé
vor dem letzten Swissair-Flug.*

Das Video kostet Fr. 45.- +
Fr. 6.- Versandkosten.

Sie erhalten dieses gegen
Rechnung Ende Juni / An-
fang Juli.

Wir versprechen Ihnen, mit
diesem Video sichern Sie
sich ein sehr spezielles und
Ihr persönliches Andenken
an «unsere» Swissair.

*Hans-Peter Lehmann
Spezialreisen
8185 Winkel*

PENFREE

FREIZÜGIGKEITSSTIFTUNG

PensFree – Einzigartige Freizügigkeitsstiftung

- **Bei Stellenwechsel oder vorzeitiger Pensionierung**
Nutzen Sie den Vorteil, Ihr Freizügigkeitsguthaben individuell bewirtschaften zu können.
Bei PensFree bestimmen Sie den Kurs.
- **Bei definitiver Abreise ins Ausland**
Profitieren Sie vom fiskalischen Umfeld im Bereich der Quellensteuer.

**Kontaktieren Sie uns! Mit Interesse informieren wir Sie über die zahlreichen Vorteile
von PensFree.**

FREIZÜGIGKEITSSTIFTUNG PENFREE

HERRENGASSE 14 CH-6430 SCHWYZ TELEFON +41 41 819 60 69

E-MAIL info@pensexpert.ch INTERNET www.pensexpert.ch

Pilot Mobility in the EU

Text: Eric Moulin, ECA-Delegate

Starting 1.6.02 with the implementation of the bilateral and our JAR-FCL we should be allowed to apply for a job as pilot in the EU.

In fact it is not that easy and a lot of states apply some special rules which make it quite hard if not impossible to get our licence recognize.

The following is an extract of an ECA complaint against some states to protest that they are not playing by the rules:

Complaint against the governments of France, Germany, Austria and Greece regarding the implementation and application of Directive 91/670/EEC facilitating pilot mobility in the EU

A) Pilot mobility:

1. Council directive N° 91/670/EEC on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation.

This Directive requires a Member State to accept, without undue delay or additional tests, any licences issued by another Member State together with privileges and certificates pertaining thereto...

2. Mutual acceptance of pilot licences:

As regards pilots, the fundamental principles of free movement of persons and freedom of establishment and to provide services enshrined in the Treaty have been implemented by virtue of Article 3 (1) of the Directive. Nevertheless, Article 4 of the directive makes the mutual acceptances of those licences subject to a possible procedure of equivalency verification between the requirements of the host Member State and the issuing Member State when reasonable doubts as to the equivalence of the licences concerned are raised.

In this context, it should be noted that a number of EU Member States (France, Denmark, The United Kingdom, The Netherlands, Sweden, Finland, Spain, Belgium, Ireland) have implemented JAR FCL. These Member States were active participants during the development of the JAR FCL provisions, the consequence of which should be the automatic, mutual recognition of licences without further need for equivalency verification. We would like to stress that this is not strictly applied, but that is not relevant to this complaint. – The

procedure of equivalency verification as contained in Article 4 should not go beyond what is strictly necessary for achieving the overall operational, safety objective. It is clear that this equivalency verification should not lead to undue delay and additional tests, thus becoming an hindrance to the effective exercise of the above mentioned fundamental freedoms of the Treaty.

In this regard it is also worth noting the Commission Opinion concerning the equivalency between French, Belgium and British licences. Following the examination of all 3 countries' requirements for the issue of a CPL and ATPL, the Commission reached the conclusion that a licence issued by one of the countries may be regarded as equivalent to the others.

B) The EU aviation Single Market

While the Council Directive 91/670/EEC recognises the lack of harmonisation inside the Union and the final authority of Member States in the field of technical licensing issues, the objectives of the Directive in relation to the functioning of the EU Aviation Single Market are clearly mentioned in the following recital points:

- ⇒ *Whereas also the completion of the internal market by the end of 1992 requires the existence of an efficient air transport system in order to facilitate the movement of persons within the Community;*
- ⇒ *Whereas air transport is a highly dynamic and rapidly developing sector of a particularly international character;*
- ⇒ *Whereas, therefore, the balance between supply and demand in personnel can be maintained more efficiently at the Community than the national level;*
- ⇒ *Whereas it is therefore essential that the common transport policy in the field of civil aviation be extended to facilitate the movement of cockpit personnel within the Community...*

Opening the new European Labour markets and making them more accessible was identified as one of the ten key areas of policy action in the European Commission's contribution to the European Council held in Stockholm in 2001 entitled «Realising the European Union's potential:

consolidating and extending the Lisbon strategy» (see Communication from the Commission «new European Labour Markets, open to all, with access for all» COM (2001) 116 final) of 28/02/2001).

C) The Aviation crisis

As a result of the current crisis, a number of European carriers have reduced capacity (more than 150 aircrafts have been grounded) and laid off pilots. The combined effects of the reduction of capacity and the bankruptcy of some carriers have left a very high number of pilots without a job.

In trying to find replacement employment, a high number of pilots have looked for opportunities in other Member States. Unfortunately, in their attempts to achieve this mobility and to be recruited in a different Member State, many pilots have found the following obstacles in the respective countries:

1. Germany

Acknowledging that JAR FCL will be implemented in Germany in the near future, thus resolving the deficiency regarding pilot mobility, the German CAA works on a case-by-case basis in examining the request for equivalence.

A written request must be sent through an official document, in German language. According to the original licence and experience, the CAA determines which additional requirements will be requested of the applicant. This generally results in an additional 4 tests: flight planning, mass & balance, flight performance and rules of the air/legislation. Candidates are requested to follow a course in a German aviation school to succeed.

Taking into account all syllabi, course fees and lodging, total cost of the operation reach 10.000

2. Austria

To ensure the conversion of an EU member state CPL or ATPL valid in Austria, only a theoretical examination in Austrian Air Law is necessary. The only problem is that for the time being (until implementation of JAR-FCL – expected during 2002) this examination is held in German language and therefore a certain knowledge of this language is required to pass this examination.

3. France

A JAR license acceptance process has been setup, which is very lengthy (4 to 8 weeks).

The original license is scrutinized by the French CAA who requires that all documents on which the origin CAA based the license issue be produced. Given the need to maintain the licences on a very regular basis and the cost attached to this, any undue delay can affect very negatively the chance of pilots attempting to find a job in this country. The lack of rapid response is therefore an obstacle to mobility since, meanwhile there is a significant risk that pilots are not able to maintain their licence and qualifications.

4. Greece

All exams, theoretical and practical, must be passed again in Greek language.

D) Notice:

This list is not complete. Many candidate pilots are reporting to their National Associations these difficulties.

It must be understood that, while many complaints are being forwarded verbally, many job seekers are very reluctant to raise

their difficulties at an official level, fearing to undermine their opportunities.

E) Assessment of the situation:

Access to job opportunities more than often depend on the applicant having in his/her possession all the documents necessary for employment. Time is an important factor as licence privileges and qualification have validity limitations. Several elements clearly appear to become obstacles to labour movement or even protectionist measures:

- ⇒ Knowledge of national language as a prerequisite,
- ⇒ Additional requirements such as the knowledge of local aviation rules,
- ⇒ Time-consuming procedures exceeding the reasonable period allowed by the Directive,
- ⇒ Cost of some procedures is unbearable in an unemployment situation.

F) Complaint at the Commission level

The European Cockpit Association and the Belgian Cockpit Association are therefore requesting that an urgent and rapid action is taken towards the above mentioned Member States to guarantee the mobility of pilots across the EU Single Aviation Market along the lines the principles set in the Treaty and the obligations resulting from Directive 91/670/EEC, namely that mutual acceptance of licences between EU Member States without undue delay or additional tests.

Conclusion:

This kind of work shows clearly how important it is to be part of an association like ECA, especially now that we are stepping in to the EU.

If you have any questions don't hesitate to contact me:

e.moulin@bluewin.ch or log on to the ECA (European Cockpit Association): <http://www.eca-cockpit.com/>

Wegen unvorhersehbarer persönlicher Umstände (Gesundheit des Ehepartners)

In Totalrenovation/Umbau befindliches

Haus mit grossem Garten

*5 1/2 Zimmer – separate Dusche/WC – neue Küche & Bad – Kachelofen
zu kollegialen Bedingungen an «Piloten-Familie» zu vermieten in*

Melchnau (BE), Nähe Langenthal

Vorzüge

- *Ruhige Lage in eigenständiger Gemeinde (Vereine, Läden, Landi, Post, Handwerker, Arzt)*
- *Schöne Gartenanlage (Gemüsegarten, Obstbäume, Sitzplatz, Rasen, Biotop)*
- *Grosszügige Allwetter-Pergola mit Feuerstelle*
- *Saunahaus (Holzofen) mit Cheminée-Vorraum und Kinderspielecke*
- *Nach Renovation/Umbau (Bausumme Fr. 450 000.-) Zustand eines Neubaues*
- *Solar-Warmwasser, unterstützende Holzheizung, geringe Energiekosten*
- *Naherholung vor der Haustür (Wälder, Ausflugsziele, Radwege)*
- *8 km von der lokalen «Metropole» Langenthal entfernt (sämtliche Geschäfte, Hobby-Centers, Theater, Kunsthaus, Flugplatz, Sekundarschulen, Gymnasium, Berufsschulen, Spital)*
- *Gute Busverbindungen und halbstündliche Zugverbindungen ab Langenthal zum Flughafen*

Nachteil

- *Im Kanton Bern zahlt man gerne Steuern – drfür isch's gmüetlech*

Kostenpunkt

- *Jahrespauschale Fr. 30 000.- (Festpreis garantiert für die nächsten 6 Jahre)*
- *Energiekosten, Wassergebühren/-abgaben und Gartenunterhalt zu Lasten des Mieters*

Nähere Auskünfte

- *Gerhard Zumstein (pens. Cockpitkollege) Tel. 062 927 19 49 oder 033 847 10 49
e-mail <gerhard.zumstein@bluewin.ch>*

Einladung zum Ausflug 2002 für alle pensionierten Cockpitmitarbeiter der Swissair

Text: Hansruedi Sutter, pensionierter Swissair-CMD

Liebe Kollegen,

Im September 2001 hat mir anlässlich unseres Ausfluges in den Zürcher Zoo Geri Fritschi sein Amt als Organisator abgetreten. Ich war zwar nicht gerade begeistert, habe aber eingesehen, dass schliesslich jemand sich der Sache annehmen muss. Damals war die Welt noch (fast) in Ordnung.

Kurz darauf erfasste ein Erdbeben unsere gewohnte Swissair-Umgebung.

Danach war kaum mehr etwas wie zuvor. Einige standen vor existenziellen Problemen, andere sahen ihre Pläne am Boden und sich selber unvermittelt in einer ganz neuen Situation, die meisten waren zu-

mindest erschüttert. Wer Glück hatte, rieb sich bloss verwundert die Augen, andere wiederum hatten alles schon lange gewusst und kommen sehen.

Nachdem der Staub sich etwas gelegt hatte, musste das Leben wieder weitergehen, und an unzähligen Baustellen wurde die Arbeit mit neuem Elan aufgenommen.

Zeit also, in die neue Welt hinüberzueretten, was von der alten noch vorhanden ist: unzählige Erinnerungen aller Art aus der Phase unseres Lebens, als die Swissair noch einen prägenden Platz darin eingenommen hatte. Was liegt also näher, als mit den ehemaligen Kollegen zusammenzukommen, mit denen uns so viel verbindet, ob wir das wahrhaben wollen oder nicht. Jeder hat unzählige Erlebnisse: gute, fast unbezahlbare, manchmal auch weniger angenehme. Diese alle sind aber Teil unseres Lebens. Sie zu vernachlässigen, würde bedeuten zu verarmen, auch wenn man sonst noch so reich ist.

Darum möchte ich Euch alle einladen, an unserem Ausflug teilzunehmen, der am 3. September 2002 stattfinden wird. Der neuen Situation Rechnung tragend, wollen wir erstmals diesen Anlass, der bis anhin als Treffen der Passivmitglieder der Aeropers galt, neu gestalten als Treffen aller Ehemaligen. Jeder, der diese Zeilen liest, kann dazu beitragen. Angefangen bei sich selber, indem er sich das Datum reserviert, bis zum aktiven Weitertragen dieser Idee. Es ist ein Neu-Start, und dazu brauchen wir Takeoff-Power!

In den nächsten Tagen werden wir die detaillierte Einladung verschicken. Die Aeropers für alle ihre Passivmitglieder, die PFENS für alle, die nicht bei der Aeropers dabei sind, sich aber hier angemeldet haben. Für die anderen seid Ihr alle zuständig!

Am 3. September besammeln wir uns ab 09.00 in der Brasserie FEDERAL im HB Zürich bei Kaffee und Gipfeli, bevor wir um 10.10 in reservierten Wagen mit dem Zug nach Pfäffikon (SZ) fahren.

Dort wechseln wir in die S5 und fahren noch zwei Minuten nach Hurden, von wo wir zu Fuss nach Rapperswil gelangen (ca. 40 Min.), zuerst durch das Dorf, dann über den Holzsteg, der als Teil des Jakobsweges neu erstellt worden ist. Wer nicht wandern mag, bleibt sitzen und fährt mit dem Zug nach Rapperswil.

Im Schlosshof wird uns um 11.30 ein Aperitif serviert, der bei schönem Wetter durch eine prachtvolle Aussicht bereichert wird. Selbst bei schlechtem Wetter würden wir nicht im Regen stehen, denn für diesen Fall bietet uns das Schlossrestaurant Gastrecht im Schloss. Nach einer Stunde gehen wir den kurzen Weg zum Hotel Schwanen hinunter, wo wir zum Mittagessen erwartet werden.

Mit unzähligen Beizen bietet uns Rapperswil danach grenzenlose Gelegenheiten für den früher so verbreiteten Deperitif.

Der Rückweg nach Zürich ist nach eigenem Geschmack mit Bahn oder Schiff möglich, die beide gerade vor der Haustür warten. (Programm auch nachzulesen bei www.pfens.ch)

Wir haben uns bemüht, verschiedene Gelegenheiten zu Gesprächen und Begegnungen zu bieten. Wir sind für einen Grossaufmarsch gewappnet und rechnen damit!

Nun liegt es an Euch, das Angebot aufzunehmen und Euch für den Pensioniertenausflug 2002 anzumelden (Anmeldetalon folgt mit der persönlichen Einladung).

*Mit herzlichen Grüssen
Hansruedi Sutter*

Hugo Buff+Co. Treuhand

Gesellschafter:

Markus Grob, Remo Andrighetto, Hugo Buff

Steuerberatung

Erbschafts- und Testamentsberatung

Chlupfgasse 2, 8303 Bassersdorf

Telefon 01 838 19 19, www.bufftreuhand.ch

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/USF

Die 57. Generalversammlung der AEROPERS stand unter dem Motto: Hurra, wir leben noch!

221 aktive Aeropers-Mitglieder und eine Rekordzahl – wen wundert's? – von 60 Passiven drängten sich erst um das eiligst aufgebaute Apérobuffet (das Schluefweg-Cateringteam hatte die GV irrtümlich einen Tag später eingetragen...) und anschliessend in den Saal, um dem pünktlichen Auftakt zu einer der wohl denkwürdigsten

Text: Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Nun, drei Minuten Verspätung ist in unserem Business ja immer noch pünktlich.

Schon nur die Erkenntnis «Es gibt uns tatsächlich noch!» war Grund genug, in den Schluefweg zu pilgern. Denn in den turbulenten Zeiten nach dem Grounding sah es ab und zu tatsächlich so aus, als ob das Schicksal der Aeropers besiegelt sei und die Worte von Markus Jöhl im Dübendorfer Hangar «Ich will nicht Euer letzter Präsident gewesen sein!» durchaus Realität hätten werden können.

Bei verdunkeltem Saal begann die multimediale Overtüre, die die Mitglieder von der Düsternis ins langsam wieder dämmernde Licht führte. Wie ein Phönix aus der Asche des Groundings erstrahlte Aeropers-Präsident Markus Jöhl am Rednerpult im gleissenden Scheinwerferlicht. Das Pu-

blikum begrüßte ihn mit herzhaftem Applaus als Fels in der Brandung des aviatischen Phönix-Projektes.

Normalität in der Turbulenz

Die statutarischen Formen und Abläufe, der sich eine GV unterwerfen muss, ändern sich nicht, nur weil eine Firma Konkurs anmelden musste. Traktandenliste, Entschuldigungen, Präsenzliste, Feststellen der ordnungsgemäss verschickten Einladung und so weiter gaben dieser GV den «normalen» Rahmen, wie er schon für Dutzende von Versammlungen gedient hatte. Wohlorganisiert und -arrangiert führte die informativ gestaltete Powerpoint-Präsentation auf der Leinwand Regie, mit emotionslosen, plakativen Sätzen wurde zusammengefasst und angekündigt was die leibhaftigen Vorstandsmitglieder vortrug. Die Mitglieder im Saal hörten andächtig



Markus Jöhl

zu, keine aufgestauten Aggressionen, Ängste und Enttäuschungen waren mehr sichtbar und hörbar wie ehemals in Dübendorf und Volketswil während der ersten allgemeinen Verunsicherung.

Man hatte zusammen die grösste Krise der schweizerischen Luftfahrt durchgestanden und stand an der Schwelle zu einem neuen Kapitel unter dem Titel «Swiss». Vielleicht war auch die Erschöpfung durch den monatelangen Kampf, die Lust auf eine kurze Phase der Ruhe, ein Festhalten am «Rohr im Wind» (ein schönes Lied von Hannes Wader, by the way), das den Anschein einer normalen Generalversammlung erweckte.

Auch die Resultate der Abstimmung zu den statutarisch vorgeschriebenen Geschäften präsentierten sich durchaus wie gewohnt durch all die Jahre, nur noch absoluter vielleicht: Fast 100%ige Zustimmungsrate zu den statutarischen Geschäften bei einer sensationellen Stimmbeteiligung von über 90%, nicht mal bei der Déchargeerteilung wurde ein Denkkzettel verpasst – Kunststück, es gibt sie nicht mehr. Die vielen vorstandskritischen Voten im Forum und in den Kommentaren stellten



Gespanntes Zuhören im Saal.



Dodo Leuzinger verabschiedet Adrian Wagner aus dem Vorstand.

offenbar ein verzerrtes Bild der sorgfältig ausgezählten und protokollierten Wirklichkeit dar.

Schicksalsjahr

Der Präsident verwies in seinem Jahresrückblick wie immer auf den schriftlich abgegebenen Lesestoff und konzentrierte seine Ausführungen auf die jüngsten Ereignisse dieses Jahres. Das Ziel für den Vorstand war, zu erreichen, dass die Aeropers als anerkannter, kompetenter und verlässlicher Verhandlungspartner eine wichtige und dauerhafte Rolle in der neuen Fluggesellschaft spielen wird – und vor allem überleben wird.

Es sei nicht der Vorstand gewesen, der

Piloten entlassen habe, wies Markus Jöhl die Verantwortung von sich. Im Gegenteil, dieser habe versucht, möglichst viel aus dem Trümmerhaufen Swissair, den die Manager und die UBS zu verantworten gehabt hätten, zu retten, was noch zu retten war. Aus dem Phönix-0/0-Plan sei durch intensives Lobbying schliesslich die umgesetzte 26/26-Lösung geworden.

Als die Erkenntnis reifte, dass gegen die Medien und den Bundesrat nicht anzukommen sei, setzte die Aeropers auf eine intensive Lobbyingarbeit. Neid, Missgunst, Mitleid sind subjektive, emotionale Erscheinungen, die nicht ins Gegenteil geredet werden können. Klare Zielvorstellungen und detaillierte Kenntnis über den Weg zu

diesem Ziel helfen bei einer Standortbestimmung und Strategieüberlegung. Mit dem Blick auf dieses Ziel setzte sich der Vorstand und mit ihm viele andere Aeropers-Mitglieder konsequent und beharrlich für die berechtigten Anliegen der Swissair-Piloten ein. Trotz des mit der Swiss-Neugründung einhergehenden Chaos sowie Querschüssen des CCP, aber auch Misstrauensvoten aus Mitgliederkreisen oder Missbrauch des Vertrauens liess sich der Vorstand nicht vom richtigen Weg abbringen. Dadurch erreichte die Aeropers, dass die Geschäftsleitung der Swiss schlussendlich mit der Aeropers den B-GAV aushandelte, wobei der Verband CCP ganz schön im Regen stehen gelassen wurde – von der Direktion, aber auch von den Medien. Das Pech für den CCP war, dass teilweise unkoordiniert und dilettantisch vorgegangen wurde und die Taktik nur auf Machtgewinn fokussiert war.

Der Präsident schloss mit den Worten, dass er schon ein bisschen stolz sei auf das, was mit einem immensen Arbeitsaufwand geleistet worden sei, vom Vorstand, aber auch von den Mitgliedern. Und der B-GAV dürfe sich durchaus sehen lassen, denn ausser im Bereich Lohn (der nun natürlich sehr schmerzt) sei er immer noch fast identisch mit dem letzten Swissair-Aeropers-GAV.

Kräftiger Applaus war Markus Jöhl und seinen Mannen sicher.

Neuer «alter Hase» im Vorstand

Die Vorstandswahlen fielen auch dieses Jahr wieder wie üblich ganz im Sinne des Vorstandes aus. Obwohl es keine eigentlichen «Kampfwahlen» waren – es hatte einfach nur einen Kandidaten mehr als Sitze zu vergeben waren –, hätte eine so deutliche Zustimmung zu den Vorstandsmitgliedern nicht erwartet werden können. Denn der Vorstand konnte – wie schon so oft – in diesen turbulenten Zeiten nicht alle Partikulärinteressen gleichermaßen berücksichtigen, was Gruppierungen Unzufriedener hervorbrachte. IGs und Einzelkämpfer kreuzten die Klängen mit dem Vorstand, schlussendlich siegte doch wohl auch 2002 wieder die Einsicht: Irgend jemand muss die Büz ja doch machen, und wenn sich schon jemand meldet, dann wählen wir ihn auch.

Adrian Wagner, der vor zwei Jahren mit einer viel beachteten bunten Fliege angetreten war, den Vorstand zu verstärken, musste in diesem Jahr bereits wieder verabschiedet werden, nicht ohne wiederum eine schöne Halsbinde zu präsentieren. Ich bin fast geneigt zu sagen, Adrian, mache die Fliege... Nun, ihm wurde vor zwei Jahren vorausgesagt, in eine ruhige Phase

zu kommen, da der GAV 99 jetzt unter Dach und Fach sei. Nix da, die Ruhe sollte nicht lange dauern, und da gleichzeitig auch noch ein Hausbau zu bewältigen war, kam Adrian ganz schön um Freizeit und Energie. Die muss er jetzt wieder auftanken. Wer weiss, vielleicht kann man wieder auf ihn zählen, wenns wieder ruhiger wird...?

Tom Leupin, der infolge familiärer Zwillingbelastung im Laufe der Swissairkrise zurückgetreten war, liess sich fern des Schlufweges offiziell verabschieden, wogegen sich sein Nachfolger Marc Vionnet (seit November ad interim im Vorstand) persönlich an die Mitglieder wenden konnte: Er wolle den Geist der Romandie einbringen, der auch ein Geist der Minderheiten sei. Sein Ziel sei, die Aeropers und ihre Mitglieder wieder dorthin zu bringen, wo sie hingehören, zu den Benchmarks, die sie verdienen.

Keine spezielle Vorstellung benötigte das neue Vorstandsmitglied Christian Frauenfelder, bekannt aus Funk und Fernsehen. Er war das Gesicht und die Stimme der Aeropers. So meinte er denn auch in seiner wohlthuend kurzen Ansprache, dass er langsam genug von Mikrofonen habe und es wohl einer masochistischen Ader zuzuschreiben sei, dass er wieder für den Vorstand kandidiert habe. Aber zusammen mit diesem Team sei es eine Freude, die Zukunft anpacken zu können.

Der Kassier verschwindet – aber das Geld bleibt da!

Immer wieder liest man von Vereins-



Unser neuer Kassier: J. R. Meier

kassieren, die unter Zurücklassen eines Finanzloches das Weite gesucht haben. Die massiven Mehrausgaben der Aeropers haben nichts damit zu tun, das wissen wir alle. Der langjährige Schatzmeister der Aeropers, Pius Mathis, weiss das Vertrauen, das alle in ihn gesetzt haben, sehr wohl zu würdigen. Pius hatte sich entschlossen, den angebotenen Vertrag mit Swiss nicht einzugehen, sondern sich der EDV-Branche zuzuwenden. Deshalb war der Vorstand leider gezwungen, sich auf die Suche nach einem neuen, ebenso vertrauenswürdigen Kas-

sier zu machen.

In der Person von John-Rudolf Meier wurde der neue CFO gefunden und mit 99% der Stimmen gewählt! Er wird die Kasse nun hoffentlich wieder auf neue Höhenflüge führen. Seine berufliche Vergangenheit in der Finanzbranche garantiert, dass man ihm unbedenklich die Zahlenarbeit übertragen kann. Trotzdem warnte «JR» die Mitglieder: Sein Arbeitgeber Swissair sei Konkurs gegangen, und seine frühere Revisionsstelle, wo er das finanzielle Handwerk erlernt hatte, sei ebenfalls am Rand des Konkurses. Er hoffe nicht, dass jetzt auch noch die Aeropers dieses Schicksal erleide. Aber er danke trotzdem für das Vertrauen!

Überwältigendes Ja zum B-GAV...

Das sorgsam gehütete Geheimnis um die Abstimmung über den nach zähen Verhandlungen und gemäss bundesrätlichen Vorgaben zu Stande gekommenen neuen GAV wurde vom Präsidenten genüsslich gelüftet: 94% aller Mitglieder haben ihre Stimme abgegeben und 83% haben zugestimmt und damit die optimistischsten Schätzungen im Vorfeld der GV übertroffen.

Jetzt war es an Christoph Flügel, das Resultat zu würdigen. Als Verhandlungsleiter sei es ihm klar gewesen, dass es darum gegangen sei, das Boot zu entern, die Löcher zu stopfen, den Motor zu starten und Land zu suchen. Das Land sei jetzt gefunden, aber ein Ausruhen sei nicht damit verbunden. Man stehe an Land, aber noch auf Magerbeton. Ein kontinuierlicher Wiederaufbau sei angesagt. Und das Resultat stärke dem Vorstand den Rücken

und legitimiere ihn, im Namen aller Mitglieder für Verbesserungen einzustehen. Die Aeropers sei jetzt gestärkt und geeint aus der Krise herausgetreten. Veränderungen am GAV seien weiterhin nur mit der Einwilligung der Mitglieder möglich. Er konkretisierte, dass damit insbesondere auch weitere Lohnanpassungen im Regional-Segment gemeint sind.

Christoph Flügel fasste das Abstimmungsergebnis wie folgt zusammen:

- Das Bedürfnis nach einer gewissen Stabilität wird erfüllt.
- Das Argument «Structure before money»

83% haben dem GAV zugestimmt und damit die optimistischsten Schätzungen im Vorfeld übertroffen.

hat überzeugt.

- Das Resultat beinhaltet grosse Erwartungen über einen Wiederaufbau.
- Vorstand und Korps sind eine starke Einheit. Unser Wort hat Gewicht.

Der Präsident gab bekannt, dass jetzt aus allen Rohren informiert wird, e-mails würden massenversandt, die Besatzungen per ACARS und TOI unterrichtet, die frohe Botschaft per sms verkündet und die Pressecommuniqués per Handy released. Dass André Dosé noch einen wohlwollenden Kommentar hinter diese Medienmitteilung gesetzt habe, wurde ebenfalls genüsslich weitergegeben. (Und richtig – in den Elf-Uhr-Nachrichten, beim Nachhausefahren auf DRS 3 mit spitzen Ohren abgehört, wurde dem angenommenen B-GAV breit Platz gegeben!)

...und Nein zum Vorstoss «Seniorität»

Auch hier setzte sich die Meinung des Vorstandes in einer 78%igen Ablehnung durch. Die Seniorität ist schon seit Jahren ein heikles Thema, das ebenso viele Modelle anbietet wie Piloten da sind. Nicht verwunderlich, dass sich einige Piloten nicht mit dem nach langen Verhandlungen ausgehandelten Kompromiss der Einreihung in die Senioritätsliste zufrieden geben konnten. Markus Jöhl konnte nach angenommenem GAV jetzt leicht verraten, dass die Swiss eigentlich gar nicht verpflichtet gewesen wäre, irgend eine Senioritätsliste zu übernehmen, da es sich ja um eine «neue» Gesellschaft handle. Jedes Modell und jeder Vorschlag seien sehr sorgfältig abgewogen und alle Vor- und Nachteile analysiert worden.

Nachdem sowohl Geschäftsleitung als auch Verwaltungsrat ihre Zustimmung gegeben hatten, sei kein Spielraum mehr geblieben. Der Vorstand habe aber Verständnis für die Sorgen eines jeden Piloten und die Nachteile, die einigen erwachsen werden. Wo er aber kein Verständnis gehabt habe, sei bei den unqualifizierten und falschen Anschuldigungen, derer sich der Vorstand habe erwehren müssen. «Die Seniorität ist eine der zentralsten Säulen der Verbandsarbeit» betonte Markus Jöhl.

Näher auseinander in die Zukunft

In seinem Ausblick auf die Zukunft kam der Präsident nicht um die Kultur herum. Nicht nur die Kultur unter den beiden

A319 beim Eintreffen der Embraer 195 seien bereits zwei Klippen im Strom erkennbar, die nicht so ohne weiteres umfahren werden können. Aber auch das Freiflugreglement sei noch weit entfernt von einer perfekten Lösung.

Argusaugen im Nachlassverfahren

Stefan Ryser, Nicht-mehr-Pilot, gab eine kurze Übersicht, was sich in der Nähe der abbröckelnden Fassaden unseres früheren Arbeitgebers tut. Die Gruppe von Piloten, die unterschiedliche Interessensgruppen vertreten, operiere nicht unter der Flagge der Aeropers.

Die Pilotengruppe arbeitet hart, dass die Forderungen möglichst gut erfüllt werden,

Pilotengruppe sei besser dokumentiert und vorbereitet als der Sachwalter. Das Buch «Nachlassstundung» sei noch lange nicht geschlossen.

Ferien für den Vorstand

Aus dem Kreise der Mitglieder kam eine Laudatio auf den Vorstand, verbunden mit dem von vielen Piloten unterschriebenen Vorschlag, einen zusätzlichen FEROP-Tag abzugeben. Dadurch soll ermöglicht werden, dass die Vorstandsmitglieder und Spezialisten endlich einmal ihre wochen- und monatelangen Tag- und Nachtschichten zu Gunsten der Aeropers kompensieren und ein paar Tage frei oder gar Ferien beziehen können, um auszuruhen.

Der Präsident bedankt sich für diesen von Applaus unterlegten Vorschlag artig, erkundigte sich dann aber spitzbübisch, ob es sich möglicherweise um einen Antrag an den Vorstand handle, den er zwecks Abstimmung entsprechend behandeln müsse? Der Initiator entschuldigte sich ebenso artig für sein nicht ganz statutenkonformes Vortragen; er meinte, es gebe doch die Sache mit der vorfrageweisen Abstimmung an der GV, und hier nahm er keck die Regie in seine Hände und schlug vor: Wer dafür ist, soll klatschen, wer dagegen ist, soll pfeifen! Vielleicht war es meiner abnehmenden Empfindlichkeit im höheren Frequenzbereich zuzuschreiben, aber ich vermochte keinen Pfiff aus dem Klatschen heraus zu lokalisieren, womit der Antrag seinen statutenkonformen Weg fortschreiten wird.

Um 20 Uhr 55, wiederum genau am Ende der Pünktlichkeitsperiode, konnte Markus Jöhl diese aussergewöhnliche Ge-

Das Buch «Nachlassstundung» ist noch lange nicht geschlossen.

Pilotenverbänden mache die Sache schwierig, auch das Umsetzen des GAV in einer völlig anderen Kultur der Geschäftsleitung sei Neuland. Das Management der neuen Firma sei viel jünger als das der Swissair, operiere in einem anderen Umfeld und habe weniger Erfahrung (das sei als Tatsache, nicht als Wertung zu verstehen). War man es bisher gewohnt, dass über strittige Punkte oder Sonderregelungen im offenen Gespräch eine gute Lösung für alle Parteien gefunden werden konnte, so fehle den neuen Managern die swissairsche Art der «fürsorglichen» Haltung gegenüber dem Personal und den Verbänden. Wer sich nicht wehrt, drohe unterzugehen. Die Aeropers müsse wohl lernen, mehr nein zu sagen, härter gegen unverhältnismässige Ansinnen des Managements vorzugehen.

Der Vorstand werde trotz weniger Mittel auf Grund der geschrumpften Mitglieder-einnahmen nicht weniger Einsatz zeigen, die Arbeit werde schon nicht ausgehen. Es gelte jetzt, sich intern neu zu organisieren und die langfristigen Ziele zu formulieren und stetig zu überprüfen. Die Arbeiten werden hoffentlich jetzt in geordneteren Bahnen verlaufen und die Vorstandssitzungen wieder in angemesseneren Abständen stattfinden.

Dass die Kulturen rasch verschmelzen oder die beiden Cockpitverbände zusammenfinden werden, sei in Frage zu stellen, meinte Markus Jöhl abschliessend. Man müsse lernen, sich zu arrangieren und trotzdem für die Aeropers-Mitglieder das Beste herauszuholen. Mit dem Ablösen der MD-80 und der Flottenbereinigung

Geschenke würden keine gemacht, betonte Stefan Ryser. Die Gläubigerversammlung sei in den Herbst verschoben worden, da der Skandal mit den verpulverten Pensionskassenbeiträgen der FAs nicht so schnell abgearbeitet und eine verträgliche Lösung präsentiert werden könne. Bei den Gläubigern ist jeder der Gegner des anderen, jeder kämpft für seine eigenen Anliegen. Auch bei der Pilotengruppe könne man sieben Hauptgruppen feststellen, die sich um acht Themen gruppieren. Die



Vorstand der AEROPERS an der GV

Abstimmungs-Resultate zuhanden der 57. ordentl. AEROPERS-GV vom 28. Mai 2002

Statutarische Geschäfte

Stimmberechtigung: AEROPERS-Aktiv-Mitglieder **857**

	eingegan- gen	leer/ ungültig	erford. Mehr	JA	NEIN	Stimme- teiligung
Protokoll der 56. GV	778	1	390	774	3	90,8 %
Jahresrechnung 2001	778	1	390	772	5	90,8 %
Budget 2002	778	4	390	735	39	90,8 %
Bericht der Kontrollstelle	778	4	390	772	2	90,8 %
Wahl der Kontrollstelle	778	4	390	770	4	90,8 %

Ehrenrichter

Stimmberechtigung: AEROPERS-Aktivmitglieder **857**

	eingegan- gen	erford. Mehr	erhal- ten	gewählt	Wahlbe- teiligung
Roland Born	783	392	772	JA	91,4 %
Walter Hauser	783	392	772	JA	91,4 %
Hans Kok	783	392	752	JA	91,4 %
Roger Leu	783	392	776	JA	91,4 %
Rüdiger Steffen	783	392	767	JA	91,4 %

Stimmzähler und Kassier

Stimmberechtigung: AEROPERS-Aktivmitglieder **857**

<i>Stimmzähler</i>	eingegan- gen	erford. Mehr	erhal- ten	gewählt	Wahlbe- teiligung
Sandro Gentile	783	392	772	JA	91,4 %
Jürg Deller	783	392	772	JA	91,4 %
Christof Wepf	783	392	778	JA	91,4 %
<i>Kassier</i>					
John-Rudolf Meier	783	392	778	JA	91,4 %

Vorstandswahlen

Stimmberechtigung: AEROPERS-Aktivmitglieder **857**

	eingegan- gen	leer/ ungültig	erford. Mehr	erhal- ten	gewählt JA NEIN	Wahlbe- teiligung
Als Präsident						
Markus Jöhl	777	0	389	664	JA	90,7 %
Diverse	777	0	389	73	NEIN	90,7 %
Vorstand						
Benjamin Bosshardt	777	0	389	608	JA	90,7 %
Tinu Fischer	777	0	389	682	JA	90,7 %
Christoph Flügel	777	0	389	741	JA	90,7 %
neu: Christian Frauenfelder	777	0	389	693	JA	90,7 %
Richard Huber	777	0	389	660	JA	90,7 %
neu: René Künzler	777	0	389	362	NEIN	90,7 %
Markus Schneider	777	0	389	724	JA	90,7 %
neu, bisher a.i.: Marc Vionnet	777	0	389	669	JA	90,7 %
Diverse	777	0	389	20	NEIN	90,7 %

Gesamtarbeitsvertrag B-GAV 02

Stimmberechtigte: 855
 Erforderliche Stimmbeteiligung: 75% aller Stimmberechtigten = 642
 Erforderliches Mehr: qualifiziertes Mehr der eingegangenen Stimmen

eingegan- gen	leer/ ungültig	erford. Mehr	JA	NEIN	Stimme- teiligung
804	1	403	668 83%	135 17%	94 %

Mitgliederantrag (Altorfer, Mühlemann, Weiss und Erb): Anpassung Senioritätsliste

Stimmberechtigte: 855
 Erforderliche Stimmbeteiligung: 75% aller Stimmberechtigten = 642
 Erforderliches Mehr: qualifiziertes Mehr der eingegangenen Stimmen

eingegan- gen	leer/ ungültig	erford. Mehr	JA	NEIN	Stimme- teiligung
770	18 2%	386	153 20%	599 78%	89,8 %

Der Journalist Alfred P. Herbert zu Gast an der 57. GV der Aeropers

«Das Problem der Swiss ist, dass sie zu viel Geld hat»

Text: Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Für den «Showblock» der Generalversammlung konnte der Vorstand den unabhängigen Wirtschafts- und Börsenjournalisten Alfred P. Herbert gewinnen, der schnell, präzise, unterhaltend und pointiert über Journalisten, Informationsbeschaffung sowie das Swissair-Debakel erzählte.

Kaum am Rednerpult angelangt, kam Herr Herbert ohne Umschweife – nur die Frage ob Deutsch oder Schweizerdeutsch musste noch kurz in einer Konsultativabstimmung abgeklärt werden – auf das Thema: «Journalisten sollten so schreiben, dass sich der Leser seine eigene Meinung bilden kann. Kommentare sind strikt vom eigentlichen Text zu trennen, leider wird dem nicht immer nachgelebt.»

Für den Journalisten ist Schreiben wie für die Piloten Fliegen – Arbeit. Immer mehr unter permanentem Zeitdruck und in enger werdende Budgets eingezwängt, müssen aktuelle, gut recherchierte und solide geschriebene Artikel abgeliefert werden. Und Herbert erinnerte, dass «Recherchieren» auf Deutsch Nachfragen heisst und nicht «aus dem Daumen saugen». Der Journalist sei ja «unbelastet» von vielen Themen, könne nicht überall Fachmann sein und müsse daher seine Informationen von verschiedenen Quellen einholen und zusammenfügen. Und diese Quellen seien es mitunter, die ihrer Sicht der Dinge oft kräftig nachhelfen. «Kein Mensch wird so viel angelogen wie ein Journalist!»

Zum Swissair-Debakel

Seit 40 Jahren hat Alfred Herbert schon eine Fluglizenz. Und vom Aero Club her habe Herbert viele Exponenten der Swissair persönlich gekannt – Beat Schär, Philippe Bruggisser, Otto Loepfe und andere. Moritz kenne er seit den Zeiten der

Business Flyers bestens. Die Aeropers habe ihn ja beschuldigt, «die Stimme Moritz Suters» zu sein, was absolut nicht stimme. Zum Glück habe ihn ein Captain wieder «beruhigt». Er sei jetzt sehr zurückhaltend, wenn er sage, dass sich die Aeropers damals «unglücklich» verhalten habe... Denn Vorsicht – wenn sich die Presse auf jemanden eingeschossen habe, dann sei sie in der Regel gnadenlos.

An der Börse habe er schon früh erste Signale gesehen, als Institutionelle grosse Pakete Swissair-Aktien verkauft haben – an «Krethi und Plethi», die noch eine Zeit lang Freude an diesen Aktien gehabt und sich wohl gefühlt hätten. Seine letzten eigenen Aktien seien bei 352 Franken weggegangen, hob Herbert hervor. Seine bohrenden Fragen an die Geschäftsleitung seien immer als «Panikmache und daher völlig unbegründet» unwirsch abgewimmelt worden. Sogar als Nestbeschmutzer sei er beschimpft worden. Die geschönten Bilanzen seien gross ausposaunt worden und der Kredit über eine Milliarde Franken ebenfalls, obwohl er an so viele Bedingungen geknüpft war, dass nie auch nur ein Franken zur Auszahlung gekommen wäre.

Die Anreizprämien und «Belohnungen» für Journalisten, also Gratisflüge und ID 50 Tickets, seien plötzlich abgeklemmt worden, und zwar zu

einem Zeitpunkt, da das Wohlwollen der Journalisten dringend nötig gewesen wäre. «Was soll die Presse da noch Positives sagen?»

Zur Situation der Aeropers

Die Aeropers habe nach dem Grounding stets auf Besitzstand beharrt, was bei der Presse nur Kopfschütteln ausgelöst habe. Erst als der Vorstand erkannt habe, wie ernst die Lage sei und dass es jetzt nur noch darum ging, zu retten, was noch zu retten war, habe eine Umkehr stattgefunden, und dazu gratuliere er der Aeropers. Es war fünf vor Zwölf! Und die Aeropers war auf so eine Situation natürlich nicht vorbereitet, konnte nicht vorbereitet sein. Von den Resultaten sei sowohl die Presse wie auch die Öffentlichkeit sehr stark beeindruckt gewesen, der Lohnverzicht und die anderen Opfer seien etwas gewesen, was man von einer so privilegierten Gruppe nicht hätte erwarten können. «Es wird sich für Sie auszahlen» meinte Herbert, setzte aber etwas leiser hinzu: «...zwar nicht gleich in der Lohntüte».

Die Aeropers hebe sich meilenweit von anderen Gewerkschaften ab. Aber der Kontakt mit der Presse und der Öffentlichkeit müsse aktiv gepflegt und gesucht werden, niemand kommt und fragt. Herbert erklärte drei Weisheiten bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit:



*Der Journalist
Alfred P. Herbert*

- * Information ist Wissen
- * Wissen ist Macht
- * Macht macht Geld

Swiss noch nicht recht greifbar

«Swiss hat keine Professionalität und keine erkennbare Struktur» – mit dieser Feststellung liess Herbert keine Zweifel über seine Einschätzung der neuen Airline. Tyler Brulé habe etwas vorgegaukelt, was die Swiss in der heutigen Struktur nie werden könne. Die Uniformen erinnern Herbert an «diejenigen der Bähnler bei der Brienz-Rothornbahn, die sie vor 40 Jahren dem Heimatmuseum vermacht hätten». Aufgrund eigener und anderer Kollegen Erfahrungen als Passagiere bei Swiss müsse er gestehen, dass Wunschtraum und Wirklichkeit, Schein und Sein noch meilenweit voneinander entfernt seien.

Der Fluch sei, dass die Swiss zu viel Geld habe und dadurch nicht zum Sparen gezwungen sei, sondern auch das Sparen sei Wunschenken. Verluste werden eingefahren, und später wirds der Markt regulieren. Mit einer wohl etwas anderen Art der Überheblichkeit als bei der Swissair, einer naiven Überheblichkeit, laufe die Geschäftsleitung in die gleiche Absturzgefahr. «Und dann sind Sie wieder die Leidtragenden, nicht die Schuldigen!» erinnerte Herbert an die Vergangenheit.

Eine Verschmelzung der Kulturen erachtet er als unmöglich, nur die Bleihammermethode bringe es jetzt noch: Teile und herrschel

Auf die Frage aus dem Publikum, wo er die Swiss in drei bis fünf Jahren sehe, antwortete Herbert: «Sie wird sicher nicht so aussehen, wie sie heute funktioniert.» Die Billig-Airlines würden einen Anteil von 25 % am Markt erreichen, und darunter würden die Regionallinien am meisten leiden. Vier von fünf Flügen aus Basel wären bei einer Vollkostenrechnung defizitär. Da müsse der Hebel angesetzt werden, damit heutige Fehler nicht die Zukunft belasten. Die Swiss müsse sich sputen, wenn sie den Anspruch einer Qualitäts-Airline haben möchte und in diesem Segment erfolgreich werden wolle.

Auch über die Air Switzerland weiss Herbert noch nicht viel: «Entweder wirds eine grosse Sache, oder dann ists ein Humbug. Wenn Sie mehr wissen, schicken Sie mir ein e-mail, ich bin Spurenleser!» Ihm werden täglich an die 20 Gerüchte zugezogen – nicht nur über die Fluggesellschaften – und die Absender hoffen, er lasse sich in ihrem Sinn verwenden. Das Finden der heissen Spur sei oft eine Glückssache.

Emirate Airways

Eine Woche lang durfte Herbert bei Emi-

AVIATISCHES PALMARES von ALFRED P. HERBERT

Zu den FLIEGERISCHEN AKTIVITÄTEN

- In jungen Jahren Modellflieger, dann
- Segelflug-Brevet, 5 Schweizer Rekorde, Gold-C mit 3 Diamanten
- Motorflug-Brevet mit Erweiterungen, Helikopter-Brevet
- Wasserfluglizenz auf Schweizer Seen erflogen
- Er hat eine aviatische Erfahrung von mehreren tausend Flugstunden, rund 1000 Gletscherlandungen, mehrere Ballonfahrten, Fallschirmabsprünge

In der VEREINS- UND VERBANDSFÜHRUNG

- 15 Jahre Vorstand Flugsportgruppe Zürcher Oberland und Obmann Segelflug
- 15 Jahre Vorstand Sektion Zürich AeCS, 8 Jahre Präsident Abteilung Segelflug
- Im Zentralvorstand des AeCS war er 14 Jahre Quästor
- Gründungs- und Vorstandsmitglied AAAP und Initiant Segelfluggruppe Leventina auf dem Militärflugplatz Ambri, für dessen zivile Nutzung er sich eingesetzt und durchgesetzt hat

Er hat während 25 Jahren führend an Aufbau und Durchführung von alpinen Segelfluglagern für den AeCS gearbeitet, insgesamt 32 Lager in der Schweiz, Italien, Slowenien, Frankreich, Deutschland, Österreich, Neuseeland.

Seit drei Jahren Ehrenmitglied des Aero Club der Schweiz

Zur AEROREVUE

- 14 Jahre war er Präsident der PR und AeroRevue-Kommission
- AeroRevue farbig, zweisprachig. Sprachensplit, dreisprachig im Editorial
- Abschluss der Verträge mit Basler Zeitung, Jean Frey Verlag, Ringier.
- Er hat die AeroRevue von der Clubzeitung zur internationalen Fachzeitschrift für alle Zweige der Luftfahrt gemacht.

In der FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

- Compagnon d'Honneur der FAI, seit sechs Jahren Vizepräsident der FAI
- Vertreter in Presidents of Sporting Commissions, CASI, Council
- Mehrere Jahre Mitglied der Business Development Commission
- Seit sechs Jahren Präsident der Helikopter-Kommission
- 1999 – in Deutschland für die Durchführung der bisher grössten Helikopter-Weltmeisterschaften verantwortlich.
- 2002 – Organisation der 11. Helikopter-Weltmeisterschaft in Aigen/Österreich

rates zu Gast sein und ist begeistert von dieser aufstrebenden Gesellschaft. Das ganze Emirat habe eben gewusst, welche Chance sich da zeige, und die Entwicklung unter Beizug aller Ressourcen geplant. Dubai lebe heute nur noch zu 10 % vom Erdöl, der Rest seien Finanz- und Handelsgeschäfte. Das fördere den Business- und First-Class-Verkehr, den Emirates besonders pflege. Ein Ziel der Gesellschaft sei, den gleich hohen Sicherheitsstandard wie die Swissair zu erreichen, den sie als den Besten der Welt betrachte. Emirates will das Ausbildungs- und Überwachungskonzept der Swissair übernehmen. Mit der kürzlich angekündigten Riesenbestellung für einen Ausbau der Flotte auf 100 Flug-

zeuge stünden zudem rund 2000 Pilotenstellen über die nächsten zehn Jahre an, hier öffne sich also ein Lichtblick für alle entlassenen Copiloten.

Herbert ist überzeugt, die Swiss könnte diesen Weg auch beschreiten, aber dazu wäre eine Remedur angebracht. Denn noch einmal: «Wenn die Stütz ausgehen, kann nichts mehr geholt werden!» warnte er eindrücklich vor einem Abstieg in die Unbedeutendheit. Die Piloten sollen Leadership zeigen, das können sie. Aber auf keinen Fall absteigen. Nicht lamentieren – führen, handeln, den Weg weisen.

Allgemein verbindlich machte Alfred P. Herbert zum Schluss allen Mut: «Jeder Tüchtige hat einen Vorteil gegenüber

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/ RHP

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

www.rhp.ch REGA Helicopter Pilots

SwissALPA board members:

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

Marc Vionnet (AEROPERS)
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko, Vicepresident (RCP)
cgitchenko@swissalpa.ch

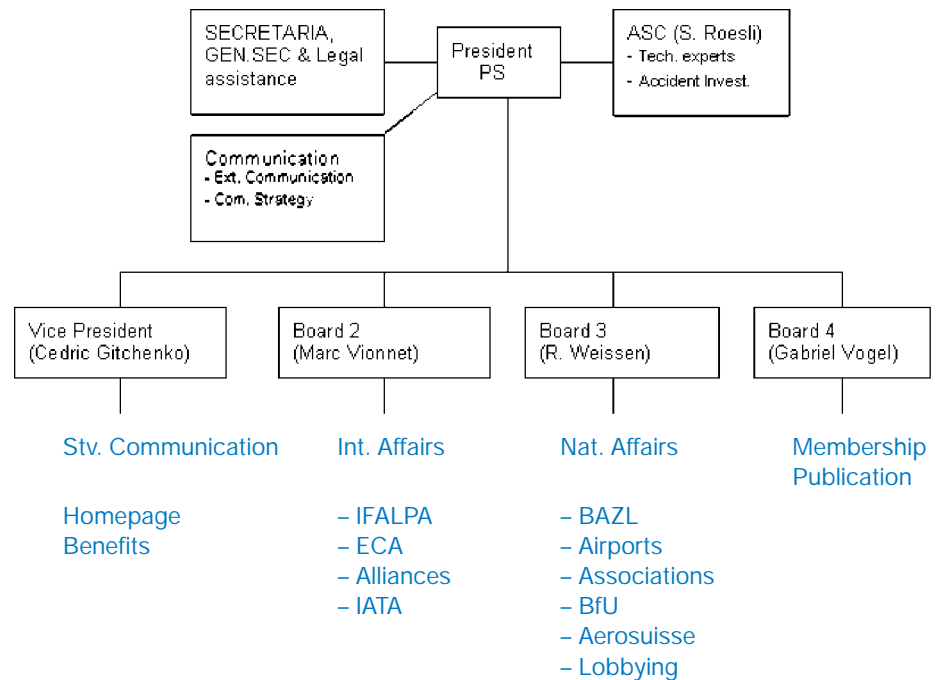
Reini Weissen (RHP)
rweissen@swissalpa.ch

Gabriel Vogel (ASPPA)
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.

SwissALPA had its General assembly on 29. April 2002. Another pilot association joined: RHP Rega Helicopter Pilots Association. Reini Weissen was voted in as a board member representing now the helicopter pilots at SwissALPA. The office is now in the Aeropers house and it will take advantage of a full time secretary and an excellent infrastructure. Furthermore SwissALPA had to restructure the board and functions and also revised a new lean budget. The focus of 2002 will be to give the members a good service regarding safety: Emergency concept, ASC (Air Safety Committee) information and also member services and benefits. Each member can now get an AIR Crew card, stickers, pins and an Emergency Call Card from SwissALPA. We will improve member information via the Homepage and the SwissALPA forum. TakeOFF news will now be published six times a year (for Aeropers members in the Rundschau). The board has been restructured with new functions for the five board members.



ASC News from Dagobert Fretz

Risk of high accuracy navigation equipment

Due to the fact of high accuracy of modern navigation (INS, IRS, GPS, FANS etc) equipped aeroplanes the risk of in-flight conflicts and wake turbulence encounter has increased dramatically. With the implementation of RVSM this matter of fact will increase furthermore. To counteract this trend "Lateral Offset Procedure Recommendations" have been implemented in Oceanic areas.

Wake turbulence offset procedure

FAA studies in the NAT (July 1997) and in the NOPAC (Sept. 1999) indicated that a 2 nm "Wake turbulence offset procedures" was safe for 60 and 50 nm lateral separations. Only approximately 5% of all aeroplanes could not offset and would need to fly centerline. Opposite direction traffic vertical error risk is approximately 20 times greater than on same direction, vertical error risk.

Operators should use whatever means available (e.g. TCAS, GPWS, communications, visual acquisition, to include aeroplanes lighting/contrails) to ensure that they are not directly above or below another aeroplane when separated by 1000' vertically, and should offset laterally, not to exceed 2 nm from centerline. The offset procedure should be consistent for all Oceanic/remote airspace in the future.

The WATERS area has a high frequency of opposite direction traffic (e.g. EUR – MIA – EUR) and the highest near miss rate of all oceanic areas. Several incidents due to ATS mistakes in Bermuda area had been reported last year (and so, clearance for level change in this area have become very restrictive). This trial will be in effect for one year.

This procedure provides for offsets within the following guidelines. Along a route or track there will be three positions that an aeroplane may fly: centerline or one or two miles right. Offsets will not exceed 2 nm right of centerline. Pilots may contact other aeroplane on the air-to-air frequency 123.45 MHz, as necessary; to coordinate the best wake turbulence offset option. There is no ATC clearance required for this procedure and it is not necessary that ATC be advised, e.g. Bermuda radar (new 250 nm range) has the capability to see offset flying on the radar display unit. But aeroplanes must return to centerline when radar contact is reestablished.

Results

After six months of operational trials the Lateral Offset Procedure appears to be working properly.

In every aspect it is successful in accomplishing the goal of separating aeroplanes in a complex air traffic environment.

Critically deficient aerodromes / air-space

EUROPE

CYPRUS In northern portion of Nicosia Airspace numerous ATC incidents have been reported due to conflicting FL allocations by the ATC centers involved.

Due to the lack of ATC linkage between Ankara and Nicosia / Beirut and Damaskus FIR all pilots intending to enter the Nicosia FIR from Ankara FIR should establish communications with Nicosia Control at least 10 min before crossing the ATC boundary. In all cases pilots should always maintain contact with Nicosia ACC and in addition they should contact ERCAN for information purpose only. Pilots should not accept clearances from ERCAN without approval by Nicosia Center. Re-clearances must be co-ordinated with Nicosia and adjacent centres (Ankara, Beirut or Damascus).

NICE Pilots operating into Nice or using the aerodrome as Decision Point Alternate DPA (e.g. SBGR-LSZH) should be well familiar with the approach procedures. The „Riviera“ visual approach procedure (avoid over fly of Cap d'Antibes) leads into a narrow visual turn in without ILS information for runway 04L.

Whilst carrying out the noise abatement circling approach for runway 22L/R, the requirement to maintain 2500 ft until abeam the threshold results in a high rate of descent on the remaining visual profile.

SCHIPHOL A new Aviation Act by the Netherlands Parliament states that if a pilot requests a runway more favorable to the wind he deems necessary in the interest of safety his request will be granted by ATC even if the capacity of the runway from environmental point of view is fully used.

ASIA

MANILA Pilots should exercise extreme caution when flying within Manila approach and terminal areas where there may be uncontrolled general light aviation traffic, and when landing on slippery runway surface caused by the presence of rubberised deposits on the runway when wet. Presently repair of runway 06/24 is in progress. ATC service has been reported as non-standard, radar vectors and traffic spacing is poor and results in delays for departing traffic. Commercial interference on both departure and approach frequencies are numerous and power outage causing failure of ILS/VOR and NDB are frequent.

Aerodrome security is lax allowing livestock to stray on to active runways.

KABUL FIR In spite of missile attacks are still in progress several operators (BA, AUA etc.) fly through Kabul FIR.

Air to ground communication is still unreliable and due to lack of co-ordination flight plan details are seldom received by Kabul ATCC.

MUMBAI Runways 14/32 are open despite the new ATC Tower infringement of the safety zones. There are still no STARS available and no SSR installation exists. The weather term towering cumulus TCU is used instead of CB.

YANGON FIR Some improvement have been made in technology and ATC training of Yangon ACC, nevertheless VHF communication coverage is still insufficient and of poor quality. Flight plan details are seldom received from Yangon ATCC.

AFRICA

NAIROBI Despite improvements have been made there are still some deficiencies concerning to approach and tower communication, security of aerodrome area and weather information. Unserviceable navigational aids are not published by NOTAM.

LAGOS Aeroplane operations are critical at all times but particularly at night extra fuel is strongly recommended and the aerodrome is not reliable as alternate. Power interruptions are possible at all times and can take hours to re-establish (recently a MD11 was blocked for the entire night). Aerodrome lighting and markings are inadequate. The communication and ATC channels are of poor quality in transmission and language. Congestion of terminal, radar, system mostly inoperative.

AFRICA FIR Due to the ineffective ground-to-ground communications facilities to neighbouring states the IATA in-flight broadcast procedure should be applied in all FIRs, including states with VHF communication as Accra, Dakar etc.

Industrial News

News about IFALPA hiring bans:

NEW: IALPA Hiring Ban for Aer Lingus

NEW: Hiring ban for VARIG, Brazil

HKAOA: Cathay Pacific Ban still active

US-ALPA: Atlas Air ban cancelled

LANCHILE: Ban cancelled

ASPLAB Bolivia: Ban cancelled

SwissALPA News

In addition to our homepage all members have also the right to access the IFALPA members section. Request access codes from your SwissALPA representative.

Individual pilots have the possibility to gain membership via ASPPA. SwissALPA will take over the administration of this association.

Interested in publishing your article here? SwissALPA is looking for pilots that support us in publishing TakeOFF news. Contact us.

SwissALPA

Dachverband der Schweizerischen Pilotenverbände

Postfach 866

8302 Kloten

Tel: +41 1 816 9078

Fax: +41 1 816 9079

e-mail info@swissalpa.ch

<http://www.swissalpa.ch>



Texte: Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Unplugged

Im März mussten alle Passagiere einen Terminal des Flughafens Los Angeles verlassen, weil in einem Gepäckstück ein verdächtiger Gegenstand entdeckt wurde, der sich später als eine Spielzeuggranate entpuppte. Solche Events werden ab und zu publik, aber eine Sorte Sicherheitsrisiko wird nicht an die grosse Glocke gehängt: Es ist schon mehrfach vorgekommen, dass die Metalldetektoren der Sicherheitsleute ausgesteckt waren oder der Stecker keinen richtigen Kontakt mehr machte. Da man nie sicher war, ab wann die Sicherheitsleute «unplugged» kontrollierten, wurden jeweils ganze Terminals geleert und die Passagiere noch einmal untersucht, so geschehen ebenfalls in Los Angeles am 28. Februar, wo 10 000 Leute noch einmal kontrolliert wurden.

Damit das nicht mehr vorkommen soll, planen die Behörden erstens die Einstellung von 30 000 neuen, ausgebildeten und uniformierten Sicherheitsleuten, um der Nachlässigkeit zu begegnen – und zweitens die Einführung von steckerlosen Detektoren.

Schnäppchenjagd in Kansai

Da Osaka viel Verkehr verloren hat, wollen die Betreiber des Flughafens Kansai International die Fluggesellschaften animieren, wieder zurückzukommen. Jede neue Gesellschaft oder jede, die ihre Frequenzen erhöht, soll in den Genuss von 50 % Rabatt kommen. So kostet eine 747-Landung ab 1. April «nur» noch 3083 \$, womit Kansai mit Shanghai gleichzieht.

Boeing 737 der Zukunft

Ein Werksflugzeug 737-900 wurde im Cockpit mit der modernsten Technik ausgestattet, um zu zeigen, wie die Elektronik in der Zukunft den Piloten dienlich sein könnte. So werden die auftretenden Hindernisse auf dem Flugprofil angezeigt, die Navigationsperformance für die Anflüge optimiert und ein Steigflugprofil verfügbar sein, das automatisch die Schubleistung am richtigen Punkt vermindert oder erhöht. Infrarot-unterstützte Sichtgeräte geben die Umgebung bei Nebel klar wieder, ein Rollunterstützungssystem zeigt die Begrenzungen, Stop-Balken, Pistenränder und vieles mehr im Cockpit an. «Integrierte Navigation» heisst die einheitliche Anzeige im Cockpit, unabhängig von jeder noch so un-

präzisen Bodennavigation. Denn diese basiert auf hochpräzise aufbereiteten GPS-Daten, genauer als ILS. Eine synthetische Sichtdarstellung der umgebenden Geografie mit Flugleitsystem, wie das schon in Militärflugzeugen verwendet wird, soll Terrainberührungen bei jedem Wetter verhindern. Dazu ist ein hoch auflösendes Head-up Display verfügbar.

Bei der anhaltenden Geldknappheit vieler renommierter Airlines wird die allgemeine Einführung dieser fortschrittlichen

sammenhang zwischen der defekten Dichtung und den Krankheitssymptomen bestehe.

18% mehr Verkehr

Ein neuer Präzisionsmonitor erlaubt in Philadelphia International Airport eine Steigerung des Anflugverkehrs bei schlechtem Wetter um 18%. Precision Runway Monitoring (PRM) heisst die Installation, die auf zwei US-Flughäfen in Betrieb genommen worden ist. Der Abtaststrahl der Antenne



Cockpit Boeing 737-900

Systeme noch Jahre dauern. Und die Billigfluglinien haben diese nicht nötig.

Fliegen schadet nicht

26 Flight Attendants der Gesellschaft Alaska Airlines haben Boeing und Honeywell auf 26 Mio. \$ verklagt. Erstere als Herstellerin der MD-80 und letztere als Muttergesellschaft von AlliedSignal, der Herstellerin der APU in den MD-80 von Alaska.

Die Flight Attendants klagten über vergiftete Luft infolge einer defekten Dichtung in der APU, die nicht verhindert habe, dass Hydraulik- und Schmierflüssigkeit in die Klimaanlage geraten sei. Die jahrelange Konsumation solcherart belasteter Luft habe zu verschiedenen Krankheiten geführt.

Während die Fluggesellschaft im letzten Jahr aussergerichtlich eine Einigung mit den Flight Attendants erzielt hat, kam jetzt eine Jury in Seattle nach elfwöchiger Behandlung des Falles mit 11 zu 1 Stimmen zum Schluss, dass kein direkter Zu-

des Radars wird elektronisch ausgelenkt, was einen update jede Sekunde erlaubt anstelle der konventionellen Radar, die nur bei jeder Umdrehung der Antenne einen neuen Wert liefern. Ausserdem wird das Echo auf dem Bildschirm des Fluglotsen mit dem Transpondersignal des Flugzeuges noch präziser positioniert. Weiter wird softwaremässig ein Alarm ausgelöst, wenn sich das Flugzeug gegen eine definierte Abweichungstoleranz hin bewegt. Der Abstand zwischen den Flugzeugen auf parallelen Anflügen kann bis auf 1,5 Meilen verringert werden. Eine erste Generation von PRM wurde bereits im Jahr 1996 in Sydney installiert, gefolgt von St. Louis und Hong Kong im Jahr 2000. New York JFK wird diesen Herbst folgen, San Francisco gegen Ende Jahr.

Kapitän angeklagt

Am 8. Juni 1997 war JAL Flug 706 zu hoch und zu schnell im Anflug auf den Flughafen Nagoya. Kapitän Koichi Taka-

moto, 52, sank mit 4500 ft/min und 350 kt ab, die Geschwindigkeit der MD-11 nahm zu, bis sie auf 16 700 ft das rote Band bei 365 kt erreichte. Der Kapitän betätigte die Speedbrakes und zog die Flugzeugnase hoch, indem er am Steuerhorn zog. Leider war das Flugzeug aber immer noch mit dem Autopiloten unterwegs. Deshalb setzte ein Trimmvorgang ein (erinnert an Crichtons Thriller «Airframe»), der beim Ausschalten des Autopiloten zu einem undefinierten Zustand führte. Die Flugzeugnase hob und senkte sich während 15 Sekunden fünf Mal von +10 auf -3 Grad, wobei g-Werte von 2,8 bis -0,5 erreicht wurden. Der Autopilot schaltete sich aus. Fünf Passagiere und sieben Besatzungsmitglieder wurden verletzt, eine Hostess so schwer, dass sie ins Koma fiel und später im Spital verstarb.

Der japanische Pilotenverband protestierte heftig gegen das Urteil, das den Kapitän der fahrlässigen Tötung beschuldigte. Dass sich der Kapitän mit ehrlichen Aussagen an der Ursachenforschung beteiligt hatte, sei durchaus normal, dürfe aber nicht verwendet werden, ihn mit diesen Aussagen anzuschuldigen. Das NTSB bestätigte, dass die MD-11 viel sensibler als andere Flugzeuge auf Korrekturausschläge reagiere und dass die Gefahr bestehe, dass die Steuersäule zu leicht und daher zu heftig ausgeschlagen werden kann. Ausserdem sei in den Manuals und in der Ausbildung keine Rede davon, dass Steuerausschläge solche negativen Auswirkungen auf die Flugbewegung haben könnten.

Pilot gegen Autopilot

Eine A300-600 der American Airlines befand sich am 11. Mai 1999 im Anflug auf Miami, als die Besatzung durch wilde Bewegungen überrascht wurde, einen «schlingernden» Go-around einleitete und anschliessend eine sichere Landung schaffte. Untersuchungen führten zu Tage, dass der Autopilot immer noch auf das Ruder einwirkte, obwohl beide Schalter auf «off» standen!

Bei Wartungsarbeiten in Tulsa verband ein Mechaniker die Kabel zu zwei Autopilotenservos übers Kreuz, was im Normalfall keine grossen Auswirkungen hat und nicht auffällt.

Die zweite Panne ereignete sich beim Ausschalten des Autopiloten. Ein Fremdkörper in der Servokupplung blockierte diese in der aktiven Position, wodurch das Servo mit der Ruderfläche verbunden blieb. Der Autopilot reagierte auf diese Anomalie, indem er das Signal ausschickte, den Hydraulikdruck wegzunehmen. Durch die falsche Verkabelung wurde das andere

Servo drucklos. Da per Design die Autopilotenservos im «Schattenbetrieb» lose gekuppelt mit dem Ruder mitlaufen, um jederzeit ein sanftes Einschalten zu ermöglichen, wurde durch das blockierte Servo ein Steuerdruck auf das Ruder ausgeübt. Man vermutet, dass der Yaw-damper Korrektursignale ausgesendet hat, die mit zunehmender Annäherung an den Boden grösser wurden.

Ob beim Absturz einer A300-600 der AA in New York derselbe Fehler aufgetreten war, lässt sich nicht eruieren. Die Ruderausschläge werden auf 10 Grad auf jede Seite geschätzt, ein Wert, der auch in New York erreicht worden war und zum Bruch des Seitenruders führte.

Pilotenlose Flugzeuge zu teuer

Die unbemannten Aufklärungsflugzeuge wurden als kostengünstige Alternative zu bemannten Flugzeugen in den Serienbau geschickt. Das Parademodell, der Global Hawk, sollte rund 15 Mio \$ kosten, Sensoren und Bodenstationen inbegriffen. Momentan kostet eines dieser Flugzeuge 48 Mio \$ und eine weitere Steigerung auf 75 Mio \$ ist in Griffweite.

Jetzt zieht die Air Force die Notbremse und verlangt eine Preisreduktion um 25%.

Bei 51 bestellten Maschinen macht diese eine Menge aus, für den Käufer. Ein Air Force Chief meinte, dass man sonst gut und gerne noch ein paar U-2 bauen, diese bemannen und sogar noch Geld sparen könne.

Down under entsteht das papierlose Cockpit

Schon zu Zeiten der Fokker-Einführung bei Swissair versprach der Projektleiter Dieter Schlund im Jahr 1987, er strebe das «paperless Cockpit» an. Doch verschiedenartigste Interessenvertretungen, Usancen, juristische Bedenken und Vorschriften verhinderten dies, immerhin konnten aber einige für später wegweisende Elemente verwirklicht werden.

Qantas erwartet jetzt, dass mit der Einführung der A330 im Herbst das Papier endgültig aus dem Cockpit verbannt sein wird. An jeder Pilotenstation wird ein zusätzlicher Bildschirm montiert, auf dem die gespeicherten Daten für den gesamten Flugablauf abgerufen werden können. Startgewichtsberechnungen, Lagepläne der Flughäfen, Flugrouten und situationsgerecht auf dem Schirm platzierte NOTAM-Hinweise lassen den Piloten keinen Moment im Unklaren, wie die technische, geografische und juristische Lage ist.

Unterwegs wird eine «moving map» auch die Hindernisse, Sperrzonen und wichtige



Global Hawk

Hinweise aus dem elektronischen Route Manual markieren und bei Gefährdungspotenzial alarmieren.

Mit Herstellern und Behörden wird versucht, bis zur Einführung der A330 alles bereit zu haben, damit ein reibungsloser Einsatz ohne Papier stattfinden kann. Es gibt noch keine verbindlichen Standards bezüglich Datenformat oder Darstellung, aber die australischen Behörden seien dem Projekt sehr wohlgesinnt, heisst es.

Flüsternde Regionaljets

Die Europäische Kommission hatte im September ein «Weissbuch» über den innereuropäischen Verkehr publiziert. Die Vereinigung der Europäischen Regionalfluglinien (ERA) kritisiert diesen als zu eisenbahnlastig. Die 13 Mia Euro, die in Europa als Staatshilfen an die Eisenbahn jährlich bezahlt werden, sind natürlich ein rotes Tuch für die ERA. Und dass in den nächsten Jahren 400 Mia in die Hochgeschwindigkeitsbahnen investiert werden sollen, erst recht.

So hofft die ERA jetzt, mit einer Lärmstudie Goodwill in der Bevölkerung zurückzugewinnen, damit dadurch das Flugzeug als Verkehrsmittel anerkannt (und wenn möglich subventioniert) oder zumindest unbehelligt bleibt. Seit den 70ern (Fokker 27 & 28, HS 748, Metro II etc.) seien die Regionalflugzeuge 50% leiser geworden. Und bis 2010 soll noch einmal eine Reduktion von 40% erreicht werden. Dann seien sie leiser als die subventionierten europäischen Züge.

Sieger und Verlierer im Golf

Während die in Dubai beheimatete Emirates Airways 3,4 Mia \$ Reserven und ein Wachstum von 11,7% aufweist sowie für 15 Mia \$ Flugzeuge bei Boeing und Airbus bestellt, darunter die A380, kämpft die von Abu Dhabi aus operierende Gulf Air mit 800 Mio \$ Schulden. An Gulf Air sind die vier Emirate Qatar, Oman, Bahrain und Abu Dhabi beteiligt. Die Herrscher der beiden erstgenannten Emirate wehren sich gegen einen Kredit von 272,5 Mio \$ – sie haben in erster Linie das Wohl ihrer eigenen Fluggesellschaften Qatar Airways und Oman Air im Auge, die ihr regionales Flugnetz ausbauen und gerne auch zu internationalen Playern werden möchten. Ein Notkredit für Gulf Air – die älteste Fluggesellschaft der Region – von 160 Mio \$ nach dem 11. September reichte nicht als Überbrückungshilfe, jetzt sollen rund 500 Arbeitsplätze abgebaut

werden. An einer Krisensitzung am 29. Mai entschied sich das Emirat Qatar zum Rückzug aus dem Engagement bei Gulf Air und überliess die Probleme den anderen. Diese sprachen einen vorläufigen Kredit von 82 Mio \$; über eine weitere Tranche soll im Herbst entschieden werden.

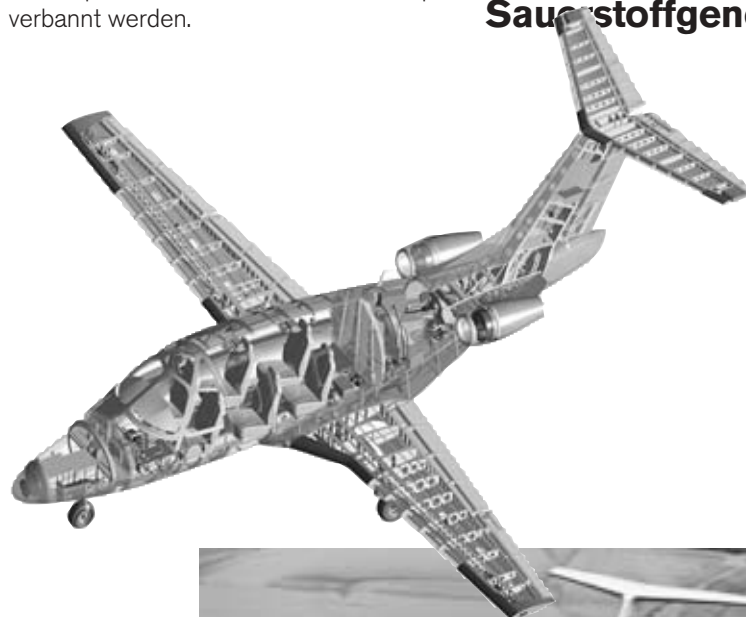
Keine Pistolen für Piloten

Nach einer beispiellosen Euphorie nach dem 11. September, wie mit der Bewaffnung von Flugpersonal die Sicherheit wieder hergestellt werden könnte, ist eine gewisse Ernüchterung eingetreten. Das vorgeschlagene Gesetz mit dem Namen «Arming Pilots Against Terrorism Act» droht Schiffbruch zu erleiden. Die Pilotenverbände sowie United und Mesaba Airlines unterstützen den Entwurf immer noch, aber Präsident Bush wird es nicht unterzeichnen, sollte es durch den Kongress kommen. Das Gefahrenpotenzial für das reisende Publikum wird grösser als das Abschreckungspotenzial eingeschätzt. Damit dürften aber auch die bereits heute da und dort eingeführten Elektropistolen «Taser» aus dem Cockpit verbannt werden.

Schweizer Club mit Grossbestellung

Hilmar Hilmarsson (Isländer), CEO des Schweizer Aviacie Clubs (www.aviacie.biz), hat 112 Kleinjets Eclipse 500 «personal jet» bestellt, zum Stückpreis von 873 000 \$. Der erste Prototyp des sechsplätzigen, zweistrahligen Businessjets ist in Albuquerque im Bau, der Erstflug im Juli geplant, und die Auslieferungen sollen Anfang 2004 beginnen. Die Williams-turbine von 770 lb Schub wird gegenwärtig als Zusatztriebwerk an einer Sabreliner eingehenden Tests unterzogen. Die Bestellung über 112 Maschinen ist bemerkenswert, verblasst aber gegenüber der Erstbestellung: Die Nimbus Group bestellte 1000 Flugzeuge, um einen Lufttaxibetrieb in den USA aufzubauen! Die Eclipse hat eine bescheidene Masse von nur 2000 kg und vermag auf einer Reiseflughöhe von 41 000 ft bis zu 2400 km weit zu fliegen, wobei für den Start (auch auf Rasenpisten!) nur 630 m benötigt werden.

Teurer Saugstoffgenerator



Eclipse 500 personal jet

American Airlines muss eine Busse von 247 500 \$ an die FAA bezahlen, da sie einen nicht entsprechend als Gefahrgut markierten Sauerstoffgenerator mit FedEx verschicken liess. Er war im August 2001 von New York in die Maintenancebasis Tulsa unterwegs und erregte die Aufmerksamkeit der Behörden.

Singapore mit Runwaywarnungsgerät

Obwohl Singapore Airlines (SIA) ganz und gar nicht mit dem Unfallbericht der taiwanesischen Behörde einverstanden ist, die die Schuld am Take-off-Unfall vom 31. Oktober 2000 fast ganz auf die Piloten abgeschoben hat, hat SIA als erste das von Boeing entwickelte System bestellt, das die Besatzung warnen soll, wenn sie sich auf der falschen Piste befindet. Die Besatzung einer SIA 747-400 startete in Taipeh auf der wegen Bauarbeiten geschlossenen Piste 05R statt wie angewiesen auf der 05L. Dabei kollidierte die 747 mit Baumaschinen. 83 der 179 Menschen an Bord starben. SIA will erreichen, dass das Urteil gegen die Besatzung gemildert und eine grössere Teilschuld dem Flughafenbetreiber angelastet wird. Tatsächlich ist im Unfallbericht ein Vermerk zu lesen, wonach die ICAO aufgefordert wird, weltweit geltende Regelungen auszuarbeiten, wie teilweise geschlossene Pisten, die aber für Rollbewegungen zugelassen sind, markiert werden sollen.

SIA hat jetzt ihre Besatzungen per Rundschreiben, aber auch in den CRM-Kursen explizit aufgefordert, immer vor dem Start die visuellen Markierungen zu verifizieren. Das oben erwähnte Gerät von Boeing basiert auf GPS-Daten und NOTAM-Informationen und soll auf allen 747-400 und 777 installiert werden.

Test gelungen – Fahrwerk defekt

Das grösste bisher in Europa hergestellte Flugzeug, die A340-600, wurde Ende Mai zertifiziert und zum Verkehr freigegeben. Der härteste Test, den es zu bestehen galt, war der Nachweis, dass die Bremsen die Energie bei einem Startabbruch mit maximalem Gewicht (365 000 kg) und entsprechender Geschwindigkeit absorbieren können. Gemäss Vorschrift darf die Feuerwehr erst genau fünf Minuten nach dem Stillstand aktiv werden und die Bremsen kühlen. Deshalb ist dies jeweils der letzte Test im Zulassungsprogramm,



weil Beschädigungen des Flugzeuges nicht ausgeschlossen werden können.

Elf der zwölf Pneus platzten vier Minuten nach dem Stillstand, und es entstanden kleine Feuerherde im Bereich der Karbonbremsen und Pneus, die allerdings eine Evakuierung nicht behindert hätten; das zu zeigen, war auch Teil der Zertifizierung. Verschiedene Abdeckplatten von Rumpf und Fahrwerkschacht erlitten durch die Pneufragmente Schäden.

Dass die Schmelzsicherungen der Goodrich mit der Hitze nicht zeitgerecht **Bild oben und rechts: Rechtes und linkes Fahrwerk der A340-600 nach dem Tests.** **Bild unten: Firmen den Auftrag gegeben, Sicherheit im Flugzeug, einmal anders dargestellt** und eine befriedigende Lösung zu präsentieren.



Security Update

9-11, Afghanistan, Al Khaida, Israel und Palästina, Balkan, Indien/Pakistan, Unruly Pax, ...

Text: Stefan Zigerli,
CMD A330/320 und Security-Spezialist



Das letzte halbe Jahr hatte es auch in Sachen Security in sich. Viele Dinge greifen ineinander über und können nicht klar getrennt werden. Hier ein kurzes Update zu den Hot Spots Stand Juni:

11. September: Führte zu riesigem Mehraufwand in unserer täglichen Operation: Sicherheitskontrollen, locked cockpit door policy, sichere cockpit doors, Ausweise, jump seat policy USA usw.

Vieles ist noch im Fluss, manches noch weit von einer befriedigenden Lösung entfernt.

Beispiel: Die Security-Vorschrift «locked cockpit door auch während Start und Landung» widerspricht den geltenden Sicherheitsvorschriften. Wie können so die Piloten bei einem Start- oder Landeunfall gerettet werden? Die procedures werden gegenwärtig überarbeitet, sie sind auch noch nicht einheitlich auf allen Flugzeugen. Für OC1 Piloten gilt das OM A, für uns im OC2 gelten hingegen die OC-Bulletins.

Afghanistan, Al Khaida: Terrorgruppen sind versprengt, aber bei weitem nicht vernichtet. Zahllose Warnungen vor Anschlägen, vor allem in den USA. Tendenz: Was vor dem 11. September eher zu wenig ernst genommen wurde, wird jetzt teilweise eher übertrieben.

In der Zivilluftfahrt kann man jedoch nicht vorsichtig genug sein. Das führt zwangsläufig zu Zeit- und Komfortverlust für Passagiere und Besatzungen.

Israel und Palästina: Unter der jetzigen politischen Führung ist keine Entspannung absehbar. Crew layover ausser Diskussion. Nachdem wir letztes Jahr den Nightstop das zweite Mal suspendieren mussten, folgten alle anderen westlichen Airlines nach. Nur die US-Gesellschaften gehen nach wie vor in den Nightstop, nicht zuletzt sicher aus politischen Gründen.

Turnaround operation ist jedoch zu verantworten. Der Flughafen ist einer der am besten gesicherten, und laut allen Geheimdiensten sind keine Boden-Luft-Raketen in den Händen von potenziellen Attentätern.

Balkan: Die Lage hat sich entspannt und beruhigt. Nachdem wir letzten Herbst die Operation nach Skopje während einiger Tage stoppen mussten, ist momentan unsere Operation nirgends gefährdet.

Indien/Pakistan: Der Kaschmir-Konflikt verschärfte sich in letzter Zeit wieder massiv, Grenzscharmützel sind an der Tagesordnung, Attentate häufen sich, und über allem steht noch die Tatsache, dass beide Länder über Atomwaffen verfügen. Ein Pulverfass. Die Situation muss sehr genau beobachtet werden, unter Einbezug aller verfügbaren Nachrichtenmittel.

Nach dem Bombenanschlag vor unserem Crewhotel in KHI, bei dem wir riesiges Glück hatten, steht ein Nightstop nicht zur Diskussion. Für BOM und DEL besteht ein Contingency-Plan, falls bei einer Eskalation auch dort gegen den Nightstop entschieden würde.

Unruly Pax: In den Monaten nach dem 11. September war ein markanter Rückgang zu beobachten, seit einiger Zeit nimmt die Zahl wieder stetig zu. Unsere Verfahren bewähren sich; wichtig ist jedoch, dass in jedem auch noch so kleinen Fall ein PDR ausgefüllt wird, damit der Fall überhaupt erfasst wird und eventuell Massnahmen ergriffen werden können.

Personelles: John Hüssy hat uns wegen seiner Pensionierung und Felix Senn wegen der Übernahme der Abteilung CRM im OT verlassen.

Ich möchte an dieser Stelle beiden im Namen des ganzen fliegenden Personals ganz herzlich für ihren langjährigen, uner-

müdlischen Einsatz danken!

Ich bin froh, dass ich unterdessen Capt Peti Metz für die Mitarbeit als Security-Delegierter des Dachverbandes gewinnen konnte. Ein kompetenter Mann für diesen wichtigen Job!

Unser Team wird in Kürze noch durch ein weiteres Mitglied wieder auf seinen Sollbestand kommen.



Capt Peti Metz

Wir sind jederzeit für Euch da, zögert nicht, uns zu kontaktieren, via Aeropers oder direkt via e-mail oder Telefon (im Route Manual 10.2 page 1).

Wichtig auch nach wie vor eine Kopie Eurer FCR an Aeropers.

Vielen Dank.

Inserieren in der Rundschau?

Für Infos und Insertionstarife kontaktieren Sie bitte:

Druckerei Akeret AG
Wallisellenstrasse 2
8600 Dübendorf
Tel. 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11
ISDN 01 801 80 18
Email akeret.ag@bluewin.ch

The Black Heart of Asia

Quelle: Hongkong ALPA

Cathay Pacific Airways of Hong Kong was once the jewel of Asia. Ten years ago, the company enjoyed cordial employee relations, and crew enjoyed good salaries, benefits and profit sharing. A lot has changed in ten years. In the pilot workforce alone, the airline now has a multitude of discriminatory pay scales, 4 wrongful dismissal lawsuits worldwide involving 51 pilots, 2 lawsuits for breach of contract, one of the worst employee relations situations in the industry and an international recruitment ban to permanently blacklist anyone naive enough to accept a job offer. What on earth went wrong?

Lets take a look back. In 1993, management dismissed a handful of flight attendants under fairly dubious charges. To everyone's surprise, the Flight Attendant's Union struck back. Dubbed the «Perfume Picket Line» by the media, a Flight Attendant strike grounded the airline and after 10 days, majority owner Swires of London had little choice but to give in and rehire the terminated crew. It has been said that on that day, Swires vowed its actions would never again be dictated to by an employee group.

All employee unions were told to leave their offices in company premises and quickly found their contracts under attack. Attacks on the local staff union were followed by aggression against the engineers and the flight attendants. When those groups were vanquished, the target moved to the pilots.

1992 saw the last negotiated contract for the pilot group and the introduction, in 1993, of a degraded «B scale». The pilots contract continued to be whittled away until the summer of 1999 when management declared that the airline's financial «survival» was at stake. Pilots were given an ultimatum – sign a new degraded contract with massive pay cuts, or be fired. With a fledgling union and no labour laws to protect them, the pilots conceded to the bulk of the cuts. The following year, Cathay declared a net profit of 640 million USD. Survival, indeed.

In the subsequent period, the Union tried in vain to coax management into amicable negotiations. Stonewalled, pilots had enough and voted to undertake «limited industrial action» in May of 2001 to get management back to the table. Management overreacted and fired 53 pilots over a two-week period, including 49 in one day.

The group of dismissed pilots would come to be known as the 49ers.

Although 4% of the pilot workforce was dismissed, the 49ers included 5 out of 20 union committee members and 4 out of 7 union negotiators. Although 15% of company pilots are non-union, 48 of the 49 fired on July 09 were union members. Coincidentally, the one non-union pilot had the same name as a union pilot who was not dismissed; it is widely believed to have been a case of mistaken identity.

Most pilots received notice of their dismissals by DHL express post. Some were either rung up in the middle of the night or were fired by fax. One even reported for duty only to discover his electronic employee card would not allow him access to the company building.

All of the 49ers were terminated for «no reason». Notwithstanding the fact that the group included some of the brightest and best pilots in the airline, there was a more devious reason for the lack of explanation.

Had any pilots been fired with cause, they would have had the contractual right to an appeal process.

Firings have now given way to indiscriminate demotions and denial of promotions. The union was expected to self-destruct in less than 3 weeks. Ten months later the union is stronger than ever.

What of the 49ers? Union members increased their monthly subscriptions from

1% to 5% to allow 49ers to pay mortgages and medical bills, and keep 49er kids in school. Although not an easy life, the 49ers hang on and work either part or full time for the union.

Will Cathay Pacific ever become the «jewel of Asia» again? Anything's possible in Hong Kong, but until the dispute is resolved, it will remain the black heart of Asia.

Yellow Ribbon Aktion

Aus Solidarität zu unseren Cathay-



Kollegen bitten wir alle MD-11 Crews auf

Termine

Nächste Vorstandswochen

23. – 28. Juni 2002 (Strategieseminar)

22. – 26. Juli 2002

26. – 30. August 2002

Podiumsdiskussion – «Pilot ein Traumberuf?»

Freitag, 28. Juni 2002, 19.30 Uhr im Schweizerischen Landesmuseum, Zürich
Es diskutieren Aviatikkenner, aktive und ehemalige Piloten. Der Anlass steht unter AEROPERS-Sponsoring.

Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jedes Monats, nächste Stämme:

Datum: 25. Juni 2002 / 30. Juli 2002

Zeit: ab 14.30 Uhr

Ort: Restaurant Welcome-Inn (Amtsstube) in Kloten

Pensionierten-Ausflug:

3. September 2002

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, Luftfahrt-
unternehmen, Behörden, Medien, usw.)

Erscheinungsweise

Sechsmal im Jahr

Tarif in CHF	1 Mal	3 Mal	6 Mal
Umschlag ganze Seite (4farbig)	1500.-	4000.-	7000.-
ganze Seite 184x268 mm (1farbig)	850.-	2250.-	4200.-
Format A (½ Seite) 184x134 mm (1farbig)	500.-	1300.-	2400.-
Format B 121x89 mm (1farbig)	425.-	1065.-	2125.-
Format C 58x89 mm (1farbig)	350.-	875.-	1750.-
Format D 121x51 mm (1farbig)	350.-	875.-	1750.-
Format E 58x51 mm (1farbig)	200.-	500.-	1000.-

Preise exkl. MwSt.