

# RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Vereinigung Cockpitpersonal • Nr. 2/2002



**Das Fundament  
ist gelegt!**

<b>Liebe Mitglieder:</b>	
<b>Das Fundament ist gelegt</b>	<b>2-3</b>
<b>PBS – wie weiter?</b>	
<b>Joker Wünsche</b>	<b>5</b>
<b>Hintergrund – Empty skies</b>	<b>6-7</b>
<b>PFENS stellt sich vor</b>	
<b>Was soll das Ganze?</b>	<b>8</b>
<b>Termine und Mitteilungen</b>	<b>9</b>
<b>Kaleidoskop</b>	<b>10-12</b>
<b>News rund ums Fliegen</b>	<b>13</b>
<b>SwissALPA Newsletter</b>	<b>14-15</b>
<b>Statuten der Aeropers</b>	<b>16-19</b>
<b>Organigramm</b>	<b>19</b>

Für Aeropers-Mitglieder sind in der Heftmitte Aeropers-interne Informationen beigefügt.

#### Heftmitte

- GAV-Verhandlungen
- News aus dem Vorstand

#### 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  
Silvia Schorta, cominfo

##### Layout

Beat Schoch, Akeret AG

##### Druck

Akeret AG

##### Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

##### Inserateannahme

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

##### Foto Frontseite

© swiss

# Das Fundament ist gelegt – nun muss der Aufbau folgen

Mit dem Abschluss des Basis-GAV (kurz: B-GAV) ist eine lange Zeit der Unsicherheit beendet. Auch wenn der Vertrag alles andere als «toll» ist, so legt er uns doch das nötige Fundament für den Aufbau einer neuen Sozialpartnerschaft mit der Firma, die in Zukunft unsere Arbeitgeberin sein wird. Er wird es uns hoffentlich erlauben, im Rahmen dieser Sozialpartnerschaft dafür zu sorgen, dass unsere tägliche Arbeit im Cockpit bald wieder ähnliche Freude und Befriedigung bringen wird, wie dies in der Vergangenheit der Fall war.

*Autor: Markus Jöhl, Präsident*

Es ist soweit: Endlich erscheint sie wieder, unsere Rundschau! In den letzten beiden Monaten mussten wir unsere gesamte Energie auf die Vorbereitungen der Vertragsverhandlungen für die neue Airline «SWISS» verwenden, weshalb wir schlicht nicht mehr in der Lage waren, auch noch die Rundschau zu publizieren. Ich möchte mich deshalb bei allen Leserinnen und Lesern dafür entschuldigen und mich gleichzeitig für das Verständnis bedanken.

Nach einer längeren Zeit der Unsicherheit, wie und ob es für uns weitergeht, ist klar, dass es weitergeht! Mit der Unterzeichnung des B-GAV sind wir nun offizieller Sozialpartner der neuen Schweizer Airline «SWISS» geworden. Damit haben wir das Ziel erreicht, das wir während der letzten paar Monate stetig und immer wieder auch trotz zeitweiliger Rückschläge konsequent verfolgt haben.

#### Grundlegende Ziele des Verbandes

Zu Beginn der Amtsperiode im Jahre 2000 hatte sich der Vorstand anlässlich seines Vorstands-Seminars sehr intensiv und ausgiebig über die Ziele, die wir als Verband verfolgen wollen, unterhalten können. Dabei wurde klar, dass die Basis für eine erfolgreiche Verbandsarbeit zuerst die Sicherung der Existenz und des Einflusses des Verbandes selber sein muss. Denn nur so kann sichergestellt werden, dass die individuellen Anstellungsverhältnisse der vom Verband vertretenen Mitglieder im Rahmen eines Gesamtarbeitsvertrages – und nicht als Einzelarbeitsverträge – geregelt werden. Und dass ein Individuum im Kollektiv einen grösseren Schutz findet als alleine, ist eine wohl allseits anerkannte Tatsache.

Wie bei allen wichtigen Entscheiden hatten wir uns auch bei den anstehenden GAV-

Verhandlungs-Vorbereitungen an diesen Zielsetzungen (die übrigens bei uns im Sitzungszimmer aufgehängt sind) orientiert und schnell herausgefunden, dass es primär darum gehen muss, unsere vorhandenen Strukturen aufrecht zu erhalten. Denn wenn schon vorübergehend materielle Zugeständnisse unausweichlich sein würden, so wird es in Zukunft sicher einfacher sein, aufgrund einer nach wie vor intakten Verbands- und Vertragsstruktur diese Zugeständnisse bei gutem Geschäftsgang der Firma wieder zurückzufordern. Zudem war uns ebenfalls klar, dass es unser Ziel sein musste, möglichst viele Arbeitsplätze zu erhalten. Diesen beiden obersten Zielsetzungen massen wir die höchste Bedeutung zu und waren nicht bereit, zugunsten von monetär etwas besseren Resultaten Abstriche zu machen.

Entsprechend muss auch der nun vorliegende B-GAV gewertet werden: Er ist ein Fundament, auf dem wir – zusammen mit dem Management der neuen Airline – unsere künftige Sozialpartnerschaft aufbauen müssen. Es ist klar, dass die über 55-jährige Zusammenarbeit mit «unseren» Swissair-Kaderleuten, die gewachsen und gereift ist, nicht von heute auf morgen einfach im Sinne von «copy-paste» auf die neue Airline übertragen werden kann. Es bestehen – beidseitig – nach wie vor noch Unsicherheiten, wie der andere wohl reagieren wird. Erst durch die nun beginnende Zusammenarbeit wird es möglich werden, einander besser kennen und verstehen zu lernen. Wie in jeder Beziehung muss zuerst Vertrauen und Verlässlichkeit geschaffen werden. Dafür braucht es Verständnis und eine offene Kommunikation, und zwar von beiden Seiten. Aufgrund der Erfahrungen, die ich im Rahmen der Verhandlungen mit unserem neuen Chef Operationen machen konnte, bin ich zuversichtlich, dass die Basis

für einen solchen offenen Austausch gegeben ist.

### Neue Lösungsprozesse

So oder so wird sich in der Aufbauphase der neuen Airline auch eine neue Art der (sozialpartnerschaftlichen) Lösungsfindung aufdrängen: In der Zusammenarbeit mit Swissair wurde vielleicht zu oft oder zu lange an der perfekten Lösung gearbeitet, an die der Anspruch erhoben wurde, von nun an für immer gültig zu sein und alle Probleme auch im Detail zu regeln. Hier ist ein Umdenken sicher denkbar: Es kann durchaus eine Chance sein, wenn in unserer schnelllebigen Welt die ohnehin knappe Zeit für eine brauchbare, dafür sofort umsetzbare Lösung genutzt wird.

So werden wir alle gefordert sein, Altes hinter uns zu lassen. Um diesen individuellen Prozess des Abschiednehmens wird niemand, der den Wechsel von Swissair zu SWISS vollziehen wird, herumkommen. Sicher bedeutet es einerseits den Verlust von liebgewonnenen Vertraut- und Sicherheiten. Und Sicherheit ist ein Wert, der im Leben eines Piloten eine zentrale Rolle spielt. Das Loslassen von sicheren Werten ist für uns denn auch ein besonders schwieriger Prozess. Doch wer zu lange an Altem haften bleibt, läuft Gefahr, nicht für das Neue gerüstet zu sein. Oder wie es Hermann Hesse treffend beschrieben hat: «Abschied nehmen können heisst leben können»!

Umso wichtiger ist deshalb der Erhalt unserer Verbandsstrukturen, um damit in der neuen Firma auf dem jetzt gelegten Fundament die nötige Sicherheit schnellstmöglich wieder aufbauen zu können. Unsere interne Reorganisation hat sich auch in dieser Hinsicht bereits voll ausgezahlt: Wir haben uns im Rahmen des Verhandlungsprozesses als professionellen Verband positionieren können. Unsere Art, Probleme auch unter schwierigsten Verhältnissen sachlich abzuhandeln, hat bei unseren Verhandlungspartnern sowie im Verwaltungsrat einen positiven und anerkennenden Eindruck hinterlassen, der uns für die Zukunft sicher auch den nötigen Respekt verschaffen wird.

### Eine politische Unternehmung?!

Auch in der öffentlichen Meinung haben sich die Swissair-Piloten in den letzten Wochen wieder positiver positionieren können. Dies ist nicht ganz unerheblich, denn durch den Einstieg des Bundes in die neue Airline ist de facto ein neues, öffentlich-rechtliches Unternehmen entstanden, in dem jeder einzelne Steuerzahler nun seine Mitsprache geltend machen will. Dies wird für den Verwaltungsrat eine nicht gerade einfache Aufgabe werden, denn letztlich muss das Unternehmen trotzdem nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführt

werden.

Momentan sind jedoch viele politische (oder eben öffentliche) Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, was sich beispielsweise in der dem Businessplan völlig widersprechenden Anhebung der Saläre unserer Crossair-Kollegen widerspiegelt. Diese auf den ersten Blick zwar vielleicht verständliche und wohl gut gemeinte Geste des Bundes, die Löhne im Regionalsegment denjenigen im Langstreckensegment anzunähern, führt aber dazu, dass die Copiloten in jenem Segment zwar wenigstens im internationalen Benchmark liegen, die Regional-Commander dagegen massiv darüber zu liegen kommen, während die Piloten im Mittel- und Langstreckensegment mit den Konzessionen von 35 Prozent umgekehrt massiv unter diesem Benchmark liegen.

Diese grobe Verzerrung von Marktkräften kann auf Dauer nicht aufrecht erhalten werden. Denn wenn es einer Firma nicht gelingt, mit marktgerechten Löhnen Gewinne zu erzielen, hat sie volkswirtschaftlich gesehen keine Existenzberechtigung! Es darf für den Moment aber nicht vergessen werden, dass die neue Firma auch nur aufgrund politischer Kräfte überhaupt zustande gekommen ist; der ursprüngliche Plan hätte ja eigentlich eine O/O-Lösung vorgesehen! Im Verlauf der nächsten Jahre wird eine politische Emanzipation der Firma aber unausweichlich werden, wenn sie im Markt Bestand haben soll.

### Der Aufbau bleibt ein High-Risk-Unternehmen

Das ehrgeizige Projekt des Aufbaus einer neuen, international bedeutenden Airline im aktuellen Umfeld stellt denn auch ein High-Risk-Unterfangen sondergleichen dar: Über Flottengrösse und Rückgewinne von Kunden(-Vertrauen) wurde in den letzten Wochen bereits an anderen Orten sehr viel geschrieben. Zusammen mit dem generellen Preiserfall in der gesamten Branche sind dies Faktoren, die für reichlich Unsicherheiten sorgen werden.

Vor diesem Hintergrund müssen auch unsere massiven Konzessionen betrachtet werden. Sie waren eine der Bedingungen, damit sowohl der Bund als auch private Investoren überhaupt bereit waren, massiv Geld in ein sehr risikoreiches Unternehmen zu investieren.

Es dürfte dabei allen Beteiligten klar sein, dass dieser B-GAV deshalb auch nicht ein GAV sein kann, der für eine unbegrenzte Zeit Gültigkeit haben wird. Dafür sind die monetären Bedingungen zu weit weg vom internationalen Benchmark und zuwenig attraktiv, um entsprechend qualifiziertem Personal eine echte Alternative zu anderen Tätigkeiten in der Privatwirtschaft bieten zu können. Es haben ja

auch schon etliche Piloten ihren Job zugunsten eines attraktiveren Angebots in einer anderen Branche an den Nagel gehängt! Entsprechend wurde aus Kreisen des Verwaltungsrates bereits signalisiert, dass man die Löhne wohl (oder übel?) wieder überprüfen müsse, wenn die Firma einmal Geld verdiene. Dass dies frühestens im Frühjahr 2004 mit der Publikation des Jahresergebnisses 2003 der Fall sein wird, ist leider eine Tatsache. Der budgetierte Gewinn für 2003 ist aber nur knapp in den schwarzen Zahlen. Erst der budgetierte Gewinn für 2004 stellt ein solides, positives Ergebnis dar. Die Publikation dieses Gewinnes wird im Frühjahr 2005 erfolgen; just in dem Moment, wo wir die Verhandlungen für den Ende 2005 auslaufenden B-GAV aufnehmen werden!

Der B-GAV legt somit lediglich ein Fundament, auf dem nun aufgebaut werden kann. Wie bei jedem Haus besteht es (leider) nur aus Magerbeton. Doch bereits nach ein paar Jahren, wenn das Haus steht und bewohnt wird, sieht man vom Fundament nichts mehr, sondern freut sich an den blühenden Bäumen und Sträuchern sowie am grünen Gras, das in der Zwischenzeit darüber gewachsen ist.

In diesem Sinne kann wohl auch niemand ein freudvolles «JA» zu diesem Vertrag erwarten; es würde unseren Gefühlen nach diesem massiven Abbau sicher auch nicht gerecht! Es wird wohl eher ein «Vernunfts-JA» sein, weil uns ein «Nein» in eine noch schlechtere Situation manövrieren würde. Wir würden damit nämlich wieder ins kalte Wasser zurückgeworfen, in das wir nach dem Sinken unseres Swissair-Schiffes gefallen sind und das wir mit dem Abschluss des B-GAV – aus unserer Sicht – nun erfolgreich verlassen konnten, um endlich wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen.

In diesem Sinn danke ich Euch einerseits für Euer Durchhalten in dieser äusserst schwierigen Zeit und andererseits für Euer Verständnis, dass im Moment einfach nicht mehr drin gelegen ist.

Auf dass nun wieder bessere Zeiten auf uns zukommen mögen!

Euer



# KALKSCHUTZ.....ANTI-KALK.....KALKNEUTRALISATOR



## der AQUA 2000 Kalklöser

- kein hartnäckiger Kalkbelag mehr an Lavabo-, Bad- oder Küchenarmaturen
- längere Lebensdauer von Heizelemente in Waschmaschine und Elektroboiler, bessere Energieausnützung
- kein mühsames Hantieren mehr mit Anti-Kalkmitteln oder Ameisensäure
- nach elektro-physikalischem Prinzip somit keine Veränderung der Zusammensetzung des Wassers, ökologisch neutral
- Wartungsfrei, Umweltfreundlich, sehr geringer Stromverbrauch

**PREIS Sfr 490,-** für Aeropers und (ex) Swr **Sfr 450,-**

- einfache Selbstmontage auf der Wasserleitung
- einen Monat gratis zur Probe
- ein Jahr Rückgaberecht ohne „wenn und aber“
- 2 Jahre Garantie (EU Norm)

nähere Informationen bei:

rodemag  
ronald de jong  
glärnischstrasse 4  
8442 hettlingen 052-3161082  
rodemag@gmx.ch



*manne und fraue, es tuet würkli !!*



# PBS – wie weiter ?

Es tauchen immer wieder Fragen im Zusammenhang mit dem PBS auf. Nachstehend nun einige Informationen zur aktuellen Situation.

Autor: Tom Weder

Die LX verfügt über ein System der Lufthansa-Tochter NetLine, welches allerdings die Einsätze nicht automatisch plant. Nun wurde von dieser Firma die Entwicklung eines PBS per Ende März 2003 in Aussicht gestellt, als Konkurrenzprodukt zu unserem PBS von AdOpt. Es ist deshalb immer noch nicht entschieden, welches System dereinst die Planung unserer Einsätze vornehmen wird, sicher auch deshalb, weil die Leistungsdaten dieses projektierten Produkts noch nicht feststehen. Kritische Punkte sind sicher die zu verarbeitende

Menge an Crew Members und die Anforderungen an einen Optimizer. Daraus folgt, dass unser PBS (inkl. JWS!) sicher noch bis Ende März 03 in Betrieb sein wird. Entsprechende Verhandlungen zwischen SWISS und AdOpt über die notwendigen Lizenzen sind im Gang. Deshalb ist es auch nicht notwendig, das Konto mit den Joker-Wish-Punkten jetzt zu tilgen. Das Joker-Wish-System bleibt mit dem PBS zusammen in Betrieb!

## Joker Wünsche – PBS

Die Wunschliste lässt nichts zu wünschen übrig. Obschon unheimlich viele Wünsche eingingen, halten die Kontingente, und praktisch alle Wünsche konnten erfüllt werden.

Autor: Tom Weder

Viele C/M haben (möglicherweise aus Angst, ihre Punkte würden ab April 02 nichts mehr wert sein?) im März eine wahre Flut von JWD ausgelöst. Vergleicht man nun die Anzahl möglicher Flüge mit den Eingaben, dann ist die Erfüllungsquote wohl selbst erklärend! (Bei der Kabine waren die Zahlen noch viel eindrücklicher!)

Die JWF hingegen erfahren seit ihrer Einführung eine sehr hohe Erfüllungsquote. Ausser an Ostern 02 (The Last Nightstop?) wurden die Kontingente bisher nie ausgeschöpft, und es konnten praktisch alle Wünsche erfüllt werden. Das Ausbleiben von Reklamationen wird von uns als positives Zeichen dafür gewertet, dass mit dem JWS Eure Bedürfnisse bezüglich Freitage und Flugwünsche zum grossen Teil befriedigt werden konnten. Oder etwa nicht?

### Top-6 der Eingaben Flug-Joker Wishes für MAR Cockpit

	Total	CMD M11	F/O M11	CMD A3x	F/O A3x	CMD A32	F/O A32
<b>BKK</b>	39	14	25				
<b>AUH</b>	33			13	20		
<b>JED</b>	25			12	11		
<b>HKG</b>	19	7	10	2			
<b>PEK</b>	12	5	6	1			
<b>DXB</b>	10			4	6		
<b>Total Top-6</b>	138	26	41	32	37		
<b>Total alle Flüge</b>	191	29	64	45	50	1	2

# Der 11. September aus der Sicht der ATC – Empty skies

Um vollständig zu begreifen, weshalb am 11. September 2001 innerhalb von drei Stunden 4546 Flugzeuge im US-Luftraum sicher auf den Boden gebracht wurden, ist ein Blick hinter die Kulissen der US-ATC notwendig: Nur Minuten, nachdem die zweite Maschine um 9.03 Uhr in den World-Trade-Center-Turm geflogen war, verlangte die ATC-Kommandozentrale in Herndon Auskunft, wie viele Flugzeuge im US-Luftraum entweder nicht in Funkverbindung mit einer Leitstelle sind oder ungewohnte Flugwegänderungen gemacht haben. Von allen Leitstellen der USA kommen die Meldungen herein. Elf solche Flugzeuge wurden registriert, eines davon flog um 9.41 Uhr ins Pentagon. Vier Minuten später ging der Befehl an alle Leitstellen, sämtliche Flugzeuge auf den Boden zu bringen.

Autor: Henry Lüscher

Die Verspätungen waren kleiner als noch vor einem Jahr, der Verkehr liess sich ruhig und in gewohnten Bahnen an, das Wetter war

Angestellten kehrten an ihre Plätze zurück. CNN meldete, dass ein «kleines Flugzeug» ins WTC geflogen sei. CNN wird auf einen der Grossschirme im Nervenzentrum der Kommandozentrale aufgeschaltet. Der

in ihrem Einflussbereich. In den USA wurden alle Abflüge mit Ziel New York annulliert. Um 9.26 Uhr wurde landesweit ein Startverbot verhängt, zu diesem Zeitpunkt waren genau 5083 Flugzeuge in der Luft.

Als um 9.41 Uhr der Flug American 77 im Pentagon endete, gab Herndon drei Minuten später den Befehl, dass alle 4546 Flugzeuge, die sich jetzt noch in der Luft befanden, sofort oder so schnell wie möglich auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen müssen. Bereits eine Stunde später waren nur noch etwas über 1000 Flugzeuge im (Sink-)Flug, und um 12.16 Uhr gab es über den ganzen USA nur noch einige militärische Flugzeuge oder Regierungs- und Rettungsflugzeuge, die den Himmel bevölkerten.

## «Der Luftraum über New York sollte vom Verkehr befreit werden»

ausgezeichnet. Die routinemässige Sitzung der Leiter der Kommandozentrale um 8.30 Uhr war ebenso Routine, der gestrige Tag wurde besprochen und die Wetterprognosen des neuen Tages diskutiert. Doch während dieses Komitee das Tageswerk besprach, waren bereits die vier Flugzeuge unterwegs gewesen, die diesen Tag jäh in den Mittelpunkt des Weltinteresses stellen sollten: American 11, eine Boeing 767, verliess Boston um 8.00 Uhr für Los Angeles mit 81 Passagieren und 11 Besatzungsmitgliedern; United 93, eine Boeing 757, startete um 8.01 Uhr in Newark mit 38 Passagieren und sieben Besatzungsmitgliedern für den Flug nach San Francisco; United 175, eine Boeing 767, startete um 8.14 Uhr ebenfalls in Boston mit Ziel Los Angeles mit 56 Passagieren und neun Besatzungsmitgliedern; und Flug American 77, eine Boeing 757, verliess Washington Dulles um 8.21 Uhr mit Ziel Los Angeles mit 58 Passagieren und sechs Crewmitgliedern.

Luftraum über New York sollte vom Verkehr befreit werden, damit die lokalen Fluglotsen dieses Gebiet besser unter Kontrolle halten können. Starts und Landungen wurden noch nicht verboten.

Dann, nur ein paar Minuten später, mussten die fassungslosen Leute in Herndon um 9.03 Uhr mit ansehen, wie ein zweites Flugzeug, das jetzt offensichtlich ein Verkehrsflugzeug war, in den zweiten Turm krachte. Jetzt wurden die Leitungen zum FAA-Hauptquartier, zum Verkehrsministerium und anderen wichtigen Stellen zugeschaltet.

Vom FAA kamen Meldungen, die über

### Zufälle

Der Umstand, dass in Herndon nicht nur ATC-Leute, sondern auch Vertreter der Air Transport Association und der National Business Aircraft Association ständig präsent sind, hauptsächlich um Entscheide bei schlechten Wettersituationen beraten zu können, wirkte sich positiv aus. So konnten diese Leute ins Krisenmanagement einbezogen werden. Ausserdem ist in Herndon

## «Fluggesellschaften versuchten, ihre Flugzeuge auf einen bevorzugten Platz zu dirigieren»

### Emergency

Das Komitee erhielt die Meldung, dass möglicherweise ein Hijacking im Gange sei. Minuten später platzte ein Mitarbeiter in den Meetingraum mit der Nachricht, dass ein Flight Attendant an Bord eines gekaperten Flugzeuges umgebracht worden sei. Die Sitzung wurde aufgehoben, alle leitenden

«ungewöhnliche Vorfälle» berichteten und die ATC-Verantwortlichen versammelten sich alle paar Minuten, um die Situation zu analysieren und mögliche Massnahmen zu beraten. Die Zentren in Boston und New York stoppten kurz nach neun Uhr alle Starts

eine «militärische Zelle» auf «stand-by» installiert, zusammengestellt von der FAA und dem Verteidigungsministerium. Die Spezialisten, die dort an bloss drei Tagen im Monat ihre Refresherkurse absolvieren, sollen im Kriegs- oder Notfall die militärische und

staatspolitische Komponente einbringen. Der grosse Zufall war, dass genau an jenem 11. September ein solcher Refresherkurs stattfand.

Da mittlerweile auch das FBI und die CIA involviert waren, mussten alle Leute, die nicht in Herndon angestellt waren, vom Komplex gewiesen werden. Denn man wusste nicht, in was für einer Sache man sich befand.

Und immer noch waren neun Flugzeuge als «verdächtig» gemeldet, das hiess, nicht im Kontakt mit einer Radarstation. Eines davon war die United 93, die um 10.10 Uhr in Pennsylvania auf offenes Gelände abstürzte. Die Meldungen über die restlichen acht waren widersprüchlich, so dass der Eindruck entstand, dass noch viel mehr Flugzeuge gekapert worden waren, was den Entscheid zur Operation «clear sky» rechtfertigte. Jedoch konnte nach einiger Zeit in diesem Bereich Entwarnung durchgegeben werden, als auch diese Flugzeuge wieder im Funkkontakt und sicher auf einem Flugplatz gelandet waren. Eines dieser Flugzeuge war eine Delta Air Lines, die in Boston gestartet war mit Ziel Westküste. Von Seiten der ATC waren keine weiteren Verdachtsmomente gegeben, jedoch das FBI verhinderte, dass weitere Informationen über die «verdäch-

## «Bereits eine Stunde später waren nur noch etwas über 1000 Flugzeuge im (Sink-)Flug»

tigen» Flugzeuge herausgegeben wurden.

### Keine Hektik

Die Arbeit, 4546 Flugzeuge innerhalb von etwas über zwei Stunden sicher auf den Boden zu bringen, war keine aussergewöhnliche für die Fluglotsen, denn wegen des Startverbotes beschränkte sich die Aufgabe «nur» darauf, Sinkflüge einzuleiten. Natürlich liess sich der Befehl «auf dem nächsten Flughafen zu landen» nicht so umsetzen, denn die Piloten mussten ja adäquate Landepisten vorfinden. Auch versuchten Fluggesellschaften, ihre Flugzeuge auf einen bevorzugten Platz zu dirigieren. Dies gab dann ab und zu Diskussionen am Funk, denn für die Fluglotsen war der Zeitfaktor der primäre Antrieb.

Auch die nach Sichtflugregeln und ohne

Funk fliegenden Privatpiloten waren nicht alle darüber informiert, was vor sich ging, und boten ein Hindernis für grosszügige Sinkflugplanungen. Aber auch diese konnten fast alle erreicht und zur Landung aufgefordert werden.

Danach waren nur noch AWACS und militärische Patrouillenflugzeuge am Nachmittag des 11. September über den USA anzutreffen.

## PENSFREE

FREIZÜGIGKEITSSTIFTUNG

### PensFree – Einzigartige Feizügigkeitsstiftung

- **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 PENSFREE**

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

E-MAIL [info@pensexpert.ch](mailto:info@pensexpert.ch) INTERNET [www.pensexpert.ch](http://www.pensexpert.ch)

# Was soll das Ganze?

Mit dem Auseinanderbrechen der alten Swissair wird es immer schwieriger, den Kontakt mit bisherigen Kollegen zu halten. Darum hat sich das PFENS-Team entschlossen, in eigener Regie aktiv zu werden, Informationen zu sammeln und diese ins Internet zu stellen.

Autor: Hansruedi Sutter, pens. SR-CMD

## Liebe Kollegen

Vor einiger Zeit haben wir allen pensionierten Piloten, FEs und Navigatoren der ehemaligen Swissair einen Brief zugestellt, in dem das **WebNet PFENS** vorgestellt wird. Dieser Brief wurde auch an Ehemalige verschickt, die nicht Mitglieder der Aeropers sind, und solche, die keine Verbindungen zur VEF haben.

## Was soll das Ganze?

Ich verrate Euch kein Geheimnis, wenn ich erwähne, dass niemand weiss, was die nächsten Monate für unsere Gruppe bringen werden. Auch wenn wir uns bewusst sind, dass viele unserer jüngeren Kollegen in der letzten Zeit weit härter getroffen worden sind als wir, müssen wir uns im Klaren sein, dass grössere Veränderungen durchaus denkbar sind.

Der **Personaldienst der Swissair**, der bis jetzt zumindest eine Liste der Pensionierten geführt hat, gelegentlich eine O-m@il publizierte und damit für etwas Zusammenhang und Information gesorgt hatte, gehört, wie die Firma selber, schon bald der Vergangenheit an.

Die **Aeropers**, die durch die Rundschau, den monatlichen Stamm und den jährlichen Ausflug der Passivmitglieder dasselbe be-

wirkt, hat zurzeit genügend andere Probleme. Kann sie, will sie dann zumal diese Aufgaben noch wahrnehmen?

Die **VEF** ist in gründlichem Umbau begriffen, die Informationen dazu fliessen spärlich, und – wenn auch ihre Leistungen zurzeit gesichert scheinen – es sind auch hier noch Fragen offen (beruhigend zu wissen, dass die **IGPension** die Augen offen hält).

So lange alles gut läuft, scheint kein Handlungsbedarf gegeben. Im Moment, wo Änderungen eintreten, sollten wir aber bereit sein.

## Das ist Ziel und Absicht des WebNet PFENS:

- zunächst einmal als reine Datenbank unabhängig die Namen und Adressen jener aufzubewahren, die noch ein Interesse an ihrer früheren Arbeitswelt haben;
- diese Daten nutzen, den direkten Kontakt zwischen den einzelnen Mitgliedern zu ermöglichen, und
- die technischen Möglichkeiten nutzen, um die Information der Mitglieder sowie die Organisation von Anlässen wesentlich einfacher und billiger zu gestalten.

Wir sind also kein Verein. Wir sind **unabhängig** von Aeropers, VEF und IGP. Der alte Teamgeist der Swissair liegt uns am Herzen. Davon möchten wir etwas erhalten. Wer

mitmachen will, soll sich melden. Die Einladung geht an alle pensionierten, invalidierten und ausgetretenen Cockpitbesatzungsmitglieder der alten Swissair. Wir bieten ein Netz, das uns auffangen soll, wenn die anderen Stricke reissen. Darum soll sich jeder überlegen, ob er mitmachen will. Doch warum draussen bleiben? Die Tür ist offen, das Portal heisst [www.pfens.ch](http://www.pfens.ch)

Auch Leuten, die keinen Internetzugang besitzen, bieten wir dieselbe Sicherheit. Wir werden sie mit konventioneller Post auf dem Laufenden halten. Aus Gründen des Aufwandes und der Kosten wird das allerdings nicht gar so häufig sein. Wir versprechen aber, dass sie nichts Wesentliches verpassen werden.

Das alles können wir nicht alleine garantieren. Wenn das Netz halten soll, muss jeder einen Faden in den Händen halten. Er wird vielleicht bald der einzige sein, der den Kontakt zu den ehemaligen Arbeitskollegen aufrecht erhalten wird. Dieser Faden heisst: **aktiv mitmachen!** Ihn abreißen zu lassen wird heissen: den Kontakt verlieren. Darum soll jeder selber entscheiden.

Anmeldeformulare via Homepage oder direkt beim PFENS-Team.

Das PFENS-Team, Bachserstrasse 1, CH-8173 Neerach

## 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](http://www.bufftreuhand.ch)

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/USF

## Gesucht : Übungsraum für Ex-Swissairpiloten-Band OFFTRAXX

Liebe Freunde, Kollegen und Bekannte, für unsere Ex-Swissairpiloten-Band OFFTRAXX ([www.geocities.com/offraxx/index.html](http://www.geocities.com/offraxx/index.html)) suchen wir dringend einen Übungsraum in der **Region Zürich**.

Irgend eine, nach Möglichkeit geheizte, alte Lagerhalle oder ein grosser Keller oder sonst eine leerstehende Lokalität an einer **lärmunempfindlichen Lage**.

### Bedingungen:

**Platz für 5 Leute mit Instrumenten und Musikanlage, Stromanschluss** und dann wären wir natürlich froh, wenn wir unser Equipment dort stehen lassen könnten.

Wir wären auch bereit einen Raum mit jemandem zu teilen, da wir z. Z. noch nicht jeden Tag üben.

mit freundlichen Grüssen  
Martin Gassmann, 079 671 72 68



# TERMINE & MITTEILUNGEN

## Jahresbericht 2001, Protokoll der GV 2001, Jahresrechnung 2001

Der Jahresbericht, das Protokoll der letztjährigen GV und die Jahresrechnung wurden den Aktivmitgliedern im März 2002 verteilt. Für interessierte Passivmitglieder liegen entsprechende Exemplare im Aeropers-Sekretariat am Ewigen Wegli 10 in Kloten auf.

## Abstimmungstermine (Aeropers-Funktionäre/GV-Abstimmungen/B-GAV2002)

- Eröffnung der Kommentarfrist **12. April 2002**
- Abschluss der Kommentarfrist **3. Mai 2002**
- Eröffnung der Abstimmung **7. Mai 2002**
- Abschluss der Abstimmung und Stimmzählung **27. Mai 2002**
- 57. ordentliche Generalversammlung (GV) **28. Mai 2002**

## Pensionierten-Stamm

Datum: 30. April 2002, 28. Mai 2002  
 Zeit: ab 14:30 Uhr  
 Ort: Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube)

*Jeweils am letzten Dienstag jedes Monats*

## Termine Vorstandswochen Amtsjahr 2002 / 2003

- 22.–26. April 2002
- 27.–31. Mai 2002, GV am Di. 28.5.02 (20.5. Pfingstmontag, Pfingsten)
- 24.–28. Juni 2002 / Seminar *Grosses Seminar inkl. Spezialisten*
- 22.–26. Juli 2002
- 26.–30. August 2002
- 23.–27. September 2002 / Seminar
- 21.–25. Oktober 2002
- 18.–22. November 2002 *vorgezogen wegen Abstand zu Dezember VSW*
- 9.–13. Dezember 2002 *vorgezogen wegen Weihnachtsfreimöglichkeit*
- 20.–24. Januar 2003 / Seminar
- 17.–21. Februar 2003 *vorgezogen wegen Schulferien*
- 17.–21. März 2003 *vorgezogen wegen Februar und April*
- 14.–18. April 2003 *18.4. Karfreitag, vorgezogen wegen Schulferien*
- 19.–23. Mai 2003, GV am Do 22.5.03 *Woche 26.–30.5. enthält Auffahrt 29.5.03*

Wegen Todesfall günstig zu verkaufen

### Gewerbekaufhaus mit Privatwohnung (WG 3)

in Wila ZH, ruhige Lage, direkt neben der Töss, mit sep. Büro, VP 1,2 Mio

Infos + Besichtigung über St. Nehrwein 01 945 07 09 oder [www.nehrwein.ch](http://www.nehrwein.ch) und/oder [www.yourgroup.ch](http://www.yourgroup.ch)

### Zu verkaufen

Grosse (34 m<sup>2</sup>) 1 1/2 Zimmer Wohnung, Parterre  
 Industriestrasse 37, Kloten  
 Ideales Pied-à-Terre Raum Flughafen, 5 min. Bus/Bahnhof  
 Inventar kann (teilweise) übernommen werden

Preis: Fr. 175 000.–

Arend Versteeger  
 Tel. Holland 0031 555062516 oder  
 Tel./Fax CH 01 813 45 65

### Zu verkaufen nahe Wells Gray Park, in B.C. Canada:

41000m<sup>2</sup> Land für Wohn- oder Ferienhaus, angrenzend an privaten Flugplatz mit 600 m Piste.

#### Anfragen an:

Wells Gray Air Services Ltd.  
 Box 9008, Clearwater,  
 British Columbia, Canada

Tel/Fax: 001 250 674 3115 oder  
 E-mail: [wgair@mercuryspeed.com](mailto:wgair@mercuryspeed.com)

Glattfelden (ZH-Unterland)

### LIEBHABEROBJEKT

Im alten Dorfkern verkaufen wir ein renovationsbedürftiges Riegelhaus aus dem 16. Jahrhundert. Die ca. 300m<sup>2</sup> Innenausbau lassen sich beliebig gestalten. Ideal zum Wohnen und Arbeiten. Ein bewilligtes Projekt ist vorhanden und kann übernommen werden. Die Liegenschaft steht unter Denkmalschutz.

VP Fr. 310 000.–

#### Unterlagen und Besichtigung



BFP Immobilien Treuhand  
 Bernhard Frei  
 Badenerstrasse 816  
 8048 Zürich  
 Tel. 01 430 55 56  
 E-Mail: [info@bfp-immo.ch](mailto:info@bfp-immo.ch)

## Starker Pilotenverband zum ersten

Als American Airlines am 1. Oktober 2001 das Streckennetz drastisch reduzieren musste und dadurch 595 Piloten ihren Job verloren hatten, erklärte sich die Fluggesellschaft bereit, die Kapazität ihrer Regionalgesellschaften auf dem Stand vom 1. Oktober einzufrieren. Damit konnte die Pilotengewerkschaft eine Unterwanderung verhindern. Da gegenwärtig aber bis zu drei neue Regionaljets zu den Flotten von American Eagle und American Connection stossen und andererseits viele Hauptstrecken von kleineren Flugzeugen bedient werden, ist American Airlines an die Pilotengewerkschaft herangetreten und hat um eine Lockerung gebeten. Doch diese bleibt hart: Erst wenn wie vertraglich vereinbart der letzte der 595 entlassenen Piloten wieder angestellt ist, wird die Beschränkung aufgehoben! Nun werden in den Regionalflugzeugen Sitze ausgebaut, wenig rentable Strecken in die Karibik gestrichen oder auf die Eagle-Tochter Executives Airlines ausgelagert und Frequenzen gesenkt. Doch diese Massnahmen reichen voraussichtlich nur bis Juni, dann ist der Kapazitätsplafond schon wieder erreicht. Nun hofft American Airlines auf eine rasche Erholung des Marktes, damit die grossen Flugzeuge wieder aus der Wüste und die Piloten von der Strasse geholt werden können. (lü)

## Starker Pilotenverband zum zweiten

Auch Continental Airlines musste 433 Piloten auf die Warteliste zurücksetzen. Doch 233 haben von einer Vertragsklausel profitiert, die ihnen gestattet, bei der Regionalgesellschaft Continental Express zu arbeiten. Dadurch wurde diese Gesellschaft ihrerseits genötigt, die jüngsten Piloten zu entlassen... Wegen Verlusten bei den Muttergesellschaften und Gewinnen bei

**Ferien in COSTA RICA**  
**Stilvolle, luxuriöse Unterkunft**  
**in familiärer Atmosphäre**  
**auf der Finca Hamadryas,**  
**mitten im Urwald des Valle**  
**Central. Ideal auch für Golfer.**

**Info unter: [www.hamadryas.com](http://www.hamadryas.com)**  
**e-mail: [hamadryas@hotmail.com](mailto:hamadryas@hotmail.com)**  
**Paul Gloor-Müller, pens. SR-Capt.**  
**Apdo.189; 6100 CIUDAD COLON**  
**Costa Rica Tel. (00506) 382 77 81**

den Regionals prüfen verschiedene US-Fluggesellschaften, ihre Töchter ganz oder anteilmässig gewinnbringend zu verkaufen. Diese Absicht wurde auch noch unterstützt durch die Erfahrungen bei den Streiks bei Delta Express im letzten Jahr, die sich finanziell sehr direkt auf Delta Air Lines ausgewirkt hatten. (lü)

## Ideen aus dem Busch

Bei den Aviatikleuten gab es mehr als nur eine hochgezogene Augenbraue, als US-Präsident Bush anlässlich einer Rede im Chicagoer Flughafen das seit dem 11. September verunsicherte Flugreisepublikum mit Science Fiction zu beruhigen suchte. Er sagte, er wolle sich für die Entwicklung einer Technik einsetzen, die den Fluglotsen erlaubt, im Notfall ein Flugzeug per Fernsteuerung sicher auf den Boden zu bringen. Experten sagen, ähnliche Vorschläge seien der FAA schon früher von «Lehnstuhlexperten» angedient worden, und Bush sei offenbar von diesen Ideen angetan gewesen. Kurzen Prozess mit dieser absurden Idee machte eine Gruppe Piloten um Stephen Luckey, ein Sicherheitsexperte der Pilotengewerkschaft US-ALPA, anlässlich eines Seminars. Lyle Malotky von der FAA kommentierte darauf: «Captain Luckey and his colleagues thought it was not a great idea.» Womit Bushs Idee begraben war. (lü)

## Airbus ist vom Kunststoff überzeugt

Immer noch ist keine klare Ursache gefunden worden, wieso sich das Seitenruder der A300-600R der American Airlines gelöst hat. Seit dem 12. November, als das Flugzeug kurz nach dem Start in New York abstürzte, sind keine wesentlichen Fortschritte in dieser Frage gemacht worden. Airbus Industries weist auf die 35 Millionen Stunden hin, die alle Airbusflugzeuge mit Kohlefaser-Seitenleitwerk zurückgelegt hatten. Auch wurden die rigorosen Testreihen dokumentiert: Bei 70 % Luftfeuchtigkeit und 70 Grad Wärme wurden die Ruder auf die dreifache vorgesehene Lebensdauer von 50 000 Zyklen geprüft, ausserdem wurde eines der sechs Befestigungselemente entfernt und wieder bis zur Limite geprüft. Weiter wurde eine Explosion der APU simuliert mit entsprechenden Auswirkungen auf das Seitenruder – und wieder bis zur Limite getestet. Erst bei 130 % der zulässigen Belastung zeigten sich Risse im Kunststoff. Seit diese grossen Kohlefaser-

elemente eingeführt worden waren (alles begann mit der A310-200 im Jahr 1982), gab es vor dem Unfall der American Airlines nie Probleme mit diesen Bauteilen.

Erste Untersuchungen im Windkanal und Messungen an Testflugzeugen haben ergeben, dass Situationen auftreten können, bei denen die Kräfte am Seitenruder grösser sind als die Zertifizierungslimiten. Wird zum Beispiel in einer Glissade das Ruder auf die Gegenseite ausgeschlagen, kann es zu Überlastungen kommen. Ob und in welchem Mass die Ruderausschläge zur Separation des Leitwerks beigetragen haben, werden weitere Versuche zeigen, die sich noch über Monate hinziehen können. Denn auch die Filtrierung der Daten, die vom FDR aufgezeichnet werden, macht den Untersuchungsbehörden (NTSB) die Arbeit nicht leicht. Schon 1994 hat das NTSB gewünscht, dass die Filter, welche die Aufgabe haben, Systemdaten über einen gewissen Zeitraum zu mitteln, entfernt werden sollen – oder dass die Einzeldaten separat gespeichert werden. (lü)

## Individuell fliegend zur Arbeit

Gerade noch rechtzeitig zum Ende des Millenniumjahres 2001 gelang der Firma Millennium Jet der erste kontrollierte, mantragende freie Flug ihres «SoloTrek XVF Exo-Skeletor Flying Vehicle». Trotz des «Jet» im Firmennamen ist das Gefährt durch einen Kolbenmotor angetrieben, der zwei gegenläufige Gebläse antreibt. Dergestalt ausgerüstet, soll dereinst der eilige Geschäftsmann (die Geschäftsfrau wird auch weiterhin die Limousine oder den Jet



**Libellengleich: SoloTrek XVF**

vorziehen...) mit 130 km/h sein bis zu 220 km entfernt gelegenes Büro erreichen können. Der stolze Besitzer eines SoloTrek wird nach einem Flug unzweideutig an seinem Zweitakt-Parfum zu erkennen sein... Das Vehikel scheint aber Potential zu haben, denn das Verteidigungsbüro hat sich mit fünf Millionen Dollar an der Entwicklung beteiligt, das Geld kommt aus der Kasse für «Advanced Research Projects». (lü)

## Belgische Piloten wollen eigene Airline

Nachdem im letzten März die VG Airlines einige Langstrecken aus Brüssel und Mitte November die DAT die Europastrecken ins Auge fassten, wollen nun einige ehemalige Sabenapiloten die Langstrecke zurückerobern. Vier Investoren, zwei davon Belgier, seien bereits gefunden worden. Die alte Forderung der Pilotengewerkschaft, wonach die Angestellten auch Miteigentümer der Airline sein sollen, würde mit dem Einverständnis der Investoren verwirklicht. Vor allem Strecken nach Afrika sollen geflogen werden, da dieser Kontinent von VG Airlines nicht bedient wird. 500 Ex-Sabenapiloten und 800 Flight Attendants sollen wieder Arbeit finden, wobei ich annehme, dass diese Zahlen wohl nichts über die FDRs aussagen... (lü)

## Rollweg statt Piste erwischt

In Anchorage ist es am 25. Januar fast unbemerkt von der Öffentlichkeit beinahe zu einer Katastrophe gekommen, in die eine A340-300 der China Airlines verwickelt war. Das Flugzeug befand sich auf dem parallel zur Piste 32 verlaufenden Rollweg, als die Besatzung – zwei taiwanesischen Kapitäne und ein Copilot – die Startfreigabe für Piste 32 bestätigten. Statt 180 Grad auf die Piste zu drehen, waren sie schon nach 100 Grad zufrieden und gaben auf dem Rollweg der Piste 24 Vollgas. Dieser war korrekt mit blauen Lichtern beleuchtet, aber nur noch halb so lang und breit wie die vorgesehene vier Kilometer lange Startpiste. Der Start für den 10-stündigen Flug nach Taipeh fand morgens um 2.43 Uhr bei guter Sicht und einer Temperatur von -16 Grad statt. Warum der Towerbeamte sich eine Intervention wohl überlegte, aber dann doch keinen Befehl zum Startabbruch gab, ist noch Gegenstand der Untersuchung. Gemäss der Leistungsdaten wäre für die mit 237 Passagieren und 15 Crewmitgliedern besetzte A340 eine Startstrecke von rund drei

Kilometern notwendig gewesen. Die Richtigkeit dieser Berechnungen bezeugten die 20 cm tiefen Abdrücke des Hauptfahrwerkes in einer 60 cm hohen Schneebank sieben Meter vom Ende des Rollweges entfernt... (lü)

## Ungeliebte Boeing 717

American Airlines hat bereits bei der Übernahme der TWA mit Boeing einen Lieferstopp der Kurzstreckenflugzeuge Boeing 717 erwirkt; nun will sich die Fluggesellschaft komplett von diesem Exoten in ihrer Flotte trennen. Die 30 (von 50 bestellten) bereits ausgelieferten Flugzeuge sollen im Rahmen eines «broad fleet plan agreement with Boeing» zügig abgestossen werden. Ursprünglich handelte AA mit der Leasinggesellschaft Boeing Capital einen Deal aus, der es ihr erlauben würde, ab Oktober pro Monat zwei Flugzeuge zurückzugeben. Doch bereits sind 18 Boeing 717 in der Wüste parkiert und 290 der jüngsten Piloten auf Warteliste gesetzt. Für AA passt die 717 nicht in ihre Flotte, da sie etwa gleich gross ist wie die in grösserer Anzahl vorhandenen Fokker 100.

Die Pilotengewerkschaft sieht in diesem Manöver bloss einen Trick, um den Piloten-

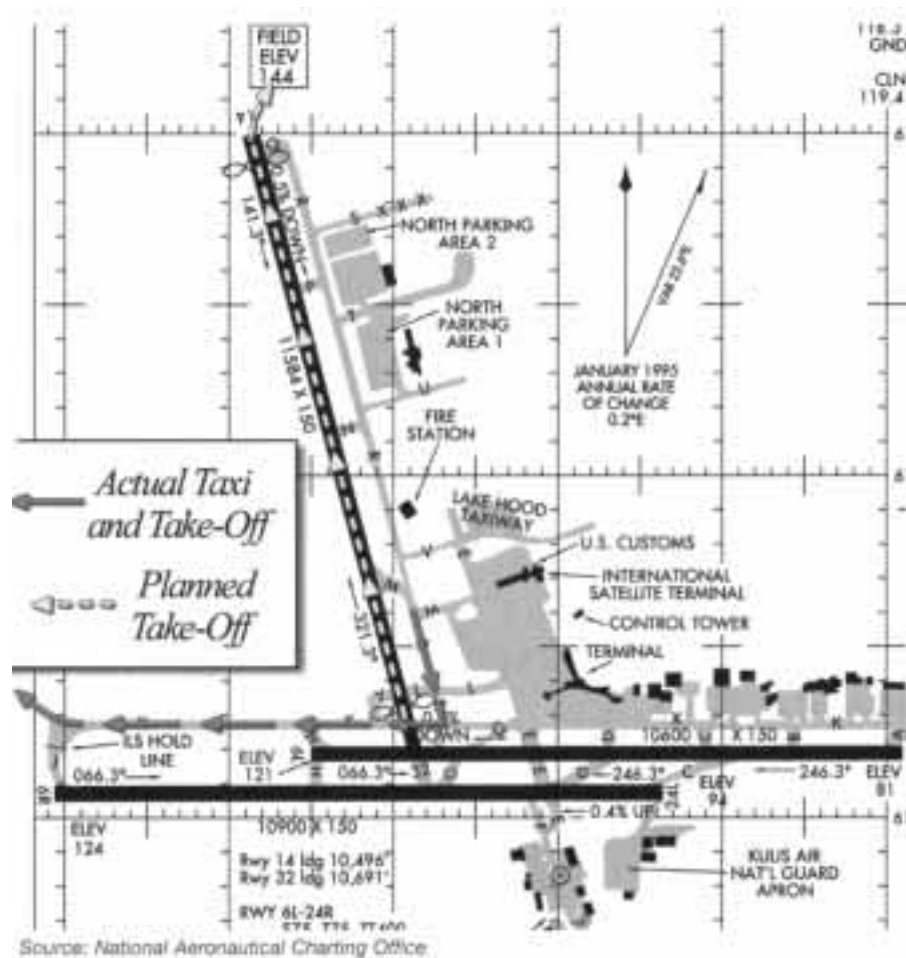
bestand weiter senken zu können. Bereits seien 13 % aller früheren TWA-Piloten freigestellt, und nun müssten diese für eine rasche Stilllegung noch mehr büssen. Einige senioritätsältere Piloten werden allerdings noch auf die MD-80 der AA umgeschult.

Boeing ist in der ungemütlichen Situation, dass bereits das 100. von 137 bestellten Flugzeugen des Typs 717 gebaut ist und mit der Rückgabe der TWA-Flugzeuge sich die anderen Besteller Air Tran und Midwest Express bei diesen Occasionen bedienen und keine Folgeaufträge platzieren.

Die 335 Bestellungen über alle Flugzeugtypen von Boeing im letzten, schwierigen Jahr schrumpften in Folge vieler Abbestellungen nach dem 11. September auf 272. Das totale Auftragsvolumen fiel um 10 Prozent auf 1363 Maschinen, was einer Auslastung von knapp drei Jahren entspricht. (lü)

## Qualität hört nicht beim Fliegen auf zum ersten

Wegen unqualifizierten Entladens sind schon einige Flugzeuge «auf den Schwanz» gekippt, vor allem Frachtflugzeuge sind für



Kürzer als man denkt...



derartige Missgeschicke anfällig. Am 9. Januar erwischte es ein grösseres Flugzeug auf dem Kingsford-Smith Airport, worauf die in luftiger Höhe gefangene Besatzung mit einer Teleskop-Plattform aus ihrer misslichen Lage befreit werden musste. Ob es sich um unseren rechtzeitig zu Korean Air Cargo abgesprungenen Kollegen Chris Hart gehandelt hatte, ist nicht bekannt... (lü)

als dieses kollabierte. Mit einem «Airbag» wurde die Flugzeugnase wieder angehoben, zu stark leider, so dass die 747 auf das Heck fiel. Wäre ja nicht so schlimm gewesen, wenn nicht unter dem rechten Höhenruder eine Arbeitsplattform gestanden wäre, die das Ruder und den integrierten Treibstofftank beschädigte. Der Schaden wird auf über drei Millionen Dollar geschätzt. (lü)

## Qualität hört nicht beim Fliegen auf zum zweiten

Bei einer neuen 747-400F der China Airlines wurden am 7. Februar in Taipeh Wartungsarbeiten am Bugfahrwerk ausgeführt,



Flugzeuge entladen will gelernt sein.



Mal Bug, mal Heck am Boden...



Landgasthof zur Birke ist das älteste noch existierende Gasthaus im Luftkurort Birken-dorf auf 800 m.ü.M. Der Ort ist oft sogar nebelfrei.

Nur 8 Minuten vom Golfplatz Obere Alp und 60 Minuten von Kloten entfernt liegt unser Landgasthof.

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

Finnische Sauna und Solarium im Haus.

Das gemütliche Ambiente mit antiker Einrichtung lädt zum Verweilen ein. Bei einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein und einem hervorragenden Essen. Frischluftliebhaber geniessen auf unserer Terrasse die gesunde Höhenluft.

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

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

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

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

Öffnungszeiten:  
Täglich ab 17.00 Uhr  
Sonn- und Feiertage:  
11.00 – 14.30 Uhr  
und ab 17.00 Uhr  
Dienstag Ruhetag

(Juni, Juli und August ohne Ruhetag)



Natur pur im Südschwarzwald... ideale Wege für Walking, Jogging und Wandern.

Thai-Abende jeweils am ersten Samstag im Monat oder auf Vorbestellung.

Ab Mai (wetterabhängig):  
Sonntags auf unserer Terrasse für Sie frisch im Wok zubereitete, chinesische Gerichte.

Unsere Hausgäste verwöhnen wir mit einem Schlemmerfrühstück auch für Langschläfer. Wie wärs wieder einmal mit einem Akuri-Toast à la Sun'n'Sand?

Herzlich willkommen

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

PS: Alle gängigen Kreditkarten sind in unserem Hause willkommen.

# Breaking Pilot Habits Instead Of Breaking Airplanes...

**They don't yet know why the American Airlines A300 that was Flight 587 shed its vertical stabilizer, but the NTSB says that a pilot is capable of ripping the fin free just by dancing on the rudder pedals. In a Safety Recommendation, the NTSB states that certain rudder inputs can exceed the structural load limits imposed by aircraft certification requirements – even while below maneuvering speed. In the recommendation, there are three numbered items and each one begins with the word «explain».**

Apparently, the NTSB would like manufacturers and operators to establish pilot training programs that explain to pilots the requirements for certification of the rudder and vertical stabilizers on transport-category airplanes. While they're doing that explaining, they further need to explain that those requirements mean that consecutive rudder movements in opposite directions of full or nearly full deflection can cause the vertical fin to fail. Finally the NTSB would like manufacturers to explain just how easy it can be to achieve full deflection (on some aircraft) – it seems that relatively light pedal forces and small pedal deflections can result in maximum available rudder travel on some models. Marion Blakey, chairwoman of the NTSB, suggests that an inch and a half of pedal travel may be sufficient to send the rudder to the stop in some aircraft. Amidst the recommended explanations, you might notice a complete lack of intent to make the

actual airplanes safer, but rather to explain what's unsafe about them. While that route may seem to be the easier one, there are some complications.

## Train Pilots About Aircraft Limitations

The NTSB's message suggests that pilots need to be aware that if they don't fly with finesse – even in the extreme circumstances of an engine loss during a strong crosswind takeoff – their control inputs can render the aircraft uncontrollable... after it breaks. So, until they find engineers smart enough to build fly-by-wire aircraft that won't translate pilot inputs into forces that cause structural failure, the NTSB is going with pilot education. Along with the specific new recommendations, a review of all the existing and proposed training of transport-category pilots is suggested to make sure that any and all learned procedures match up with the current recommendations. Of course, the

NTSB hasn't ruled out the possibility that the A300 in question made any catastrophic uncommanded control inputs of its own as the result of some «mechanical problem» or «structural failure.»

They also have gone out of their way to indicate that they are not suggesting pilot error at this time. The Allied Pilots Association (APA) representing 11 000 American Airlines pilots quoted Blakey as saying, «We do not know if those rudder movements were caused by the stabilizer's failure, or if the rudder movements perhaps were caused by a mechanical problem that was separate from that, or whether these movements were caused by the pilot.» Blakey went on to say that the recommendations were about «education and training» and «not about pilot error». The APA expressed that they are looking forward to proper instruction that explains exactly how much is too much when it comes to rudder input.

## Ein neues Buch von alten Zeiten

**Willi Weiss, der 35 Jahre lang Pilot bei Swissair und später noch während Jahren als Instruktor bei der SLS und SRAS war, hat seine Erinnerungen in einem höchst amüsanten Buch niedergeschrieben.**

*Autor: Henry Lüscher*

1953 wurde Willi in einem Schnellkurs auf die DC-3 ausgebildet und musste anschliessend erleben, wie wenig einem Copiloten damals zugetraut worden war und wie viele Flüge der Kapitän selber ausgeführt hatte.

Dem Begriff «Crew Resource Management» wurde damals noch kein Platz eingeräumt; dafür war «Apéro» ein ständiges Thema...

Lange Aufenthalte boten genügend Gelegenheit, ein Land wirklich näher kennen zu lernen, wenn auch die Transportmöglichkeiten damals etwas eingeschränkter waren als heute. Dafür waren in vielen Ländern Europäer noch «Exoten», die bestaunt worden waren und denen oft alles zu Füssen lag, jeder Wunsch von den Augen

abgelesen wurde.

Willi konnte auch ab und zu im Auftrag der Swissair Ausbildungen bei fremden Flugesellschaften durchführen. Seine Betrachtungen über die Zeit bei JAT in den frühen 60er Jahren sind spannend und fast thrillerhaft zu lesen, nicht nur was die aviatischen Eskapaden der Auszubildenden anbetrifft, sondern auch Willis Leben im kommunistischen System in Jugoslawien.

Einigen mag es wie vergangene Science Fiction vorkommen, andere wird es daran erinnern, was noch hätte kommen können. Was Willi geschrieben hat, sind Erinnerungsbruchstücke an eine fantastische Welt, ist ein Ausschnitt aus der kurzen Zeit, die die Luftfahrt bis jetzt in der Weltgeschichte besetzt hat.

Ich habe das in Willis Eigenverlag heraus-

gegebene 119-seitige Buch fast in einem Zug durchgelesen und über viele Erlebnisse geschmunzelt, die sich zum Teil lange auch vor meiner aviatischen Zeit ereignet hatten. Bei einem Episödlein war ich sogar selber Teil der Besatzung, und da wurden Erinnerungen wach... Diese Mosaiksteinchen aus einem riesigen Fundus an Erinnerungen geben einen lebendigen Einblick in eine glückliche Karriere eines glücklichen ehemaligen Piloten.

Das Buch «*Als Fliegen (auch) noch Handwerk war*» kann man beziehen in den beiden Buchhandlungen von Bülach und in jener von Dielsdorf oder bei Willi Weiss direkt: Telefon 01 858 26 19 oder [wweiss@swissonline.ch](mailto:wweiss@swissonline.ch).



**SwissALPA member associations:**

**AEROPERS**

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

**ASPPA**

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

**ECA**

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

**RCP**

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

**SwissALPA board members:**

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

Marc Vionnet  
(AEROPERS)  
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko  
(RCP)  
cgitchenko@swissalpa.ch

Alexandre Hermann  
(ASPPA)  
ahermann@swissalpa.ch

Gabriel Vogel  
(ECA)  
gvogel@swissalpa.ch

**SwissALPA Mission Statement**

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

SwissALPA will publish still four to six issues of TakeOFF News, however due to financial reasons in a reduced form. Our main publications, all news, press releases, ASC (air safety committee) are published on our new homepage [www.swissalpa.ch](http://www.swissalpa.ch) or [www.swissalpa.org](http://www.swissalpa.org), produced by our pilot colleague and Webmaster Captain Hansueli Nydegger. You as a pilot may also log in and publish yourself articles, photos, links. You can visit the new pilot forum, find a job or communicate directly with the board of SwissALPA.

**News from the SwissALPA Board**

SwissALPA had a turbulent year of 2001 behind, like all the aviation Worldwide and especially the Swiss aviation. Our national flag carrier Swissair (1931) is gone, so is Balair, the first Swiss Charter airline (1925). The year started hopeful. All Swiss pilot associations decided to work together under the new pilot umbrella organization SwissALPA. New also General Aviation pilots and charter airlines had the chance to join a large pilots union, a total of 2200 members in March 2001. September 11 changed also the unity within SwissALPA: CCP left. New associations will however join in 2002: RHP (REGA Heli) and Belair.

**1 CCP leaves SwissALPA**

During the Swissair grounding in October there were some disputes between Aeropers and CCP. Following these troubles SwissALPA President Tom Leupin left the board. Even though the board tried to keep the association united, Vice President Thomas Häderli and the CCP decided to leave SwissALPA on reason of distrust in January. Now under the smaller board and the Presidency of Patrick Sutter SwissALPA is looking now forward to work for who SwissALPA was created for: you the Swiss pilot, for air safety and quality in air travel and for our passengers. And we wish our new airline SWISS great success!

**2 SwissALPA office**

Since the founding SwissALPA was looking for a «home». It temporarily occupied a nice office in the OPS center at the Zurich airport. After CCP and the SR troubles SwissALPA lost also about 1100 pilots, therefore we were forced to find a less costly solution. SwissALPA has now a contract with Aeropers which will provide a small office, meeting rooms, phone and fax service and a secretary. The new phone number will be published as soon as available. Until then our number 0878 87 25 72 will be forwarded to a duty officer.

**3 Individual membership**

SwissALPA was so far not a pilots union but more like an umbrella organisation of Swiss pilot associations. This will change in the near future. As recommended by IFALPA and practised in almost all countries Worldwide SwissALPA will change into a ONE large pilot association, much like VC (Vereinigung Cockpit), BALPA, US-ALPA etc. A first step is the individual membership. Each Swiss Commercial pilot (which is not already a pilot of a member association) may join from now on as an individual pilot directly to SwissALPA, just login on our homepage. He will benefit from all the SwissALPA and IFALPA services and will also receive an air-crew card, this can also give you rebates at hotels, car rentals etc.

**4 Edelweiss Air**

The recent developments at the Swiss charter airline Edelweiss Air, especially the firing of pilots (one a SwissALPA board member), the attempt to destroy the pilot union ECA and the continuing disregard of the EDW pilots wish for a collective labor agreement (GAV) led SwissALPA to invite EDW for constructive discussions. All attempts have been stalled so that SwissALPA answered in a harsh press statement. So far no reaction from EDW/ Kuoni, only legal threats! SwissALPA will watch the situation closely in the future.

**5 Emergency concept**

We all hope it will never happen (again). Beginning of June each pilot will receive a crew card containing the most important actions and phone numbers in case of an accident/ incident.

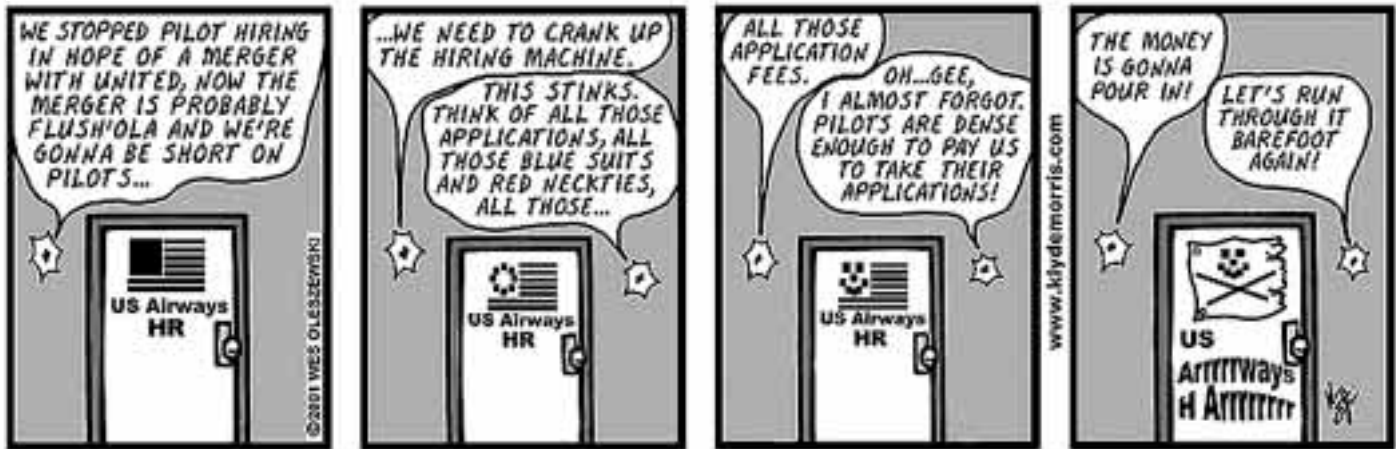
**6 ASC Air Safety Committee**

Despite all the troubles, the ASC is fully funded by SwissALPA and your fellow pilots from ASC will continuously visit all important ASC and IFALPA meetings to give you the latest news from the aircraft designers, ICAO, FAA, JAA and close the loop of safety feedback. Check [www.swissalpa.ch](http://www.swissalpa.ch).

**7 IFALPA Hiring bans**

Last not least, even though you might be out of a job. There are still companies in Industrial disputes where you would occupy a pilot seat of a fellow pilot kicked out by management for Industrial reason. Current bans: Cathay Pacific Airlines, DAT Belgium, LanChile, ASPLAB Bolivia, Atlas Air USA. Check [www.ifalpa.org](http://www.ifalpa.org) for the current situation.

SwissALPA General Assembly (GV) 2002: 29.April 2002 0900 REGA Center, Zürich Kloten



**Structure of SwissALPA**

Due to CCP leaving SwissALPA, the board will change the structure and financial plan. One of the main points is that the board will consist of 5 board members instead of 7 and that we are going to work with external experts.

The new structure with the President at the top would be:

- Nr. 1: **National affairs**
- Nr. 2: **International affairs**
- Nr. 3: **Membership, benefits and Homepage**
- Nr. 4: **Coordinator, Projects, Protocol**

In a next issue we are going to introduce the board members with the substructure and projects.

Beside the board, there will be a secretary, a communication and a finance specialist. The ASC (Air Safety Committee) is going to be a separate important group in SwissALPA

**The vision is:**

To be for all Swiss pilots the most effective, representative and professional union of Flight Crew.

**The goals are:**

- To promote the highest standards of safety and security in our industry.
- To promote the image and status of Flight Crew as responsible professional people.
- To project and promote SwissALPA as the recognised Swiss union of Flight Crew.
- To provide member benefits.

If there is anything you want to know about the board and their work, please let us know.

**SwissALPA**

Vereinigung der Schweizerischen Berufspiloten

Postfach 866  
8302 Kloten  
Tel: (0878) 87 25 72  
e-mail [info@swissalpa.ch](mailto:info@swissalpa.ch)  
<http://www.swissalpa.ch>  
Post: PC 87-339527-0

**Helicopter News**

**REMOVE**

The 10th of January members of the REMOVE committee had their second assembly in Erstfeld (Canton Uri). The project «REMOVE» will continue in 2002 due to the very good impact encountered. After the tragic accident in the Jura involving an Alouette III of our ARMY, Swisscom was very much affected and decided to react. In a very short time, they announced 150 wire cancellations and 50 other were announced to be dismantled. Our Swiss ARMY sent 4000 letters to the owners of a cable installation in our country. Heinz Segessenmann, the «project manager», received about 290 application forms. From these 290, 200 have been analysed. On 120 we could sign an agreement (convention) with the owner in order to be allowed to dismantle the installation. On these 120, 34 were not registered wires. At the end of 2001, 53 cables were taken apart, which is more than double of our prediction from last year committee. On 80 installations, we could bring modification like: wire does not exist anymore, wrong coordinate, lack of marks. On behalf of the air safety committee of the Swissalpa I would like to thank particularly Heinz Segessenmann, Roger Burri and Peter Wey for their outstanding work.



**IFALPA HEL COMMITTEE**

Announced for the 10 to 14 of December 2001 the annual HEL committee meeting had to be postponed due to unforeseen circumstances. This meeting will now take place in conjunction with the upcoming IFALPA annual Conference in Stavanger, Norway the 29 April – 1 May 2002.

**Check also: [www.ifalpa.org](http://www.ifalpa.org) IFALPA Annual conference 3 – 8 May 2002**

IFALPA The International Federation of Air Line Pilots' Associations represent in excess of 100,000 pilots in almost 100 countries worldwide. The mission of IFALPA is to be the global voice of airline pilots, promoting the highest level of aviation safety world-wide and providing services, support and representation to all of its Member Associations.



Die Aeropers-Statuten wurden per 1. November 2001 der neuen Situation angepasst. Die revidierten Statuten wurden von den Aktivmitgliedern Anfang 2002 in einer Mitgliederabstimmung mit grossem Mehr angenommen.

# Statuten der Aeropers

«The pilot's voice» AEROPERS SINCE 1945

Bei allen Verwendungen des weiblichen oder männlichen Wortlauts ist in diesen Statuten auch deren Geltung für das andere Geschlecht automatisch integriert.

## I. NAME, SITZ, ZWECK UND MITTEL

### Art. 1 Name

Unter dem Namen AEROPERS besteht ein Verein im Sinne von Art. 60 ff. des ZGB.

### Art. 2 Sitz

Der Sitz dieses Vereins befindet sich in 8302 Kloten.

### Art. 3 Zweck

Der Verein bezweckt als Berufsverband die Förderung der Interessen der zivilen Luftfahrt im allgemeinen sowie der Interessen der in der zivilen Luftfahrt beschäftigten Flight Crew Members (FCM), im besonderen Wahrung und Vertretung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder, sowie falls erforderlich deren Unterstützung in berufsspezifischen Fragen.

Die AEROPERS ist insbesondere Vertragspartner für die Aushandlung und Durchsetzung von Gesamtarbeitsverträgen.

### Art. 4 Mittel

Zur Finanzierung seiner Aufgaben erhebt der Verein Mitgliederbeiträge (siehe Art. 38).

## II. ORGANISATION

### A. VEREINSVERSAMMLUNGEN

#### B. DER VORSTAND

### A. VEREINSVERSAMMLUNGEN

#### Art. 5 Allgemeines

Der Verein unterscheidet folgende Arten von Vereinsversammlungen:

- ordentliche Generalversammlung
- ausserordentliche Generalversammlung
- Vollversammlung

Der Präsident leitet die Versammlungen. Einberufung, Kompetenzen und Verfahren werden in den folgenden Artikeln geregelt. Für Wahlen und Abstimmungen sind die Modalitäten im Kapitel III. festgelegt.

#### Art. 6 Ordentliche Generalversammlung (GV)

1. Die jährliche ordentliche GV findet im Mai oder Juni statt.

2. Die Teilnahme an der GV ist für jedes Mitglied eine ehrenvolle Pflicht.

3. Die Einladung ist den Mitgliedern spätestens 21 Kalendertage vor dem Datum der GV zuzustellen und enthält Traktandenliste, Stimm-/Wahlmaterial und Kommentare.

Die ordentliche GV ist für folgende Geschäfte zuständig:

- a) Entgegennahme des Jahresberichtes des Präsidenten
- b) Kenntnisnahme von schriftlichen Wahl- und Abstimmungsergebnissen zuhanden der Generalversammlung, die durch einen ad hoc gewählten Tagespräsidenten verlesen werden:
  - Protokoll der letzten ordentlichen und/oder ausserordentlichen GV (zwingend)
  - Jahresrechnung des abgelaufenen Jahres
  - Budget für das laufende Jahr inklusive Festsetzung der Mitglieder- und Vollzugskosten-Beiträge
  - Bericht der Kontrollstelle
  - Turnusgemässe Wahl des Präsidenten, des übrigen Vorstandes, des Kassiers und der Ehrenrichter (d.h.: jeweils alle 2 Jahre)
  - Allfällige Ergänzungswahlen in diese Gremien
  - Wahl der Stimmzähler für schriftliche Wahlen/Abstimmungen (jeweils alle 2 Jahre)
  - Wahl der Kontrollstelle (jeweils alle 2 Jahre)
- c) Diskussion und Konsultativabstimmung über vorgängig schriftlich an den Vorstand eingereichte ausserstatutarische Anträge
- d) Ausschlüsse von Mitgliedern auf Antrag des Ehrenrichters
- e) Ernennung von Ehrenmitgliedern

#### Art. 7 Ausserordentliche Generalversammlung

Die ausserordentliche Generalversammlung ist für besonders dringliche Geschäfte, deren Behandlung keinen Aufschub dulden, bestimmt. Sie wird vom Vorstand, gestützt auf einen Vorstandsbeschluss oder einen schriftlichen Antrag von  $\frac{1}{5}$  der Aktivmitglieder (siehe Art. 32), so rasch wie möglich einberufen.

Die ausserordentliche GV findet spätestens 35 Kalendertage nach Eingang des Antrages statt. Die Einladung erfolgt spätestens 14 Tage vor der ausserordentlichen Generalversammlung. Der Einladung ist die Traktandenliste beizulegen.

An der ausserordentlichen Generalversammlung können keine Beschlüsse gefasst werden. Sie dient der Diskussion und Konsultativabstimmung über die gemäss Vorstandsbeschluss oder schriftlichem Antrag anstehenden dringlichen Geschäfte. Ist gemäss Art. 18 Abs. 2 eine schriftliche Ab-

stimmung durchzuführen, richtet sich diese nach den Bestimmungen von Art. 20 Abs. 2.

#### Art. 8 Vollversammlung

Die Vollversammlung ist eine mit temporärer Einstellung der Arbeit verbundene Vereinsversammlung, die der Behandlung von Geschäften dient, welche zur Meinungsbildung die Anwesenheit sämtlicher Mitglieder erfordert. Die Einberufung erfolgt durch den Vorstand aufgrund einer befürwortenden Mehrheit von mindestens  $\frac{2}{3}$  aller Aktivmitglieder.

Die Teilnahme ist für alle Aktivmitglieder obligatorisch, eine schriftliche Stimmabgabe ist nicht möglich.

An einer Vollversammlung kann über alle Geschäfte sofort abgestimmt werden.

#### B. DER VORSTAND

#### Art. 9 Zusammensetzung und Amtsdauer

Der Vorstand besteht aus 7 bis 9 Mitgliedern. Die Copiloten haben Anrecht auf 3 Sitze. Die definitive Anzahl Sitze wird vorgängig zur Kandidaturfrist durch einen Vorstandsbeschluss festgelegt und den Mitgliedern mitgeteilt.

Aus dem Kreis der pensionierten Passivmitglieder kann maximal ein Vorstandsmitglied gewählt werden.

Die obigen Ansprüche bestehen unter der Voraussetzung, dass sich entsprechende Kandidaten zur Verfügung stellen. Der Präsident übernimmt den Vorsitz.

Der Vorstand bestimmt unter den gewählten Vorstandsmitgliedern 2 Vizepräsidenten. Im übrigen konstituiert er sich selbst.

Die Amtsperiode beträgt zwei Jahre, die maximale ununterbrochene Amtszeit sechs Jahre. Für den Fall, dass sich ein Vorstandsmitglied in seinem fünften Amtsjahr für das Amt des Präsidenten zur Verfügung stellt, so verlängert sich die max. ununterbrochene Amtszeit auf acht Jahre.

#### Art. 10 Nichtwählbarkeit

Suspendierte Mitglieder sind nicht in den Vorstand wählbar.

#### Art. 11 Rechte und Pflichten des Vorstandes

Der Vorstand vertritt den Verein nach aussen und führt alle Geschäfte, die nicht gemäss Statuten einem andern Vereinsorgan zustehen.

Er vertritt die FCM gegenüber den Arbeitgebern in gesamtarbeitsvertraglichen Belangen und nimmt dabei die Interessen einzelner FCM wahr, soweit diese vertragskonform sind und den übergeordneten Mehrheitsinteressen nicht zuwiderlaufen.

Zu seiner Unterstützung setzt er Spezialisten und allenfalls



weitere Mitarbeiter ein. Der Vorstand ernennt die Spezialisten und Mitarbeiter unter angemessener Berücksichtigung von Vorschlägen der Vereinsmitglieder.

Er regelt den Sekretariatsbetrieb und legt die Finanzkompetenzen, die FEROP-Zuteilung und die Pflichtenhefte der Spezialisten, des Kassiers und des Geschäftsführers fest. Zuhanden der Mitglieder hält er ein jährlich nachgeführtes Mitgliederverzeichnis bereit. Dem Datenschutz ist dabei gebührend Rechnung zu tragen. Er gibt den Mitgliedern auch die Namen der Spezialisten in geeigneter Weise bekannt.

#### Art. 12 Einberufung, Beschlussfähigkeit

Der Vorstand wird vom Präsidenten, in dessen Abwesenheit von einem Vizepräsidenten oder auf Antrag von drei Vorstandsmitgliedern einberufen. Er ist bei Anwesenheit von mindestens vier Mitgliedern beschlussfähig. Alle Beschlüsse werden nach einfachem Mehr gefasst. Der Vorsitzende stimmt mit und hat bei Stimmgleichheit den Stichentscheid.

#### Art. 13 Beschlüsse, Inkrafttreten

1. Die Beschlüsse des Vorstandes treten mit sofortiger Wirkung in Kraft.
2. Über Vorstandsbeschlüsse von besonderer Wichtigkeit werden die Mitglieder schriftlich informiert.
3. Die Mitglieder können innert drei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses durch einen schriftlichen Antrag von  $\frac{1}{3}$  aller Aktivmitglieder (gemäss Art. 32) eine schriftliche Abstimmung verlangen. Ein solcher Antrag hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Vorstand beschliesst über die Ausgaben im Rahmen des von der ordentlichen GV genehmigten Budgets.

#### Art. 14 Unterschriftsberechtigung

Die Unterschriftsberechtigung für sämtliche rechtsverbindlichen Handlungen ist wie folgt geregelt:

- der Präsident allein, oder
- ein Vizepräsident zusammen mit einem weiteren Vorstandsmitglied,
- der Kassier in Finanz-Angelegenheiten bis max. Fr. 50 000.- allein; darüber zusammen mit dem Präsidenten.

Wichtige Dokumente müssen vom Präsidenten und einem Vizepräsidenten unterzeichnet werden.

#### Art. 15 Rechte und Pflichten des Präsidenten

Der Präsident leitet die Vereinsversammlungen und die Vorstandssitzungen. Er ist für die Geschäftsführung und die Korrespondenz verantwortlich. Er ist berechtigt, diese nach seinem Ermessen einzelnen Vorstandsmitgliedern oder dem Geschäftsführer zu delegieren. Er legt der ordentlichen GV den Jahresbericht vor.

Der Geschäftsführer und der Kassier sind ihm direkt unterstellt. Er überwacht deren Amtsführung entsprechend deren Pflichtenheften.

Im übrigen gilt das entsprechende Pflichtenheft.

#### Art. 16 Rechte und Pflichten der Vizepräsidenten

Ein Vizepräsident tritt bei Verhinderung des Präsidenten an dessen Stelle und hat dann die gleichen Rechte und Pflichten wie der Präsident. Im übrigen gilt das entsprechende Pflichtenheft.

#### Art. 17

##### Rechte und Pflichten der Vorstandsmitglieder

Die Vorstandsmitglieder haben, neben der Betreuung der ihnen zugeteilten Spezialisten, Mitarbeiter und Ressorts, den Präsidenten oder die Vizepräsidenten zu entlasten. Im übrigen gilt das entsprechende Pflichtenheft.

### III. WAHLEN UND ABSTIMMUNGEN

#### Art. 18 Abstimmungen

Unter Vorbehalt von Art. 8 Abs. 2 und zusätzlich zu Art. 6 Ziff. 4 lit. b ist aufgrund der speziellen Arbeitsbedingungen der Mitglieder für alle wichtigen Geschäfte eine schriftliche Abstimmung durchzuführen. Dies gilt insbesondere für folgende Geschäfte:

- a) Abschluss, resp. Kündigung eines GAV
- b) Änderung von Artikeln des GAV
- c) Einberufung einer Vollversammlung
- d) Arbeitsniederlegung
- e) Auflösung des Vereins
- f) Statutenänderungen
- g) Ein-/Austritt aus internationalen Organisationen

Des weiteren sind schriftliche Abstimmungen durchzuführen:

- auf Beschluss des Vorstandes
- aufgrund eines schriftlichen Antrages von  $\frac{1}{3}$  der Aktivmitglieder gem. Art. 32 Abs. 1
- nach Diskussion und positiver Konsultativabstimmung im Sinne des Antragstellers über einen schriftlichen Einzelantrag zuhanden der GV gem. Art. 32 Abs. 3
- nach Diskussion und positiver Konsultativabstimmung im Sinne der Antragsteller anschliessend an eine ausserordentliche Generalversammlung gem. Art. 7 Abs. 3

Sie kann mit Ausnahme von Ausschlüssen, für welche unter Vorbehalt von Art. 30 Abs. 1 ausschliesslich die GV zuständig ist, für alle Geschäfte durchgeführt werden. Ist gemäss Art. 21b nichts anderes bestimmt, ist für diese Abstimmungen das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen erforderlich.

#### Art. 19

##### Wahlen in den Vorstand und das Ehrengericht; Wahl des Kassiers; Wahl der Stimmzähler für schriftliche Wahlen/Abstimmungen

Sie werden jeweils alle 2 Jahre zuhanden der ordentlichen GV schriftlich durchgeführt. Massgebend ist das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen.

Ergänzungswahlen werden notwendig, wenn nach der schriftlichen Wahl zuhanden der GV diese Gremien nicht vollständig besetzt sind (einschliesslich Präsident). Sie finden an der ordentlichen GV statt, wobei über jede Vakanz einzeln abgestimmt wird. Massgebend ist das absolute Mehr der anwesenden Stimmberechtigten. Stehen für eine Vakanz mehr als zwei Kandidaten zur Wahl, werden falls notwendig mehrere Wahlgänge im Ausscheidungsverfahren durchgeführt.

#### Art. 20 Durchführung und Fristen

Das Abstimmungs- und Wahlverfahren untersteht folgenden Fristen:

Die Frist zur Stellung von Anträgen resp. Kandidaturen zuhanden der GV beginnt 70 und endet 48 Kalendertage

vor der GV. Die Kommentarfrist beginnt 45 und endet 24 Kalendertage vor der GV. Die Wahl- und Abstimmungsfrist beginnt 21 Kalendertage und endet am Tage vor der GV.

Mit dem Versand der Einladung zur ausserordentlichen Generalversammlung gemäss Art. 7 beginnt die Kommentarfrist, welche 8 Kalendertage dauert. Für gemäss Art. 7 Abs. 3 notwendig gewordene schriftliche Abstimmungen beginnt die Wahl- und Abstimmungsfrist 8 und endet 29 Kalendertage nach der ausserordentlichen Generalversammlung.

Für Anträge von  $\frac{1}{3}$  der Aktivmitglieder gemäss Art. 32 Abs. 1 beginnt die Kommentarfrist spätestens 6 Wochen nach deren Einreichung resp. nach der GV und dauert 21 Kalendertage. Die Wahl- und Abstimmungsfrist beginnt 24 und endet 45 Kalendertage nach Eröffnung der Kommentarfrist.

Für Anträge von Einzelmitgliedern gemäss Art. 32 Abs. 3 beginnt die Kommentarfrist spätestens 6 Wochen nach der GV und dauert 21 Kalendertage. Die Wahl- und Abstimmungsfrist beginnt 24 und endet 45 Kalendertage nach Eröffnung der Kommentarfrist.

#### Art. 21a GAV-Abstimmungen

Bei Abstimmungen betreffend den Abschluss, die Änderung oder die Kündigung eines GAV sind jeweils bloss diejenigen Mitglieder stimmberechtigt, die dem betreffenden GAV unterstellt sind.

Damit ein Beschluss über den Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen oder über die Änderung von GAV-Artikeln in der ersten Abstimmung zustande kommt, ist die Teilnahme von mindestens drei Vierteln aller stimmberechtigten Mitglieder erforderlich. Es gilt das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen.

Falls das Quorum gemäss Abs. 2 nicht erreicht wird, findet unverzüglich eine zweite Abstimmung statt, wobei unabhängig von der Stimmbeteiligung das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen gilt. Die Abstimmungsfrist beginnt 9 Kalendertage und endet 30 Kalendertage nach der ersten Abstimmung.

#### Art. 21b Qualifiziertes Mehr

Für das Zustandekommen von Beschlüssen über folgende Geschäfte ist die Zustimmung von mindestens zwei Dritteln aller stimmberechtigten Mitglieder erforderlich:

- Kündigung von Gesamtarbeitsverträgen
- Einberufung einer Vollversammlung
- Arbeitsniederlegung
- Auflösung des Vereins

Für das Zustandekommen von Beschlüssen an Vollversammlungen ist die Zustimmung von zwei Dritteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder erforderlich. Diese Abstimmungen erfolgen geheim, sofern nicht  $\frac{2}{3}$  der anwesenden Stimmberechtigten eine offene Abstimmung beschliessen.

#### Art. 22 Stimm- und Wahlrecht von Passivmitgliedern

Passiv- und Ehrenmitglieder, die nicht aktiv als FCM angestellt sind, haben grundsätzlich nur beratende Stimme. Ein in den Vorstand gewähltes pensioniertes Passivmitglied steht in den gleichen Rechten und Pflichten wie ein Aktivmitglied.

Ist eine Frage für die Passivmitglieder von prinzipieller Bedeutung, kann ihnen durch Vorstandsbeschluss für dieses Geschäft das Stimmrecht eingeräumt werden.

## IV. MITGLIEDER

- A. ARTEN DER MITGLIEDSCHAFT
- B. BEGINN UND ENDE DER MITGLIEDSCHAFT
- C. RECHTE UND PFLICHTEN DER MITGLIEDER

### A. ARTEN DER MITGLIEDSCHAFT

#### Art. 23 Aktivmitgliedschaft

Aktivmitglied kann werden, wer als FCM einem GAV unterstellt ist bzw., bei Fehlen eines GAV, als FCM in einem Arbeitsverhältnis steht.

#### Art. 24 Suspendierte Mitgliedschaft

Folgende höhere Funktionäre können sich mit eingeschriebenem Brief an den Vorstand während der Dauer der Ausübung ihrer Funktion von den Rechten und Pflichten eines Aktivmitgliedes suspendieren lassen:

- Mitglieder der Geschäftsleitung (GL)
- unmittelbar und direkt einem GL-Mitglied Unterstellte und deren Stellvertreter
- Flottenchefs (nicht jedoch deren Stellvertreter)

Sie sind während dieser Zeit an den Versammlungen des Vereins nicht teilnahme- und stimmberechtigt.

#### Art. 25 Ruhendes Arbeitsverhältnis (RAV)

Aktivmitglieder mit einem ruhenden Arbeitsverhältnis von mehr als einem Jahr können ebenfalls mit eingeschriebenem Brief an den Vorstand in die suspendierte Mitgliedschaft treten.

#### Art. 26 Passivmitgliedschaft

Wer die Kriterien für eine Aktivmitgliedschaft nach Art. 23 nicht erfüllt, hat die Wahl, entweder in die Passivmitgliedschaft zu wechseln oder die Mitgliedschaft aufzulösen.

#### Art. 27 Ehrenmitgliedschaft

Ehrenmitglieder können Personen werden, welche sich um den Verein oder den schweizerischen Luftverkehr besondere Verdienste erworben haben. Die Ernennung erfolgt auf einstimmigen Vorschlag des Vorstandes zuhanden der GV.

## B. BEGINN UND ENDE DER MITGLIEDSCHAFT

#### Art. 28 Erwerb der Mitgliedschaft

Bewerber um die Aktivmitgliedschaft haben dem Vorstand ihre Anmeldung einzureichen. Der Vorstand entscheidet über die Aufnahme. Mit dem Eintritt verpflichtet sich das Mitglied, die Statuten des Vereins, die Beschlüsse des Vorstandes und die Entscheide der Vereinsversammlungen zu respektieren.

#### Art. 29 Austritt

Jedes Mitglied kann jeweils per Ende Monat unter Beachtung einer dreimonatigen Frist seinen Austritt aus dem Verein erklären. Die Austrittserklärung ist mit eingeschriebenem Brief an den Präsidenten zu richten.

#### Art. 30 Ausschluss

Ein Mitglied, das trotz Mahnung durch eingeschriebenen Brief seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Verein innert einer Frist von drei Monaten nicht nachkommt, kann durch Vorstandsbeschluss aus dem Verein ausgeschlossen werden.

Ein Mitglied, welches in nicht leicht zu nehmender Weise die Statuten missachtet, das sich mit Wissen und Willen verbindlichen schriftlichen Beschlüssen des Vorstandes oder einer Vereinsversammlung nicht unterzieht oder sich eines unehrenhaften Verhaltens schuldig gemacht hat, kann von der Generalversammlung auf Antrag des Ehrengerichts aus dem Verein ausgeschlossen werden. Ein Ausschluss ist auch ohne Angabe von Gründen möglich. Ausschlüsse werden im Jahresbericht publiziert.

## C. RECHTE UND PFLICHTEN DER MITGLIEDER

#### Art. 31 Allgemeine Rechte

Neben der Teilnahme an den Vereinsversammlungen sowie an Wahlen und Abstimmungen (Kapitel III.) steht jedem Mitglied das Recht zu, sich auf dem Sekretariat über gefasste Vorstandsbeschlüsse zu informieren. Jedes Mitglied hat das Recht, vom Vorstand bei der Durchsetzung des jeweiligen GAV unterstützt zu werden, sofern damit nicht die übergeordneten Interessen der Gesamtheit der FCM beeinträchtigt werden.

Es ist zudem berechtigt, auf dem Sekretariat, bei Vorstandsmitgliedern und bei den Spezialisten Ratschläge in Vereinsangelegenheiten oder in Berufsfragen einzuholen sowie eigene Vorschläge einzubringen.

#### Art. 32 Der schriftliche Antrag

Ein schriftlicher Antrag kann durch mindestens  $\frac{1}{5}$  aller Aktivmitglieder gestellt werden, und zwar jederzeit oder zuhanden einer Generalversammlung. Er ist einem Antrag des Vorstandes gleichgestellt.

Eine Abstimmung ist nicht erforderlich, falls das Geschäft in die Kompetenz des Vorstandes fällt und dieser dem Antrag zustimmt.

Ein schriftlicher Antrag kann auch durch Einzelmitglieder gestellt werden, allerdings nur zuhanden der Generalversammlung.

Die Abstimmungsmodalitäten sind im Kapitel III. Wahlen und Abstimmungen geregelt.

#### Art. 33 Pflichten

Jedes Mitglied hat seine finanziellen Pflichten gegenüber dem Verein zu erfüllen. Es ist zudem verpflichtet, schriftliche Weisungen des Vorstandes oder einer Vereinsversammlung zu befolgen. Es soll sich mit seinen Berufskollegen solidarisch verhalten. Jedes Aktivmitglied tritt jährlich einen Ferientag zugunsten der Vereinsorgane ab. Der Vorstand ist für die Zuteilung dieser FEROP-Tag genannten Tage an die mit Vereinsarbeit belasteten Mitglieder zuständig und erlässt ein entsprechendes Regulativ.

## V. EHRENGERICHT, SANKTIONEN

#### Art. 34 Ehrengericht

Das Ehrengericht besteht aus fünf Mitgliedern, die alle zwei Jahre durch die ordentliche GV gewählt werden. Eine

Wiederwahl ist zulässig.

#### Art. 35 Einberufung und Beschlussfassung

Das Ehrengericht wird normalerweise vom Vorstand, der zugleich die Anklage zu erheben hat, einberufen. Es ordnet sein Verfahren selbst.

Die Beschlussfassung erfolgt nach einfachem Mehr. Es ist bei Anwesenheit von drei Mitgliedern beschlussfähig.

#### Art. 36 Sanktionen

Das Ehrengericht beschliesst über Sanktionen gegenüber fehlbaren Mitgliedern. Gegen Mitglieder, die in nicht leicht zu nehmender Weise die Statuten missachten, sich mit Wissen schriftlichen Weisungen des Vorstandes nicht unterziehen oder sich eines unehrenhaften Verhaltens schuldig machen, wird vom Ehrengericht ein Verweis, in besonders schwerwiegenden Fällen eine Verwarnung ausgesprochen.

Verweise und Verwarnungen sind direkt an den Betroffenen zu richten.

Bei erneutem Verstoß oder uneinsichtigem Verhalten folgt ein Antrag des Ehrengerichtes an die Generalversammlung auf Ausschluss.

Dem Ehrengericht steht zudem jederzeit das unabhängige und selbständige Recht zu, der Generalversammlung nach seinem Ermessen Antrag auf Ausschluss eines fehlbaren Mitglieds zu stellen.

Dem fehlbaren Mitglied ist Gelegenheit zu geben, sich zuhanden der GV in seiner Sache zu äussern.

## VI. FINANZEN

#### Art. 37 Geschäftsjahr

Hinsichtlich des Finanzhaushaltes des Vereins ist das Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahr identisch.

#### Art. 38 Mitglieder- und Vollzugskostenbeiträge

Aktiv- und Passivmitglieder leisten einen Mitgliederbeitrag, dessen Höhe jährlich durch die ordentliche GV auf Antrag des Kassiers und des Vorstandes festgelegt wird. Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt jedoch höchstens Fr. 1500.-.

Der Kassier regelt den Einzug der Mitgliederbeiträge.

Mitglieder, die während des Geschäftsjahres eintreten oder die Mitgliederkategorie wechseln, wird der Beitrag pro rata temporis erhoben.

Austretende Mitglieder haben keinen Anspruch auf Rückerstattung.

Suspendierte Mitglieder bezahlen einen Jahresbeitrag, der 60% des ordentlichen Mitgliederbeitrages entspricht.

Ehrenmitglieder sind von jeglicher Beitragspflicht entbunden.

Für FCM, die nicht Mitglied der AEROPERS sind, beträgt der Vollzugskostenbeitrag 60% des ordentlichen Mitgliederbeitrages. Der Betrag wird gemäss GAV vom Lohn abgezogen und der AEROPERS überwiesen. Der Verein verwendet diese Beiträge ausschliesslich für seine Aufwendungen für den GAV.

#### Art. 39 Entschädigungen

Die Jahresentschädigungen für sämtliche Funktionen werden aus der Vereinskasse entrichtet. Die Höhe der Funktionsentschädigungen für den Präsidenten, den Vorstand, den Kassier und die Sitzungsgelder werden durch die GV



bestimmt. Die Entschädigungen für die übrigen Funktionen legt der Vorstand fest. Er erlässt die damit verbundenen Ausführungsbestimmungen.

## VII. PROTOKOLLE

### Art. 40 Protokolle von Vereinsversammlungen

Sie werden durch den Geschäftsführer geführt und durch ihn und den Präsidenten unterzeichnet.

Sie sind zuhanden der nächsten Versammlung abzufassen und den Mitgliedern spätestens mit der Eröffnung der Antragsfrist (Art. 20) zuzustellen.

Einsprüche sind innerhalb der Kommentarfrist (Art. 20) oder spätestens innert 2 Monaten nach dessen Publikation schriftlich an den Geschäftsführer zu richten.

Die formelle Genehmigung erfolgt an der folgenden Generalversammlung.

Die Protokolle sind mindestens 10 Jahre aufzubewahren.

### Art. 41 Protokolle von Vorstandssitzungen

Von den Vorstandssitzungen werden Beschlussprotokolle erstellt. Sie werden durch den Geschäftsführer, bei dessen Abwesenheit durch ein anwesendes Vorstandsmitglied geführt.

Sie sind den Vorstandsmitgliedern in angemessenem Zeitraum vor der nächsten Sitzung zuzustellen.

Die Protokolle sind mindestens 10 Jahre aufzubewahren.

## VIII. DIE KONTROLLSTELLE

### Art. 42 Wahl, Aufgabe

Die Kontrollstelle ist eine anerkannte Treuhandgesellschaft.

Sie wird durch die ordentliche GV auf zwei Jahre bestellt. Eine Wiederwahl ist möglich.

Die Kontrollstelle prüft die Jahresrechnung, welche ihr vom Kassier rechtzeitig vorzulegen ist, und erstattet der ordentlichen GV Bericht und Antrag.

diesen. Andernfalls wird es, sofern die GV nichts anderes bestimmt, unter die zum Zeitpunkt der Auflösung vorhandenen aktiven und suspendierten Mitglieder verteilt.

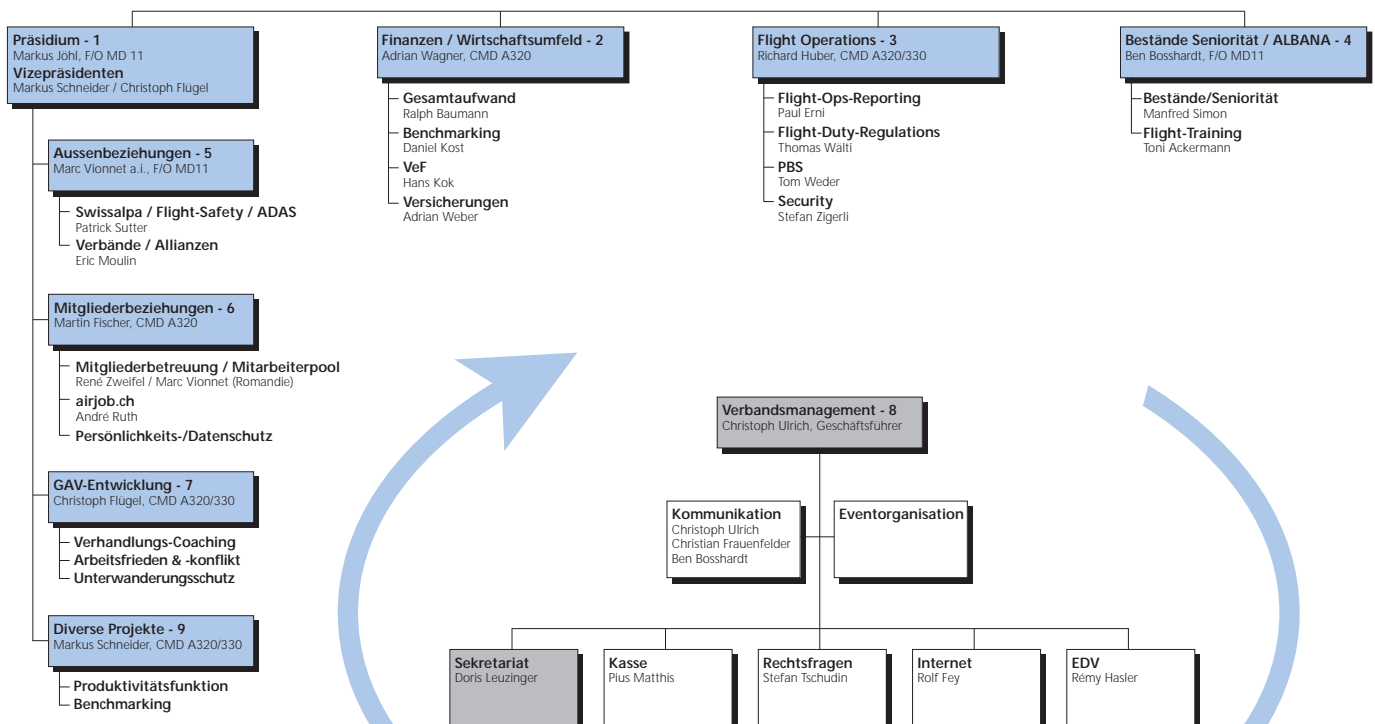
Fassung vom 1. November 2001

## IX. AUFLÖSUNG DES VEREINS

### Art. 43

#### Auflösung des Vereins, Verwendung des Vermögens

Im Falle der Auflösung des Vereins wird das Vereinsvermögen während drei Jahren sichergestellt. Wird innerhalb dieser Frist ein neuer Verein gegründet, der mindestens die Hälfte der ehemaligen Mitglieder umfasst, fällt es an



- 8 Vorstandsmitglieder
- 2 Angestellte
- Spezialisten

Gültig ab 1. 1. 2002



## Können Sie sich Ihr Haus noch leisten...?

Herabgesetzte Einkommen... Hohe Zinsmargen der Banken... Ihre monatlichen Belastungen bleiben die gleichen trotz weniger Einkommen.

# Der Hypothekenhammer!

Wir finanzieren Ihre CH-Hypothek um auf CH-Franken-Basis (auch Yen und US \$ möglich), jedoch zu ganz anderen Konditionen für:

**Villen**

**Einfamilienhäuser**

**Eigentumswohnungen**

Zinssätze zwischen 1,75% und 3,25%, je nach Währung. Diese Zinssätze gelten für Umschuldungen wie auch für Neuhypotheken.

### Fakten:

- **Kreditrahmen bis 4 Mio. Fr.**
- **Tiefere monatliche Belastungen**
- **Zinssätze je nach Währung 1,75% und 3,25%**
- **Nach spätestens 25 Jahren Laufzeit absolut schuldenfreies Objekt**  
(Bei **CH-Banken** immer noch nach Ablauf der Laufzeit von 25 Jahren eine **Schuldenlast** vorhanden von bis zu **65%**)
- **Abwicklung durch Grossbanken innerhalb 2-3 Wochen**

Lassen Sie sich erklären, wie man **Hunderttausende von Franken** einsparen kann gegenüber **CH-Hypotheken** und wie man problemlos **schuldenfrei** wird bis zur Pensionierung.

### Rückantwort Fax oder mit Postversand

Mich interessiert Ihr angebotenes Hypothekar-Modell. Bitte rufen Sie mich an.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_ Geb. Datum: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_ No: \_\_\_\_\_ Ort: \_\_\_\_\_

Tel: \_\_\_\_\_ Mobile: \_\_\_\_\_

EF-Haus     Wohnung     Villa (Bitte ankreuzen)

Verkehrswert ca. \_\_\_\_\_ Fr.

Laufende Hypotheken: 1. \_\_\_\_\_ Fr. \_\_\_\_\_ %

2. \_\_\_\_\_ Fr. \_\_\_\_\_ %

Amortisation \_\_\_\_\_ %

**Einsenden oder Anruf an:** Bankers Mortgage Brokers, Bahnhofstrasse 30, 6301 Zug  
Tel. 041 727 75 50, Fax 041 727 75 01

# News aus dem Vorstand

Autor: Christoph Ulrich, Geschäftsführer

## Gesamterneuerungswahl des Vorstandes

Per Generalversammlung 2002 am 28. Mai 2002 läuft die ordentliche Amtsperiode des Vorstandes ab. Der Vorstand hat an seiner Februar-Vorstandssitzung beschlossen, die Grösse des Aeropers-Vorstandes bei 8 Mitgliedern zu belassen (Art. 9, Abs. 1 der Statuten).

Von den bisherigen Vorstandsmitgliedern treten Tom Leupin (Aussenbeziehungen, F/O MD11) sowie Adrian Wagner (Finanzen/Wirtschaftsumfeld, CMD A320) zurück. Die restlichen Vorstandsmitglieder stellen sich zur Wiederwahl. Es sind dies:

- Markus Jöhl (Präsident, F/O MD11)
- Christoph Flügel (Vize-Präsident, GAV-Entwicklung, CMD A320/330)
- Markus Schneider (Vize-Präsident, Diverse Projekte, CMD A320/330)
- Ben Bosshardt (Bestände / Seniorität, F/O MD11)
- Richard Huber (Flight Operations, CMD A320/330)
- Tinu Fischer (Mitgliedereinbindung / Projekte, bisher CMD A320, neu Passiv-Vertreter)

Als Präsident stellt sich Markus Jöhl erneut zur Verfügung. Der bisherige Aeropers-Vorstand ist bereit, die laufenden Geschäfte in dieser schwierigen Phase weiterhin zu betreuen, und stellt sich deshalb fast vollumfänglich zur Wiederwahl.

Neben Marc Vionnet (Romand-Vertreter, F/O MD11), welcher das Ressort Aussenbeziehungen seit 1. Januar 2002 ad interim von Tom Leupin übernommen hat, haben bisher einzig Christian Frauenfelder, F/O A330 und René Künzler, F/O A320/330, ihre Vorstandskandidaturen eingereicht. (Stand bei Redaktionsschluss).

## Neuwahl des Kassiers

Unser bisheriger Kassier, Pius Mathis, wird auf die kommende GV zurücktreten. Auf

unsere Ausschreibung im Dezember 2001 hat sich John-Rudolf Meier als Ersatz von Pius Mathis beworben (Vorstellung des Kandidaten erfolgt bei Eröffnung der Kommentarfrist). Um einen möglichst reibungslosen Übergang in dieser wichtigen Charge sicherzustellen, haben erste Übergabearbeiten von Pius auf John-Rudolf bereits begonnen. Nichtsdestotrotz wird die Wahl des Kassiers im ordentlichen Wahlverfahren zuhanden der diesjährigen GV durchgeführt.

## GAV-Abstimmung B-GAV 02

Über den neuen Gesamtarbeitsvertrag B-GAV02 wird ebenfalls zuhanden der Generalversammlung am 28.5.02 unter allen Aktivmitgliedern, welche dem neuen B-GAV unterstehen, abgestimmt (Art. 21a der Statuten).

## Abstimmungstermine/-unterlagen

Infolge des Überganges von Swissair zu SWISS wurden diverse Mutationen in der Aeropers-Datenbank notwendig. Wir hoffen, dass wir alle Änderungen korrekt durchgeführt haben und jedes stimmberechtigte Mitglied auch tatsächlich die Abstimmungsunterlagen erhält. Sollte jemand unkorrekterweise bis am 12.5.02 keine Abstimmungsunterlagen erhalten, bitten wir um Bescheid an [aeropers@aeropers.ch](mailto:aeropers@aeropers.ch).

- Eröffnung der Kommentarfrist: **12.4.02**
- Abschluss der Kommentarfrist: **3.5.02**
- Eröffnung der Abstimmung: **7.5.02**
- Abschluss der Abstimmung und Stimmenzählung: **27.5.02**
- 57. ordentliche Generalversammlung (GV) **28.5.02**

Infolge einer anderen Veranstaltung in Kloten muss die GV um einen Tag vorverlegt werden und findet am 28. Mai 2002, und nicht am 29. Mai 2002, statt.

## Forderungseingaben Swissair

Die Aeropers hat Herrn Dr. Kurt Meier mandatiert, die Forderungen gegenüber der

Nachlassmasse der ehemaligen Swissair zu vertreten. Es haben diverse Gespräche mit dem Sachwalter und den Personaldiensten der Swissair stattgefunden. Entgegen anderslautender Gerüchte ist bis jetzt keine Vereinbarung zu Stande gekommen und es wurden auch keine Vergleichsofferten von Seiten der Aeropers gemacht. Wir werden die Mitglieder informieren, sobald neue Erkenntnisse vorliegen. Erste Auszahlungen sind frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2002 zu erwarten. Nach heutigem Kenntnisstand darf eine kleinere Nachlassdividende für die privilegierten Lohnforderungen erwartet werden, sodass sich der Aufwand für den Anwalt unseres Erachtens durchaus lohnt. Die kollektive Vertretung via Aeropers zahlt sich für die Mitglieder sicherlich aus, würden bei einer individuellen Vertretung doch für jeden einzelnen sehr hohe Anwaltskosten auflaufen. Bis jetzt hat die Aeropers sämtliche Aufwendungen für den Anwalt aus der laufenden Betriebsrechnung gedeckt.

Zurzeit werden die von den Aeropers-Mitgliedern eingereichten Forderungen von der Anwaltskanzlei Meier mit unserem Spezialisten Thomas Wälti elektronisch verarbeitet und einer Plausibilitätskontrolle unterzogen.

## Sozialpläne

Da der Bundeskredit von CHF 1 Mrd. für die Überbrückungsfinanzierung der Swissair nicht voll aufgebraucht wurde, fliessen CHF 50 000 000.– des Überschusses in die Sozialpläne. Sobald erste Details über die Auszahlungsmodalitäten vorliegen, werden wir informieren.

## SwissAlpa

Im Februar 2002 hat die SwissAlpa ihr Büro vom Ops-Center am Flughafen ins Aeropers-Haus verlegt. Die Aeropers heisst die SwissAlpa herzlich willkommen.

Wahlempfehlung zur GAV-Abstimmung:

**Ja «zum nicht nein sagen»**



# GAV-Verhandlungen: Basis-GAV02

Autoren: Vorstand Aeropers (Zusammenfassung der Mitglieder-Infoveranstaltungen)

## Entstehungs- und Verhandlungsprozess

Während Monaten «kämpfte» die Aeropers darum, offiziell als Sozialpartner akzeptiert zu werden.

Im Dezember 2001 verkündeten André Dosé (CEO) und Kurt Renggli (Personalchef) anlässlich einer Taskforce-«Luftbrücke»-Sitzung, dass der neue GAV mit beiden Sozialpartnern (Aeropers und CCP) ausgehandelt werde. Diese Aussage wurde wenige Tage später wieder relativiert, da die CCP mit diesem Vorgehen nicht einverstanden war.

Im Januar 2002 fanden dann diverse GAV-Gespräche (nicht «Verhandlungen» auf Wunsch des CCP) in Basel und in Bern statt. Im ersten Meeting fand ein offener Schlagabtausch zwischen den drei Parteien statt; Anschuldigungen von links nach rechts, juristisches Säbelrasseln etc. Im Anschluss an dieses Gespräch entschied sich die Geschäftsleitung der SWISS, die GAV-Gespräche mit den beiden Sozialpartnern vorerst getrennt weiterzuführen, da man sich infolge der juristischen Argumentationen der beiden Pilotenverbände in eine Sackgasse zu bewegen schien. Die nachfolgenden Meetings zwischen SWISS und Aeropers fanden in einer offenen Atmosphäre statt, und es wurde den Beteiligten sehr schnell klar, dass man einen neuen GAV nur unter Einbezug der Aeropers als Sozialpartner verhandeln kann. Dieser Entscheidung wurde Ende Januar 02 der Taskforce «Luftbrücke», den Medien und auch dem CCP mitgeteilt.

Vom 12. bis 15. Februar 2002 fand in Kappel am Albis eine erste offizielle Verhandlungsrunde zwischen SWISS, Aeropers und CCP statt. In dieser ersten GAV-Verhandlungsrunde wurden Themen wie Seniorität, Karrieremodelle, Lohnmodelle, Wartelisten, Seco-Modell und mögliche GAV-Vertragsarten des langen und breiten besprochen, und erste Zwischenergebnisse wurden schriftlich festgehalten. Natürlich waren die ersten Tage der Verhandlungen insbesondere auch von Gesprächen auf der Beziehungsebene geprägt, was sich für den Fortgang der Verhandlungen als positiv herausstellte. Das Verhandlungsteam wurde von Verhandlungsleiter Stöff Flügel angeführt und durch Markus Schneider, Ben Bosshardt, Tinu Fischer und Geschäftsführer Christoph Ulrich komplettiert. Von der SWISS waren Kurt Renggli (Personalchef), Thomas

Brandt (Chef O), Jean-Pierre Tappy (OC), Fredi Luginbühl (OC), Frank Schwabe (PF) sowie Rechtsanwalt Christoph Löw am Verhandlungstisch. Die CCP-Delegation wurde von Präsident Häderli angeführt und wurde während der Verhandlungen mehrmals neu zusammengesetzt. Die Verhandlungsrunden wurden von zwei professionellen Mediatoren begleitet und moderiert.

Ab Montag, 4. März, fand am Hallwilersee die zweite und schliesslich entscheidende Verhandlungsrunde zwischen SWISS, Aeropers und CCP statt. Die Aeropers-Verhandlungsdelegation wurde in dieser Verhandlungswoche vom eigenen Back-Up-Team (bestehend aus dem Rest-Vorstand sowie GAV-erfahrenen Spezialisten), welches sich im Nachbarhotel eingerichtet hatte, aktiv unterstützt.

Leider stellte sich in dieser Verhandlungsrunde bald einmal heraus, dass die bereits festgehaltenen Zwischenergebnisse der ersten Verhandlungsrunde nicht mehr für alle involvierten Vertragsparteien Gültigkeit haben sollen. Dies hatte zur Folge, dass praktisch alle bereits diskutierten Themen nochmals neu besprochen und verhandelt werden mussten. Ebenfalls prozesshemmend war das Schiedsgerichtsverfahren des CCP gegen die Crossair AG. Die CCP wollte mit dem Schiedsgerichtsverfahren das Exklusivrecht für die Piloten-Sozialpartnerschaft erwirken.

Am Freitag, 8. März, dislozierte dann der gesamte Verhandlungstross infolge Hotelzimmer-Engpass am Hallwilersee an den Vierwaldstättersee, um die Verhandlungen fortzusetzen. Ab diesem Zeitpunkt war die Aeropers neben dem Verhandlungsteam auch mit dem gesamten Back-Up-Team und unserem Juristen Dr. Kurt Meier am Verhandlungsort vertreten.

Am Samstag, 9. März, besuchte der SWISS-Verwaltungsrat, vertreten durch die Verwaltungsräte Bouw, Rohner und Siegenthaler sowie CEO Dosé, die GAV-Verhandlungen. Nach rund eineinhalbstündigen getrennten Anhörungen der Pilotenverbände Aeropers und CCP entschied sich der Verwaltungsrat für das von der SWISS-Geschäftsleitung und

Aeropers vorgeschlagene Senioritätsmerkmale und Karrieremodell und somit gegen den «ZIPPER (Reissverschluss)» der CCP.

Nach diesem längst überfälligen Entscheid des Verwaltungsrates hat sich die CCP entschieden, die Verhandlungen zu verlassen (CCP-Präsident Häderli ist noch am gleichen Abend abgereist, die anderen Mitglieder des CCP-Vorstandes am darauffolgenden Tag). Am gleichen Tag haben sich auch die beiden bis dahin absolut souverän arbeitenden Mediatoren entschieden, ihr Amt niederzulegen.

Ab dem Sonntag, 10. März 2002, wurde dann der heute vorliegende B-GAV02 bilateral zwischen Aeropers und der SWISS-Geschäftsleitung während fünf Tagen (und v.a. Nächten) ausgearbeitet. Auf den Themen Karriere und Seniorität war man sich ja bereits einig, so dass als grosse Knacknüsse die Themen Salär, Pensionskasse, Versicherungen, Warteliste und Mitbestimmung blieben. Die teils grossen Differenzen zwischen Aeropers und SWISS (insbesondere im Salärbereich) bewegten die Verwaltungsräte Bouw und Siegenthaler in der Nacht von Montag auf Dienstag nochmals an den Vierwaldstättersee. Das Meeting zwischen 01:30 Uhr und 02:30 Uhr wurde von Pieter Bouw mit dem Satz «We agree to disagree» beendet. Die noch bestehenden Differenzen konnten aber am nächsten Tag doch noch bereinigt werden. In der Nacht auf Mittwoch waren sich die beiden Vertragsparteien dann über alle Eckwerte einig, und es wurde ein Vorvertrag «Heads of Agreement» ausgearbeitet. Am Donnerstag wurden die Eckwerte an einer gemeinsamen Pressekonferenz vorgestellt, und am Freitag wurde der gesamte B-GAV rechtsgültig unterzeichnet. Die Arena auf SF DRS vom Freitagabend setzte den vorläufigen Schlusspunkt hinter sehr turbulente, in der Schlussphase auch sehr harte, aber trotzdem äusserst faire GAV-Verhandlungen.

## Unsere Ausgangslage:

- Unsere Firma ist tot! Die Titanic ist gesunken!
- Wir kommen aus dem NICHTS
- Rettungsboot war die Crossair, für uns voller Löcher
- Alles andere «schwimmt»...
- Ziel war: Das Boot entern, Löcher stopfen, Motor anlassen, Land finden, neu aufbauen

das heisst konkret:

**AEROPERS will Sozialpartner werden, in die Swiss eintreten, akzeptablen GAV**





**ausarbeiten, positive GAV-Abstimmung, Sozialpartnerschaft weiterentwickeln.**

**Leuchtturm des Verhandlungsteams (oberste Verhandlungsziele):**

- Übertritt per 31.3.2002
- Vertrag heute regeln (EAV-Basis und «rein ins Boot»)
- Erhalt möglichst vieler Arbeitsplätze
- nicht weniger Salär als heute, evtl. Perspektiven
- Würde
- Verband: Überleben, Autonomie, Einfluss

- Willkürkontrolle
- akzeptable Sozialpartnerschaft
- Structure before Money
- nicht mehr Personalabbau
- keine Reduktion 26/26
- Streik nicht im März (diesen Gefallen tun wir nicht, wir starten das Ding. Ein Abbruch nach dem Start ist viel schwieriger).
- Streikvollmachtliste als Checkliste

- nicht vergleichen mit CCP (wir wollen keine Neidkultur)

- Konsequenzen bei Ablehnung einbeziehen
- nach intensiver Diskussion unter den Kollegen individuell und besonnen entscheiden

**Tipps für die Ergebnisbetrachtung:**

Ausgangspunkt für Betrachtungen:

- vom Nichts aus
- nicht vom alten GAV aus

**B-GAV02 im Detail:**

**Vertragswerk**

Die Vertragsparteien einigten sich, einen Basis-GAV (B-GAV02) zu erarbeiten mit einer Laufzeit bis Ende 2005. Der B-GAV enthält diverse Referenzierungen auf die bisherigen GAVs von Aeropers und CCP, da eine komplette Vereinigung der beiden Vertragswerke innerhalb von nur fünf Verhandlungstagen unmöglich war. Es ist das Ziel von SWISS und Aeropers, den B-GAV bis Ende Sommerflugplan redaktionell zu überarbeiten und die im B-GAV enthaltenen Referenzierungen auf die GAV AP99 und CCP00 direkt in den B-GAV zu integrieren. Die im Rahmen des B-GAV02 ausgehandelten Eckwerte bleiben in jedem Fall bis 31.12.05 gültig und werden im Rahmen der redaktionellen Überarbeitung nicht neu verhandelt.

Bei einer allfälligen Vertragsablehnung durch den CCP gilt der B-GAV für die Aeropers als bilateraler Vertrag mit der SWISS trotzdem uneingeschränkt.

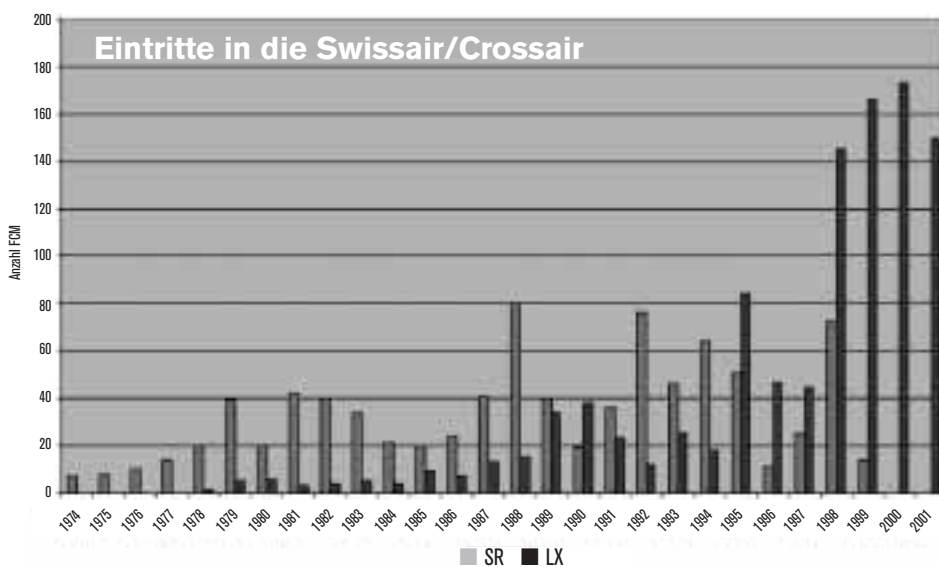
**Karrieremodell**

Sauber geregeltes Karrieremodell (nach Seniorität) über alle Flugzeugtypen. Das neue Karrieremodell eröffnet jedem Piloten der SWISS die genau gleichen Karrierechancen, unabhängig seiner Herkunft. Es war das Ziel, ein Karrieremodell zu entwickeln, welches «Fliegen nach Neigung» zulässt, was unseres Erachtens sehr gut gelungen ist. Selbstverständlich sind für alle Karriereschritte der Bedarf des Arbeitgebers und die Qualifikationen des FCM mitentscheidend.

**Seniorität**

- Dienstjahre in der jeweiligen Firma (Swissair oder Crossair) am 1.11.01
- Ausnahmeregelung für Warteliste BBCTA / Warteliste 97 SLS

Die Dienstjahresstruktur unseres Korps ist Aufgrund der Entlassungen oben und unten völlig anders als jene der LX. Es ist klar ersichtlich, dass erst ab den Jahren 1987



und später bei LX grössere Zahlen von Eintritten stattgefunden haben.

Ein Grossteil der ehemaligen Crossair-Piloten hat, wie aus der Grafik ersichtlich ist, noch relativ wenig Dienstjahre und somit auch weniger Erfahrung. Dies hat zur Folge, dass diese FCM am Ende der neuen Senioritätsliste eingereiht werden.

Aufgrund der schmerzlichen Entlassungen, welche nur auf der Swissair-Seite stattgefunden haben, gibt es in den ersten drei Dienstjahren leider keine ehemaligen Swissair-Piloten mehr.

**Wiedereinstiegsliste/Überbestand**

- 180 entlassene Copi ⇨ Seniorität 0; Salär-DJ werden angerechnet
- 42 überzählige FCM ⇨ müssen vom Ex SR-Korps solidarisch selber getragen werden
- 42 CMD auf RH-Seat ⇨ müssen vom Ex SR-Korps solidarisch selber getragen werden

**Salärverhandlungen**

Kostendach Ex-SR Piloten für die kommenden Jahre (erreicht nach diversen Schlussrunden mit Verwaltungsrat und SWISS-Geschäftsleitung):

- 2002: 173 Mio.
- 2003: 173 Mio.
- 2004: 173 Mio., plus Bonus\* von 5 Mio., sofern das Jahr 2003 schwarz ist.
- 2005: 173 Mio., plus Bonus\* von 10 Mio., sofern das Jahr 2004 schwarz ist.

\*Bonus ist eine Teilrückerstattung der Zugeständnisse, welche die Aeropers im Rahmen der Verhandlungen machen musste.

Die Personalkostenreduktion erfolgte über alle Altersklassen linear. Es wird also keine Gruppe bevorzugt oder benachteiligt. Bei den Dienstjüngeren wurde in der Pensionskasse stärker abgebaut als bei den Dienstälteren. Demzufolge ist bei der Betrachtung der Nettosaläre auf den ersten Blick keine lineare Kürzung ersichtlich. Aus Gründen der Vertraulichkeit verzichten wir darauf, in der RUNDSCHAU die Salärlisten



abzudrucken.

### Spesen

In der SWISS werden alle Fliegenden (FCM und F/A) gemäss dem aktuellen LX-Spesenansatz entschädigt, d.h. Fr. 3.- pro Stunde. Diese Reduktion des Spesenansatzes wurde bei der Gesamtkostenbetrachtung vollumfänglich berücksichtigt.

### Pensionskasse

- Wir bleiben im Jahre 2002 der VeF angeschlossen.
- Per 1.1.2003 soll eine neue Stiftung für die Piloten der SWISS gegründet werden, in welche unsere Gelder transferiert werden. Mittel- und langfristig werden alle Piloten der SWISS in dieser Kasse versichert werden.
- Im Laufe des Jahres 2002 wird der Leistungsplan der VeF angepasst, und allfällige Überfinanzierungen im IBK können in eine Freizügigkeitsstiftung überführt werden.

Unsere neue Pensionskassenregelung:

- Technischer Zinssatz 4 % statt 3,25 %
- P-Alter 57 statt bisher 55
- Beiträge paritätisch 50:50
- Rentenerwartung nach 30 DJ neu bei 50 % des letzten Salärs
- Sparziel neu bei 1,7 Mio.

Mit diesen sehr schmerzlichen Cockpitkostenreduktionen wurden die Vorgaben des Businessplanes auf Swissair-Seite erfüllt und die Cockpit-Personalkosten um 35 % reduziert. Die Salär- und PK-Reduktionen sind auch aus Sicht des Vorstandes massiv und liegen weit über der Schmerzgrenze. Um «26/26» und den Start der SWISS nicht zu gefährden, waren diese Cockpitkostenreduktionen in der Start-Up-Phase der SWISS aber unumgänglich.

### Solidaritätsbeitrag für die downgegradeten PICs sowie die überzähligen FOs

- Es war das Verständnis des Vorstandes, dass von den am Schluss noch ungekündigten SR-Piloten jedermann übernommen werden soll.
- Gleichzeitig halten wir uns an das Versprechen, dass niemand mehr als 35 % Verlust erleiden soll.

Wir führen zur Finanzierung der überzähligen FOs sowie zur Finanzierung einer Besitzstandswahrung der downgegradeten PICs einen Solidaritätsabzug ein. Startwert: 4 % des Bruttolohnes, hoffentlich bald weniger.

### Mitsprache

Wurde abgeschwächt, da die Sozialpartnerschaft von neuem aufgebaut werden muss. Der Vorstand der Aeropers ist bemüht, als harter, aber professioneller Sozialpartner die Arbeitnehmer-Anliegen im gewohnten Masse weiter zu vertreten und die Sozialpartnerschaft weiterzuentwickeln.

### Versicherungen / Lohnfortzahlung

- Lohnfortzahlung infolge Krankheit oder Unfall 100 % durch den Arbeitgeber gemäss nachfolgender Tabelle (SDJ = Salärdienstjahr):  
vom 1. bis 4. SDJ während dreier Monate;  
ab 4. SDJ während vier Monaten;  
ab 5. SDJ während fünf Monaten;  
ab 6. SDJ während sechs Monaten;  
ab 10. SDJ während neun Monaten;  
ab 15. SDJ während zwölf Monaten;  
ab 20. SDJ während 18 Monaten;  
ab 25. SDJ während 24 Monaten.
- Nach der Lohnfortzahlung des Arbeitgebers: 90 % des Lohnes durch Krankentaggeld und Unfallversicherung während max. 2 Jahren (abzüglich der Lohnfortzahlungsfrist des Arbeitgebers). Da diese Versicherungsleistungen AHV/IV-befreit sind, bleibt das Nettoeinkommen während der ganzen 2 Jahre praktisch unverändert.
- Lohnfortzahlung für Pflege von Angehörigen
- Lohnfortzahlung bei Ausübung eines öffentlichen Amtes (gem. OR 324 a / b)
- Spitaldeckung bei Unfall - Private Abteilung (weltweit): auch für Freizeitunfälle
- Spitaldeckung bei Krankheit auf Dienstreisen - Private Abteilung (weltweit)
- Pilotenspezifische Berufskrankheiten werden von SWISS übernommen
- Kriegszusatzdeckung bei Invalidität oder Tod infolge kriegerischer Ereignisse (analog Swissair)
- Todesfallkapital bei Unfall: 1 Jahressalär
- Invaliditätskapital bei Unfall: 2,25 Jahressaläre (bei 100 % Invalidität)
- Lohnnachgenuss für die Hinterbliebenen beim Tod während der Anstellung: 2 Monatsaläre
- Lizenzverlustversicherung (inkl. Deckung für Schaden-Ursachen während der Swissair-Anstellung)
- Mutterschaftsurlaub

**Ferien** unverändert

**FDR / PBS** unverändert

### Beurteilung des GAVs durch den Vorstand

AEROPERS wird mit diesem Vertrag zum offiziellen Sozialpartner der SWISS! Im Verlaufe dieses Verhandlungsprozesses ist die Vertrauensbasis zwischen AEROPERS und dem SWISS-Management gelegt

worden, um im Rahmen der künftigen Sozialpartnerschaft überhaupt zusammenarbeiten zu können.

Mit dem GAV und der Sozialpartnerschaft wird das notwendige Fundament gelegt, um in künftigen Verhandlungen Monetäres und andere «Gives» wieder allmählich zurückzuholen.

- Mit diesem GAV wird ein Maximum an möglichen Arbeitsplätzen erhalten (Basis 26/26)
- Wir haben wieder einen GAV, dem sogar unser GAV 99 in grossen Zügen zugrunde liegt (integraler Verweis)
- GAV für NEUE Firma (wir kommen aus dem «Nichts» und müssen Altes hinter uns lassen)
- Die existenziellen Ziele des Verbandes sind durch den Erhalt der Strukturen absolut erfüllt
- GAV ist schmerzhaft, aber notwendig für unser Überleben! (Gefahr Anpassung 26/26, Rückzug von Investoren steht im Raum)
- Wir haben hart, bis an die Limiten verhandelt und gekämpft (8 Runden Schlussverhandlungen)
- Einen Vertrag im aktuellen Umfeld - zwischen 3 Parteien - auszuhandeln, der die Interessen sämtlicher Gruppierungen vollständig erfüllt, ist eine Illusion
- Vorstand hat die Gesamtverantwortung für 868 Arbeitsplätze übernommen und diese hat der Vorstand vor irgendwelche anderen Ziele gestellt
- Unser Team hat bezüglich GAV aus unserer Sicht das herausgeholt, was herauszuholen war, und steht geschlossen hinter dem ausgehandelten Vertrag
- Mit dem Abschluss des GAV sind wir der Meinung, dass wir in der neuen Firma fliegen können. Gleichzeitig haben wir uns in den Augen der Öffentlichkeit als professionelle und verlässliche Pilotenschaft für die SWISS positionieren können
- Eine Ablehnung ist für den Vorstand KEINE Option! Die Gefahren bei einer allfälligen Ablehnung des GAVs durch die Mitglieder beurteilt der Vorstand als gross (Schutz der GAVs entfällt, Einzelarbeitsvertragsverhältnis ist alles, was bleibt, Gefahr einer Änderungskündigung, Flottenreduktion etc.)

**Wie viel jeder Einzelne von Euch bereit ist, in einen Arbeitsplatz bei der neuen SWISS zu investieren, muss nun jeder für sich ganz alleine überlegen und entscheiden!**