

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 7/2000



HINTERGRUND

Gefährliche Wetterphänomene

AKTUELL

Start des PBS gelungen?



DER PRÄSIDENT

«Die Swissair hat Zukunft»

Die Swissair hat Zukunft	2/3
PBS: Gelungener Start?	4
Flight-Ops-News	5
Ohne Mitglieder kein Verband	6
Security: Unruly Pax/Update	8
Die Zeit im Luftverkehr	10
Gefährliche Wetterphänomene	12
Kaleidoskop	14
Steuern und Pensionskasse	16
Fight or Flight	17
Jubiläum: Reaktionen / Impressionen	18
Neue Mitglieder	19

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS
Freie Mitarbeiter: Henry Lüscher, Patric Müntener,
Brigitte Girardin

Erscheinungsweise:

Monatlich, jeweils zu Beginn des Monats.
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inserateannahme:

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

Foto Frontseite:

Bilddokumentation DCF der SairGroup

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

3. Januar 2001

Hinweis:

Die nächste Rundschau-Nummer erscheint Mitte
Januar 2001.

Die Swissair hat Zukunft

Von Markus Jöhl, Präsident

In der letzten Woche haben Spekulationen über einen möglichen Verkauf der Swissair für Schlagzeilen gesorgt. Die AEROERS befasst sich seit langem mit möglichen Zukunftsszenarien unserer Airline: Wir setzen uns nach wie vor für eine starke und erfolgreiche Swissair ein. Durch den momentan überdurchschnittlichen Einsatz unserer Pilotinnen und Piloten sind wir ein attraktiver Sozialpartner, der sich damit auch in Zukunft für den Erhalt von attraktiven Cockpit-Arbeitsplätzen einsetzen kann.



Seit einiger Zeit vermitteln die Medien ein Bild, dass die Swissair ein wirtschaftliches Sorgenkind der SAir-Group sei. Dieses Jahr sorgen die hohen Kerosin-Preise, der schon seit Jahren anhaltende Druck auf die Flugtarife und der starke Dollarkurs für zusätzlichen wirtschaftlichen Druck. Aus rein finanztechnischer Sicht und mit einem kurzfristigen Zeithorizont wäre das Herausbrechen der Swissair aus dem SAirGroup-Konzern wohl

eine Option. Der Verwaltungsrat hat sich vergangene Woche jedoch dagegen entschieden. Nach wie vor macht ein Verbleib der Swissair im Konzern also auch aus seiner Sicht Sinn. Es existieren offenbar positive Nebeneffekte, die nicht unbedingt zahlenmässig messbar sind:

Swissair wird oft mit SAirGroup gleichgesetzt

Wer von der Swissair vor zehn Jahren und heute spricht, vergleicht Äpfel mit Birnen. Damals war die «Swissair» das, was heute ein kaum mehr überblickbares Konstrukt von einzelnen und selbständigen Firmen ist und unter dem Konzerndach der SAirGroup steht: Flugbetrieb, Catering, Abfertigung, Technik, Fracht, Verkauf, Support-Dienste und vieles mehr. Organisatorisch besteht die «Swissair» heute nur noch aus den Departementen «Operations» (O), «Human Resources Swissair» (P) und «External Relations» (H). Der ganze Rest ist verselbständigt und ausgegliedert oder aber in der AMP zentralisiert. Das finanzielle Resultat der ehemaligen «Swissair» muss heute ganz alleine durch den Flugbetrieb erbracht werden. Die Leistungen sämtlicher Zulieferer werden verrechnet und sind mitunter Quelle für das florierende Geschäft anderer Konzerngesellschaften.

Positive und negative Effekte einer Aufspaltung

Dass durch die Verselbständigungen durchaus positive Unternehmensentwicklungen möglich geworden sind, ist unbestritten. Die Schattenseite davon erleben wir jedoch täglich, indem jede Gesellschaft natürlich zunächst einmal für sich selbst schaut und das Gesamtinteresse des Konzerns aus dem Fokus zu geraten droht. Das eingeleitete «Pi-Projekt» ist ein deutliches Zeichen dafür, dass dieser Schnittstellen-Problematik viel mehr Gewicht beigemessen werden muss!

Hätte man zudem für den Konzern weiterhin den Namen «Swissair» beibehalten (wie dies etwa bei Lufthansa der Fall ist), so würden weiterhin Äpfel mit Äpfeln verglichen und die «Swissair» würde auch heute Gewinn machen!

Der Brand «Swissair» stiftet unverwechselbare Identität

So wird klarer, weshalb ein Verkauf der Swissair im Moment nicht zur Diskussion stehen kann: Viele so-

genannte «airline-related» Geschäftsbereiche profitieren noch immer vom vorhandenen und starken Nimbus der Marke «Swissair»; sie ist für viele Konzerngesellschaften ein gutes, zusätzliches Verkaufsargument. Aus diesem Grund scheint eine Verselbständigung der Swissair tatsächlich nicht sinnvoll, weil die SAirGroup ohne eine Swissair eine völlig neue Identität erhalten würde. Vielleicht würde dies bessere Finanzergebnisse bringen. Ob allerdings die internationale Bekanntheit dieser «neuen» SAirGroup und ihrer Töchter genug gross wäre um im internationalen Marken-Wettbewerb längerfristig zu bestehen, bleibt offen.

In einer Zeit, in der für die Konsumenten so viel im Umbruch ist, sind «grosse» Markennamen wie etwa «Coca-Cola», «Nestlé» oder eben auch «Swissair» nicht zu unterschätzende Erfolgsfaktoren. Ein Unternehmen ohne starke Identität gerät über kurz oder lang in Vergessenheit. Die Identität der SAirGroup wird nachhaltig von der Swissair geprägt. Und zu diesem positiven «Image» tragen unsere Pilotinnen und Piloten mit ihrer Haltung und ihrem Engagement jeden Tag aufs Neue bei und helfen mit, dass die Marke «Swissair» ein Synonym für Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität bleibt!

Eine isolierte Betrachtungsweise greift zu kurz

So darf das negative Finanzergebnis der Swissair nicht isoliert betrachtet werden: Erstens muss immer das sehr positive Ergebnis der Flighlease AG dazu gerechnet werden. Diese buchhalterische Auslagerung des Flugzeug-Leasings hat vor allem steuerliche Hintergründe die aus Konzernsicht sicher Sinn machen, aber das Ergebnis der reinen Swissair AG natürlich negativ belasten. Zusammen mit der Flighlease AG erwirtschaftet die Swissair AG nämlich heute als einzige Airline im Konzern einen Gewinn! Zweitens muss die oben beschriebene Marketing-Funktion der Marke «Swissair» auch mit ins Kalkül geworfen werden. Und unter diesen beiden Aspekten hat die Swiss-

air im Konzern sicher nach wie vor eine starke Zukunft!

Die AEROPERS spielt eine wichtige Rolle

Nichts ist so stetig wie der Wandel; ein geflügeltes Wort das auf unser Umfeld sicher besonders zutrifft. Die AEROPERS ist in diesem Umfeld ein starker und verlässlicher Sozialpartner: Sowohl für die vertretenen Pilotinnen und Piloten als auch für die Arbeitgeber, wer immer sie auch letztlich sein mögen. In diesem Sinn wollen wir auch weiterhin eine gewichtige Rolle in der Entwicklung unseres Konzerns spielen!

Mit herzlichen Grüssen



Präsenzzeiten auf dem Sekretariat über die Feiertage:

Über die Feiertage bleibt das Sekretariat geschlossen:

Ab 23. Dezember bis und mit 2. Januar erreichen Sie uns wie folgt:

Per E-Mail: aeropers@aeropers.ch.

Alle Mails werden regelmässig abgefragt. In der Woche 52 (26.12.-29.12.) finden Archivierungs- und Jahresabschlussarbeiten statt. Unsere zentrale Telefonnummer (01 816 90 70) ist nur unregelmässig besetzt. In dringenden Fällen, welche mit dem Flugbetrieb zusammenhängen, wenden Sie sich an unseren Duty Officer: 079 631 55 00.

Pensionierten-Stamm

Ausnahmsweise:

Mittwoch, 27. Dezember 2000

Zeit: ab 14.30 Uhr

Ort: Rest. Welcome-Inn in Kloten

Gelungener Start des PBS ?

Von Richard Huber, Ressortleiter Flight Operations

Den Start des PBS dürfen wir als ganzes gesehen als gelungen bezeichnen. Das darf nicht so verstanden werden, dass wir mit dem Resultat bereits zufrieden wären. Es ist jedoch verfrüht, irgendwelche Schlüsse zu ziehen, fehlen uns doch ganz einfach genügend Daten. Wir sind deshalb noch recht zurückhaltend in der Wertung der Resultate der ersten beiden PBS-Einsätze.



Leiter des PBS-Projektes seitens der AEROPERS: Richard Huber

Zu allererst möchte ich aber allen Beteiligten Projektmitarbeitern herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz danken. Sowohl auf SR-Seite wie auch bei uns im Verband wurde sofort nach Publikation des November-Einsatzes mit der Auswertung der Details begonnen, um schnell einen Überblick über die Möglichkeiten und Grenzen des PBS zu erhalten. So konnten alle eingegangenen Feedbacks sofort bearbeitet, und meist noch am selben Tag beantwortet werden.

Selbstverständlich kamen auch mehrere Schwachstellen zu Vorschein. Vereinzelt kam dabei die Frage auf, ob der PBS-Start zu früh erfolgte, beziehungsweise ob die Vorabklärungen im Rahmen der Paralleruns zu wenig sorgfältig durchgeführt wurden. Ich denke, dass der Zeitpunkt gut war. Durch die unmittelbare Betroffenheit der FCM entstand eine andere Qualität der Feedbacks als in den Paralleruns. Nur so konnten auch die bisher übersehenen Bugs aufgespürt werden.

Ich möchte in der Folge auf einige Themen eingehen, die uns beschäftigen. Auch will ich die Ziele des Aeropersvorstandes skizzieren, die wir uns im Zusammenhang mit dem PBS gesetzt haben.

Erste Erkenntnisse

Wie bidde ich richtig ?

Um im Einsatz wirklich zu erhalten was man sich vorgestellt hat, braucht es zwingend eine Auseinandersetzung mit dem Bidding-Mechanismus und ein Verständnis der Philosophie des PBS. Es hat sich gezeigt, dass Selbststudium für effektives Bidden nicht ausreicht. Das beste Mittel ist daher der Kontakt mit den PBS-Instruktoren. Die Organisation ist so ausgelegt, dass die Instruktoren das Wissen sammeln und konzentrieren, um es dann allen Crewmembers weitergeben können. Es ist deshalb wichtig, dass sie mit möglichst vielen Fragestellungen und Problemen konfrontiert werden.

Einfluss des Alpha-Faktors

Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass Wünsche von Piloten mit tiefem Alpha-Faktor (AF) sehr schwach berücksichtigt wurden. Auf Grund der Angaben des Herstellers war bisher davon ausgegangen worden, dass der Alpha-Faktor (30% Seniority, 70% History) nur in Konfliktfällen zur Anwendung kommt, wenn es um die Zuteilung eines Bids auf den einen oder anderen Piloten geht. Nun hat aber der AF einen wesentlich globaleren Einfluss auf den gesamten Einsatz. Der Optimizer maximiert dabei die Summe der individuellen AF (ai) mit der jeweiligen erreichten Satisfaction (si). (Ziel = max Summe ai * si)

Der tiefste AF ist für den November ca. 100 mal kleiner als der höchste. Somit ist der Anteil des Piloten mit dem tiefsten AF an der Zielfunktion des PBS selbst bei hoher Satisfaction um ein Vielfaches kleiner als derjenige eines Piloten mit hohem AF. Detaillierte Auswertungen und Vergleichsläufe haben gezeigt, dass das Verhältnis zwischen dem höchsten und dem tiefsten AF einen Wert von 5 bis 10 nicht überschreiten sollte. So kann erreicht werden, dass auch die Bids «alpha-schwacher» Piloten berücksichtigt werden, indem ihr Anteil an der Zielfunktion

gross genug wird, dass sich der Optimizer weiter Zeit nimmt, ihre Satisfaction zu verbessern.

An der Projekt-Sitzung vom 3. November wurde deshalb als Sofortmassnahme beschlossen, das Verhältnis auf 1:5 zu begrenzen. Dadurch wird eine markante Erhöhung der Satisfaction für tiefe AF erreicht, ohne aber Piloten mit hohen AF zu benachteiligen. Diese Anpassung hat bereits im Dezember-Schedule ihren Niederschlag gefunden.

Zielsetzung der Aeropers

- ausgewogene Arbeitsaufteilung auf alle Piloten; gleichviel Lebensqualität für alle
- vollständige Erfüllung der wichtigsten Bids
- hohe Erfüllungsquote der übrigen Bids
- Erhöhung der Stabilität der laufenden Einsätze
- Keine Erhöhung der Produktivität durch die Einführung des PBS!

Zu den Punkten im Einzelnen: gleichviel Lebensqualität für alle

Eigentlich widersprechen sich die offene Philosophie des PBS und die Struktur unseres GAV, der keine Kopplung des Salärs mit der zu erbringenden Arbeitsleistung enthält. Bisher wurden Arbeit und Freizeit mittels Ausgleichsmechanismen durch das Assignment möglichst fair verteilt. Die offene Philosophie des PBS sieht explizit keinen reglementierten Ausgleich mehr vor, eröffnet uns jedoch viele neue Möglichkeiten zur Beeinflussung des persönlichen Lifestyles.

Aeropers verfolgt die Entwicklung aufmerksam. Wir setzen uns dafür ein, dass Massnahmen ausgetestet werden, die geeignet sind, hier einen Ausgleich zu erzielen. Jedes FCM übernimmt aber durch sein Bidverhalten eine gewisse Verantwortung dafür, wie die Lasten verteilt werden und beeinflusst indirekt die Einsätze von anderen FCM.

Hier ein Beispiel:

Wochenende sind begrenzt und gleichzeitig sehr begehrt. Daraus entsteht das Bedürfnis, möglichst viele Weekends frei zu wünschen. Da ich im Voraus nicht weiss, welche Weekends ich erhalten werde, verteile ich meine Bids über den Monat und gewichte sie meinen Präferenzen entsprechend. Berücksichtigt man den oben skizzierten Einfluss, den der Alphafaktors auf die einzelnen Einsätze hat, kann ich mit eigentlich lieblos gesetzten Bids und Kraft eines genügend grossen AF einen wichtigen Bid eines Kollegen mit tiefem AF verhindern. Ich habe also indirekt einen negativen Einfluss auf die Lebensqualität der Kollegen. Das war schon bisher so. Durch die viel grössere Anzahl an Bids, die mir das PBS einzugewähren erlaubt, kann sich das Problem jedoch verschärfen.

Vollständige Erfüllung der wichtigsten Bids

Hier müssen wir berücksichtigen, dass die als «Best-Bid» markierten Bids im Optimizer nicht unbedingt den höchsten Score erzielen. Sie sind nur eingeführt worden, dass die Dispo bei Änderungen berücksichtigen kann, was dem FCM diesen Monat wirklich wichtig ist. Im Einsatzbuch werden diese Bids unten auf der Seite aufgeführt, weil die Disponenten sonst keinen Zugang zum Bidfile haben.

Zur Illustration hier ein kleines Beispiel zur Funktionsweise des PBS. Ein String mit 5 Tagen à 50 Punkten kann einen einzelnen Bid mit 200 Punkten durchaus ausstechen. Dies muss bereits bei der Eingabe berücksichtigt werden. Will ich den Freitag gesichert haben, muss ich ihn entsprechend hoch gewichten, oder Konkurrenz bids begrenzen.

Erhöhung der Stabilität der laufenden Einsätze

In der Arbeitsgruppe «Einsatzstabilität» setzen wir uns dafür ein, dass die Einsätze, so wie sie aus dem PBS kommen, möglichst stabil gehalten werden können. Jede Änderung an unserem Einsatz hat eine negative Rückwirkung auf die Satisfaction und damit auf die History. Durch den Philosophiewechsel müssen hier neue Wege gesucht werden. Um Einsätze zu erhalten, die auch stabil gehalten werden können ist es nötig, auch die Vorgaben (Pairings, Planungslimiten, etc.) entsprechend anzupassen.

Keine Erhöhung der Produktivität durch die Einführung des PBS!

Die im GAV 99 vereinbarte Produktivität bleibt auch nach der Einführung des PBS als Sollgrösse unangetastet. Dies wurde in einer Vereinbarung zwischen Aeropers und Swissair festgehalten. Die Einhaltung wird künftig mittels einer Produktivitätsfunktion gemessen. Bei Abweichungen werden Korrekturmassnahmen ergriffen, wobei Aeropers MB II hat.

Um den Zusammenhang nochmals etwas abzurunden, möchte ich hier noch einen letzten Gedanken einbringen. Wir hoffen natürlich, dass das PBS die Kapazität hat, effizienter zu planen, sowie die bisher in Form von überzähligen Freitagen angefallene Systemineffizienz ebenfalls nutzbar zu machen. Somit stehen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung, die das PBS verteilen kann. In welcher Form dies erfolgt bedarf allerdings noch weiterer Abklärungen. Es stehen hier verschiedene Varianten offen. Zum Beispiel zusätzliche Freitage, Erleichterungen der SH-FDR, Massnahmen zur Erhöhung der Einsatzstabilität und andere.

Ausblick

Das PBS ist noch kaum zwei Monate alt. Es ist sicher, dass das System in der Lage ist, legale Einsätze zu erzeugen. Auch der überwiegende Teil der Bids konnte erfüllt werden. Diverse Unschönheiten sind erkannt worden und werden mit hoher Priorität bearbeitet. Die Aeropers setzt sich dafür ein, dass ein optimaler Weg gefunden werden kann, der über einer regulierten Gleichverteilung liegt, die offene Architektur des PBS voll nutzbar macht, und so dem einzelnen maximalen Einfluss auf seinen Lifestyle erlaubt.

Eine Abstimmung über das PBS wird erst erfolgen, wenn ein stabiler Betrieb erreicht wurde. Bis dahin ist vom Projekt her ziemlich alles offen. Wir möchten allen Beteiligten die Möglichkeit geben, sich an die neue Philosophie zu gewöhnen, bevor Eingriffe am System vorgenommen werden. Seit Projektbeginn wurden die Anliegen der Piloten ernst genommen, und dank guter Zusammenarbeit aller Beteiligten konnten in konstruktiver Atmosphäre immer Lösungen gefunden werden. ■

News aus dem Bereich Flight-Ops

Von Paul Erni, Spezialist für Flight-Ops-Reporting



Kurzstrecke:

Der BEY Flug ist nach wie vor unpünktlich. Die durchschnittliche Overduty beträgt jedoch lediglich ca. 15-20 Minuten. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die getroffene Regelung (als Kompensation alleinstehend geplant) allen Seiten am meisten dient. Das Problem liegt hauptsächlich an der Abflugverspätung ex ZRH, einerseits wegen TO 34, andererseits wegen der verspäteten Ankunft des Flugzeuges ex Ausland. Die verantwortlichen Stellen sind sich der Problematik bewusst, in der ELS wird immer versucht, das erste verfügbare Flugzeug zu disponieren, auch wenn es sich nicht um das ursprünglich geplante handelt. Die Problematik der (zu) kurzen Bodenzeiten wurde im Pünktlichkeitsprojekt «PI» erkannt und ist in Bearbeitung.

Christoph Sturm (OPD) teilt uns mit, dass es ihm gelungen ist, eine korrekte Berechnung der MFDT bei Split Duty zu erreichen. Besten Dank!

Die MFDT wird jetzt immer ausgehend von STD ex Nightstop berechnet. Falls ein ETD gemacht wird, gilt dieses als Basis für die Berechnung (wird manuell von der Dispo eingegeben). Die aktuelle Block-Off Zeit wird nur noch berücksichtigt wenn sie vor STD resp. ETD ist. Etwas kann das System allerdings nicht erkennen: Wenn der Break nur eine Minute unter 6 Stunden geht, wird die «normale» FDT Berechnung gemacht, weil dies per Definition kein «Split» mehr sein kann. Resultat: Viel kürzere MFDT mit entsprechender Overduty.

Folgende zwei Punkte sind (auch aus legalen Gründen) zu beachten:

- Bei der Festsetzung des ETD's darf der Break in keinem Fall unter 6 Stunden gehen.
- Actual Block-OFF muss so gesteuert werden, dass der Break mindestens 6 Stunden beträgt.

Neu gibt es seit November einen Zweinächter in ADB (Izmir)

Langstrecke:

Die Pünktlichkeit des MIA Fluges war über die gesamte Sommerflugplanperiode innerhalb der Limiten. Im Winterflugplan 00/01 wird der Flug part-enlarged operiert.

In eigener Sache:

- Auf unserer AP Homepage gibt es eine Seite FAQ (Frequently asked Questions), die sich auf FDR spezifische Fragen bezieht.
- Den Verständniskommentar zu den FDR's findet man auf der AP Homepage unter Mitglieder News&Infos.

Ohne Mitglieder kein Verband

Von Martin Fischer, Ressortleiter Mitgliedereinbindung / Projekte

Das Wichtigste an einem Verband sind die Mitglieder. Wir halten uns hier an das einfache Rezept: Je mehr Mitglieder der Verband hat und je höher dessen Zusammenhalt ist, umso mehr Druck hat AEROPERS als Verhandlungspartner. Aus diesem Grund haben wir in Murten das Ressort Mitgliedereinbindung und Projekte gegründet, um diesem Punkt die richtige Priorität beizumessen.

Personen

Als einziger fester Mitarbeiter steht mir Marc Vionnet als Spezialist Mitgliederbetreuung zur Verfügung. Mit jedem Projekt bestimmen wir zusätzlich einen Projektleiter, der sich entweder aus dem Mitarbeiterpool oder aus den bestehenden Spezialisten oder aus dem Vorstand rekrutiert. Als solcher hat z.B. Sergio Pulitano soeben den Aufbau des Mitarbeiterpools abgeschlossen und diesen an Marc Vionnet zur Betreuung übergeben. Weitere Projektleiter sind momentan Harry Zwarthoed für das Projekt Flight Crew Rest A340, sowie Ben Bosshardt der mit der Ausarbeitung eines neuen Senioritätsreglementes beauftragt wurde und Richi Huber, der die PBS Einführung leitet.

Aufgaben des Ressorts:

Es gibt zwei Bereiche in meinem Ressort. Den Aufgabenbereich Mitgliedereinbindung mit dem Spezialisten für Mitgliederbetreuung / Mitarbeiterpool (die Idee des Mitarbeiterpools wurde in der Rundschau 5/2000 beschrieben) und den Bereich Projekte mit den jeweiligen Projektleitern.

Aufgaben/Ziele im Bereich Mitgliedereinbindung:

- Wir streben einen Organisationsgrad der AEROPERS von 100% an und wollen das «Wir-Gefühl» und den guten Korps-Geist erhalten
- Wir betreuen alle Subgruppen innerhalb des Verbandes (F/O, Romand, Ausländer, Instrukoren, ...)
- Wir nehmen uns allen Problemen an die nicht direkt einem anderen Ressort zugewiesen werden können. (Datenschutz, Palm Pilot als Planungstool, Fliegerärzte, Crewessen, ...)



Alle Mitgliederanliegen, welche nicht direkt einem anderen Ressort zugewiesen sind, nimmt Martin Fischer entgegen.

- Wir unterstützen das Quality Management bei der Ermittlung der Mitgliederbedürfnisse und Anliegen
- Wir arbeiten aktiv an der Nachwuchsförderung für die AEROPERS
- Wir betreiben Mitgliederwerbung und machen die AEROPERS bei den SRAS-Absolventen bekannt

Aufgaben im Bereich Projekte:

Ich initiiere mögliche Projekte aufgrund der Bedürfnisse anderer Ressorts und aufgrund der Entwicklungen des Umfelds. Bei neuen Projekten wähle ich den Projektleiter aus. Dies ist normalerweise ein Spezialist, Vorstand oder jemand vom Mitarbeiterpool. Weiter definiere und kontrolliere ich auch:

- Personalbedarf
- Kosten und FEROP-Bedarf eines Projektes
- Dauer des Projektes
- Zielvorgaben des Projektes
- Zielerreichung nach Abschluss des Projektes (in Absprache mit dem Quality Management)

Ich betreue die Projekte in Zusammenarbeit mit dem Projektleiter und informiere den Vorstand ständig über den Projektstand.

An wen wendet Ihr Euch bei Problemen?

Der Weg ist immer der gleiche: Meldet Euch zuerst beim entsprechendem Swissair Service (z.B.: DISPO), wenn dort das Problem nicht gelöst werden kann, müsst Ihr es mit Eurem Flottenchef besprechen:

A320/A330 MD11
 Während Bürozeiten:
 01 812 63 17 01 812 6043
 Ausser Bürozeiten via Pager:
 074 054 1167 074 054 12 46

An Feiertagen und den Wochenenden ist die Erreichbarkeit durch den OC Duty Officer sichergestellt: Die entsprechende Kontakt-Nummer ist bei der ELS verfügbar.

Sind immer noch Fragen offen, meldet Euch bei der AEROPERS unter 01 / 816 90 70 oder schreibt ein eMail an aeropers@aeropers.ch.

Swissair ist bei Problemen auf Euren Feedback angewiesen. Wenn Ihr diesen mittels FCR weiterleitet und uns diese Information auch zukommen lassen wollt, so ist es wichtig diesen selbst zu kopieren und an uns zu senden. Vergesst nicht uns auch eine Kopie der Antwort zukommen zu lassen mit einem Vermerk, ob Ihr von uns eine Aktion erwartet. Nur so können wir Eure Interessen gegenüber Swissair mit dem nötigen Gewicht vertreten.

24h AEROPERS Duty Officer Service

Der Duty Officer Service der AEROPERS ist hauptsächlich für die Erreichbarkeit bei Emergency und Anfragen von der Swissair für dringende Spezialbewilligungen. Bei anderen Problemen bitte ich Euch während den Bürozeiten in die AEROPERS zu telefonieren. Bei auftretenden FDR-Problemen kontaktiert zuerst die DISPO, wenn dort keine Lösung gefunden wurde, wendet Euch an Euren Flottenchef. Wenn dann etwas wirklich ausserhalb der FDR wäre, muss die Swissair eine Bewilligung bei der AEROPERS erfragen. Wenn wir eine solche Bewilligungen erteilen, fügen wir immer die Bedingung «Nur wenn alle betreffenden FCM einverstanden sind» hinzu. (Generelle Info siehe Artikel Ressort Mitgliedereinbindung)

Zusammenhalt pur!

Mitte November erhielten wir die erste Statistik des ersten PBS live-runs. Es gab ein paar FCM, die grosse avoid strings biddeten. Einer, und es war wirklich nur einer, hatte sogar 19 Tage aneinander frei! Dies ist ganz klar nicht die Idee des Systems, dass einige 100h arbeiten und andere 19 Tage frei haben. Es gab auch noch einzelne die 6 Tage aneinander frei hatten. Mit einem Einsatzrhythmus von beispiels-

weise 6 Arbeitstagen, dann 3 Tagen frei, wieder 6/3 und nochmals 6/3 führte dies zu den 6 Tagen frei, damit das Minimum für die 33 Tage Regelung erreicht werden konnte. Wir fanden aber trotzdem noch einige, die eindeutig über den 33 Freitagen in 3 Monaten lagen. Im Bewusstsein, dass es einige Ungerechtigkeiten beim ersten live-run des PBS gab, kontaktierten wir diese FCM und erklärten das Problem. ALLE meldeten sich danach bei der DISPO um Einsatztage von KOLLEGEN mit sehr hohen Belastungen zu übernehmen! Dies ist der Innbegriff von Zusammenhalt und ich möchte allen nochmals ganz herzlich danken für den Einsatz!

Hugo Buff + Co. Treuhand
 Chlupfgasse 2
 8303 Bassersdorf
 Telefon 01-838 19 19
 Telefax 01-838 19 29

Steuerberatung
Erbschafts- und
Testamentsberatung

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STVIUSF

Nach unseren Betriebsferien sind wir ab 13. Dezember wieder für Sie da.



Am 1. und 2. Weihnachtstag verwöhnen wir Sie mit **festlichen Weihnachts-Menüs.**



Öffnungszeiten: täglich ab 17.00 Uhr
 Sonntage und Feiertage: 11.00 - 14.30 Uhr und ab 17.00 Uhr
 NEU ! Dienstag Ruhetag

Über aktuelle Angebote und Veranstaltungen informiert Sie unsere Homepage im Internet: www.landgasthof-zur-birke.de

Feiern Sie mit uns am 31. Dezember den Jahreswechsel mit einer großen **SYLVESTER PARTY** Mit Gourmet-Menü, Musik und Unterhaltung



Frühzeitige Reservierungen erbeten.

Ernst Scharp und seine Crew freuen sich auf Ihren Besuch.

Lassen Sie sich auch im nächsten Jahr bei uns verwöhnen. Wir haben für 2001 wieder einige Veranstaltungen und Überraschungen geplant.

Allen Freunden unseres Hauses wünschen wir ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest sowie ein glückliches und erfolgreiches 2001.

Ihre Anna-Stina und Ernst Scharp





Familie Ernst Scharp
 Schwarzwaldstraße 35
 D-79777 Uhlingen-Birkendorf
 Telefon: 0049-7743 / 5141
 Telefax: 0049-7743 / 5937
 e-mail: familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de

Unruly pax und Security Update

Von John Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands

Aufgrund verschiedener Feedbacks, Vorkommissen und fehlerhaften Verhaltens, sehe ich mich nochmals veranlasst, Sie alle auf eine ausserordentlich wichtige administrative Pflichtübung aufmerksam zu machen, den PDR, Passenger Disturbance Report.

Werte Kolleginnen, wert Kollegen, diese Formular ist DAS Instrument, das uns ermöglicht, mit einem rechtsgültigen Dokument ein Rechtsverfahren gegen einen unruly PAX einzuleiten. Ohne diese Grundlage ist jede Behörde und Polizei ausser Stande, irgendwelche Rechtsschritte mit allfälliger Bestrafung vorzunehmen. Das sachgerechte Ausfüllen, im GSR 1999 1 Jahr lang geübt und im Detail instruiert, der PDR ist ein MUST im Falle eines unruly PAX Vorfalles, in der täglichen Operation.

Nur so wird es uns gelingen, einerseits von unserer Seite die zweckmässige Rechtsverfahren-Unterstützung zu gewährleisten, und andererseits eine aufschlussreiche Statistik betreffend Tragweite und Grösse des unruly PAX Sachverhaltes zu erreichen. Die sehr wertvolle Motions-Einreichung von Frau Nationalrätin Doris Leuthard für die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen für die Strafverfolgung von unruly PAX, bringt wenig, wenn wir von unserer Seite nicht die notwendigen rechtlichen Grunddokumente liefern! Niemand wird belangt von uns,

niemand hat auch nur geringste Sanktionen zu befürchten. Alles was benötigt wird, ist ein mit korrekten Angaben und Unterschrift versehenes Dokument. Wir dürfen nicht immer jammern «es geschieht ja gleichwohl nichts»; es geschieht etwas und wir initialisieren eine effiziente rechtliche Aktion mit dem korrekt ausgefüllten Formular. Ich zähle auf Eure Mitarbeit, damit wir in Zukunft etwas bewegen können. Nicht nur Flight Attendants und M/C sind aufgefordert, auch unsere Cockpit Crews sind angehalten, Ihre Verantwortung für eine korrekte rechtliche Administration wahrzunehmen.

Ein spezielles Augenmerk wurde von Seiten des Delegierten für Security auf die Aufnahme der Swissair Operation nach Pristina, Kosovo geworfen. Diese Operation wird insofern als speziell beurteilt, als dass wir zum ersten Mal linienflugmässig, eine Air Force Base, in russischer Hand, mit KFOR Uno Trp Kontrolle in einem kriegsgeschädigten Land, anfliegen.

Der Status in Pristina am Tag des Operationsbeginn war alles andere als befriedigend. Leider wurden schriftlich vereinbarte Auflagen bezüglich Security und logistischen Belangen nicht oder nur ungenügend erfüllt. Es hat sich einmal mehr erwiesen, wie wichtig das Controlling in einer derartigen Zeit ist.

Der Dachverband hat mit Vehemenz auf die umgehende Implementierung der geforderten Massnahmen hingewiesen und klar auf die verschiedenen Versäumnisse infolge kommerziellen Druckes aufmerksam gemacht.

Von zuständiger Stelle wurde in der Zwischenzeit mitgeteilt, dass die Mängel unverzüglich behoben und alle Anstrengungen unternommen werden, die Auflagen so rasch wie möglich zu erfüllen. Wir werden diese Entwicklung genauestens überwachen und fordern auch Sie als Crew höflich auf, dieser Operation ein spezielles Augenmerk zu schenken. Wachsam bleiben und richtige Situationsanalyse sind bedeutungsvolle Elemente in der Security. ■

IFALPA Citations for Swissair

Von Steve Roesli, ASC

The pilot team involved in the investigation into the Swissair accident off the Canadian coastline in 1998 had been selected to receive an IFALPA award.

The Award takes the form of a Presidential Citation which reads:

«If and when the cause of this tragic accident is determined, it will be due in large part to the efforts of those dedicated individuals who have devoted more than two years of their lives to finding the answers. This was the first occasion where an IFALPA team, with representatives from three IFALPA Member Associations – Switzerland, Canada and the United States – were recognized and officially sanctioned by the Investigating Authority. It was also the first time that a pilot team actively and fully participated in a Transport Safety Board of Canada investigation.

The Citation is awarded to the IFALPA Investigation Team:

- For enhancing the professional status of all flight crew by their outstanding contribution
- For assisting in the recovery and reconstruction of the MD-11 and all of its systems
- For aiding in the development of sophisticated computer technology as a primary investigative tool

The team of 14 comprised seven Swissair pilots, two Delta pilots, one Canadian pilot, three Air Nova pilots and one ALPA staff member.

The Citations were presented to the team during the ALPA Safety Forum held in Washington in August. ■

The Swissair Pilots are:

Capt Andrew Baldwin
 Capt Pete Egger
 Capt Mike Fraser
 F/O Alain Escher
 F/O Guillermo Mulet
 F/O Thomas Leeman
 F/O Patrick Sutter

Ihr Umweltbeitrag...



Shell Ecotherm

Das bessere Heizöl.

- besser für die Umwelt
- schonender für die Heizungsanlage
- frisch ab CH-Raffinerie oder Depot
- streng kontrollierter Warenfluss
- mit Brennerherstellern geprüft
- garantiert weniger als 0,05% Schwefel
- garantiert unter 100 mg/kg Stickstoffgehalt

für weitere Auskünfte:

Oel-Hauser 

Emil Hauser & Co. AG

Büro Wädenswil Tel. 01/783 93 65

Büro Zürich Tel. 01/461 52 62

Büro Meilen Tel. 01/923 04 59



Ihr Partner für Shell Produkte

Die Zeit im Luftverkehr

Von Stefan Tschudin, Spezialist für Rechtsfragen

Anfang November hatte ich als Vertreter der Aeropers die Gelegenheit, an einer Studientagung der Schweizerischen Vereinigung für Luft- und Raumrecht (SVLR ASDA) teilzunehmen. Das hochaktuelle Thema der Tagung in Basel war die Zeit im Luftverkehr, und obwohl dies ein juristisches Seminar war, so kamen hauptsächlich praktische Probleme unserer täglichen Operation zur Sprache.



Rechtliche Feinheiten rund um Verspätungen.

Die ersten beiden Referenten sprachen zum Thema «Zeit und Verspätungen im Lufttransportrecht». Die Zeit ist ein wichtiger Faktor im Lufttransportrecht, ja häufig wird das Flugzeug gerade wegen dem Faktor Zeit als Transportmittel gewählt. Der Lufttransportführer, das heisst die Fluggesellschaft, haftet sowohl nach dem Warschauer Abkommen, wie auch nach dem dieses wohl bald ablösende Montrealer Abkommen, für Verspätung. Unter Verspätung versteht man in der juristischen Praxis das nicht rechtzeitige Erscheinen am Bestimmungsort. Das klingt einfach, stellt in Wirklichkeit aber einige Interpretationsprobleme. So lässt es sich z.B. nicht absolut bestimmen wann genau, das heisst, nach wie vielen Stunden eine entschädigungspflichtige Verspätung entsteht. Der Transportvertrag ist ein sogenanntes Fixgeschäft, das heisst, dass die zeitgerechte Ankunft gemäss Flugplan Bestandteil des Vertrages ist und somit nicht bloss der Transport von A nach B geschuldet wird. Deutsche Gerichte

haben beim Linienverkehr bereits bei einer Verspätung von vier Stunden Schadenersatz zugesprochen. Bei sehr langen Flügen dürfte der Spielraum allerdings noch etwas grösser sein. Bei Pauschalreisen vertreten die deutschen Gerichte wiederum eine differenzierte Ansicht. Danach ist bei einer Pauschalreise der Ankunftszeitpunkt nicht gleich bedeutsam, da dabei der zwei- oder dreiwöchige Aufenthalt im Vordergrund steht und somit auch eine Verspätung von 23 Stunden (!) noch als akzeptabel angesehen wurde, da dadurch der gesamte Aufenthalt nicht massgebend gestört wurde.

Weiter gaben die Referenten zu bedenken, dass die Fluggesellschaften bloss für Schaden haften, der durch die Verwirklichung von sogenannten luftfahrtstypischen, bzw. betriebstypischen Verspätungen entstanden ist. Darunter versteht man z.B. die uns allen wohlbekannte zu späte Bereitstellung des Flugzeuges, aufgrund verspäteter Reinigung, wegen verspätetem Catering, etc. Die Fluggesellschaften haften dagegen

nicht für Verspätungen wegen ATC-Problemen oder aufgrund des schlechten Wetters, das heisst, sie haften nicht für Probleme, die ausserhalb ihres Machtbereiches liegen. Zu ersetzen ist der gesamte direkt aufgrund der Verspätung entstandene Schaden, nicht aber z.B. entgangene Urlaubsfreuden. Eine Reduzierung des Flugpreises kann ebenfalls nicht verlangt werden, da bei Verspätung nicht eine mangelhafte Erfüllung des Transportvertrages vorliegt, sondern der Vertrag überhaupt nicht erfüllt wurde, da die rechtzeitige Ankunft Bestandteil des Vertrages ist.

Interessante Neuigkeiten ergab die anschliessende Diskussion. Der Chef der Rechtsabteilung von Swisscontrol erklärte auf entsprechende Frage hin, dass Swisscontrol einerseits, sowie Swissair und Crossair andererseits, sich betreffend den in den Medien hochgespielten Millionenklagen geeinigt hätten. Dabei habe Swisscontrol während einigen Tagen auf die angefallenen Abgaben verzichtet, während Swissair und Crossair ihre Klagen zurückzogen.

Der zweite Teil war einem mehrheitlich politischen Thema gewidmet, der Kostenwahrheit im Lufttransportrecht. Die drei Referenten waren sich einig, dass der Luftverkehr für seine externen Kosten, wie z.B. Lärm-, Gesundheits- oder Umweltkosten, nicht aufkommen muss und die diesbezüglichen Bestrebungen in der Praxis nur schwer durchsetzbar sind. Ein erster Anfang wurde in Zürich vor drei Jahren mit der Einführung von emissionsabhängigen Landegebühren, einer Lenkungsabgabe, gemacht. Sodann soll das Verursacherprinzip auch für den Luftverkehr in der Verfassung verankert werden. Allerdings ist auch klar, dass hier die Schweiz nicht alleine Lösungen finden kann, sondern dass zumindest europa-

weit Mittel gefunden werden müssen. Die EU ist z.B. bestrebt, auch das Kerosin zu besteuern und Land- und Standgebühren vermehrt emissionsabhängig zu erheben. So soll versucht werden, das unbeschränkte Wachstum des Luftverkehrs zu bremsen, insbesondere Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern.

Zum Schluss fand eine Diskussion über die Zeit und die Prioritätensetzung bei der Benützung des Luftraumes statt. Unter anderen war auch ein Vertreter der Luftwaffe anwesend und es erwies sich, dass nicht der Konflikt zwischen militärischer und ziviler Nutzung des Luftraumes das grösste Problem ist. Vielmehr erweist sich die grosse Zerstückelung des europäischen Luftraumes und die mangelnde Koordination als das eigentliche Problem, was wir täglich in unserer Operation zu spüren bekommen. Es wurde konstatiert, dass es nicht schwieriger sein dürfte, die künstlichen Grenzen in der Luft abzubauen, wie dies in Europa mit dem gemeinsamen Wirtschaftsraum und nun auch mit dem Schengener-Abkommen am Boden bereits vollzogen wurde. Offensichtlich erweist sich aber Eurocontrol als eine sehr träge Organisation und es fehlt ein politischer Wille, diesbezüglich vorwärts zu machen. Es ist für uns alle zu hoffen, dass hier in absehbarer Zeit Lösungen gefunden werden und sich eine grenzübergreifende Flugsicherung etablieren lässt. ■



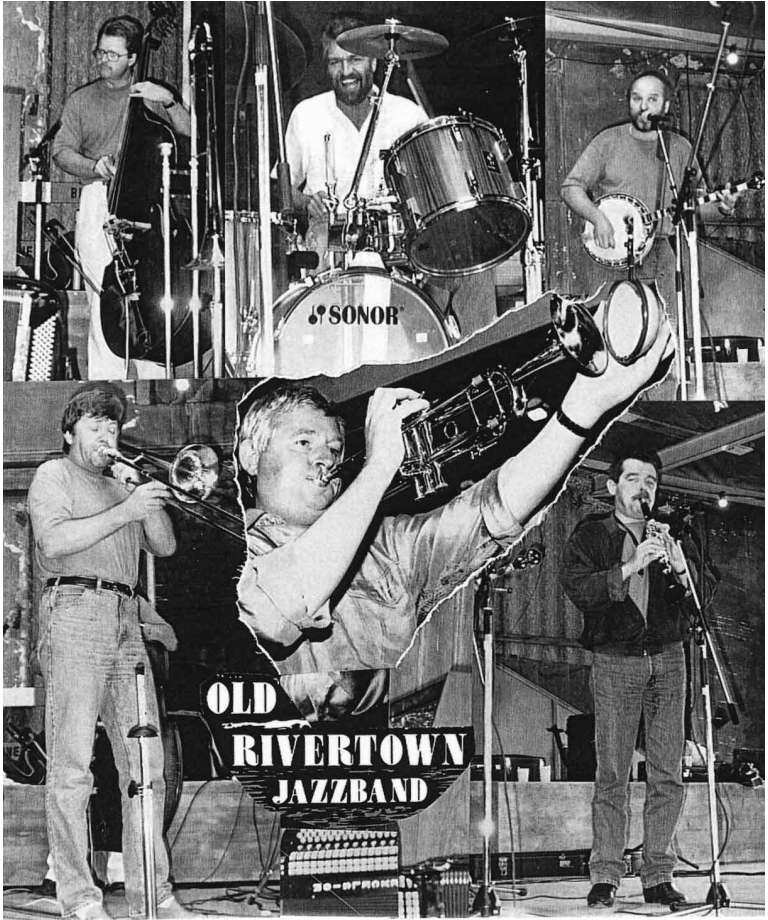
exkl. **6 1/2 Zi Landhaus**
 Oberneunform/TG, Bj 1985, Teilumbau 1997,
 Angrenzend an Zürcher Weinland. 30' vom Flughafen,
 15' nach Winterthur. Unverbaubare, ruhige Aussichtslage an
 Südhang oberhalb Dorf, freistehend, grosszügiges Wohnen, Volumen 1152m³, BGF 360m²,
 NWF 224 m², Grundstück 614 m², grosse Wohnküche, Warmluftcheminée, neue Wärmepumpe,
 gr. Hobbyraum, Garage + ged. Abstellplatz, 2 Gartensitzplätze, neue Sauna/
 Danarium. Sehr guter Zustand. Schule und Einkaufsmöglichkeit im Dorf.
 Eine Besichtigung lohnt sich. Einzugstermin ca. Ende April 2001

052 / 745 25 81
 (Box 1079)

VP 900'000.-

In der Rundschau inserieren bringt Erfolg!

Für Ihren Anlass:



DIXIELAND - BLUES - SWING
SEIT 1983
(FETZIG - PROFESSIONELL - ROUTINIERT)

OLD RIVERTOWN JAZZBAND

Werner Nussbaum, Hauptstrasse 78, CH-5070 Frick
 Tel. + Fax 062 871 41 77 oder SR Box 1942

Verkauf Stadt Zürich, Kreis 6

**3 1/2- und 4 1/2-Zimmer-
Eigentumswohnungen**

Das Objekt besticht durch einen gehobenen Ausbaustandard und einen modernen, hellen Grundriss. Es befindet sich an privilegierter, ruhiger und gleichzeitig zentraler Wohnlage mit herrlicher Aussicht auf die Innenstadt von Zürich.

Flughafen und City sind innerhalb weniger Minuten mit Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Neubau mit Gestaltungsmöglichkeiten bezüglich Grundriss und Innenausstattung.

Verkaufspreis: ab Fr. 660'000.-

**SCHAEPPPI
GRUNDSTÜCKE**

8036 Zürich 3 Tel. 01 456 56 56
 Sihlfeldstr. 10 / Postfach www.schaeppi.ch

Weather Phenomena – Hazards to Airmen - Part I

Von Dagobert Fretz, Air Safety Committee

This edition from the Air Safety Committee deals with weather phenomena during flight operations. We start with the well-known hazard of Clear Air Turbulence (CAT) encounters.

The problems CAT can cause have become increasingly apparent in the recent past, even resulting in death on several occasions. Two of many examples: A B747-122 experienced an episode of severe turbulence at cruising altitude in VMC over the northern Pacific. The fasten seat belts sign was on, but no announcement had been made and the cabin crew was not seated. During the encounter the flight crew and automation had no chance to keep the aeroplane within the normal flight envelope; in other words, a loss of control. An altitude loss of 1200ft and speed fluctuations between $V_{stall} - 10kt$ and $M_{mo} + 15kt$ occurred. The FL340 wind chart showed a difference in spot temperature forecast of $14^{\circ}C$ (polar and subtropical front had been close to each other resulting in a very steep temperature gradient). One passenger was a fatality and 12 F/A's received serious injuries (one died a month later). More than 100 minor injuries were sustained by F/A and passengers. Following the turbulence encounter,

the aeroplane returned to Narita airport for an uneventful landing. The aeroplane remained grounded, having suffered permanent structural damage.

An A320 on its way to Helsinki descending unknowingly «inside» the jet through the base at FL 238, IAS 320kt, heading 060, wind 360/ 97. After hitting violent lateral turbulence, 2 cabin crews injured (knocked sideways in the cabin). Pilot reported subsequent changes within 1000ft: Wind speed decreased by 50kt, SAT change by $11^{\circ}C$.

The commercial air transport industry and World Meteorological Organisation (WMO) have been making an effort to combat this problem on several fronts. World Area Forecast Center (WAFIC) London and Washington are providing the most accurate information to users by satellite network as: Significant Weather Charts (SWC) for high and medium levels, wind charts with spot wind/ temperature information (about 42000 world wide) interpolated

and available for each 1000ft flight level using satellite with infrared sensor / Doppler radar, ground stations, weather balloons and Pireps for data collection.

The manufacturers of aircraft instrumentation are expected though to provide the best possible solutions to this problem. Honeywell, already a leading producer of several aircraft systems (EGPWS, wind shear detection, TCAS systems) is planning to introduce CAT detection instrumentation (weather radar with forward – looking wind shear detection) sometime in the next year. Phase one includes improvements to the X-Band radar for better turbulence detection and will be available near the end of this year. Phase two integrates the LIDAR (Laser infrared Doppler radar), which is used to detect clear air turbulence and display a warning on EFIS (navigation display).

1. General meteorological attributes

The atmosphere is not homogeneous, moving air masses may have abrupt limits, both vertical (fronts) and horizontal (shears).

A front line separates cold and warm air masses and their tropopause (a cold air mass descending from the North Pole is a good example).

If air masses are dry, the frontal surface is not necessarily marked with clouds.

Contrary to common knowledge, jet streams (wind speed greater than 60kts) are not tubes, but layers of moving air which thickness of less than 1000ft or more.

Jet streams can have abrupt top (tropopause) and bottom limits where two air masses of different density do not mix with each other, similar to the Amazon freshwater flowing into the Atlantic Ocean.

Jet streams are limited by two temperature discontinuities (two pseudo – tropopause).

In Siglistorf AG in gepflegter Umgebung ist ein freistehendes, luxuriöses

8½-Zimmer-Einfamilienhaus inkl. Garage

zu verkaufen.

20 Min. vom Flughafen Kloten

Situiert an ruhiger, kinderfreundlichen Sackgasse mit Gartensitzplatz, Autom. Bewässerungssystem, Cheminée, 6 Schlafzimmer, 2 Bad/WC, 1 Gäste-WC, Weinkeller inkl. Bar, Sauna/Dampfbad, WM und Trockner, sehr moderne Küche, Spiel/TV und Büro Raum, ISDN.

Zum sensationellen Preis von
VEF Schätzung Fr. 1080000.–

Weitere Informationen unter:
www.dplanet.ch/users/home_for_sale

Tel. 056 243 17 15

Fax 056 243 17 40

E-Mail: home_for_sale@dplanet.ch

2. Clear Air Turbulence

CAT layers are along front lines and their jet streams. These areas of vertical exchange of air mass are the most dynamic and significant where two tropopauses overlap each other. An aeroplane experiences turbulence because of different air densities and wind shears in connection with a sharp jet stream boundary. Hitting a jet stream in climb or descent may lead to rapid changes in temperature and turbulence level. Be aware of overspeed, e.g. a SAT decrease of 10°C can lead to an IAS increase of ≈ 8kts (the higher the flight level, the less the IAS - change). Hitting the top or bottom limit of a jet stream in cruise is possible (slope is at a synoptic scale). When turbulence becomes excessive, an altitude change is more efficient than a track change.

3. Forecast presentation

The forecast of CAT areas (dotted lines) on SWC are very conservative and have an estimated accuracy of less than 30% and provide no information of light turbulence. The wind / temperature charts are the real source of turbulence forecast and the observation level should be as close to the cruise level as possible (e.g. chart FL390 for planned Atlantic crossing at FL380). Of course the spot information density for each 10° lat/long is higher on a low scale chart, such as Europe, as opposed to the North Atlantic. In other words, wind speed, wind direction and temperature change are forecast over a shorter distance. It is a fact that temperature change on a certain level has the greatest influence on the development of CAT, this information gives you an estimated turbulence forecast accuracy of about 75%, e.g. if there is a homogeneous airflow within the jet stream and the spot temperatures are equal along the planned route, there will be no turbulence, even the SWC shows a dotted area.

As a rule of thumb we can say that a **change** between two spots calls for the following turbulence gradient:

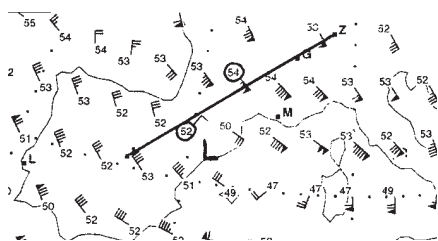
- Temperature in C°:
- < 4 nil to lgt
 - 4 – 8 mod
 - 8 – 12 mod to sev
 - > 12 sev
- Wind speed in kts:
- < 30 nil

- 30 – 60 lgt
 - 60 – 90 lgt to mod
 - > 90 mod
- Wind direction in deg (for winds > 60kt):
- < 45 nil to lgt
 - 45 – 90 lgt to mod
 - > 90 mod

For any combinations take the higher or most severe, see example below:

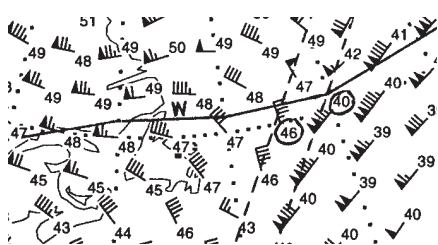
1. ZRH-MAD/FL330, Air flow disturbance by low pressure area, ΔV=95kt, -> mod

Table 1



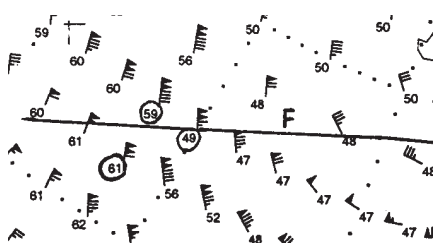
2. ORD-ZRH/FL320, Jet stream boundary turbulence, ΔT=6°C, ΔV=80kt, Δangle > 90°, -> mod

Table 2



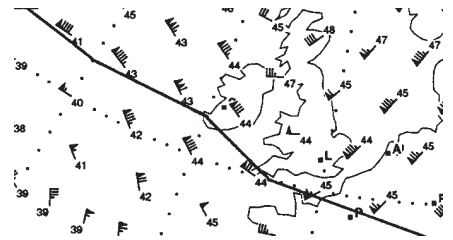
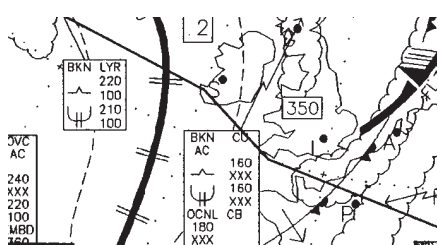
3. MIA-ZRH/ FL380, Two front system (polar/ subtropical), homogeneous airflow but ΔT=10-12°C, -> mod to sev

Table 3



4. ZRH LAX FL310, SWC CAT area 2: mod ocnl sev, FL240/430, what do you think ?

Table 4+5



4. SIGMET and enroute weather information

Remember: SIGMET's are usually forecast by MET offices (e.g. SMA for CH) for the first 1000nm of flight distance only. That means the systems choose SIGMET's from the MET - surfer (satellite distribution) according to the request from the crew (e.g. Middle East for a flight ZRH-DXB until Istanbul/Athens FIR). For enroute information the crew shall request SIGMET data via VHF air to ground / air to air or soon via ACARS. Over NAM and NAT eastbound we have the opportunity to contact flight service stations (*FSS, see Legend on RFC) for enroute information

Conclusion

Read your wind charts carefully, check spot information along your route. If possible plan a level above the warm air tropopause height. Fly the turbulence speed of your aeroplane when encounter and inform the ATS immediately. Additionally you may find helpful information in your Route Manual, section Meteorology. For a correct interpretation you need experience and still some luck. After a while you will know when you should order a hot cup of coffee. The inexperienced's ones better stay with viscous expressi.

Preview Part II : Enhanced Turbulence Detection System ■

In **Oberglatt** zu verkaufen

Charmantes, freistehendes EFH mit Garage
5 Zimmer und Wohnküche, Veranda und Balkon, Grundstück 1170 m², sehr gepflegter Garten

5 Gehminuten bis SBB/S5
Busverbindung nach Kloten

Auskünfte
052 386 22 71, urs.berli@mt.com

Stephen Wolf für Swissair!

Der Chef von US Airways, Stephen Wolf, verdient seit Jahren sehr gut im Airline-Business. Er war bereits Chairman von United, Republic und Flying Tiger Airlines. Ihn hat man gerufen, wenn's einer Fluggesellschaft nicht mehr so rosig ging und bisher hat er's noch jedes Mal geschafft, mit harter Hand, guter Kommunikation und einer Stange Geld diese Gesellschaften wieder salonfähig zu machen. Wie es geschickte Bastler mit aufgemöbelten Oldtimern machen, bot er die heraus geputzten Fluggesellschaften darauf dem Meistbietenden an. Und fuhr nicht schlecht dabei. So erstaunt es denn nicht, dass er im Sommer seine US Airways in die Arme von United zu entlassen bereit war. United offerierte 60\$ pro Aktie, fast 100% über dem damaligen Börsenkurs. Kein Wunder also, dass die Aktionäre dem Deal erfreut zustimmten, der aber noch vom Justizdepartement abgesegnet werden muss. Der Kurs zog an, und auch bei einem richterlichen Veto haben die Aktionäre trotzdem gewonnen: Stephen Wolf erwirtschaftete bisher auf seinem Aktienpaket einen Gewinn von 3,1 Mio\$ und der CEO von US Air einen solchen von 6,4 Mio\$. Diesen beiden sowie Rakesh Gangwal, seines Zeichens «General counsel», winken ausserdem Prämien und Abfindungen in der Höhe von 19,3 Mio\$ für den Fall eines erfolgreichen Zusammenschlusses innerhalb eines Jahres – aber nur, wenn sie zu jenem Zeitpunkt die Firma verlassen. So sei gesichert, dass dieses Trio «zum Erfolg verdammt» werde und die volle Arbeitskraft zum Wohl der Firmen einsetzen werde. Sechs weitere Exekutivmitglieder von US Airways erhalten total 14,5 Mio\$, auch hier erst nach neun Monaten zahlbar und nur, wenn sie zurücktreten oder frei gestellt werden.

Kaleidoskop

Von Henry Lüscher

Lufthansa optimiert

Auf vielen Strecken nach Afrika, dem Mittleren Osten und ins ehemalige Reich der Sowjetunion setzt Lufthansa die viermotorige A340 ein. Da diese fünf- bis siebenstündigen Mittelstrecken dem Potential dieses Flugzeug gar nicht entsprechen, werden Alternativen geprüft. Dabei steht eine Dreiklassenversion der Boeing 757-200ERX im Vordergrund. Die Tauglichkeit dieses Flugzeugtyps wird gegenwärtig mit dem Einsatz einer 252-plätzigigen 757-300 von Condor geprüft, die für Lufthansa innerdeutsche Strecken befliegt. Diese Version käme als Ersatz der A300-600 in Frage. Lufthansa müsste aber zu einem Bedarf von mindestens 15 Flugzeugen kommen, damit ein Einsatz eines neuen Flugzeugtyps sinnvoll ist.

Concorde: Mysteriöses Metallteil

Es scheint klar zu sein, dass die Ursache des Unfalles einer Concorde der Air France in jenem Metallband zu suchen ist, das von einem DC-10 Triebwerk abgefallen ist und zum Pneuplatzer der Concorde geführt hat. An jenem 25. Juli startete die Concorde als Nummer drei hinter einer DC-10 der Continental Airlines, bei welcher am 2. September der Verlust dieses Teils offiziell bestätigt wurde. Zuerst glaubten die Unfalluntersucher, der Metallstreifen wäre aus einer Aluminiumlegierung, weshalb er nicht als primäre Ursache angesehen wurde. Es stellte sich bald heraus, dass der ca. 43x3cm grosse Streifen aus Titan war, unregelmässige Bohrungen aufwies und auf einer Seite so beschichtet war, wie es sich bei einem im Heissgasteil einer Turbine montierten Bestandteil präsentiert. Der

Streifen war aber Bestandteil der Verkleidung im Bereich zwischen der Fanschubumkehr und dem Mantel des Heissgasteils, befand sich also im «kühlen» Bereich des rechten General Electric CF6 Triebwerkes. Es handelte sich nicht um ein Originalteil oder ein autorisiertes Lizenzprodukt, was aber gemäss Hersteller nicht sicherheitsrelevant war, da auch bestimmte «locally manufactured» Elemente zugelassen sind. Am 9. Juli haben Techniker bei einer Routine-Inspektion erstmals das Fehlen des Streifens entdeckt und einen «neuen» montiert. Dieser hielt jedoch auch nur bis zu jenem schicksalsschweren 25. Juli. Der Titanstreifen stammte wohl eher aus der Abfall- als aus der Ersatzteilkiste, denn mehrere von Hand gebohrte sowie überzählige Löcher deuten darauf hin, dass hier gebastelt worden war, bis es passte. Die Untersuchungsbehörde äusserte im Bericht denn auch «zurückhaltende Überraschung» über die Art der Reparatur und der Tatsache, dass ein Flugzeug hie und da Teile verliert. Continental Airlines gibt keinen Kommentar dazu.

In der Zwischenzeit haben Air France, British Airways und die Hersteller der Concorde Modifikationen studiert, wie eine solch Katastrophe in Zukunft verhindert werden könnte – und wie das stolze Flugzeug bald wieder in die Luft kommt: In die kritischen Flügeltanks sollen dünne Kevlarplatten gelegt werden, die frei schwimmend am Boden ruhen würden. Entsteht nun ein Loch im Tank, so würde der vom ausströmenden Kerosen erzeugte Unterdruck die Kevlarplatte anziehen, welche den Tank abdichten würde. Ausserdem sollen Teile eines platzen-

Ihr Steuerberater beim Flughafen Kloten

Alois Wieland



TREUHAND

eidg. dipl. Bankbeamter, Treuhandexperte
Oberhauserstrasse 72, CH-8152 Glattbrugg
Tel. 01/810 15 29, Fax 01/810 20 79
Mitglied des Schweiz. Treuhänder Verbandes

STV | USF

den Pneus besser abgelenkt oder zurück behalten werden. Trotzdem erwarten die Beteiligten keine raschen Fortschritte, eine Wiederaufnahme der kommerziellen Flüge dürfte frühestens in einem Jahr erfolgen.

Zug statt Flug

Im nächsten Sommerflugplan wird Air France die Flüge zwischen Paris und Brüssel einstellen. Mit der Eröffnung der TGV-Strecke, die Verbindungen zwischen den beiden Städten im Halbstundentakt mit einem Halt im Flughafen Charles de Gaulle anbietet, ist die Auslastung der heute fünf täglichen Flüge drastisch gesunken: 450 Passagiere nehmen das Flugzeug, 13 500 hingegen den TGV. Air France wird ab 1. April 2001 einige Eisenbahnwagen für ihre Passagiere reservieren. Da der TGV aber nicht bis zum Brüsseler Flughafen fährt, befliegt Sabena diese Strecke weiterhin, hauptsächlich zum Zweck der Alimentation des eigenen Langstreckennetzes.

Navigationsregeln

Nach Ablauf einer Schonfrist von fünf Jahren hat die US Navy folgenden Funkverkehr zwischen einem stolzen Kapitän eines Schiffes der US Navy und einer kanadischen Küstenstation veröffentlicht:

Canadians: Please divert your course 150 to the south, to avoid a collision.
Americans: Recommend you divert your course 150 to the north, to avoid a collision.

Canadians: Negative. You will have to divert your course 150 to the south to avoid a collision.

Americans: This is the captain of a US Navy ship. I say again, would you divert your course.

Canadians: Negative. I say again. You will have to divert your course.

Americans: This is the aircraft carrier USS Abraham Lincoln, the second largest ship in the United States Atlantic Fleet. We are accompanied by three destroyers, three cruisers and numerous support vessels. I say again that's 150 north, or countermeasures will be taken to ensure the safety of this ship.

Canadians: We are a lighthouse. Your call.

Ob es mit dem typischen britischen Humor zu tun hat, dass «Flight International» diese Geschichte just in derjenigen Ausgabe veröffentlichte, die in der Woche der verwirrenden amerikanischen Präsidentschaftswahlen erschien, ist nicht bestätigt, könnte aber durchaus sein...

Rücktritte in der Pilotengewerkschaft

Der Präsident LaVoy und die beiden Vizepräsidenten der Allied Pilots Association (APA) traten am 29. Oktober zurück, weil die 10 800 Pilotinnen und Piloten von American Airlines, die in diesem Verband organisiert sind, den revidierten GAV zurück gewiesen haben. Diese drei waren die «Väter» der neuen Abmachungen, die es American Airlines ermöglicht hätte, den ihr angeschlossenen Regionalgesellschaften eine grössere Anzahl Düsenflugzeuge zu gestatten. Im Gegenzug wäre die Gültigkeitsdauer des leicht modifizierten GAVs bis August 2002 verlängert und der APA die Zahlung des gerichtlich anerkannten Schadenersatzes von 45,5 Mio \$ zugunsten von American Airlines infolge der streikähnlichen «Krankheitsaktion» vom Frühling 1999 erlassen worden. LaVoy trat auf den Kompromiss bezüglich der Regelung der Anzahl Regionalflugzeuge ein, weil die Zahlung der Schuld zum Bankrott der APA führen könnte. Viele Piloten glaubten aber, dass in einer kompletten Neuverhandlung des GAV mehr Potential liegen würde und die Drohung mit dem Schadenersatz nur leere Worte seien. Ausserdem nährten die in der gleichen Zeit abgeschlossenen Verhandlungen bei United, die in der Branche neue Limiten setzten, Gelüste auf ebensolche Verbesserungen. ■

Der Zeit voraus

In Osaka wurde der Kansai International Airport nach sieben Jahren Bauzeit und Kosten von 17 Milliarden \$ im Jahr 1994 seiner Bestimmung übergeben. Das Spezielle an diesem Flughafen ist, dass er ausschliesslich auf aufgeschüttetem Land vor der Küste der Stadt steht. Nun sieht es ganz so aus, als sei das Flughafengelände bereits so weit abgesunken, wie es erst für das Jahr 2044 vorgesehen war, nämlich rund einen Meter. Die hydraulischen Stützen des Terminals, die diesen beim ungleichmässigen Absinken im Lot halten sollen, mussten bereits verlängert werden. 20 Millionen Passagiere benützen den Flughafen jährlich, der aber immer noch mit Verlust arbeitet, da die Bauarbeiten doppelt so viel kosteten wie geplant. 252 Mio \$ werden nun gefordert, damit notwendige Korrekturmaassnahmen – wie der Bau von Unterwasserdämmen – eingeleitet werden können. In sechs Jahren soll zudem eine weitere Piste im Meer gebaut werden. Vielleicht braucht es diese dringend, das die alte dann unter Wasser liegt...

Nachtrag:

Durch ein redaktionelles Versehen ist im Artikel «Wirtschaftspolitische Bedeutung des Flughafens Zürich» (Rundschau 6/2000, Seite 14) der Quellenhinweis unterblieben. Teile des Textes wurden aus der von Zurich Network herausgegebenen Abstimmungsbroschüre «Welchen Flughafen braucht unsere Wirtschaft?» entnommen. Verfasser dieser Broschüre ist Sepp Moser.

zu verkaufen in Deutschland, nahe Grenze

Einfamilienhaus mit Alpenblick

200m² Wohnfläche, 100m² Dachgeschoss mit 2 Gaupen, ausbaubar, sehr exklusive Ausstattung mit sehr viel Holz, offenes Kamin, usw. 170m² Grundstück mit Balkon, Terrasse, 4 Garagen, idyllische unverbaubare Lage.

VP Fr. 650000.–

Telefon 0049 77 53 222 3, Mobile 01 77 290 830 8, E-Mail unser_haus@gmx.net

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben – Steuern in der Pensionskasse

Von Stefan Ryser, Stiftungsrat VeF

Nachfolgend einige Überlegungen zum Märchen der Steuerfreiheit von Kapital in der Pensionskasse aus der Sicht des einzelnen Versicherten. Ich erwähne dabei einige Problem- punkte, welche mir in der Arbeit mit der zweiten Säule und der VEF im Speziellen, in der Praxis immer wieder auffallen.

Das Märchen von der Steuer- freiheit

Hartnäckig hält sich das Gerücht, Prämien und Einlagen bzw. Einkäufe in die Pensionskasse seien steuerfrei. In Wirklichkeit werden die Steuern auf Prämien (Altersgutschriften) und Einlagen (Einkauf) lediglich auf einen späteren Zeitpunkt aufgeschoben. Mögen Einzahlungen in die Pensionskasse zum Zeitpunkt der Einzahlung noch so steuerfrei sein, später, bei der Auszahlung, werden die Steuern unweigerlich fällig. Aus der Sicht des Versicherten werden die Steuern in der Pensionskasse bis zur Auszahlung aufgeschoben (Alters-Invaliden- oder Todesfallleistung, Barauszahlung von Freizügigkeitsleistung).

Spezielle Risiken des Steueraufschubs

Der Steueraufschub beinhaltet spezielle Risiken, welche vom Versicherten in der Regel unterschätzt werden.

Grundsätzlich kann sich der Zeitpunkt und Umfang der Leistung im Laufe der Zeit ändern.

Das grösste Problem aber sind die Steuern, welche später tatsächlich anfallen. Oft ist es möglich, die vermeintliche «Steuereinsparung» bei der Einzahlung festzustellen. Die Prognose, welche Steuern später fällig werden, ist in den meisten Fällen problematisch oder ganz einfach nicht möglich. Hier begegne ich immer wieder einer verbreiteten Fehlüberlegung: Steuergesetze der Gegenwart werden unverändert in die Zukunft übertragen. Mit den bekannten Parametern werden dann Steuern in der Zukunft berechnet, als könnten und würden die Steuergesetze und Verordnungen nicht ändern. Dem Risiko, dass Steuern in der Zukunft ändern können, (z. B. höhere Steuern als angenommen in der Zukunft fällig

werden), wird m. E. in den meisten Fällen zu wenig Beachtung geschenkt.

Beim Steueraufschub in der Pensionskasse muss bei der Auszahlung das gesamte Kapital versteuert werden. Damit wird immer auch der gesamte Ertrag (Zins und Zinseszins) erfasst. Der Versicherte muss für sein Alterskapital in der Pensionskasse immerhin keine Vermögenssteuern bezahlen.

Beurteilung aus meiner Sicht

Für den Versicherten bedeuten die aufgeschobenen Steuern in der Pensionskasse immer auch eine Unsicherheit (wie berechne ich die Steuern in der Zukunft?). Im Normalfall arbeiten Piloten in ihrem Beruf in einem definierten und weitgehend bekannten Umfeld. Die Steuern in der Zukunft können in vielen Fällen nicht genau erfasst werden, sind ungenügend bekannt und definiert. Das Kapital in der Pensionskasse ist weitgehend nor-

miert und unflexibel, ein individuelles Ausweichen ist schwierig. Die unsichere Steuerzukunft einerseits und die geringe Möglichkeit der Beeinflussung andererseits, öffnen für den Versicherten einen Konflikt, der umso grösser wird, je mehr der Versicherte die Pensionskasse als Steuersparvehikel einsetzen möchte.

Zusammenfassung

- Einzahlungen in die Pensionskasse (Prämien und Einkauf) sind für den Versicherten nicht steuerfrei. Die Steuern werden lediglich aufgeschoben, müssen also zu einem späteren Zeitpunkt zu den dann gültigen Bestimmungen nachbezahlt werden.
- Wer die Pensionskasse als Steuersparvehikel einsetzen will, geht Risiken ein, welche in vielen Fällen nicht genau einzugrenzen sind. Es gilt für den Versicherten eben – «aufgeschoben ist nicht aufgehoben». ■

Zu verkaufen in Bachs (ZH)

6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus inkl. Doppelgarage

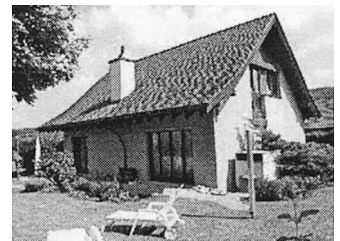
Lage und Umgebung

Die Gemeinde Bachs liegt idyllisch verträumt und ausgesprochen ruhig in ländlicher Gegend, nur ca. 15 Autominuten vom Flughafen Kloten entfernt. Das Kaufobjekt befindet sich innerhalb der Gemeinde an privilegierter Wohnlage in einem Einfamilienhausquartier mit gehobenem Standard. Schulen, Einkaufsmöglichkeiten sowie Anschluss an den öffentlichen Verkehr befinden sich in nächster Nähe. Das Wohnhaus befindet sich inmitten einer wunderschön angelegten Gartenanlage (Grundstücksfläche: 9,60 Aren).

Baustil und Innenausbau (Bj 1981)

Landhausstil (Gebäudeinhalt 777m³), mit komfortablem Innenausbau auf sehr hohem Standard (Bodenheizung, Cheminée, etc.) und gut durchdachtem Raumprogramm (Wohnzimmer, Esszimmer, vier Schlafzimmer, Bastel-/Hobbyraum)

Verkaufspreis: Fr. 950000.-



SCHAEPPI GRUNDSTÜCKE

Sihlfeldstr. 10 / Postfach, 8036 Zürich, Tel. 01 456 56 56, www.schaeppi.ch

Fight or Flight

Von Patric Müntener

Die Pupillen weiten sich, Puls und Blutdruck steigen, die Verdauung stoppt, Blut wird in die Muskulatur umgeleitet; in Erwartung bald die überschüssige Wärme der auf Hochtouren arbeitenden Muskeln abführen zu müssen, wird das Schwitzen eingeleitet; als Vorbereitung auf Verletzungen steigt die Gerinnungsbereitschaft des Blutes, während zum selben Zweck das Schmerzempfinden sinkt. Der Körper ist bereit: für Flucht oder Kampf.



Immer grössere Leistung unter immer höherem Zeitdruck: Ursache für Stress.

Flucht oder Kampf, zwei Strategien von vielen Primaten mit dem simplen Ziel zu überleben. Vor Urzeiten hat sich die Stressreaktion entwickelt um unseren Körper optimal auf diese zwei Möglichkeiten vorzubereiten. Heute flüchten und kämpfen wir selten – wenigstens physisch – «der Stress» ist alleine zurückgeblieben. Seinen Einfluss auf das Herz im allgemeinen und den Herzinfarkt im speziellen haben Berufene kürzlich an der Uni Zürich diskutiert. Ob all «der Stress» wirklich schädlich ist, konnte bis anhin nicht abschliessend bewiesen werden. Immerhin spielt er bestimmt eine Rolle bei der Auslösung des Herzinfarktes, der hauptsächlichen Todesursache, sogar schon in vielen Entwicklungsländern. Nicht sein objektives Vorhandensein, sondern das subjektive Empfinden und der subjektive Umgang mit ihm ist dabei entscheidend.

Gratifikationskrise

Werden grosse Leistungen unter Zeitdruck mit Freude erbracht und von

der Umwelt entsprechend hoch honoriert – sei es durch materielle oder soziale Anerkennung – wird Stress in der Regel gut vertragen. Die zunehmende Tendenz der Gesellschaft auch grösste Leistungen unter immenssem Zeitdruck als «normal» zu fordern und die davon Betroffenen konstant zu überfordern, um sie dann auch noch um die «Früchte ihrer Arbeit» zu betrügen, sprich die Leistung nicht in adäquater Art zu verdanken, führt zur «Gratifikationskrise», die diesen Stress besonders schädlich werden lässt. Die Gelehrten empfehlen also eine Arbeit zu ergreifen, die wenig Leistung fordert und viel Anerkennung bringt...

Sport ist Mord

«No Sports» habe der beleibte Churchill zu sagen beliebt, während er die Regierungsgeschäfte vom Bett aus erledigte. Tatsächlich steigt das Risiko einen Herzinfarkt zu erleiden beim Sporttreiben bis aufs Hundertfache, wenn der Körper diesen Stress nicht gewohnt ist. Wer also alle Jahre einmal

ein Grümpeltour bestreitet und zudem noch herzkrank ist – was zirka 25% der Herzkranken von sich selbst nicht wissen – lebt gefährlich. Auch der sogenannte Liebestod, welcher laut einer japanischen Studie die Betroffenen in 90% der Fälle bei einem Seitensprung ereilt, weise in diese Richtung. Regelmässiges Sporttreiben hingegen senkt das Risiko je einen Herzinfarkt erleiden zu müssen immens und wiegt das erhöhte Risiko während des Trainings um ein Mehrfaches auf. Bewegungsmangel ist sogar derart schädlich, dass er andere Risikofaktoren wie Übergewicht und Rauchen locker in den Schatten stellt.

Morgenstund ist ungesund

Von wegen «Gold im Mund»; das Risiko einen Herzinfarkt zu erleiden und zu sterben – 50% der Betroffenen überleben einen Herzinfarkt nicht, von denen erreicht die Hälfte nicht einmal das Spital – ist am höchsten während der ersten zwei Stunden nach dem Aufstehen; der Körper empfindet auch diesen Akt als «Stress» (Puls- und Blutdruckanstieg etc.). Leute mit hohem Blutdruck oder auch Nachkommen von solchen haben ein klar höheres Risiko, da die Stressreaktion bei ihnen deutlicher ausfällt.

Zusammenfassend wird also empfohlen einen normalen oder tiefen Blutdruck zu haben, diesen mit ausreichend Bewegung zu paaren, weder übergewichtig noch rauchend zu sein, statt sich «stressen» zu lassen in sich selbst zu ruhen oder dann wenigstens «extrovertiert» mit Stress umzugehen, sich für sehr wenig Arbeit sehr hoch bezahlen zu lassen und vor allem morgens möglichst wenig aufzustehen; so lebt man gesund und lange, wer hätte das gedacht... ■

Gelungenes Jubiläumsfest

Von Reto Nause

Präsident Markus Jöhl durfte am 11. 11. 2000 im Bogenhangar rund 450 Jubiläumsgäste begrüßen. Rechtzeitig zu Beginn des Apéros war der Hangar um 17.00 Uhr in einen «Ballsaal» verwandelt.



Der Vorstand machte in der Space Dream-Show mit und sang zum Abschluss «look to the stars».

«Zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen»: Diesem Motto folgte auch die Jubiläumsfeier. Nach der präsidialen Ansprache folgte die Grussbotschaft der Zürcher Regierung, welche Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker überbrachte. Als Überraschungsgast folgte die Nationalrätin Doris Leuthard. Ihr Referat war den Herausforderungen und Chancen der Airline Industrie gewidmet. Diese liege in der Zukunft darin, trotz hartem Verdrängungswettbewerb sämtliche Sicherheitsstandards hoch zu halten. Politik und Verband würden hier gleiche Ziele verfolgen. Ihre Botschaft an die Pilotinnen und Piloten: «Wer erkennt Sicherheitsrisiken besser als Sie und ihr Verband? Hier wartet eine grosse Herausforderung auf alle hier im Saal.» Nach 45 Minuten wurde das gesprochene Wort von pulsierenden Rhythmen abgelöst: Basel City Attack – die Schweizer Meister im Breakdance verblüfften das Publikum mit ihren Pirouetten.

Während des Nachtessens und an den Buffets bot sich ausreichend Gelegenheit für Konversation. Viele alte Bekanntschaften durften im Zuge des Jubiläums eine Auffrischung erfahren.

Klamauk und Akrobatik paarten sich beim Auftritt der 6 Herianos: Pfeife rauchend betraten die Künstler in Appenzeller Tracht die Bühne: Erst nach einer Zugabe wurden die urchigen Männer wieder in die Garderobe entlassen.

Kurz vor 22.00 Uhr wurde es dunkel im Saal. Das «Space-Dream-Raumschiff» landete mit einer prächtigen Lasershow. Das Publikum staunte nicht schlecht, als die beiden Raumfahrer Roboto und Macchina sich mit Anhang von ihrem Rundflug auf der Bühne



Nach den Reden nahmen sie die Herzen des Publikums im Flug: Jung, frech, gekonnt: Basel City Attack, Schweizer Meister im Breakdance.

zurückmeldeten: «We found some fellow pilots», sagten sie und brachten gleich den Gesamtvorstand mit ins Rampenlicht. So war zum Abschluss der Show ein vertitabler Chor on stage und verabschiedete sich mit dem Schlussong «look to the stars».

Reaktionen:

Gegen 01.00 Uhr durfte eine zufriedene Festgemeinde den Nachhauseweg antreten. Nachfolgend einige Reaktionen zum Jubiläum, welche uns per Post, Mail oder noch am Abend erreichten:

Peter Beer:

«Etwas verspätet, aber dafür umso herzlicher möchte ich Euch zum gelungenen Aeropers-Fest gratulieren!!!!!!!!!!!!

Eine Super-Stimmung mit einem tollen Programm und einem sensationellen Space Dream - Abschluss!

Ich freue mich jedenfalls schon auf das nächste Fest.»

Stefan Tschudin:

«Ein gelungenes Jubiläum, perfekt inszeniert und organisiert, einfach ein geglückter Abend im Kreise unserer Mitglieder – vielen Dank, macht weiter so.»

Ruth und Paul Habegger (alt Capt. DC -10 und Ehrenmitglied):

«Etwas verspätet aber umsomehr von Herzen möchten meine Frau und ich uns für die Einladung an dieses tolle Fest herzlich bedanken. Es tat wohl, diesen Abend im Kreise Gleichgesinnter zu verbringen, obwohl nur noch wenige Gesichter bekannt waren.

Wenn auch unsere alten Ohren etwas strapaziert wurden, haben wir uns an den verschiedenen Einlagen amüsiert. Die Organisation war meisterhaft. Das Essen gut und die Atmosphäre zeitgemäss.

Der Eindruck von der heutigen Pilotengeneration hat uns bestätigt, dass die Aeropers nach wie vor auf dem richtigen Weg geht. Wir wünschen ihr eine erfolgreiche Zukunft.»

Georges P. Schorderet (Finanzchef SairGroup):

«Besten Dank für die Einladung. Meine Frau und ich haben einen wunderschönen Abend erlebt. Ich möchte den Organisatoren dieses Abends gratulieren. Es war einfach super.»

Andreas Walter (SF/O MD11):

«Herzlichsten Dank für den gelungenen Bogenhangaranlass zum 55jährigen. Wir kommen zum 60sten wieder, wie schon zum 50sten.»

Paul Ruppeiner:

«Herzlichen Dank für den schönen Jubiläumsabend im Bogenhangar. Der ganze Anlass war dem Vorstand und sei-

Neumitglieder der AEROPERS per 1. Dezember 2000



Beat Bachmann



Mike Bader



Thomas Graf



Oliviero Grendene



Andreas Köppel



Christian Riederer



Christian Walter



Loris Wild



Matthias Wunderli



Der Gastgeber: Markus Jöhl freut sich im Kreis der AEROPERS Mitglieder bei der Eröffnung des Jubiläums.

nem Sekretär entsprechend, angepasst, locker, frisch, jung, dynamisch und erfolgreich. Ich wünsche euch weiterhin, den von Swissair auf Papier gebrachte, aber von euch gelebte TEAMGEIST.»

Bruno Ambühl:

«Ich möchte der ganzen Aeropers-Crew für den gelungenen Abend im Bogenhangar herzlich danken. Ein besonderer Dank an die Organisatoren Tinu und Reto.»

Alfred Zuberbühler:

«Allem voran Gratulation und ganz herzlichen Dank. Gestern durften meine Frau und ich mit Freunden Euer Aeropers Fest in vollen Zügen genießen. Diese Création war im Bezug auf Vorinformation, Organisation, Inhalt des Abends, Gestaltung des Ablaufes, Darstellung der Sequenzen und Durch-

führung in jeder Hinsicht vorbildliche Klasse und, last but not least, eine perfekte Visitenkarte für die Aeropers. Nochmals von Herzen Gratulation und Dank an alle HelferInnen.»

Henry Lüscher:

«Es war gemütlich, die (üppigen) Ansprachen im hinteren Teil der wohl nicht für klassische Konzerte konzipierten Halle nur schwer verständlich. Zu viel Ventilatorenlärm, Gespräche und zu wenig Lautsprecher. Die Darbietungen waren aber unterhaltsam und das Essen sehr schmackhaft.

Auch die Idee mit dem Apéro und dem Ausklang mit dem Bierzelt waren

gut, dort konnte man sich ungezwungen treffen und zwischen allen Kollegen rumpendeln.

Optimal für ein «Zwischen-Jubiläumsfest» wäre die Anlage, wie sie von Jeff Katz gewählt wurde (Mystic Island im Bogenhangar): Verschiedene Restaurations- und Barinseln, wo man hin und herpendeln und während des Abends eine riesige Menge Leute treffen konnte. Und natürlich von verschiedenen Buffets naschen und diverse Bars leertrinken konnte...

Das nächste Jubiläum kommt bestimmt... auch wenn's unter Lufthansa- oder British-Flagge segeln sollte...» ■



Trockeneis und Laser – der Hangar war zu Beginn des Auftritts von Space Dream ideale Kulisse für die zuckenden Laser.

Abheben...



zu neuen Dimensionen im Private Banking.

Kennen und nutzen Sie als Anleger die besonderen
Vorteile Luxemburgs?

Anton Engler, Managing Director, gibt Ihnen gerne Auskünfte.

Telefon (00352) 404 777 210, Fax 481 117

"PRIVATE BANKING NACH MASS"



VP BANK (LUXEMBOURG) S.A., B.P. 923, L-2019 Luxembourg

Tochtergesellschaft der Verwaltungs- und Privat-Bank Aktiengesellschaft
Vaduz, Zürich, München, Berlin, Breda, British Virgin Islands