

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 7/2001



HINTERGRUND

Das Beteiligungsdebakel: Erklärungs Versuche

AKTUELL

Change-Programm

INTERVIEW

«Es war viel zu kurz».

Auf Effizienz getrimmt	2/3
Liebe Mitglieder / Change-Programm	4/5
Das Beteiligungs-Debakel	6/7
Kurz und bündig	8
An wen wende ich mich bei Problemen?	9
«Es war viel zu kurz»: Interview mit Reto Nause	10/11
Aeroplane Turbofan Engine Operation and Malfuntions	12/13
Kaleidoskop	14/15
Leserbriefe / Security Update	17
Neumitglieder / Administratives	18
Organigramm	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

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 Swissair Group

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

30. Juli 2001

Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer erscheint Anfang August 2001

Auf Effizienz getrimmt

Text Reto Nause, Geschäftsführer

Im Zuge der Mutationen anlässlich der Mai-Generalversammlung hat der Vorstand an seinem Seminar in Mannenbach die verschiedenen Ressorts auf Aufgaben neu verteilt und die Organisation der Vorstandswoche revidiert. Zu Beginn dieses Monats fand zudem ein Treffen mit sämtlichen Spezialisten statt.



v.l.n.r.: Tom Leupin, Adrian Wagner, Ben Bosshardt, Christoph Flügel, Markus Schneider, Markus Jöhl, Richard Huber, Martin Fischer

Nach der Revision der Statuten kann der Vorstand neu aus 7 bis 9 Mitgliedern bestehen. Nachdem Markus Schneider angesichts der unsicheren Lage auf seinen Entschluss zum Rücktritt zurück gekommen ist und Christoph Flügel im Mai in den Vorstand gewählt wurde, setzt sich der Vorstand nun aus 8 Mitgliedern zusammen. Das neu entstandene Ressort steht zur Entlastung des Restvorstands zur Verfügung und widmet sich vorab speziellen und aufwendigen Projekten: Derzeit stehen dabei die Erarbeitung einer Produktivitätsfunktion und diverse Benchmark-Projekte im Vordergrund. Dieses Ressort wird von Markus Schneider

geleitet, der zudem ein weiteres Jahr als Vizepräsident amten wird.

Schneider und Flügel Vizepräsidenten bis zur GV 2002

Sein ehemaliges Ressort, Finanzen & wirtschaftliches Umfeld, wird neu von Adrian Wagner präsiert. Als zweiten Vizepräsidenten hat der Vorstand Christoph Flügel gewählt. Flügel hat gleichzeitig die Leitung des Ressorts GAV-Entwicklung/Verhandlungen übernommen. Die restlichen Ressorts werden weiterhin von den bisherigen Vorstehern geleitet. Das aktuelle Organigramm der AEROPERS ist auf Seite 19 dieser Rundschau abgedruckt.

Wir empfehlen unseren Mitgliedern dieses Organigramm aufzubewahren, damit sie jederzeit die richtigen Ansprechpersonen griffbereit haben. Die einzelnen Ressortleiter sind zudem im Kästchen neben diesem Artikel publiziert.

Neue Form der Vorstandswoche

Am Modell der Vorstandswoche (jeweils meist in der letzten Woche des Monats) wurde grundsätzlich festgehalten. Allerdings wurde die Sitzungszeit von heute viereinhalb Tagen auf neu einen bis anderthalb Tage verkürzt. Das wöchige Vorstandsseminar im Anschluss an die GV wurde zugunsten von drei kürzeren Seminaren, welche regelmässig über das Jahr verteilt sind, abgeschafft.

Der neue Sitzungsrhythmus wird vorab dazu führen, dass den Vorstandsmitgliedern während der regulären Sitzungswochen mehr Zeit für individuelle Arbeiten zur Verfügung steht. Das reduziert den Bedarf an zusätzlichen FEROP-Tagen in der sitzungsfreien Zeit für die Vorstandsmitglieder erheblich. Als grösstes AEROPERS-Organ wird der Vorstand demnach seinen FEROP-Verbrauch einschränken, was massiv zum sparsamen Umgang mit den Freitagen der Mitglieder beiträgt.

Neu: Leitender Ausschuss

Die Reduktion der Sitzungszeit wurde nur durch die Einführung einer weiteren organisatorischen Massnahme möglich: Um die Sitzungen des Gesamtvorstands von der Fülle von kleineren Geschäften von geringerer Tragweite zu entlasten, wurde ein vorberatender leitender Ausschuss eingesetzt. Als ständige Mitglieder gehören ihm der Präsident und der Geschäftsführer (mit beratender Stimme) an. Die beiden Vizepräsidenten wechseln sich im Turnus von drei Monaten ab. Als viertes Mitglied gehört jeweils ein weiterer Vorstand für einen Monat dem Ausschuss an. Der Ausschuss fasst vorbehaltene Entschlüsse, welche dem Vorstand zur Kenntnis gebracht werden. Herrscht Ei-

nigkeit und wird keine weitere Diskussion beantragt, so treten diese Beschlüsse in Kraft. Für wichtige und kontroverse Debatten bleibt so dem Vorstand erheblich mehr Zeit.

16 Spezialisten

Die Einführung der Spezialisten anstelle der Kommissionen hat sich bewährt. Mit derzeit 16 Spezialisten wurde die Anzahl im Vergleich zum letzten Jahr geringfügig gesenkt. Mit den Problemen rund um die Einführung des PBS hat sich hier ein neuer Schwerpunkt ergeben, der auf absehbare Zeit Ressourcen binden wird. Neu haben auch Fragen rund um die Bestandespolitik an Intensität zugenommen. Insbesondere hat die AEROPERS auch Hilfestellung bei der Organisation der SRAS-Abgänger geleistet, welche derzeit nicht in den Genuss eines Swissair-Arbeitsplatzes gekommen sind.

Arbeitsspitzen abfedern

Obwohl «stabilizer-2001» für die AEROPERS ein solides Fundament geschaffen hat und die Verhandlungsfront derzeit eher ruhig ist, bringen die Unsicherheiten des Konzern für die kurz- und mittelfristige Planung täglich neue Turbulenzen. Die Mitglieder des Vorstands sahen sich deshalb in der jüngeren Vergangenheit immer wieder unverhofft mit massiven Arbeitsspitzen konfrontiert. Die getroffenen organisatorischen Massnahmen vermögen diese einerseits abzufedern, andererseits helfen sie mit, den FEROP-Verbrauch bei 1250 Tagen zu stabilisieren. Der Vorstand will an seinem Versprechen festhalten, den Sonder-FEROP nicht regulär zu verplanen, sondern tatsächlich als Flexibilitätspolster für Unvorhergesehenes aufzubauen. ■

Der Vorstand der AEROPERS für die Amtsperiode 2001/2002 und die Zuteilung der Ressorts:

Markus Jöhl, F/O MD11
Präsident

Markus Schneider, CMD A320/A330
Vize-Präsident, Ressortvorsteher «Diverse Projekte»

Christoph Flügel, CMD A320/A330
Vize-Präsident, Ressortvorsteher «GAV-Entwicklung/Verhandlungen»

Ben Bosshardt, F/O MD11
Ressortvorsteher «Bestände/Seniorität/ALBANA»

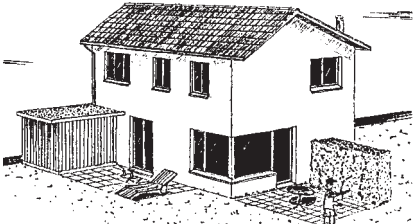
Martin Fischer 1, CMD A320
Ressortvorsteher «Mitgliederbeziehungen/Projekte/EDV»

Richard Huber, CMD A320/A330
Ressortvorsteher «Flight Operations»

Tom Leupin, F/O MD11
Ressortvorsteher «Aussenbeziehungen»

Adrian Wagner, CMD A320
Ressortvorsteher «Finanzen Wirtschaftsumfeld»

PER SOMMER FREISTEHENDE EINFAMILIENHÄUSER
ZU VERMIETEN AB 2'300.-
ZU VERKAUFEN AB 620'000.-
INKLUSIV LAND UND DOPPELGARAGE



OPTIMALE RUHIGE SÜDLAGE IN 8421 DÄTTLIKON
Flughafen 15 min. Zürich 25 min. Winterthur 10 min.
TELEFON 052 - 223 03 23 HERR BINDER

www.scanline.ch

Check in and get more!

Küche und Bad sind unsere spannenden Destinationen, die wir Ihnen mit allem Komfort anbieten können. Der Weg dorthin ist mit scanline ein First-Class-Ticket, damit sich sowohl Vorfreude wie Zufriedenheit einstellen. Wenn wir dann gemeinsam am Ziel sind, werden Sie diese Investition noch lange genießen können. Eine gute Küche ist wie Ferien, nur nachhaltiger...

Kreatives Küchendesign scanline

Besuchen Sie unsere 220m² grosse Ausstellung in Oberwinterthur römerstrasse 138
8404 winterthur
Offen jeweils Dienstag-Freitag von 14.00 - 18.30 h
Samstag durchgehend von 10.00 - 16.00 h... oder nach telefonischer Vereinbarung 052-242 04 41

Change Programm

Text Markus Jöhl

Veränderung – Das Thema scheint momentan geradezu symbolische Bedeutung zu erhalten. Nicht nur, dass unser Geschäftsführer infolge einer einmaligen Chance eine neue Herausforderung angenommen hat, sondern auch konzernintern sind einige Umstrukturierungen im Gang, über die Mario Corti anlässlich der Medienorientierung vom 12. Juli 2001 informiert hat.



Mittlerweile steht es fest: Reto Nause wird künftig die Schweizer Politik in der Funktion des Generalsekretärs der CVP mitprägen. Ich bin stolz, dass wir bald einen prominenten AEROPERS-Sympathisanten in Bern haben werden, der sich den Problemen unserer Airline und unseres Flughafens bestimmt im positiven Sinne annehmen wird. Auf der anderen Seite bedaure ich es natürlich sehr, einen so engagierten und initiativen Mitarbeiter nach so kurzer Zeit schon wieder zu verlieren. Über die Hintergründe, die zu diesem Wechsel geführt haben, findet Ihr ein Gespräch in dieser Ausgabe, das ich mit Reto geführt habe.

An der Nachfolge wird bereits gearbeitet

Wir sind bereits mitten in der Planung einer Nachfolge. So wie ich Reto in der Vergangenheit erleben durfte, weiss ich, dass er uns auch in dieser Hinsicht nicht im Stich lassen wird. Er hat mir persönlich zugesichert, dass er bis zur Einarbei-

tung eines Nachfolgers jederzeit für uns zu unserer Verfügung stehen wird. Ich bin sicher, dass wir wieder einen Geschäftsführer finden werden, der sich ebenfalls mit viel Elan für unseren Verband engagieren wird. Natürlich werden wir nicht einen zweiten Reto finden, aber ich bin überzeugt, dass auch der neue Mann oder die neue Frau ihre ganz besonderen Stärken haben wird, um die wir froh sein werden.

Unser Verband hat eine intensive Reorganisation hinter sich, und mit «stabilizer 2001» sind wir in der sehr komfortablen Lage, die sich nun von aussen präsentierenden Veränderungen auf der Basis eines bis Ende 2005 geltenden Vertrages anpacken zu können.

Restrukturierung des Konzerns

Über die Veränderungen im Konzern hat Mario Corti anlässlich einer Medienkonferenz am 12. Juli 2001 in Örlikon informiert:

Der ganze Restrukturierungsplan für die Swissair Group basiert auf fünf Eckpfeilern:

- Lösung der Beteiligungsprobleme
- Stabilisierung der finanziellen Situation
- Konzentration auf das Kerngeschäft
- Markante Verbesserung der Resultate
- Stärkung der Mitarbeiter-Motivation

Für uns von zentralem Interesse ist vor allem die Konzentration auf das Kerngeschäft, welches mit «Flying People» umrissen wird. Wir werden uns wieder hin zu einer umfassenden Airline bewegen. Damit ist auch klar, dass ein Streckenkahlschlag, wie er in den letzten Tagen von den Medien herbeigeredet wurde, nicht stattfinden wird. Denn damit würde das zentrale Standbein des Konzerns dermassen arg geschwächt, dass das Unternehmen seine eigene Existenz in Frage stellen würde. Es ist zudem ein weiteres Bestreben, von einer isolierten Zielverfolgung der einzelnen Konzerngesellschaften abzurücken und künftig wieder als eine Gruppe zu handeln.

Bedeutung von Change 01

In den Bereich des Pfeilers «Verbesserung der Resultate» gehört auch das Programm «change 01». Die angestrebte Kostensenkung von 500 Millionen für das zweite Halbjahr 2001 gegenüber dem zweiten Halbjahr 2000 soll durch drei Bereiche erbracht werden:

- Jede Konzerngesellschaft hat sich verpflichtet müssen, einen anteilmässigen Beitrag zu leisten. Gesamthaft sollen hier bis Ende 2001 total 216 Millionen gespart werden. Der Anteil der Swissair Airline beträgt dabei 60 Millionen, welche durch verschiedene Massnahmen erbracht werden sollen: So werden z.B. sämtliche Projekte gestoppt und genauer analysiert, es erfolgt ein Anstellungs-Stop um die Overhead-Kosten zu senken, die Ausgaben für Werbung werden drastisch re-

duziert und als vierter Bereich werden unsere 5% Lohnverzicht voll angerechnet.

- In einem zweiten Bereich sollen konzernweite Projekte bis Ende 2002 eine Einsparung von zwischen 90 bis 120 Millionen erbringen. Dabei geht es etwa um den Themenbereich De-/Zentralisierung von EDV-Aufgaben, die Konzentration gewisser Bereiche in zentrale Service-Centers (Personalwesen, Finanzen, Einkauf etc.) und die Neudefinition der konzerninternen Verrechnungsregeln.
- Ein dritter Bereich ist die Definition einer neuen Airline-Strategie, die bis Ende 2003 einen Beitrag von 250 Million bringen soll.

Airline strategy – two brands, two companies, one system

Dabei steht die Zusammenarbeit zwischen den beiden Airlines Swissair und Crossair im Fokus. Im Rahmen einer sogenannten «Airline strategy» sollen beide Airlines weiterhin als eigenständige Firmen weitergeführt, aber künftig als «one system» betrieben werden (siehe auch nebenstehende Grafik):

Durch eine Netzwerk- und Flottenoptimierung sowie die Zusammenarbeit im Bereich Ticketing, Ground Handling und Verkauf sollen bis Ende 2003 die obigen Einsparungen möglich werden.

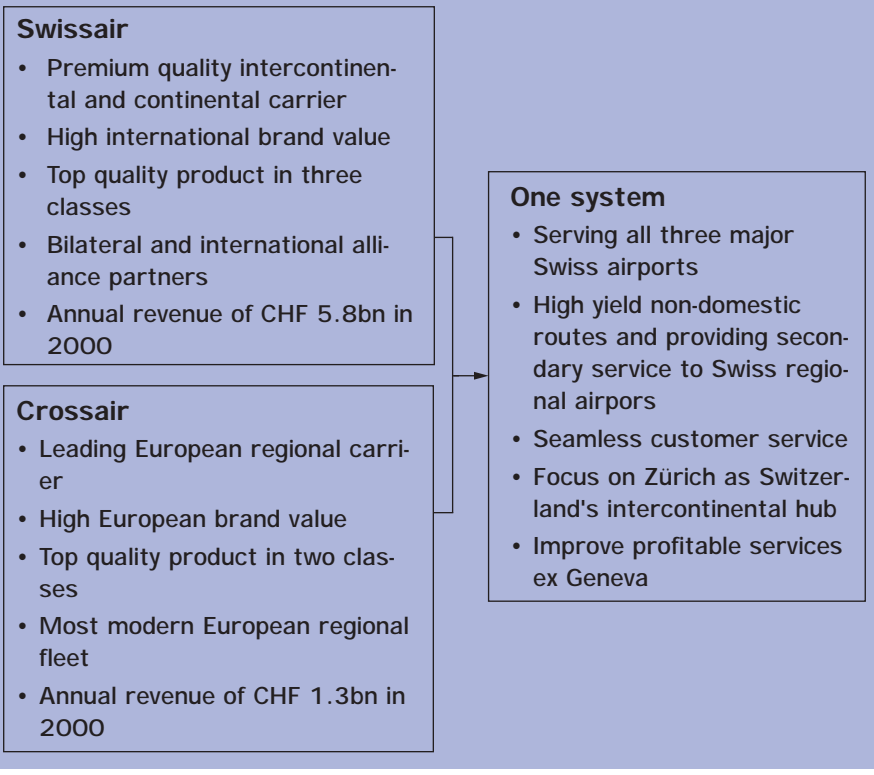
Das Einsparungspotential zeigt, dass die interne Konkurrenzierung für den Konzern offensichtlich wirtschaftlich massive Nachteile hatte. Die Ausrichtung der beiden Gesellschaften auf eine gemeinsame Zielsetzung stellt sicher eine besondere Herausforderung dar und bedingt wohl in beiden Unternehmen ein rechtes Umdenken. Beide Gesellschaften haben in ihrem jeweiligen Segment ihre spezifischen Stärken. Die Idee ist nun offensichtlich, diese Stärken je noch weiter auszubauen und geschickt zu einem Gesamtsystem zu vereinen.

Die Ziele sind formuliert

Die Absichten laufen dahin, dass der Passagier in Zukunft von der Reservation über das Check-In, den Flugverlauf bis hin zum Gepäckempfang wieder einen einzigen Ansprechpartner hat und nicht eine Vielzahl von verschiedenen Sub-Unternehmen.

Das Paket der vorgeschlagenen Massnahmen ist ein Schritt in die richtige Rich-

Auszug aus der Präsentation anlässlich der Medienkonferenz vom 12.7.01



tung. Wie weit die Detailumsetzung dieser Pläne die Interessen des Cockpitpersonals der Swissair berücksichtigen werden, ist im Moment noch offen. Die besonnene Art von Mario Corti stimmt uns jedoch positiv, dass diese Massnahmen wohl überlegt und mit Mass umgesetzt werden.

Jede Veränderung bietet Chancen! Ich bin überzeugt, dass wir bei der AEROPERS alle Voraussetzungen dazu haben, die sich

uns bietenden Chancen erfolgreich zu nutzen.

Ich freue mich auf Eure Unterstützung! ■

Mit herzlichen Grüssen

Liegenschaft in Schlattingen

Grundstück 19 Aren mit renovierungsbedürftigem Doppel Einfamilienhaus

Elektrizitätswerk des Kantons Thurgau
Herr M. Graf
9320 Arbon
Tel. 071 / 440 61 11

Zu verkaufen

Zu verkaufen

Zu verkaufen

Zu verkaufen

Zu verkaufen

Zu verkaufen

Das Beteiligungs-Debakel: Hintergründe und Erklärungs- versuche

Text Reto Nause, Geschäftsführer

Ein Unternehmen bringt sich mit Auslandbeteiligungen in eine existentielle Schieflage. Wie konnte die Swissair Group über Jahre hinweg eine Investitionspolitik in Fremd-Airlines verfolgen, die sich heute als Fass ohne Boden darstellt? Wie kam es zur «Hunter-Strategie» und welche neue Strategie kann den «Jäger» ablösen?

Auch die Politik hat eine Rolle gespielt

Neben allen Fragen die sich im Hinblick auf die Verantwortlichkeiten stellen, lohnt es sich, die ökonomischen Überlegungen und die politischen Rahmenbedingungen auszuleuchten, die zum Aufbau des mittlerweile gescheiterten Beteiligungsgeflechts geführt haben.

Luftverkehr als Teil des europäischen Binnenmarkts

Am 6. Dezember 1992 lehnte das Schweizer Volk nach einem denkwürdigen Abstimmungskampf den Beitritt unseres Landes zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) hauchdünn ab. Der EWR-Beitritt hätte der Schweiz den Zugang zum entstandenen und entstehenden europäischen Binnenmarkt gebracht. Teil dieses Binnenmarkts ist auch der europäische Luftverkehr, welcher in mehreren Schritten dereguliert wurde.

Was hat die Deregulierung gebracht?

Zwischen 1987 und dem 1. Januar 1993 wurde die europäische Luftfahrt in mehreren Schritten dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit unterstellt. Dies bedeutete die teilweise oder vollständige Liberalisierung in den folgenden Bereichen: Tarif- und Preispolitik der Airlines, erleichterter Marktzugang für Linienflugdienste, Abschaffung von Kapazitätsaufteilungen, Freigabe des Marktzugangs für die innereuropäischen Strecken und damit Zugang der EU-Gesellschaften zu allen internationalen Gemeinschaftsflughäfen, vollständige Gewährung der 5. Freiheit für alle EU-Airlines. Daneben wurden die Betriebsgenehmigungen und die Lizenzierung harmonisiert.

Diese Liberalisierungsschritte eröffneten den EU-Carriern völlig neue Perspek-

tiven, während Swissair noch an die Genehmigung von Preisen und Flugrouten gebunden war. Zudem sah sich unsere Airline zunehmend Diskriminierungstendenzen ausgesetzt, wie dies beispielsweise bei der Eröffnung des neuen aber schlecht erschlossenen Mailänder Flughafens Malpensa der Fall war.

Swissair: Neue Konkurrenz ohne neue die neuen Freiheiten

Ziel dieser aller Deregulierungsmassnahmen auf europäischer Ebene war insgesamt eine Erleichterung des Marktzutritts für Neuanbieter, ein härterer Wettbewerb unter den bestehenden und den neuen Carriern und damit letztlich die Senkung der Flugpreise für die Konsumentinnen und Konsumenten. Während Swissair in dieser Konstellation wenig bis gar nicht in den Genuss der neuen Freiheiten kam, so wurde die Verschärfung der Konkurrenz dagegen durchaus rasch spürbar.

Swissair tat, was andere ebenfalls taten

Als Nichtmitglied der EU und des EWR konnte Swissair von diesen Erleichterungen nicht profitieren und sah sich mit einschneidenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber der direkten Konkurrenz konfrontiert. Swissair tat in dieser Situation, was alle heute erfolgreich am Weltmarkt tätigen Schweizer Unternehmen getan haben: Man schuf sich «Standbeine» im EU-Raum. Ebenfalls politischer Natur waren die Diskussionen rund um den Hub Zürich, welche die Beteiligungspolitik mitbeeinflusst haben: Die Lärmdiskussion rund um Kloten liess die Wachstumsperspektive für die Homebase der Swissair eher unwahrscheinlich erscheinen. In dieser Konstellation konnte ein zweiter Hub im Zentrum von Europa durchaus

eine erfolgsversprechende Option darstellen. Es kam hinzu, dass die Rolle Brüssels als «Hauptstadt» Europas tendenziell wohl zunehmen würde.

Zeitalter der Allianzen

Zeitgleich zeichnete sich der Aufbau der grossen Allianzsysteme ab: Es war von vornherein klar, dass Swissair als einzelne Airline im einsetzenden Konzentrationsprozess in der Branche wohl keine längerfristige Zukunft haben würde. Während in den USA die Deregulierung des Luftverkehrs von Fusionen begleitet wurde, war dieses Vorbild für die europäischen Airlines nicht tauglich: Zu eng waren einzelne Airlines als «national Carrier» noch an ihre Staaten gebunden. Ausserdem waren Firmenübernahmen aus rechtlichen Gründen teilweise unmöglich und zudem hätten sie den Verlust von Slots und Freiheiten nach sich ziehen können. Nach dem Scheitern des Projekts ALCAZAR hat man sich deshalb an den Aufbau einer europäischen Allianz unter Beizug eines starken Nordatlantik-Partners gewagt.

Zeitpunkt ungünstig

Dem Unterfangen, zahlreiche kleinere Airlines zumeist ohne internationale Reputation in der Qualifyer Group zu vereinen, fehlten letztlich die finanziellen Mittel und die Management-Kapazitäten. Überkapazitäten und ein hoher Preisdruck in der Branche führten zudem dazu, dass die einzelnen Mitglieder dieses Konglomerat an Airlines ständig mit existentiellen Problemen konfrontiert waren. Der Dollar- und Kerosinpreisschock der letzten Jahre hat die Limiten schliesslich aufgezeigt.

Die 9 Freiheiten im Luftverkehr:

1. Freiheit

Sie gibt das Recht, das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen (Überflugsrecht).

2. Freiheit

Sie gewährt das Recht, im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen (z. B. Treibstoffaufnahme, Notreparaturen). Die zweite Freiheit wird auch als technisches Landerecht bezeichnet. Die erste und die zweite Freiheit sind für den Luftverkehr als Wirtschaftszweig im Vergleich mit den weitreichenderen «gewerblichen» Freiheiten.

3. Freiheit

Sie gibt das Recht, Fluggäste, Fracht und Post vom Herkunftsstaat des Luftfahrzeugs in den anderen Vertragsstaat zu transportieren (zum Beispiel Zürich-Paris).

4. Freiheit

Sie beinhaltet das Recht, Fluggäste, Fracht und Post im anderen Vertragsstaat aufzunehmen und in den Herkunftsstaat des Luftfahrzeugs zu transportieren (zum Beispiel Paris-Zürich). Die dritte und vierte Freiheit sind heute mit unseren europäischen Nachbarstaaten jeweils in individuellen Abkommen geregelt. Diese Abkommen beinhalten teilweise aber Kapazitätseinschränkungen, Verkaufs- und Angebotsrestriktionen und lassen nicht immer die ökonomisch sinnvollste Lösung zu. Mit Inkrafttreten der bilateralen Verträge Schweiz - Europa fallen diese Restriktionen weg und werden durch ein einheitliches Regime mit allen 15 EU-Mitgliedstaaten ersetzt. Die dritte und vierte Freiheit treten sofort nach der Ratifizierung der bilateralen Verträge in Kraft.

5. Freiheit

Sie gewährt das Recht, Fluggäste, Fracht und Post zwischen dem anderen Vertragsstaat und einem Drittstaat zu befördern (zum Beispiel Zürich-Paris-Madrid). Schweizer Luftfahrtunternehmen erhalten zwei Jahre nach Inkrafttreten der bilateralen Abkommen die 5. Freiheit in allen 15 EU-Mitgliedstaaten.

6. Freiheit

Sie gibt das Recht, Fluggäste, Fracht und Post im anderen Vertragsstaat aufzunehmen und nach Zwischenlandungen im Heimatstaat des Luftfahrzeugs in einen Drittstaat weiterzubefördern und umgekehrt (zum Beispiel Paris-Zürich-München).

7. Freiheit

Sie beinhaltet das Recht, dauernd Fluggäste, Fracht und Post zwischen zwei anderen Vertragsstaaten zu befördern, ohne dass dieser Verkehr Teil einer Fluglinienverbindung mit dem Heimatstaat des Luftfahrzeugs ist (zum Beispiel Paris-London). Die siebte Freiheit wird Schweizer Lufttransportunternehmen ebenfalls zwei Jahre nach Inkrafttreten der bilateralen Abkommen gewährt.

8. Freiheit

Sie gewährt das Recht, dauernd Fluggäste, Fracht und Post innerhalb eines anderen Vertragsstaates zwischen den dort vorhandenen Flughäfen zu befördern (zum Beispiel München-Hamburg). Die achte Freiheit wird auch Kabotage genannt und ist ein Inlandflug, welcher durch eine ausländische Lufttransportunternehmung wahrgenommen wird. Die Gewährung der achten Freiheit würde Schweizer Lufttransportunternehmen den europäischen Carriern gleichstellen. Verhandlungen über die Gewährung der achten Freiheit sind 5 Jahre nach Inkrafttreten der bilateralen Abkommen vorgesehen.

9. Freiheit

Sie gibt das Recht, den Flug zu unterbrechen.

Quellen: Marktöffnung im Luftverkehr, Hoheitliche Eintrittsbarrieren in den USA und in der EG, Silvia Grundmann (S. 117/118); Bilaterale Verträge Schweiz-Europa; Homepage www.bilaterale.ch

Wie wird «Hunter» abgelöst?

Die Risiken von Veränderungsprozessen können wir fast täglich den Zeitungen entnehmen. Es gibt aber auch Chancen:

- Es muss eine schnelle Rückbesinnung auf die Kernmarken Swissair und Crossair erfolgen.
- Die Qualität dieser Kernmarken kann ausgebaut und verbessert werden.
- Die Innovationskraft kann sich wieder auf die Kernmarken konzentrieren und muss nicht auf eine Vielzahl von Airlines aufgesplittet werden.
- Kerngeschäft der Swissair Group ist das Fliegen und all jene Bereiche, die dafür unmittelbar notwendig sind (Technik, Groundhandling, Catering, etc.). Nur wenn wir hier unsere Energie voll konzentrieren, kann dem Fluggast ein einzigartiger Service von A bis Z geboten werden.
- Kerngeschäft des Fliegens ist das bestehende Netzwerk mit seinen Intercontinentalverbindungen. Deshalb ist der Focus neu auf die Welt – nicht allein auf Europa auszurichten.
- Eine Stärkung der Intercontinentalverbindungen verlangt nach effizienten Feeding- und Defeedingstrukturen. Hier spielt die Crossair eine wichtige Rolle. Das Synergiepotential Swissair – Crossair ist erheblich und muss durch eine engere Einbindung der Crossair in den Konzern ausgebaut werden. Die Crossair allein reicht allerdings nicht:
- Swissair muss rasch einer grossen, zukunftssträchtigen und globalen Allianz beitreten. Die Tickets für die Airline-Allianzen werden jetzt verteilt. Es wäre unklug sich erst mittelfristig um diese strategischen Optionen zu kümmern. Heute können wir uns mit unseren Stärken in ein solches System einbringen und diese bei geschickten Verhandlungen ausbauen. Morgen ist es die bestehende Allianz, welche die Beitrittsbedingungen diktiert. Vom Synergiepotential her ist es OneWorld, welche von den Swissair-Intercontinentalverbindungen profitieren würde.

Es steht viel auf dem Spiel

Nicht allein für die Swissair und den Konzern, sondern auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz steht viel auf dem Spiel: Ohne ein ausbaufähiges und effizientes Intercontinentalnetz wird Kloten in die 2. oder 3. Liga absteigen. Dann droht der Verlust von Arbeitsplätzen nicht allein in der direkt betroffenen Branche, sondern generell für die Region Zürich und darüber hinaus. ■

Kurz und bündig

Text Reto Nause, Geschäftsführer

Im Juni hat der Vorstand erstmals nach seinem neuen Sitzungskonzept (siehe Artikel Seiten 2/3) getagt und der leitende Ausschuss hat seine Arbeit aufgenommen: Das System scheint sich zu bewähren. Folgende Entscheide wurden getroffen:

Beitritt zur OneWorld Cockpit Crew Coalition (OCCC)

In der OCCC sind nicht allein die Mitglieder der Allianz-Airlines von OneWorld organisiert, sondern auch deren wichtigste Code-Share Partner. Wie der Name sagt, handelt es sich bei der OCCC nicht um einen eigenständigen Dachverband, sondern um eine Koalition von unabhängigen Verbänden. Wichtigste Ziele sind der Informationsaustausch, die Sicherheit und generell das Monitoring über die Entwicklung der Allianz mit all ihren Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsplatzsicherheit. Die OCCC tagt zweimal im Jahr. Nähere Informationen sind im Internet unter www.alliedpilots.org/pub/alliance abrufbar. Der Vorstand hat einem Beitritt einstimmig zugestimmt.

Mit oder ohne Hut?

Die auf dem Mitgliederteil der Homepage aufgeschaltete Umfrage hat sich einer regen Beteiligung erfreut: Insgesamt haben 371 Personen daran teilgenommen: 234 (63%) haben sich für einen Hut ausgesprochen, 137 (37%) dagegen. Sofern das Projekt für die neue Uniform weitergeführt wird, fliesst dieses Ergebnis in die Haltung der AEROPERS-Vertreter ein.

Spezialisten

Sämtliche derzeit aktiven Spezialisten (gemäss Organigramm Seite 19) wurden vom Vorstand für ein Jahr im Amt bestätigt.

Ausmietung an Edelweiss

Der Vorstand hat der Ausmietung von

zwei First Officers zugestimmt: Folgende Voraussetzungen wurden dafür verlangt: Es werden keine Ferien der Swissair-FCM tangiert; die Ausmietung wird unter den F/O A320 ausgeschrieben. Die Auswähler folgt nach Seniorität; die Ausgemieteten verbleiben unter dem Swissair GAV mit gleicher finanzieller Abgeltung und der Vorstand der Edelweiss Cockpit Association muss zu dieser Ausmietung grünes Licht geben. ■

Volketswil

Zu verkaufen auf Herbst 2001
charmanten, gepflegtes

6 1/2-Zimmer-Landhaus

an schönster, erhöhter Traumlage mit unverbaubarer Sicht auf Greifensee und die Alpen. Wintergarten, 2 Doppelgaragen, klimatisierter Weinkeller, pflegeleichter Garten.
Kaufpreis Fr. 1290 000.-


HARBURGER IMMOBILIEN AG
Forchstr. 420 8702 Zollikon Tel. 01-391 36 60
Fax 01-391 57 85 www.harburger-immob.ch
e-mail: mail@harburger-immob.ch

Destination Golf? Likes Far East? Desire time off in LITG?

No problem in Lipperswil Golf Club, TG, «Mostindien». 100% Satisfaction guaranteed!

Aeropers members interested in a membership are welcome to a free round of golf Monday to Friday (Handicap or PR required, offer valid once per member only). For details and appointments please call membership director Andrea Reinhart under 052 770 04 05, code «Aeropers».

See you on the tee!



An wen wende ich mich generell bei Problemen?

Information von Martin Fischer, Ressortleiter Mitgliederbetreuung

Der Weg ist eigentlich immer der gleiche. Generell sind die zuständigen Stellen der Swissair bei Problemen und Unstimmigkeiten in der Lage, Lösungen anzubieten (also z.B. DISPO). Falls dort das Problem nicht gelöst werden kann, steht der entsprechende Flottenchef als Ansprechpartner zur Verfügung.

A320/A330 MD11

Während den Bürozeiten:
01 812 63 17, 01 812 60 43

Ausserhalb der Bürozeiten via Pager:
074 054 11 67, 074 054 12 46

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

Wenn mit den zuständigen Swissair-Instanzen keine Einigung erzielt wird, steht die AEROPERS allen Mitgliedern jederzeit zur Verfügung. Die Kontaktperson innerhalb der AEROPERS erfährt ihr telefonisch (01/816 90 70) von Reto Nause oder Doris Leuzinger. Oder ihr schreibt ein e-Mail an aeropers@aeropers.ch. Selbstverständlich könnt ihr Euch auch direkt an ein Vorstandsmitglied oder einen Spezialisten wenden, dies geht im Normalfall ebenfalls via aeropers@aeropers.ch. Die Mails werden von unserer Sekretärin an die zuständige Person weitergeleitet. Bitte schickt Mails immer an unsere zentrale Adresse und nicht an die persönlichen Mail-Accounts: Bei Flug- oder Ferienabwesenheiten könnten sonst ungewollte Wartezeiten entstehen.

Für unsere Arbeit ist es am einfachsten, wenn bestehende Probleme mit einem FCR an die Swissair dokumentiert werden und wir davon eine Kopie erhalten. Natürlich sind wir danach auch an einer Kopie der Antwort von Swissair interessiert und einer Bemerkung, ob für Euch das Problem erledigt ist oder nicht. Falls wir in der Folge etwas unternehmen, können wir uns dank der Antwort der Swissair, viel präziser vorbereiten und klare Anträge stellen.

24h AEROPERS Duty Officer Service

Der Duty Officer Service der AEROPERS ist hauptsächlich für die Erreichbar-

keit bei Emergency und Anfragen von Swissair für dringende Spezialbewilligungen gedacht. Bei anderen Problemen bitte ich Euch, während den Bürozeiten der AEROPERS zu telefonieren. Die AEROPERS-Duty-Officer-Nummer ist eine Notfallnummer.

Den Verständniskommentar findet man auf der AP Homepage.

Die FAQ's findet man ebenfalls auf der AP Homepage unter Mitglieder / FAQ. Hier stehen oft gestellte Fragen und Antworten zu FDR relevanten Themen. ■

Vorgehen bei PBS Problemen:

Bei Problemen und Fragen: PBS-Instruktoren kontaktieren

Falls Frage nicht beantwortet: FCR oder Mail an Swissair (pbs@sairgroup.com) mit Kopie an Aeropers (aeropers@aeropers.ch)

Antwort der SR-Stelle: Kopie an Aeropers senden

Information an Aeropers falls der Fall von allgemeinem Interesse sein könnte.

In unserem eigenen Interesse möchte euch bitten, die Dienste des Informatik-Spezialisten Jalil Bennani nicht unkoordiniert in Anspruch zu nehmen. Obwohl er gerne und umfassend Auskunft gibt, werden seine Kräfte für Auswertungen im Rahmen einer Qualitätsanalyse gebraucht.

Vorgehen bei FDR Problemen

GB 7.1 / Verständniskommentar / FAQ / Crew Dispo / Flottenchef / FCR an SR mit Kopie an AP. Falls das Problem so immer noch nicht gelöst werden konnte: Info an AP.

FLIEGEN IN LSZB (Bern-Belpmoos)

Cessna Club Bern (Haltegemeinschaft) kann noch 1-2 Mitglieder aufnehmen.

CESSNA 182 SKYLANE

mit fast neuem Motor, gut ausgerüstet (Autopilot, Longrange-Tank). Internet-Reservationssystem. Bei günstigen Kosten und sehr guter Verfügbarkeit (2000 nur 36 Tage belegt) sind auch längere Reisen und kurzfristige Flüge ohne weiteres möglich.

Informationen, Probeflüge und Bewerbung bei Christian Hofmänner, Box 135 oder Tel. 079-301 92 79

«Es war viel zu kurz»

Interview Markus Jöhl

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS wird sich diesen Herbst beruflich neu orientieren: An der letzten Sitzung des Parteipräsidiums wurde er zum Generalsekretär der CVP Schweiz gewählt. Die Rundschau druckt ein Gespräch mit ihm und Markus Jöhl zu den Beweggründen.

Markus Jöhl: Nach anderthalb Jahren hast Du bereits genug von der Fliegerei?

Reto Nause: Ganz und gar nicht! Ich habe meine Tätigkeit bei der AEROPERS immer voll genossen und werde dem Verband auch für die kommende Übergangsphase mit all meiner Energie zur Verfügung stehen. Nach den Rücktritten im Präsidium und im Generalsekretariat der CVP Schweiz hat sich mir eine Gelegenheit eröffnet, die man vermutlich nicht zweimal im Leben erhält. Diese Konstellation hat sich völlig unverhofft ergeben. In Absprache mit der Verbandsführung habe ich meine Bewerbung eingereicht, um zu sehen, ob sich diese Option für mich überhaupt bieten würde. Hätte ich es nicht versucht, wäre ich vermutlich ein Leben lang unglücklich gewesen und wäre zudem einem wichtigen Teil meines bisherigen Werdegangs untreu geworden. Nun hat es geklappt. Einerseits freut mich das riesig, andererseits wird mir meine aktuelle Tätigkeit mit Sicherheit auch fehlen.

Markus Jöhl: Dein Rücktritt erfolgt zu einem eher ungünstigen Zeitpunkt für den Verband.

Reto Nause: Dessen bin ich mir voll bewusst und das tut mir auch leid. Die Turbulenzen bei Swissair werden wohl noch einige Monate oder sogar Jahre andauern. Andererseits haben wir mit «stabilizer-2001» ein Fundament geschaffen, das uns den Rücken nun frei hält. Müssten wir diesen Herbst in Vertragsverhandlungen steigen, so wäre das keine gute Ausgangslage. Das aktuelle Vorstandsteam hat aber die richtigen Entscheide zum richtigen Zeitpunkt eingeleitet und die AEROPERS steht heute mit einer eingespielten Crew gut da.

Markus Jöhl: Du befürchtest nicht, dass Dein Abgang zu einer weiteren Belastungsprobe für den Verband werden wird?



Reto Nause: Personelle Wechsel bergen immer die Gefahr von Reibungsverlusten in sich. Wir haben aber die letzten anderthalb Jahre konstant an unseren Strukturen gearbeitet. Das zahlt sich nun aus: Seit Januar 2001 war unsere Organisation ganz extremen Belastungsproben ausgesetzt, die wir – glaube ich – nicht schlecht gemeistert haben.

Markus Jöhl: Wir haben ja bereits über mögliche Nachfolgeszenarien gesprochen.

Reto Nause: Ich bin derzeit mit der CVP Schweiz im Gespräch über eine allseits befriedigende Lösung. Meine Kündigungsfrist beträgt ja drei Monate. Es wird sicher etliche Verpflichtungen geben, die ich vor einem offiziellen Amtsantritt wahrnehmen muss. Eine fade-in/fade-out-Lösung, die diese Frist allen-

falls sogar verlängert – allerdings bei einem reduzierten Pensum für die AEROPERS – könnte da dienlich sein. Ich werde auf jeden Fall für eine entsprechende Einarbeitungsphase meinem Nachfolger oder meiner Nachfolgerin zur Verfügung stehen. Ansonsten stelle ich mich persönlich auf intensive kommende Monate ein: Die Woche hat ja bekanntlich 7 Tage...

Markus Jöhl: ...die Du auch mit pendeln verbringen wirst?

Reto Nause: In der Übergangsphase wird dies sicher kaum zu vermeiden sein. Ich plane allerdings meinen Wohnsitz in die Altstadt Bern zu verlegen. Auf Besuch aus Kloten würde ich mich jederzeit sicher freuen!

Markus Jöhl: Wenn Du auf Deine Tätigkeit zurückblickst; welches waren die Highlights?

Reto Nause: Ich habe eine äusserst spannende Berufsgruppe kennen gelernt, der ich Achtung und Respekt zolle. Ich habe ein Verbandswesen kennen gelernt welches äusserst vorbildlich und professionell organisiert ist. Das gilt in erster Linie für die AEROPERS aber auch für die internationale Verflechtung der Pilotenorganisationen weltweit. Ich habe mir wohl die spannendste Zeit für meine Tätigkeit bei der AEROPERS ausgesucht und hoffe, ein wenig zur Überbrückung der Turbulenzen beigetragen zu haben. Ebenfalls hoffe ich, einiges an Impulsen und Ideen eingebracht zu haben, die auch in der Zukunft weiter wirken werden.

Markus Jöhl: Was ist in Deinen Augen das Wichtigste für die AEROPERS in der näheren Zukunft?

Reto Nause: Einigkeit im Korps. Der Vorstand pflegt einen offenen Führungsstil, der es allen Beteiligten erlaubt, sich in Verbandsbelangen zu Wort zu melden. Diese Kanäle sind zu nutzen und auf Rückenschuss-Aktionen ist auch weiterhin absolut zu verzichten. Der Vorstand muss seine Entscheide am Gesamtwohl des Korps orientieren und kann auf Partikularinteressen einzelner keine Rücksicht nehmen. Ich bin der Ansicht, dass gerade der offene Führungsstil dazu beigetragen hat, dass sich auch alle am Verbandsleben beteiligt fühlen dürfen. Es ist zentral, dass in dieser schwierigen Situation dies so bleibt.

Markus Jöhl: Welche Rolle wird die Fliegerei in Deiner neuen Funktion spielen?

Reto Nause: Die Globalisierung der Wirtschaft verlangt nach effizienten Gateways zu den wichtigsten Industriezentren dieser Welt. In der Schweiz verdienen wir nach wie vor jeden zweiten Franken durch den Export; also im Ausland. Die Zukunft der Swissair hat eine Tragweite, welche heute in der Politik zu wenig wahrgenommen wird: Wir müssen Klotten als bedeutsames Tor zur Welt offen halten, wenn wir nicht negative Auswirkungen auf die Zukunft der ganzen Region und des ganzen Landes in Kauf nehmen wollen. Es geht nicht allein um das direktbetroffene Personal – eine namhafte Redimensionierung hätte längerfristig fatale Folgen für den Wirtschaftsplatz Schweiz.

Als Befürworter einer weiteren Integration der Schweiz in Europa (das wird in den nächsten Jahren zwar kein EU-Beitritt sein) setze ich mich für Parallelabkommen zu den Bilateralen Verträgen ein: Schon heute werden die Rahmenbedingungen der Luftfahrt in Brüssel gesetzt; hier müssen wir vermehrt mitdiskutieren können. Immerhin stehen auch Themen auf der Traktandenliste, welche die Piloten sehr direkt betreffen – wie etwa das Flight Crew Licensing.

Auch in Zukunft werde ich für die Sache der Swissair und der Piloten offene Ohren haben. Für die AEROPERS ist es sicherlich ebenfalls ein Vorteil über enge Kontakte auf dem nationalen politischen Parkett zu verfügen.

Markus Jöhl: Lieber Reto ich danke Dir bereits an dieser Stelle für Deinen riesigen Einsatz für unseren Verband und wünsche Dir für Deine neue berufliche Herausforderung alles Gute und viel Erfolg! Ich hatte wirklich «de Plausch» mit Dir zusammen zu arbeiten.

Reto Nause: Ich bedanke mich herzlich für die gelungene Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und wünsche allen Verbandsmitgliedern ebenfalls alles Gute! ■

Zu verkaufen in steuergünstiger Gemeinde **Winkel** bei Bülach (82%) an sonniger ruhiger Lage

6 1/2-Zimmer-Terrassenhaus
(Wfl. 170m²)

mit grossem Balkon und Gartensitzplatz, Cheminée, div. Nebenräume, Garagen und Aussenparkplatz, Tennisplatzanteil, Günstiger Preis.
Anfragen unter Tel. 078-806 05 48 oder Fax 01-886 30 34

4 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus
zu verkaufen in Bronschhofen

- Baujahr 1979
- Grundfläche 720 m²

schöner Ausbau
Melden auf 071/911 02 65
ab 17.30 Uhr

30 Min. von ZH, SG, KN: zu verkaufen in der Stadt

Frauenfeld

an unverbaubarer, uneinsichtiger Südlage, an bester Adresse, in gewachsenem, gehobenem EFH-Quartier (Bannhalde) eine einmalige Parzelle, total 1900 m², bestehend aus

Bauland

(ca. 900 m²), Freihalte- (ca. 600 m²) und Forstzone (ca. 400 m²). WE1 (Wohnzone für Ein- und Zweifamilienhäuser mit einem Vollgeschoss), 300 m² mögliche BGF, geeignet für grosses EFH oder DEFH. Vernünftiger Preis. Keine Architektur- oder Handwerkerpflichtungen.

Bei ernsthaftem Interesse gibt gerne weitere Auskunft:

Stefan Böni, Böni & Co. AG,
Zürcherstr. 350, PF 173,
CH-8501 Frauenfeld 1 TG
stefan.boeni@boni.ch

In **Siglistorf AG** in gepflegter Umgebung ist ein freistehendes, luxuriöses

8 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

inkl. Garage zu verkaufen.

20 Min. vom Flughafen Kloten. Situieret an ruhiger Sackgasse, kinderfreundlich, mit Gartensitzplatz, autom. Bewässerungssystem, Cheminée, 6 Schlafzimmer, 2 Bad/Dusche/WC, 1 Gäste-WC, Weinkeller inkl. Bar, Sauna/Dampfbad, WM und Trockner, sehr moderne Küche (1999 total renoviert), Spiel-/TV- und Büro Raum, ISDN Telefonzentrale mit 7 Endgeräten, Grundstück eingezäunt.

VEF Schätzung Fr. 1 080 000.–

Weitere Informationen: Tel. 056/243 17 15, Fax 056/243 17 40,
www.immo-online.ch/nr/244468

Aeroplane Turbofan Engine Operation and Malfunctions – Part 1

Text Dagobert Fretz, Air Safety Committee (dfretz@bluewin.ch)

Today's modern aeroplanes are powered by turbofan engines. These engines are quite reliable, providing years of trouble-free service. However, because of the rarity of turbofan engine malfunctions, and the limitations of simulating those malfunctions, many flight crews have felt unprepared to diagnose engine malfunctions that have occurred, especially those malfunctions that cannot be simulated well and may thus cause confusion.

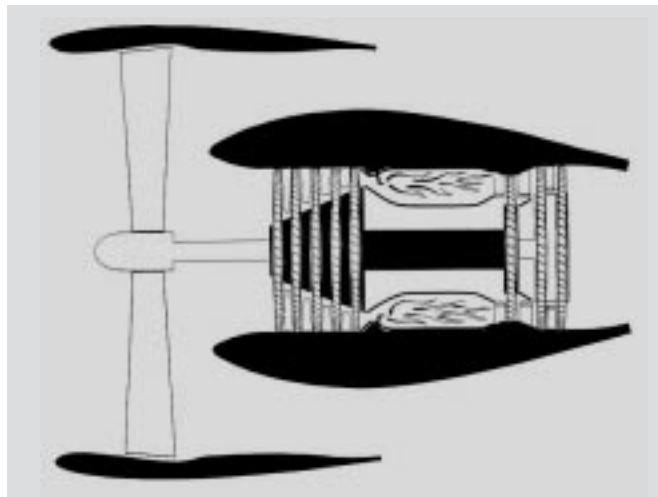
Flight crews should understand that some engine malfunctions can feel and sound more severe than anything they have ever experienced; however, the aeroplane is still flyable, and the first priority of the flight crew should remain «fly the aeroplane.»

The turbine engine machinery details – As the air is compressed through the compressor, the air increases in velocity, temperature, and pressure. Most of today's turbine engines are dual-rotor engines (apart from RR engines), meaning there are two distinct sets of rotating components. The N1 and N2 rotors are not connected mechanically in any way. There is no gearing between them. As the air flows through the engine, each rotor is free to operate at its own efficient speed. These speeds are all quite precise and are carefully calculated by the engineers who designed the engine.

A turbofan engine is simply a turbine engine where the first stage compressor rotor is larger in diameter than the rest of the engine. The air that passes through the fan near its inner diameter also passes through the remaining compressor stages in the core of the engine and is further compressed and processed through the engine cycle. The air that passes through the outer diameter of the fan rotor along the outside of the engine. This air is called bypass air, and the ratio of bypass air to core air is called the bypass ratio.

In large engines, as much as three-quarters of the thrust delivered by the engine is developed by the fan.

First of all I like to give a brief brush up about Engine systems and Engine instrumentation in the flight deck before going to the subject of Engine malfunctions.



Engine systems

The accessory drive gearbox is driven by a shaft that extends directly into the engine and it is geared to one of the compressor rotors of the engine. It is usually driven by the high-pressure compressor.

The gearbox has attachment pads on it for accessories that need to be mechanically driven. These accessories include airplane systems, such as generators for airplane and necessary engine electrical power, and the hydraulic pump for aeroplane hydraulic systems. Also attached to the gearbox are the starter and the fuel pump/fuel control.

Fuel system – The fuel is pressurized by electrically-driven boost pumps in the tanks and then flows through the spar valve or low pressure (LP) shut-off valve to the engine LP fuel pump inlet.

The fuel delivered from the pump is generally used to cool the engine oil and integral drive generator (IDG) oil on the way to the fuel control. Some fuel systems also incorporate fuel heaters to prevent ice crystals accumulating in the fuel control during low-temperature operation

and valves to bypass those heat exchangers depending on ambient temperatures.

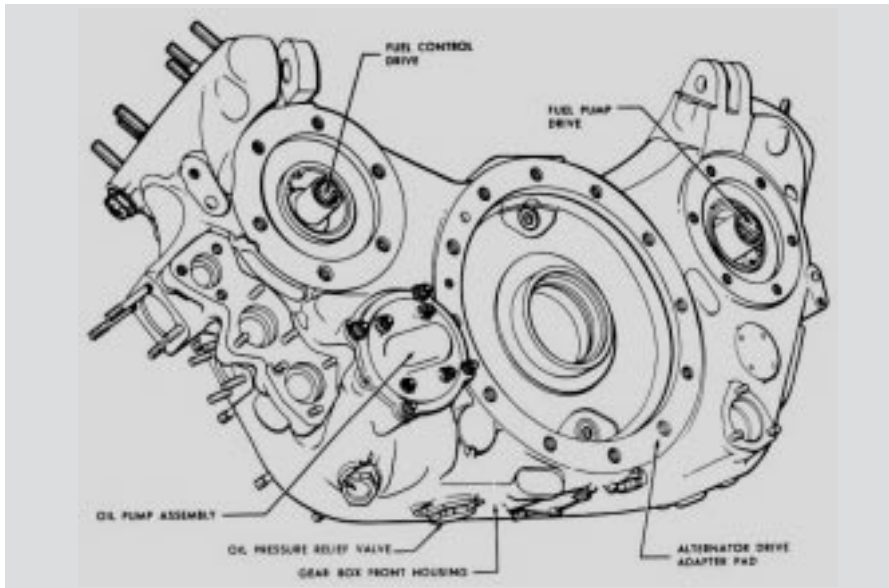
Lubrication system – An aeroplane turbine engine, like any engine, must be lubricated in order for the rotors to turn easily without generating excessive heat.

The ignition system is a relatively straightforward system. Its purpose is to provide the spark within the combustion section of the engine so that, when fuel is delivered to the fuel nozzles, the atomized fuel mist will ignite and the combustion process will start.

For redundancy, the ignition system has two igniter boxes and two igniter plugs per engine. Only one igniter in each engine is required to light the fuel in the combustor.

Bleed system – The compressors of aeroplane turbine engines are designed to operate most efficiently at cruise. To reduce the workload on the compressor during these conditions, engines are equipped with bleeds to discharge large volumes of air from the compressor before it is fully compressed.

If, during in-flight operation, the fuel control senses instability in the compressors, the control may open some of the bleed valves momentarily. This will most often be completely unnoticed by the flight crew except for an advisory messa-



ge on the flight deck display in some aeroplane models.

Start system – A pneumatic starter is mounted on the accessory gearbox, and is powered by air originating from the auxiliary power unit (APU), or from a ground cart. A start valve controls the input selection. The starter drives the accessory gearbox, which drives the high-compressor rotor via the same drive shaft normally used to deliver power to the gearbox.

The starter can also be used to assist during in-flight restart, if an engine must be restarted. At higher airspeeds, the engine windmill RPM may be enough to allow engine starting without use of the pneumatic starter

Anti-ice system – The engine is equipped with the capability to take some compressor air, via a bleed, and duct it to the engine inlet or any other place where anti-ice protection is necessary. Because the compressor bleed air is quite hot, it prevents the formation of ice and/or removes already-formed ice.

Engine instrumentation in the flight deck

In newer aeroplanes, the cockpit is equipped with electronic screens which produce computer-generated displays that resemble the gages that used to be on the panel.

Engine Pressure Ratio or Rotor RPM Indications – Low N1 may indicate engine rollback or flameout, or severe damage such as LP turbine failure. Rapid N1 fluctuations may be caused by engine operational instability such as surge. Higher rotor speeds will be required at high altitu-

des to achieve takeoff-rated thrust. Unexpectedly high N1 may indicate a fuel control malfunction.

Exhaust Gas Temperature (EGT) is a measure of the temperature of the gas exiting the rear of the engine. Often, there are many sensors at the exit of the turbine to monitor EGT. The indicator on the flight deck displays the average of all the sensors.

High EGT can be an indication of degraded engine performance. Excessive EGT is a key indicator of engine stall, of difficulty in engine starting, of a major bleed air leak, and of any other situation where the turbine is not extracting enough work from the air as it moves aft (such as severe engine damage).

The fuel flow indicator shows the fuel flow in kilograms per hour as supplied to the fuel nozzles. Fuel flow is of fundamental interest for monitoring in-flight fuel consumption, for checking engine performance, and for in-flight cruise control.

High fuel flow may indicate a significant leak between the fuel control and fuel nozzles, particularly if rotor speeds or EPR appear normal or low.

Oil pressure indicator – Oil system parameters historically give false indications of a problem as frequently as the oil system has a genuine problem, so cross-checking with the other oil system indications is advisable.

Low oil pressure may result from pump failure, from a leak allowing the oil system to run dry, from a bearing or gearbox failure, or from an indication system failure. High oil pressure may be observed during

extremely low temperature operations, when oil viscosity is at a maximum.

Generally, if the oil pressure falls below a given threshold level, an indication light or message is provided to draw attention to the situation.

The oil temperature indicator shows the oil temperature at some location in the lubrication circuit.

Elevated oil temperatures indicate some unwanted source of heat in the system, such as a bearing failure, sump fire or unintended leakage of high temperature air into the scavenge system. High oil temperature may also result from a malfunction of the engine oil cooler, or of the valves scheduling fluid flow through the cooler.

Remember: Most of the engine types have the oil temperature probes after the heat exchanger, that means in case of any abnormal heat in the engine the oil temperature indicator may not indicate a higher value !

The oil quantity indicator monitors the amount of oil in the tank. This can be expected to vary with power setting, since the amount of oil in the sumps is a function of rotor speed.

A steady decrease in oil quantity may indicate an oil leak. Flight crews should be especially vigilant to check other oil system indications before taking action on an engine in-flight solely on the basis of low oil quantity.

Remember: There is likely to still be some usable oil in the tank even after the oil quantity gage reads zero, but a low pressure indication will soon be seen.

Vibration Indication – A vibration gage indicates the amount of vibration measured on the engine LP rotor and/or HP rotor. Vibration is displayed in non-dimensional units, and is used for condition monitoring, identification of the affected engine after foreign object ingestion, and detection of fan unbalance due to icing. The level of vibration will change with engine speed.

In addition to the above indications, recently-designed aeroplanes have a wide variety of caution, advisory and status messages that may be displayed in the event of an engine malfunction or abnormal operation. ■

Preview Part II: Engine Malfunctions (compressor surge, etc.)

Kaleidoskop

Text Henry Lüscher, Redaktor

Die Arrondierung der Swissair mit flugverwandten Geschäften war bekanntlich mit dem Ziel erfolgt, den manchmal nicht vorhersehbaren Abkühlungen im Airlinebusiness zu begegnen.

Managing through the cycle?

Sowohl Gate Gourmet als auch Swissport sind mit in den Abwärtstrend gezogen worden, aber auch die erfolgreich gestartete SR Technics in Palmdale kann zumindest nicht weiter so erfreulich expandieren wie geplant. Denn genau so wie Lufthansa Cargo («ein enttäuschendes zweites Quartal») sieht sich FedEx mit rasch sinkenden Aufträgen konfrontiert. Statt 118 sollen nur 89 DC-10 zu MD-10 umgebaut werden. Die restlichen (Passagier-) Maschinen sollen zwecks Entnahme von Ersatzteilen in der Wüste geparkt werden. FedEx schreibt damit 93 Mio \$ ab. FedEx hat einen Vertrag mit Boeing, die 89 MD-10 bis 2006 abzunehmen und will diesen auch einhalten, falls es nicht gelingen sollte, diese Zahl zu vertretbaren Kosten zu senken. Die Umbaufträge verteilen sich auf SR Technics, ST Mobile Aerospace und Aeronavali in Italien. FedEx will auch ihre 30 Boeing 727-100 Frachter bis 2006 aus dem Verkehr ziehen und im nächsten Jahr auf die Übernahme von zwei A300-600 und je vier A310 und MD-11 verzichten.

FedEx hat zudem die neun Millionen \$ abgeschlossen, die in die Entwicklung des «Loadmaster» gesteckt worden sind, eines den Bedürfnissen von FedEx angepassten Turboprop-Frachters, dessen zwei Turbinen auf nur einen Propeller wirken. Im November 1996 bestellte FedEx 50 Loadmaster und reservierte 275 Optionen. Der Erstflug hätte im vergangenen Juli stattfinden sollen mit ersten Ablieferungen Anfangs 2001. Ein Grund für die Verzögerung war der Zusammenbruch der tschechischen Firma Let, die Flügel und Rumpf hätte herstellen sollen. Ayres musste Gläubigerschutz beantragen und steht nun mit der Annullierung des Auftrages vor dem Konkurs.

Umweltkommissarin gegen Sonic Cruiser

Boeing-Direktor Harry Stonecipher gab in einem Interview in einer englischen Zeitung etwas saloppe Äusserungen über das neue Boeing-Projekt von sich, die der EU-Umweltkommissarin Margot Wallstrom in den falschen Hals geraten sind. Er sprach unter anderem von «Umwelt-

schutzfolklore» und dass immer noch «plenty of fuel around» sei, was Frau Wallstrom zur schriftlichen Erwiderung an Stonecipher veranlasste: «I find it hard to believe that anyone today could afford himself the luxury of a ‚let’s not think about tomorrow’ attitude which runs diametrically opposed to the aims of sustainable development.» Die Boeing Pressestelle beschwichtigte, dass der Sonic Cruiser nicht wie von Stonecipher erwähnt 35% mehr Treibstoff verbrauchen würde als vergleichbare heutige Verkehrsflugzeuge, sondern dass die Verbrauchswerte der heutigen grossen Zweimotorigen als Basis genommen würden. Es wird aber bestätigt, dass beim Reiseflug im hohen Machbereich voraussichtlich 20% mehr verbraucht wird. Da müsste der Steig- und Sinkflug aber enorm unter den heutigen Werten liegen...

Comair-Streik endet nach 89 Tagen

Am 2. Juli konnte die Regionalfluggesellschaft Comair erstmals wieder kursmässige Flüge durchführen. Nach harten Verhandlungen akzeptierten die Piloten einen Fünfjahresvertrag, der Erhöhungen der Saläre um 23 bis 31% vorsieht. Bei einem Anfangsgehalt von 14 000 \$ pro Jahr hatten die Piloten nicht mehr viel zu verlieren und setzten alles auf die harte Linie – und gewannen. Comair operiert hauptsächlich aus Cincinnati und gehört mehrheitlich Delta Air Lines.

Analysten sehen jetzt diesen Vertrag als neue «Hochwassermarke» für andere Regionalgesellschaften. Die zu United Express gehörige Air Wisconsin ist bereits im fortgeschrittenen Verhandlungsstadium. Das «National Mediation Board» hat keine Annäherung der Standpunkte festgestellt, was automatisch eine «offer of binding arbitration» nach sich zieht. Widersetzt sich eine Seite diesem Vergleich, beginnt eine 30-tägige «Abkühlphase», während der die Verhandlungen weiter laufen und nach allfälligem ergebnislosen Ablauf die Gewerkschaft frei ist zu streiken. Die 650 Piloten von Air Wisconsin arbeiten bereits seit zwei Jahren mit einem immer wieder verlängerten, ungenügenden Vertrag und wollen endlich Resultate sehen – am liebsten eine Comair-Kopie.

Cathay vor unruhigen Zeiten

Cathay Pacific Airways hat mit der Entlassung von Piloten auf die seit dem 3. Juli anhaltenden «Work-to-rule» Aktivitäten reagiert. Die Piloten verlangen 9% mehr Lohn und einen neuen Vertrag. Bis zum Redaktionsschluss dieser Rundschau sind bereits über 50 Piloten – Kapitäne und First Officers – fristlos entlassen worden. In der Begründung des Managements hiess es: «We have taken this very serious step only after extremely careful consideration. We have undertaken a detailed review of the employment history of all our pilots and identified those who, we feel, cannot be relied upon to act in the best interests of the company in the future. We have, essentially, lost confidence in those employees who have been terminated and decided that their continued employment with the company is no longer in the best interests of the company as a whole. Hong Kong is tired of being held to ransom. The time has come for prompt and resolute action. This is what we have done. We must now move on and apply our efforts to the important task of resolving this issue so we can rebuild the airline’s reputation and restore public confidence.»

Cathay hat 17 Flugzeuge von chinesischen Gesellschaften gemietet und kann so über 80% des Flugprogrammes aufrecht halten. Die Pilotengewerkschaft HKAOA, die 1200 der 1400 Piloten vertritt, ist über die Härte erstaunt, die das Management an den Tag legt. Offenbar hat seit der Rückgabe an China im Jahr 1997 die Streitkultur geändert. HKAOA erinnert sich an vergangene Zeiten: «They could not get away with this behaviour in the UK. Employment legislation does not allow it. Our pilots have no such protection in Hong Kong so Cathay Pacific can do what they like. What message does this send to the rest of the world? Can Hong Kong ever be Asia’s world city when this sort of action is allowed? We will not, however, escalate our limited industrial action. We remain committed to a negotiated settlement. Cathay Pacific have not resolved the dispute by this action. They have made it worse. All they have done is to ensure ongoing resentment and, inevitably, further disputes in the future»



Foto Colin Abbott, Airliners.net

Im Gegensatz zu Comair operiert Air Wisconsin allerdings auch 100-plätzig Bae 146, was zu noch höheren Forderungen Anlass gibt. Ein Streik in der Feriensaison würde United schwer treffen, da Air Wisconsin auf den Hubs Chicago und Denver eine wichtige Zubringerfunktion übernimmt.

Einen positiven Nebeneffekt haben diese Vertragsverhandlungen – auch Horizon Air und Mesaba haben GAV-Verhandlungsbedarf – für die Piloten der grossen Gesellschaften: American Airlines überdenkt die Beteiligungssituation an ihren Regionalgesellschaften und hat beim Kauf der TWA darauf verzichtet, die Regionalen auch zu übernehmen, wogegen United sich klar dafür ausspricht, mehr in der eigenen Fluggesellschaft zu investieren statt in die teurer werdenden Zubringer.

Falsche Querrudersignale

Der erste militärische Kleintransporter Casa CN-235, der in der Türkei in Lizenz montiert wurde, stürzte am 18. Mai kurz nach dem Start in der Nähe von Ankara ab. Da dies der dritte Absturz dieses Modells innerhalb von fünf Monaten war, wobei über 40 Menschen starben, erlangte dieser Unfall breite Aufmerksamkeit. Der Grund, dass die vierköpfige Testcrew ihr Leben verlor waren gekreuzte Kabel der Querruder. Obwohl die Qualitätskontrollen nach der Produktion und Bodentests vor dem ersten Start ausgeführt worden seien, wurde nicht entdeckt, dass die Steuerseile falsch angeschlossen waren. Die Unfallursache der beiden anderen Abstürze wird noch untersucht, doch wird stark vermutet, dass bei jedem eine andere Ursache zum Unfall führte.

DC-10 statt Ilyushin

Aeroflot ist des Wartens und der Ausreden müde und hat drei zu Frachtern umgebaute DC-10-30 bestellt, da die vor langer Zeit bestellten viermotorigen Il-96T

immer noch nicht produziert werden. Diese Variante des Passagierflugzeuges Il-96 erhielt bereits im Jahr 1998 die russische und im Jahr darauf die US-Zertifizierung, da sie mit Pratt & Whitney Motoren ausgerüstet ist und auch für den Absatz im Westen vorgesehen war. Doch primär finanzielle Probleme beim Hersteller und Verzögerungen bei der Zusammenstellung der Flughandbücher haben so weit geführt, dass der Prototyp das einzige Flugzeug geblieben ist, das je fertig geworden ist. Ein Umbau bestehender Il-96-300 Passagierflugzeuge kommt auch nicht in Frage, da die Struktur durch den Einbau einer seitlichen Frachttüre zu stark beeinträchtigt würde.

Jump and fly

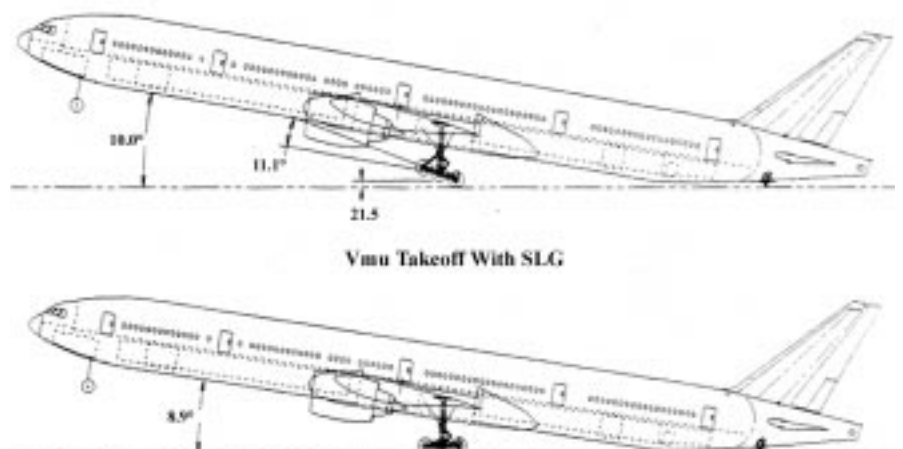
Boeing hat mit einem aufwändigen technischen Kniff die take-off-performance der gestreckten 777-300 verbessert. Da der Anstellwinkel beim Start nur 8,9 Grad betragen würde, ohne dass das Heck den Boden berührt, wäre die benötigte Pistolenlänge im Vergleich zum Basismodell 777-200 massiv höher gelegen. Mit einer hydraulischen Vorrichtung wird das dreiachsige Hauptfahrwerk parallel zur Flugzeuglängsachse statt wie bei konventionellen Flugzeugen parallel zur Piste gehalten, sodass beim Abheben nur noch

die beiden hinteren Räder den Boden berühren, was einem Anheben des Flugzeuges um rund 60 cm entspricht. Dadurch erhöht sich der maximal mögliche Anstellwinkel beim Start auf 10 Grad, was heisst: Tiefere Abhebegeschwindigkeit und nur 200 Meter längere Startstrecke als bei der 777-200.

Auch IBERIA hat seine Sabena

Mitte Juni kam aufgebrachtes Aerolinas Argentinas Personal in Buenos Aires in gewalttätiges Handgemenge mit der Flughafenpolizei. Während vier Stunden wurde die Abfertigungshalle blockiert und eine Boeing 747 der IBERIA musste schliesslich leer nach Madrid fliegen. Der Grund des Unbehagens liegt im drohenden Konkurs der einst stolzen nationalen Fluggesellschaft Argentiniens, die zu 85 % im Besitz der spanischen Staats-Industrieholding Sepi ist, der auch die IBERIA angehört. Nach mehreren Finanzspritzen in den letzten Jahren erachtet es IBERIA jetzt als gegeben, dass Aerolinas Argentinas nicht mehr weiter unterstützt wird. In Argentinien wird dies als arrogantes Machtgehabe der einstigen Kolonialmacht angesehen und entsprechend sind die Reaktionen – bis hin zu einem chauvinistisch angehauchten Protest-Folkloreabend in einem Stadion, wo 8000 Personen ihren Frust loslassen konnten. ■

Wohnen und Arbeiten
 unter einem Dach?
 In Neerach verkaufen wir ein
freistehendes Wohnhaus
 Sonnige Wohnlage mit wunderbarer Fernsicht, Terrasse ca. 40m², gepflegter Garten mit Schwimmbassin, Doppelgarage und kl. Treibhaus; Grundstücksfläche 1443 m².
 VP Fr. 1 450 000.–
 Verkauf: simeon+partner immobilien ag
 Tel. 01/361 97 00
 e-mail: simeon@tiscalinet.ch



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

Leserbriefe

PBS: Wann erfolgt die Abstimmung?

Ich erwarte von unserem Berufsverband AEROPERS, dass er die Durchführung der Abstimmung über die definitive Einführung des PBS endlich forciert. Wird nicht noch dieses Jahr abgestimmt, so wird für mich die Ernsthaftigkeit einer Abstimmung in dieser Angelegenheit völlig unglaubwürdig. Dabei leiten mich folgende Überlegungen:

- 1. Seit der Einführung vor rund einem Jahr werden wir durch das Einführungsteam mit Visionen hingehalten, wie das System im Idealfall aussehen könnte. – Spricht man bei den Verantwortlichen einen Problemkreis klar an, so ist die Sache selbstverständlich längst schon erkannt und «under investigation...»
- 2. Es geht nicht an, dass eine ganze Berufsgruppe während rund eines Jahres als Versuchskaninchen missbraucht wird, indem sie dauernd mit Versprechungen und Visionen des entspre-

chenden Einführungsteams hingehalten wird.

Wenn abgestimmt wird, so wollen wir auch klar die Wahl zwischen zwei Alternativen haben, zum Beispiel so:

- PBS oder computerunterstützte «Handplanung»
- Auf gar keinen Fall dürfen wir uns mangels Alternativen zu einem JA nötigen lassen! Ich hoffe sehr, dass unser Verband daran arbeitet, dass wir nicht in eine solche Sackgasse manövriert werden.

Mit freundlichen Grüßen
Roland Peier

(Anmerkung: Mich persönlich interessiert ernsthaft einmal, weshalb PBS in genau dieser Form bei keiner andern Fluggesellschaft eingeführt ist. Das hat doch seine Gründe! Ich habe den starken Verdacht, dass gewisse Leute mit dem Kauf dieses Systems wieder einmal besser als der Rest der Welt sein wollte!)

Flugzeug-Blockade in Brüssel

Die Vorgänge auf dem Flugplatz Brüssel sind für mich mehr als bedenklich.

Es erinnert an die Piraterie auf den Weltmeeren vor Urzeiten. Was mich noch mehr befremdet ist die (keine) Reaktion unserer Geschäftsleitung. Ich erwarte von unserer Führung eine klare unmissverständliche Verurteilung solcher Vorgehensweise. Eine Besetzung eines Flugzeuges auf internationalem Territorium ist in meinen Augen ein krimineller Akt. Alle Beteiligten an dieser Aktion, inklusiv die Airport Authority, müssen öffentlich schärfstens verurteilt werden. Mit Verbänden, die sich nicht klar distanzieren von dieser Aktion, sollten alle Verhandlungen sofort bis auf weiteres gestoppt werden. Unsere Haltung als Verband muss firmenintern und extern klar kommuniziert werden. Was ist eure Meinung?

happy landings
Peter Metz, CMD A320

Security Update

Text John R. Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands

Für einmal stimmt das Stichwort «no news = good news» nicht, vielmehr wae unser Beschäftigungsgrad infolge der wieder aufflackernden Konflikten im Balkan und middle-east, auf einem derartig intensiven Niveau, dass ein Artikel für die Rundschau erst heute geschrieben werden kann.

Die eskalierende Lage in Israel mit dem grauenhaften Anschlag auf eine Disco in Tel Aviv und gleichzeitig erneute massive Kampfhandlungen beschäftigten den Duty Officer und die Gehilfen im 24-Stunden Betrieb. Mit neuen Informationsquellen und dem gegenseitigen Austausch von Nachrichten mit anderen Airline Vertreter verfügen wir über eine fundierte Beurteilungsplattform über die Lage in aktuellen Krisengebieten.

Mit dem neuen Departementchef Manfred Brennwald haben wir einen überlegten und kompetenten Verhandlungspartner erhalten. Dank dem kontinuierlichen

Einbringen von fundierten Informationen und einer daraus resultierenden Lagebeurteilung des Dachverbands, durften wir gleich nach dessen Amtsübernahme, eine positive Akzeptanz erleben.

Im Gegensatz dazu hat sich die Zusammenarbeit mit der Dienststelle OY, im Speziellen mit dem Vice President Security, in den letzten Monaten leider eher negativ entwickelt. – Mit Heinz Koch und Urs Scherer verliessen 2 langjährige und erfahrene Security Manager die OY Dienststelle; ein massiver Aderlass ist doch das Einarbeiten neuer Mitarbeiter im Security Bereich zeitraubend und arbeitsintensiv, und im Zusammenhang mit der aktuellen politischen Lage, kein einfaches Unterfangen. – Diese Situation verlangt vom Dachverband höchste Aufmerksamkeit und Einsatzbereitschaft, als Beispiel, die Einberufung eines politischen Krisenstabes zur vorübergehenden Crewsling Aufhebung Tel Aviv, am Pfingstmontag.

Mazedonien und der mittlere Osten werden uns weiter auf einem hohen Grad beschäftigen. Speziell die Operation nach Skopje bedarf einer täglichen Analyse und verschiedentlich drängten sich Sofortmassnahmen auf. Einmal mehr sind wir an Frontinformationen unserer Besatzungsmitglieder sehr interessiert; im übrigen verarbeiten wir auch positive Nachrichten.

Prävention bringt leider nur selten ein direkt spürbares Erfolgserlebnis; es geht aber in jedem Fall darum, das Restrisiko einer Flugoperation auf einem vertretbaren, tiefen Level zu halten. Trotzdem kann etwas Unvorhergesehenes jederzeit eintreten, Terrorüberfall Swissôtel Istanbul, die Security Tätigkeit birgt in der Tat viele Facetten. Hoffen wir, dass die kommenden Sommertage die Gemüter der verschiedenen Konfliktparteien nicht zu stark überhitzen und allseitig auf dem Verhandlungsweg Lösungen gefunden werden können. ■

Unsere Neumitglieder seit 1. Juli 2001



Pascal Heer

Hobbies: Tennis, Velo, Ski und das Leben mit Freundin geniessen
Meine Lieblingsdestinationen: Oslo und Prag (zwei schöne Städte)

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: In einer turbulenten Zeit, wie wir sie haben, braucht es eine Gewerkschaft, die mit ihrer Grösse etwas erreichen kann.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Eine Gewerkschaft, die sich für ihre Mitglieder einsetzt.



Alexander Wolf

Hobbies: Sport, Töff, Reisen und das Leben geniessen
Meine Lieblingsdestinationen: S'Toggeburg, ansonsten gefällt es mir überall, wenn eine lustige Crew dabei ist.

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: In der AEROPERS sehe ich eine Gewerkschaft, welche unsere Interessen gegenüber dem Arbeitgeber so gut wie möglich vertritt.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Die AEROPERS soll mit allen Mitteln versuchen, unsere Arbeitsbedingungen und damit unsere Lebensqualität so hoch wie möglich zu halten und gegenüber den Mitgliedern klar und offen zu kommunizieren.

Weitere Neumitglieder:



Alexandre
Courvoisier



Mike
Flückiger

Einzug Sonderbeitrag/ Mitgliederbeiträge

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass wir die Beiträge via Direkteinzug (Bank/Post), bzw. Rechnungsstellung wie folgt einziehen werden:

- Ende Juli den Sonderbeitrag (gem. Abstimmung z.Hd. 56. GV vom 23.05.01), wobei der Stichtag für den Rang der 2. Mai 2001 sein wird.
- Ende August den Beitrag für die Passivmitglieder und
- Ende September 2001 die ordentlichen Mitgliederbeiträge für das 2. Semester 2001

Neudruck der Statuten

Nach den Statutenänderungen anlässlich der Generalversammlungen 2000 und 2001 drängt sich ein Neudruck der Statuten auf. Dieser wird in den nächsten Wochen erfolgen. Sämtlichen Aktiv-Mitgliedern werden wir die neuen Statuten in die Fächer zustellen. Passiv-Mitglieder können die Statuten im Sekretariat (Telefon 01 816 90 70, Mail aeropers@aeropers.ch) beziehen. Die Statuten sind zudem auf der Homepage unter www.aeropers.ch einzusehen.

Termine Juli und August 2001

Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats, nächste Stämme:

Datum: 31. Juli 2001 und
28. August 2001

Zeit: ab 14.30 Uhr

Ort: im Restaurant Welcome-
Inn (Amtsstube) in Kloten

Abzug des zusätzli- chen Sonder-FEROP:

Nach Absprache mit der Swissair wurden unseren FCM ein zusätzlicher FEROP Tag von ihrem Ferienguthaben belastet. Dieses ergibt die Reduktion der variablen Ferien um einen Tag für das Ferienjahr 2001/2002. Sollte ein FCM bereits alle variablen Ferien für dieses Ferienjahr bezogen haben, so wird der zusätzlich FEROP im nächsten Ferienjahr d.h. 2002/2003 dem variablen Ferienkonto belastet. Bei Unstimmigkeiten ist das Ferienbüro der Swissair unter 01/812 79 30 zu kontaktieren.

HERTENHALDE FRAUENFELD

Grosszügige Einfamilienhäuser

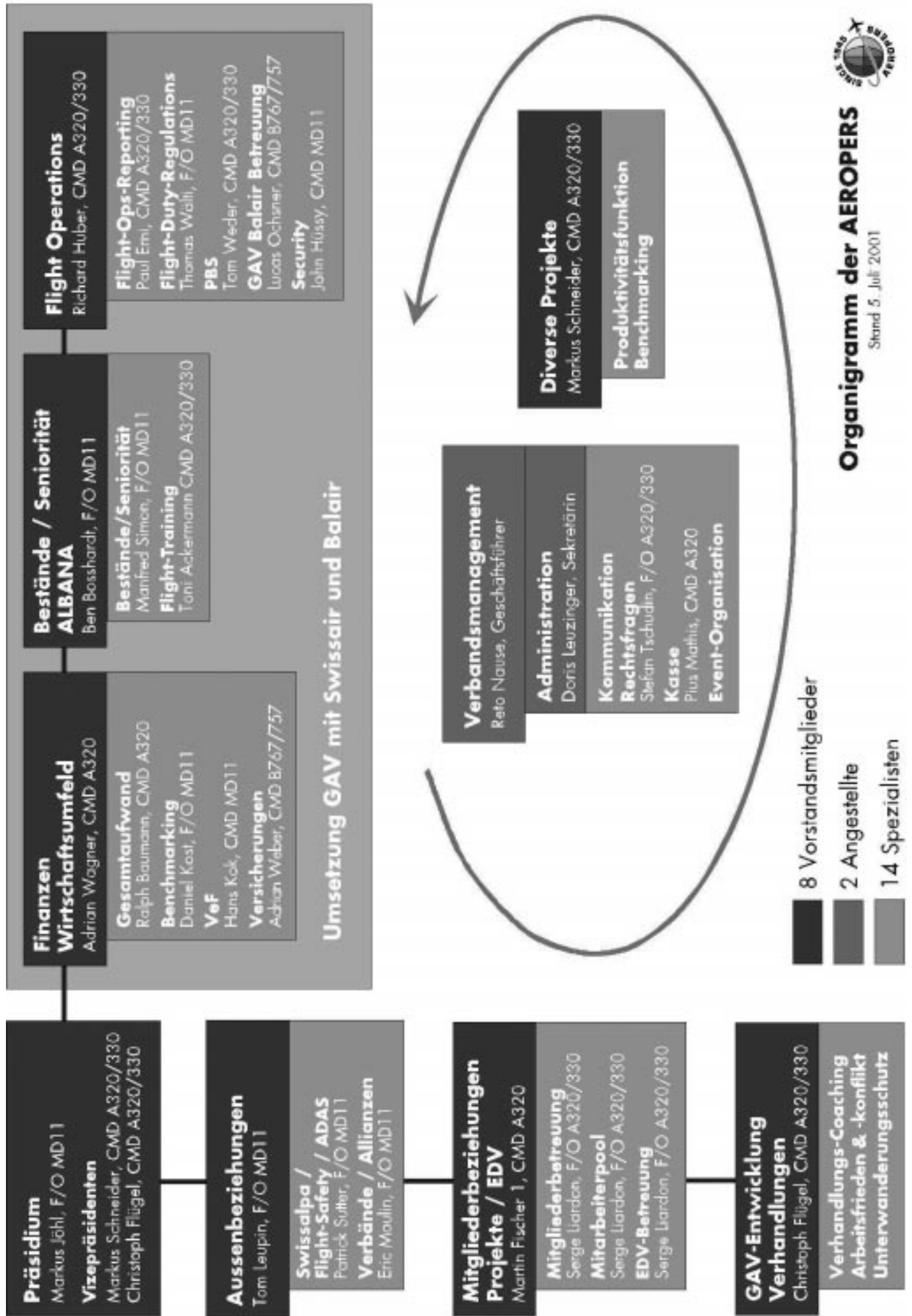
www.hertenhalde.ch



- Viel Privatsphäre
- Gehobener Ausbaustandard
- Minergie-Technik
- 2 Tiefgaragen
- Ab Fr. 850'000.- bis Fr. 950'000.-
- Bezugsbereit ab Dezember 2001

Auskunft:

Architekturbüro Rolf Imhof AG
Telefon 071 688 18 08
imhof-ag@bluewin.ch



Organigramm der AEROPERS

Stand 5. Juli 2001



Die Nase vorn hat die Fondsgesellschaft der Deutschen Bank (DWS).

Beste Gruppe über drei und fünf Jahre LIPPER FUND AWARDS 2001



Konzentration

Ihr Job im Cockpit.

Grundlagen, die Sie mit Sicherheit an Ihr Ziel führen.

Die Zukunft im Visier hat unser Spitzenfonds DWS (CH)-Aktien. Mit Dynamik legte er über einen Zeitraum von fünf Jahren satte +35,8% p. a. zu. Seit seiner Auflegung im Juni 1995 wurden +349% erzielt.

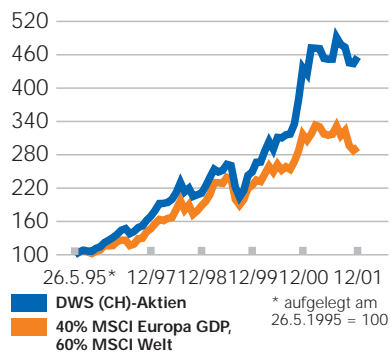
Der Fonds investiert in weltweite Aktien anerkannter, solider Unternehmen sowie aussichtsreicher mittlerer und kleinerer Gesellschaften, wobei derzeit der Schwerpunkt bei europäischen Werten liegt.

Innovation

Unser Job im Fondsmanagement.

Grundlagen, die für Ihr Geld entscheidend sind.

Wertentwicklung



Wertentwicklungen der Vergangenheit bieten keine Gewähr für zukünftige Ergebnisse.

Den Verkaufsprospekt erhalten Sie direkt von Ihren persönlichen Ansprechpartnern:

Günter Greif
 Tel.: +41-1-224 7868
 E-Mail: guenter.greif@db.com

Claude Penneveyre
 Tel.: +41-1-224 7864
 E-Mail: claude.penneveyre@db.com

Vertretung in der Schweiz:
 Deutsche Asset Management Schweiz
 Bahnhofplatz 1, Postfach
 CH-8023 Zürich

Internet: www.deams.ch
 E-Mail: info@deams.ch

Deutsche Asset Management