

Inhalt der Ausgabe 2/99

- 2 Editorial
- 6 Seite des Präsidenten
- 8 Aus dem Vorstand: ETH Project Human Factor in advanced technology cockpits
- 10 Das aktuelle Interview: Mit Josef Meier, Chef Betrieb swisscontrol
- 20 Verspätungen sind existenzbedrohend!
- 24 April, April
- 27 Kaleidoskop
- 32 Yawspin
- 40 Meinungen von... Urs Heim
- 44 Aus den Kommissionen: Commission Romand
- 45 FPS-Sponsorenlauf
- 46 AP monthly
- 50 Termine
- 51 Childrens Visiting Program
- 54 Neumitglieder

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer, Thomas Leupin (Del.Vorstand), Felix Kuster, Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75
aeropers@aeropers.ch

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon (01) 801 80 10, Fax: (01) 801 80 11

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **RUNDSCHAU** das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 31.Mai 1999

Die Grenzen des Wachstums

Vor über dreissig Jahren setzten sich in Rom namhafte Wissenschaftler zusammen, um über den Fortbestand der Erde zu diskutieren. Dieser «Club of Rome» befasste sich mit den begrenzten Ressourcen der Erde und wie diese noch lange genutzt werden könnten. Das Wachstum der Menschheit müsse begrenzt werden, lautete eine der Resolutionen, denn sonst würden Nahrungsmittel, Wasser, Energie und Boden so knapp, dass dadurch bedrohliche Krisen entstehen könnten.

Nun, die Menschheit ist weiter angewachsen, die Landwirtschaft wurde effizienter und produktiver, die Atomkraftwerke vermehrten sich fröhlich, die Häuser wurden höher und das Wasser – ja, das könnte zu einem ersten ernsthaften Problem werden.

Die Luftfahrt ist nicht auf ein Anwachsen der Menschheit angewiesen. Das Potenzial an Menschen, die noch nie oder (zu) wenig geflogen sind, ist immer noch riesig. Im letzten Jahr wurden weltweit «nur» 2,8 Milliarden Passagiere gezählt. Tourismus und Geschäftsreiseverkehr sind boomende Geschäftssparten und alle reissen sich mit Rabatten und Spezialangeboten um Kunden, mit denen angeblich nichts zu verdienen ist. Und wenn wir nicht expandie-

ren, schneidet die Konkurrenz ein grösseres Stück vom Kuchen ab. KLM lockt Passagiere von Zürich über Amsterdam nach irgendwohin, während Swissair probiert, Holländern dieselbe Destination über Zürich schmackhaft zu machen. Der Beispiele gibt es viele, auch im Frachtverkehr. British Airways bietet sogar Kleinkredite zwischen 800 und 24'000\$ zu 15,9% an, damit momentan Zahlungsunfähige doch fliegen können.

Es ist mir vergönnt, schon auf einige Jahre Swissair zurückblicken zu können. Als ich 1976 angefangen habe, sind wir dreimal täglich in die grössten europäischen Städte geflogen und bloss ebenso viele Male in die USA. Richtig gemütlich. Aber schon damals wurde von Kapazitätsproblemen auf den Flughäfen und in den Lufträumen gesprochen. Schon damals hinkten die Prognosen der aktuellen Entwicklung hintennach und waren die Neubauten bei der Betriebsaufnahme oft zu knapp bemessen. Schon damals hatten alle gute Ideen – wie es die anderen besser machen könnten.

Es ist immer irgendwie gegangen. Und die Produktivität ist gestiegen. Wir haben laufend mehr Passagiere pro Blockstunde befördert und die Flugverkehrsleiter mehr Flugzeuge

abgefertigt. Diese Gesetzmässigkeit hat die Chefs der Fluggesellschaften vielleicht dazu bewogen, ihre Expansionen ohne den Einbezug aller Beteiligten zu planen. (Unser Interview in dieser **RUNDSCHAU** mit Josef Meier, swisscontrol, befasst sich unter anderem mit dieser Thematik).

Arg auf dem linken Fuss hat es Moritz Suter in Basel erwischt. Er hatte geglaubt, mit der Eurocross der Schweizer EU-Abstinenz ein Schnippchen zu schlagen. Die ambitionösen Pläne mit hohen Frequenzen und kurzen Umsteigezeiten führten zu einer ungeahnten Zunahme an beförderten Passagieren. Doch dann schlug das Beharrungsvermögen staatlicher Gewerkschaften zu. Die Flugverkehrsleiter fanden, mit ihrem Personalbestand, dem alten Radar und ihren bescheidenen Löhnen sei eine solche Kapazitätssteigerung nicht sicher beherrschbar. Massive Verspätungen waren die Folge.

Kloten musste sich den hartnäckigen Anstrengungen einiger süddeutscher Gemeinden beugen und ein neues Anflugverfahren konstruieren, das die Kapazität auch nicht gerade erhöht, dafür aber eine «gerechte Lärmverteilung» ermöglicht. Und die Schlafgemeinden im Kanton Schaffhausen regen sich auch schon. Sogar Piloten, die in ehemals ruhigen Gegenden ihre Häuser gekauft haben, rekurrirten gegen vermehrte Anflüge auf die Piste 28. Bei den «gerechten Abflügen» ist es nicht so einfach,

weil die Gemeinden, die bisher wenig Fluglärm hatten, nicht bereit sind, Lärmsolidarität zu zeigen.

In Genf gab es durch den Rückzug der Swissair-Langstrecke weniger Starts und den Versuch, diese freien Kapazitäten durch eine eigene Fluggesellschaft auszunützen. Auch ohne die SWA sind die Flugbewegungen längst wieder auf den alten Prognosentrend zurückgekehrt. Im Gegensatz zu Basel und Kloten hat Genf aber noch keine Probleme mit dem Nachbarland – zum Glück, denn diese könnten ungleich gravierender ausfallen.

Von den «Kleinen», die sich gegen den Fluglärm zur Wehr setzten, wurde oft das Wort Arroganz im Mund geführt. Sie fühlten sich übergangen, verplant, ausmanövriert. Hätten die Verantwortlichen mit ihnen ehrliche Gespräche geführt und ihre Bedenken ernst genommen, wäre vielleicht einiges anders herausgekommen. Vielleicht auch nicht. Vielleicht haben Chefs oder Behörden zu viel versprochen und Probleme zu wenig erkannt. Das Thema Kapazität im Luftverkehr wird uns offenbar so lange beschäftigen, als Flugzeuge fliegen. Mehr Flugzeuge machen subjektiv mehr Lärm, auch wenn die Messgeräte den Einzellärm als niedriger ausweisen. In den USA verschwindet dieser Lärm im Grundrauschen nur schon von der heimischen Klimaanlage, in Europa haben wir aber noch so etwas wie Lebens-

qualität. Dass Kloten an der Kapazitätsgrenze sei, wurde schon mehrfach behauptet, die Zahlen sprechen aber etwas anderes, eben: Es geht schon irgendwie.

Privatisierung der ATC wird oft als Radikalkur gegen Verspätungen und Staus ins Feld geführt. Crossair könnte sich so aussuchen, von wem sie ihre Flugzeuge in Europa führen lässt, malte sich Moritz Suter die Situation in einem Interview rosig aus. Aber auch Private können streiken – oder gehen Konkurs. Auch Private müssen sich mit Dutzenden von Computersystemen herumschlagen, die die Flugführung über die Grenzen hinaus kompliziert machen. Ich mache mich hier nicht für staatliche Organe stark, Private sind flexibler, müssen auf weniger Meinungen Rücksicht nehmen, können einzelne Kunden bevorzugt behandeln und haben weniger administrativen Aufwand. Ob aber Private plötzlich doch noch mehr Kapazität im Luftraum finden, ist höchst fraglich. Durch «sportlicheres» Führen des Flugverkehrs vielleicht, um ein vielgeliebtes Wort zu verwenden, das gerne verwendet wird, um «ein grosszügigeres Interpretieren von Vorschriften und grössere Risikobereitschaft» zu umschreiben. Irgendwo taucht doch immer wieder ein Engpass auf, entweder aus physikalischen, organisatorischen oder gesetzlichen Gründen. Und wenn mehr Platz am Himmel geschaffen

wird, dann sind die Begehrlichkeiten der Fluggesellschaften geweckt, dann wird dieser Platz auch ausgenützt. Und dann verschiebt sich der Engpass wieder.

Der Inhalt der Physik geht die Physiker an, die Auswirkungen alle Menschen. Was alle angeht, können nur alle lösen. Jeder Versuch eines Einzelnen, für sich zu lösen, was alle angeht, muss scheitern.

Diese drei treffenden Feststellungen stammen aus den 21 Punkten, die der Schriftsteller Friedrich Dürrenmatt seinem Theaterstück «Die Physiker» angefügt hat, das er schon vor 37 Jahren geschrieben hatte. Weitere zwei Punkte passen gut zur massiven Erhöhung der Flugbewegungen kurz nach der Flughafenabstimmung:

Je planmässiger die Menschen vorgehen, desto wirksamer vermag sie der Zufall zu treffen. Planmässig vorgehende Menschen wollen ein bestimmtes Ziel erreichen. Der Zufall trifft sie dann am schlimmsten, wenn sie durch ihn das Gegenteil ihres Ziels erreichen: Das, was sie befürchteten, was sie zu vermeiden suchten.

Auch für die Swissair gilt daher ein weiterer Punkt: *Im Paradoxen erscheint die Wirklichkeit.* Hoffen wir aber, dass die letzte Bemerkung nicht zutreffen wird: *Eine Geschichte ist dann zu Ende gedacht, wenn sie ihre schlimmstmögliche Wendung genommen hat.*

Henry Lüscher

VP-Bank

Liebe Mitglieder

Nach insgesamt 18 Verhandlungstagen wurde am letzten Dienstag, dem 13. April eine grundsätzliche Einigung über die Ausgestaltung unseres zukünftigen GAV's erzielt. Eigentlich war es bereits Mittwoch, denn die entscheidende Verhandlungsrunde im Beisein von Jeff Katz hatte sich weit über Mitternacht hinausgezogen. Offensichtlich aber gehören solche «Nächte der langen Messer» zu einer Schlussrunde, in der oftmals in mühsamer Kleinarbeit erzielte Uebereinkünfte kurzfristig umgestossen werden und als Konsequenz aus solch veränderten Ausgangslagen völlig neue Lösungsansätze gefunden werden müssen. Diese Marathonsitzungen ergeben sich also nicht durch langwierige Debatten, sondern vielmehr durch viele, bis zu Stunden dauernde «time outs», in denen sich die eine oder andere Partei über eine neue Position, über einen veränderten Handlungsspielraum, über ihre «Give and Takes» abschliessend und endgültig klar werden muss. Entscheidungen sind nicht immer einfach zu treffen, denn die Interessen liegen oftmals weit auseinander, es kommen aber nur Lösungen in Frage, mit denen beide Lager leben können. Um ehrlich zu bleiben, nicht alle unserer angestrebten Ziele haben wir erreicht. Einzelne Positionen mussten



wir aufgeben und das hat uns zum Teil wehgetan, andere aber haben wir dazugewonnen, sie milderten die Wunden. Es kann aber in solch einem Vertragswerk nie Sieger oder Verlierer geben, nur ein Ansatz mit dem beide Parteien leben können und in dem

beider Interessen gewahrt bleiben, ist langfristig tragbar. Ich bin aber überzeugt davon, dass der neue GAV für uns Piloten klare Verbesserungen gegenüber unserem heutigen Vertrag bringt.

Ich möchte an dieser Stelle nicht auf den Inhalt des neuen GAV's eingehen, wir werden Sie dazu möglichst schnell auf anderen Wegen informieren. Vordergründig wird sich für Sie als FCM trotz den zum Teil gewichtigen neuen Ansätzen ohnehin nicht viel verändern, umso mehr einzelne Elemente des neuen GAV zum Teil zeitlich gestaffelt eingeführt werden. Und für einmal haben wir Zeit, denn der neue GAV wird mindestens 3+ Jahre gültig sein, also bis Ende 2002. Ich erachte diese längere Vertragsdauer als grossen Fortschritt, eine Zeit der Konsolidierung wird uns nach den unsteten letzten Jahren wohl sehr gut tun. Noch ist der Vertrag nicht rechtsgültig, nur die Swissair-Geschäftsleitung sowie der AEROPERS-Vorstand haben ihre Zustimmung gegeben. Das Einverständnis der Swissair Geschäftsleitung vorausgesetzt,

wird es nun an Ihnen als AEROPERS-Mitglied liegen, durch Ihre Zustimmung die in diesem Vertrag enthaltenen Bestimmungen als Leitlinie Ihres Arbeitsverhältnisses mit der Swissair für die nächsten Jahre zu akzeptieren. Ich persönlich werde ein überzeugtes Ja in die Urne legen!

Obwohl der GAV für jeden von uns eine sehr grosse Bedeutung hat, kann ich mir vorstellen, dass Sie diese Verhandlungsrunden nur sehr am Rande und ohne grosses Interesse miterlebt haben. Denn die alltäglichen Probleme bezüglich Beständen und Ferien haben Sie sicherlich weit mehr beschäftigt. Nicht gewährte oder immer wieder verschobene Ferien, unerfüllte Freitagewünsche, häufige Einsatzumstellungen sowie Einsätze aus Freitagen sind im Wiederholungsfall keine «Aufsteller» für die Arbeitsmoral, dessen sind wir uns

voll bewusst. Trotzdem haben wir den forcierten Aufbau unserer Flotte voll unterstützt, im Wissen um gewisse (zeitlich begrenzte) Einbussen Ihrer Lebensqualität. Schon heute sind wir sehr froh darum, denn die Zeichen stehen, schneller als erwartet, leider bereits wieder auf Sturm. Anstelle der 21 ursprünglich vorgesehen A330 sollen in den nächsten 2 Jahren nur noch 15 Maschinen angeschafft werden, ab Spätherbst werden somit aus unseren Unterbeständen möglicherweise Normalbestände. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, diesen Sommer noch einmal auf die Zähne zu beißen. Dass es nicht so schnell zu Ueberbeständen kommen wird, dazu haben wir im neuen GAV vorgesorgt, ...wir brauchen nur noch Ihre Zustimmung!

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber, Präsident

ETH Project Human Factor in advanced technology cockpits

Supported by the Swiss Reinsurance company and endorsed by Swissair, Ms Barbara Klampfer from the ETH Zürich is responsible for a project on the issue mentioned in the title of this article.

**Harry Zwarthoed, Vorstand,
ADAS-Beauftragter**

In the course of the next few months, questionnaires will be forwarded to our A320/330 and MD-11 pilots. Your – voluntary – support in completing and so contributing to the success of the project is encouraged.

In order to clarify the nature of the project, following publication of an earlier date is repeated:

The human factor in advanced technology flight decks.

A systems approach to look beneath the surface of non-routine occurrences and incidents.

Regarding statistics, human beings are always listed as the most common cause of accidents. In the aviation industry human error is seldom related to software engineers, designers, decision-makers or managers - usually human failure means pilot error. This fact is used as an argument to automate the cockpits. If we

look beneath the surface of human failures, we will recognize that most of the failures are «system-induced», which means that some parts of the system have provoked the crew to act inappropriate. As long as our focus remains on the «front-line operator» - the last link in the chain - we will rather deal with symptoms than with root causes.

Swiss Reinsurance Company, the Swiss Federal Institute of Technology (ETH) and Swissair launched a project dealing with the problem of the human factor in complex, high-risk systems. The aim is to analyze system factors (man-machine interface, automation concepts, informational influences, and organizational aspects) which influence human beings in a positive and/or negative manner.

In agreement with AEROPERS we plan a three-step model. After each single step, AEROPERS will decide whether we continue with the next step or not. Of course all information is treated strictly confidential.

Step 1: build a statistic database with de-identified ADAS data; looking for systematic relationships, common conditions, frequent patterns.

Step 2: answer a questionnaire for A320 and MD11 pilots on a voluntary and anonymous basis, dealing with positive and negative conditions

Step 3: Undertake case studies; detailed analysis of system factors involved in a couple of non-routine occurrences and incidents; participation will be voluntary as well.

Results we want to reach with this project:

- A deeper view into the human factor and the surrounding system the pilot has to deal with.
- The identification of supporting conditions and/or factors conducive to errors
- We take into account a frequent cited concern from pilots, regarding incident reporting systems (IRS), namely that most IRS give detailed descriptions what exactly happened but seldom pose the question why.

The project team:

- B. Klampfer (ETH/Work and Organizational Psychology Unit)
- G. Grote (ETH/Work and Organizational Psychology Unit)
- R. Favre (Swiss Reinsurance Company)

- A. Baldwin (AEROPERS, member Air-Safety Cttee / HUPER, Capt.A320)
- P. Ernst (Swissair Flight Safety)

Miss B. Klampfer, who is leading the project, is a psychologist specialized on consequences of automation, holds a PPL and is familiar with the man-machine interface of the A320 and the MD11.

The status of the project is:

Step 1 is completed. AEROPERS verified the anonymous use of ADAS data

Step 2 was approved by AEROPERS during the February 99 board meeting

AEROPERS supports the intentions of this interesting investigation, augmented in value through participation of such a significant representing group of pilots. We think that the outcome will have a positive influence on our working environment if the input of a notable part of our membership is taken into account.

For any information or questions, please contact the AEROPERS representatives to the project. ■

Dietlikon

Suchen Sie im Grünen, an gepflegter sonniger Lage, ein attraktives, klassisches und sehr grosszügig konzipiertes

7-Zimmer-Einfamilienhaus

mit grosszügigem Umschwung, einer Doppelgarage und vielem mehr? Baujahr 1973, ca. 900m² Grundstücksfläche, 5 Schlafzimmer, grosses Wohnzimmer mit Cheminée, 3 Nasszellen, grosser Bastelraum, Nebenräume etc.. Verkaufspreis Fr. 1 180 000.-. Einzug kurzfristig möglich.

Gespannt, mehr zu erfahren? Dölf Sigg weiss Näheres. Tel. 01 833 43 76

Das aktuelle Interview mit Josef Meier, Chef Betrieb swisscontrol

Die Umstellung der Luftstrassen hat uns hautnah betroffen, deshalb ist das Interesse verständlich, das Herrn Josef Meier, Swisscontrol, von unserer Seite her entgegen gebracht wird. Unabhängig voneinander haben Flight Recorder und RUNDSCHAU Herrn Meier als Interviewpartner ausgesucht, um Informationen aus erster Hand zu erhalten. Während der Flight Recorder nur kurz nach dem 25. Februar, dem Tag der Umstellung, mit ihm gesprochen hat, sind wir einen Monat nach dem Umbau der Luftstrassen zu ihm gegangen und haben gefragt, wie die Flugverkehrsleiter diese Wochen erlebt haben. Die beiden Berichte ergänzen sich und beleuchten teilweise andere Seiten des Themas und deshalb empfehlen wir Ihnen auch diesen Artikel herzlich zum Studium.

RUNDSCHAU Herr Meier, wir von der RUNDSCHAU interessieren uns, wie Sie und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Umstellung erlebt haben. Wir konnten uns – vor allem im Süden und Westen der Schweiz – oft stundenlang mit den uns direkt betreffenden Auswirkungen herumschlagen: Versuchen, un-



sere Passagiere mit möglichst ernst klingenden Entschuldigungen bei Laune zu halten; unsere Operationsstellen mit Funk- und Telefongesprächen mit unseren Wünschen zu bombardieren; versuchen, beim Tower vielleicht fünf Minuten herauszuschinden und zu sehen, wie Anschlussflüge vor unserer Landung abheben und entschwinden. Die Erfahrungen, die unsere Kolleginnen und Kollegen gemacht haben, sind unterschiedlich, aber die

Statistiken beweisen deutlich, dass Verspätungen, die leider ein täglich Pilotenbrot sind, in jener Zeit zugenommen haben.

Mit den neuen Luftstrassensystemen kann 30% mehr Verkehr abgewickelt werden. Um wieviel wurde am 25. Februar, bei der offiziellen Eröffnung der neuen Airways, reduziert? Wo stehen wir in Zürich heute, zum Zeitpunkt des Interviews (23. März)?

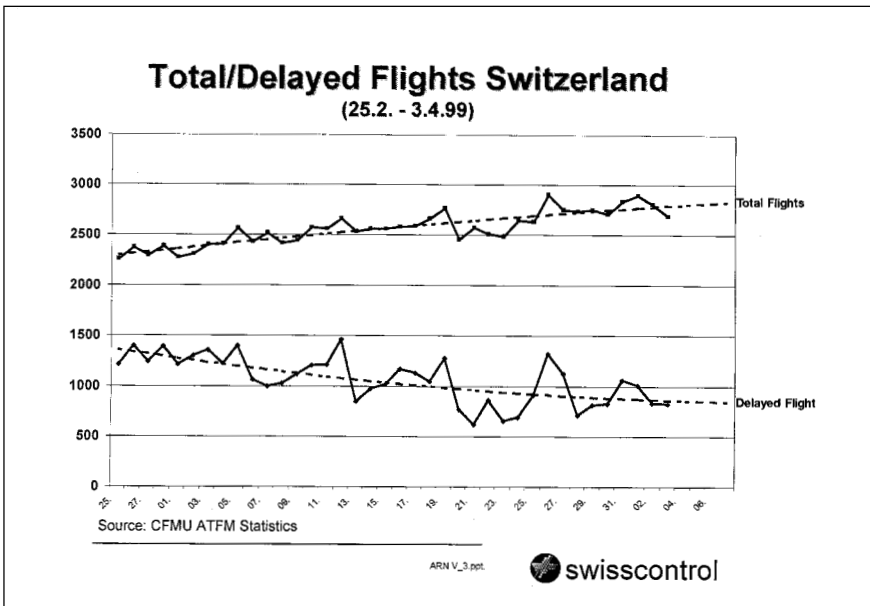
Josef Meier Die 30% beziehen sich auf das gesamteuropäische Luftstrassensystem und sind durchaus realistisch, wie Simulationen gezeigt haben. Wie dieser Mehrverkehr aber von den Flughäfen aus in die Luftstrassen geschleust werden kann, das muss sich noch zeigen.

Am 25. Februar wurde die Kapazität je nach Sektor um 30% bis 50% reduziert, zunächst für vier Tage, damit wir Erfahrungen sammeln konnten. Heute sind wir in Genf bei 95% bis 100% der ursprünglichen Kapazität angelangt, in Zürich sind es durchschnittlich 85%.

(Bei Redaktionsschluss am 20. April wurden die ursprünglichen Kapazitäten wieder erreicht, auf den Transitstrecken an Wochentagen ca. 110%).

Wurde die Kapazitätsanpassung Ende Februar über den Daumen gepeilt oder gab es für Sie Anhaltspunkte, Erfahrungswerte anderer Länder?

Josef Meier Wir hielten uns an gewisse Erfahrungswerte, aber auch an Empfeh-



lungen von Eurocontrol, an die Ergebnisse der Simulationen, an die Auswirkungen der gleichzeitigen Umstellung in Frankreich und Italien sowie an die «sichere Seite».

Was hat sich eigentlich in den letzten Jahren bereits langsam, aber grundlegend geändert, wir hatten ja ein stetiges Wachstum?

Josef Meier Wir haben immer in unseren bestehenden Grundstrukturen Verfeinerungen vorgenommen, wodurch eine stetige Zunahme des Verkehrs möglich war, im letzten Jahr zählten wir rund 650'000 IFR-Flüge im Zürcher Luftraum. Neue Systemkomponenten erlaubten, die Abstände zu verkleinern. Auch mit der Luftwaffe wurde schrittweise eine flexiblere Koordination erreicht.

Gibt die angestrebte 1000-Fuss-Separation nochmals eine Steigerung, oder ist diese bereits in den oben erwähnten 30% enthalten?

Josef Meier Nein, heute sprechen wir nur von der neuen Organisationsstruktur der Luftstrassen. Die reduzierte Separation würde eine nochmalige Steigerung ergeben.

Von Seiten der Flugverkehrsleiter hörten wir, dass die Schulung im Simulator zu wenig effizient und zeitlich so weit auseinander gelegen war, dass der «Memory-Effekt» gering gewesen sei. Es seien einige Problemfelder aufgetaucht, die

nicht richtig analysiert und mögliche Lösungen auf die Praxis verlagert worden seien.

Josef Meier Es war uns klar, dass wir nur eine rudimentäre Grundausbildung bieten konnten, damit die Flugverkehrsleiter mit der Struktur vertraut wurden. Der Aufwand, den vermuteten Verkehrsfluss zu simulieren, wäre zu hoch gewesen. Kommt dazu, dass erst im Spätsommer 98 der Entscheid der Franzosen fiel, den europäisch genormten Rechtsverkehr doch noch zu akzeptieren. Dies bedeutete, dass wir die Anschlüsse an die SIDs und STARs von Zürich komplett ändern mussten. Ein Hinausschieben der Umstellung hätte zu weit grösseren Problemen geführt. Somit konnten wir erst im November mit den realistischen Simulationen beginnen. Die Personalprobleme trugen das ihre dazu bei, dass nur ein oder zwei Tage Simulator pro Flugverkehrsleiter herauschauten. Uns war klar, dass die eigentliche Schulung «on the job» erfolgen musste, weshalb eine gewisse Zeitspanne einzuplanen war, während der jeder einmal an einem kritischen Sektor arbeiten konnte.

A propos Ausbildung: Ich habe Mühe zu begreifen, dass die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter drei Jahre dauern soll. Verglichen mit der ähnlich aufwendigen Ausbildung zum Swissair-Piloten, die zwei Jahre dauert, bis ein Pilot produktiv eingesetzt werden kann, dünkt mich Ihre Reaktionszeit auf sich verändernde Personalsituationen enorm lange.

Josef Meier Dies stimmt so natürlich nicht. Die Ausbildung erfolgt phasenweise, wobei die Neuen bereits nach einem bis anderthalb Jahren an verschiedenen Arbeitsplätzen produktiv im Einsatz sind, aber immer noch in Ausbildung. Nach drei Jahren ist die Ausbildung abgeschlossen, das heisst, sie sind in der Lage, an allen Arbeitsplätzen und bei höchster Belastung ihren Job zu machen.

Also werden alle für jedes Arbeitsgebiet ausgebildet, im Tower/Approach und in der ACC?

Josef Meier Es gibt Pakete von Arbeitsgebieten, z.B. Tower/Approach und ACC. Man könnte sich fragen, ob eine Spezialisierung etwas bringen würde. Dadurch ginge aber die Flexibilität in der Planung verloren. Ein wesentlicher Punkt ist auch die Befriedigung im Beruf.

Ist die Personalknappheit wirklich da oder wird sie nur vorgeschoben, weil andere Massnahmen nicht greifen? Oder anders gefragt: Wer sperrt sich gegen die Anstellung von mehr Leuten?

Josef Meier Bei uns reden natürlich viele Stellen mit. Ich verfolge ja laufend auch die Planungen und Prognosen der Flughäfen und der Fluggesellschaften sehr aufmerksam, und mir war klar, dass wir auf ATC-Seite auch auf dem Personalsektor investieren müssen, wenn wir mit der Entwicklung mithalten wollen. Denn kapazitätssteigernde Innovationen

bei den ATC-Systemen erfolgen nicht im selben Tempo wie z.B. flugzeugseitig. Im Nachhinein war natürlich auch unser Entscheid falsch, die eigene Nachwuchsrekrutierung im Hinblick darauf zu reduzieren, dass mit der geplanten Realisierung eines gemeinsamen französisch-schweizerischen Kontrollzentrums in Genf französische Fluglotsen zu uns stossen sollten. Dieses Projekt wurde dann im letzten Moment sistiert, sodass wir plötzlich mit einer Nachschublücke konfrontiert waren.

Die Fluggesellschaften haben in letzter Zeit enormen Druck auf die Gebühren ausgeübt. Das ist legitim, und wir haben uns auch das Ziel gesetzt, diese bis zum Jahr 2000 um 20% zu senken. Aber ich habe gewarnt, dass wir trotzdem investieren müssen und die Einsparungen nicht über die Personalbudgets zu erzielen sind. Betriebswirtschaftliche Studien von Eurocontrol haben zu Recht darauf hingewiesen, dass die Kosten für Verspätungen bei weitem grösser sein werden als die Einsparungen durch tiefere ATC-Gebühren.

Wie sieht die Personalsituation aus? Ist es denkbar, dass zeitweise sogar Sektoren geschlossen werden müssen, weil es zu wenig Flugverkehrsleiter hat?

Josef Meier Das wäre ein Not-Szenario, das wir natürlich vermeiden wollen. Wir sind zur Zeit jedoch nicht in der Lage, dringend benötigte, zusätzliche Kontrollsektoren in Betrieb zu nehmen. Dazu fehlt uns ganz einfach

das Personal. Der Markt an Flugverkehrsleitern ist heute nahezu ausgetrocknet. Wir suchen heute auch Ausländer, sind aber natürlich nicht die einzigen. Ob wir heute marktconforme Löhne anbieten und mit anderen Arbeitgebern mithalten können, sei hier nicht zu Ende diskutiert. In den nächsten Jahren kommen zudem grosse Pensionierungsjahrgänge auf uns zu.

Die wohltonenden Versprechungen im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen ATC-Systems ADAPT liessen Kapazitätserhöhungen bei gleichem oder sogar tieferem Personalbestand erwarten, was aber dann überhaupt nicht eintraf. Auch mit dem Zusammenlegen von Lufträumen und Kontrollsektoren zu grösseren Einheiten sind wir noch nicht viel weiter gekommen. Und ob dies das «Gelbe vom Ei» ist, muss sich erst noch weisen. Solche Projekte benötigen zuerst mal zusätzliches Personal und Finanzmittel.

Wie steht es mit der Zufriedenheit der Flugverkehrsleiter, wie halten Sie diese – und auch die Verbände – «bei Laune»?

Josef Meier Der Druck ist natürlich gross, der auf ihnen lastet. Die Anzahl der geführten Flüge pro Kontrollsektor steigen kontinuierlich, dies bei gleichbleibenden Strukturen und Personalbeständen. Die resultierenden Verspätungen sind auch für die Flugverkehrsleiter eine Belastung, denn eigentlich möchten sie die Kunden besser zufrieden stel-

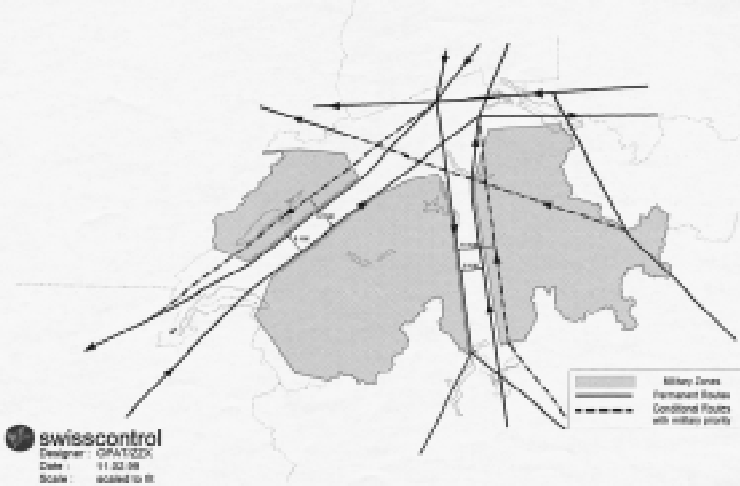
len können. Sie sind aber motiviert, die bestmögliche Leistung zu erbringen. Natürlich sind die öffentlichen Schuldzuweisungen in der Presse nicht gerade stimmungsfördernd. Wir stehen mit den Verbänden im Kontakt und schauen, was wir zu einem guten Arbeitsklima beitragen können.

In der Schweiz neigen wir ja dazu, immer den tiefstmöglichen Kompromiss zu suchen, dem niemand so recht zustimmen, aber auch nicht ablehnen mag. War dies hier auch der Fall?

Josef Meier Wir haben jahrelang um die neue Streckenführung und die Organisation diskutiert und gestritten. Jede der vielen involvierten Stellen beharrte auf ihren Argumenten, und so war es anfänglich nicht möglich, auf die Forderungen oder Wünsche von Eurocontrol einzugehen, unseren klar umrissenen Anteil an einer harmonischen gesamteuropäischen Struktur beizutragen. Die ganze Arbeit war anfänglich theoretisch und von geringem öffentlichen Interesse, sodass die von uns prophezeiten Auswirkungen nicht greifbar waren. Der öffentliche Aufschrei wegen der tatsächlich erfolgten zum Teil massiven Verspätungen wird nun hoffentlich dazu führen, dass von höchster politischer Stelle ein grundsätzliches Ueberdenken der Luftraumbewirtschaftung in der Schweiz eingeleitet wird.

Das Militär hat ja bloss eine einmonatige «Schonfrist» versprochen.

ARN V3



Blieben danach die Luftstrassen 16 Meilen breit oder gibt es einen neuen Verteilungskampf um den Luftraum?

Josef Meier Swisscontrol kann jetzt über 16 Meilen breite Luftstrassen verfügen und teilt dem Militär mehr Platz zu, wenn es die Situation erlaubt, oder prüft Anfragen des Militärs nach grösseren Übungsräumen. Das ist die grosse Neuerung, bis jetzt lag ja die Entscheidungskompetenz beim Militär. Beide Seiten machen jetzt natürlich fleissig Statistiken, damit sie für die Neubeurteilung der Lage Ende April gut dokumentiert sind.

In welchem zeitlichen Rahmen können Sie dem Militär Luftraum zugestehen?

Josef Meier Wir können nicht kurzfristig handeln, denn wir müssen die Kapazität der Luftstrassen an Eurocontrol melden, worauf sie die Slots zuteilen können. Dies bedingt Vorlaufzeiten von 2-3 Stunden. Die Sache ist aber grundsätzlich problematisch, weil der weiter stark zunehmende zivile Flugverkehr immer weniger Spielraum für temporäre Einschränkungen der 16 Meilen-Luftstrassen bieten wird.

Zurück zum Start der neuen Organisation: Wie gut vorbereitet waren Fluggesellschaften und Piloten?

Josef Meier Das war für mich die grösste Enttäuschung bei der Einführung. Sogar renommierte Fluggesellschaften waren nicht oder schlecht do-

kumentiert, eine löbliche Ausnahme bildete die Swissair. Jeppesen, SITA und andere Hersteller von Flugunterlagen waren trotz unserer monatelangen Vorbereitungs- und Orientierungszeit nicht in der Lage, termingemäss die Karten abzugeben. Aber es hat sich rasch verbessert. Es war für unsere Leute natürlich sehr arbeitsintensiv, die Waypoints zu buchstabieren oder SIDs zu erklären. Waren die Datenbanken nicht auf dem neuesten Stand oder waren die Navigationscomputer nicht kompatibel, mussten diese Flugzeuge auf den konventionellen Routen fliegen, also auf der Centerline der Airways und unter FL 195. Theoretisch müssten Eure Jumbos also auch die konventionellen Routen unterhalb FL195 fliegen, da sie die R-NAV-SID + STAR nicht benützen können.

Wie haben sich Ihre verschiedenen Kontrollbereiche beim Einfädeln des startenden und landenden Verkehrs in die neuen Airways bewährt? Gab es da «interne Probleme»?

Josef Meier Das lief eigentlich gut. Es gab neue Kreuzungspunkte, neue Namen zu merken. Jahrelang praktizierte Verfahren, die zur Routine geworden sind, müssen nun anderen Routinen Platz machen. Es gibt beim An- und Abflug mehr Kreuzungsstellen als vorher, was den Koordinationsaufwand erhöht, bis auch dies eingespielt ist. Aber das «Technisch-Operationelle» hatten eigentlich alle rasch im Griff.

Wurden im Schweizer Luftraum in dieser kritischen Zeit mehr Zwischenfälle registriert?

Josef Meier Nein, das war überhaupt kein Thema. Selbstverständlich hatte dies mit der anfänglich reduzierten Kapazität zu tun, aber auch die Aufmerksamkeit der Flugverkehrsleiter – und diejenige der Piloten – ist zwangsläufig grösser, weil sich alle bemühen, die neuen, ungewohnten Routen genau einzuhalten.

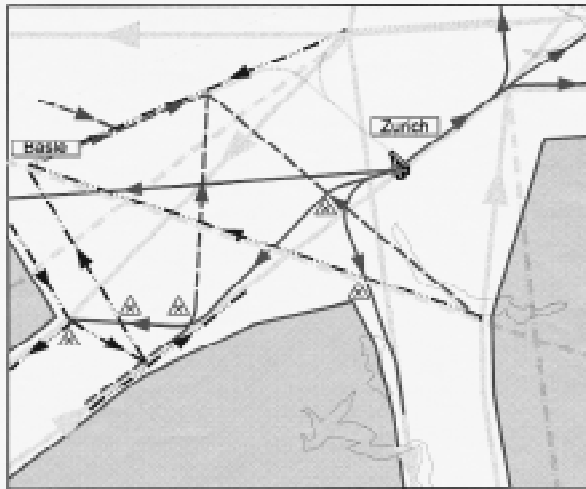
In Genf waren die Verspätungen massiv grösser als in Zürich. Weshalb?

Josef Meier Genf ist umgeben von Ländern, die die Luftstrassen ebenfalls umgestellt hatten. Diese Länder haben nun ebenfalls Restriktionen erlassen und Prioritäten gesetzt, die für ihre Lufträume gelten. So sind verschiedene Faktoren zusammen gekommen. Aber auch in Genf hatten sie die Situation relativ bald im Griff.

Wann stellen welche umliegenden Länder auf ARN-V3 um? Welche Auswirkungen auf die Schweiz könnten sich ergeben?

Josef Meier Die Auswirkungen kann ich heute noch nicht abschätzen, das kommt auch darauf an, wie die «Anschlüsse» an die Flughäfen organisiert und strukturiert werden. Österreich hat praktisch im bisherigen System umstellen können, da gab es keine grossen Probleme. Deutschland plant die Eröffnung ihrer neuen Luftstrassen

ARN V3 NEW CROSSINGS



swisscontrol
 Passenger: 1500/10770
 Date: 11.02.99
 Issue: updated to V3

im November 1999. Die deutschen Stellen verfolgen die Ereignisse in Frankreich und der Schweiz aufmerksam. Wir werden sie eingehend informieren und auch auf den Jahrtausendwechsel hinweisen, ein Faktor, den wir nicht verniedlichen dürfen. Da wäre es vielleicht klüger, diesen zuerst abzuwarten und erst nachher die Luftstrassen umzubauen.

In den USA sollen Systeme, die den Piloten zur Verfügung stehen, zu einer effizienteren Flugsicherung mit verwendet werden. Wir denken an TCAS, das von den US-Piloten offenbar heute schon für eine positive Separierung bei Steig- und Sinkflügen durch besetzte Flughöhen ver-

wendet werden darf. Diese «Arbeits-erleichterung» oder das «Abschieben der Verantwortung» wird von den Verbänden skeptisch beurteilt. Spricht man in Europa auch schon davon?

Josef Meier Bei Swisscontrol ist dies zur Zeit kein Thema, aber auf der Stufe Eurocontrol befasst man sich damit. Ob und wann ein solches Verfahren spruchreif wird, kann ich nicht sagen. Es gibt ja auch weitere Verfahren, wo der Flugverkehrsleiter den Piloten eine Mitverantwortung übergibt, zum Beispiel das «Land After», aber dabei ist es wichtig, dass alle beteiligten Stellen den Sachverhalt und die Verantwortlichkeiten genau kennen.

Zum Thema Verantwortung: Wird ein erweitertes Holding über SAFFA geflogen, bringt dies ein schweres, schnelles Flugzeug bald einmal in den Luftraum E, also in den Mischverkehr IFR/VFR. Für den Piloten ist dies anhand seiner Unterlagen nicht sofort und direkt erkennbar. Wie ist die Verantwortung hier verteilt?

Josef Meier Wir kontrollieren in unserem Zuständigkeitsbereich Flugzeuge, die sich im deutschen Luftraum befinden. Vereinbarungsgemäss gelten dort die deutschen Gesetze und Vorschriften, und die lassen diesen Mischraum zu. In Deutschland wird im TMA-Bereich VFR-Verkehr unter einer bestimmten Flughöhe toleriert. Also muss sich ein Pilot im Klaren sein, dass er durchaus VFR-Verkehr antreffen kann. Auch Radarvectoring in diesem Mischraum ist gestattet. Die Flugverkehrsleiter haben einen gewissen Ermessensspielraum. Die Swissair möchte aber eher nicht, dass wir ein Vectoring in diesen Luftraum E machen.

Wo sehen Sie die Limiten des Wachstums? Ist es die Infrastruktur am Boden, das Personal, sind es die Luftstrassen oder kommt irgendwann die Umwelt bremsend dazu?

Josef Meier Mit den neuen Luftstrassen und der hoffentlich bleibenden Umkehr der Prioritätenordnung zwischen Zivil und Militär erhalten wir ein

wichtiges Element für Kapazitätsverbesserungen im Transitbereich. Weitere wichtige Schritte sind die Erhöhung der Personalbestände und die Beschaffung eines modernen, flexiblen ATC-Systems. Sorgen bereiten mir vermehrt die Probleme im Nahbereich um den Flughafen. Hier ist unsere Bewegungsfreiheit sehr eingeschränkt, die Auflagen werden immer restriktiver, die Beschwerden an die Adresse der ATC über den Luftverkehr nehmen zu und kommen von immer weiter weg. Das deutsche Verkehrsministerium verhandelt sehr hart mit uns, damit Beschwerden aus dem süddeutschen Raum – bis nach Friedrichshafen – das entsprechende Gewicht erhalten, obwohl Lärmgründe teilweise nicht relevant sind. Man will einfach keine Flugzeuge mehr sehen, obwohl gemäss Definition der Luftverkehr über 5000 Fuss «frei» wäre. Das schränkt die Kapazität der Flughäfen ein, wenn sich die Abflugrouten bis auf grosse Höhen an politische Vorgaben halten müssen. Wenn wir jedem Flugzeug nach dem Start – wie in den USA – einfach ein Heading geben könnten, dann könnten auch wir die Startfrequenz erhöhen.

Wieso erhalten wir dann manchmal eine Rechtskurve beim Start auf Piste 28, andererseits keine Startfreigabe wenn ein Flugzeug auf der Piste 16 gestartet ist und ebenfalls nach Westen fliegt?

Josef Meier Die Rechtskurve für einzelne Propellerflüge beim Start auf Pi-

ste 28 ist ein Sonderfall. Der lärmrelevante Steigflug erfolgt praktisch innerhalb des Flughafengebietes, diese Flüge werden denn auch von der Öffentlichkeit kaum zur Kenntnis genommen. Aber auch hier hat es Piloten, die diese Verfahren trotz guter Separation zum anderen Verkehr kritisieren. Zudem braucht es den Segen des BAZL, soll ein Verfahren auf regelmässiger Basis angewendet werden dürfen.

Bringt die Pistenverlängerung der Piste 16 in Zürich eine echte Verbesserung der Situation oder ist es nur eine Notlösung?

Josef Meier Das geschieht primär zur Entlastung der Südgemeinden, aber auch hier sind wir noch weit von der Verwirklichung entfernt. Natürlich ergeben sich auch für die ATC gewisse Möglichkeiten einer «eleganteren» Operation, aber das schauen wir dann an, wenn das Projekt ausführungsfähig ist.

Gibt es noch etwas, das wir nicht gefragt haben, das Sie aber den Leserinnen und Lesern der RUNDSCHAU näher bringen möchten?

Josef Meier Ich habe schon im Flight Recorder gesagt, dass ich mich über die gute und professionelle Zusammenarbeit in der Vorbereitungs- und Einführungsphase mit Euren Dienststellen gefreut habe und auch nachher in der täglichen Operation nur gute Erfahrungen mit Swissairpiloten gemacht habe.

Aber eine Frage habe ich noch: Wie stehen Sie zum Sidestep-Anflug, basierend auf Ihrer bisherigen Erfahrung?

Der Sidestep ist kein Anflug, den man nach einer Langstrecke unbedingt sucht. Wenn die Rahmenbedingungen eingehalten werden, ist nichts dabei, das die Flugsicherheit gefährdet, der Sidestep trägt aber auch nichts zu einer erhöhten Sicherheit bei.

Josef Meier Es führt leider nichts am Sidestep vorbei, wenn wir die Abmachungen mit den süddeutschen Gemeinden einhalten wollen. Vielleicht hat man vor Jahren etwas Goodwill vergeben, als auf die Beschwerden – in der Empfindung der deutschen Nachbarn – etwas gar arrogant eingegangen worden ist. Damals hat sich auf deutscher Seite die Meinung herauskristallisiert: «Ihr wollt nur den Vorteil des Flughafens, wir können den Lärm haben». Das stimmt natürlich so nicht ganz, aber wir müssen nun versuchen, die Wogen so gut es geht zu glätten, damit wir auf Jahre hinaus ein gutes Einvernehmen mit unseren Nachbarn haben. Damit auch sie das Gefühl haben, es sei «ihr Flughafen».

Herr Meier, vielen Dank für Ihre Ausführungen – und wir bleiben dran!

Für das Interview: Henry Lüscher, Thomas Buck (F/O A310, Mitglied Flight Safety Committee der AEROPERS, ehemaliger Flugverkehrsleiter) und Martin Berger (Capt BB A310, ehemaliger Flugverkehrsleiter)

Verspätungen sind existenzbedrohend!

Wir haben die Einsatzleitstelle der Swissair gebeten, die Einführung der neuen Luftstrassenstruktur aus ihrer Sicht zu beschreiben und zu dokumentieren. Herr Andrea Baroni, der Experte im Bereich Verspätungen, hat während einer Nachtschicht Zeit gefunden, uns in verdankenswerter Weise Antwort zu geben

Andrea Baroni, ELS Swissair

Die Pünktlichkeitssituation muss als dramatisch bezeichnet werden und kann für die Swissair lebensbedrohend sein. Die Zunahme der Restriktionen ist enorm, wie Sie aus den beiliegenden Statistiken ersehen können. Unsere Geschäftsleitung hat aus offensichtlichen Gründen der Lösung dieses Problems erste Priorität zugeordnet.

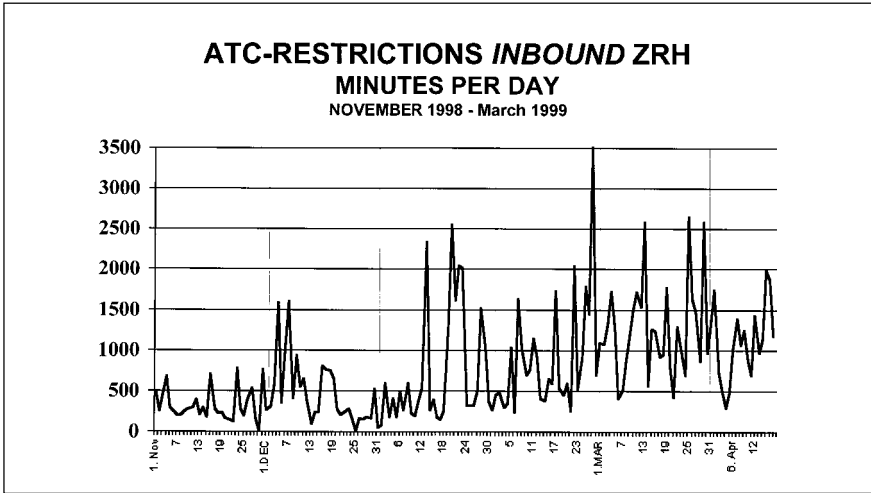
Wir haben momentan drei temporäre Probleme:

- Auswirkungen des ARN-V3: Obwohl unsere ATC meint, dass die neue Luftraumstruktur als eingeführt zu bezeichnen sei, hat die doch sehr viel kompliziertere Verkehrsführung zu mehr Restriktionen in ZRH und GVA geführt.
- Der Kosovo-Konflikt hat zu einer teilweisen Sperrung des italienischen Luftraumes geführt. Durch die Schlies-

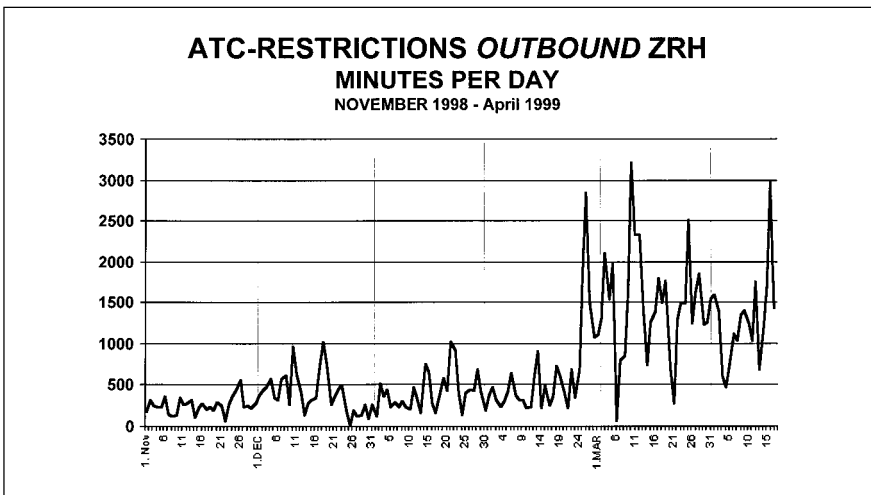
sung der Luftstrassen in Jugoslawien fliesst nun sehr viel mehr Verkehr via Italien, das als eigentlicher Flaschenhals Rückstaus bis in den schweizerischen Luftraum bildet. Gleichzeitig ist die Milano FIR durch diese Kanalisierung des Verkehrs hoffnungslos überlastet und steht als Ausweichroute für Flüge in Richtung Südwesteuropa nicht mehr zur Verfügung.

- Der Ersatz der ILS RWY14 bringt zusätzliche Restriktionen.

Wir haben in den vergangenen Jahren eine jährliche Verkehrszunahme in Europa von durchschnittlich 6% gehabt. Während die Reorganisation des Luftraumes für zusätzliche Kapazität sorgen soll (und hoffentlich auch wird), hat der Ausbau der Infrastruktur der Flughäfen vor allem aus politischen Gründen mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten können. In den vergangenen Jahren konnte diese Verkehrssteigerung durch Mobilisierung der Reserven im System jeweils noch aufgefangen werden. Jetzt sieht es aber so aus, als sei die Stabilität des Systems «gekippt». Das heisst, dass eine weitere Steigerung des Verkehrs ohne strukturelle Massnahmen in Zukunft nicht mehr möglich sein wird. Dass dies im Falle von ZRH und auch GVA nicht so einfach sein wird, zeigt der Widerstand gegen den Ausbau des Flughafens ZRH.



Mit der Einführung von ARN-V3 am 25. Februar stiegen sowohl die Spitzen- als auch die Mittelwerte der Verspätungen dramatisch an



Die Schneefälle im Dezember und Januar führten zu grossen Wartezeiten. Die durchschnittlichen Verspätungen erfuhren aber nach dem 25. Februar eine massive Erhöhung

Im weiteren ist dies natürlieh auch eine neue Herausforderung für unsere Planung: Die Verkehrsentwicklung in einem bisher grenzenlos scheinenden System, das sich plötzlich als endlich und gesättigt herausgestellt hat. Das könnte heissen: Qualität anstelle von Quantität und Wachstum vor allem über die zunehmende Flugzeuggrösse. Alle europäischen Fluggesellschaften müssen einsehen, dass die Zeiten des unbeschränkten Wachstums endgültig vorbei sind.

Das ATC Problem betrifft nicht nur die Kapazität. Die Haltung gegenüber den «Kunden» muss von vielen staatlichen oder halbstaatlichen ATC Stellen erst einmal erlernt werden. Da werden Sektoren geschlossen, weil es eben Abend ist und die Nachtschicht weniger Personal zur Verfügung hat, obwohl noch ein Verkehrsüberhang abgebaut werden müsste. Wenn die Airlines eine (vielfach berechnete) Reduktion der hohen Gebühren fordern, reagiert man mit einem Abbau anstatt einer Produktivitätssteigerung des Personals. Eine optimale Nutzung des Luftraumes und nicht die Anpassung des Verkehrsvolumens an die im Moment nutzbare Kapazität sollte eigentlich das Ziel jeder ATC Stelle sein. Ein Bonus-Malus System in dieser Branche ist meiner Meinung nach längst überfällig und könnte zu einem Sinneswandel und den nötigen Strukturänderungen und Reorganisationen führen.

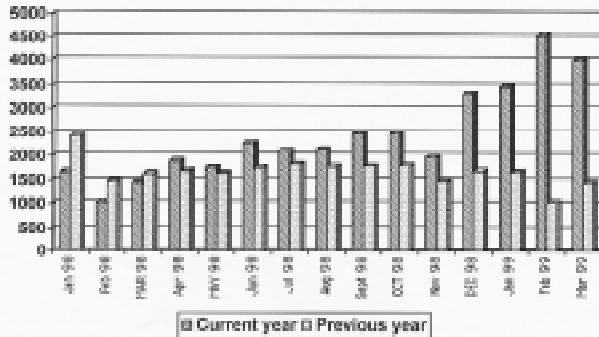
Die Diskussion über die Nutzung des Luftraumes in der Schweiz ist erst jetzt in Gang gekommen. Ob das Militär mit seinen wenigen Flugzeugen oder die Masse des zivilen Verkehrs Vorrang ha-

ben soll, muss der Bundesrat entscheiden. Aber dass der wirtschaftliche Standort - und vor allem Sein oder Nichtsein unserer Fluggesellschaft - von Bundesrat, Swisscontrol und dem Luftwaffenchef unter Ausschluss der Öffentlichkeit und ohne Konsultation der Swissair entschieden wird, darf doch wohl nicht sein. Unsere Geschäftsleitung hat den Ernst der Situation erkannt und will durch entsprechende Vorstösse eine Änderung dieser Haltung erreichen.

Dass uns die eingangs erwähnten Probleme besonders hart treffen, hat mit unserer Lage im Herzen Europas zu tun: Wir sind von allen Restriktionen betroffen. Wir haben auch einen besonders hohen Anteil an Transitpassagieren, das heisst, bei einer Zunahme der Verspätungen verlieren wir einen grösseren Anteil unserer Passagiere als unsere unmittelbaren Konkurrenten. Es geht um nicht mehr oder weniger als das Überleben unserer Gesellschaft.

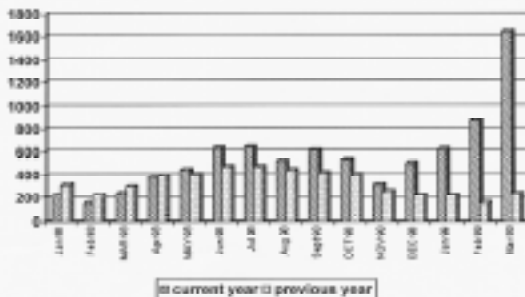
Für die Zukunft gilt: Wer die beeinflussbaren Verspätungen am besten im Griff hat, verfügt über einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Deshalb ist es wichtig, dass jeder das Seine tut, um Verspätungen zu vermeiden oder zu reduzieren (die Länge der Verspätung bestimmt ihre Wirkung auf das Gesamtsystem). Diese Haltung, vorgelebt auch durch unsere Besatzungen, überträgt sich auf das ganze Personal und zeigt vor allem auch unseren Kunden, dass wir bereit sind, alles zu tun, um für unsere Dienstleistung eine möglichst hohe Qualität zu erreichen.

NETWORK DELAY COMPARISON
TOTAL NETWORK DELAY PER MONTH IN HOURS



Ohne Worte!

NETWORK DELAY COMPARISON
TOTAL ATC DELAY IN HOURS PER MONTH



Die extreme Wintersituation im Dezember und Januar wird ab Februar durch die ATC-Verspätungen überkompensiert

April, April

Moritz Suter wollte sich hauptsächlich der Muse und Musse zuwenden und hat sich ganz der Gründung des grossen Basler Symphonieorchesters sowie des Zigarrenmuseums verschrieben. Auch sieht er in der langsamen Öffnung Kubas durchaus Potential für eine eigene Zigarrenmarke, der Arbeitstitel lautet «El Moritzo grosso».

Seine Crossair betreibt er nunmehr bloss noch als finanzielles Hobby für seinen Altersbatzen und bleibt Minderheitsaktionär. Die SAir Group konnte endlich die Flugzeuge in «Swissair Express» umpinseln und in eigener Regie betreiben. Obwohl auch die Swissair eine kurze Phase lang von einem Piloten geleitet worden war, durfte nach der erfolgreichen Zeit mit Moritz Suter auch wieder ein Pilot die Geschäftsleitung von Swissair Express übernehmen. Willy Kämpfer wurde ausersehen, damit er nach Jahren der im stillen Büro gewälzten JAR-Theorien diese endlich auch noch selber in der Praxis ausprobieren muss – und auch, um «Bench-Marks» mit den ebenfalls pilotengeführten Balair und Edelweiss zu gewinnen. Neben Peter Haslebacher stand übrigens auch Jürg Marx an, der sich wieder einmal nach neuen Herausforderungen umgesehen hatte.

Die Pilotinnen und Piloten der Crossair wurden in die Swissair integriert, und weil die Zeit drängte, aufgrund eines

von der AEROPERS ausgearbeiteten Vorschlages von 1998. Eine Zusicherung, auch über die Lohnskala und die Einsatzrichtlinien zu diskutieren, wurde ziemlich früh in der Übernahme abgegeben, aber wie es Willys Berner Temperament entsprach, wurde diese lange nicht an- und umgesetzt. Die AEROPERS fand nie Gehör und Vorschläge wurden zurückgewiesen, ein Katz und Maus Spiel begann.

Der Verband wollte endlich Taten sehen und sah sich nach weiteren Massnahmen um. Da der GAV kein Streikrecht vorsah, besann man sich auf legalere Massnahmen. So wurden plötzlich auffällig viele Piloten krank oder fühlten sich psychisch nicht in der Lage zu fliegen. Nicht nur ehemalige Crossairpiloten, sondern auch eine erstaunlich grosse Zahl an Swissairpiloten machten mit. Infolge der wie üblich knappen Bestandesplanung hatte dies sehr bald Auswirkungen auf den Flugplan. Flüge mussten annulliert oder zusammengelegt, Passagiere auf andere Gesellschaften oder in Hotels umgebucht werden.

Neun Tage dauerte diese Aktion, bis Hilfe von ganz oben kam. Nein, kein göttlicher Akt, sondern Bundesrat Leuenberger war's, der mit lauter Stimme (mit Hilfe eines Mikrofons) verkündete, die Piloten hätten wieder gesund zu sein und zurück ins Cockpit zu gehen. Die AEROPERS wurde gebeten, eine erkleck-

liche Summe für allfällige Schadenersatzansprüche der Swissair zu hinterlegen. Das Bundesgericht befasste sich mit dieser die nationale Behaglichkeit beeinträchtigenden Situation.

Februar, in den USA

Dass sich gut situierte und in einer angenehmen Senioritäts- und Salärsituation befindliche Piloten des «grossen Bruders» für die Rechte eines kleinen integrierten Partners stark machen, ist an sich schon April-verdächtig. Aber vom 6. Bis 15. Februar ist es tatsächlich zu einem neuntägigen «Sick-Out» gekommen, weil die Geschäftsleitung von American Airlines seit der Übernahme der kleinen Reno Air am 23. Dezember in den Augen des Pilotenverbandes kein Anzeichen einer Regelung aller hängigen Probleme gemacht hat.

Da die APA, die Allied Pilots Association, einen sogenannten «scope clause» im GAV hat, der festschreibt, dass alle Flugzeuge über einer bestimmten Platzzahl von American Airlines-Piloten geflogen werden müssen, war die Position der APA klar: Die 26 MD-80 der Reno Air gehören jetzt zu American, deren Piloten ebenfalls. Eine weitere Forderung der APA betraf den Zeitpunkt der Lohnerhöhung der Reno-Piloten und derjenigen American-Copiloten, die infolge der Integration der Reno Air senioritätsgemäss nun zu Kapitänen wurden. Diese Löhne sollten rückwirkend auf das Datum der Integration erhöht werden. Die Reno Air Piloten verdienten rund 30% weniger als ihre Kollegen bei American Airlines. Die Geschäftsleitung hielt demgegen-

über fest, dass die Flugzeuge zuerst umgespritzt, die Cockpits auf American-Standard umgerüstet und die Piloten umgeschult werden müssen, bevor alle Piloten auf diesen Flugzeugen zugelassen werden können. Und das brauche gut 12 Monate. Zudem sei von der APA noch kein brauchbarer Vorschlag zur Regelung der Seniorität gekommen. So lange könnten auch keine anderen Saläre ausgezahlt werden, obwohl sie bereit wäre, die Reno-Piloten generell 56% höher als bisher zu entlöhen.

American Airlines errechnete den operativen Verlust wegen 6600 abgesagter Flüge auf 225 Millionen Dollar, langfristige Schäden aufgrund mehrerer hunderttausend unzufriedener Kunden noch nicht eingerechnet. Ausserdem sorgte sich die Geschäftsleitung auch um das Ansehen ihrer Piloten, denn von 9200 Pilotinnen und Piloten bei American Airlines beteiligten sich «nur» 2000 an der Aktion. Und diejenigen im Dienst hätten sich wüste Bemerkungen der Passagiere anhören müssen.

Der richterliche Befehl, zur Arbeit zurückzukehren, sei von der APA nicht unmittelbar an die Mitglieder weiter gegeben worden, weshalb die Aufforderung zur Hinterlegung von 10 Millionen Dollars an die APA ergangen ist. Ausserdem wurde vom Präsidenten und Vizepräsidenten der APA ebenfalls ein Depot verlangt, 10 000, respektive 5000 Dollar.

Mission: Menschlicher

Unter dem Präsidium von Robert Crandall erlebte American Airlines einen

Streik der Flight Attendants im Jahr 1993 und den Beginn eines totalen Pilotenstreiks im Jahr 1997, der nur durch ein Machtwort Präsident Clintons abgewendet werden konnte. Als Crandall vor knapp einem Jahr von Donald Carty abgelöst wurde, versprach dieser, sich um ein besseres Verhältnis zu den Angestellten zu bemühen, und er handelte auch so. Deshalb war diese Situation eine besondere Herausforderung für ihn. Die Zeitung «USA today» füllte am 15. Februar drei Seiten zu diesem Thema, wobei den verärgerten Passagieren reichlich Platz eingeräumt wurde. Auch die Finanzblätter und Aktionäre konnten der Aktion überhaupt keine positive Seite abgewinnen.

Mitte April wurde hinter verschlossenen Türen ein Hearing über die Schadenersatzansprüche von American Airlines gegenüber der Pilotengewerkschaft APA durchgeführt. Anschliessend sollen die Verhandlungen über eine gütliche Einigung der die Piloten betreffenden Ver-

tragsänderungen beginnen. Nötigenfalls wird die Hilfe eines Mediators in Anspruch genommen.

Dieser Artikel ist keine wertfreie Analyse der Vorgänge bei American Airlines. Wir waren auf Berichte und Kommentare in der Presse angewiesen, vor allem, weil die APA nicht der grossen Gewerkschaft US-ALPA und somit der IFALPA angehört, die uns bei Streitigkeiten eines Mitgliedes den Standpunkt der Pilotenverbände im genauen Wortlaut mitteilt.

Auch IBERIA will den Pilotenverband SEPLA für die Ausfälle während der Streikaktionen über Ostern haftbar machen. Die Forderungen betragen hier 25,8 Millionen Dollar, da während der Periode vom 25. März bis 5. April 800 Flüge gestrichen und 100 000 Buchungen annulliert werden mussten. SEPLA rief zum Streik auf, weil IBERIA den neuen GAV nicht unterzeichnen und neue Piloten mit einer tieferen Lohnskala anstellen wollte.

Henry Lüscher

ZU VERKAUFEN im steuergünstigen RÜTI-WINKEL/ZH

6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Bj. 1992. Freistehend, an schöner, sonniger und erhöhter Lage. Mit luxuriösem Innenausbau, 4 Schlafzimmer, 3 Badezimmer, 4 WC, grosses Wohnzimmer mit Cheminée, Bastelraum, Doppelgarage, 2 Terrassen, 1 Balkon.

Gepflegter Garten mit Teich und Wasserfall (ohne Gefahr für Kinder).

VP: Fr. 1,58 Mio.

Tel./Fax 01-861 18 67

Sehenswert, da in tadellosem Zustand.

Kaleidoskop

LAHSO

Die aviatische Welt ist um eine Abkürzung reicher: Die FAA schrieb am 19. Februar mit der Air Transport Association und dem US-Pilotenverband US-ALPA die Regeln für ein umstrittenes Landeverfahren fest. Es handelt sich um das schon bisher etwa angewandte Verfahren «Land and hold short operation» (LAHSO), wobei der Fluglotse vom Piloten erwartet, dass er in der Lage ist, nach der Landung vor einer Pistenkreuzung anzuhalten. Somit kann kreuzendem Verkehr ebenfalls freie Fahrt gegeben werden. Captain Duane Woerth, Präsident der US-ALPA, erklärte stolz, dass die Passagiere nun beruhigt sein können, weil dieses Verfahren nun mit größeren Sicherheitsmargen angewendet werde. Im vergangenen Oktober wurden die 46 000 Mitglieder der US-ALPA angewiesen, dieses Landeverfahren nicht mehr zu akzeptieren, da die FAA nicht auf Vorschläge bezüglich einer Reglementierung reagiert habe.

Das neue Verfahren darf nur nach Instrumentenanflügen, bei trockenen Pisten und anhand bekannter Verzögerungswerte der involvierten Flugzeugtypen angewendet werden, dabei soll eine Sicherheitsmarge von 330 Metern eingehalten werden können. Die Piloten müssen für LAHSO trainiert und dokumentiert sein. In den USA wurden bisher auf 280 Flughäfen solche Verfahren durch-

geführt, wobei Chicago O'Hare besonders heraussticht: 83% aller Flüge kamen mit LAHSO in Berührung.

Cockpit Kommunikation

Eine Studie der NASA war dem Kommunikationsverhalten der Cockpitcrews gewidmet. 576 Kapitäne und Copiloten (darunter 20 Pilotinnen) von sechs US- und europäischen Fluggesellschaften, wurden von Wissenschaftlern befragt. Zwischen den USA und Europa wurden Kulturunterschiede festgestellt. So erteilen amerikanische Kapitäne rund zweimal so viele Befehle wie ihre Kollegen in Europa. Die weiblichen Kapitäne haben dabei Nuancen entwickelt: Sie geben meist zweistufige Befehle, sprechen also zuerst das Problem oder den Grund an, und erteilen dann den Befehl. Das lässt wohl auf die militärische Vergangenheit vieler Männer schliessen, die als Vorgesetzte gewohnt gewesen sind, die Überlegungen für sich anzustellen und nur den daraus resultierenden Befehl weiterzugeben. Zwei Begründungen dieses weiblichen Verhaltensmusters haben sich herauskristallisiert: Einerseits ist es eine «Entschuldigung» oder «Initialisierung», dass ein Befehl gegeben werden muss, andererseits wird dem Angesprochenen die Gelegenheit geboten, die Sachlage nachzuvollziehen.

Müssen Fehler von Copiloten korrigiert werden, wenden doppelt so viele euro-

päische Kapitäne die «indirekte Technik» an als ihre US-Kollegen, die rasch mit Empfehlungen im Befehlston zur Hand sind. Geraten Copiloten in die Lage, einen Fehler des Kapitäns korrigieren zu müssen, werden in den meisten Fällen «Tips» gegeben statt Befehle, wobei die US-Piloten diese Technik doppelt so häufig anwenden wie die Europäer, die eher «sanft» und indirekt reagieren. Direkte Befehle an den Kapitän machen hier nur die Hälfte der Anzahl «Tips» aus.

Kapitäne geben in 45% der Fälle Befehle (Copiloten 15%) oder handeln selbständig, seltener wird um Bewilligung angefragt wie «darf ich ... einschalten?» oder «soll ich ... aktivieren?» In den USA ist diese Art der Anfragen unter Copiloten viel häufiger anzutreffen als in Europa.

Die NASA-Studie hat auch Unterschiede in der Kommunikation bei verschiedenartiger Zusammensetzung der Crew festgestellt, was den sozialen Status, die Rasse, die Kultur oder das Geschlecht betrifft. Dieser Teil der Studie wird für kommende multikulturelle Raumflüge weiterverfolgt, da unter Spannung, bei Hochrisikowerten oder bei Notlagen das Kommunikationsverhalten ganz anders sein kann, was das Ansprechen von Problemen, das Verstehen und die richtige Umsetzung der Anordnungen betrifft.

TCAS-Frachter

Indien hat nach einem Zusammenstoß eines Frachters mit einem Passagierjet im Jahr 1996 die Installation von TCAS auch auf Frachtflugzeugen vorgeschrieben. Europa wird im Januar 2000 und Japan ein

Jahr später folgen. Obwohl sich der Widerstand in den USA immer noch regt, denkt nun auch das FAA laut darüber nach. Nicht nur das Auslösen des TCAS-Alerts an Bord der Air Force One im Mai 1997, der über Irland ein Frachter der United Parcel Services zu nahe kam, auch die zunehmende öffentliche Diskussion lassen die FAA nicht zur Ruhe kommen. Verschiedene Frachtgesellschaften haben bereits freiwillig damit begonnen, TCAS einzubauen. Die Kosten werden auf rund eine Viertelmillion Dollar pro Flugzeug geschätzt.

Raum-Flugzeug

Drei überzählige Überschallbomber des Typs Tupolev 160 sollen zu Trägerflugzeugen für Raketen umgebaut werden. Die Flugzeuge haben relativ wenig Flugstunden und eignen sich als Ergänzung zu den bereits heute eingesetzten Lockheed 1011, die Pegasus-Raketen in große Höhen transportieren, wo sie in niedrige Erdumlaufbahnen abgeschossen werden. Die Tu-160 könnten eine zweistufige Rakete bei Mach 1,7 abfeuern, die über eine Tonne Nutzlast ins Weltall bringen könnte.

Die Pläne dieses US-Russischen Konsortiums gehen noch weiter: Die Flügel eines Grosstransporters Antonov 225 sol-

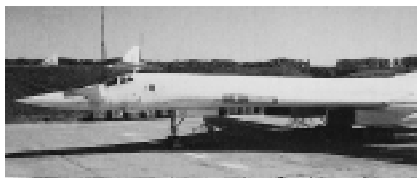


Photo AW&ST, Jan 11, S444

len mit dem Rumpf des kleinen Yak-40 verschmolzen und mit einem ungewöhnlich hohen Fahrwerks versehen werden, das Raum frei lässt, um unter dem Rumpf eine grosse Rakete oder zwei Raumgleiter anzuhängen. Dieses SkyRay genannte Flugzeug soll ein maximales Abfluggewicht von 500 Tonnen aufweisen und bis auf 10 000 Meter Höhe steigen können. Der Projektname «2003» zeigt, dass ehrgeizige Zeitpläne anvisiert werden.

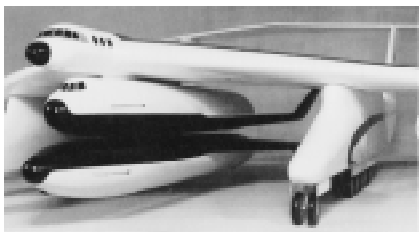


Photo AW&ST, 11 Januar, S 445

10 000 Triebwerke checken?

Beim Start einer Boeing 727 der Royal Airlines in Ft Lauderdale wurde am 30. März 1998 eines der drei Triebwerke zerstört. Der Niederdruckkompressor des JT8D Triebwerkes löste sich von der Welle und die losgelösten Schaufeln durchschlugen das Gehäuse und teilten das Triebwerk förmlich in zwei Stücke. Zehn der 195 Passagiere (Charterbestuhlung!) erlitten bei der Evakuierung Verletzungen.

Die vier Kompressorstufen sind beim JT8D Triebwerk von Pratt & Whitney durch 12 Haltebolzen verbunden. Die Untersuchung hat gezeigt, dass einer dieser Bolzen Korrosionsschäden auf-

wies, was den Bruch des Bolzens zur Folge hatte. Durch die asymmetrische Überbelastung der restlichen elf Bolzen brachen auch diese. Die Grundursache der Korrosion war eine oberflächliche Schädigung des Bolzens infolge zu kleinem Abstand zum Gehäuse. Pratt & Whitney hatte bereits früher in einem Service Bulletin angeregt, einen Kunststoffbelag anzubringen, der eine Reibung von Metall auf Metall verhindern würde. Die FAA schrieb dies den Gesellschaften aber nicht vor. Dieser Fall nun hat ein Umdenken angeregt. So müssen alle 10 000 noch im Einsatz stehenden Triebwerke des Typs JT8D (DC-9, B-727 und B-737-200) beim nächsten anstehenden Service zerlegt und mit dieser Kunststoffbeschichtung ausgerüstet werden.

Roll over, Beethoven

Ende Februar geriet eine Boeing 737-200 der US Airways in eine ungemütliche Situation. Im Reiseflug auf 10 000 Metern Höhe schlugen plötzlich die Querruder nach links und das Ruder nach rechts aus. Die Steuersäule und Pedalen wurden ebenfalls ausgelenkt. Die Besatzung, gewarnt durch ähnliche unerklärte Vorkommnisse in der Vergangenheit, schaltete die Hydraulikservos des Ruders aus und aktivierten das mechanische System. Die Zwischenlandung in Baltimore bot keine weiteren Probleme.

Die Untersuchungsbehörde war begierig auf die Datensammlung, in der Hoffnung, ein Mosaiksteinchen mehr

zu haben, das auf die Ursachen dieser Anomalie hinweisen könnte. Doch der Datenschreiber war ein altes Modell, das nur elf Kanäle aufweist und nicht sehr detaillierte Aufzeichnungen liefert. Auch das 30minütige Cockpittonband war bereits längst wieder überschrieben. Die FAA hatte 1997 eine Vorschrift erlassen, die alten Flugdatenschreiber durch moderne, digitale zu ersetzen. Die Frist zum Umrüsten beträgt aber vier Jahre.

Am 12. März erlebte die Besatzung einer Boeing 737-200 der Delta Air Lines einen «hard rudder kick during cruise», der für zwei Sekunden ein seitliches Schieben bewirkte. Die Situation hatte sich ohne Einwirkung der Besatzung schnell wieder normalisiert.

Beim Schlussbericht über den Absturz einer US Airways 737-300 beim Anflug auf Pittsburgh am 8. September 1994 konnte kein Grund angegeben werden, obwohl alle Anzeichen darauf hin deuten, dass irgend etwas mit dem Seitenrudder passiert sein musste. Auch der Unfallbericht zum ähnlich gelagerten Absturz einer United Airlines 737-200 bei Colorado Springs am 3. März 1991 musste geschlossen werden ohne konkrete Angaben, da das Fehlverhalten der Hydraulikservos des Ruders nicht dupliziert werden konnte.

Panik

Eine Boeing 747 der Malaysian Airlines war bereit zum Start in London-Heathrow. Bei der Leistungserhöhung gab es eine Stichflamme aus einem Trieb-

werk. Einige Passagiere gerieten darüber so in Panik, dass sie eine Türe öffneten und über die Rutschbahn flüchteten. Zwei Personen wurden leicht verletzt. Der Vorfall wurde erst kürzlich veröffentlicht, ereignete sich aber bereits im vergangenen November.

Luftfahrt und Politik

Am 12. Februar wollte Vizepräsident Al Gore von Albany wegfliegen. Da ein Schneesturm über die Gegend zog, verzögerte sich dieser Abflug, der natürlich Priorität genoss. Die Piste musste geräumt werden, das Flugzeug enteist. Es gab Stau in der Luft. Ein American Eagle Flug musste nach Bradley ausweichen, da der Treibstoff zur Neige ging. Vier Stunden später war dasselbe Flugzeug wieder da, Nummer fünf im Anflug. Als der Fluglotse fragte: «Commuter 5678, can you hold out for another half hour or so?» antwortete ein sichtlich entnervter Kapitän: «Yes sir, fuel is not a problem. But I should advise you that about half my passengers have now turned Republican.»

Harte Landung 1

Ende des letzten Jahres setzte ein Pilot nach einem Instrumentenanflug auf den Flughafen von Curitiba so hart auf, dass das der Rumpf in zwei Teile zerbrach. Der Hersteller des Regional Jet ERJ-145, Embraer, kam in seinen Untersuchungen zum Ergebnis, dass das Flugzeug mit 1800 fpm Sinkgeschwindigkeit landete, was sich in eine Vertikalbeschleunigung von 11 g umsetzte.

Harte Landung 2

23 der 122 Passagiere erlitten kleinere Verletzungen, als eine Boeing 727 der American Airlines in Chicago eher hart aufsetzte. Die hintere, in den Rumpf eingebaute Treppe fiel auf die Piste und das Fahrwerk gab den Geist auf. Die Tatsache, dass sich zwei Sicherheitsgurten aus ihrer Sitzverankerung lösten, liess die FAA eine Empfehlung an die Hersteller verschicken, diese sollen die Verankerungen nochmals einem rigorosen Test unterziehen. Denn auch bei Turbulenzen sei es schon vorgekommen, dass die Sitzgurten nicht das gehalten hatten, was sie versprechen sollten.

Zuviel Lärmschutz?

Ein Jumbo-Frachter der ELAL überfuhr nach der Landung in Amsterdam das Pistenende um eine halbe Rumpflänge. Weil der Boden sehr nass war, blieb das Bugrad bis fast zum Rumpf stecken. Die Piste musste den ganzen Tag gesperrt werden. IFALPA sieht den Unfall als Bestätigung der Massnahme vom letzten Jahr, einen «black star» für Amsterdam Schipol zu verhängen. Diese negative Auszeichnung wurde aufgrund des Druckes auf die Fluglotsen vergeben, die gezwungen werden, aus Lärmgründen gewisse Pisten bis zur maximal erlaubten Rückenwindkomponente für Landungen zu bevorzugen. Der zweite solcherart ausgezeichnete Flughafen ist Los Angeles.

Trocken in England

Ein neues Gesetz in Grossbritannien erlaubt den Polizeiorganen, Alkohol-

tests auf Flugplätzen durchzuführen. Dieses sei aufgrund mehrerer Meldungen von Passagieren über vermutlich betrunkene oder unter Drogen stehenden Piloten eingeführt worden. Auch die Fluglotsen müssen ad-hoc Tests in Kauf nehmen. Man vermutet, die Dunkelziffer sei sehr hoch, verglichen mit der Anzahl offiziell oder in vertraulichen Mitteilungen bekanntgewordener Fälle. Die englische Luftfahrtbehörde CAA gab bekannt, dass sie ständig mit 50 bis 60 Fällen beschäftigt sei, wo Beratung und Betreuung angeboten werde. Letztes Jahr wurde ein Pilot von British Airways im Flugzeug verhaftet, nachdem er offensichtlich betrunken die Treppe hoch geschwankt ist. Er hatte eine durchzechte Nacht mit Kollegen verbracht. Ein anderer wurde im Flugdienst eingestellt, nachdem er den Konsum von Heroinprodukten zugab.

Auch ausländische Piloten können von der Polizei zu einem Alkohol- und Drogentest gebeten werden. Verläuft dieser positiv, können sie mit sofortiger Wirkung vom Befliegen britischen Luftraumes suspendiert werden.

Unruly-Versicherung

British Airways versichert ihre 60 000 Kabinen- und Bodenangestellten für die Folgen, die aus einer Intervention auftreten können, wenn sie sich mit randalierenden Passagieren auseinandersetzen müssen. Die Gesellschaft hofft, die Angestellten haben so weniger Hemmungen, Ruhe und Ordnung wieder herzustellen.

Bisher mussten die Angestellten immer selber beweisen, dass sie im Sinne der Firma gehandelt hatten, wenn zivilrechtliche Klagen von zurechtgewiesenen Passagieren eingereicht wurden.

Eine der ersten Angestellten, die diese neue Versicherung in Anspruch nehmen dürfte, wird Karen Plumb sein, die von einem betrunkenen Geschäftsleitungsmitglied der British Airways tötlich angegriffen wurde, weil sie sich geweigert hatte, ihm noch mehr Alkohol an Bord zu servieren. Ein anderer Fall wurde bekannt, wonach die Passagierin Michelle Beeken, die weltweit den Standard des in-flight Services beurteilt, an den Stuhl gebunden werden musste, weil sie auf einem New-York Flug ausgerastet war.

Ab 1. April werden in Grossbritannien offiziell alle sich unflätig benehmenden Passagiere zentral erfasst und registriert.

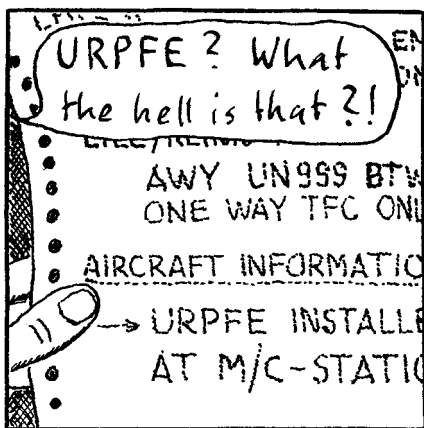
Aus den Augen verloren

Die Untersuchungsergebnisse eines Unfalles einer Faucett Airlines (Peru) Boeing 737, der sich im Februar 1996 ereignete, wurden kürzlich bekannt. Die Piloten waren unterwegs zum hoch gelegenen Flughafen Arequipa und beide waren damit beschäftigt, hinauszuschauen und den Flughafen zu suchen. Das Flugzeug schlug sechs Kilometer vor der Piste auf. Das traurige Untersuchungsergebnis stellte fest, dass die Piloten gar nicht in der Lage waren, die Piste zu sehen, denn diese war rund 80 Meter höher als das Flugzeug, auf 8270 ft.

Endloses Warten

Zwei Flugzeuge mussten sehr lange Zeit Holdings über Bournemouth fliegen. Der menschliche Grund dahinter war ein Tragischer: Der Fluglotse, der in den einsa-

Yawspin



men Abendstunden den Dienst alleine versah, stürzte eine kleine Treppe hinunter und brach sich einen Fuss gleich dreifach. Mit grosser Mühe und unter eben solchen Schmerzen konnte er sich zu einem Telefon hin arbeiten und bei der Feuerwehr Alarm schlagen. Diese leistete ihm erste Hilfe und bestellte einen Ersatzlotsen in den Kontrollturm, der die beiden Flugzeuge übernehmen konnte.

Money for work

In Neu Delhi wurde vor einem Jahr ein neues, leistungsfähiges ATC-System installiert. Die Fluglotsen weigerten sich aber, ihre Konsolen zu wechseln, weil sie fürchteten, das neue System bedeute weniger Arbeitsplätze. Seit Mitte 1997 führen die Fluglotsen in unregelmässigen Abständen Aktionen durch, unter dem Motto: «Arbeit nach Vorschrift». Im

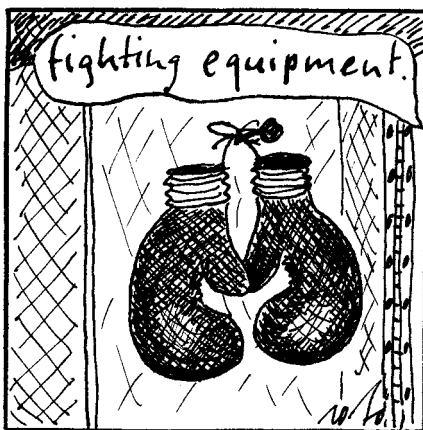
Februar dauerte die Aktion zwei Wochen an, und in der Folge wurde sechs Fluglotsen gekündigt. Die Regierung fürchtet Streikaktionen und hat die Luftwaffe und Navy darauf vorbereitet, den Lotsendienst zu übernehmen.

Heureka!

Der Chef der griechischen Luftfahrtsbehörde hat IFALPA informiert, dass seit dem 11. Februar das neue vollautomatische ATC-System in «operational use» sei. Daher sei jetzt Radar Service in der gesamten Athener Kontrollzone gewährleistet. Eine Verbesserung der Situation kann nun also nicht mehr vom System abhängig sein.

Nachtschicht

SAS stellte ihre ganze DC-9 Flotte an den Boden, da entdeckt wurde, dass



© AEROPERS RUNDSCHAU 1999

eine Serie von Ultraschall-Kontrollen nicht registriert worden war. Deshalb wurden sämtliche Flugzeuge am 25. und 26. Februar auf Risse im Flügelbereich untersucht. Die Prüfungsergebnisse fielen zur allgemeinen Zufriedenheit negativ aus, was heisst: Keine Risse.

Y2K

Diese typisch amerikanische Abkürzung hält ein riesiges Heer von Software-Spezialisten an der Arbeit. Nun haben sich auch in der Luftfahrt die Leute von IATA und ICAO zusammengesetzt und ein Krisenmanagement ausgetüftelt, das wirksam werden könnte, falls doch nicht alles rund läuft an jenem mysteriösen Jahresübergang Ende 1999. Das erste von sieben Meetings wurde für Staaten rund um den Pazifik organisiert. Es geht dabei darum, den Linienverkehr in jener Region um bis zu zwei Drittel zu reduzieren. Der Millennium-Käfer kann so vielleicht besser kontrolliert werden...

Reservationen und Buchungen für die fragliche Periode können in den USA seit dem 4. Februar entgegen genommen werden. Die Reservationssysteme sind als «Jahr 2000-kompatibel» erklärt worden, also kann der Passagier ziemlich sicher sein, dann auch ein Flugzeug sowie einen Sitz vorzufinden.

Helikopterrakete

Die Firma Rotary Rocket Co. führte der Presse eine ungewöhnliche Rakete vor - «Atmospheric Test Vehicle» (ATV) genannt. Der erste Prototyp soll im Jahr

2000 in den Weltraum geschossen werden und als Zubringer zur Raumstation oder zur Platzierung kleiner Satelliten Verwendung finden. Diese Rakete ist bemannt. Den beiden Piloten steht ein gewölbtes Seitenfenster zur Verfügung, das genügend Sicht offerieren soll, damit sie das Raumfahrzeug sicher landen können.

Die gesteuerte Landung soll mittels eines Helikopterrotors, der sich beim Wiedereintritt entfaltet, möglich werden. Da die Rotorblätter - Serienversionen des Sikorsky S-58 Helikopters - anfänglich in den Randwirbeln des konischen Gefährtes drehen, sollte die hohe Temperatur kein Problem bieten. Ab 9000 Metern wird die Aerodynamik wieder stimmen und die Rotoren bremsen die Sinkgeschwindigkeit, vorerst in Autorotation. Auf einer Strecke von acht Kilometern wird das ATV abgebremst und kurz vor der Landung werden die vier Blattspitzentriebwerke gezündet. Dies sind kleine Raketen, die für maximal fünf Minuten Treibstoff haben und es den Piloten erlauben, Kurskorrekturen zu machen und eine sanfte Landung auszuführen.

Im Mai soll das 4,5 Tonnen schwere Versuchs-ATV (der Prototyp wird doppelt so schwer) ausprobiert werden, mit zwei mutigen Ex-Navy-Piloten. Sie werden mit Raketenkraft auf 8000 ft steigen, die Triebwerke abstellen und im oben beschriebenen Verfahren einen Anflug in Richtung Landeplatz machen.

Letzflug mit Strafzettel

Northwest Airlines erlaubte den Kollegen eines Jumbokapitäns, diesem ein spezielles Erlebnis auf dem Letzflug zu ermöglichen. Dem mit 373 Passagieren besetzten Jumbo wurde das Vergnügen zuteil, mit einem B-24 Bomber in Formation zu fliegen. Was offenbar niemand beachtet hatte war, dass die FAA Formationsflüge verbietet, wenn Passagiere an Bord eines Flugzeuges sind. Dieses Vergehen war der FAA 33 000 \$ Busse wert. Eine 90tägige Flugpause für die beteiligten Piloten wurde aufgeschoben, bis die internen Abklärungen bei Northwest abgeschlossen sind. Der Dispatcher, der diesen Flug organisiert hatte, wurde ebenfalls gebüsst, mit 1'000 \$.

Stabilitätstest

Eine Lockheed Electra aus den 60er Jahren war für die Frachtgesellschaft Channel Express unterwegs nach Shannon. Eine Landung in Shannon wurde vorbereitet. Ein erster Anflug wurde abgebrochen, da in letzten Minute bemerkt wurde, dass das Fahrwerk gar nicht ausgefahren war. Offenbar wurde so tief durchgestartet, dass zwei Propeller infolge Bodenberührung beschädigt worden sind und das rechte Innenbordtriebwerk nur noch an einem verbeulten Gestänge in einem ungewöhnlichen Winkel vom Flügel abgestanden ist. Nach einem weiteren Go-around landete die Electra sicher auf der Piste. Die sechs Personen an Bord kamen mit dem berühmten Schrecken davon.

Tochter überflügelt Mutter

In einer gross angelegten Umfrage der «Consumer's Association» unter 20 000 britischen Reisenden wurde nach der allgemeinen Zufriedenheit mit dem aviatischen Angebot gefragt. Auf die Frage, welche Airline sie ihren Freunden empfehlen würde, kam British Airways auf die wenigsten Nennungen, wogegen die neu gegründete BA-Tochter und Billiglinie «Go» den Spitzenrang mit der Konkurrentin Virgin teilte.

Verspätungen auszahlen?

Mit einem Antrag im US-Kongress will ein Kongressabgeordneter die Passagiere besser vor Verspätungen schützen. So sollen die Fluggesellschaften den Passagieren nach zwei Stunden Verspätung die Ticketkosten zurückerstatten, bei längerer Verzögerung wäre gar der doppelte Betrag fällig. Vizepräsident Al Gore will die «Passenger rights» ausbauen, jedoch nicht so eng umrissen. Die Fluggesellschaften sollen ihre Strategien (Codeshare, Annullierungen, Rückerstattungen, Umbuchungen usw.) transparenter machen. Reklamationen von unzufriedenen Passagieren haben im letzten Jahr stark zugenommen.

Noch eine Klage

Val Clarke geht mit Northwest Airlines vor Gericht, da sie einen Zusammenhang vermutet zwischen ihrem Blutgerinnsel im Bein und einem Flug nach Amsterdam. Das Gerinnsel entwickelte sich so ungünstig, dass ihr Bein amputiert werden musste. Als Grund gibt sie

die eingeschränkten Platzverhältnisse an Bord sowie die ungenügenden Bewegungsmöglichkeiten an. Selbstverständlich legt Northwest Berufung ein.

Ein Dr. John Scurr vom Londoner Middlesex Spital macht seit einiger Zeit Untersuchungen auf diesem Gebiet, das er volkstümlich als «Economy Syndrom» bezeichnet, weil die Sitzabstände und der beengerechte Komfort vor allem dort zu wünschen übrig liessen. Zur Verhinderung von Blutgerinnsel empfiehlt er deshalb, bei Flügen von über zwei Stunden auf regelmässige Bewegung zu achten.

nem ähnlich gelagerten Vorfall im Jahr 1984 war die Operation in der Antarktis und auch in Grönland ohne Probleme gelaufen.

Flugzeugerkennung

Die Swissair Gazette hat sich wohl in der Schublade der Vorlagen vergriffen oder nicht bemerkt, dass statt der üblicherweise erwarteten Immatrikulation am Heck die tatsächliche Typenbezeichnung des abgebildeten Modells steht. Aber halt – beim genauen Studium des Titelblattes merkte ich, dass es sich ja um die April-Nummer handelte!

Type designation	Type name	Type	Serial: A310-200
Span	Spannweite	Envergure	48.50 m
Length	Länge	Longueur	27.01 m
Height	Höhe	Hauteur	17.00 m
Passenger Capacity	Passengers	Passagers	324



Hercules on the Rocks

Am 16. November blieb ein Versorgungsflugzeug des Typs Lockheed Hercules mit einer Kufe in einer kleinen Gletscherspalte stecken und blieb dergestalt in der Westantarktis liegen, bei einer neu eröffneten Forschungsstation. Wegen schlechten Wetters konnte lange nicht an eine Bergung gedacht werden. Anfangs Januar gelang es der Besitzerin, Antarctic Support Associates und der Air National Guard, die fast 50 Meter tiefe Spalte aufzufüllen, das Flugzeug zu stabilisieren und auf sicheren Grund zu ziehen. Unter freiem Himmel wurden eines der vier Triebwerke und zwei Propeller ausgewechselt, worauf die Hercules zur nächstgelegenen Basis geflogen und gründlich inspiziert wurde. Seit ei-

Worte des Monates

In einem Interview mit der Zeitschrift «Cash» sagte Moritz Suter, dass er niemals Franchise-Verträge mit Swissair abschliessen würde und meinte zur bisherigen Zusammenarbeit: «Die Aufträge, die wir von Swissair erhalten, werfen keinen Gewinn ab. Sie sind gerade mal kostendeckend.» Aber trotzdem: «Wir brauchen einander. Es wäre fatal, wenn wir gegeneinander arbeiten würden.»

Um Haaresbreite 1

A United Airlines 747-400 that came so close to the ground it set off car alarms, has left airline executives and the FAA worried at just how close a call it was. UAL Flight 863 took off from San Francisco Airport on June 27, 1998, with full

fuel and a full load bound for Australia. Seconds after it took off, the right in-board engine gave trouble, and compressor stalls began shaking the plane violently. One of the co-pilots was flying and began shutdown procedures, but with two engines at full power on the left wing and only one on the right, the plane began a right turn. Instead of using rudder to stay on course, he turned the yoke to the left. Doing so extended ailerons and spoilers, dumping lift and slowing the plane to the point the stick-shaker stall warning began. San Francisco Airport officials confirm that the aircraft dropped to within 100 feet of the fog shrouded San Bruno Mountain in South San Francisco, and dropped below radar as it dumped fuel over the Pacific. A United spokesman says captains of 747-400s average only three take-offs and landings a month. Co-pilots, because there are three of them aboard each flight, get even less practice, averaging just one take-off and landing a month. According to the Wall Street Journal, the CVR picked up two extra pilots shouting «Push down, push down!» The co-pilot did so, but the off course aircraft was heading towards San Bruno Mountain, north-west of the airport. The ground-proximity warning sounded, and the pilots then shouted, «Pull up, pull up!» The captain took control of the plane at that point, dumped fuel, and returned safely to the airport. The FAA is now forcing changes in United's pilot-training techniques, telling the company to improve pilot skills, or ground them. United has

set up a special one-hour safety seminar which all its pilots must attend by May 10. If they do not, they will be dropped from the flying schedule without pay. Every 747-400 co-pilot also has to have one real, and two simulator landings, within 90 days or be effectively banned from the cockpit. Safety consultants stress that this proficiency problem is not limited to United Airlines, but is industry-wide.

Singapore Airlines betreibt eine kleine Flotte von Lear Jets, die die Steuercharakteristik eines Jumbos simulieren, und womit die Langstreckenpiloten ihre «stick-and-rudder» Fähigkeiten regelmäßig und im realistischen Umfeld trainieren können.

Um Haaresbreite 2

An early morning wrong turn led to a close encounter between two 747s at Chicago's O'Hare International Airport last Thursday. An Air China cargo 747 that had landed on runway 14R a little after 3 a.m. EST was given instructions to taxi off the runway to the cargo area. The pilot apparently got confused and taxied back onto the active runway in front of a Korean Air Lines 747-400 on its take-off roll. KAL Captain Dong Lee veered hard to prevent his aircraft, which was carrying 362 passengers and crew, from hitting the cargo jet. The two planes missed each other by less than 100 feet, and Dong's flight continued on to Seoul. FAA spokesman Anthony Molinaro said that the agency has pulled the tower tapes, and are reviewing what happened. »Communica-

tions are very clear, and the Air China pilot repeated the instructions. We are trying to determine why he didn't follow them», said Mr. Molinaro.

The pilot is responsible!

The FAA is reminding pilots again to watch what they say when reading back a clearance. This week the US agency issued an «interpretive rule», warning pilots that if they read back a clearance incorrectly, even if the ATC does not correct the error, any violation is the pilot's fault. The FAA could take the incorrect readback into consideration when setting the sanction, but «the simple act of giving a readback does not shift responsibility under 14 CFR 91.123», Aviation attorney Rick Durden says, «while gener-

ating some unfair results, the FAA reminder keeps with the nautical tradition applied to aviation, which is that the pilot/skipper is responsible for everything under his, or her, watch.»

Delta verzichtet auf KAL

Am 15. April stürzte ein MD-11 Frachter der Korean Air (KAL) sechs Minuten nach dem Start in Shanghai aus noch unbekanntem Gründen ab. Dies war der 12. Totalverlust von KAL seit 1990. Das hat Delta Air Lines nun bewogen, ihr Code-share Abkommen mit KAL abrupt zu beenden. Die monatelangen Sicherheitsberatungen von Delta haben offenbar in der täglichen Operation bei KAL noch keine Früchte getragen.

Henry Lüscher

Am **Stadtrand von Winterthur** (Nähe Lindbergwald in Oberwinterthur) an ruhiger und zentraler Lage zu verkaufen oder längerfristig zu vermieten:



Freistehendes, modernes 6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus an Panorama Aussichtslage

Erbaut im Jahr 1994. **Offene Wohn-, Ess- und Küchenlandschaft.** Grosse **Fensterfronten** und **Sitzplatz** mit **einmaliger Aussicht** über die Stadt und in die Berge. **Helle Räume.** Hochwertiger, **moderner Ausbau.** Grosses Bad mit **Eckbadewanne** und viel **Tageslicht**, **Schrankraum** und **Dusche/WC** im OG. **Sauna**, **Dusche**, **WC**, **Partyraum** und **Weinkeller** im UG. Heizung mit **Erdwärmesonde.** **Doppelgarage** mit unterirdischem Aufgang ins Haus.

Verhandlungsbasis: Fr. 1'550'000.- respektive Fr. 5'150.- pro Monat.

Telefon 052 / 246 02 05

Fax 052 / 246 02 09

ZU VERKAUFEN **Zürcher Weinland** (Uhwiesen)

sehr grosszügiges

8 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus (Bj. 77)

freistehend an sonniger, unverbaubarer Wohnlage, mit 1000m² Landanteil in kinderfreundlicher Umgebung. Wohnzimmer mit Kachelofen, Esszimmer, 4 Schlafzimmer, 2 Büros, 2 Badezimmer, 3 separate WC, gedeckter Sitzplatz mit Aussencheminée, Doppelgarage etc., wenige Gehminuten von Einkaufsmöglichkeiten, Kindergarten, Schulen. 30 Minuten ab Stadtgrenze Zürich, 10 Minuten ab Stadtgrenze Schaffhausen.

VP: 995 000.– Interessenten erhalten weitere Auskünfte bei:

Urs Kägi, Hard 14, 8408 Winterthur, Tel. 052 222 01 66, ukaegi@swissonline.ch

In Schöftland (10 km südl. v. Aarau), nahe Tram und Autobahnanschluss, in älterem Anwesen mit parkähnlichem Garten und altem Baumbestand und Pool (1a Erholungszone)

4-Zimmer-Wohnung

an 1 – 2 nette Personen zu vermieten.

Anfragen bitte unter Tel. 062/891 89 51

Niederhasli – wohnen im Licht

Top-Architektur über 2 Geschosse mit **Galerie**: 4 1/2-Zr., 130m² netto.

DAS ultimative **Raumgefühl**. Designer-Einrichtung «1001 Idee», wie neu, perfekt eingelebt: Garten & Gartenhaus, Hobbyraum, 2 PP (TG)...!

Sofort bezugsbereit.

Jetzt zum **Rezessions-Preis**: Tel. 01/915 51 51

Zu verkaufen in Stadtnähe Schaffhausen (15 Gehminuten zur Innenstadt, 25 Autominuten zum Flughafen) geräumiges, originelles

8-Zimmer-Einfamilienhaus

2 Küchen, 2 Bäder, 4 Schlafzimmer, 1 Atelier, grosse, teilweise gedeckte Terrasse, 1 Innen- und 1 Aussencheminée, kleiner Garten, grosse separate Garage. Eignet sich für 2 Generationen oder Familie mit grösseren Kindern.

VP: Fr. 850000.–

Nähere Auskünfte erhalten Sie unter Tel. 052/672 37 54, Fax: 052/672 37 59

Seniorität: Eine persönliche Bilanz von dreizehn Monaten Vorstandsarbeit

Falls Sie denken, die A310/B747 Kapitäne mögen Ihnen die Langstreckenfliegerei nicht gönnen oder seien sich gar zu gut, um Kurzstrecke zu fliegen, brauchen Sie nicht weiterzulesen. Als Betroffener einer unfreiwilligen Rückschulung auf A320 möchte ich im folgenden versuchen die Vorstandsarbeit der letzten dreizehn Monate aus meiner Sicht zu analysieren.

Urs Heim, Captain A310

Chronologie:

Im Februar 1998 erhalten die A310 PiC vom Chefpiloten den Hinweis, sich auf ca. 11 Rückschulungen auf A320 gefasst zu machen.

Am 20. März erfolgt eine schriftliche Anfrage an die Senioritätskommission. Ein Telefonat mit dem verantwortlichen Vorstandsmitglied ergibt, dass noch nichts entschieden sei und man im Moment noch keine Aussagen über erzwungene Umschulungen machen könne, da diese erst in einigen Monaten spruchreif seien. Zu diesem Zeitpunkt ist geplant, 11 A310 PiC auf den A320 zu schulen. Diese sind auf dem A310 bis zu dessen Ausscheiden blockiert. Gleichzeitig sind im Transitionbulletin etliche senioritätsjüngere A320 PiC für die MD11 Umschulung geplant, notabene *mit*

Einverständnis des Vorstandes. Die B747 Kapitäne haben noch keine Ahnung von ihrem Ungemach, da ein Teil ihrer Flotte früher als der A310 verkauft wird und sie so noch mit der MD11 Umschulung rechnen können. Deshalb hält sich das Interesse auf der Jumboflotte für unsere Anliegen auch in Grenzen.

Am 14. April trete ich an den Vorstand mit der Bitte, unseren Wunsch auf Langstrecke zu bleiben zu respektieren, keine Senioritätsverletzungen zu tolerieren und eine *Umschulungsvereinbarung Ausflottung A310/B747* zu erstellen. Dieses Schreiben ist von allen elf Betroffenen unterzeichnet, inklusive dem Chefpiloten A310. Der Brief wird nicht beantwortet, es wird *nicht einmal dessen Erhalt bestätigt*. Erst nach erneutem Versand, plus einer Fakkopie ans Sekretariat, ruft mich der neue AEROPERS-Präsident an: Mit der Heraufsetzung des Pensionsalters ergebe sich eine neue Ausgangslage, da jetzt viel mehr Piloten betroffen seien. Die Umschulungen ex A320 auf MD11 werden sofort gestoppt und die verbleibenden UK-Plätze primär den senioritätsälteren A320/B747 Kapitänen zur Verfügung gestellt. Die AEROPERS halte jedoch am Mixed Fleet Flying (MFF) fest, der Vorstand werde sich aber vehement dafür einsetzen, dass die minimale Verweilzeit (15 Monate) vor Querschulung auf A330 wirklich auch minimal gehalten werde für Pilo-

ten ex Senioritätsstufe 2 (A310/B747/MD11). Seine Vorstellung sei ca. 6 Monate.

Am 16. April stimmen wir über das neue Senioritäts-Reglement ab, welches mit grossem Mehr angenommen wird.

Am 24. August versende ich eine Umfrage an alle A310/B747 PiC. Darin wird der AEROPERS Vorstand mit der Forderung konfrontiert: *«Für Kapitäne ex A310/B747 ist eine Umschulung direkt auf A330 zu ermöglichen und nach einer Minimalverweilzeit von 15 Monaten oder 600 Stunden (analog MFF A320/A330) die Querschulung auf A320 vorzunehmen»*. Diesen Vorschlag haben wir schon mehrmals mündlich bei AEROPERS und Swissair vorgebracht. Der Rücklauf des Schreibens ist mit 51 erstaunlich gross. Es treffen 46, mit Unterschrift bestätigte, zustimmende Stellungnahmen ein, lediglich 6 sind ablehnend. Am 29. September versende ich dieses Schreiben, inklusive Ergebnis der Umfrage, an den Vorstand. Zitat aus meinem Kommentar dazu:

«Ich erinnere daran, dass das gültige Senioritätsreglement immer noch eine Abstufung der Typseniorität vorsieht und diese nicht einfach ignoriert werden kann. Es ist tatsächlich so, dass einige senioritätsjüngere Kapitäne relativ früh auf Langstreckenflugzeuge geschult wurden. Diese Option wurde jedoch *strikte nach Seniorität* angeboten. Viele verzichteten bewusst zu jenem Zeitpunkt auf die Langstreckenumschulung, um nicht für den Rest der Karriere ausschliesslich Longhaul fliegen zu müssen. *Viele jüngere PiC nahmen dieses Risiko in Kauf!* Es kann meines Erachtens deshalb nicht angehen, wenn man uns

jetzt plötzlich unter Berufung auf die Seniorität von der Langstrecke zurückholen möchte!

Mit meinem Vorschlag, der aus vielen Diskussionen mit Kollegen entstand, möchte ich ausdrücklich *eine Brücke zwischen den verschiedenen Interessen bauen*.

Anfangs Oktober regt Phil Bobet, Cap. B747, eine Aussprache mit Ch. Huber an, an welcher möglichst viele Betroffene teilnehmen sollen um unseren Standpunkt klarzustellen. *Es existiert immer noch keine Ausflottungsvereinbarung*, welche die Bedingungen der nicht senioritätskonformen Umschulungen regelt.

30. Oktober: Aussprache von betroffenen PiC mit Ch. Huber, U. Schöni und M. Schneider zur Thematik Umschulung auf A330 statt Rückschulung A320 und späteres MFF

Im November erscheint das Transition Bulletin für das erste Semester 99. Darin sind die ersten unfreiwilligen Rückschulungen ex A310/B747 vorgesehen. *Es existiert immer noch keine Ausflottungsvereinbarung*.

Am 3. Dezember erscheint die neueste Ausgabe des Transition Bulletins für das erste Semester 99. Sie enthält die lange geforderte Ausflottungsvereinbarung. Doch, welch herbe Enttäuschung:

- Der nicht senioritätskonformen Rückschulung wird kaum Rechnung getragen. Es besteht kein ausdrückliches Anrecht für die Betroffenen, wieder auf Senioritätsstufe 2 zu wechseln. Diese Möglichkeit besteht *expressis verbis* nur *bei Bedarf*. Ich persönlich werde gemäss diesem Transition

Bulletin bis Ende Juni 99 bereits von nicht weniger als 46 namentlich geplanten, senioritätsjüngeren Captains durch ihre UK auf A330 überholt. Bis meine 12 «normalen» Planungsmonate Minimumverweilzeit (Ausflottungsvereinbarung Punkt 1.6) vorbei sind, dürften es nochmals *mindestens so viele mehr sein* bis ich überhaupt für einen A330 Kurs *freigegeben* bin, immer unter der Bedingung, dass noch Bedarf besteht.

- Ausflottungsvereinbarung Punkt 1.5.: *«Die Umschulungsreihenfolge ergibt sich jeweils aus folgenden Richtlinien: 2. Zuordnung in umgekehrter Senioritätsreihenfolge».*

Daraus entsteht die groteske Situation, dass, nach Ablauf der Verweilzeit auf A320 für die jüngeren, ständig senioritätsältere Kollegen für den A330 UK nachrücken. Sollte bei einer Reduktion des Flottenaufbaus A330 die Bedarfssituation ändern, blieben praktisch alle noch nicht auf A330 geschulten ohne Rechte auf dem A320 sitzen, während *mindestens hundert senioritätsjüngere* Kapitäne A330 fliegen. Ein schweres Defizit der Ausflottungsvereinbarung, das auch Sinn, Geist und Buchstabe des Senioritätsreglementes klar widerspricht. So sind potenzielle Reglementsverletzungen einmal mehr geradezu programmiert. Wie steht es doch im Senioritätsreglement:

Punkt 2: Prinzip der Seniorität/Absatz1: «Als Grundsatz gilt die Besserstellung des Dienstälteren innerhalb seiner Besatzungskategorie».

Punkt 7: Sonderregelungen/Absatz 1: «...Sie dürfen nur temporären Charakter haben und sollten sich möglichst eng an das Reglement anlehnen».

Widersprüche und Logik?

Verweilzeit:

- Telefongespräch mit Ch. Huber, Sommer 98: Seine Vorstellung sei ca. 6 Monate.
- Zitat Ch. Huber, RUNDSCHAU 5/98: «Zudem sind wir jetzt mit der Flottenführung übereingekommen, dass von der Umschulung Betroffene spätestens 12 Monate ab Beginn des A320-UK gemäss Seniorität in den Genuss der Querschulung auf A330 kommen werden».
- Ausflottungsvereinbarung, Punkt 1.6: *«Die minimale Verweilzeit auf A320 beträgt 12 «normale» Planungsmonate.»*
- Senioritätsreglement, Punkt 5.4: *«Verweilzeit: ...Die Verweilzeit regelt den Zeitpunkt ... ab wann, ..., ein CCM für eine Umschulung ..., zugelassen wird. Massgebend ist dabei das Datum des UK Beginns».*
- Ausflottungsvereinbarung, Punkt 2.2: *«Für Zurückgeschulte gilt bei zusätzlichem Bedarf auf MD-11 nach der Ausflottung A310 und B-747 keine Minimal-Verweilzeit auf A320. Die Schulung erfolgt dann gemäss Senioritätsliste».* Mit anderen Worten: Sollten wider Erwarten MD-11 Plätze frei werden, können Kapitäne ab UK A320 *jederzeit* auf MD-11 umschulen! Wo liegt hier das wirtschaftliche Verantwortungsbewusstsein der AEROPERS, nachdem man uns weismachte, eine Direktschulung auf

A330 komme u.a. aus *Kostengründen* nicht in Frage? Oder wollte man hier den Betroffenen ein Zückerchen in Aussicht stellen, in der Erwartung, dieser Fall trete ohnehin nicht ein?

- MFF und Preferential Bidding: Hier ist anzunehmen, dass faktisch die Flottentrennung wieder nahezu herbeigeführt wird, falls der Senioritätsältere mittels Bidding die Möglichkeit hat, sich von der Kurzstrecke abzumelden. MFF: Nix gewesen ausser Spesen? (Siehe **RUNDSCHAU** 6/98. «The L/H Syndrome And The SFF Disease» von Toni Wirz)

Fazit

Mir ist klar, dass die A320 Flotte den Hauptteil der Produktivitätssteigerung erbracht hat. Ich hoffe aber dargestellt zu haben, dass ich nicht mit dem Grundsatz MFF, wie dies von verschiedener Seite unterstellt wird, ein Problem habe, sondern mit der *Seniorität*. Wie schon in mehrfach darauf hingewiesen wurde, ist in unserem GAV die Umschulung von der Senioritätsstufe 2 auf die Stufe 1 *nicht vorgesehen*. Die Vorgänger des heutigen Vorstandes sagten ja zum MFF, der heutige Vorstand bleibt konsequenterweise auf dieser Linie. Damit kann ich leben. Tatsache ist, dass mit der erzwungenen Rückschulung von Piloten ex A310/B747 von Typsenioritätsstufe 2 auf 1 das bestehende Senioritätsreglement, immerhin *ein Teil unseres gültigen GAV*, verletzt wird. Der Vorstand hat es versäumt, während der letzten 13 Monate die arbeitsvertraglich zugesicherten Rechte von Mitgliedern wahrzunehmen, wie

dies seine Aufgabe ist, indem er es unterliess

1. das Senioritätsreglement wenigstens der Realität anzupassen
2. darüber eine Abstimmung unter den Mitgliedern durchzuführen und so
3. eine juristisch korrekte Sachlage herbeizuführen,
4. in der Ausflottungsvereinbarung die Interessen der Senioritätsälteren zu wahren und zumindest Garantien für eine spätere Rückschulung auf Typenstufe 1b, bzw. 2 einzubringen.

Es geht nicht an, dass wir als betroffene Piloten angehalten werden, unsere Interessen direkt mit dem verantwortlichen A320/A330 Chefpilotenbüro zu verhandeln. Dies ist vertraglich Aufgabe des AEROPERS-Vorstandes.

In Anerkennung der grossen Arbeitsbelastung sowie des Wechsels unserer Vorstandsmitglieder habe ich teilweise Verständnis dafür, dass die erwähnte Problematik unterschätzt wurde. Ich bin bereit, höhere Mitgliederbeiträge zu akzeptieren, um eine personelle Aufstockung der AEROPERS-Verantwortlichen zu ermöglichen.

Der Vorstand wusste in den vergangenen eineinhalb Jahren jederzeit um die Problematik. Für mich persönlich ist das Fass aber überlaufen. Nach reiflicher Einschätzung der Lage komme ich zum Entschluss, meine *Mitgliedschaft in der AEROPERS für ein Jahr zu suspendieren* und dann eine Neubeurteilung vorzunehmen. Im Bewusstsein um die Notwendigkeit einer starken Pilotenvertretung, gerade im heutigen Umfeld, sehe ich von einem Austritt ab.

Aus dem Westen - viel Neues!

Am 12. April hat die Generalversammlung der Romands in den Räumlichkeiten des Sicherheitsdienstes des Genfer Flughafens stattgefunden. Die Beteiligung war erfreulich hoch, waren doch 49 Mitglieder anwesend, was mehr als 40% aller Romands bedeutet.

Die Kommission wurde neu besetzt und umstrukturiert: Die Mitgliederzahl wurde von 4 auf 3 reduziert, wovon ein Präsident (Vorsitzender). Dadurch wird eine grössere Effizienz und Flexibilität angestrebt. *Daniel Gonvers*, Präsident (Vorsitzender) seit 1996 und Mitglied der Kommission seit 5 Jahren, hat sein Amt unter grossem Applaus an *Marc Vionnet* weitergegeben, der uns seine Vorstellungen und Ideen in einer nächsten Ausgabe präsentieren wird. Er wird

dabei von *Luc Wolfensberger* (ebenfalls neu gewählt) und *Manuel Schmidt* (bisher) - Bindeglied zwischen der alten und neuen Kommission, da er der einzige der alten Garde ist - unterstützt!

Philippe Bozonnet und *Philippe Petignat* wurde ebenfalls für ihre sehr gute Arbeit gedankt. *Urs Schöni* vertrat den AEROPERS-Vorstand und hat den Neugewählten im Namen des Vorstandes gratuliert.

Im Anschluss an die Generalversammlung zeigte der Sicherheitsdienst eine Präsentation und Vorführung, welche - ich denke alle anwesenden Piloten werden mit mir einverstanden sein - viele interessante Informationen geliefert hat, die für unseren Beruf sehr wichtig sind.

Brigitte Girardin



Suchen Sie ein Eigenheim in Augwil?

Dann sind Sie bei uns genau richtig, denn wir verkaufen in Augwil ein 41/2-Zi-EFH mit einmaliger Sicht ins Alpenpanorama! Dieses «Bijou» befindet sich an idyllischer Lage und bietet Ihnen viel Komfort: Grosses Wohn-/Esszimmer mit Cheminée, moderner Grundriss, gepflegter kleiner Garten mit Pergola etc. Gerne senden wir Ihnen die Unterlagen: 01 / 730 06 11

Limmat

FPS-Sponsorenlauf 19.Juni 1999

Zugunsten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.

Präsident: Gustav Bader, Captain MD11

Anlässlich des traditionellen FPS-Sportfestes in der Swissair Freizeitanlage in Bassersdorf, organisiert der Laufclub Swissair am Samstag, 19.Juni, erstmals einen Sponsorenlauf. Der Erlös soll der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals zugute kommen. Sie sammelt zur Zeit Geld für den Bau ihres 18. Swissair Hauses, welches noch in diesem Jahr voraussichtlich in Nordafrika gebaut werden soll.

Der Laufclub Swissair und der Stiftungsrat der Kinderhilfe laden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SAirGroup herzlich ein, mit einem kleinen, sportlichen und finanziellen Engagement mitzuhelfen, einigen Kindern auf dieser Welt ein neues Zuhause zu schenken.

Und so funktioniert's: Sie suchen sich in Ihrem Bekanntenkreis einen oder mehrere «Sponsoren», die bereit sind, für jede von Ihnen laufend, walkend oder einfach nur spazierend (vielleicht zusammen mit der Familie?) zurückgelegte Runde einen zum voraus bestimmten Betrag zu bezahlen. Sie können sich auch selber sponsern oder, falls Sie nicht selber laufen kön-

nen oder wollen, aber trotzdem eine Spende machen wollen, auch Läuferinnen des Laufclubs sponsern. Die Rundstrecke ist 1200 Meter lang, und die Laufdauer beträgt 45 Minuten. Der Start ist um 12 Uhr. Bei grosser Beteiligung finden jeweils zur vollen Stunde weitere Läufe statt. Im Anschluss an die Läufe findet eine kleine Preisverlosung statt, wo es unter anderem einen Swissair Flug nach Genf zu gewinnen gibt.

Aus organisatorischen Gründen ist eine Voranmeldung erwünscht. Anmeldeformulare liegen bei allen Freiflugschaltern sowie bei der Crewpost im OPS Center auf, oder können bei Hansjürg Ritzli, TUF, Tel.: 26559, e-mail: hritzi@sairgroup.com bezogen werden.

Der Vorstand des Laufclubs freut sich zusammen mit dem Stiftungsrat der Kinderhilfe und dem Zentralvorstand der FPS, Sie am Fest begrüßen zu dürfen, und bedankt sich bereits heute dafür, dass Sie Ihr Herz «doppelt» einsetzen. ■

PS: Heute hat uns *Jeff Katz* seine Zusage zum Patronat des Sponsorenlaufs am 19. Juni zugesichert und wird selbst auch am Start sein!!

Ebenfalls hat Swissair Personalchef Hr. *Moelleney* seine Teilnahme bestätigt.

AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 2/99

FEBRUAR

14. Anselmo Caluori fliegt nach Chertsey (London), an das IFEO Board Meeting.

19. Christof Wepf tagt im AEROSANA-Vorstand.

22.02.- 2.03. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

22. Urs Schöni tagt mit der Ausländerkommission.

Der Vorstand bearbeitet die ordentliche Traktandenliste.

23. Ruedi Geser ist im Vorstand zu Gast und vertieft sich anschliessend mit der Kommission in die Zahlen (Kickback, GAV99).

B. Schär/SR-O, R. Hildebrand/OC und Th. Buchmann/SR-VN sind im Vorstand zu Gast zu den Themen Wetlease und Crew Rest Facilities LTU MD-11.

24. John Hüsey, Security Delegierter, informiert den Vorstand über die aktuelle Lage.

25. Peter Egger des Air Safety Committees (ASC) ist im Vorstand zu Besuch.

Der Vorstand tagt mit dem Controlling und anschliessend nehmen Thomas Weder und Jürgen Leitner am ALBANA-EPM teil.

26. Harry Zwarthoed, Thomas Leupin, Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am ALBANA-Monatsgremium.

MÄRZ

1. Am ALBANA-Steuergruppenmeeting zum Kickback 98 nehmen teil: Christoph Huber, Stephan Künzli, Markus Schneider, Christof Wepf, Ruedi Geser und Felix Kuster.

Markus Schneider, Thomas Leupin und Pius Mathis treffen sich bezüglich künftiger EDV-Betreuung.

2. Christof Wepf und Felix Kuster nehmen am Meeting Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen (ZALT) Sommerflugplanperiode 99 teil.

2. Christof Wepf, Harry Zwarthoed und die kapers nehmen am regelmässig stattfindenden BBCTA Meeting (daily-business) teil und anschliessend finden die Rotationsabsprachen statt.

4. Die VEF tagt.

5. Markus Schneider und B. Müller/SR-OP treffen sich für einen Update bezüglich GAV 99, ArbeitsGr 1.

8. Die Commission Romand tagt.

Christof Wepf, Hans-Ulrich Schürer (Beratung für Recht und Personal) und Felix Kuster treffen sich bezüglich GAV 99, BBCTA.

8. - 12. Die Neutra Treuhand AG als Revisionsstelle im Sinne von Art. 42 der AEROPERS-Statuten prüft die AEROPERS-Jahresrechnung von Pius Mathis, Kassier. Auch bei der AEROSANA und bei der APVK werden die "Bücher" geprüft.

11. Christoph Huber, Stephan Künzli, Hans-Ulrich Schürer und Felix Kuster treffen sich bezüglich GAV 99 SR/AP.

15. - 18. Alle Mitglieder des Projektteams treffen sich zur GAV 99 Verhandlungsrunde SR/AP und BBCTA/AP im Hotel Bellevue, Seelisberg

19. Christof Wepf tagt im AEROSANA-Vorstand.

22. - 31.03. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

23. Christoph Huber nimmt am Projektausschuss ACSP teil.

24. Im Vorstand zu Gast ist John Hüssy, Delegierter für Security.

25. Patric Müntener/PR-Info Kommissionsmitglied vertritt Viktor Sturzenegger im Vorstand beim 2-monatlich stattfindenden Treffen.

Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am ALBANA-EPM.

26. Die **RUNDSCHAU**-Redaktion führt ihre Redaktionssitzung zur **RUNDSCHAU** 2/99 ff. durch.

Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed, Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am ALBANA-Monatsgremium.

Im Vorstand zu Gast sind M. Müller/SR-OCG, J.P. Tappy/SR-OCD und D. Silvestri/SR-OPC zum Thema Cross Crew Qualifikation, Mixed Fleet Flying sowie Feriensituation, speziell A-320.

K. Lichtenstein/BBCTA und J.P. Tappy/SR-OCD sind im AEROPERS-Sekretariat mit Christoph Huber, Hanspeter Stocker, und Christof Wepf zu einem Business Lunch und besprechen diverse Aspekte bezüglich «zur Verfügungsstellung SR-Flightcrewmembers an BBCTA».

29. Christoph Huber, Hanspeter Stocker und John Hüssy sind bei der kapers an der Dachverbandssitzung.

Die Gesamtaufwandskommission tagt den ganzen Tag.

31. John Hüsey tagt mit der Security Kommission, in welcher auch Vertreter der kapers und der CCP sind.

zum 3. Arbeitsgruppen Meeting AP/ CCP.

APRIL

7. Benjamin Bosshardt und Peter Tilly treffen sich mit Vertreter der CCP

12. - 14. Alle Mitglieder des Projektteams treffen sich zur GAV 99 Verhandlungsrunde SR/AP und BBCTA/AP im Trend Hotel, Regensdorf. ■

Zu verkaufen in Rheinau

5-Zimmer-Eck-Einfamilienhaus

an ruhiger Lage, 30 Min. bis Flughafen + Winterthur,
mit Garage und sep. Abstellplatz, 452m², Baujahr 1989, top Zustand,
Bad/WC und Dusche/WC, gedeckter Sitzplatz und Balkon, Bitop und Gemüsegarten,
Wohnzimmer mit Cheminée, sep. Küche, Wohnräume mit Keramikplatten,
Zimmer mit Teppich und Bodenheizung, grosser Keller

Verkaufspreis: **Fr. 690000.-**

weitere Auskünfte und Besichtigung: Hauseigentümerverband Winterthur und Umgebung, Telefon 052 212 67 70

In MELLIKON AG (bei Zurzach), ca. 20 Min. bis Kloten
freistehendes, gepflegtes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

mit Garage und grossem Wintergarten zu verkaufen.
1008 m² Land, schöne Garten-Anlage, Schwimmbad 3¹/₂ x 7 Meter.
Die Liegenschaft wurde 1985 gebaut und ist in tipp topp Zustand.
Super Verkaufspreis: **Fr. 630 000.-**, per sofort.

Fredy Fehr, Manor Winterthur, 052/265 06 00 freut sich auf Ihren Anruf.

Mitglieder der Arbeitsgruppen GAV 99

Stufe 1: Vorstand AEROPERS und Geschäftsleitung Swissair

AEROPERS:

Christoph Huber
Stephan Künzli
Christof Wepf

Swissair:

Jeffrey Katz, DW
Beat Schär, O
Matthias Mölloney, P

Stufe 2: Steuergruppe

Christoph Huber
Stephan Künzli
Markus Schneider
Harry Zwarthoed
Urs Schöni

Beat Schär
Hansjörg Ammann
Gino Haas
Rainer Hildebrand
Roland Bentele
Beat Müller
Gaby Stark

AGr 2: Betriebliche Aspekte

Harry Zwarthoed
Thomas Weder
Jürgen Leitner
Martin Venzin

Gino Haas
Daniel Schäfer
Martin Trueb
Dani Silvestri

AGr 3: Operationelle Zusammenarbeit

Stephan Künzli
Benno Halter
Markus Jöhl

Beat Schär
Rainer Hildebrand
Gaudenz Ambühl
Max Bocion

AGr 4: Allgemeine Aspekte

Urs Schöni
John-Rudolf Meier
Thomas Leupin

Roland Bentele
Ernst Huber
Max Weber

Stufe 3: Arbeitsgruppen

AGr 1: Ökonomische Aspekte

Markus Schneider
Ruedi Geser
Michael Pfister

Hansjörg Ammann
Beat Müller
Jean-Pierre Tappy
Gaby Stark

AEROPERS:

Christof Wepf
Hanspeter Stocker

BBCTA:

Klaus Lichtenstein
Olivia Stanka

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 27. April / 25. Mai / 29. Juni 1999

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

AEROPERS INFO APERO

Datum: Montag, 26. April 1999

Zeit: 19.00 Uhr

Ort: im Zentrum Schluefweg in Kloten

Thema: Entwurf GAV's 99 Swissair und BBCTA

54. Generalversammlung der AEROPERS

Datum: Dienstag, den 18. Mai 1999

Zeit: ab 18.30 Uhr Apéro (anschliessend an VEF-Info-Anlass) / 19.30 Uhr GV

Ort: im Hotel Mövenpick, Glattbrugg



Childrens Visiting Program

Childrens Visiting Program

Childrens Visiting Program

Per 1. März 1999:



Fischer Stefan



Gander Andreas



Greutert Alain



Kräuchi Denise Yvonne



Künzler René



Luini Sandro



Viglietti Lukas

Per 1. April 1999:



Brönnimann Roland



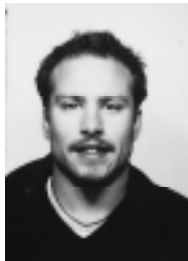
Holzer Alain



Joho Daniel



Liardet Alexandre



Menzi Thomas



Peyer Marco



Stüssli Marcel



Tognetti Orlando



Wymann Natacha



Wyss Peter

Vorstand

Christoph Huber, President
 Christof Wepf, Vizepräsident
 Urs Schöni, Vizepräsidentin
 Stephan Künzli
 Markus Schneider
 Hanspeter Stocker
 Markus Jöhl
 Thomas Leupin
 Harry Zwanthod

Rechts- / Persönlichkeitsschutz

Siefen Waeber, F/OA310

BBCTA

Christof Wepf

GA / Versicherungen

Stephan Künzli
 Markus Schneider

Flight Ops / ALBANA

Hanspeter Stocker
 Harry Zwanthod

ZAIT*

Christof Wepf
 Markus Jöhl

Sicherheit & Technik

Harry Zwanthod
 Hanspeter Stocker

Gesamtaufwand

Ruedi Caser, CaptA310

Controlling

Thomas Weeber, CaptA320
 Jürgen Leiner, F/OA310

Versicherungen

Adrian Wäber, F/OA310

Seniorität

J.R. WeierPeter, F/OA320

AEROSANA

Jürg Franz, F/OA320

VEF

Hans Kck, CaptMD11

AEROSANA

Sekretariat:
 Peter Stadler
 Maniella Steiger
 Karin Steiner
 Tina Bernasconi
 Ewiges Wegli 10
 8302Kloten
 Tel:01/8160980
 Fax:01/8160985
 Box: AEROSANA
 Öffnungszeiten:
 Mo-Fr: 0900-1245 Uhr
 1400-1600 Uhr

Sekretariat

Felix Kuster, lic.jur.
 Doris Leuzinger

Finanzen

Pius Mathis, F/OA310

Verbandsentwicklung

Urs Schöni

EDV / Internet

Markus Schneider
 Thomas Leupin

Vertretungen / Industrial Relations

Christoph Huber
 Markus Schneider

Kommunikation

Thomas Leupin
 Markus Jöhl

FO

Sergio Pulteno, F/OA320

FEK

Peter Itenhard, F/EB747

Air Safety Committee

Mike Fraser, CaptA320

IFAIPA

Mike Fraser, CaptA320

Seniorität

J.R. WeierPeter, F/OA320

ECA*

Thomas Leupin, F/OA310

GPA*

Christoph Huber

Schule & Check

Beat Ebersold, CaptMD11

Romands

Daniel Gervas, F/OA310

ADAS

Harry Zwanthod

Dachverband

Christoph Huber

Romands

Daniel Gervas, F/OA310

Schule & Check

Beat Ebersold, CaptMD11

Romands

Daniel Gervas, F/OA310

ADAS

Harry Zwanthod

SWISSALPA

Christoph Huber

Ausländer

Roy Holland, CaptMD11

Schule & Check

Beat Ebersold, CaptMD11

Romands

Daniel Gervas, F/OA310

ADAS

Harry Zwanthod

IFO*

Anselmo Calvori, F/EB747

Pensionierte / Passive

Gerhard Frischi, passiv

Security

John Hüsey, CaptMD11
 Siefen Zigelli, CaptA320
 Felix Sem, CaptA310

ADAS

Harry Zwanthod

ADAS

Harry Zwanthod

Kommunikation nach innen

Thomas Leupin
 ♦ Mitglieder Info
 ♦ Special Events
 ♦ PR

RUNDSCHAU

Viktor Stuzenegger, CaptB/747

Kommunikation nach aussen

Markus Jöhl
 ♦ Textgestaltung
 ♦ Medien

AEROPERS

Sekretariat:
 Felix Kuster
 Doris Leuzinger
 Ewiges Wegli 10
 8302Kloten
 aeropers@aeropers.ch
 Tel:01/8160970
 Fax:01/8160975
 Box: AEROPERS
 DO:079/6315500
 Öffnungszeiten:
 Mo-Fr: 0900-1245Uhr

* ZAIT: Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmern
 ECA: European Cockpit Association (EU, EFTA)
 GPA: Global Pilots Alliance (DL, SR, SN, ALJA, Finnair)
 IFO: International Flight Engineers Organisation