



Inhalt der Ausgabe 4/99

2	Editorial
4	Seite des Präsidenten
6	Das aktuelle Interview: Mit Klaus Lichtenstein
16	Kaleidoskop
20	Yawspin
26	Mikro Modellflieger
30	Aus anderen Welten: Skill & Luck
33	Gechichten aus dunkler Zeit
37	ATC made in USA
40	ATC aus der Benützerperspektive eines Privatpiloten
45	AEROPERS monthly
47	Termine
48	Neumitglieder
49	IFALPA Children's Visiting Program

Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer (Layout), Markus Jöhl (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: 30. September 1999

Jahrestag

«Der dritte September 1999 wird kommen, ob wir wollen oder nicht», sagte die Kommunikationsbeauftragte der Swissair, Beatrice Tschanz an einem ihrer vielen internen Informationsanlässe. Es gab nicht viele Unfälle, die so viel Aufmerksamkeit, Anteilnahme und Betroffenheit auslösten, dass ihrer nach einem Jahr noch mit ungebrochenem Interesse gedacht würde. Nicht nur für die Angehörigen, Freunde und Bekannten der Opfer sind die Ereignisse von Peggy's Cove noch im vollen Bewusstsein. Neue und alte Fernsehstationen wollen sich gegenseitig in der Behandlung des Themas überbieten, Zeitschriften und Zeitungen sind unermüdlich am Ball und liefern uns in regelmässigen Abständen Aktualität. Aber Vermutungen und Hypothesen werden auch heute noch beigezogen, wenn es um das Herantasten an die Unfallursache geht. Wir haben wohl etwas Abstand gewonnen, aber ein ohnmächtiges Gefühl bleibt.

Geht es Ihnen nicht auch so wie mir, wenn Sie eine Flugzeit von einer Stunde und elf Minuten ins Logbuch eintragen, wenn Sie Halifax überfliegen oder wenn die Abmeldung vom Gate kommt, es wären 111 Passagiere an Bord - dass die Gedanken auch heute noch unweigerlich um ein Jahr zurück gehen? Dass man einen Moment lang jenen Menschen gedenkt? Und sich zum wiederholten Male fragt: Wieso? Aber: Die Arbeit geht weiter, die Zeit drängt, der Slot naht - man wird viel zu schnell wieder vom Alltag eingeholt. Wir haben Vertrauen in unsere Flugzeuge, in die Wartung, in den Hersteller und nicht zuletzt in unsere Ausbildung. Ich

glaube dennoch, früher war es fast blindes Vertrauen, heute ist's etwas zurückgestuft, wir sind vorsichtiger geworden.

Der erneute Unfall einer MD-11 in Hong Kong hat zu einem weiteren Kratzer am Image der MD-11 geführt, obwohl der Unfallhergang nichts mit Halifax oder einem bestimmten Flugzeugmuster zu tun hat. Was dieser Unfall gezeigt hat, könnte eigentlich auch positiv gewertet werden: Die Flugzeugzelle ist sehr robust gebaut und auch bei einem Überrollen noch so integer, dass die Passagiere sogar kopfüber evakuieren können. Dies hat sich auch in Newark gezeigt, als sich eine MD-11 der FedEx bei der Landung überschlagen hatte.

Im Oktober ist noch ein düsterer Jahrestag fällig: Vor zwanzig Jahren konnte eine unserer DC-8 in Athen nach der Landung nicht mehr rechtzeitig bremsen und verliess die Piste 15. Wäre kein tiefer Strassengraben nach dem Pistenende, es hätte mit Materialschaden geendet und wäre von den Medien rasch vergessen worden. Leider zerbrach der Rumpf und 14 Menschenleben mussten beklagt werden. Bei den damals aktiven Piloten ist auch dieses Ereignis unvergessen.

Ich bin nicht abergläubisch, deshalb habe ich mir erlaubt, diesen düsteren Gedanken in einer Pilotenzeitschrift nachzugehen. Wir kommen um eine Auseinandersetzung mit tragischen Themen nicht herum, sonst gibt es keine weitere Erhöhung der Sicherheit.

Ich wünsche Ihnen aber von Herzen viele problemlose, schöne, gehaltvolle und erinnerungswürdige Flüge!

Henry Lüscher

VP Bank 1/1 Seite

Liebe Mitglieder

Im letzten O-mail hat Ihnen Klaus Lichtenstein, CEO der Balair/CTA, die zukünftigen Strukturen der Balair/CTA vorgestellt. In der heutigen Ausgabe der **RUNDSCHAU** finden Sie ergänzende Fragen und Antworten zu diesem Thema. Ich hoffe, Sie erhalten aus diesen zwei Interviews doch einige Hintergrundinformationen, um den neuen Balair GAV auch in Bezug auf das wirtschaftliche Umfeld besser beurteilen zu können. Seitens AEROPERS haben wir in den vergangenen Wochen auch mit den anderen in der ELG (ELG steht für **European Leisure Group: LTU, Sobelair, Air Europe, Volare**) involvierten Verbänden Kontakt aufgenommen. An mehreren Meetings wurden die verschiedenen Arbeitsverträge und Flight Duty Regulations analysiert und verglichen. Das Resultat ist eindeutig: Auch der neue GAV99-Entwurf wird für die anderen Verbände die erstrebenswerte Benchmark bilden, obwohl er gegenüber heute strengere FDR's aufweist.

Dieser neue Vertrag wird Ihnen in den nächsten Tagen zur Abstimmung unterbreitet werden. Mit Sicherheit wird es Diskussionen über die möglichen Duty Times geben. Sie sind



nachts eine und tagsüber eineinhalb Stunden höher als die bei Swissair möglichen Werte. Allerdings erhalten die FCM bei Anwendung der Maximallimiten eine Kompensation durch einen zusätzlichen Freitag.

Wir werden die Diskussionen jedoch nicht hauptsächlich auf dem Gebiet der vorgesehenen Arbeitszeiten führen müssen. Sie sind im Bedarfsluftverkehr offensichtlich Standard und werden von allen anderen in der ELG vertretenen Verbänden akzeptiert und angewandt. Sie sind unser Preis, um weiterhin die Piloten bei Balair/CTA stellen zu können; allerdings nach wie vor auf freiwilliger Basis. Wir müssen uns heute vielmehr die grundsätzliche Frage stellen, ob wir weiterhin als Verband im Chartergeschäft vertreten sein wollen um auch in Zukunft unseren politischen Einfluss wahrnehmen und um unsere Interessen vertreten zu können

In diesen Tagen sind alle involvierten Verbände nach Zürich eingeladen worden um von Vertretern der ELG über Strategien und Ziele informiert zu werden. Es ist ganz klar zum Ausdruck gekommen, dass auch im Charterbusiness eine neue Aera angebrochen ist: Das Freizeitverhal-

ten der heutigen Gesellschaft wird diesem Geschäftszweig wohl zu einer markanten Wachstumssteigerung verhelfen. Auch hier wachsen marktbeherrschende «Mega-Carriers» heran, formen sich Allianzen. Wie im Linienverkehr wird von «Hub-Dominance» gesprochen, um neuen Anbietern den Marktzugang zu erschweren. Mit einem gemeinsam geplanten Netzwerk und «Multi-Hubs» sollen möglichst viele wöchentliche Verbindungen an die verschiedensten Destinationen angeboten werden können, um damit die Attraktivität für den Kunden zu erhöhen. Die Feeder-Funktion an die verschiedenen Charter Hubs soll durch die Qualiflyer Partner erfolgen. Auch Frequent Flyer Programme werden in diesem Segment schon bald zum Alltagsbild gehören. Kurzum, es wird sich in naher Zukunft in diesem Bereich sehr viel verändern. Es ist nicht auszuschliessen, dass hier ein viel grösseres Wachstum als im Linienverkehr stattfinden wird! Die «gute alte Zeit», als die Balair DC-9 an den Wochenenden nach Mallorca oder Rhodos flogen und während der Woche bei der Werft abgestellt waren, ist definitiv vorbei. Ich bin der Meinung, dass wir daher zwingend auch hier weiterhin unseren Einfluss geltend machen sollten. Es

wäre meiner Ansicht nach fatal, sich heute aus diesem Bereich zurückzuziehen und sich somit freiwillig ins abseits zu stellen.

Dass ich das heutige Pilotenaustauschmodell zwischen Swissair und Balair/CTA nicht als ideal empfinde, möchte ich an dieser Stelle nicht verhehlen. Wir können es aber aus verschiedenen Gründen momentan nicht ändern; hauptsächlich natürlich wegen der knappen Bestände. Verbessern können wir es eines Tages aber nur, falls wir Vertragspartner bleiben. Bei einer für uns nicht befriedigenden Entwicklung können wir immer noch aussteigen, jederzeit! Geben wir die Zukunft (noch) nicht aus der Hand; nicht zuletzt deswegen, weil für niemanden ein Zwang besteht, zur Balair/CTA zu wechseln.

Es liegt nun an Ihnen, zwischen den vielleicht nur temporären (Einführung der FDR-Limiten nach JAR-OPS) Nachteilen von längeren Duty-Zeiten und den Vorteilen einer weiteren Mitbestimmung bei der Gestaltung eines Teils unserer Arbeitsplätze abzuwägen und sich für einen Verbleib oder Ausstieg zu entscheiden. Natürlich hoffe ich bei der Wichtigkeit dieses Entscheides auf eine hohe Stimmbeteiligung.

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber

Interview Mit Klaus Lichtenstein Geschäftsführer der Balair/CTA

Nach einer Pilotenkarriere bei Swissair, die ihn bis auf deren Chef-pilotensessel brachte, wurde Klaus Lichtenstein Leiter Flugoperation der «neuen» Balair/CTA unter Stefan Helsing. Dessen Wechsel zur SAir Group, in der er Koordinationsaufgaben für die European Leisure Group, ELG, übernimmt, machte Klaus Lichtenstein zum neuen Geschäftsführer der Balair/CTA per 1. Juli 1999.

In Ergänzung zum Interview von Christoph von Hornstein mit Klaus Lichtenstein im Flight Recorder wollten wir von ihm noch Antworten auf ein paar Fragen, die unsere Mitglieder im Vorfeld der Abstimmung über den Balair-GAV diesen Herbst interessieren könnten.

Zeitweise anwesend beim Interview war auch Stefan Maurer, Cheffluglehrer und Postholder Training der Balair.

RUNDSCHAU *Klaus, zu Deinem Posten als Leiter Flugbetrieb hast Du Stefan Helsing's Aufgabenbereiche mit übernommen. Was ist zusätzlich in Deinen Verantwortungsbereich gekommen?*

Klaus Lichtenstein Neu ist, dass ich jetzt die Gesamtverantwortung trage, jedoch werden die meisten Aufgaben, die



Klaus Lichtenstein

Stefan Helsing bei uns erfüllte, neu in der ELG wahrgenommen. Wir wollen darin eine zentrale Netzwerkplanung aufbauen, in der auch der Verkauf eine wichtige Rolle spielt. Dabei sind «Connections» sehr wichtig, die Stefan für uns auch in der neuen Aufgabe spielen lassen wird. Unsere Partner sind die grossen Tour Operators, zu denen Stefan in den letzten Jahren sehr gute Beziehungen aufbauen konnte.

Die Balair selbst wird zum reinen Operator, ohne Einsatzleitstelle, eigene Technik oder Verkaufsabteilung – deshalb fiel wohl auch die Wahl als Nachfolger für Stefan auf mich, da ich von der Operation her komme.

Wirst Du die Boeing selber auch fliegen?

Klaus Lichtenstein Ja.

Findest Du das sinnvoll?

Klaus Lichtenstein Sogar notwendig. Als Chefpilot und Chef Operations der Balair glaube ich, dass ich mir selbst ein direktes Bild der Ops mit diesem Flugzeug machen muss. Die Chefpiloten aller Fluglinien sind selbst Piloten und im Flugbetrieb mindestens teilzeitlich tätig. Auch von meinem Alter her kann ich die «Minimalverweilzeit» erfüllen, und dank dem, dass die B757 kommt, kann ich auch mehr fliegen, da diese auf Kurzstrecken eingesetzt wird.

Woher nimmst Du die für die geplante Expansion notwendigen neuen Piloten?

Klaus Lichtenstein Die Umflottung von der A310 auf die B767 ist für unsere Betriebsgrösse ein schwieriges Unterfangen. Wir müssen die A310 ausfliegen, die erste verlässt uns am 23. September und schon am folgenden Tag steigt unsere erste B767 in die Luft! Am 30. Oktober ist die zweite dran. Das gleichzeitige Ausfliegen eines Musters zusammen mit der Einführung eines neuen ist das Problem. Im Albana haben wir ausgehandelt, dass während der UK-Zeit meiner Leute auf die B767 Swissair-Piloten eingemietet werden, was, wie Du Dir vorstellen kannst, nicht gratis ist! Wir möchten so gut wie möglich auch unserer Boeing Ops den Swissair-Stempel aufdrücken, auch wenn wir mangels eigener Schulung unsere Leute heute bei LTU ausbilden lassen.

Mit der Umflottung verlassen uns neun Piloten, sieben Captains altershalber, zwei F/Os haben frei die Rückkehr zur Swissair

gewählt. Die Captains ersetzen wir durch zwei Upgradings aus den eigenen Reihen und drei pensionierte Swissair-Piloten, dazu müssen wir drei von uns selektionierte Captains direkt auf den linken Sitz einstellen.

Die werden fest angestellt?

Klaus Lichtenstein Gemäss neuem Vertrag werden sie fest angestellt. Da sich die Abstimmung auf Verlangen der AEROPERS leider verzögert hat, müssen wie sie gemäss dem jetzt gültigen Vertrag vorerst temporär anstellen.

Wo passen die externen Leute in die mit Albana arrangierte Karriereleiter für Swissair-F/Os?

Klaus Lichtenstein Basis dieses Modells war der Pilotenüberbestand bei Swissair durch den Verkauf der Fokker-Flotte. AEROPERS sicherte sich damals die Mitbeteiligung in der expandierenden Charterbranche. Heute ist die Situation die, dass Swissair Pilotenmangel hat und Balair weiter expandiert. Herr Bruggisser hat ja in Montreux gesagt, dass der Leisur-Teil der Branche schneller wächst als der Business-Teil. Es ist somit auch im Interesse des Verbands, in dieser expansiven Branche den Fuss drin zu behalten.

Als nächstes Problem unseres Bestandes kommt die Einführung der B757 im April 2000 auf uns zu. Die zwei neuen Flugzeuge werden einen Mehrbedarf von zehn Besatzungen generieren. Wir wollen unseren schon im Flight Recorder Interview erwähnten hohen Besatzungs-Index auf das europäische Niveau senken, um konkur-

renzfähig zu bleiben. Die Ursache liegt darin, dass kaum Crew-optimierte Einsätze möglich sind, weil der Markt Schweiz nicht mehr als einen Flug pro Woche an eine entlegene Destination zu füllen in der Lage ist.

Wir möchten die benötigten zehn Captains aus den eigenen Reihen mit Upgradings alimentieren. Also müssen wir diese zehn Copiloten ersetzen plus zehn zusätzliche F/Os für den Betrieb der B757 einstellen. Leider ist das Echo auf die Ausschreibung unter den Swissair-F/Os gering. Falls damit die Plätze nicht gefüllt werden können, haben wir schon zirka 100 Bewerbungen für eine Stelle bei uns.

Kannst Du Dir bei mangelnder Beteiligung von Swissair-F/Os eine Art Two-Tier-System vorstellen?

Klaus Lichtenstein Nein, ich finde, dass alle gleich behandelt werden sollten. Solange wir den Vertrag mit AEROPERS haben, werden auch alle Externen zu den gleichen Bedingungen angestellt wie die Swissair-Piloten.

Gilt das auch für den Übertritt in die Swissair?

Klaus Lichtenstein Nach altem Vertrag würden externe Piloten automatisch in die Swissair Senioritätsliste aufgenommen und hätten ebenfalls die Garantie, in die Swissair eintreten zu können. Im neuen Vertrag ist das nicht mehr so. Sie werden reine Balair-Piloten, die sich bei einem gewünschten Übertritt wie heutige Direct-Entries neu für Swissair bewerben müssen. Falls der Vertrag von den Mitgliedern

der AEROPERS abgelehnt würde, könnte es sein, dass die Anstellungsbedingungen der Balair sich an einem gesamteuropäischen Niveau orientieren würden.

Hast Du in bezug auf Nationalitäten im Cockpit Auflagen vom BIGA?

Klaus Lichtenstein Die gleichen wie die Swissair.

Sind keine Bestrebungen im Gange, mit dem Aufbau der ELG einen gemeinsamen Pilotenbestand auf europäischer Ebene zu bilden?

Klaus Lichtenstein Im Moment nicht. Balair ist eine Schweizer Firma, Betriebslizenz Nummer 3 in der Schweiz, wie das Zertifikat an der Bürowand belegt, und wir sind stolz darauf. Jene, die sich bei uns bewerben, erfüllen alle Erfordernisse für das BIGA.



Von Amtes wegen

Deine Absicht ist also, externe Piloten allenfalls in Zwischenphasen, in denen es nicht genügend Swissair-Piloten zur Verfügung hat, anzustellen und nicht, die Pilotinnen und Piloten der Swissair als Übergang für den Aufbau eines externen Corps zu benutzen?

Klaus Lichtenstein Unsere Absicht ist, den Vertrag mit AEROPERS weiterzuführen. Wenn das Echo aus Swissair-Beständen zu gering ist, müssen wir andere Lösungen finden.

Weshalb denkst Du, dass sich so wenige Swissair-F/Os gemeldet haben?

Klaus Lichtenstein Das Band ist vielleicht etwas schmal. Wir suchen F/Os bis maximal zum 6. Dienstjahr und Swissair-Auflage ist, dass sie über mindestens 1000 Swissair-Flugstunden verfügen, was heute knapp zwei Jahren entspricht. Ich kenne das genaue Potential nicht, stelle mir jedoch vor, dass es für mehr als nur für 13 Bewerbungen reichen sollte!

Die Salärskala ist für alle, auch für externe Piloten, gleich. Diese werden zwar ins erste Dienstjahr eingereiht, doch auch für sie zahlen wir von Anfang an den vollen Betrag in die VEF.

Gibt es auch im neuen Vertrag die Möglichkeit, Piloten temporär anzustellen?

Klaus Lichtenstein Ich habe keinerlei Interesse, Leute temporär zu beschäftigen. Mir geht es dabei auch um die Menschen, die so keine Job-Security haben.

Flight Duty Times (FDR) scheinen ein Stolperstein auf dem Weg zum neuen Vertrag zu sein. Sind die geforderten, und nach VBR möglichen, 14 Stunden überhaupt in die JAR-Ops integrierbar, oder gibt es verschiedene Vorschriften für Linie und Charter?

Was mit dem JAR Subpart Q (flight time limitations) passiert ist unklar. Es besteht derzeit sogar die Absicht der EU, sich da einzumischen. Dies könnte bedeuten, dass die Schweiz, obwohl JAA-Land, diese EU Vorschriften nicht übernimmt. Aber eben, es ist derzeit noch nicht klar, wohin die Reise führt. Zur Zeit gilt das VBR als gesetzliche Grundlage für die FDR.

Ich möchte aber zu den von Dir als «Stolperstein» bezeichneten 14 Stunden etwas Grundsätzliches sagen. Wir sind in Einzelfällen auf die 14 Stunden angewiesen. Sie helfen nämlich einige Teileinlargments zu vermeiden. Ich muss noch anmerken, dass jedes Teileinlargement, bei unserem Streckennetz, eine volle F/O Jahres-Position ausmacht. Im Konkurrenzvergleich kosten unsere Piloten am meisten, haben den grössten Ferienanspruch, machen noch Militärdienst und haben auch noch Anspruch auf mehr Freitage nach Rotationen. Wenn wir die 14 Stunden nicht erhalten sollten, dann muss ich leider feststellen, dass es finanziell nicht mehr aufgeht und wir einen anderen Lösungsweg suchen müssen.

Wir haben allen unseren Piloten vor Beginn der GAV Verhandlungen die neuen Bandbreiten bei den FDR's (MoU) angekündigt und es ihnen freigestellt, vor Ablauf des Termins zur Swissair zurückzukehren.

Keiner hat von dieser Option Gebrauch gemacht. Das zeigt doch, dass niemand dazu gezwungen wird und ich erlaube mir deshalb, was übrigens alle Charter- und auch Linienfluggesellschaften in ihren Vorschriften haben, als verantwortlich zu bezeichnen.

Wird die gegenseitige Unterstützung innerhalb der ELG etwas verändern an der Attraktivität der Charter-Rotationen?

Klaus Lichtenstein Nehmen wir den Mauritius-Flug. Es handelt sich dabei um einen Swissair-Flug, operated by Balair in Zusammenarbeit mit LTU. LTU darf aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht nach Mauritius fliegen, weil Condor diese Destination (notabene als Lufthansa-Kurs) schon bedient. Zusammen können wir diesen wöchentlichen Kurs füllen, und weitere neue Destinationen erschliessen. Es ist unsere erklärte Absicht, dass wir, LTU und Balair, uns gegenseitig die Flugzeuge nach Hause fliegen können. Sicher ergibt sich dadurch eine Verringerung der Wochenslings, doch wird dies mittelfristig nicht zu Einnächtern in der Karibik führen.

In der Arbeitsgruppe Operations der ELG, die ich leite, versuchen wir, Procedures und Policies zu vereinheitlichen. Dann können wir die Luftämter hoffentlich davon überzeugen, dass wir uns gegenseitig die Flugzeuge fliegen dürfen.

Wer gehört im Moment zur ELG und welche Neumitglieder habt Ihr im Visier?

Klaus Lichtenstein Dazu gehören momentan LTU, Air Europe, Sobelair, Volare

und Balair. Lauda ist im Gespräch. Man hat auch Crossair angefragt, die jedoch abgelehnt hat. Wir möchten auch als ELG einen gemeinsamen Auftritt im Ausland, ähnlich den Bestrebungen der Qualifyer-Gruppe. Wir haben erkannt, dass auch zwischen diesen beiden Gruppen Absprachen getroffen werden können, um den Gesamtaufwand zu mindern.

Was kosten Dich die von Dir «eingemieteten» Swissair-F/Os?

Klaus Lichtenstein Die Frage ist falsch gestellt. Du meinst wohl die F/Os die bei uns arbeiten? Sie arbeiten für eine gewisse Zeit voll bei uns, unter unserem GAV. Unsere Salärskala entspricht haargenau der Swissair-F/O-Salärskala, während die Captains keine eigene Skala haben, sondern für ihre Aufgabe einen Verantwortungszuschlag auf die SF/O-Skala erhalten. Alle haben in der Zeit, in der sie für uns fliegen, einen Balair-Vertrag mit 100-prozentiger Rücknahmegarantie durch die Swissair, ohne Einbusse der Swissair-Seniorität.

Was hältst Du von Seniorität?

Klaus Lichtenstein Es ist ein Ordnungsprinzip, das praktisch von allen Fluggesellschaften verwendet wird. Vor allem in Umschulungsperioden, wie sie heute auch in der Swissair herrschen, sollte sie jedoch flexibler gehandhabt werden können und nicht die dadurch «Geschützten» eigentlich behindern.

Bei Balair ist Mixed-Fleet-Flying mit der Ankunft der B757 für alle eingeführt. Wieso ist das für Euch sofort



The Workhorses

möglich, während die Swissair Airbus-Piloten starrste Vorschriften für die Zusatzumschulung auf die A-330 erfüllen müssen, ähnlich dem von Dir als erstarrt empfundenen Senioritätsprinzip? Haben Deine Piloten einfach «genügend Erfahrung»?

Klaus Lichtenstein Ich möchte mich zu Regulations bei Swissair nicht äussern. Wir haben allerdings keine unerfahrenen Piloten. Entweder kommen sie von der A310, haben also Kurz- und Langstrecke kennengelernt, oder als neue, vor allem diejenigen, die wir gleich als Captains einstellen, verfügen sie über eine grössere Flugerfahrung als unsere eigenen Leute, sie haben über 10'000 Flugstunden. Die externen Copiloten müssen mindestens 1500 Flugstunden, wenn immer möglich mit Jeterfahrung, im Linienbetrieb haben.

Ich persönlich sehe keine Ursache, weshalb ein gemischter Betrieb nicht möglich sein sollte.

Bedingt dieses B767/B757-One-Type-Rating auch einen Simulatorcheck abwechselnd auf einem der beiden Muster?

Klaus Lichtenstein Der LTU-Simulator in Maastricht, den wir für unsere Checks brauchen, stellt die ersten 15 Tage des Monats eine B767 dar und wird für die zweiten 15 Tage des Monats jeweils auf B757 umgebaut, so dass je ein Check pro Jahr auf dem spezifischen Typ gemacht wird.

Du sagst, dass Deine Piloten durch OTR, die Swissair-Selektionsstelle, geprüft werden. Gelten dabei die gleichen Massstäbe wie sie für die Selektion von Swissair-Piloten angewendet werden?

Klaus Lichtenstein Die Captains-Selektion war ja auch für die Swissair-Stelle Neuland. Es mussten dafür eigene Kriterien gefunden werden. Ich setzte mich für eine möglichst »erwachsenengerechte« Selektion ein. Deshalb beschlossen wir, Beno Benninger und Claudia Ehlers vom OTR und ich, dass es vor allem eine eingehende Persönlichkeitsabklärung der Kandidaten gibt. Diese basiert auf den von OTR im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Besetzung von Management-Stellen verwendeten Tests.

Wir haben aus der Captainsselektion fünf Personen im Holding, sie sind zwar positiv selektioniert, aber im Moment noch nicht unserem Bedarf entsprechend. Falls es uns nicht gelingt, genügend Swissair-F/Os zu finden, suchen wir aus den hundert externen Bewerbungen von Copiloten mit ähnlichen Kriterien und fliegerischer Abklärung, wie sie für die Swissair-Selektion gelten, die für uns passenden aus. Möglicherweise haben wir in einzelnen Aspekten aber andere Ansprüche als Swissair.

Du suchst nicht den reinen Akademiker!?

Klaus Lichtenstein Ich suche ihn nicht. Was das Fliegerische angeht setze ich die Latte auf die gleiche Höhe wie Swissair, für die Vorbildung können wir aber anderen Kriterien mehr Gewicht geben.

Swissair ist ja auch im Balair-Verwaltungsrat vertreten.

Klaus Lichtenstein Von der Swissair: Beat Schär (O) und Herr Fehr, Verkauf Markt Schweiz und Stefan Helsing, Allianzen.

Von der LTU: Herr Dr. Peter Fankhauser als Präsident und Peter Haslebacher.

Du sagtest, dass Balair-Piloten im Industrievergleich viel verdienen. Durch den neuen Vertrag wird sich daran nichts ändern.

Klaus Lichtenstein Der Gesamtaufwand für den einzelnen Piloten ist höher als bei allen anderen mir bekannten Charterunternehmen. Doch das ist es mir wert, wenn ich dadurch die Qualität halten kann.

Ist eigentlich die Kapers involviert in die Angelegenheiten Eurer Kabinenbesetzungen?

Klaus Lichtenstein Wir haben ein ähnliches Verhältnis wie zur AEROPERS. Viele Cabincrewmembers sind dort Mitglied. Der Vertrag mit der Kabine läuft im Jahre 2000 aus, gemäss einer Umfrage wollen viele bleiben, was Ausdruck für die hohe Motivation ist, die wir auch pflegen und erhalten wollen. Nach dem

Ablauf des Vertrages mit Kapers werden wir teilweise ein eigenes Kabinenpersonal Korps haben, es wird also weniger Swissair-Kabinenpersonal geben, das hin und her wechselt.

Den Crewaustausch wird es in näherer Zukunft nur mit LTU geben, bleibt das so?

Klaus Lichtenstein Anfänglich ist LTU sicher der geeignete Partner, da wir selbst unsere Ausbildung auf B767 und B757 bei LTU nach deren Normen machen. Wie der Standard in der ELG in Zukunft definiert wird, wird uns zeigen, ob der Austausch auch unter den anderen Mitgliedern möglich ist, sobald eine gemeinsame Policy und gemeinsame Procedures entwickelt sind. Dazu gehört auch eine gemeinsame Fuel-Policy, damit die Luftämter das absegnen. Jede Fluggesellschaft wird weiterhin nach eigenen FDRs fliegen, was aber auf den Austausch der Besetzungen nur geringfügige Auswirkungen haben wird. ELG-Besetzungen sind auch für den temporären Austausch bei Engpässen vorgesehen. Für die Kabinenbesetzungen ist mit Rücksicht auf das individuelle Erscheinungsbild der Fluglinien vorderhand kein Besetzungsaustausch vorgesehen.

Im Interview mit Christoph von Hornstein im Flight Recorder sprichst Du einen eigentlichen Kulturschock in der Zusammenarbeit mit LTU an. Was sollen wir darunter verstehen?

Klaus Lichtenstein Ich möchte da Stefan Maurer das Wort geben, er ist ja einer



Stefan Maurer

der ersten freiwillig von der Swissair zu uns gekommenen F/Os und heute Chef-Fluglehrer und Postholder Training der Balair.

Stephan Maurer Ich erlebe die LTU in zwei Welten. Boeing und Airbus. Wir leben mit Boeing. Ich muss noch vorwegnehmen, dass die LTU kein Schulbetrieb ist, wie ihn die Swissair hat. Die fortschrittlichen Ausbildungs- und Qualifikationsmethoden, die wir aus der Swissair mitbringen, sind mehr oder weniger unbekannt. Die Boeingwelt war in Bezug auf Ausbildung bisher unberührt von Einflüssen von aussen. Unsere Inputs waren für sie völlig neu. So ist zum Beispiel Zero Flight Training, obwohl vom Amt erlaubt, kein Thema und kann auch nicht diskutiert werden. Dies hat mich am Anfang am meisten geschockt. Ich hörte und höre: Das haben wir noch nie gemacht und wollen es auch nicht machen!

Ich möchte aber hier nicht weiter darauf eintreten, denn der Prozess zwischen den Verantwortlichen und uns ist im Gang. Ich bin trotz allem zuversichtlich, dass wir Fortschritte erzielen werden.

Mit welchen Minima arbeitet Ihr auf der Boeing?

Klaus Lichtenstein Mit denselben wie auf der A310.

Wie ist Euer Verhältnis zu den Tour Operators (TO)?

Klaus Lichtenstein Das Verhältnis ist sehr gut. Die Langstrecken verkaufen wir hauptsächlich an Kuoni, Hotelplan und diverse Spezialisten. Die zwei B757 die wir operieren werden Hotelplan gehören. Diese haben ja bekanntlich vorher mit TEA und Crossair zusammengearbeitet und sich neu für uns entschieden. Der ganze Verkauf liegt in der Verantwortung von Hotelplan, die unseren Markennamen aber beibehält, einzig für Werbezwecke sind kurzfristige Klebfolien-Bemalungen vorgesehen.

Bei der Auflösung der alten Balair/CTA hiess es noch, dass Charter zugunsten der Linie in den Hintergrund gerate. Heute sagt Herr Bruggisser, dass der Chartermarkt sich besser entwickle als der Business-Markt. Wie erklärst Du Dir das?

Klaus Lichtenstein Korrekterweise musst Du vom Leisuremarkt sprechen. Dieser wächst. Die Leute werden immer älter, werden immer früher pensioniert und können sich, nicht zuletzt dank der tiefen Preise, Ferien auch leisten. Es wird zudem immer Destinationen geben, die für eine Linienbedienung unattraktiv sind. Zum Beispiel die Karibik ex Europa, die Malediven um nur einzelne zu nennen. Andere Destinationen, zum Beispiel New York, sind fest in der Hand der Linienge-

sellschaften, die auf ihren Flügen regelrechte Chartertarife anbieten.

Grosse Touroperators kaufen gewisse Destinationen (Hotels) richtiggehend auf. Der Charterflug ist somit der Transportteil im ganzen Ferien-Package. Individuelle Reisen an solche, typische Feriendestinationen sind dann nicht mehr sehr attraktiv, denn es fehlt die Unterkunft.

Was für ein Verhältnis habt Ihr mit Crossair?

Klaus Lichtenstein Wir haben keine direkten Kontakte mehr, seit sie unsere Einladung, in der ELG mitzumachen, abgelehnt haben.

Ist der Range der B767 besser als bei der A310, damit nicht mehr nur mit knappsten PBR-Kalkulationen direkt geflogen werden kann?

Klaus Lichtenstein Der ist viel besser, genau was wir brauchen. Beispielsweise kann man mit voller Last bis Phuket fliegen, oder Zürich-Cancun. Neu werden wir sogar Kapazitäten für Fracht haben. Die ELG kümmert sich um die Vermarktung.

Wieso verschwinden die gelben Flügel?

Klaus Lichtenstein Erstens hat uns Boeing gesagt, sie könnten in ihrem Produktionsprozess nicht plötzlich ein Flügelpaar gelb streichen. Auch die Bemalung durch eine spezielle Firma kostet vor allem wegen der Standzeiten der Flugzeuge zu viel. Im weiteren haben wir mit den Leasingfirmen Probleme,

weil diese nicht zweimal ein Flugzeug bemalen und die Farbe wieder abkratzen möchten. Wir würden das in einer höheren Leasingrate versteckt finden.

Möchtest Du im Vorfeld der GAV-Abstimmung speziell noch etwas bemerken?

Klaus Lichtenstein Die Atmosphäre in unserem kleinen Betrieb möchte ich noch besonders hervorheben. Wir haben es da etwas leichter als die Swissair, indem wir zu den Fliegenden sehr direkte Informationswege über e-mail pflegen. Einmal monatlich treffen wir uns zu einem Austausch mit der Belegschaft, an dem jeweils etwa ein Drittel teilnimmt. Am Personalfest hatten wir 160 Teilnehmende, fast soviele Personen wie wir beschäftigen.

Denkst Du, dass sich durch den Austausch der Besetzungen der ELG untereinander ein Wandel einstellen wird?

KLAUS LICHTENSTEIN Im Gegenteil, wir stellen fest, dass das Fliegende Personal offen ist für den Erfahrungsaustausch mit fremden Besetzungen. Wir sind auch oft an den Destinationen in denselben Hotels, wo die Crews miteinander Kontakte pflegen. Sie empfinden dies als Bereicherung.

Ich möchte an dieser Stelle dem damaligen AEROPERS-Präsidenten Peter Nagl ein Kränzlein winden dafür, dass er sich in den Verhandlungen für eine Zusammenarbeit eingesetzt hat. Auch dem jetzigen Vorstand danke ich, dass er dies beibehalten

möchte. Die visionäre Haltung Peter Nagls zahlt sich vielleicht aus, wenn der Businessmarkt schrumpft und der Chartermarkt weiter wächst. Wir haben ja auch in Zusammenarbeit mit der AEROPERS Neuerungen eingeführt, die sehr positiv bei den Betroffenen aufgenommen worden sind. Ich denke da an die Kaufmöglichkeit von Sitzen gegen Ferientage.

Wird das bei einem Besatzungstausch mit LTU beibehalten werden können?

Klaus Lichtenstein Wir müssen noch abklären, wie wir das handhaben, doch ist es uns sehr wichtig, dort keinen Leistungsabbau machen zu müssen. Es ist doch gerade in unserer Zeit mit den Schwierigkeiten des Ferienbezugs eine gute Gelegenheit, gebuchte Sitze auf einer Rotation gegen Freitage eintauschen zu können. Wir haben auch ein ganz neues Ferienreglement.

Wie sieht das aus?

Klaus Lichtenstein Ich wollte immer, dass der Einzelne mehr Eigenverantwortung erhält. Darum haben wir nun 35 Tage pro Jahr als Ferien stipuliert, die auch als solche bezogen werden müssen. Sie entsprechen in etwa dem Minimum im Obligationenrecht plus Kompensation für gesetzliche Feiertage. Die meisten haben aber einen grösseren Anspruch. Da wir nun nur noch 35 Tage Ferien langfristig bestätigen müssen, einmal drei einmal zwei Wochen pro Jahr, gelingt uns dies viel besser. Die restlichen 17 Tage nennen wir nicht mehr Ferien, sondern

bezahlte Abwesenheiten. Damit kann das Crewmember nun tun und lassen, was es will. Es kann Sitze auf Flügen buchen auf denen es selber im Einsatz ist, es kann sie sich auszahlen lassen, oder natürlich als Ferien mit geringerer Priorität beziehen. Ich bin sehr froh, dass AEROPERS dabei mitmacht.

Wie gross ist Eure Kompetenz im Gewähren der Sitze für das Familienmitglied des Crewmembers, wo Ihr doch das ganze Flugzeug kontingentiert an Tour Operators verchartert?

Klaus Lichtenstein Der Sitz ist fest gebucht. Haben wir eigene Sitze auf dem gewünschten Flug, blockieren wir diese. Falls wir keine eigenen haben, versuchen wir Sitze zurückzukaufen und vergüten diese dem Tour Operator cash. Für zwei Ferientage erhält so ein Crewmember einen Sitz. Es kann natürlich sein, dass das nicht möglich ist, und wir den Wunsch zurückgeben müssen. Es gibt aber auch immer noch die Möglichkeit, auf Jump-Seats ein Familienmitglied standby mitzunehmen, doch kennen wir alle den Komfort einer solchen Reise. Es ist allen klar, dass man nicht für das erste Ferienwochenende in der Schweiz eine solche Buchung machen sollte, doch haben wir bis jetzt eine äusserst hohe Erfüllungsrate der Sitzbuchungen für Angehörige der Crews. Mit dem grösseren Platzangebot mit B767 werden die Chancen nochmals steigen.

Mit Klaus Lichtenstein und Stefan Maurer gesprochen hat

Viktor Sturzenegger

Kaleidoskop

Piloten und Busfahrer

Diese beiden Berufskategorien sind die einzigen in den USA, die eine vorgeschriebene Alterslimite zwingend zu berücksichtigen haben. Sonst ist jede Firma frei, ihre Angestellten so lange arbeiten zu lassen, wie sie wollen. Der Pilotenverband US-ALPA ist seit mehreren Jahren interessiert, die seit 1959 fixierte Altersgrenze für Linienpiloten von 60 auf 65 Jahre anzuheben. Jetzt kommt Unterstützung von Kongressabgeordneten und von Zeitungen. Analysen von 450 Vorfällen in diesem Jahr hätten ergeben, dass die Piloten zwischen 35 und 39 Jahren die sichersten sind, aber gleich dahinter kommt die Altersklasse 55 bis 59. Auch die über 60 Jahre alten Commuter-Piloten hätten ähnlich gute Werte erreicht.

Im Juli wurde in Europa und Israel die oberste Altersgrenze für Linienpiloten auf 65 Jahre fixiert. Dies und die Tatsache, dass die Fluggesellschaften in den USA grosse Pensionierungsjahrgänge vor sich sehen und gleichzeitig eine Pilotenknappheit beklagen, hat den Druck auf die FAA erhöht, hier aktiv zu werden.

Ein 66jähriger ehemaliger Jumbo-Pilot bei PanAm und United wird so zitiert: «The computer runs everything - once you program the on-board flight computer to take off, climb, level off and (set) the radio (beacons) you want to follow, it does all those things automatically. In

fact, the computers on the newest planes can even land the aircraft. Solch «professionelle» Begründungen decken vielleicht nicht nur aviatisch bedingte «shortcomings» des Alterns auf...

Boeing kauft Airbuse

Singapore Airlines (SIA) hatte Anfangs der neunziger Jahre eine Bestellung über eine namhafte Zahl MD-11 kurzfristig annulliert, weil die geforderte Reichweite nicht garantiert werden konnte. Statt dessen deckte sich SIA bei Airbus mit A340 ein. Diese sollen in zwei Jahren mit fünf Ultra-Langstrecken A340-500 ergänzt werden. 1995 gewann Boeing das Wettrennen gegen die A330 und konnte 10 Boeing 777 verkaufen, während Airbus die Kurzstreckenflotte erneuern durfte. Nun ist es Boeing aber gelungen, SIA zum Kauf der Langstrecken-777-200X anstelle der A340-500 zu bewegen. Da SIA als Trendsetterin in Asien betrachtet wird, hat Boeing messerscharf kalkuliert und hofft auf Signalwirkung in jenem Teil der Welt, der langsam wieder an einen Aufschwung glaubt. Als Eintauschofferte übernimmt Boeing sämtliche 17 A340 von SIA, die als Folge des Deals zwischen 2001 und 2006 ausgemustert werden, auch die zwei, die noch nicht ausgeliefert worden sind. Ob die A340-500 abbestellt werden, ist noch nicht klar, aber wahrscheinlich. SIA gibt Passagierumfragen als Grund des Meinungsumschwun-

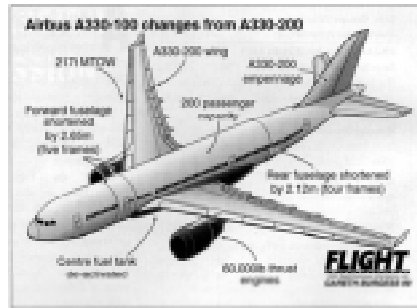
ges an. Die A340 seien zu langsam, auf einem 12stunden-Flug mache dies dreissig Minuten aus, zudem würden die im Vergleich mit dem Jumbo engeren Kabinendimensionen bemängelt.

Es wurde daraufhin in der Presse zitiert, dass die frustrierte Airbus Industries gedankt, den Gesellschaften, die diese 17 A340 kaufen, keine Serviceleistungen anzubieten. Damit soll der Verkaufspreis gedrückt und Boeing bestraft werden. Eine Woche später machte Airbus einen Schritt zurück und sagte, dies sei nur ein internes Strategiepapier gewesen, das den Weg in die Presse gefunden habe. Selbstverständlich würden sie Support anbieten, wenn ein potentieller Käufer bereits Airbuskunde sei oder zusätzlich mindestens ein Flugzeug ab Fabrik kaufen würde.

Die Laune der Airbusmanager hat sich sicher aufgehellt, als Mitte August bekannt wurde, dass die taiwanesisische China Airlines die 1995 platzierte Reservation für 12 Boeing 777 annulliert und sich für einen Mix von A340 und A330 entschlossen hatte. Diese Flugzeuge werden als optimal angesehen, den heutigen Mix an 747-200, MD-11 und A300-600 zu ersetzen, die Entscheidung sei auf rein kommerzieller Basis gefallen.

Baby-A330

Airbus sucht nach einem neuen Flugzeug, das die A300-600 sowie die A310 ersetzen könnte. Zuerst wurde ein Vorschlag basierend auf der A310 vorgeschlagen, doch laufen jetzt die Studien auf eine nochmals verkürzte A330 hin-



Aus Flight International Aug 1999

aus. Der Rumpf würde rund 10 Meter kürzer als derjenige der Basisversion A330-300 und 4,8 Meter kürzer als die A330-200. Obwohl der Rumpftank weggelassen würde, könnte Airbus dieselbe Reichweite anbieten: 11 850 km. Weil der Flügel die gleiche riesige Spannweite wie die A330 beibehalten soll, ist das Erscheinungsbild dereinst sicher gewöhnungsbedürftig.

Streik bei Boeing

In drei Werken von Boeing wurden Abstimmungen über die Streikbereitschaft der Angestellten durchgeführt. 19'260 Befragten stimmten dieser Umfrage der International Association of Machinists (IAM) mit 98% zu. Es geht um einen neuen GAV, dem 46'000 Angestellte unterstellt sein werden. Die IAM ist siegesgewiss, dass sie einen «high-quality contract» erhalten wird, denn sie ist bei zwei der drei bisherigen Verhandlungen als Gewinnerin hervorgegangen. Job security, Gesundheitsvorsorge und Pensionszahlungen sollen wesentlich verbessert werden. Der gegenwärtig gültige Vertrag läuft am 2. September aus, und

bei einem Streik ab dem 3. September würde jeder Angestellte 100 \$ pro Woche aus der Streikkasse erhalten.

Umdenken in den USA

Ende Jahr will die FAA Vorschläge über neue FDRs in die Vernehmlassung schicken. Seit 1993 sind die verschiedenen interessierten Stellen daran, neue Regeln auszuarbeiten, doch erst der Unfall einer American Airlines (AA) MD-82 in Little Rock hat die Sache beschleunigt. Die Besatzung war zum Unfallzeitpunkt seit 13 Stunden und 30 Minuten im Dienst gewesen, 14 Stunden sind bei AA erlaubt, 16 Stunden sind das FAA-Maximum. Die reine Flugzeit darf aber acht Stunden innerhalb einer 24-Stunden Periode nicht überschreiten, ebenso muss eine minimale Ruhezeit von ebenfalls acht Stunden innerhalb dieser Periode gewährt werden. Stein des Anstosses ist die Auslegung der Reserve, die heute wie bei Assistenzärzten angesetzt ist: Die Piloten sind während 24 Stunden jederzeit abrufbar, auch am Ende noch für die maximale Einsatzzeit. Eine gewisse Ruhezeit vor einem geplanten Einsatz ist vorgeschrieben, einige Gesellschaften halten sich jedoch nicht daran. Sie müssen aber bis Ende Jahr diesen Vorschriften entsprechen. Die Fluggesellschaften wehren sich gegen eine Verschärfung der Ruhezeit-Regelung, denn das würde den Bedarf an Personal schlagartig erhöhen.

In den Medien wurden Berichte von Piloten wiedergegeben, die zugaben, sie seien während Flügen (aus der Reserve) eingnickt. In einem Fall schiefen beide

Piloten für eine Weile. Für eine erhöhte Flugsicherheit forderten die Medien bessere Vorschriften. AA kommentierte diese Berichte als «Nonsense», da es jedem Piloten frei stehe, sich vom Flug abzumelden, wenn er sich zu müde fühle.

Econisness Class?

United Airlines wird in allen Flugzeugen, die inneramerikanische Strecken befliegen, eine Sitzreihe in der Economy Klasse entfernen und so den Sitzabstand je nach Flugzeug auf 89 bis 92 cm vergrößern. Die zunehmende Zahl an vollzahlenden Economy-Passagieren, die üblicherweise in die Erste Klasse komplimentiert worden seien, habe dermassen zugenommen, dass viele von ihnen tatsächlich Economy fliegen «müssen». Deshalb will ihnen United mehr Komfort auch in der gebuchten und bezahlten Klasse offerieren. Weiterer Gründe für die Sitzreduktion dürften aber auch der Preiszerfall und die Überkapazitäten sein. Durch diese Massnahme, die United 30 Millionen \$ kostet, expandiert die Gesellschaft ihre Kapazität im nächsten Jahr nur um zwei statt der geplanten 4,5%. Ausserdem kann die erhöhte Bequemlichkeit als Werbeargument für die gut zahlende Kundschaft beigezogen werden.

Auch British Airways hat Kapazitäts- und Yieldprobleme. Diese sollen dadurch gelöst werden, dass einige unprofitable Märkte aufgegeben und grosse Flugzeuge durch kleinere ersetzt werden. Über die nächsten drei Jahre soll so die Kapazität um 12% reduziert

werden. Viele Jumbos werden durch Boeing 777 ersetzt und in Europa sollen künftig vermehrt 100plätzer eingesetzt werden. Diese sind jedoch noch nicht bestellt, es stehen Airbus A318 und Boeing 717 zur Auswahl, wobei letztere im Moment die Nase vorne haben. Den lukrativen Concorde-Passagieren soll hingegen das Fliegen noch angenehmer gemacht werden: 14 Millionen £ werden ins Flugzeuginterieur, in die Sitze und in eine exklusive Lounge investiert.

Das unfehlbare Flugzeug

Die Fairchild Dornier 728JET wird das erste Flugzeug sein, dessen Software, Instrumentierung und Bedienung nach neuen Kriterien entwickelt werden, die die «human factors» in der Fliegerei berücksichtigen. Als vor zwanzig Jahren die ersten Glascockpits entworfen wurden, betraten Airbus und Boeing Neuland und versuchten, das Optimum an Bedienungskomfort und Darstellung herauszuholen. Gross angelegte Umfragen und Untersuchungen auf dem Gebiet der Mensch-Maschine Beziehung halfen, dem Stand der Technik entsprechend einen guten Arbeitsplatz zu gestalten. Wenige Jahre später konnte Fokker bereits aus ersten Erfahrungen Lehren ziehen und das Cockpit der Fokker 100 nochmals optimieren.

Erst vor zehn Jahren hat sich die europäische HFSG (Human Factors Steering Group) mit aufgetretenen Problemfeldern der Glascockpits, mit Unzulänglichkeiten der Software und möglichen

Standardisierungen der Systeme auseinandergesetzt. Hersteller, Fluggesellschaften, Universitäten und Behörden stellen Mitglieder in dieser Gruppe, die zum Ziel hat «... to assess areas of vulnerability in design and maintenance». Die Hersteller von Navigationscomputern machen eine «human factors hazard analysis» und erarbeiten Vorschläge, wie die Geräte bedienerfreundlicher und sicherer in der Anwendung werden könnten. Die Gruppe wird im Oktober in Seattle erste Ergebnisse und Empfehlungen präsentieren, die anschliessend von Fairchild Dornier übernommen und im Cockpit Layout in die Praxis umgesetzt werden.

Miles and Radiation

Die europäische Kommission prüft Mittel und Wege, wie die Crews mit der kosmischen Strahlung umgehen sollen. In jedem Spital, in Kraftwerken und Forschungsanstalten muss das Personal, das mit Strahlung in Berührung kommen könnte, ein Dosimeter mit sich tragen, das die aufgenommene Strahlung registriert. Experten vermuten, dass Crews mit 4,6 Millisievert (mSV) pro Jahr 1 mSV mehr (kosmische) Strahlung aufnehmen als Angestellte in einem Atomkraftwerk. Hostessen erkranken gemäss einer Studie zwei Mal so häufig an Brustkrebs als Nichtfliegende, während bei Piloten eine Erhöhung der Prostata- und Hirnkrebsanfälligkeit festgestellt wurden. Allerdings wird betont, dass der generelle Gesundheitszustand von Crews besser ist aufgrund der Anforde-

rungen an die Selektion - und beruhigend darauf hin gewiesen, dass bei einem «normalen Arbeitseinsatz» keine Grenzwerte tangiert würden.

Ab Mai 2000 müssen EU-Airlines die Strahlung an Bord messen und die Daten abliefern. So werden rund 80'000 Personen in diese Erhebungen einbezogen, was als ausreichend erachtet wird, statistisch aussagekräftige Prognosen über den Einfluss der kosmischen Strahlung auf unsere Gesundheit zu erstellen. Die Studie hat auch einen juristischen Hintergrund: Wenn in den Arbeitsverträgen nicht auf die Tatsache hingewiesen wird, dass ein Arbeitsplatz im Flugzeug zwangsläufig auch die Aufnahme kosmischer Strahlung mit sich bringt, könnte im Erkrankungsfall Schadenersatz wegen ungenügender Information verlangt werden - falls die mehrjährige Studie einen

Zusammenhang von kosmischer Strahlung und Krebsrisiko feststellen sollte.

Codeshare Sicherheit

Das US-Aussenministerium hatte nach dem Absturz einer A300 der Korean Air den Beamten verboten, mit Korean zu fliegen, die damals noch ein Codeshare-Abkommen mit Delta hatte. Das Department of Defense (DoD) hat jetzt allen US-Fluggesellschaften aufgetragen, eine Analyse über die Sicherheit ihrer Codeshare Gesellschaften zu erstellen. Innerhalb eines Jahres sollen die Ergebnisse dieser Analysen auf dem Tisch des DoD liegen, die Auskunft über Vor- und Unfälle, finanzielle Hintergründe, Struktur des Managements, Zustand der Flugzeuge und über die Wartung geben. Alle zwei Jahre müssen wieder neue Berichte erstellt werden.

Yawspin



Die US-Behörden geben jährlich 1,2 Milliarden \$ aus für Flugreisen und leiten daraus ein erhöhtes Interesse am Zustand der potentiell zu berücksichtigenden Fluggesellschaften ab.

Teure Billig-Airline

Mit einer Vier-Milliarden-\$-Bestellung über 25 A320 mit 50 Optionen, 24-Kanal TV an Bord, Ledersitzen, elektronischen Tickets und 125 Millionen \$ Startkapital will David Neeleman den vielen gestrauchelten Gründern von Billigesellschaften zeigen, wie man eine solche erfolgreich gründet und operiert. Die Basis wird in New York sein und bis Ende Jahr sollen von der «JetBlue» 44 Städte in Massachusetts, Florida und New York bedient werden, mit Tarifen, die bis zu 60% unter denjenigen der Konkurrenz seien. «Wir wer-

den die effizienteste Airline sein, die es gibt» ist Neeleman überzeugt.

Anklage im Fall ValuJet

Im Mai 1996 stürzte eine DC-9 der ValuJet neun Minuten nach dem Start in Miami in die Everglades. Als Unfallursache wurden unsachgemäß verpackte und entgegen der Zulassung der Gesellschaft beförderte Sauerstoffgeneratoren ermittelt, die im Frachtraum das tödliche Feuer auslösten. Der Staatsanwalt von Florida hat jetzt die Verantwortlichen der (inzwischen liquidierten) Wartungsfirma SabreTech in Miami auf Totschlag verklagt, weil sie die Hauptschuld am Unfall treffe. Die Angestellten seien nicht umfassend ausgebildet, überwacht und instruiert worden und hätten die Pakete nicht ordnungsgemäss beschriftet. ValuJet (heute AirTran) besass keine Lizenz,



© AEROPERS RUNDSCHAU 1999

gefährliche Güter zu transportieren. Die Begründung des Staatsanwaltes lautete: «Dieser Unfall wäre vermeidbar gewesen. Es war ein krimineller Akt.» Die Beschuldigten legten Berufung ein und wiesen auf eine Verkettung unglücklicher Umstände hin, die zu diesem Unfall führte, wobei sie nur ein Glied in der Kette gewesen seien.

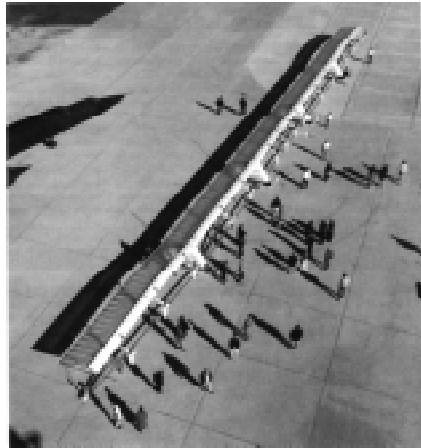
SabreTech hat noch andernorts Niederlassungen, ist aber wegen Verlusten von 37 Millionen \$, einer Strafverfügung der FAA in der Höhe von 2,2 Millionen \$ und einer Zivilklage von AirTran eigentlich so gut wie bankrott.

Megafloat

Japan hat bekanntlich Probleme mit Landbesitzern, die sich gegen Pistenbauten zur Wehr setzen. Da Japan eine Insel ist, bietet sich eine verlockende Möglichkeit an: Pisten auf dem Wasser bauen! Anfangs August wurde das sechste und letzte Stück einer schwimmenden Piste vor der Küste Tokios angeliefert. Die 1000 Meter lange Stahlpiste ist sechzig Meter breit und drei Meter hoch und wird während der nächsten Monate von der «Megafloat Technology Research Union» auf ihre Tauglichkeit für die Luftfahrt geprüft. Ebenfalls wird untersucht, wie sich Instrumentenlandesysteme integrieren lassen und wie die Anlage von der ATC betrieben werden kann.

Mega-Spannweite

Die NASA hat 1994 das Projekt ERAST (Environmental Research Aircraft and Sensor Technology) ins Leben gerufen.



Aus AW&ST 12. Juli

Mit autonom operierenden Flugzeugen sollen Langzeit-Untersuchungen der äusseren Atmosphäre möglich werden. Das interessanteste Flugzeug dieser Reihe ist zweifellos die fliegende Matratze «Centurion», deren Flügel mit über 80 Metern Spannweite nicht verwindungssteif ist, sondern die Bewegungen der Luftströmungen nachvollzieht, was bei dieser Leichtbauweise unumgänglich ist. 13 Elektromotoren werden am Tag von Solarzellen gespeist, die auch noch Batterien laden, damit eine 24stündige Operation gewährleistet ist. In einer späteren Phase sollen leichte Brennstoffzellen für Nachtstrom und eine Autonomie von 96 Stunden sorgen. Die maximal erreichbare Höhe soll 100'000 ft betragen!

Komplizierter Unfall

Am 8. Juli konnte man in den Zeitungen eine kurze Notiz lesen, wonach ein Frachtflugzeug der Lufthansa in Kath-

mandu abgestürzt sei. Da es sich «nur» um eine Frachtmaschine gehandelt hatte, wurden keine weiteren Meldungen mehr publiziert. Es handelte sich um eine 18jährige Boeing 727-200 der indischen Gesellschaft Hinuja Cargo Services, die zu 40% der Lufthansa gehört und im Auftrag von Lufthansa Cargo nach Neu Delhi unterwegs war. Schon kurz nach dem Start wurde klar, dass die Maschine nicht dem vorgeschriebenen Weg folgte, der einen sicheren Steigflug vom 1340 Meter über Meer gelegenen Flugplatz garantiert. Das Wrack lag in hügeligem Gelände auf 2100 Meter, das bei einer geschätzten Flugzeit von vier Minuten in eher flacher Flugbahn erreicht worden ist. Die Kommunikation gab keine Hinweise auf Probleme an Bord, von der Flugsicherung wurde keine Warnung über den falschen Flugweg gegeben, falls er überhaupt am Radar entdeckt worden ist. Der Flugdatenschreiber wurde sofort, das Cockpittonband erst zehn Tage nach dem Unfall im schwer zugänglichen Gelände gefunden. Die Auswertungen, von Experten aus Deutschland (Operator), Indien (State of registry) und den USA (State of manufacturer) überwacht, sind noch im Gange.

Hijacker warnte vor sich

Seit 1970 wurden in Japan 20 Flugzeugentführungen registriert. Bisher gab es dabei keine Opfer zu beklagen. Das japanische Transportministerium erhielt vor einiger Zeit Post von einem Mann namens Yuji Nishizawa, der die Sicherheitsmassnahmen auf den Flughäfen und bei

den Fluggesellschaften kritisierte und auf mehrere Missstände direkt hinwies. Unter anderem beschrieb er in verschiedenen Briefen, wie einfach Waffen an Bord geschmuggelt werden könnten. Das Ministerium beschloss daraufhin, die Sicherheitslücken zu schliessen. Doch nur ungenügend.

Dem 28jährigen arbeitslosen Yuji Nishizawa gelang es am 23. Juli, ein Messer, das er am Morgen auf einem Flug von Osaka nach Tokio im Gepäck mitgeschickt hatte, im «ungeschützten» Transit auszupacken und an Bord eines mit 517 Personen voll besetzten Jumbos der All Nippon Airways mitzunehmen. Er bedrohte damit eine Hostess und verschaffte sich Zugang zum Cockpit und befahl dem Copiloten, den Sitz zu verlassen. Der Kapitän konnte den Sendeknopf unbemerkt gedrückt halten, so dass die Bodenstelle Kenntnis vom Überfall erhielt. Nishizawa verlangte nun, das Flugzeug selber steuern zu dürfen, da er ein begeisterter Flugsimulator-Pilot war. Im Handgemenge, das daraufhin ausbrach, verletzte er den Kapitän am Hals so schwer, dass dieser später an den Verletzungen starb. Nun hatte Nishizawa Kontrolle über die 747-400 und probierte auch aus, ob sich ein richtiger Jumbo genau so verhalten würde wie der virtuelle im Computer. Offenbar war er doch nicht so versiert, schwankte doch die Höhe anfänglich um 600 Meter und bei einem Sinkflugmanöver kam er dem Boden bis auf 300 Meter gefährlich nahe. Dem Copiloten und einem weiteren 747 Kapitän, der als Passagier an

Bord war, gelang es, den Hijacker zu überwältigen und das Flugzeug abschliessend sicher zu landen.

Unpünktliche Virgin

Die englischen Eisenbahnen wurden zum grössten Teil privatisiert. Privat = effizienter und besser stimmt an diesem Beispiel einmal nicht. Wer schon pünktlich von unserem Layover Hotel in Manchester in die Stadt gefahren ist, Hand hoch! In unserem Fall wurde zwei Minuten vor Abfahrt der Zug als annulliert erklärt, der nächste fuhr in vier Minuten fünf Gleise weiter ab – aber keine Hast, auch er verspätet. In der Statistik, die eine Verspätung erst nach grosszügigen 10 Minuten (Regionalzüge) oder 15 Minuten (Intercity) aufnimmt, sind die von Virgin übernommenen Bahnstrecken abgeschlagen auf dem letzten Platz. Es ist auch schon vorgekommen, dass infolge geschwächter Kupplungen Wagenkompositionen mitten auf der Strecke abgehängt worden sind. Da ist es nur gut, dass Flugzeuge aus einem Stück bestehen!

Irrtum 1

Die Besatzung einer Boeing 727 der südamerikanischen Avensa mit 110 Passagieren an Bord verwechselte den 75 Kilometer südlich von Quito gelegenen Provinzflugplatz Ambato mit ihrem Ziel Flughafen Latacunga. Sie setzte auch tatsächlich auf, doch der Pilot wurde plötzlich unsicher, als er so schnell das Ende der Piste auf sich zu kommen sah, das in einen Graben mündete. Also Gashebel

in den Anschlag, rotieren, Flugzustand erstellen und weiter fliegen nach dem Motto: «Nur mal schnell Touch-and-go geübt». Sieben Stunden wurde er von Behördenvertretern in Latacunga festgehalten und befragt – und durfte anschliessend das Flugzeug doch noch weiter nach Bogota fliegen.

Irrtum 2

In den USA verbietet der ADA (Americans with Disabilities Act) den Firmen in vielen Fällen, Angestellte mit «eingeschränkten Fähigkeiten» zu entlassen oder Jobanträge nicht zu behandeln. Die Zwillingsschwestern Karen und Kimberley, die bei einer Regionalfluggesellschaft als Pilotinnen angestellt sind, wollten ihre extreme Kurzsichtigkeit unter dieses Gesetz stellen lassen, damit United Airlines auf ihre Bewerbung eintreten müsse. United konnte von Gericht aber einen Sieg erreichen, indem die Kurzsichtigkeit einerseits als korrigierbarer Fehler anerkannt wurde und dass andererseits die Anstellungsbedingungen durchaus eine maximal erlaubte Korrektur erhalten dürfen. Der Anwalt der Schwestern, der ebenfalls über eine Pilotenlizenz verfügt, beschuldigte das Gericht, es habe eine «gestörte Sicht» und kritisierte das Gesetz als miserabel ausgelegt.

Hundsgemein

Ein Irischer Wolfshund fühlte sich in seinem Käfig im Frachtraum einer Boeing 767 von Boston nach San Francisco etwas eingengt und verschaffte sich kraft

seiner Zähne etwas Bewegungsfreiheit. In seinem Ausgangstrayon befanden sich Kabel, die er wohl mit leckeren Knochen verwechselt hatte. Also biss er genüsslich hinein – Hund weiss ja, dass in einer Plasticverpackung ab und zu etwas Leckeres auftaucht – und liess nicht davon ab, bis er auf die Kupferseelen der Drähte kam. Nicht nur er wurde vom Resultat enttäuscht, auch die Cockpitcrew hatte unangenehme Auswirkungen hinzunehmen. So wurden Kontrollkabel des Fahrwerks und der Landeklappen beschädigt, aber die Funktionstüchtigkeit war nur in geringem Mass beeinträchtigt. Mit nicht ganz ausgefahrenen Klappen landete das Flugzeug dennoch pünktlich an der Destination. Die Bodenmannschaft wurde von einem schwanzwedelnden, zufriedenen Hund begrüsst.

Werbung des Monats

Eine ganzseitige Anzeige in einer aviatischen Fachzeitschrift preist die Airbus-

Flugzeuge als sozialen Gewinn für die Fliegenden an: «Our family allows you to spend more time with yours». «Kann man so nicht ganz unterschreiben,» werden da wohl viele Kolleginnen und Kollegen auf der A320-Familie beifügen.

Gratulation

Das HUPER (Human performance) Komitee des internationalen Pilotenverbandes IFALPA hat neue Arbeitsgruppen gebildet, die sich mit Alkoholtests, kosmischer Strahlung, Automatisierung, Checklisten, Zeitdruck, CRM und «human factors in ATS» befassen werden. Der neue Chairman, Capt. Don Smith, hat drei Vice-Chairmen ernannt, (politisch korrekt eine Vice-Chairwoman). Für Medizin ist Capt. Katia Defranq, für Human Factors Capt. Hans Sypkens und für Licensing ist «unser» A320-Capt Andrew Baldwin verantwortlich. Herzliche Gratulation zu dieser ehrenvollen Ernennung!

Henry Lüscher

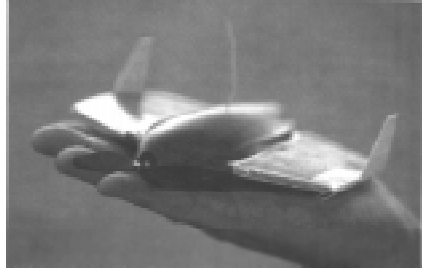
Mikro-Modellflieger

Viele von Ihnen sind begeisterte Modellflieger. Empfangsanlagen, Stellmotoren, Stabilisierungseinrichtungen und Präzisionsgetriebe werden immer kleiner und zuverlässiger. Elektro-Flieger wünschen sich noch leichtere und kleinere Geräte, um noch mehr Leistung herauszuholen zu können. GPS-Navigation und mehr Interaktion zwischen Modell und Pilot stehen auch auf der Wunschliste. In den USA werden grosse Anstrengungen auf diesem Gebiet gemacht, selbstverständlich für die Anwendung bei den Streitkräften. Es ist nicht auszuschliessen, dass mit der Zeit einige dieser Erfindungen einem breiteren Publikum zu Gute kommen.

Henry Lüscher

Auf dem Gebiet der Miniaturflugzeuge werden Fortschritte erzielt. Die «Defense Advanced Research Projects Agency» (DARPA) der US-Streitkräfte beschäftigt sich mit immer kleineren ferngesteuerten Flugzeugen. Black Widow und MicroSTAR heissen zwei kleine Modellflugzeuge, die bequem in einer Hand Platz haben. Ersteres hat einen Autopiloten und wird «head-down» am TV anhand der Bilder der eingebauten Kamera ferngesteuert. Die Hochleistungs-Lithiumbatterie reicht für eine Flugzeit

von 22 Minuten, beim MicroSTAR (siehe Bild) wurden 15 Minuten erreicht. Das Navigationssystem beider Modelle verfügt über Beschleunigungsmesser, Kompass, Höhenmesser, Kreisel - und wiegt bloss fünf Gramm! Die Aufklärungskamera des MicroSTAR wird bei späteren Versuchen zwei schwarz-weiss Bilder pro Sekunde über eine Distanz von bis zu fünf Kilometern übermitteln können. Der Stückpreis soll bei einer Serienfertigung 3000 \$ betragen, was es erlauben würde, jeder Truppe mehrere dieser Modellflugzeuge für die Nahaufklärung abzugeben.

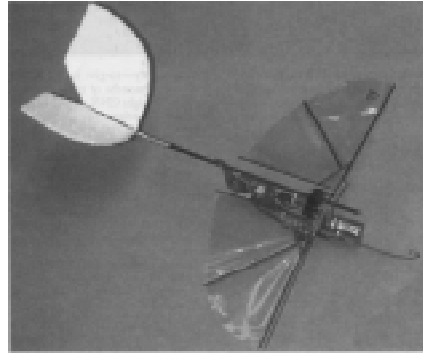


Aus AW&ST 12. Juli

Noch nicht sehr ausgereift, aber immerhin schon in der praktischen Experimentierphase sind die Helikopter. Drei verschiedene Varianten werden erprobt: Ein Zylinder, der oben vom Rotor und unten von einer Kamera begrenzt wird, eine handtellergrösse Plattform mit vier Rotoren sowie ein zweiseitiges Modell sind bereits geflogen. Das Zylindermodell wiegt 300 Gramm und vermag 100

Gramm Nutzlast mitzuschleppen, sechs Mal mehr als die oben erwähnten Flächenflugzeuge. Ziel ist, dem Helikopter eine dreiaxige Stabilität, GPS-Navigation, Infrarotkameras und zwei Stunden Flugdauer zu ermöglichen. Neben einem Elektromotor wird auch ein winziger 0.1 PS-Dieselmotor als Antrieb studiert, der einen vier- bis achtfach geringeren Treibstoffverbrauch aufweist als die heute gebräuchlichen Modellmotoren.

Ornikopter heissen die Minimodelle, die den Insekten nachempfunden sind und die grösste Herausforderung darstellen. Aber auch hier sind bereits erste Erfolge zu verzeichnen. Der «Microbat» mit 15 cm Spannweite ist 18 Sekunden lang (unkontrolliert) 50 Meter weit geflogen, indem ein Elektromotörchen die Flügel zum Flattern mit einer Frequenz von 20 Herz anregt. Als der Ornikopter nach der Landung «ausflatterte», seien Spatzen gekommen, in der Meinung, sie müssten einem »gefallenen» Kollegen



Aus AW&ST 12. Juli

helfen... Biologen arbeiten in diesen Teams mit, da die Aerodynamik von vielen Insekten immer noch Rätsel aufgibt.

Mikro-Power

Alle die oben erwähnten Kleinmodellflugzeuge mit Elektromotor haben den entscheidenden Nachteil, dass die Energieversorgung nicht allzu lange reicht. Sonnenzellen geben bei diesen kleinen Flügelflächen wenig her und Benzinmotörchen sind störungsanfällig und

Infolge Wegzug auf die Pensionierung verkaufen wir
nur 7 Minuten vom OPS Center entfernt
 am Rand des Erholungsgebietes in **Wallisellen** unser

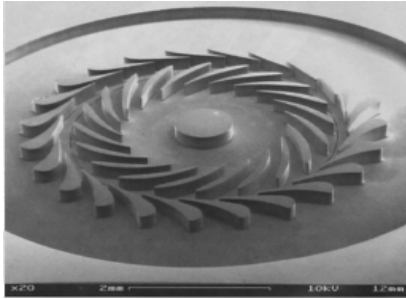
6-Zimmer-Einfamilienhaus

Baujahr 78, eins. angebaut, viele Extras wie Sauna, Wintergarten,
 Kachelofencheminée, usw.

Preis 895 000.-

Bezug ca. März 2000

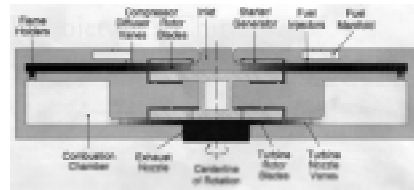
Auskunft bei Gusti Bader Tel. 01/830 26 53



Aus AW&ST 12. Juli

relativ «schwer». Deshalb hat sich die DARPA einem Projekt der US Army aus dem Jahr 1995 angeschlossen, das sich mit einer Mikro-Turbine als Antrieb von Geräten und Ersatz von Batterien befasst. Was heraus gekommen ist und im Frühling 2000 auf dem Prüfstand laufen soll, sprengt alle Grenzen der Miniaturisierung: Kompressor und Turbine haben je vier Millimeter Durchmesser weisen zwanzig 0,2 Millimeter hohe Stator- und Rotorschaukeln auf. Sie werden aus einem Silikon-Chip hergestellt, der gegenüber Keramik oder Titan ge-

nauer bearbeitet werden kann, aber nicht so hohe Verbrennungstemperaturen zulässt. Der Motor wird mit 1,2 Millionen Touren drehen und 30 Gramm Schub abgeben. Ein Problemfeld ist das Verhalten der Luflager, die erst bis 500'000 Touren getestet worden sind und bei kritischen Schwingungen oft versagen. Im Jahr 2001 soll das ausgereifte Triebwerk in ein 50 Gramm schweres Flugzeug mit 12 cm Spannweite eingebaut werden und diesem zu einer Geschwindigkeit von 50–100 km/h und einer Reichweite von 60 bis 120 km verhelfen. Der Treibstoffverbrauch schlägt mit bescheidenen 25 Gramm pro Stunde zu Buche.



Aus AW&ST 12. Juli

READY FOR AN ADVENTURE TRIP ACROSS THE US OR CANADA?

We are selling our impeccable "5thwheel-trailer-camper" together with a DODGE RAM Pickup truck.

95 Wilderness Fifth Wheel 33.2 ft. Kitchen with microwave, stove, fridge, freezer. Full walk through bath/shower, Washer/dryer. Living and dining room, slide-out free standing dinette. Queen bed & slide-out "magic bed".

95 Dodge 2500 Pickup truck. 25 000 miles only, Cummins Turbo Diesel, extended cab, long bed, still under warranty.

The whole unit is in white with green decoration. Hand over, in Seattle or Vancouver, October 1st or later. Price US\$ 41 000.-

Henry Weisskopf / Tel. Canada 250 706 90 10 or hweisskopf@compuserve.com

Skill & Luck On Their Side

Der in Spanien lebende pensionierte «Swissairler» und nach eigenen Angaben immer noch treue RUNDSCHAU Leser David Smith hat uns einen Artikel aus «Aviation International News» zukommen lassen, den er besonders spannend findet. Wir teilen seine Meinung und geben in der Folge eine gekürzte Fassung wieder.

Patrik Müntener

It begins on the morning of July 27 (1998), when the Learjet 35, took off at Frankfurt Main Airport on a fairly routine ambulance flight with a critically ill patient, his wife, his medical supporters and the two female pilots aboard.

Replacement of the fuel control unit at a service center in Switzerland seemed to have corrected power surges in engine No. 2 that had plagued captain Madeline Ales and copilot Erica Bogardus for most of the flight between Gander and Linz. Now on the way to L.A. there was a refueling stop at Keflavik and another at Gander. Between Keflavik and Gander, the power surge in the No. 2 engine reappeared. With no one in Gander to look at the problem, and since it wasn't considered a condition affecting the safety of flight, Ales decided to continue. If necessary she would switch to manual fuel flow. Out of Gander, as the aircraft was climbing through 20000ft with Bogardus

at the controls, problems with engine surge in No. 2 resurfaced. The fuel-flow computer was turned off and the flow adjusted manually. At the same time the two pilots were monitoring the weather, hoping to get above the 39000ft level and leave the cloud cover farther below, but with some loss of No. 2 engine performance they were not able to take the aircraft above light clouds and chops at about 31000 ft.

Communication Failure

Then things got worse. 45 minutes from Gander the autopilot quit. Seconds later the comm radios failed. Then the stall warning indicators went into the yellow, despite the fact that the airspeed indicator showed they were well above stall speed. Then erratic readings on the engine instruments - fuel flow fluctuations and temperature jumps. Ales scanned the voltage, which should have been 28 but was down to 20. She checked the generators and went through the rest of the electrical malfunction checklist and then consulted the GPS for the nearest airport. It turned out to be Stephenville Airport (ILS Approach) near St. George's Bay.

GPS Failure

The GPS «rolled over and died». Now they were left with nothing but the «whiskey» compass and the standby (peanut) attitude gyro on the captain's side and the air-

speed indicator on the copilot's side. Their hand held GPS turned out to be inoperative as well and to add to the building emergency, they had no idea when the battery for the backup gyro would run out. By this time, with the trim set for descent and locked there by the lack of electrical power, maintaining control of the aircraft was requiring the physical effort of both pilots.

In the cabin, support equipment for the patient had shifted to its own backup battery power. It was becoming apparent that landing the airplane was fast becoming not an option but an absolute necessity. With no sectionals for that area, no nav-aids and cloud covering all but the mountain tops a landing at Stephenville was discarded as an option.

Alternates All Socked In

Gander was also out - socked in. And based on the last met report, so was every alternate airfield between them and their next scheduled refueling stop at Teterboro, N.J., which was also down. Ales and Bogardus turned back to the south and followed the coastline that was still in the clear and, moments later spotted St. Andrews and the 3000 ft paved runway that serves the tiny village on the southern tip of Newfoundland. With no navigational aids, no autopilot, no comm and an unknown amount of time left on the backup gyro battery and on the backup batteries for the medical equipment, Ales made up her mind to land. It was then that Ales discovered that the hydraulic landing gear extension system wasn't working. They

ran the emergency extension procedure - still with no success. Eventually, they heard the gear clunk down, but with no indicator lights there was no way to verify that the wheels were indeed down and locked. Throughout the approach and landing, Ales and Bogardus handled the flight controls together, however, with flaps (hydraulically operated) and gear down, its handling was a lot more nicely. They flew a standard left-hand traffic pattern and agreed upon who would do what on the landing rollout. Once they were assured of making the runway, Ales and Bogardus lowered full flaps and continued the trajectory toward their destiny at 120 kias. Ales recalled how terribly short the concrete runway looked. Its published length is 3000 ft, but she later learned it is nearer 2800ft. To put this in perspective, it should be realized that in normal operations with a Learjet 35 5000 ft is standard minimum runway length. Peering through the windshield at a runway little more than half as long as the normal minimum, Ales glanced at the water off to the side to see what the surface wind was doing. She noted a crosswind from the right that she later estimated to 12 to 14 kt.

No Nosewheel Steering

With no electrical power to operate the nosewheel steering, Ales and Bogardus touched down right at the start of the runway. The skid marks began just 20 ft from the start of the strip - about the distance the airplane traveled in the split second it took for the crew to apply the brakes, for which the electrically actuated anti-lock

system was out of action. Ales guided the Learjet down the runway with her feet on the rudder pedals and brakes while Bogardus held the wheel over against the crosswind and pushed on the emergency brakes. They didn't want to take the risk of using their emergency chute with the crosswind. This Learjet also had no thrust reversers. The airplane drifted left as speed decayed. Ales recalled that the chances of stopping in the space available looked remote. When the airplane finally came to rest they were about 10 feet off the paved portion of the runway and the right main was about one foot onto the gravel at the runway edge, meaning they had successfully stopped in the length available.

Just minutes after the occupants had opened the main door, a local St. Andrews resident drove up. Happily he was an emergency medical technician with a cell phone. Within 15 minutes an ambulance had arrived to take the Learjet's patient and passengers to the local hospital. There were no injuries to crew or passengers and the only damage to the airplane were two blown inboard tires on the main landing gear. While no definitive cause of the problems encountered has yet been determined, a mechanic who crawled up into the «hell hole» to examine the electrical system, reported finding the two Cannon plugs, providing electrical power to the distribution box, were dangling loose. The mechanic reported that once the plugs were properly locked, the electrical system came back on line, working flawlessly. St. Andrews is a desolate field, ill equipped to deal with a stranded Learjet. But the lo-

cal pitched in with a tow truck and two-by-fours to reposition the airplane on the runway and jack it up for removal of the two blown tires. They were flown to Gander in a Cherokee together with the battery. Subsequently two new tires and the freshly charged battery were brought back. It was decided to fly to Stephenville for further checks. Nearly 500 gal of fuel were offloaded into 55-gal drums to lower the takeoff weight. From Stephenville the Learjet was flown to Gander for further inspections. Satisfied that the system was operating properly, the plane was flown to Bradley Field, Windsor Locks, Conn., where there was a Learjet service center on the airport. A source reported that after intensive tests, the technicians found a depressed pin in a plug to the fuel computer that appeared to have been making intermittent contact, causing the power surge in the No. 2 engine. This might explain why replacement of the fuel computer box itself at a Swiss aircraft maintenance center failed to correct the problem. While the pin has not been definitively listed as the cause of the problem, the aircraft has flown back and forth to Europe several times since replacement of the plug with no recurrence of the problem. Ales, 36 years old, comes by flying naturally. Her father operated a seaplane charter and flying school and she soloed on her 16th birthday. She has 9000 hr total time, is type rated in Learjet 35 and has experience in the Learjet 25 and Learjet 55. Bogardus, 26, has 1500 flight hours. She stays in charter operations to build up hours.

Don Keuchote de la Miseria oder Honi soit qui Mal-y-pensa

(frei nach San Miguel de Cervantes)

Auf den stählernen Schwingen ihres Lastenträgers Rostinante gleiten Don Keuchote und sein treuer Diener Senza Pranzo durch den Raum. Kühl ist die Morgenluft, noch fast erschütterungsfrei. So steigen sie Richtung Alpen.

Hinter ihnen liegt die tägliche Unbill des Einstiegs in die tägliche Aventüre, die zu meistern Don Keuchote seiner Dulcinella immer wieder hoch und heilig verspricht. Seit die Drachen des administrativen Widerstandes täglich grösser werden, ist ihm allerdings bewusst, dass er eines Tages nicht mehr zum erwarteten Zeitpunkt das Loblied auf seine Dulcinella wird anstimmen können, wie er sich dies in Jahrzehnten angewöhnte.

Fast täglich dauert es länger bis seine Rostinante bereit ist für den wiederkehrenden Kampf mit den Elementen. Nicht allein die Tatsache, dass die Hüter der Lastenträger, die früher deren Fütterung und Pflege rund um die Uhr gewährleisteten, heute wegen Personalmangels auf eine grosse Zahl früherer Leistungen verzichten und sie dafür Don Keuchote und seinem Diener überlassen, ist dafür verantwortlich. Böse Mächte lauern allerorten und

jene, die er früher noch als Mitstreitende an den Fronten des heiligen Krieges erachtete, empfindet er heute nur noch als zusätzliche Belastung. Einzig sein guter Freund und Diener Senza Pranzo ist ihm noch sicher. Auch wenn dessen Arbeitsaufwand sich in den letzten Jahren vervielfachte, leistet er mit seinen jüngeren Gliedern noch viel mehr, als es die steifer werdenden des alternden Don vermöchten.

Auch die ihn unterstützenden Hilfsmittel, die ihn die Plätze neuer Aventüren leichter finden lassen sollten, erweisen sich zunehmend als irreführend und ungenau, trotz wachsender technischer Perfektion. Karten, die er früher brauchte um zum nächsten Ort zu gelangen, lässt er heute gleich beiseite. Er orientiert sich lieber an den ewigen Werten der Geographie.

So gerüstet also gleiten Don Keuchote und Senza Pranzo gen Italien.

Dort wo allerorten Mandel-, Oliven- und andere Bäume blühen soll heute die erste Aventüre bestanden werden. Prachtvoll glänzen Alpengipfel, doch der Blick der vom Don geführten Gruppe ist erloschen. Verblasst ist der Glanz früherer Tage. Sie blicken in ihre

trüben Datenscheiben und gewahren kaum des Nächsten, geschweige denn des rosa Firmaments. Schon wissen sie, dass ihre eigenen Aventüren, die sie am Bestimmungsort der Reise fechten müssen, durch die Verzögerung für sie nur schwer zu gewinnen sein werden. Davon unangefochten setzt der Don zum Sinkflug an, Rostinante schüttelt sich kurz in einer Bö, doch halt, schon wieder hindern böse Mächte ihn, die Bestimmung der ersten Aventüre zu erreichen, und er wartet wie geheissen über der Ebene des Po. Endlich lassen Mal-y-pensas Wächter ihn hinein in ihr Reich, und sanft berührt der Lastenträger das Feld der Ehre des italienischen Staates.

Dort angekommen verabschieden sich Don Keuchote und Senza Pranzo mit ihren Mitstreitenden von der Gruppe. Nur manchmal glimmt ein Lächeln des Dankes, die meisten sehen allein den Don als Behinderer des Erfolges ihrer eigenen Aventüre.

Eine neue Gruppe gesellt sich ungeduldig zu den Mitstreitenden des Don, während dieser sich um den Zustand Rostinantes kümmert und Senza Pranzo die Waffen schärft für das Bestehen der nächsten Aventüre.

Natürlich machen es die Hüter Mal-y-pensas dem Don und seinen Mitstreitenden nicht leicht. Untätig muss er zusehen, wie die Zeit verrinnt und mit ihr seine Ehre Schaden leidet. Die neue Gruppe beklagt sich, dass sie die Weiterreise aus Helvetien noch verpasse, wenn er nicht bald etwas unternehme,

doch was er auch tut, in Mal-y-pensa regt sich nichts. Geschlagene zwei Stunden verrinnen zäh im Stundenglas, bis endlich der Beginn der neuen Aventüre in Mal-y-pensa vom Turm gerufen wird.

Schnell treiben Don Keuchote und sein Diener ihre Rostinante an – sie schwingt sich bald darauf eifrig in die Luft. Die Wolkentürme wollen auch umflogen sein und endlich ist der Luftraum von Helvetien rückerobert. Doch auch hier sind Wächter ihres Schrebergartens eifrig daran, die Freiheit der sich in die Lüfte Schwingenden zu begrenzen. Wieder wird geheissen zu warten, was die neue Gruppe nur zu grösserem Unmut reizt.

Endlich wird der Don gnädigst eingelassen und sanft setzt er Rostinante auf das Klagefeld der Anliegergemeinden. Im Gewimmel der anderen Lastenträger findet auch der Don das ihm zugewiesene Plätzchen – endlich kann er die Gruppe in ihre eigene Aventüre entlassen.

Allen ist alles anders und doch gleichen sich die Schicksale, denkt der Don und sinnt über der bestandenen schon an die kommende Aventüre, kaum bleibt ihm ein Gedanke an Dulcinella – doch der wird sich schon einstellen. Spätestens dann, wenn er sein Haupt in die Federn einer jener Herbergen sinken lässt, die nur unweit der Landefelder in der Umgebung seiner aventürebesiegelnden Destination harren.

Viktor Sturzenegger

Grösste Allgemeine Verunsicherung

Wie wird sich wohl die Zukunft zeigen? So fragen sich die rastlos Arbeitenden in unserem Betrieb. Und betriebsam ist wohl das freundlichste, das sich über ihn sagen lässt. Sicher sind alle im Umfeld Tätigen von ähnlichen Entwicklungen verfolgt, überall sinken die Preise und mit ihnen der Yield zwischen Einnahmen und Ausgaben. Auch die Bauern in der Schweiz stehen nach Aussagen von Finanz-Fachzeitschriften auf verlorenem Posten. Ihre Produkte sind nicht mehr dem Schutz des Staates unterstellt und sind dank unseres Preisniveaus zu teuer.

Auch wir produzieren teurer als die meisten anderen. Nur dadurch, dass wir mehr produzieren, kann der Betrieb überhaupt noch aufrecht erhalten werden. So sagen die Experten. Doch wie lange kann ein Betrieb am Limit überhaupt funktionieren? Oder, anders gefragt, was muss passieren, dass alle merken, dass ein Belegschaft jenseits der Schmerzgrenze arbeitet?

Ist es nicht die vornehmste Aufgabe einer Vertretung der Mitarbeitenden, das seelische und körperliche Wohlergehen der von ihr Vertretenen im Auge zu behalten? Gilt es da nicht den immer steigenden Anforderungen einer auf Gewinnmaximierung bedachten Geldgeberschaft die Stirn zu bieten, wenn die Arbeitsbelastung sozial unverträglich wird und bald ein Gesundheitsrisiko darstellt?

Wir alle erleben heute eine Arbeitsgruppe, die jenseits ihrer Limiten «eingesetzt wird».

Die Flugverkehrsleiter der Schweiz müssen mit knappen Beständen ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen bewältigen. Dass ihnen das nur recht und schlecht gelingt, zeigt die wachsende Zahl von massiven Verspätungen im Luftverkehr. Dass sich das auch auf uns und unsere Duty-Times niederschlägt, ist zwar in Lippenbekenntnissen der Führung scheinbar bewusst vorhanden, doch nichts ändert sich daran, dass man auch bei uns die knappen Bestände knapp belassen möchte! Damit ist das desolate Ferienreglement, beziehungsweise dessen haarsträubende Umsetzung angesprochen. In Zeiten, in denen auf Kurzstrecke monatlich 90 Blockstunden geflogen werden (dies entspricht umgesetzt auf Dutytime rund 240 Stunden Tätigkeit pro Monat in und um ein Flugzeug, sprich Arbeit), was aber heute den Maximalwerten unserer Verträge entspricht, sind frühzeitig bestimmbare Ferien eine unabdingbare Notwendigkeit des sozialen Überlebens jedes und jeder Einzelnen. Doch was macht's, wenn doch die maximale Arbeitszeit innert sieben Tagen 55 Stunden entspricht und die minimale Zahl der Freitage zu Hause deren neun. Alles geht auf gemäss GAV - wieso wird mir dabei nicht froh ums Herz? Wieso freue ich mich kaum am Einkauf immer neuer Betriebe und Anteilen an zahllosen Fluggesellschaften? Weil mir darob die Swissair langsam in Vergessenheit zu geraten scheint. Unsere Arbeitsbedingungen entsprechen schon den früher bei Crossair

für uns kaum nachvollziehbaren. Doch Moritz Suters Geist weht offenbar in allen Chefetagen. Getreu dem Motto, die anderen machen's ja auch, wird immer wieder der heilige Geist des Industrievergleichs beschworen, wobei oft Äpfel mit Birnen verglichen werden, weil niemand seine Karten offen auf den Tisch legt. Doch das schärft die Jünger McKinsey und McCormicks wenig. Man ist froh um immer neue Vertragsabschlüsse und beschwört gegenüber den Angestellten den drohenden Untergang des Abendlandes.

Wie lange noch?

Die Möglichkeiten des neuen Vertrags, sich quasi aus der Leibeigenschaft der Festanstellung freizukaufen und Zeit für Leib und Seele zu erhalten, sind dank der minutiösen Minimalplanung an Beständen von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Damit ist noch nicht gerechtfertigt, dass im so festgelegten Vertragswerk, die Verantwortung über das Wohlergehen dem Einzelnen überbürdet wurde, ohne Rückhalt durch den Verband. Bist Du nicht willig, Dir die für Dich nötige Freizeit zu kaufen, arbeitest Du am absoluten Maximum und siehst kaum Freund noch Familie – die sich sowieso schon darüber erstaunt zeigt, dass Du nach der Rückkehr gegen Mitternacht des Vortags am ersten Freitag schlapp machst und Dich nicht unbedingt so erfreut zeigst über die Einladung zur Fete am dritten Tag, weil Du aus Pflichtbewusstsein so fit wie möglich am nächsten Tag um sechs Uhr früh einchecken willst. Die Müdigkeit des ersten Tages entspringt der verschärften Einsatzleistung während der üblichen sechs

Einsatztage (früher bildeten auf Kurzstrecke sechs Tage die speziell festgehaltene Ausnahme nur in Spitzenmonaten – heute sind sie die Regel, wenn nicht gerade vier Tage Einsatz mit zwei Freitagen kombiniert werden können). Modernste Einsatzplanungshilfen werden sicher in Kombination mit dem preferential Bidding dazu führen, dass die Einsatzsteuerung durch die einzelnen Crewmembers mit einem weiteren Abbau an Lebensqualität einhergehen wird – ich erwarte keine Reduktion unserer «Produktivität», nur damit wir unsere Einsätze selbst gestalten helfen.

Wo führt das noch hin?

Hoffentlich nicht in einer Art «Back to the Future» in ein neues dunkles Zeitalter der beginnenden Industrialisierung. Es ergäbe wahrscheinlich eine Wiederholung der gemachten Entwicklung, über ein Auseinanderklaffen der Lebensumstände zwischen den Besitzenden und den «Besessenen», hin zu einer Auflehnung letzterer gegen erstere mit allen Konsequenzen. Damit möchte ich auch aufmerksam machen darauf, dass die Arbeitsbedingungen bei den am Boden Tätigen sich ebenso exponential verschlechtert haben in den letzten Jahren – und das erst noch auf einem schon tieferen Niveau! Sicher ist es schön, Stephan Eicher auf dem Dach des Terminals B hören zu können, allein erinnert mich das an die Erfinder der Diktatur, die schon dem Volk «Panem et Circenses» boten. Doch das Brot wird immer trockener, und die Zeiten der Krise, die den Einsatz von Diktatoren rechtfertigen, scheinen sich nahtlos aneinander zu reihen.

Viktor Sturzenegger

Ist die US-ATC besser?

Bei den täglichen Schwierigkeiten der europäischen ATC, mit dem Andrang in der Luft fertig zu werden, greifen wir liebend gern zum Vergleich mit den unserer Meinung nach effizienteren Flugverkehrsleitern in den USA. Auch in Zeitungskomentaren wird auf die klarere, einfachere Struktur in den USA hingewiesen, auf die Einheit der Materie was die Computeranlagen betrifft und auf die einheitliche Sprache, die alles einfacher macht.

Henry Lüscher

Die bevorstehende Änderung der Passagierrechte (namhafte Entschädigungen im Falle von Verspätungen), die derzeit im Kongress diskutiert wird, fordert die Airlines zur Gegenattacke heraus. Gordon Bethune, Präsident von Continental Airlines, hatte an einer Veranstaltung des Aero Club scharfe Worte und genaue Zahlen bereit, womit er die Verantwortung für Verspätungen anderen Institutionen zuschob. Das amerikanische ATC-System sei ineffizient, behauptete er, im ersten Halbjahr seien die Verspätungen in Detroit um 267% angestiegen, in Cincinnati um 142%, in Dallas um 131% und in Chicago um 98%. In Newark seien an einem Freitag 222 Flüge um durchschnittlich 77 Minuten verspätet gewesen, am drauffolgenden Sonntag - ohne Wetterprobleme -

sogar 82 Minuten, der Spitzenreiter erreichte 148 Minuten. 1% Verbesserung der Effizienz der ATC würde in jährlich 200 Millionen Dollar Einsparungen für die Airlines resultieren. «We are at a crossroads», sagte Bethune, «the horror stories are real and they are happening to us, to our employees and to our customers every day, every hour, every minute. I am here to tell you that gridlock is not a problem for the future, it is happening now, today - as we speak. We are not meeting the needs of our passengers and shippers.»

Bethune lobte den Kongress, der sich für ein erhöhtes Vierjahresbudget von 57,4 Milliarden \$ für die Luftfahrt ausgesprochen hat, das 13 Milliarden \$ für den Ausbau der ATC vorsieht, aber er warnte sogleich: »It now appears that the Congress may spend the next few months in a complex inside-the-beltway committee jurisdictional argument about whether it is a bad precedent to take trust funds off-budget.« Damit Probleme gelöst werden können, sollte zudem das Geld, das vom Staat auf die Tickets der Passagiere erhoben werde, zweckgebunden sein. Ausserdem sollte an eine Privatisierung der ATC oder zumindest einen Einsatz von fähigen Industriemanagern an der Spitze gedacht werden. Die FAA habe in Jahr 1997 Empfehlungen, minimale Anforderungen und Richtlinien veröffentlicht, an denen ausländische ATC-Zentren gemessen werden sollen. Wenn diese

auch auf die USA angewendet würden, wäre das System effizienter.

Bethune kann verstehen, dass Passagiere verärgert sind, aber dass sie deswegen ausrasten, lässt er nicht durch. So soll ein Passagier, der einen Check-in Angestellten per Faustschlag unter den Schalter beförderte, sein Leben lang auf der schwarzen Liste von Continental bleiben. Hier sollten die Gesetze auch verschärft werden, findet Bethune.

Privatisierung gefordert

Wie hierzulande sind auch die US-Bosse überzeugt, dass mit besseren Strukturen und einer Privatisierung der ATC ein reibungsloser Flugbetrieb Tatsache werden könnte. Da immer noch keine Gebühren erhoben werden (die FAA weiss nicht, was die ihr unterstellte ATC kostet...) können die Fluggesellschaften diese auch nicht zurückbehalten, was sie liebend gerne täten, bis «...das System die Ansprüche seiner Benutzer erfüllt» und keine zusätzlichen Kosten von 20 Millionen \$ pro Monat mehr verursacht.

Wie in England sehen die Angestellten der US-ATC einer Privatisierung mit gemischten Gefühlen entgegen und befürchten ein Absinken des Sicherheitsstandards. Es zeichnen sich daher da und dort bereits bescheidene Streikaktionen ab, wie zum Beispiel in Chicago Ende Juli, als sich Dutzende von Flugverkehrsleiter krank gemeldet hatten und der Verkehr um 40% reduziert werden musste. Der offizielle Grund war eine Gruchs- und Gesundheitsbeeinträchtigung, da in einem Gebäude die Decken

gegen Wassereinbruch chemisch versiegelt worden waren.

Im August wurden an 21 Flughäfen Aktionen von ATC-Technikern durchgeführt, die die Passagiere informierten, dass die FAA Systemerneuerungen verzögere und zu wenig Personal bewillige. Die Systemausfälle seien alarmierend, 4000 kleinere und grössere Ausfälle würden täglich registriert, manche sind so grotesk wie im Juli in Miami, als eine bei Servicearbeiten an der Telekommunikationsanlage ausgelöste Sicherung einen grossen Teil der ATC lahmlegte. Die Ingenieure hätten schon Vorschläge, wie die Anlagen sicherer gemacht werden könnten, aber die FAA höre nicht auf sie. Ausbildung und Förderung der Techniker werde vernachlässigt, neue Systeme nicht oder zu langsam eingeführt. Übrigens: Den «modernen» Stand der Technik der US-ATC sieht man wohl an der Tatsache, dass die FAA der weltweit grösste Verbraucher von Radioröhren ist...

US Radar besser?

Ein Montag im Juni wird in Atlanta als «schwarzer Montag» in die Geschichte eingehen. Der Hauptcomputer in der Flugverkehrsleitstelle verabschiedete sich plötzlich und liess die Flugverkehrsleiter im Stich. Diese schalteten auf das Stand-by System, das sinnigerweise DARC (Direct Access Radar Channel) heisst - welches aber die dunklen Bildschirme wegen eines internen Fehlers nicht eben zu erhellen vermochte. Die Radarechos der Flugzeuge zeigten weder Callsign, zugeteilte Höhe, Geschwindigkeit oder andere zum spediti-

ven arbeiten wichtigen Informationen, nur Transpondercode und aktuelle Höhen waren ersichtlich. Auch die Datenverarbeitung streikte, die «Strips» mussten wieder von Hand geschrieben und nachgeführt werden. Erst nach mehreren Tagen gelang es einem Team von IBM und FAA Spezialisten, den Hauptcomputer wieder voll betriebsfähig zu machen.

FAA wird aktiv

Die Verspätungssituation in diesem Sommer sei die schlimmste seit fünf Jahren gewesen, seit Mai sind monatlich über 40'000 Flüge verspätet gewesen, Tendenz steigend.

Am 5. und 6. August haben sich Vertreter der FAA und acht Fluggesellschaften zusammengesetzt und über Möglichkeiten diskutiert, schnell und ohne grossen Aufwand Abhilfe bei der untragbaren Verspätungssituation zu schaffen. Zwei Gebiete wurden speziell angesprochen: Die (zu) grossen Separationen sowie die Praxis, bei vermuteter oder aktueller Stausituation auf einem Flughafen so genannte «ground stops» zu verhängen. Dabei werden Flugzeuge, die diese verstopften Flughäfen anfliegen wollen, auf unbestimmte Zeit am Boden zurückgehalten. Anweisungen wie: «Expect an update in an hour or so» sorgen nicht gerade für Stimmung an Bord und lassen alle Beteiligten im Ungewissen, wann es weiter geht. Obwohl nach dem Fluglotsen-Streik im Jahr 1981, der in der Entlassung aller Fluglotsen gipfelte, ein nationales «Command Center» eingerichtet worden ist, das ähnliche Auf-

gaben wie die europäische Leitstelle in Brüssel wahrnehmen sollte, hat die nationale Koordination noch nie funktioniert. Die lokalen Zentren verfügen über «gate hold» oder «ground stops» nach eigenem Ermessen und in eigener Kompetenz. Die Fluglotsen an der Front misstrauen offenbar ihren Kollegen im Command Center und sprechen ihnen die Fähigkeit ab, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Hoch bezahlte Spezialisten für «Traffic management» sollen jetzt aber Verbesserungen herbei bringen. Was die Fluggesellschaften wollen ist, bei Verspätungssituationen Vorhersagen über geplante Abflugszeiten zu erhalten, damit diese die Bewirtschaftung ihrer Hubs der Verspätung anpassen und die Passagiere informieren können. Also wie bei uns in Europa - eine «Beslotlung».

Die Separationen von bis zu 100 Meilen in Ballungszentren wie Chicago-New York oder Chicago-Dallas sollen überdacht werden. Diese würden von den einzelnen ATC-Stellen anhand der lokalen Situation temporär eingeführt, ohne mit anderen Stellen oder dem Air Traffic Management der FAA zu koordinieren. Die sehr unökonomischen Sinkflugprofile, denen wir in den USA zu folgen haben, haben ihren Ursprung sicher auch in diesem lokalen Denken.

Also: Im Westen nichts Neues, nur nehmen wir es wohl aus der Distanz und aufgrund unserer sporadischen Inanspruchnahme der US-ATC nicht so bewusst wahr. Und was das wahre «Ei des Fluglotsen» ist, darüber werden sich die Experten der verschiedenen Lager noch lange streiten.

Europa: Blind unter Sehenden

Reisen bildet.

Reisen verschafft Eindrücke, Einblicke. Reisen verschafft die Möglichkeit des Vergleiches. Wer stets in seinen vier Wänden verbringt, der ist nicht in der Lage, eben diese mit jenen anderer zu vergleichen.

Der ist damit nicht in der Lage, die eigene Situation zu bewerten, da schlicht und einfach die Kriterien fehlen.

Ich habe oft den Eindruck, dass jenen, die sich hierzulande Gedanken über den Zustand der Luftfahrt machen, der allgemeinen zumal, meist eben die Beurteilungskriterien fehlen. Denn hätten sie die, würden sie womöglich anders reagieren. Nein: Hierzulande, in Deutschland, brechen einige Luftfahrer schon deshalb in Begeisterung aus, weil ein Controller servicebereit und freundlich war. Das, dieser eigentlich selbstverständliche Fakt wird dann hergenommen, um einer ganzen Flugsicherungsorganisation, die im Verbund Eurocontrol zu den schlechtesten der Welt gehört, ein gutes Zeugnis auszustellen. Wir Abendländer brechen oft schnell den Stab über angeblich technologisch nicht so hochentwickelte Länder und Gemeinschaften, spotten (auch) über deren intergalaktische Bürokratie, die so schrecklich hinderlich sei.

Nun: Wir waren in Australien. Der Flug begann mit der Aufgabe eines IFR-Flugplans für einen Flug durch das

hochentwickelte Abendland, von Straubing über München, Rom, an Neapel vorbei nach Rhodos. Der von mir akribisch ausgefüllte Originalplan wurde von der zentralen Flugplanverwaltung der hochentwickelten Abendländer zurückgeschickt, weil ein Teilstück angeblich nicht fliegar sei.

Neuer Plan mit etwas anderer Strecke. Der kam auch zurück. Nochmals neuer Plan mit wieder etwas anderer Strecke. Der Plan kam zurück mit einem Kommentar, dessen Kauderwelsch nicht einmal von den Spezialisten des AIS München verstanden wurde. Die netten Münchner, kamen dann meiner Bitte nach und versuchten ihrerseits, den Plan in Brüssel loszuwerden. Viermal, oder gar fünfmal schickte der blöde Computer der hochentwickelten Abendländer sogar dem AIS München den Plan zurück. Der Gipfel dann: Der letztendlich angenommene Plan entsprach auf Punkt und Komma jenem, den ich als ersten aufgegeben habe.

Also: Etwa 5 Stunden Arbeit im Abendland für einen schlichten IFR Flug. Zypern, am Rande Europas, dort gelegen, wo für viele die Welt zu Ende ist.

Ein hochkomplexer Flugplan über sensible Länder wie Libanon, Syrien, Jordanien, Saudi-Arabien nach Bahrain wurde anstandslos akzeptiert, es wurde planmässig ohne jede Verzögerung abgeflogen.

Oman, Märchenland mit märchenhafter Bürokratie? Denkste: Flugplan nach Indien eine halbe Stunde vor dem Start aufgegeben, planmässig abgeflogen. Bombay, dort wo die Bürokratie Triumphe feiert: 30 Minuten etwa benötigten wir für Zoll, Immigration, Flugplanabgabe und Auftanken. Am nächsten Tag betrug der Delay auf den Flugplan etwa 5 Minuten.

Bangkok: 800 Meilen durch Thailand, Malaysia nach Singapore; der anstandslos akzeptierte Flugplan muss zweimal verlängert werden, weil der Tankwagen nicht beikam: Kein Problem, Start fast auf die Minute pünktlich auf einem extrem dicht beflogenen Flughafen.

Bali: So schnell reist man nicht im Schengenstaat Frankreich ein. Als ein Visa eingetragen werden muss, kommen hilfsbereite Indonesier und schreiben fleissig, damit es für die Gäste schneller geht. Flugplan? Ausfüllen, abgeben, fliegen, keine Nachfrage, kein Delay, nichts.

Australien, der Traum: Eine Toll Free Nummer gewählt, irgendwo in Australien, im Busch, in Sydney, auf dem Great Barrier Reef: Flugplan abgegeben, Fehler werden nett am Telefon korrigiert, Wetterkarten gern unaufgefordert in das Hotel gefaxt.

Delay? Was bitte ist das? Und Australien besteht wahrhaftig nicht nur aus Wüste, sondern auch aus der sehr dicht beflogenen Ostküste. Zurück ging unser Flug genauso reibungslos. Bis wir nach Europa kamen. Nach Zypern. Von Zypern raus, ostwärts, südlich in die

«exotischen» Länder. Kein Problem. Von Zypern rein, westlich, nach Zentraleuropa: Großes Problem, denn die weltweit dümmste Flugsicherungsorganisation, Eurocontrol, schlägt gnadenlos zu: Da wartet man 1 Stunde, 2 Stunden, bis endlich das O.K. für den Plan vorliegt. Für einen simplen Flug von Zypern nach Rom Ciampinio. Dann in Rom gelandet. Flugplan aufgegeben, und zwar listig mit FL 180, denn damit vermeidet man die klassische Irritation der CFMU, die stets darüber stolpert, dass die Länder unterschiedliche Untergrenzen des oberen Luftraums haben, so dass, wenn man zwischen 200 und 240 fliegt, oft aus einem «A14» im Flugplan ab der FIR ein «UA14» gemacht werden muss, will man nicht den Euro-Control-Computer überfordern.

Nun: Eine italienischer Flugplanbearbeiter machte den ersten Fehler. Obwohl mit FL 180 im unteren Luftraum, schrieb er ein «U» vor die Airways. Klar: Plan kam zurück. Dann filte er, gewieft, gewieft, für unser Flugzeug FL 260, damit war das «U» dann berechtigt. Plan kam zurück, weil, man kann ja nicht einmal mehr darüber lachen, das Flugzeug kein 8,33 khz-Radio an Bord habe. Dazu muss man dieses berücksichtigen: 1. Ob die N60HT ein solches Radio hat oder nicht, weiss Eurocontrol nicht. 2. Die Pflicht, in Europa (und dann nur über Deutschland, Benelux und Frankreich) 8.33 kHz-Funkgeräte über FL 245 dabei zu haben, beginnt erst im Oktober 1999, Eurocontrol aber weist schon 5 Monate vorher die

Pläne zurück, weil Radios, die es nicht geben muss, nicht an Bord sind.

Seien wir fair und ehrlich: Wenn so etwas in Bombay passieren würde. Oder in Bangkok. Oder auf Zypern. Oder auf Bali. Wir alle würden europäisch selbstgefällig über diese unhaltbaren Zustände spotten, uns erregen und uns als überlegene Abendländer aufmanteln. Nun: In den zitierten Orten gibt es aber diesen Wahnsinn nicht. Denn gibt es nur, auf der ganzen Welt nur und ausschließlich in Zentraleuropa.

Es geht ja weiter: Von dem ganzen Hin und Her mit einem eigentlich sorgfältig und richtig aufgegebenen Flugplan erfährt der Betroffene erst beim Star-Up Request. Tigert dann quer über den römischen Flughafen Ciampino. Setzt sich mit dem Dispatcher und dessen Fehler auseinander. Sorgt dann dafür, dass der Plan neu geschrieben wird. Wartet anschließend 25 Minuten auf das O.K. aus Brüssel. Tigert zum Flugzeug zurück. Requestet Start-Up. Und bekommt - absolute Krönung - einen Departure Slot, der 4 Stunden und 2 Minuten hinter der im Flugplan eingetragenen Zeit in der Zukunft liegt, in diesem Fall um 17:02 UTC, 2 Minuten nachdem unsere Destination Straubing die Tore geschlossen hat.

Wie gesagt: So etwas in Bombay - wir würden wissend lächelnd die Hände über dem Kopf zusammenschlagen über die «indischen» Verhältnisse. Aber nein: Die verdichtete bürokratische Idiotie sitzt nicht in den Ländern der Dritten Welt, nicht im indischen Sub-

kontinent, nicht in Arabien. Sie sitzt in Brüssel und Paris, in Offenbach und Bonn/Berlin.

Es wird weitergehen: Die Post brachte uns in den vergangenen Tagen eine schöne Schrift der französischen Flugsicherung, stolz berichtet man über Innovationen, die Verbesserung der Radartechnik vorzugsweise. Eines fehlt in der Entwicklung der französischen Flugsicherung bis in das Jahr 2005 hinein: Jeder auch noch so kleine Hinweis, wie man sich denn mit dem Rest von Europa arrangieren wird - kein Ton, kein Wort, kein Komma über Eurocontrol und diese wahnsinnige CFMU. Europa - der sterbende Schwan?

Oder doch eher das sterbende Schwein angesichts dioxinverseuchter Lebensmittel, vertuschender Regierungschefs, korrupter Kommissare, freilaufender Kinderschänder? Es sieht nun ja so aus, als wenn die Herren Kohl und Waigel, die Euro-Männer der künftigen Geschichtsbücher, aus der harten Deutschmark ein liraverdächtiges Weichei gemacht haben, jedenfalls steht kurze Zeit nach der Einführung des neuen Talers der Dollar auf dem höchsten DM-Kurs seit 10 Jahren.

Insbesondere die Nutzer der Allgemeinen Luftfahrt dürfen das nun bezahlen, denn die müssen ihre Ersatzteile, ihre Flugzeuge letztlich in US-Dollar bezahlen.

Der Absturz des Euro machte für einen Deutschen eine neue Piper Mirage um 251.000,- Mark teurer, einen Robinson-Hubschrauber um 55.000,- Mark.

Wer zum CitationJet greift, darf dank des asthmatischen Euro, dessen Vitalität international durchaus am Ansehen europäischer Bürokratie, verseuchter Schweine und Hühner mit belgischem Dioxin, europäischer Energiepolitik und europäischem Bürokratismus hängt, 1,1 Millionen Mark mehr in die Hand nehmen, da kann die Begeisterung über Paneuropa schon leicht abkühlen. Seien wir doch ehrlich:

In Europas Fliegerei (mindestens) geht es drunter und drüber, das Verkehrssystem leidet nicht nur unter der Impotenz der Eurocontroller. Mag doch bitte jemand einmal erklären, weshalb ein Liter Autobenzin (Eurosuper) in England 35% teurer ist als in Deutschland, während ein Liter Avgas andererseits in England nur 50% dessen kostet, was man zwischen Flensburg und Eggenfelden zu zahlen hat.

Ebenso die Relation zu den Niederlanden: Niemand fährt mit dem Auto von Deutschland über die Grenze an die teuren - Strassentankstellen, aber jeder, der es sich erlauben kann, geht in Maastricht nieder, um für wenig mehr als 1 MarkAvgas zu tanken. Ist das Europa? Reisen bildet.

Jabiru, Australien, ist ein 1400 m langer, unkontrollierter Flugplatz, nur nach VFR zu benutzen, ohne Befuerung, Privat betrieben von der Kakadu Air. Dessen Chef Bob McDonald habe ich gefragt, wann wir denn am Morgen des 8. Mai starten dürften? «Wann ihr wollt», die Antwort kam ohne jedes Zö-

gern. Also standen wir kurz nach 6 Uhr morgens auf dem Platz, kurz vor Sonnenaufgang. Bob war da und wartete, half beim Tanken, bei der Abrechnung. Einen Turm oder ähnlichen Blödsinn gibt es in Jabiru natürlich nicht, per Unicom wird die Verständigung sichergestellt.

Dagegen steht: 29. Mai, 19:02, Anflug auf Straubing. 2 Minuten vorher hatte Straubing den Betrieb eingestellt. Die Rollos am neuen teuren Towergebäude heruntergelassen, nachmittags um 19 Uhr an einem strahlend schönen Mai-Tag war der Flugplatz leblos, verwaist, menschenleer, sogar das Restaurant geschlossen: Straubing-Wallmühle, einer der schönsten Flugplätze der Republik, degenerierte zur teuren Flugplatzruine, weil sich niemand drum kümmert. Im Lande der CSU. Die so gerne auf die EU wettet, auf jene, die zuviel Geld, zuviel Subventionen ausgeben. Nun: Straubing-Wallmühle bekam ein neues Bürogebäude, einen prächtigen Eingangsbereich, gut ausgestattete Büros für die Mitarbeiter. Das alles finanziert mit Subventionen der EU und des Freistaates. Diese Subventionen haben doch das Ziel, die Luftverkehrsinfrastruktur zu fördern.

Im Gschachtlhuber-Freistaat, wo man gern schon mal Flugplätze genehmigt ohne Zufahrt (Fürstenfeldbruck), wo Mitarbeiter des Luftamtes in Ausübung des Dienstes 11 Menschen in den Tod befördern (München), wo ein durchgeknallter Regierungsdirektor an einem unkontrollierten Flugplatz Wolken-

messgeräte aufstellen will (Nürnberg, Luftamt Nordbayern) läuft das anders: Das derart mit der Luftfahrtentwicklung zgedachten Geldern gebaute Gebäude erwies sich als kolossale Fehlplanung. Nun zieht eine Abteilung der Polizei dort ein - einen deutlicheren Missbrauch von Subventionen letztlich durch die Kommune Straubing kann es eigentlich gar nicht geben.

Ein solcher Vorfall in Schwarzafrika, im Nahen oder Fernen Osten: Selbstgefällig, überheblich würden wir reden und spotten, dabei leben wir Deutsche mitten in einem der größten Bananenstaaten überhaupt. Industrie und Mittelstand prosperieren, wo Unternehmer am Werk sind, drehen sich die Räder. Aber die Bremser werden immer mächtiger:

Fachlich Halbgebildete in gesellschaftlich wichtigsten Organisationen wie der Flugsicherung, platte Unfähigkeit und auch Desinteresse bis zur Faulheit in den Ämtern und den Flugplatz-Dienstleistungsunternehmen, das einen kleinen Flugplatz, mit Millionen Steuergeldern ausgebaut, nachmittags um 19 Uhr abschließt. Wir stranden mit diesen Faulpelzen, wir stranden mit diesen unfähigen Institutionen und Behörden, da mögen wir sehr sicher sein. In dem Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur der 3. Ebene macht uns mittlerweile der Rest der Welt etwas vor.

Wir Deutsche üben uns in lächerlichen Popanz, Luftaufsicht, Flugleiter, überflüssige, verzichtbare Luftämter und Regierungspräsidien verfassen immer

wieder dümmliche, sehr oft rechtswidrige Regeln, die niemand benötigt, die internationalen Übereinkünften widersprechen. Das alles wird einem wieder richtig klar und gegenwärtig, wenn man reist. Wer um die halbe Welt geflogen ist, begreift den Ernst der Lage hier spätestens dann, wenn er an einem schönen Mai-Samstag, nachmittags in strahlender Sonne auf einem abgeschlossenen Flugplatz landet, auf dem alle, aber wirklich alle Türen dicht sind. Den Schock bekommt man nicht in Indien, Thailand oder sonstwo. Den Schock bekommt man hierzulande. Hier müssen angehende Flugzeugführer mittlerweile Monate auf die Prüfung warten, weil Politiker in zwangsläufiger, zwanghafter? Unehrlichkeit den Bürgern Einsparungen bei einer Behörde, die aber kein Sparvolumen mehr hat, als Maßnahme zielorientierter Politik verkaufen und damit das Luftfahrt-Bundesamt auf Null brachten, während man gleichzeitig seit Jahrzehnten nicht in der Lage ist, etwa die Flugbenzinpreise europäisch zu vereinheitlichen, dazu fehlt die Kraft, der Wille, das Interesse.

Aber daheim mit den Geldern des europäischen Bürgers für die Luftfahrt ein Flugplatzgebäude bauen, um dann die örtliche Polizei darin unterzubringen. Dazu reicht es.

Heiko Teegen

Quelle: Pilot und Flugzeug 8/99

Eingesandt von Steve Rösli (Air Safety Committee)

AEROPERS MONTHLY RUNDSCHAU 4/98

JUNI

21.-29.06. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

21. Vorstandssitzung mit Willy Bonvin, Passivmitglied. Er wird regelmässig an den Vorstandssitzungen als Berater zum Thema Verbandsentwicklung, Reorganisation von Vorstands- und Sekretariatsarbeiten dabei sein.

22. Christoph Huber nimmt am ACSP/PBS (Preferential Bidding System) Projektausschuss Meeting teil.

Vorstandssitzung; zudem treffen sich Christoph Huber, Hanspeter Stocker und Gabrielle Musy mit einigen BBCTA-Piloten um die aktuelle Lage zu besprechen.

22. Meeting Balair/CTA mit Verbänden: Gabrielle Musy wird als neue AEROPERS-Vertreterin willkommen geheissen.

Hanspeter Stocker trifft sich mit J.-P. Tappy/SR-OCD.

23. Der Vorstand trifft sich mit Klaus Lichtenstein und Frau Stanka (BB/CTA) zur Schlussverhandlung über den

BB/CTA-GAV. Nach eingehenden Diskussionen wird die Weiterführung der Verhandlungen auf Ende August vertagt.

23. Zu Gast im Vorstand ist Herr Matthias Mölloney, Personalchef Swissair Airline. (s. Interview **RUNDSCHAU** 3/99).

24. Roy Holland, Vorsitzender der Ausländerkommission ist Gast im Vorstand.

Thomas Weder (Controlling) diskutiert mit dem Vorstand das Thema ACSP/PBS und nimmt anschliessend am ALBANA-EPM teil.

25. Ruedi Fischer und Sandro Gentile zählen die Stimmen für den neuen GAV99 aus, dieser wird bei einer Stimmbeteiligung von 81,7% mit 598 JA-Stimmen zu 320 NEIN-Stimmen angenommen.

25. Hanspeter Stocker und Thomas Weder sind am ALBANA-Monatsgremium.

28. Der Vorstand trifft sich mit der Geschäftsleitung der Swissair zur Unterzeichnung des neuen GAV99 im Balsberg.

29. - 1.7. Patrick Sutter, Manuel Knuchel und Alain Escher besuchen das IFALPA-ADO-Meeting in Toulouse.

Auch Charles Ott, AEROPERS-Passivmitglied wurde neu in den AEROSANA-Vorstand gewählt.

30. John Hüsey, Security-Delegierter tagt mit der SECOM und Sergio Pulitano tagt mit der F/O-Kommission.

26.-31.07. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

JULI

1./2. Christoph Huber nimmt in Montreux am SAirGroup Management Event 99 teil.

26./27. Die aus Bestandesgründen reduzierte Juli-Vorstandssitzung wird am 26. von Christoph Huber, Hanspeter Stocker, Markus Jöhl, teilweise Harry Zwarthod und am 27. von Christoph Huber, Hanspeter Stocker und teilweise Stephan Künzli bestritten.

7. Benjamin Bosshardt und Peter Tilly treffen sich mit Vertretern der CCP zum 6. Arbeitsgruppen Meeting AP/CCP.

26. Die **RUNDSCHAU**-Redaktion führt eine «ad hoc»-Redaktionssitzung zur **RUNDSCHAU** 4/99 ff. durch.

7./8. Thomas Leupin vertritt die AEROPERS in Brüssel am ECA-Board Meeting.

27. Christoph Huber nimmt an der 6. Sitzung des ACSP-Projektausschusses teil.

9. Das Ehrengericht tagt im AEROPERS-Sekretariat.

27. Stephan Künzli und Pietro Basso treffen sich mit diversen Vertretern der Swissair (O, OC, OK, OP, FCO, OPP) und der kapers bezüglich Expense Flow Projekt on Credit Cards for CCMs.

16. Gabrielle Musy und Hanspeter Stocker besuchen ein Meeting der European Leisure Group- (ELG-) Cockpitverbände in Brüssel.

19. Markus Jöhl vertritt die AEROPERS am SR-OCO-Stv.Assessment.

28. Thomas Weder und Jürgen Leitner bereiten das EPM und ALBANA-Monatsgremium vor.

23. Der AEROSANA-Vorstand und die Versicherungskommission tagen erstmals mit dem neugewählten Vorstandsmitglied Olav Brunner.

28. Markus Schneider trifft sich zum Thema ACSP/PBS versus Produktivität mit B. Müller/SR-OP.

29. Thomas Weder und Jürgen Leitner sind am EPM.
29. Hanspeter Stocker nimmt am regelmässigen Verbandsmeeting der BB/CTA teil.
30. Hanspeter Stocker, Thomas Weder und Jürgen Leitner nehmen am AL-BANA-Monatsgremium teil.
30. Hanspeter Stocker vertritt den Vorstand am kapers-Sommernachtsfest in Niederhasli.
12. Christoph Huber vertritt den Vorstand an der A310-Abschlussfeier.
16. Gabrielle Musy fliegt nach Brüssel an ein Meeting der European Leisure Group- (ELG-) Cockpitverbände.
17. Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed, Gabrielle Musy und Thomas Weder sind mit J.P. Tappy/SR-OCD und Vertreter der SR-Planungsstellen an den Rotationsvorabsprachen für den Winterflugplan 1999/2000.
18. Christoph Huber und Hanspeter Stocker treffen sich mit K. Lichtenstein und Olivia Stanka, BBCTA bezüglich offener Punkte des GAV99.
4. Harry Zwarthoed beantwortet im Rahmen einer Hotline Fragen zum Thema TZV.
- 10./11. Der Vorstand und Mitstreiter des GAV99 Verhandlungs- und Memorandum of Understanding-Teams sind für 2 Tage im Elsass (Sonnenfinsternis).
19. An der Informationsveranstaltung über die European Leisure Group (ELG), in Zürich und eingeladen von der LTU, nimmt Christoph Huber teil.

AUGUST

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 28. September / 26. Oktober 1999

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

Per 1. Juli 1999:



Brunner Dominic



Châtelain Marc



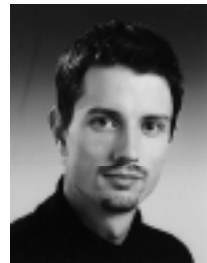
Gal Sebastian



Lüscher Daniel



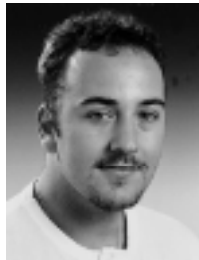
Meyer Ralph



Randon Matthias



Rechsteiner Lukas



Rüesch Marcel



Widmer Michel

Per 1. August 1999:



Klaus Daniel



Liesch Jürg



ZwYGart Stephan

IFALPA Children's Visiting Program

The German Cockpit Association «Vereinigung Cockpit e.V.» informs about IFALPA children's visiting program:

IFALPA endorses and encourages children of its members to accept a visitor in their homes and to make a reciprocal visit. Whereas a «coordinator» puts applicants in touch with each other according to age, sex, interests and the countries requested. The «applicants» and their parents are to arrange all travel plans, dates for the visit and insurance. Answer to all appli-

cants is granted, may however take some time; therefore early apply is recommended.

Interested? Call AEROPERS for details and application forms or get in touch with:

Ms Claudia Bauer,
IFALPA Children's Visiting Program
Vereinigung Cockpit
Lerchesbergring 24
D-60598 Frankfurt
Tel. +49 69 681065, Fax +49 69 682 678,
e-mail: vcockpit@compuserve.com