



Inhalt der Ausgabe 5/99

- 2 Editorial
- 4 Seite des Präsidenten
- 6 Persönliche Gedanken des Vorstandsmitgliedes Markus Schneider
- 18 Meinungen von...
- 24 Kaleidoskop
- 30 Yawspin
- 39 ATC-Delays forever?
- 45 Flying into trouble
- 62 Air Safety Committee: Safety Seminar
- 63 Pensioniertenausflug
- 65 AEROPERS monthly
- 68 Termine
- 69 Neumitglieder
- 70 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.



Fremde Federn

Kürzlich hatte ich Gelegenheit, im Rahmen meiner neuen Tätigkeit auf der Kurzstrecke, als kurzfristige Einsatzänderung einen Doppeleinsatz nach Turin für die Pleite gegangene Debonair zu fliegen. Die Passagierzahlen bewegten sich zwischen 15 und 50 je Flug. Im heutigen Umfeld und den damit verbundenen Preisen waren diese Flüge sicher alles andere als rentabel, auch wenn Jeff Katz in einem seiner letzten Morgengrüsse geschrieben hat, dass die Swissair-Flüge für die Debonair rentiert hätten. Selbstverständlich kann ich mir aufgrund meines einzelnen Einsatztages kein umfassendes Bild der Lage machen, doch leiser Zweifel keimt. Es tröstete mich wenig, dass einzelne Passagiere sich zum Abschied persönlich bei mir bedankten, dass wieder die Swissair diesen Flug mache, nach all den Erlebnissen, die sie mit dem damit betrauten «Franchisee» hatten. Die Flüge selbst waren herrlich, im Mittelland Hochnebel und ab 1200 Metern bis Turin eine Sicht wie im Bilderbuch! Doch trotz dieser glasklaren Umstände beschäftigten mich trübe Gedanken.

Ist die geniale Idee des «Franchising» vielleicht moderne Sklaverei? Werden da Ressourcen ausgebeutet, die nie und nimmer mit den ihnen überantworteten Strecken gewinnbringend

eingesetzt werden können? Sind wir vielleicht gar mitschuldig an der Pleite der Debonair? Natürlich hätten deren Verantwortliche besser wirtschaften müssen, und sicher haben sie auch gespart, wo sie nur konnten - doch ist es das, was wir uns unter einer Dienstleistung der Swissair vorstellen? Ist es das, was unsere zahlenden Passagiere möchten? Den Stimmen meiner Passagiere nach zu urteilen: Sicher nicht!

«Franchising» war die Lösung, uns von der unwirtschaftlichen Ehe mit Crossair zu lösen. Moritz Suter hat «seine» Swissair-Flüge ja nur im für ihn finanziell interessanten «Wet Lease» durchgeführt. Damit hat Swissair ihm seine Flüge gewinnbringend abgegolten, egal wie die Auslastung war, und wir haben die roten Zahlen geschrieben. Mit dem «Franchising» wurde der Spiess umgedreht und hat vielleicht das erste Opfer erdolcht. Soll das nun munter so weitergehen? Suchen wir immer neue Pleitegeier, die unsere zahlenden Gäste quasi temporär für uns aus Flugplätzen holen, die für grössere Flugzeuge nicht wirtschaftlich bedienbar sind und selbst für kleinere nur immer hart an der Verlustgrenze kalkulierbar bleiben? Wo werden da die Abstriche gemacht? Können wir das als «Namensgeber» eigentlich verantworten?

Der ganze Zauber der freien Marktwirtschaft hat in seinem Ursprungsland USA schon verschiedentlich Opfer gefordert. Billigste Anbietende fliegen buchstäblich um jeden Preis vorab zwischen den lukrativen Zentren, während Flüge in Randzonen nach kurzer Zeit teurer waren als noch vor der segensreichen Deregulation, oder sie wurden gänzlich gestrichen. Wir vollziehen im Moment dieselbe Geschichte ein paar Jahre verspätet. Ist das im Dienste der Kundinnen und Kunden? Dass dabei mitunter auch Sicherheitsaspekte ausser Acht gelassen werden, hat der Unfall bei ValuJet gezeigt, unsachverständiger Umgang mit gefährlichen Gütern führte zum Brand und dem folgenden Absturz der DC-9 in Florida.

Überall wird gespart - auf Teufel komm raus - Fachkräfte kosten mehr als Tagelöhner und fordern womöglich geregelte Arbeitszeiten. Das jüngste Beispiel findet sich nicht im Umfeld der Fliegerei, auch wenn es in der Diskussion und in einigen Konsequenzen wieder dahin zurück führt. Das Vereinigte Königreich hat vor, schrittweise viele öffentliche Bereiche zu privatisieren. Die Infrastruktur

der British Rail wird seit zwei Jahren durch Railtrack, eine private Firma, gewährleistet, wobei offensichtliche Mängel des Sicherheitsstandards zutage traten. Der folgenschwere Unfall von Anfang Oktober in London hat die Öffentlichkeit auf die Lage aufmerksam gemacht und die British Airlines Pilots Association zieht Parallelen zur beabsichtigten Privatisierung der Luftverkehrskontrolle. «The last thing we want, is a Railtrack of the skies!» lautet ihr Tenor und sie verbündet sich mit den Gewerkschaften der Controller sowie Anwohnern von Flughäfen, um gegen die geplante Privatisierung zu kämpfen.

Der Markt fordert alles viel schneller, viel billiger, heisst es. Wir müssen immer billiger werden, um gegen die übermächtige Konkurrenz zu bestehen und trotz immer billigeren Preisen noch zu überleben - ? Deshalb sind unsere Verantwortlichen sicher schon wieder auf der Suche nach einem Ersatz für Debonair. Es heisst allerdings aufpassen, dass sich hinter irgendeinem günstigen Angebot nicht etwas Tragisches verbirgen!

Viktor Sturzenegger

Liebe Mitglieder

Der weltweit mächtigste Pilotenverband ist unzweifelhaft die US ALPA. Sie vertritt mehr als 50'000 Piloten gegenüber dem Management von über 50 Airlines. An der Spitze dieser Organisation stehen professionelle Verhandlungsteams, die durch ein ebenso professionelles Backoffice unterstützt werden. Neben einer Vielzahl von Anwälten, Fachspezialisten und Analysten stehen bis hin zur eigenen Druckerei praktisch unlimitierte Ressourcen zur Verfügung. Allerdings sind dort logischerweise auch die Mitgliederbeiträge entsprechend höher als bei uns. Seit einiger Zeit vermietet die ALPA ihre Verhandlungsteams auch an Kunden ausserhalb der USA. Auch wir haben diesbezüglich vor einem Jahr mit der ALPA Kontakt aufgenommen und diese Option geprüft. Nicht zuletzt aus Kostengründen kam für uns ein solches Engagement jedoch zum dazumaligen Zeitpunkt nicht in Frage.

Selbst eine so mächtige Organisation bleibt jedoch nicht von äusseren Veränderungen und Zwängen des Marktes verschont. Dies zeigt ein Interview mit dem neuen Präsidenten Duane Woerth deutlich. Es ist kürzlich in der Zeitschrift «Airline Business» erschienen. Aus aktuellem Grund möchte ich Ihnen einige Passagen nicht vorenthalten:

«I have always felt that the most successful trade unions are the ones that ad-



apt and evolve to the changing environment. Probably one of the biggest problems the trade union movement has is that it has not adapted. It has been holding on to some perfect time that happened decades ago. But I want to move this union into tomorrow. If you can make the outside world

adapt to you, then great. But if you can't, then you must adapt and survive.»

Ich bin der Meinung, dass diese Situationsanalyse auch für uns ihre uneingeschränkte Gültigkeit hat. Duane Woerth führt zudem weiter aus:

«The previous president gave me a piece of paper and said «globalisation is coming and let's not do what we did with deregulation and say we are against it». So we came up with a pilot strategy...»

Auch hier spricht mir Duane aus dem Herzen: Wir müssen eigene Strategien entwickeln, um auf alle möglichen Eventualitäten vorbereitet zu sein. Wir müssen uns beispielsweise mit der europäischen Gesetzgebung oder den verschiedensten Formen der Rentengesetzgebung auseinandersetzen. Dies sind nur zwei Beispiele einer Liste, die sich beliebig erweitern liesse. Denn diese Themen werden früher oder später an uns herangetragen werden. Schon 1997 sind Gespräche über eine Verschmelzung der Swissair- und Sabena-Pilotenkörpers geführt worden. Und in den letzten Tagen ist bekannt geworden, dass höchstwah-

scheinlich kein Referendum gegen die bilateralen Verträge zustande kommen wird. Dies bedeutet für uns, dass möglicherweise bereits in 14 Monaten, also ab dem 1.1.2001 auch für unsere Airline EU-Recht gelten könnte. Noch engere Kooperationen oder gar Fusionen sind dann nicht auszuschließen. Solche Entwicklungen werden für uns im Moment noch gar nicht absehbare Auswirkungen auf unsere Arbeitsplätze haben. Sind wir dafür gerüstet? Meine Antwort lautet ganz klar: Nein!

In der heutigen, althergebrachten Organisationsform unseres Verbandes ist der Vorstand hauptsächlich mit Administration beschäftigt. Um den Verband in eine erfolgreiche Zukunft führen zu können, müsste er jedoch Zeit haben, sich vermehrt mit der Entwicklung von Strategien beschäftigen zu können.

Seit einigen Monaten arbeiten wir deshalb daran, unsere Ressourcen besser einzuteilen und zu nutzen. Wir haben ein Ressort geschaffen, das sich nur mit Verbandsentwicklung und Organisation beschäftigt. Wir sind hier schon sehr weit vorangekommen und können bereits konkrete Ergebnisse in unserer täglichen Arbeit umsetzen. Wir haben aber neu ein Ressort Strategie geschaffen, das sich vornehmlich mit unserer Zukunft beschäftigen soll; an Themen mangelt es hier sicher nicht. Ich bin der Meinung, dass dies eigentlich unser wichtigstes Ressort ist und ihm konsequenterweise auch die meisten Ressourcen zur Verfügung stehen müssten.

In diesem Umfeld ist auch die Schaffung der neuen Stelle eines Geschäftsführers zu sehen. Der Geschäftsführer soll den

Vorstand entlasten, damit dieser wieder vermehrt Zeit findet, sich um strategische Themen zu kümmern. Da der Vorstand jeweils nur während knapp einer Woche tagt, sind wir darauf angewiesen, dass sich während der übrigen Zeit jemand aktiv um die Aufbereitung von Entscheidungsgrundlagen kümmert. Nur so können wir in kürzerer Zeit die anstehenden Geschäfte speditiv erledigen.

Wegen der Ausarbeitung von zwei Gesamtarbeitsverträgen konnten wir uns bis heute leider noch zu wenig intensiv mit den oben erwähnten Veränderungsprozessen befassen. Jetzt wollen wir mit höchster Priorität diese Aufgaben anpacken.

Dass solche Veränderungen natürlich auch Verunsicherungen und Fragen aufwerfen, ist uns bewusst. Mancher Entscheidung mag auch nicht immer sofort auf volles Verständnis stossen. Wir haben erkannt, dass wir noch intensiver über Hintergründe informieren müssen, damit dieses Verständnis entstehen kann. Es ist klar, dass es oft bequemer ist, beim Alten zu bleiben, als sich Neuem und Ungewissem zuzuwenden. Es ist jedoch das erklärte Ziel des Vorstandes, sich ohne weitere Verzögerung für die Zukunft zu wappnen, denn es ist mindestens schon fünf vor zwölf.

Ob wir allerdings die dazu benötigte Unterstützung und Ihr Vertrauen für dieses Unterfangen geniessen dürfen, werden schlussendlich Sie, liebe Mitglieder entscheiden.

«Let's not hold on to some perfect times that happened decades ago. Let's move this union into tomorrow.»

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Huber

Einige persönliche Gedanken von Markus Schneider, AP-Vorstand

Liebe Kolleginnen und Kollegen, in letzter Zeit habe ich auf der Strecke die Erfahrung gemacht, dass ich vor lauter diskutieren über den SR-GAV99, Balair/CTA-GAV, Entlassung des Aeroperssekretärs, Albana etc. Mühe habe, zur rechten Zeit bei meiner Crew zu sein.

Viele fürchten sich momentan vor einem sogenannten «Know-How-Verlust» wegen des möglichen zukünftigen Abganges mehrerer Vorstandsmitglieder und der Kündigung unseres Sekretärs. Viele Leute machen sich zudem Sorgen um ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen. Darum möchte ich auf ein paar der öfters geäusserten Fragen eingreten.

GAV99 – Historisches

1995 wurden die Fokker 100 verkauft, das 100-Platzsegment mittels neuer Avro RJ100 zur Crossair ausgelagert und das Pilotenkorps war entsprechend mit Überbeständen konfrontiert. In der Folge wurde der GAV93 von der Swissair gekündigt und es entwickelte sich der GAV96. Ein GAV mit einer völlig neuen Philosophie, nämlich der direkten Kostenverantwortung der Piloten, gekoppelt an grössere Mitbestimmungsrechte, wurde geboren.

Der Name dieses «Kindes» war Albana. Dem Willen der Mehrheit der Piloten folgend wurde beschlossen, den Lohnabbau möglichst gering zu halten (anfänglich 5% mit der Möglichkeit für einen noch grösseren Abbau auf bis zu 11%) und die Produktivität stattdessen zu steigern, denn es galt den sogenannten Kickback wieder zurückzuerhalten («Die Geister, die du riefst...»).

AEROPERS schaltete sich mittels des sogenannten Controllings bald in Prozesse wie Umschulungsplanung, Bestände etc. ein und erreichte tatsächlich, dass mit der Zeit der gesamte zurückbehaltene Kickback wieder ausbezahlt werden konnte. Dieses Controlling hatte also unter anderem die Aufgabe, die Produktivitätssteigerung von uns Piloten umzusetzen. Pioniere in dieser Aufgabe waren Hans Jörg Müller und Thomas Weder, später auch Jürgen Leitner. Sie trugen durch ihre unermüdliche Arbeit dazu bei, dass die in den FDR des GAV96 ruhenden Reserven an Produktivität bis zum allerletzten Tropfen ausgenutzt werden konnten. Ohne sie wäre die resultierende Produktivitätssteigerung (speziell der Kurzstrecke) kaum möglich gewesen.

Auf der Strecke blieben unter anderem wichtige Aspekte der Seniorität, die uns

heute einholen. Denn aus finanziellen Überlegungen schien es damals richtig, Piloten zum Teil ausserhalb der Senioritätsliste ex Fokker 100 auf MD11, A310 und B747 zu schulen. Das Wehklagen bei den Umzuschulenden war gering, war es doch für die meisten eine Verbesserung. Oft konnten die Betroffenen ihren Wunschtyp angeben und wurden auch dorthin umgeschult. Die Konsequenzen, dass nämlich Senioritätsjüngere auf dem MD-11 landeten (und jetzt noch dort sind), aber auch etwas Senioritätsältere auf den B-747 kamen (meist freiwillig) und jetzt, unter strikter Anwendung der Seniorität, wieder auf den A320 müssen, hat natürlich heute viel mehr Brisanz. Es ist nur allzu menschlich, sich deshalb heute zu beschweren, allerdings wäre eigentlich vor Jahren der richtige Moment dazu gewesen.

Memorandum of Understanding

1997/8 tauchte die Gefahr einer Auslagerung der A320 als Gespenst auf. Um einer Vertragskündigung auszuweichen (Herr Bruggisser wollte bei den Piloten 70 Mio. Fr. einsparen) wurden MoU-Verhandlungen aufgenommen. Der AEROPERSvorstand fühlte sich unter Druck und es wurde versucht, auch mittels der damals geplanten Fusion mit der CCP, Druck abzuwenden.

Es ist also erst zwei Jahre her, dass wir uns mit einer Auslagerung der Kurzstrecke beschäftigten. Diese ist heute dank Mixed Fleet Flying, erhöhter Produktivität etc. kein Thema mehr und spätestens seit dem GAV99 mit seinen

Arbeitsplatzgarantien vorläufig völlig vom Tisch.

Ich möchte kurz auf die dem MoU zu Grunde liegenden Interessen eingehen (definiert anfangs 1998 unter dem früheren Vorstand), konnten diese doch vollständig im GAV99 umgesetzt werden:

- Erhaltung des materiellen Standards auf Basis GAV 96
- Berücksichtigung der persönlichen Bedürfnisse der FCM (Pensionsalter, Arbeitszeitmodelle)
- Quantitatives Wachstum des Swissair Pilotenkorps

Es stand damals explizit nicht zur Debatte, neue FDR zu verhandeln, da bekannt war, dass das PBS im Jahre 2000 kommen würde und dies sowieso Anpassungen der FDR mit sich bringen würde, da ein PBS nur mit angepassten FDR den FCM wirkliche individuelle Vorteile bringen kann.

Wir haben also seit 1996 die FDR des GAV96. Die heutigen Arbeitsbedingungen wurden vom damaligen Vorstand, von dem niemand mehr dem heutigen Vorstand angehört, ausgehandelt.

In der September-Vorstandswoche war ein Meeting mit OP geplant, um Vorbesprechungen bezüglich neuer FDR aufzunehmen. Angesichts der aktuellen Situation mussten wir diese leider verschieben und uns mit anderen Dingen beschäftigen.

GAV

Durch den Absturz der SR111 verzögert, wurde der GAV99 (parallel ver-

handelt mit dem Balair/CTA-GAV) erst dieses Frühjahr fertig.

Es handelt sich in meinen Augen (ich war Leiter unseres Teams für Ökonomische Aspekte) um einen sehr guten GAV. Allen Unkenrufen zum Trotz stehe ich für diesen Vertrag voll ein und finde ihn als Gesamtwerk sehr gut. – Speziell im Detail ist es uns gelungen, viele Verbesserungen mit weitreichenden positiven Konsequenzen einzubauen.

Ein GAV kann aber schwerlich individuelle Bedürfnisse befriedigen, sondern er soll als Gesamtwerk die grossen Meilensteine regeln.

Ich möchte jetzt gerne zu einigen «heissen» Punkten Stellung nehmen:

Unit Costs

Es ist uns gelungen, im neuen Vertrag von der direkten Unitcost-Verantwortung wegzukommen und den langwierigen und schwierigen Abrechnungen aus dem Weg zu gehen.

Wir haben also keine direkte Lohnabhängigkeit der Piloten mehr vom Umfeld, wie dies der GAV96 mit bis zu minus 11% zwingend vorsah.

Ich werte dies als einen grossen Durchbruch bei den Verhandlungen.

VEF

- Der versicherte Lohn konnte per 1.7.99 auf 102.5% angehoben werden.
- Das Basispensionierungsalter bleibt bei 55, ab diesem Alter wird der vollständig von der Swissair eingezahlte Beitrag zur Vergünstigung der Risikoversicherung verwendet.

- Da die Renditen der VEF in den letzten Jahren sehr gut waren, wurde uns von den VEF-Destinatärstiftungsräten vorgeschlagen, eine allfällige Lohnerhöhung vollständig als Lohn auszuzahlen. Daher wurde der VEF-Beitrag nominal beibehalten, was sich in einem kleineren Prozentsatz äussert.

- Es war schon länger ein Ziel der Destinatärstiftungsräte der VEF, den IBK-Anteil unabhängig von der Entwicklung der Risikoversicherung zu gestalten. Dies ist uns gelungen!

Von den Destinatärstiftungsräten wird die VEF-Regelung im neuen GAV als sehr gutes Verhandlungsergebnis betrachtet.

Bemerkung: Vielfach werde ich mit der Klage konfrontiert, früher hätte es im GAV96 ein Minimum des IBK-Satzes von x Prozent gegeben, welches jetzt im GAV99 verschwunden sei.

- Artikel im GAV96: Vorausgesetzt, die Vorsorgeeinrichtung kann die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen erfüllen, ist für die Finanzierung der individuellen Altersleistung ein Mindestsatz von x Prozent des Lohns einzuhalten (x siehe GAV96).

Kommentar: Die VEF bzw. deren Stiftungsrat hatte die Kompetenz, den einbezahlten Beitrag nach ihren gesetzlichen und reglementarischen Bedürfnissen auf die damals möglichen 4 Zahlungsstellen aufzuteilen. Zuerst wurden nach Reglement die 3 Fonds, d.h. der Rentenanpassungsfond, der Disponible Fond und schliesslich der Risikoversicherungsfond alimentiert und der Rest wurde dem IBK zuge-

schlagen. Beim Auftauchen einer grösseren Lücke in einem der 3 erwähnten Fonds wurde der IBK-Beitrag gemäss Reglement (und GAV96) allenfalls auch unter x Prozent reduziert (der Stiftungsrat ist paritätisch zusammengesetzt, d.h. die Swissair- und die Destinatärstiftungsräte müssen einen Entscheid je mit Mehrheiten tragen).

● GAV99: Obiger Artikel fiel als Verhandlungsergebnis aus dem Vertrag, denn:

Der IBK-Satz ist jetzt auf x plus 2.93 Prozent festgelegt und gleichzeitig ist dieser Beitrag nur noch auf 2 Fonds, nämlich den Rentenanpassungsfond und den Disponiblen Fonds sowie das IBK aufzuteilen. D.h. der Schutz ist eigentlich besser als früher (auch ohne GAV-Artikel), denn es sind nur noch 2 Fonds, deren allfällige Bedürfnisse relementarisch abgedeckt werden müssen, da die Risikoversicherung separat behandelt wird. Bezüglich der allfälligen Entscheide des Stiftungsrates gilt dasselbe wie oben.

Abschliessend ist anzumerken, dass dieser GAV96 Artikel für die VEF nie eine wirkliche Bedeutung hatte. Die VEF ist als unabhängige Stiftung glücklicherweise an keine Abmachungen Dritter gebunden, die nicht auch in ihrem Reglement oder im Gesetz vorhanden sind. Es ist nur der Stiftungsrat, der unabhängig vom GAV über die Verwendung der Beiträge entscheidet. Die AEROPERS regelt zusammen mit der Swissair im GAV, wie gross diese Beiträge sind, aber darüber hinausgehende Verpflichtungen zwi-

schen Swissair und AEROPERS sind für die VEF nicht bindend.

Der langen Rede kurzer Sinn: Ihr habt auf Rappen und Franken genau denselben Beitrag auf Eurem IBK wie unter dem GAV96, aber im Detail sind sehr viele Änderungen (grösstenteils Verbesserungen) erfolgt, die aber zugegebenermassen, der Materie angepasst, relativ komplex sind.

Lohn

Beim Lohn musste ein etwas kompliziertes Modell mit ausbezahlem Lohn (Rückbehalt) und versichertem Lohn gewählt werden, um Swissair entgegenzukommen. Im Gegenzug zum Verzicht auf die Unitcostabrechnung waren wir bereit, einen Teil des Lohnes (1.5%) in einen Bezug zu einem GAV-konformen Verhalten der AEROPERS zu setzen. Es ist aber nicht die Idee, wie früher jedes Jahr abzurechnen, sondern im Rahmen einer vernünftigen Zusammenarbeit gehen wir davon aus, dass diese 1.5% jeweils per Ende Jahr ausbezahlt werden.

Alles in allem handelt es sich um eine Erhöhung von 2.5%.

Wirtschaftlicher Notfall

Wie kaum ein anderer Artikel hat der wirtschaftliche Notfallartikel Staub aufgewirbelt und Ablehnung provoziert.

Was hat es damit auf sich?

Nun, 1997/8 hatte Herr Bruggisser sein Programm «Management trough the cycle» entwickelt und es entstand ein grosser Druck auf einen solchen GAV-Artikel.

Selbstverständlich waren wir anfänglich sehr reserviert und hatten wohl ähnliche Gefühle, wie sie viele von Euch noch heute hegen. Im Verlaufe der Verhandlungen (MoU und GAV99) liessen wir uns aber davon überzeugen, uns auf einen solchen GAV-Artikel einzulassen, denn:

- Wir verpflichten uns im GAV 99 nur, unter MB II im Falle eines Eintretens eines wirtschaftlichen Notfalles *Verhandlungen über Gesamtaufwandkürzungen von bis zu 5% aufzunehmen. – Ich möchte betonen, wir haben uns unter MB II verpflichtet darüber zu verhandeln, nicht es einfach abzugeben.*

- Ein solcher wirtschaftlicher Notfall ist auch als solcher zu betrachten, d.h. der Swissair ginge es über längere Zeit und in absehbarer Zukunft wirtschaftlich sehr schlecht.- Wer meint denn, wir könnten in einem Fall, in welchem den anderen Personalkategorien der Lohn reduziert würde, auf unseren Besitzständen beharren (mit oder ohne GAV-Artikel)?

- Unser Lohn ist nicht mehr direkt von den Unitcosts abhängig, die auch ohne allgemeinen wirtschaftlichen Notfall unseren Lohn in den Jahren 96 und 97 reduziert haben und sogar noch massiver hätten reduzieren können (siehe GAV96!). Im GAV96 war die vorgesehene Kürzung im Maximum 11% im Falle eines Überschliessens der Unit Costs, auch bei allfällig massiven Gewinnen der Swissair/SAirGroup.

Ich betrachte den Artikel betreffend eines wirtschaftlichen Notfalles, so wie er im GAV99 steht, als kein grosses Übel

sondern als das Ansprechen eines unangenehmen Faktums. Glücklicherweise ist es uns gelungen, für dessen Existenz andere Konzessionen einzuhandeln.

Randbemerkung: Wer hat im legendären x-seitigen Vergleich der beiden Verträge anlässlich der GAV99-Abstimmung gelesen, dass die Möglichkeit der Lohnkürzung um 11% als grossen Verhandlungserfolg wegbedungen werden konnte?

Bonusmodell

Es ist uns gelungen, ein Erfolgsbeteiligungsprogramm zusätzlich zu der oben erwähnten Lohnerhöhung einzuhandeln.

Ich beurteile dieses Verhandlungsergebnis als sehr gut und hoffentlich als ersten Schritt, dem in weiteren GAVs noch weitergehende erfolgsabhängige Lohnbestandteile folgen werden. Denn wirtschaftlich ist es für ein Unternehmen in guten Zeiten viel einfacher, einen guten Bonus zu bezahlen, als immer einen fixen Lohnzusatz.

Was für mich zählt ist, dass das durchschnittliche Gehalt bis Ende 2002 fixiert ist und durch erfolgsabhängige Lohnbestandteile noch wesentlich erhöht werden kann.

Wir haben zur Zeit drei Gewinn- und Erfolgsbeteiligungsmodelle.

Ferien

Ich denke, dass die Änderung des Ferienreglementes (Erhöhung des variablen Anteiles) sehr viel Ablehnung provoziert hat. Dieser Ferienartikel hat seinen Ursprung im Januar 99, als der AP-Teamlei-

ter der entsprechenden Verhandlungsgruppe verhindert war.

In dieser Verhandlungsrunde anfangs Jahr wurde von unserem Verhandlungsteam, bestehend schwergewichtig aus dem AEROPERS-Controlling, das neue Ferienreglement mit mehr variablen Ferien entwickelt. Notabene gehören die geistigen Väter dieses Reglementes (Jürgen Leitner und Thomas Weder) heute zu den grössten Scharfmachern gegen den jetzigen Vorstand. Sie entwickelten eine technokratische Lösung, von welcher sich leider der Vorstand und natürlich auch die Swissair überzeugen liessen.

Es ist fast eine Ironie des Schicksals, dass gerade auch wegen diesem Artikel der GAV99 fast an der Urne durchgefallen wäre, ausgerechnet mit denjenigen mehr oder weniger aktiv auf der ablehnenden Seite, die diese Achillesferse des GAV's konstruiert hatten.

Ich möchte Euch aber auch zu bedenken geben, dass die aktuelle Feriensituation wenig mit dem GAV96 bzw. -99 zu tun hat. Vielmehr ist sie eine Folge des starken Wachstums unserer Firma, nach fast 10 Jahren der Stagnation.

Die Frage lautet: Wachstum oder Ferien? Da meiner Ansicht nach Wachstum enorm wichtig ist für das Überleben unserer Firma, bin ich ganz klar für Wachstum, wissend dass es spätestens Ende 2000 wieder besser sein wird (2 A330 weniger als ursprünglich geplant und ein Aufbau der Bestände).

Hier noch eine kleine Nebenbemerkung: *Dank des Wachstums werden sich unsere Einheitskosten massiv re-*

duzieren. Dies ist einer der Gründe dafür, dass wir heute über eine Lohnerhöhung und drei Gewinn- und Erfolgsbeteiligungsmodelle sprechen.

Ohne Wachstum, aber mit normaler Ferienzuteilung, würden wir uns wohl über andere Dinge unterhalten, nämlich Gesprächen analog denjenigen im Vorfeld des GAV96 – Wer möchte dies?

Solidarität – oder warum haben wir Swissairpiloten bisher unter guten Arbeitsbedingungen operieren können?

Weltweit gibt es bei grossen Airlines Piloten mit sehr guten Anstellungsbedingungen und andererseits fristen Regional-Carrier-Piloten ein schwierigeres Dasein. Meiner Ansicht nach sind es verschiedene Ursachen, die zu dieser Situation führen:

- Eine wichtige Ursache liegt sicher im unterschiedlichen Marktsegment, in welchem sich eine Netzwerk-Airline bzw. ein Regional-Carrier bewegt.
- Regional Airlines müssen im absoluten low cost Bereich arbeiten, operieren häufig von zweitrangigen, billigen Flugplätzen aus und offerieren primär einen Punkt zu Punkt Service. Die Basis ihres Erfolges liegt in ihrer tiefen Kostenstruktur.
- Eine Netzwerk-Airline offeriert ein komplexeres Produkt, hat meist hohe Investitionen in Produkt- und Servicequalität getätigt. Sie will und kann mit einem Regional-Carrier bezüglich der Kostenstruktur nicht konkurrieren. Allenfalls lassen sich dank des sog. «Yield Managements» (Ertragsoptimierung

der verkauften Sitze) auf gewissen Strecken auch sehr tiefe Preise offerieren, aber man will und kann nicht jedermann transportieren.

- Ein weiterer wichtiger Grund liegt sicher im Organisationsgrad des Pilotenverbandes. Es handelt sich nämlich bei einem klassischen Pilotenverband, wie wir ihn bei AA, Delta, United, Swissair, Sabena, Air France, Lufthansa, Iberia etc. kennen, um Arbeitnehmerverbände, die ihre Forderungen bisher langfristig durchsetzen konnten. Positive Resultate dieser starken Verbandspolitik sind unter anderem:
 - Senioritätslisten, die von allen seriösen Gesellschaften aus Gründen der Flugsicherheit geführt werden (zur Minimierung von sozialem Spannungspotenzial im Cockpit).
 - Hohe Solidarität innerhalb des Verbandes. Solidarität in diesem Kontext heisst: *Erkennen, dass es für jeden Einzelnen langfristig mehr Vorteile bringt, als Gruppe zu handeln, statt als Individuum.*

Die Praxis erfolgreicher Pilotenverbände wie der AEROPERS zeigt, dass bei einem solidarischen Verhalten der Mitglieder sehr vieles erreicht werden kann. Selbstverständlich kann sich auch ein noch so starker Pilotenverband nicht langfristig gegen den Markt stellen, sondern, will er erfolgreich sein, muss er sich an der Ertragslage des Unternehmens orientieren (wie es die AEROPERS getan hat). Bisher ist es allen starken Verbänden gelungen, für ihre Mitglieder gute Konditionen beizubehalten.

Verkürzt: *Solange wir geschlossen handeln und den Bogen nicht überspannen, können wir als Piloten die Sicherheit auf hohem Standard gewähren und langfristig wirtschaftlich gut leben.*

Aber, nun kommt ein aber, nur ein einiger Verband ist ein starker Verband und deshalb möchte ich an alle appellieren, sich zu überlegen, ob ihr Partikularproblem so wichtig ist wie das Ganze. Wir leben in einer individualistischen Zeit, aber falls jeder meint, ein GAV müsse genau seine Ziele verwirklichen, so könnten wir als Gruppe bald gewisse Abnutzungserscheinungen aufweisen. Solidarität heisst für mich, dass ich bereit bin, gewisse Eigeninteressen zurückzustekken im Wissen, dass ich dafür mehr erhalten werde.

Reorganisation eines Vorstandes – oder wie es auch anders funktionieren könnte bzw. sollte

Erste Eindrücke von mir im Vorstand 1998: Ich war anfänglich etwas überrascht ob der Ineffizienz des Vorstandsbetriebes, als ich im Juni 1998 die ersten Sitzungen erlebte. Faktisch die ganze Zeit im Vorstand war ausgefüllt mit Sitzungen und langen Diskussionen, «gearbeitet» wurde in der Freizeit.

Der neue Vorstand erkannte aber recht schnell, dass etwas geschehen musste und begann sich nach dem Vorstandsseminar 98 anders zu organisieren, schon im Juli 98 wurden Blockzeiten eingeführt etc. Trotzdem betrachte ich die Organisation der Arbeit, wie sie damals stattfand, als eher unorganisiert.

Da wir durch die zwei parallel verlaufenden GAV-Verhandlungen sehr gefordert waren, konnten wir die dringend notwendige totale Reorganisation des Vorstandsbetriebes nur langsam vorwärtsbringen.

Wohin ?

Heute betrachte ich es als Ziel, dass der AEROPERSvorstand den Arbeitsstandard einer gut geführten Schulpflege oder Behörde erreicht. Dies kann z.B. heissen:

- Existenz eines Geschäftsregementes, welches die genauen Vorgänge bezüglich Abstimmungen etc. regelt.
- Grössere Geschäfte werden im Normalfall schriftlich vorbereitet und frühzeitig abgegeben. Eingetreten darauf wird nur, falls jemand Diskussion zum Thema verlangt, andernfalls gilt das Geschäft als erledigt.
- Es wird ein effizientes Backoffice geschaffen, welches den Kommissionen und dem Vorstand unterstützend zur Seite steht und sie in Form eines innovativen und umsichtigen Geschäftsführers (GF) professionell unterstützt. Der GF ist auch in Abwesenheit des Vorstandes zu gewissen Entscheidungen ermächtigt und nimmt diese Möglichkeit wahr.
- Als mittelfristiges Ziel würde mir vorschweben, dass die Arbeit im Vorstand zwar immer noch ihre Belastungen hat, aber dass es kein 24Stundenjob ist, nur weil die Arbeit kaum organisiert ist.
- Nachdem sich die Swissair langsam in die Profifliga begibt, möchte ich nicht weiterhin der Amateurliga angehören.

Die Erfahrungen einiger klassischer Gewerkschaftsorganisationen lehren, dass die Geschichte diejenigen bestraft, die zu spät handeln...

Wie ?

In meinen Augen lässt sich dieser Weg nur mittels der getroffenen Massnahmen verwirklichen. Gerade weil es in unserem Vorstand auf die nächste Wahlperiode hin gewisse Abgänge zu ersetzen geben wird, war es notwendig, den Tatsachen ins Gesicht zu sehen und zu handeln.

Wir sind nicht der erste Vorstand, der sich mit der Situation im bisherigen Sekretariat kritisch auseinandersetzt. Allerdings ist es seit der Entlassung des vorherigen Sekretärs (80-er Jahre) wieder das erste Mal, dass ein Vorstand es wagt, das Heft auch aktiv in die Hand zu nehmen und nicht den Problemen aus dem Weg geht und sie den nächsten überlässt. Denn dies wäre ja viel angenehmer, die nächsten sollen...

Erkannte Probleme müssen in meinen Augen gelöst werden und dürfen endlich nicht mehr weitergereicht werden, auch wenn dies sehr schwer fällt.

- Ich habe mich persönlich trotz der menschlichen Tragweite ganz klar für die Kündigung unseres Sekretärs mitentschieden, denn das, was ich als Gesamtwohl der Pilotenschaft betrachte, wiegt für mich schwerer, als das durch begleitende Massnahmen abgefederte Schicksal Einzelner.

Ich bin mir im klaren, dass man darüber verschiedener Meinung sein kann; die

Wahrnehmung ist unterschiedlich, aber ich denke doch, dass es primär den direkt Betroffenen, also dem Vorstand obliegt, über ihre administrative Unterstützung zu entscheiden.

Zu den detaillierten Gründen, die zur Entlassung geführt haben, kann und will ich nicht Stellung nehmen, da die Persönlichkeitsrechte der betroffenen Person dies nicht erlauben. Es handelt sich letztlich um Euer Vertrauen in den Vorstand, welches gefragt ist, um zu spüren, ob dieser Entscheid wohlgedacht und begründet ist.

Wirtschaftliche Randbedingungen gestern

In den 70er Jahren und in der ersten Hälfte der 80er Jahren war die «Airline-welt in Europa noch grösstenteils in Ordnung». Im Rahmen der IATA wurden Preise mehrheitlich kartellistisch abgesprochen und der Druck auf die Preismargen war gering. In diesem Umfeld entwickelte sich unsere Firma wie auch Lufthansa, Air France etc.

Erfreulicherweise wurden die Gewinne nicht nur den Aktionären weitergegeben, sondern auch dem Personal. Was wir aber nicht vergessen dürfen, ist, dass dieser «Segen» zu Lasten der Konsumenten ging, also in unserem Falle aus dem Portemonnaie unserer Flugpassagiere stammte. – Wer mit dem keine Probleme hat, der möge sich überlegen, wie er dem ehemaligen Monopol/Kartell der staatlichen Telecom gegenübersteht, denn dort wurden auch zu Lasten der Konsu-

menten diverse Gruppen privilegiert, z.B. die Beamten der PTT.

Nun, Mitte der 80er Jahre begann sich das Blatt zu wenden, das Kartell neigte sich seinem Ende entgegen und Swissair entwickelte das Allianzkonzept und verzichtete während längerer Zeit fast vollständig auf Wachstum. In den darauf kommenden 10 Jahren verlor unsere fast nicht wachsende Airline an Marktstellung.

1998 beschloss die Swissair endlich wieder zu wachsen, um einen Teil des verlorenen Terrains gutzumachen.

Wirtschaftliche Randbedingungen heute

Kürzlich habe ich einen Artikel der «Finanz und Wirtschaft» (2.10.99, Seite 35) über wirtschaftlichen Entwicklungen bei «British Airways» gelesen, Titel: «British Airways fliegt in den roten Zahlen, Kannibalisierung durch Billigflugtochter Go...»

BA kämpft mit zu hohen Kosten (bzw. zu tiefer Produktivität) und Überkapazitäten. Als Massnahmen stehen Flottenabbau zusammen mit einem Aufbau der Billigfluglinie «Go» zur Debatte. «Billigflieger sind das Wachstumssegment im europäischen Luftverkehr..., bald wird auch KLM ihre Billigairline Buzz lancieren»

ren. Auch Lufthansa beabsichtigt, in dieses Segment einzudringen.»

Nach jahrelangen wirtschaftlichen Erfolgen ist BA erstmals wieder mit einer potenziellen Dividendenkürzung konfrontiert und muss Konkurrenten wie «Easy Jet» etc. Tribut zollen.

Flugbranche

Die Flugindustrie gehört zu den Wachstumsbranchen. IATA rechnet mit ähnlichen Wachstumsraten, denn strukturelle Veränderungen lassen diese Voraussagen als plausibel erscheinen. Generell profitiert der Luftverkehr von der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und dem daraus resultierenden Wachstum der Handelsströme. *Die Deregulierung und die damit verbundene Verschärfung des Wettbewerbes führen zu einem insgesamt höheren Angebot bei tieferen Tarifen, was die Nachfrage zusätzlich belebt.*

Allianzstrategie der SAirGroup

Obwohl mitten in Europa situiert, bietet der Heimmarkt Schweiz der SAirGroup nicht nur Vorteile. Da die Schweiz nur 7 Millionen EinwohnerInnen hat, sind die SAirLines – wollen sie nicht zu Provinzfluggesellschaften verkommen – auf Fluggäste aus dem Ausland angewiesen. Ein weiteres Hemmnis bildet die Nichtmitgliedschaft der Schweiz in der EU.

Um diese Nachteile zu dämpfen, hat die SAirGroup schon früh eine Diversifikations- und Allianzstrategie im Flugbereich eingeleitet.

Aus diesen Allianzen ergeben sich aber nicht nur Vorteile, denn die substantiellen Minderheitsbeteiligungen haben dazu geführt, dass grosse Managementkapazitäten gebunden werden und andererseits der Eigenfinanzierungsgrad auf etwas über 20% gesunken ist. Mit anderen Worten herrschen ähnliche Finanzierungsverhältnisse wie bei einem Haus mit einer 80 prozentigen hypothekarischen Belastung.

Da die Flughäfen Zürich (Ausbau?, ATC?...) und Brüssel weniger bedeutend sind als London, Paris und Frankfurt, ist es für SairGroup nicht einfach, exklusive interkontinentale Allianzen aufrechtzuerhalten (Delta, AA, Singapur, Austrian etc.). Momentan ist das Allianznetz der Swissair gehörig ins Wanken geraten.

Yield

Nach Passagierklassen betrachtet gab es in der ersten Jahreshälfte 99 einen starken Zuwachs in der Economy-Klasse bei Swissair (14.8%), jedoch eine Verschlechterung sowohl bei den Premium-Passagieren (minus 2.8%) als auch bei den First-Class-Passagieren (minus 10.8%). Insbesondere leidet Swissair unter dem Trading Down im Europageschäft. Dies ist ein beunruhigender Trend und führte zu einem *Yield-Rückgang um 12.4%*.

Wirtschaftliche Randbedingungen morgen

Im Gegensatz zu der mir öfters von CockpitgesprächspartnerInnen vermittelten

positiven Einschätzung bin ich eher skeptisch gegenüber dem wirtschaftlichen Umfeld im Airlinesektor. Einerseits bin ich sehr froh, dass die SAirGroup bisher einen selbstständigen Kurs steuert bzw. noch steuern kann und sich nicht in die Arme eines grossen Konkurrenten werfen muss (denn so bleibt der Flughafen Zürich als Langstreckenhub bestehen). Andererseits unterschätze ich nicht die zum Teil schwierigen Randbedingungen, die auf einem erfolgreichen Weg in die Zukunft überwunden werden müssen. Unter schwierigen Randbedingungen verstehe ich z.B.

- Die unklaren Aussichten bezüglich des Ausbaues und der Privatisierung des Flughafens Zürich. Flughäfen wie Malpensa, Rom, Madrid, Paris, Lyon, München, Athen, Oslo, Lissabon (geplant) etc. bauen neue Pisten und Terminals, um für den zukünftigen Verkehr attraktiver zu werden.
- Der Luftraum Schweiz wie auch die TMA Zürich sind stark gesättigt und zeichnen sich international durch eine hohe Verspätungsanfälligkeit aus. Die Schweiz zählt mit Frankreich, Italien, Spanien und Griechenland zu den «Top five» bei den Flugverspätungen in Europa.
- Erhöhung der Treibstoffpreise, die sich in den letzten Monaten fast verdoppelt haben. Die Preisabsicherung (Hedging) der Swissair ist für die nächste Zeit relativ gut, wird aber mittelfristig trotzdem eine Erhöhung der Treibstoffrechnung nicht verhindern.
- Probleme verursacht auch das im internationalen Vergleich hohe Lohnniveau am Standort Schweiz. Benchmarkmässig

nicht im Piloten- und Managementbereich, hier werden durchschnittliche oder unterdurchschnittliche Löhne bezahlt, aber fast in allen anderen Sparten. Selbstverständlich lässt sich dieses unter anderem mit der tiefen Kaufkraft des Schweizer Frankens im Inland rechtfertigen, *aber ist deswegen ein US-Pax bereit mehr zu zahlen und Swissair zu fliegen?*

- Den hohen Personalkosten, die laufend gesenkt werden (Outsourcing etc.), ist der Yieldzerfall gegenüberzustellen. Zum Beispiel werden die Piloteneinheitskosten zwischen 1999 und 2002 primär auf Grund der verbesserten Flottenstruktur um 20% sinken, andererseits betrug der Yieldzerfall im letzten Jahr alleine zwischen 12 und 16%.
 - So wie Swissair 1996 ihre Langstrecken von Genf nach Zürich verlegte, könnte die Swissair vielleicht sehr plötzlich gezwungen sein, Teile des Verkehrs nach Brüssel zu verlegen. Zürich sähe sich dann in die Rolle eines Zubringers degradiert. Eine Situation, in welcher für uns Piloten die Solidarität extrem wichtig sein würde.
- Trotz diesen und anderen Herausforderungen, denen Swissair gegenübersteht, bin ich persönlich von einer positiven Zukunft für uns Swissairpiloten überzeugt, allerdings nur, falls wir uns von der Unbekümmertheit der Vergangenheit lösen. *Die goldenen Kartellzeiten, in welchen eine Airline wie ein staatlicher Monopolbetrieb regelmässig Gewinne «erwirtschaftete» und «ewige und sichere Zukunftsaussichten» bestanden, ist meiner Ansicht nach zumindest vorläu-*

fig vorbei. Der Wettbewerb zwingt uns zur permanenten Fitnesskur.

Das erfolgreiche Agieren eines Verbandes ist nicht mehr so simpel wie früher. Bis anfangs der 90er Jahre konnte man sich als Verband einfach und gradlinig in *gewerkschaftlicher Kampfmanier aufführen* und versuchen, für *weniger Arbeit mehr Geld zu erhalten*. Diese Politik war einfach nachvollziehbar, allen Mitgliedern transparent (Freund und Feind waren jederzeit klar definiert) und in einem Umfeld, in welchem viel Geld vorhanden war, auch sehr erfolgreich.

Leider sind die Verhältnisse heute komplexer geworden. *So wie die simplen Rezepte des Gewerkschaftseinkommens die englische Bergarbeitergewerkschaft nicht vor dem Abstieg bewahrte, so sind auch im heutigen Umfeld der Airlinebranche keine schwarzen oder weissen Lösungen gefragt.*

Simple, holzschnittartige Rezepte sind gut für den Stimmenfang, dürften aber nicht einmal mittelfristig Lösungen zu heutigen Problemen offerieren. Komplexen Situationen ist nur mit intelligenten und vielseitigen Lösungsansätzen beizukommen. – Wer nicht wie die englischen Bergarbeiter enden will, muss rechtzeitig umschalten, die goldene Vergangenheit ruhen lassen und sich neu orientieren. *Das gewerkschaftliche Ziel ist nach wie vor dasselbe wie früher, aber der Weg um dieses zu erreichen, ist um Grössenordnungen komplexer geworden.*

Resümee

Oben stehend habe ich Euch ein paar meiner Gedanken geschildert. Es handelt sich um meine eigene Meinunge, ich habe nur für mich als Markus Schneider geschrieben.

Hoffentlich tragen diese Zeilen etwas zur Klärung der allgemeinen Unsicherheit bei, sowie zum besseren Verständnis der heutigen AP-VS-Politik, dann haben sich die Stunden vor dem Computer gelohnt.

Den evt. auftretenden «Know-How-Verlust» würde ich nicht überbewerten; in der Physik, aus welcher ich ursprünglich in die Fliegerei gekommen bin, kennt man das Sprichwort, dass einstmals etablierte Normen und Theorien nicht durch neue ersetzt werden, sondern dass die alten aussterben.

Im Rahmen der kommenden verbalen Auseinandersetzungen, möchte ich Euch zu bedenken geben, dass fast alles, was wir an unseren Arbeitsbedingungen schätzen, nur ein Verdienst unserer Einigkeit und Solidarität ist. Ein Gewitter tut manchmal gut, aber es sollte sowenig bleibenden Schaden wie möglich anrichten. Ein uneiniger, zersplitterter Verband ist ein schwacher Verband, und dann sind all die Probleme, die uns heute so beschäftigen, nur noch Makulatur, denn dann könnte es ans Eingemachte gehen. Mitleid haben wir von niemandem zu erwarten.

Mit lieben Grüssen

*Euer Markus Schneider, PICA320
(Strategische Planung und Finanzen)
sowie VEF-Stiftungsrat*

Urs Heim versus Christoph Huber

Earlier this year, RUNDSCHAU readers would have noticed that a number of letters were written by senior captains who were about to be demoted from «Stufe 2» to «Stufe 1a», which as you all know is expressly forbidden by the then valid «Gesamtarbeitsvertrag» which, unlike the present contract, was voted in by a vast majority. One of these letters, a chronology of an attempt to have his contractually guaranteed rights upheld by the pilot's representing organ, Aeropers, drew much criticism. In it, Urs Heim outlined a long and weary path that he took to have his contractually guaranteed rights upheld by both Swissair and Aeropers. He showed the indifference of AEROPERS president Christoph Huber and his committee. He showed their unwillingness to represent their pilot's valid claims. He showed that for some reason unknown to most pilots, the AEROPERS committee will not even answer your communications as if the violation of the contract is some everyday small matter like brushing your teeth. Senior captain Heim wrote that he was considering suspending his membership to AEROPERS.

As one of the Boeing 747 captains who suffered from this illegal move I could write an equally dreary report of having my contractual rights trampled on and the total resistance and refusal of the AEROPERS committee to represent

me as the statutes of AEROPERS dictate. While I fully sympathise with senior captain Heim's sentiments, I ask myself the question; Who should suspend or be suspended from AEROPERS? According to the statutes of AEROPERS, namely Article 3, the committee must represent a member «...in berufsspezifischen Fragen». And in Article 11 «Rechte und Pflichten des Vorstandes», it clearly states that the «Vorstand» must represent a flight crew member (FCM) whose rights have been violated as long as this FMC's claims are according to the contract and that they do not go against the interests of the majority of the other FCMs.

If any of you had the time or energy to investigate what happened to about 55 senior captains, that is approximately 10% of the captains corps of Swissair, you would discover the following;

(1) A large number of these captains were never ever contacted either by Swissair or AEROPERS concerning their demotion to the short range without seniority for one year. They only found out about this «secret» agreement between Swissair and the «Vorstand» by AEROPERS bulletin.

(2) A solution was proposed to the «Vorstand» in the last days of October last year, which would have (a) saved Swissair money, (b) been a compromise which the demoted senior cap-

tains were prepared to accept, and (c) not been against the interests of the rest of the FCMs,.

(3) The «Vorstand» promised in front of about 15 other witnesses that they would submit this proposal to Swissair and «get back to us». This they never did, and no further communication to the demoted pilots was forthcoming to this day.

(4) At no time did AEROPERS ever try to find a solution to this clear and drastic violation of the GAV.

In the year of the demotion of these 55 or so captains, literally hundreds of captains junior to them have been promoted to A330s out of seniority. If only 100 junior captains were sent to A330s that would account for 5'500 seniority violations. Yes! Five thousand five hundred violations of something that you dear fellow pilot voted on. A desperate overthrow of our democratic rule of law.

Added to this fiasco, AEROPERS allowed innumerable direct entry pilots from pension and other airlines to be placed above it's own members in seniority, thus holding up their careers. Yes dear reader, have you ever noticed that the seniority system is directly connected with not only your salary, but your career. In the western civilisation, a pilot starts at the bottom and when he/she is senior enough he/she may choose his aircraft as soon as places are vacant. This is a career. Start in a Tiger Moth and end up as captain of a Concorde. We voted on this method of making a career and it behoves AEROP-

ERS to request another vote when they want to destroy this career modus.

I could add many more sentiments but I believe that based on these few devastating facts, the AEROPERS «Vorstand» should be fired from the «Vorstand» and fired from AEROPERS itself. Theirs was a gross dereliction of duty. When they took the job of representing their pilots, they were obliged to do it whether they agree with a given situation or not. About 10% of Swissair's oldest and most loyal pilots had their careers destroyed. AEROPERS did not only not represent these loyal and long serving members, but helped Swissair destroy them. The contract is what the «Vorstand» have to uphold. It is the demand and command inherent and implicit in each «yes» vote. Dear fellow pilot, you must be aware that the present AEROPERS «Vorstand» have proved in this dreadful violation of career and seniority and in many other events like flight duty times, workload etc., that they will not and have not the intention of fulfilling the obligations to the pilots as laid down in the statutes of AEROPERS, the Swissair pilot's union.

Dear fellow pilot, you are AEROPERS, not Christoph Huber and the others in the «Vorstand». Are you going to stand aside and let these violations go unanswered? Article 30 «Ausschluss», paragraph 2 mentions «Ein Mitglied, welches in nicht leicht zu nehmender Weise die Statuten missachtet...». Will this statute also be overthrown?

Mike Spiller, Sen. Capt. (demoted)

Rotationsabsprachen

Zu Beginn meiner Langstreckenkopilotenzeit hatten wir noch FDRs, welche vermutlich über Jahre hinweg vom menschlichen Organismus verkraftbar gewesen wären. Dann wurden die FDRs ständig abgeändert und neu eingeführt. Überall wurden ein wenig die Freitage gekürzt und die Rotationen gestrafft. Ebenfalls wurden Full-enlarged Flüge wie BKK, GRU, LAX in Teil-enlarged Flüge umgewandelt. Diese Entscheide konnte ich noch nachvollziehen und hinsichtlich der Kosteneinsparungen verstehen. Obschon diese Flüge von anderen Gesellschaften immer noch full-enlarged geflogen werden.

Dann wurden die Rotationsabsprachen für den kommenden Winter veröffentlicht. Tatsächlich soll nun Hong-Kong teil-enlarged geflogen werden! Da fehlt mir vollkommen das Verständnis. HKG-ZRH ist der längste und härteste Flug überhaupt, erstens der Flugzeit wegen; zweitens, da es wäh-

rend des ganzen Fluges stockfinstere Nacht bleibt. Am härtesten wird es ohnehin uns Copis treffen, insbesondere den Erstfliegenden (auf diesem Flug bedeutet «V»: Zum-Verheizt-werden verurteilt). Und falls der Zweitfliegende «W» kein Schlaftalent im Crewbunk ist, wird er beim Anflug in ZRH etliche Meilen hinter dem Flugzeug am Boden sein. Im weiteren können wir uns noch fragen, wie es bei einer allfälligen Zwischenlandung aussehen könnte? Mensch = Maschine. Als nächstes wird SIN teil-enlarged geflogen und THR als single Crew bedient. Vor der Zukunft habe ich ein ungutes Gefühl und frage mich, wo das Verantwortungsbewusstsein der Flight-Ops Vertreter geblieben ist. Wieso sind wir denn nicht ehrlich und ändern den berühmtesten Satz im GB: Money shall have first priority.

Many awake landings,

Urs Baumann, SF/O MD-11

Vom Umgang mit Menschen

Als Adolph Freiherr Knigge 1788 seine Ansichten zu Lebensphilosophie, Anstand und gesellschaftlichen Normen per Buch zum Besten gab, hiess dieses nicht «Anstandsregeln» oder «was man tun und lassen soll», sondern in einer Art «human-aspects-Vor-

reiter-Manier» titelte er schlicht: «Über den Umgang mit Menschen». Wer in Knigge den rigiden Anstandspapst vermutet, wäre wahrscheinlich überrascht, über seine oft zwischenzeitlich durchschimmernde Freundlichkeit und sein Verständnis für ein geliebtes

Wesen, den Menschen. Dieses Buch, Knigges Buch oder vielmehr der Titel desselben, ist mir in den Sinn gekommen, als ich von der für mich schockierenden und nicht nachvollziehbaren Art und Weise der Kündigung des altgedienten und stets (gerade im letzten GV-Bericht auch von mir) hochgelobten AEROPERS Sekretärs erfahren habe. Als Gewerkschaft – was die AEROPERS zumindest in groben Zügen nun einmal ist, auch wenn es nicht überall als salonfähig erachtet wird – ist solch 'Gebährden, ist ein solcher Umgang mit Mitarbeitern, ein solcher «Umgang mit Menschen» nicht nur absolut fehl am Platz und eigentlich ungeheuerlich, er ist schlicht unanständig. Womit wir wieder beim falsch verstandenen Knigge wären...

Auch wenn «Scheidungen» wohl nie etwas angenehmes sind, kann man wohl nicht abstreiten, dass sie hie und da die beste aller schlechten Lösungen darstellen. Selbst die Kirche öffnet sich in dieser Beziehung langsam und mancherorts heisst es bei der Heirat nicht mehr «bis dass der Tod euch scheidet», sondern «solange eure Wege gemeinsam gehen». Bei einer Scheidungsrate um 50% wäre etwas anderes wohl auch den Kopf in den Sand gesteckt. Die meisten Trennungen erfolgen übrigens (laut Editorial des wir eltern 10/99) in den ersten sechs Jah-

ren wegen «Sprachlosigkeit»; man hat sich einfach nichts mehr zu sagen. Nun gibt es bestimmt auch Gründe sich nach 13 Jahren von seinem «Lebensabschnittspartner» loszusagen; indes könnte die Art und Weise unserer verbandsinternen Scheidung die Beobachtenden sprachlos staunen lassen. Mitarbeitervertretungen, die ihre eigenen Mitarbeiter behandeln wie Sachwerte, wenn zwar nicht gerade wie im Mittelalter, dann doch wie in frühkapitalistischen Zeiten, so, wie sie die von ihnen vertretenen Mitarbeiter wohl (und hoffentlich) nie von jemand anderem behandeln lassen würden, solche «Mitarbeitervertretungen» wirken auf mich nicht gerade in hohem Masse glaubwürdig. Natürlich ist letztlich meistens das «Was» wichtig aber gerade so wichtig, wenn nicht noch viel wichtiger scheint mir doch das «Wie». Es kann ja nicht im Ernst unser einzigstes Anliegen sein, dass wir irgendwo ankommen, wie wir dorthin kommen muss für uns «Reisebranchler» mindestens auch ein paar Gedanken wert sein. Ein «Umgang mit Menschen» der diesen Namen verdient, steht uns und mit uns auch unserer «Interessenvertretung» nicht nur dringend und besonders gut an, sondern ist meiner Meinung nach das absolute Minimum.

Patric Müntener, F/O 320/330

Damals

Die Neuigkeiten, die mir von der Swissair zu Ohren kommen, sind nicht gut. Die Stimmung ist schlecht, noch schlechter als vor ein paar Jahren (geht das überhaupt noch?), der Gürtel wird immer enger gezogen. Nach meinem Empfinden war damals schon die Schmerzgrenze erreicht, jetzt ist sie überschritten. In der AEROPERS glaubte man, durch Konzession hier (beim Salär) Zugeständnisse dort (bei FDRs und Freizeit) zu erreichen. Was hat man bekommen? Das schlechte von beiden Seiten, weniger Geld und weniger Freizeit. 90 Blockstunden auf dem Airbus sind anscheinend kein Einzelfall, Urlaub zu bekommen, wann man will und soviel, wie einem zusteht, scheint Glückssache.

Ja, damals unter Berchtold und Baltensweiler - da ging es uns noch gut. Und ironischerweise ging es der Swissair auch gut, sehr gut sogar. Klar, reiner Zufall, die Rahmenbedingungen waren ja ganz anders, und überhaupt - dieser verkalkte Veteran, was weiss der schon?

Ich weiss folgendes: dieses einfache Prinzip, diese simple Philosophie: zufriedenes Personal - gutes Geschäft hat funktioniert und ist grundsätzlich richtig («Wir haben teureres Personal, aber die gute Motivation kompensiert reichlich»). Die heutige Strategie: saug das Personal aus und halte es immer an der Schmerzgrenze - funktioniert nicht. Die Praxis beweist es, man sollte sich schleunigst davon trennen. Für diesen Schritt braucht es Manager mit Mut und Stehvermögen. Davon ist bei der Swissair nichts in Sicht.

Unser oberster Chef - ein Manager der Mc-Kinsey-Schule, ein Babyface, der sich in der Rolle des knallharten Sanierers gefällt. Dieses Image ist heutzutage nützlich, so empfiehlt man sich für andere Posten und steigert seinen Marktwert an der Head-Hunter-Börse. Er ist öffentlichkeitsbewusst und emsig, und ich bin überzeugt, seine Schublade ist voll von Projekten, die er aber dem Fussvolk und der Öffentlichkeit nur eines nach dem anderen verabreichen kann, wohl wissend, dass man Zeit braucht, diese zum Teil recht unverdaulichen Brocken zu schlucken.

Was sind seine Verdienste? Ich weiss es nicht, bzw. ich sehe sie nicht. Eine Allianz mit fragwürdigen Partnern, während die besseren abwinken oder sich abwenden? Die Stärkung der Sabena? Eine Art Gesund-schrumpfung auf Kosten von Arbeitsplätzen, obwohl er bei anderer Gelegenheit nicht müde wird zu betonen, wie wichtig gerade diese ihm sind? Ich werde erinnert an einen Chirurg, der rigoros Glied für Glied amputiert, bis zum Schluss nichts mehr übrig bleibt vom Patienten. Einen grossen Sympathiebonus hat er aus Halifax bezogen, traurig genug. Halifax - in der Luftfahrt allgemein und in der Swissair im speziellen Synonym schlechthin von Tragik und Untergang geworden, steht als Mene-tekkel an der Wand, das uns warnt: es ist noch längst nicht ausgestanden. Was liegt weiter unten in Herrn Bruggissers Schublade? Vielleicht Brüssel als Standort des Swissair-Nachfolgers. Nicht abwegig. Eben-

so wenig ist es abwegig, sich unter anderem Gedanken über den Fortbestand unserer Transportvergünstigungen zu machen. Und das Kaderpersonal? Wenn ich so die smiling faces der diversen Chefs im O-Mail sehe, dann frage ich mich jedes Mal: was gibt es da eigentlich noch zu lachen? Wahrscheinlich die Gewissheit, dass sie trotz allem fest im Sattel sitzen und ihre persönliche Karriere nicht gefährdet ist. Was sie inhaltlich anzubieten haben, kann ich nicht mehr beurteilen. Zwar strotzen die Artikel nach wie vor von Brisanz und intellektueller Schärfe, aber ich weigere mich dennoch, sie zu lesen. Ich kenne die Schönfärberei und Durchhalteparolen zur Genüge, und zudem - die grammatikalischen Fehler häufen sich. Langsam wird es peinlich. Nehmen sie überhaupt den Verlust des guten Personals zur Kenntnis, die Abschiedsschreiben, die in Enttäuschung und Verbitterung getränkt sind, und die vielen wortlosen Abhänge, die um so beredter sind? Wie kann man da so leichtfertig drüber hinweggehen?

Apropos O-Mail - der «Bürschli»-Kartoon ist ja nicht schlecht und ein getreues Abbild des Alltages, aber wenn schon in Englisch, dann sollte die Sprache stimmen. Eine milde Kritik, die auf BvT und seinen unverwüstlichen Capt. Yawspin nicht zutrifft. Hier stimmt sie bzw. sie ist voll aus dem Leben gegriffen, mit anderen Worten sie scheint sich aus dem grünen Bereich hinauszubewegen. Folgerichtig habe ich ob seines letzten Kartoons zunächst mal genüsslich vor mich hingeschmunzelt, um mich dann schuld bewusst und pflichtgemäss entrüstet zu geben.

Ein Genuss ist auch weiterhin Henrys Kaleidoskop. So bleibt man auf dem Laufenden.

Aber sonst spiegelt die RUNDSCHAU veränderte Zeiten auch in der AEROPERS wieder. Der Ton scheint nervöser und aggressiver zu sein, wir erleben Eklats und knappe Abstimmungsergebnisse.

Als eine wohltuende Abwechslung empfinde ich daher die verstärkte Präsenz der jungen Nachkommenschaft. Das Kleinkind als sichtbarer Grund zum Rücktritt - wenn es das reife Alter von sechs Monaten erreicht - zum Wiedereintritt in eine alte oder neue Funktion - es erobert langsam die Publikationen, nachdem es schon vor langer Zeit das OPS-Center eingenommen hat. Dies hat sich im Laufe der Jahre ja sowieso zu einer eigentlichen Kinderbörse entwickelt. Nein, die Kleinen werden natürlich nicht ausgetauscht, wohl aber wollte und will man zeigen, was man hat, und Vergleiche werden angestellt, nach dem Motto: let's compare kids. See that these are mine, where are yours? Ich glaube, manchmal wurde nicht ganz fair gekämpft, sondern es wurde sich noch ein Kind vom Nachbarn ausgeliehen. Ich warte immer noch drauf, dass man in irgendeiner Ecke einen Sandkasten einrichtet, in dem Vater spielt, während der Sprössling nach oben geht und Crew-Liste und Meteo-Informationen besorgt.

So ist es nur eine Frage der Zeit, bis auch die Abgänge in den Ruhestand mit dem Bild einen erfrischenden Enkelschar begleitet und begründet werden. Nur Mut, die Zeit ist reif. Das habe ich wohl verpasst. Aber ich glaube nach wie vor in erster Linie nur in folgendes Prinzip: Nur wenn es dem Personal gut geht, geht es auch der Firma gut, siehe oben.

Burkhard Klesser, pens. seit 1995

Kaleidoskop

Allianzen sind volatil

So wurde Philippe Bruggisser in der Presse zitiert, schon bevor sich Austrian von uns abwandte. Aber auch andernorts gibt es interessante Konstellationen. So wollte Air Canada im Sommer die defizitäre Canadian Airlines übernehmen, oder wenigstens dessen profitable Routen in den Fernen Osten. An Canadian ist aber American Airlines mit Sitz in Texas mit 25% beteiligt. Und diese ist in der «One-world» engagiert, Air Canada aber in der «Star Alliance». Als weiterer Mitspieler trat Gerry Schwartz auf die Bühne: Seine Onex Corporation mit Sitz in Toronto will beide Firmen aufkaufen und sie der «Oneworld» einverleiben. 5,7 Milliarden C\$ darf dies kosten und die Besitzer von Aktien der beiden Fluggesellschaften sind aufgefordert worden, zu verkaufen. Während Canadian mit dem Deal einverstanden war, wehrte sich Air Canada mit Händen und Füssen dagegen, da dann American Airlines mit 15% an der neuen Gesellschaft beteiligt wäre und in Übereinstimmung mit Onex Corp. faktisch das Sagen hätte. Schwartz will nun gerichtlich erreichen, dass die Aktionäre im November über die Fusion abzustimmen haben.

Bei einem Zusammenschluss würden etwa 5000 der 16'000 Arbeitsplätze bei Canadian abgebaut, im Falle eines Konkurses würden wohl ziemlich alle verloren sein. Die ganze Geschichte

hat deshalb auch politische Dimensionen, egal, wie sie ausgeht: Soll die kanadische Luftfahrt kanadisch bleiben oder soll sie von Texas fremdbestimmt werden?

Keine Probleme mit den Allianzen sieht - als weiteres Beispiel aus der Welt der Allianzen - die mexikanische Regierung, die über die Holding «Cintra» die beiden Fluggesellschaften Mexicana und Aero Mexico besitzt. Letztere tritt der Delta/Air France Allianz bei, Mexicana hat sich für Star Alliance entschieden. Mexiko sei gross genug, um zwei Allianzen zu alimentieren, wird betont, und damit, dass beide Fluggesellschaften dem Staat gehören, hat offenbar auch niemand Probleme.

Auch die South African Airways, an der die SAir Group finanziell beteiligt ist, hat sich neu ausgerichtet und beschlossen, vom bisherigen Code-share Partner American Airlines zu Delta zu wechseln, just in dem Moment, als sich Delta von Swissair trennte. Der Zugang zum Hub Atlanta sei ausschlaggebend gewesen.

In Basel wird ab 1. November ein Code-share einer SAir Lines Company mit British Airways (BA) Tatsache. BA bedient die Strecke Basel - London drei Mal täglich mit A320 und hat sie im Rahmen der Kostensparübung als zu wenig rentabel angesehen. Deshalb wird Crossair (die ebenfalls seit Jahren London anfliegt) beauftragt, im Code-share mit

MD-83 vier Mal pro Tag nach Heathrow zu fliegen. Werden die Empfehlungen von Sepp Moser doch noch wahr, der Philippe Bruggisser via Weltwoche vorgeschlagen hatte, doch die ehrgeizig-arrogante Haltung aufzugeben und die Swissair in die Arme von British und American zu lenken?

Delta-Deal

Delta Air Lines hat sich nun doch mit den Piloten auf eine Fixierung der Flugstundenentschädigung geeinigt. Die Boeing 777 Piloten erhalten 250 \$ pro Stunde, die ebenfalls neu ins Inventar zu übernehmende Boeing 767-400 wird für 230 \$ geflogen. Somit kann Delta die im Sommer infolge der abgebrochenen Verhandlungen stornierten Ablieferungen bei Boeing wieder aktivieren und ab Januar die neuen Flugzeuge einführen.

Flightlease kauft ein

38 Airbus Flugzeuge hat die SAir Tochter Flightlease bestellt. Damit sollen die Bedürfnisse der Qualifyer Group nach einer Flottenharmonisierung abgedeckt werden. Neben sechs A330 sind auch zwölf A318 bestellt worden, für wen, sei noch nicht klar, aber ein Bedürfnis sei vorhanden. Swissair hat bereits zum Ausdruck gegeben, dass sie die 107-plätzige A318 nicht kostendeckend operieren könne. Bei AOM und Crossair müssen MD-83 und Boeing 737 ersetzt werden. Austrian Airlines bleibt aber auch nach dem Absprung zur Star Alliance in «business relationship» mit Flightlease.

IBERIAS originelle Piloten

Die spanische Regierung hat schon vor sieben Jahren ein Rauchverbot für Inlandflüge unter 90 Minuten Dauer verhängt. IBERIA hat dieses freiwillig auch auf internationale Langstrecken ausgedehnt. Ab Mitte Oktober gilt ein generelles Rauchverbot, was vor allem die Piloten auf die Palme brachte. Sie zogen vor Gericht mit dem Argument, der Passagier könne seine Fluggesellschaft frei wählen, sie nicht. 36% der spanischen Bevölkerung sind starke Raucher, daher sei ein rigoroses Rauchverbot eine Menschenrechtsverletzung.

In einer anderen Sache wurden Piloten und Management auch nicht einig: Die Piloten weigern sich, die A321 und A320 im Mixed-Fleet-Flying zu betreiben. Sie verlangen für jeden Familientyp eine eigene Kategorie Piloten, wohl, um die grössenabhängige Lohnabstufung verfeinern zu können. Da keine Einigung erzielt werden konnte, änderte IBERIA die Bestellung bei Airbus kurzerhand. So werden die bestellten 19 A321 annulliert und dafür gleich viele A320 übernommen, wodurch IBERIA schlussendlich 56 Maschinen des gleichen Typs operieren wird. Zwei bereits gelieferte A321 sollen verkauft werden. Was mit den neun A319 passieren wird, die im nächsten Jahr übernommen werden sollen, ist noch nicht klar.

In Korea ist kein Verband erwünscht

Vier Kapitäne bei Korean Air Lines wurden vom Dienst suspendiert, weil sie öf-

fentlich erklärten, sie wollten einen Pilotenverband gründen. Auch die Piloten des Konkurrenten Asiana Airlines wollten bei der Gründung der «Korea Civil Airlines Pilots Association» mitmachen, wurden aber ebenfalls von ihrer Firma zurückgerufen. Die Gründung einer Pilotengewerkschaft sei in Korea ein illegaler Akt, wurde von offizieller Seite mitgeteilt, da die Luftfahrt von nationalem Interesse sei. Die Regierung hat wohl eher Angst, dieser Pilotenverband könnte zu viel Einfluss erhalten, gelten doch Koreas Industriegewerkschaften als die aggressivsten im asiatischen Raum.

Doppelsitz

Jean-Paul Touze kaufte ein Ticket für den Flug mit Air France nach Peking. Als er am Schalter auftauchte, wurde ihm diskret mitgeteilt, dass er einen zweiten Sitz kaufen müsse. Der 150 Kilogramm schwere und entsprechend ausladend gebaute Mann wollte nicht, nicht einmal zum Kompromisspreis von 50%. Er bezeichnete das Vorgehen als Menschenrechtsverletzung und klagte Air France prompt ein. Da verschiedene Fluggesellschaften versuchen, die extrabreiten Passagiere zum Kauf von zwei Tickets zu verpflichten, wird das Urteil sicher mit Spannung erwartet.

Handy verloren oder «unruly»?

Nach einem Geschäftsausflug nach Deauville in der Normandie waren die Männer, die ein gutes Essen mit «zwei oder drei» Glas Wein und anschliessend ein paar Büchsen Bier genossen hatten,

mit der gecharterten Cessna 421 auf dem Weg zurück nach England. Ein offensichtlich betrunkenen Passagier wollte von der Pilotin wissen, wie das Flugzeug fliegt und griff ins Steuer. Sie schrie ihn an, er soll in die Kabine zurückkehren. Doch er griff ihr an den Hals und schüttelte sie. Das Flugzeug machte unkontrollierte Bewegungen, da der Copilot das vom Passagier weiterhin bewegte Steuer nicht neutralisieren konnte. Als der Passagier schliesslich nach hinten ging, um zur Abwechslung mit einem Kollegen zu kämpfen, wobei ein Tisch in Brüche ging, veränderte dies den Schwerpunkt derart, dass die Nase steil nach oben zeigte. Die Pilotin konnte das Flugzeug nur durch Reduktion der Motorenleistung wieder in Normallage bringen – und das auf 5000 ft. Mit dem Erzeugen «künstlicher» Turbulenzen gelang es der Pilotin, so lange Ruhe in die Kabine zu bringen, bis die Zwischenlandung in England erfolgt und die Polizei an Bord war. Die Kabine war übersät mit leeren Bierbüchsen – eine schlechte Voraussetzung für die Betreuung des Passagiers, er sei nicht betrunken gewesen.

Der Rowdy wurde vor Gericht gestellt, wo er seine Version des Vorganges berichtete: Er habe nur überall sein heruntergefallenes Handy gesucht und dabei müsse er an ein Tischlein gestossen sein – er sei ein friedliebender Mensch! Das Urteil ist noch nicht gefällt worden. In England soll das Strafmass für Rowdytum in der Luft auf fünf Jahre Gefängnis erhöht werden.

Teure Turbulenzen

Anlässlich eines Fluges von Los Angeles nach New York am 25. Juni 1995 wurde ein Flugzeug von American Airlines auf 37'000 ft Höhe während 28 Sekunden durchgeschüttelt (+1,8 bis -0,8g). Das «Seat belt» Zeichen war nicht eingeschaltet. Das Flugzeug streifte in der Nähe von Minneapolis die Ausläufer eines Gewitters, der von der Besatzung fälschlicherweise als nicht störend eingestuft worden war. Passagiere, die nicht angeschnallt waren, flogen durch die Luft. Es gab einige Verletzte und viele Leute mit Schockzuständen. Das Flugzeug machte eine unplanmässige Landung in Chicago.

Vier Jahre nach diesem Vorfall verknurrte das Bundesgericht American Airlines zu einer Busse von zwei Millionen \$, zahlbar an die betroffenen Passagiere. Weniger die erlittenen physischen als die psychischen Schäden trugen zum Urteil bei, das für jeden betroffenen Passagier zwischen 145'000 und 200'000 \$ vorsieht, wobei die Höchstsummen für Kinder reserviert sind. Ein Vorwurf an die Besatzung und die Gesellschaft betraf die Bereitstellung von relevanten Wetterunterlagen sowie die korrekte Anwendung des Wetterradars, um die Gefahr zu umfliegen.

Auch der Vorfall der United Airlines vom 28. Dezember 1997, wo infolge kurzer, schwerer Turbulenzen über dem Pazifik eine Passagierin getötet wurde und 129 verletzt worden sind, wurde gerichtlich beurteilt. Hier wurde eine aussergerichtliche Einigung erzielt. Obwohl die er-

wähnte japanische Passagierin die Sitzgurten nicht getragen hatte (das Zeichen war schon einige Zeit eingeschaltet), anerkannte das Gericht die von ihrem Mann eingebrachte Begründung «...that she should not have been expected to be wearing it because it was inappropriate at the time the turbulence struck» mindestens teilweise.

Das französische Luftamt verschärfte kürzlich die Vorschriften bezüglich der Sicherheit an Bord, Bezug nehmend auf einen Vorfall, der sich am 5. September 1996 über Zentralafrika ereignet hatte. Die Boeing 747-400 verliess Johannesburg mit einem teilweise defekten Wetterradar (in «manual override condition») und wählte eine Strecke, die diesen Nachtflug an der Intertropischen Front vorbei führen sollte. Unterwegs konnten keine aktuellen Wetterdaten empfangen werden, wie dies über Afrika leider an der Tagesordnung ist. Sechs Stunden nach dem Start traten jedoch schwere Turbulenzen auf, zehn Sekunden bloss, aber die Werte lagen bei -1,1 bis +2,0g. Es gab einige verletzte Passagiere und Flight Attendants. Da die Besatzung zudem befürchtete, dass das Heck der Maschine beschädigt worden war, wurde der Flug in Marseille beendet.

Pilotenlose Flugzeuge sind (auch) nicht sicher

Für Aufklärung und Forschung werden vermehrt ferngesteuerte oder autonom operierende Hochleistungsflugzeuge eingesetzt. Die NASA hatte am 1. Oktober etwas Pech, als bei einer ihrer Hö-

henforschungflugzeuge Perseus B alle Sicherheiten versagten und der Flug an einer Autobahnböschung endete. Das knapp 1000 kg schwere Flugzeug mit über 20 Metern Spannweite wird von einem 105 PS Rotax Motor angetrieben und besitzt eine dreifache Steuersicherheit, bis hin zu einem «flight termination system». Der Perseus B war auf 49'000 ft im Steigflug, als zuerst der Rotax-Generator ausfiel. Die Batterie sollte in der Lage sein, das Flugzeug während drei Stunden mit Strom zu versorgen. Aber es gab weitere Ausfälle, Sensoren und Steuerelemente fielen aus, und zuletzt war nur noch eine Seite des Höhenruders aktiv, was dazu führte, dass der Perseus in einen Spiralflyg überging. Die Bodencrew aktivierte den Fallschirm, der die Maschine zur Erde zurückbringen sollte, doch nichts passierte. Ein T-34 Vermessungsflugzeug wurde in die Nähe geschickt, hauptsächlich, um das Gebiet frei zu halten. Die Techniker konnten im «Emergency-mode» teilweise die Kontrolle zurückgewinnen, aber unterhalb von 8000 ft war's definitiv zu Ende. Östlich von Barstow in Kali-



Aus Aviation Week Oct 11/99 S.94

fornien kam das Flugzeug an einer Autobahnböschung zum abrupten Halt. Etwas Positives hatte die Panne trotzdem: Die berechneten aerodynamischen Limiten wurden während des unkontrollierten Fluges überschritten, ohne dass bleibende Schäden aufgetreten wären. Bereits am 29. März ging ein unbemanntes Flugzeug verloren. Der düsengetriebene «Global Hawk» befand sich auf einem Testflug rund 75 Kilometer von Edwards Air Force Base entfernt, als er ein Funksignal empfing, das das «flight termination system» aktivierte, was aber nicht zu einer kontrollierten Notlandung, sondern zum Absturz führte. Die Untersuchung zeigte, dass in 250 Kilometer Entfernung eine ähnliche Fernsteuerung getestet und dabei auch das verhängnisvolle Signal ausgesendet wurde.

Fairchild sucht Geld

Die Entwicklung der Regionaljets Fairchild-Dornier 528/728/928JET kostet rund 1,2 Milliarden \$, dazu kommen 150 Millionen \$, um die Produktion des kleineren 328JET sowie dessen Weiterentwicklung 428JET zu finanzieren. Eine Aktienplatzierung in der Höhe von 300 Millionen \$ musste wegen des schwachen Marktes aufgegeben werden. Der Boss von Fairchild möchte einen Teil seines 56% Anteils an der Firma möglichen Investoren abtreten, die für eine Risikobeteiligung in Frage kommen. Auch da ist das Interesse nur lauwarm. Israel Aircraft Industries habe sich mit 80 Millionen \$ be-

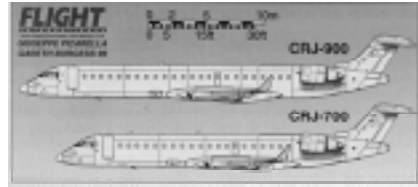
teilt, weitere Partnerfirmen hätten 270 Millionen \$ versprochen, ebenso werde sich der deutsche Staat mit 350 Millionen \$ beteiligen, aber nur, wenn die Privatwirtschaft nachzieht.

Das deutsche Magazin «Manager» wusste zu berichten, dass Fairchild im Juli ein Bankdarlehen von 80 Millionen \$ aufgenommen habe, damit ein Konkurs abgewendet werden konnte. Die Firma widerspricht dem Bericht teilweise und betont, man sei jetzt «in einer viel besseren Verfassung». Aufträge für Regionalflugzeuge im Wert von neun Milliarden \$ seien bis heute eingetroffen. Aber trotz ansehnlicher Bestellungen ist das Geschäft mit Regionaljets wohl alles andere als eine Goldgrube, zu viele Firmen balgen sich um Aufträge.

Auch die Firma Embraer, die die künftigen Crossair-Jets produzieren wird und ebenfalls über volle Auftragsbücher verfügt, sieht sich nach Partnern um. Der brasilianische Staat will seine Beteiligung reduzieren, unter anderem auch, damit den Klagen wegen illegaler staatlicher Subventionierung der Grund entzogen werden kann. Ein französisches und ein britisches Unternehmen wollen anscheinend bei Embraer einsteigen.

Zigarillo

Um der Konkurrenz von Embraer und Fairchild-Dornier etwas Entsprechendes entgegen zu halten, offeriert Canadair den Betreibern von Regionaljets zwei gestreckte Versionen für 70 und 90 Passagiere. Die Triebwerke bleiben wie beim 50-plätzigem Regionaljet im Heck



Aus Flight 6-12 Oct 99 S.7

und der Rumpfdurchmesser soll ebenfalls beibehalten werden, also mit einer 2-2 Bestuhlung. Daher wird der Rumpf wesentlich länger als bei der Konkurrenz. Ein Vorteil dieser Streckung eines bestehenden Flugzeuges wäre die frühere Verfügbarkeit, Canadair spricht vom Jahr 2002 für das 70-plätziges Flugzeug. Für die Entwicklung werden rund 800 Millionen Can\$ bereit gestellt, die Pläne für einen neuen Hundertplätzer bleiben vorläufig in der Schublade.

Sorry for the delay...

30 Jahre nachdem der Bau eines Flughafens im japanischen Kobe geplant worden war, beginnen jetzt die ersten Ausbau-Arbeiten. Auf 270 Hektaren Land sollen Flughafengebäude und eine einzige 2500 Meter lange Piste für 20'000 Flüge jährlich gebaut und 2005 eröffnet werden. Die Kontroversen über das Baugesuch drehten sich um die knappen finanziellen Mittel der Stadt, die Erdbebensicherheit (Kobe wurde 1995 von einem schweren Erdbeben erschüttert) und die Frage der Notwendigkeit eines eigenen Flughafens, ist doch Osaka-Kansai in der Nähe. Eine letzte Hürde wurde im Sommer beseitigt, als die Fischer dank einer Abfindung von 10 Milliarden

Yen ihre Beschwerden bezüglich der Auswirkungen auf ihre Fischereigründe zurück zogen.

Air TGV

Der Flughafen Paris Charles de Gaulle ist wohl der einzige, der einen Anschluss an ein Hochgeschwindigkeits-Schiennetz hat. Air France will die Kooperation mit der SNCF als Betreiberin der TGVs ausbauen. Heute benutzen 850'000 Passagiere jährlich die Umsteigemöglichkeit, Air France will dies auf mehr als zwei Millionen ausdehnen. Dafür sollen 40 tägliche TGV-Verbindungen nach 100 Städten angeboten werden. Die Verspätungssituation im Luftverkehr lasse gar keine andere Entwicklung zu, meint Air France. Die SNCF weist darauf hin, dass schon heute fast 90% des Personenverkehrs zwischen Paris und Lyon mit dem

TGV abgewickelt würde. «Die SNCF kooperiert mit Air France, ist aber auch Konkurrentin», meinte ein Sprecher der französischen Staatsbahnen.

Airlines Hit With Safety Penalties.

The FAA said Tuesday it is seeking a \$396,000 fine against American Airlines for having the wrong safety cards on one of its jets. The cards and safety manuals for passengers and flight attendants were made for jets with emergency lights on the floor, but the Boeing 757-223 had been modified to put the lights on the seat arm rests, the FAA said. The penalty against American came after the airline was given several notices that one of its jets had the wrong safety cards, but the cards went uncorrected for 36 flights, the FAA said. One American captain, however, refused to allow his flight to continue un-

Yawspin

Yawspin 115x56

til photocopies of a corrected card were made and placed on the jet, the FAA said. The airline has 30 days to contest the penalty, and American's spokesman said the airline would protest to the FAA.

In a separate action, the FAA said Southwest Airlines has agreed to pay a \$34,500 penalty for carrying a container of hazardous material on a March 31 flight from Dallas to Harlingen. A Southwest spokesman said the airline was looking into how the container of cesium, which is used in nuclear reactors, came to be placed on board the flight. The airline prohibits hazardous material on its planes. The spokesman said Southwest would take steps to prevent a recurrence. FAA originally sought to fine Southwest \$66,000, but lawyers for the agency and the airline agreed on the penalty last week, the FAA said.

A Bad Week For Big Airports

Sting Reveals Smuggling In Miami...

It was like a TV-episode at the Miami International Airport, and city officials are struggling to make it look not quite as hideous as it actually is. Undercover agents swarmed the airport and when they were done, they had arrested 30 American Airlines baggage handlers and ground crew workers, 13 current or former employees of LSG/Sky Chefs, an INS agent, an inspector with the USDA, a Broward County sheriff's deputy who worked part-time as a baggage handler, and several people described as street-level drug dealers. Those indicted in the sting operation had allegedly been smuggling large amounts of drugs, grenades and guns in airline food carts and garbage bags, and in backpacks carried by workers

Yawspin 115x56

who could simply walk around airport metal detectors and X-rays. U.S. Attorney Thomas Scott, who headed the sting, says the most troubling thing was finding airport security so lax. «We were convinced we could basically get anything on the planes,» said Scott. «The procedures that do exist were breached and the security procedures at that airport are obviously insufficient to do the job.» Even on their days off, Scott says, group members were able to carry contraband around the airport without being challenged.

«Operation Ramp Rats» was initiated after tips that employees were selling their security access to put illegal drugs on planes. A separate sting targeted the food workers, who allegedly smuggled a load of heroin onto a plane in coffee packets. The heroin-coffee mixture was accidentally brewed up and served to the pilot, who reported that his coffee had a strange flavour and «tasted weak,» Scott said. Investigators say only one of the defendants seemed to show any concern about what he was doing, and he was worried only that he would blow himself up when he carried a grenade aboard the plane. That was just one of 38 documented drug and weapons transactions said to have been conducted by the American Airline workers. Separately, eight people, including seven AA employees, were indicted in New York in a similar case.

...Security Breach At O'Hare Wreaks Havoc

Meanwhile, a man who ran past security at Chicago O'Hare's Terminal One

prompted the disruption of air traffic across the United States. During the search for the unidentified man, some 6,000 passengers were evacuated from the terminal and at least 130 United Airlines flights were cancelled. Planes that had landed had to sit and wait because they couldn't reach gates blocked by aircraft that had not departed. After the terminal was declared safe about three hours later, passengers were allowed back in, but many found themselves stranded by cancelled flights. On the next day, an additional 75 flights were cancelled. The man who caused the mess was never found.

Virtueller Notfall

Bisher verlangte das FAA eine realistische Übung, damit erwiesen werden kann, dass ein neues Flugzeugmuster innerhalb von 90 Sekunden evakuiert werden kann. Bei ungünstigen Lichtverhältnissen, mit einer statistisch gut gemischten Gruppe von Passagieren und der Hälfte der Ausgänge blockiert muss der Flugzeughersteller beweisen, dass die Konstruktion den Vorschriften genügt. Bei solchen zeitaufwendigen Übungen gab es immer wieder Verletzte, was vielleicht auch mit ein Grund war, dass das FAA nur noch eine «Analyse» verlangt, also eine Computersimulation. Bereits wurde die neue Boeing 777-300, die bis zu 550 Passagiere aufnehmen kann, aufgrund einer Analyse zertifiziert. Die Unfalluntersuchungsbehörde NTSB, fünf Aviatik-Gewerkschaften

ten und zwei Konsumentenorganisationen haben heftigen Protest eingelegt.

Zu tief im Final

Der Satellit «Mars Climate Orbiter» funktionierte auf seiner 665 Millionen Kilometer langen Reise zum Mars einwandfrei. Fünf Minuten nach der Kurskorrektur, die ihn in eine niedrige Umlaufbahn hätte bringen sollen, verstummt er. Wieso ist der 125 Millionen \$ teure Satellit statt 150 nur 60 km über der Marsoberfläche dahin gerast und deshalb der Schwerkraft zum Opfer gefallen? Des Rätsels Lösung war banal und lässt sich zum Teil historisch begründen: Da sich der ehemalige Präsident Ronald Reagan erfolgreich dagegen eingesetzt hatte, dass ab 1992 auch in den USA das metrische Mass zu gelten habe, werden immer noch beide Masssysteme verwendet. Die Firma Lockheed als Herstellerin des Satelliten hat den Impuls zur Kurskorrektur in Pounds pro Sekunde angegeben, die Techniker im Kontrollzentrum nahmen an, es handle sich um die physikalische Grösse Newton. Die TV-Station ABC meldete, dass das Navigationsteam schon zehn Tage vor dem Absturz gewarnt hatte, der Satellit sei auf einer falschen Bahn und diese müsse korrigiert werden. Doch niemand habe auf sie gehört. Der «Mars Climate Orbiter» hätte als Relaisstation für die Datenübermittlung des «Mars Polar Landers» dienen sollen, der im Dezember in der Polgegend des Mars landen und dort nach Wasser und an-

deren Elementen suchen sowie die Atmosphäre analysieren soll. Nun muss dieser umprogrammiert werden, damit er direkt mit der Erde Kontakt aufnehmen kann, leider mit einem viel kleineren Datendurchsatz.

Qantas nicht mehr unfallfrei

Die Piloten von Qantas waren bis vor kurzem vollkommen unfallfrei geflogen. Im September wurden aber gleich zwei Vorfälle registriert: Bei der Landung auf der kurzen Piste von Perth berührte ein Triebwerk der Boeing 747-200 die Piste. Das Flugzeug konnte nach einer extensiven Kontrolle wieder repariert werden. Bössere Folgen hatte eine Meinungsverschiedenheit im Cockpit einer 747-400 am 23. September. Nach einer eher langen Landung in Bangkok bei starkem Regen und überfluteten Piste entschloss sich der Copilot, noch vor dem Absetzen des Bugrades, durchzustarten. Der Kapitän war anderer Meinung, übernahm das Kommando und brachte die angesprochenen Triebwerkshebel wieder in Leerlauf, fuhr die Schubumkehr aus und bremste. Doch es reichte nicht, die einhundert Meter lange Bremsspur am Ende der Piste führte weiter über die Anflugbeleuchtung, durch den Flughafenzaun und reichte bis auf einen Golfplatz, wo der Jumbo mit gebrochenem Bugrad und drei total zerstörten Triebwerken zum Stillstand kam. Die Reparatur wird mindestens sechs Monate dauern. Die 407 Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen mit dem berühmten Schrecken davon.

20-jähriges Geheimnis

Im Juni 1980 verschwand eines Nachts eine DC-9 der Itavia über dem tyrrhenischen Meer auf einem Flug von Rom nach Palermo. Im letzten Jahr wurden die Untersuchungen neu aufgenommen, da der Verdacht bestand, dass Radardaten und Funkaufzeichnungen wissenschaftlich unterschlagen worden waren. Neun Generäle der italienischen Luftwaffe sowie Geheimdienstoffiziere wurden angeklagt, Beweisstücke zerstört oder Tatsachen verschleiert zu haben. Der 4500 Seiten starke Untersuchungsbericht wurde auch nach Frankreich und in die USA geschickt, da sechs Flugzeuge dieser Staaten in jener Nacht in eben dieser Gegend eine NATO-Übung geflogen hätten, wobei sich das Gerücht hartnäckig gehalten hatte, dass dabei mindestens eine Lenkwaffe auf ein libysches Flugzeug abgeschossen und dabei die DC-9 getroffen worden sei. Drei Wochen nach dem Vorfall wurden in Kalabrien Trümmerreste eines libyschen Jets gefunden. Die Vorgeladenen hatten jeden Zusammenhang mit dem Verlust der Itavia DC-9 als verwegene Hypothese abgestritten.

Silk Air: Unfall oder Mord?

Im Dezember 1997 stürzte eine Boeing 737 der Silk Air aus dem Reiseflug in ein Sumpfgelände ab. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Sicherungen für den Flugschreiber und das Cockpittonband bewusst gezogen worden waren, bevor das Flugzeug in den Sturzflug ging. Die Trimmung deutete darauf hin, dass das Flugzeug in den Sturzflug ge-

steuert worden war. Der provisorische Unfallbericht deutet einen Selbstmord des Kapitäns allerdings nur zwischen den Zeilen an. Derek Ward, der Vater des Copiloten, hat eine eigene Untersuchung durchgeführt, die Tausende von Seiten umfasst und von den Hinterbliebenen der 104 Opfer mit Interesse zur Kenntnis genommen wurde. Er hat unter anderem 36 detaillierte Vorkommnisse disziplinarischer und fachlicher Verfehlungen aufgrund zugespielter Unterlagen über den Piloten zusammengestellt, die seiner Meinung nach ausgereicht hätten, dass der Kapitän von Silk Air vom Fliegen hätte suspendiert werden sollen. Deshalb klagt er die Gesellschaft nun wegen Beihilfe zu Mord ein.

Flotte durch Selbstmord zerstört

Ein Pilot der kleinen Air Botswana wurde aus medizinischen Gründen vom Flugdienst suspendiert, was er als außerordentliche Kränkung empfunden haben musste. Er stahl eines frühen Morgens eine der drei ATR-42 von Air Botswana und drohte zunächst, sie auf das Haus des Premierministers abstürzen zu lassen. Er änderte jedoch seine Meinung und nahm sich seinen Arbeitgeber vor. Er zielte auf die beiden anderen ATR-42, die auf dem Tarmac für die morgendlichen Abflüge bereit gestellt waren und beim Aufprall des Selbstmörders in Flammen aufgingen. Somit war die Fluggesellschaft auf einen Schlag ohne Flugzeuge und musste Maschinen der südafrikanischen SA Express mieten. Eine vierte ATR-42 ist von Air Littoral

gemietet worden und befand sich zum Zeitpunkt des Amokfluges ausserhalb Botswanas.

Posthume Anerkennung

Zwanzig Jahre nach dem Sightseeing-Flug einer DC-10 der Air New Zealand in der Antarktis, der am Mt. Erebus endete und 257 Menschen das Leben kostete, anerkannte die Regierung die Untersuchungsergebnisse des Richters Peter Mahon. Er liess damals «Pilot error» nicht gelten und machte das Management für das Unglück verantwortlich, weil es den Piloten falsche Navigationsunterlagen zur Verfügung gestellt hatte. «I regret to say that I have been forced to listen to an orchestrated litany of lies», bemerkte er 1981 und beschrieb Vertuschungsmanöver des Managements und der Behörden. Da es sich bei Air New Zealand um eine staatliche Gesellschaft handelte, war der Premierminister vor Gericht persönlich besorgt, dass diese Version nicht gelten durfte und beschuldigte Mahon der Kompetenzüberschreitung. Dieser fühlte sich so betroffen, dass sich sein Gesundheitszustand verschlechterte und er 1986 starb. Nun wurde er rehabilitiert und sein Bericht vom Parlament einstimmig als «brilliant investigative work» anerkannt.

Wo ist denn das Flugzeug?

245 Passagiere und Besatzungsmitglieder standen am 15. September nach der verunglückten Landung einer Boeing 757 der Britannia Airways in Gerona um

Mitternacht bei starker Gewittertätigkeit im strömenden Regen und warteten eine Stunde auf die Rettungsmannschaften. Die 757 rutschte auf der von einem Gewitter überfluteten Piste ins Gras und zerbrach in drei Teile. Die Evakuierung der Passagiere klappte hervorragend. Aber wieso kamen die Rettungsmannschaften nicht?

Der Tower von Gerona meinte, er habe der Besatzung beim zweiten Anflug gesagt, sie solle nach Barcelona ausweichen. Als kein Funkspruch mehr kam, glaubte er das Flugzeug unterwegs dorthin. Gerona verfügt über keinen Radar und die Sicht war schlecht, zudem kam das Flugzeug etwas unterhalb der Piste zum stehen. Auch die Flugverkehrsleiter in Barcelona, die das Flugzeug auf den Luftstrassen nach Gerona geführt hatten, waren beim Verschwinden des Radarechos nicht beunruhigt – sie dachten, die 757 sei in Gerona gelandet. Der allein anwesende Towerbeamte von Gerona sagte aus, es sei sofort nach Eintreffen der Unfallmeldung Alarm gegeben worden und die Feuerwehr sei unverzüglich ausgerückt, allerdings sagte er nicht, wann die Meldung eingetroffen sei.

Südamerikas unfallträchtiger Himmel

Die Flight Safety Foundation hat Südamerika aufgrund von Daten aus den Jahren 1984 bis 1993 den nicht gerade schönen Titel der aviatisch gefährlichsten Region der Welt zugeteilt. Brasilien habe allerdings enorme Fortschritte gemacht, bezogen auf das

grosse Wachstum der Flugzeugflotten, auch Mexiko könne als Zukunftshoffnung angesehen werden, obwohl dort 30% der Flugzeuge «Schrott» seien und nicht in die USA fliegen dürften. Auch Argentinien wurde eine gute Prognose ausgestellt, noch bevor eine 29-jährige Boeing 737-200 mit 67'000 Flugstunden der Fluggesellschaft LAPA auf dem Stadtflughafen von Buenos Aires kurz nach dem Start abstürzte.

Die vorläufigen Untersuchungsergebnisse dieses Startunfalles liegen vor. Beim Setzen der Triebwerksleistung ertönte die «Take-off-warning». Elf Sekunden hörten beide Piloten zu, bevor der Kapitän mit relativ ruhiger Stimme fragte: «What the hell is happening?» Er veränderte die Trimmung von Höhenruder und Seitenruder, doch die Warnung blieb. Dass die Warnung wegen der nicht ausgefahrenen Flügelklappen aktiviert worden war, bemerkte er nicht. 46 Sekunden nach Beginn des Warntones und erst, nachdem der Copilot «V1 - V2» ausgerufen hatte, entschloss sich der Kapitän zum Startabbruch, gerade, als die Boeing doch noch zu einem Luftsprung ansetzte. Nach dem Überqueren einer Autobahn kam das Flugzeug in einem Golfplatz zum Stehen. Da es sofort in Flammen aufging, kam jede Hilfe für die 67 Menschen an Bord zu spät.

Eine Kongressabgeordnete, die früher Flight Attendant war, warf der Regierung und der (Billig-) Fluggesellschaft LAPA mangelnde Überwachung von Ausbildung und Technik vor.

Unfall in Hong Kong

Ein stabilisierter Endanflug, ausgeführt vom italienischen Kapitän der China Airlines MD-11, führte am 22. August innert Sekunden zur Katastrophe. Die MD-11 war fast am maximalen Landegewicht, die angegebenen Seitenwinde lagen einen Knoten über dem firmeninternen Limit von 24 kt. Drei Kilometer vor der Piste kamen die Anfluglichter in Sicht, der Kapitän konnte sich gut orientieren. Er wählte eine Anfluggeschwindigkeit von 170 kt, was rund 10 kt «Zugabe» wegen des böigen Windes beinhaltete. Er liess den rechten Flügel leicht hängen, um dem Seitenwind entgegen zu wirken. Trotz Korrekturmassnahmen konnte er eine harte Landung auf dem rechten Fahrwerk nicht verhindern. Das rechte Triebwerk schlug auf dem Beton auf und in der Folge brach der Flügel an der Wurzel ab, genau so wie im Juli 1997 bei einer MD-11 der Federal Express. Das restliche Flugzeug überschlug sich Nase über Heck und kam in Rückenlage neben der Piste zum Stillstand.

Die Passagiere und Besatzungsmitglieder hingen in ihren Gurten, die sich in dieser Lage fast nicht öffnen liessen. Die augenblicklich ausgerückten Rettungsmannschaften löschten den Brand rasch und öffneten die nun ebenerdig angeordneten Türen von aussen, weshalb die Rutschbahnen nicht aktiviert wurden. Diese hätten die Rettung aus Rückenlage auch nur behindert. Es dauerte indessen drei Stunden, bis der letzte Passagier in der vollbesetzten MD-11 aus seiner misslichen Lage befreit werden konnte.

Outside check performed?

Der Kubaner Garcia Quinta suchte sich einen besonderen Platz aus für seinen Flug von Kuba in die Freiheit: Den Radkasten. Seine Überlebenschance war Null, aber das hatte er wohl nicht gewusst. Weit gereist ist er trotzdem: Zweimal nach Ägypten und zweimal in die Karibik, bevor seine Leiche neun Tage nach seiner Flucht bei einer Kontrolle der Boeing 767 in Mailand entdeckt wurde. Nach Angaben der Fluggesellschaft Eurofly werden die Radkästen nur alle 450 Flugstunden überprüft.

Hangar Flying

Zwei Techniker von Saab waren am 8. Oktober in Stockholm-Arlanda mit Wartungsaufträgen an einer zweijährigen Saab 2000 beschäftigt und rollten das Flugzeug mit Propellerkraft an einen anderen Standplatz rollen. Das Manöver fand in einem Hangar ein abruptes Ende. Der Rumpf und die Triebwerkver-

schalungen vor der Flügelkante erlitten erhebliche Beschädigungen, während die beiden Techniker mit kleineren Schnittwunden im Gesicht davon kamen. Noch ist nicht klar, welchen Auftrag die zwei hatten und wohin das Saab-eigene Flugzeug hätte gebracht werden sollen.

Zu korrekt

Ein Flugverkehrsleiter in Bradley, Connecticut, hielt sich an die Vorgaben betreffend klar definierter Aussprache in der Radiotelefonie. Dabei legte er offenbar einen besonderen Eifer bei den Zahlen «three», «five» und «niner» an den Tag oder ins Mikrofon, was entnervte Piloten bei der FAA intervenieren liess. Diese hat ihn daraufhin angewiesen, die «landesübliche» Betonung der Zahlen anzuwenden und nicht jene, die im offiziellen, von der FAA autorisierten «Controller's handbook» vermerkt ist.

Henry Lüscher

Heinz Leuenberger
51/2 Zi-Wo 1/4 Seite

Surbtal Publicitas 1/4 Seite

Ramsag 1/2 Seite

ATC-Delays forever?

Statistisch gesehen hat es genügend Luftraum und Abstellplätze in Europa. Aber wie im Strassenverkehr ist die statistische Erfassung über einen Tag, eine Woche oder ein Jahr alles andere als der Spiegel der tatsächlichen Situation. Der Bareggtunnel ist für eine durchschnittliche Kapazität konzipiert, die im Tagesdurchschnitt nicht erreicht wird, und trotzdem stauen sich morgens und abends die Autos jeden Tag aufs Neue. Das ist in der Luftfahrt nicht anders, auch dort richten sich alle Gesellschaften nach dem Ablauf des Geschäftslebens und sind demzufolge zur gleichen Zeit in der Luft.

Henry Lüscher

Die Diskussion über Huhn oder Ei ist auch hier Jahrzehnte alt: Ist der zunehmende Verkehr oder die mangelnde Vorausplanung Schuld an der Situation? Jetzt, wo die ATC-Verspätungen etwas zurückgegangen sind, spült es andere Faktoren an die Oberfläche: Zu wenig Bodenangestellte, Probleme mit Standplätzen oder Gepäcktransporte, die aber vielfach noch innerhalb des ATC-Slots «untergehen». Die ATC ist ein zentrales Problem, darf aber nicht isoliert betrachtet werden. Die Gefahr besteht, dass jetzt die ATC zum alleinigen Sündenbock gemacht wird und alle

wie hypnotisiert auf diese Sicht fixiert sind. Die IATA hat sich kürzlich bezüglich zu ergreifender Massnahmen an die europäischen Transportministerien gewandt und auch Boeing liess sich zum Thema ATC in Europa vernehmen.

Die europäischen Fluggesellschaften zahlen jährlich 4,2 Milliarden \$ für die Dienste der ATC. Die zusätzlichen Kosten, die diese Verspätungen verursachen, werden auf 5,4 Milliarden \$ geschätzt. Grund genug für IATA-Präsident Pierre Jeannot, die europäischen Staaten aufzufordern, mit den fünf Punkten, auf die sich die Transportminister im Prinzip geeinigt hatten, vorwärts zu machen. Diese lauten:

- Die Strategie des Programmes Air Traffic Management (ATM) 2000+ ist umzusetzen, was bedeutet, die nationalen Grenzen zugunsten eines einheitlichen, grenzüberschreitend kontrollierten Luftraumes aufzugeben.
- Eurocontrol soll ermächtigt werden, für ganz Europa verbindliche Regeln aufzustellen und deren Durchsetzung zu fordern und zu kontrollieren.
- Die Kapazitäten des Luftraumes, der Flughäfen und der Gesellschaften sollen europaweit laufend ermittelt, hochgerechnet, analysiert und nachgeführt werden. Dies im Gegensatz zur heutigen Praxis, wo jedes Land nur für sich diese Betrachtungen anstellt - und gewisse Reserven einbaut.

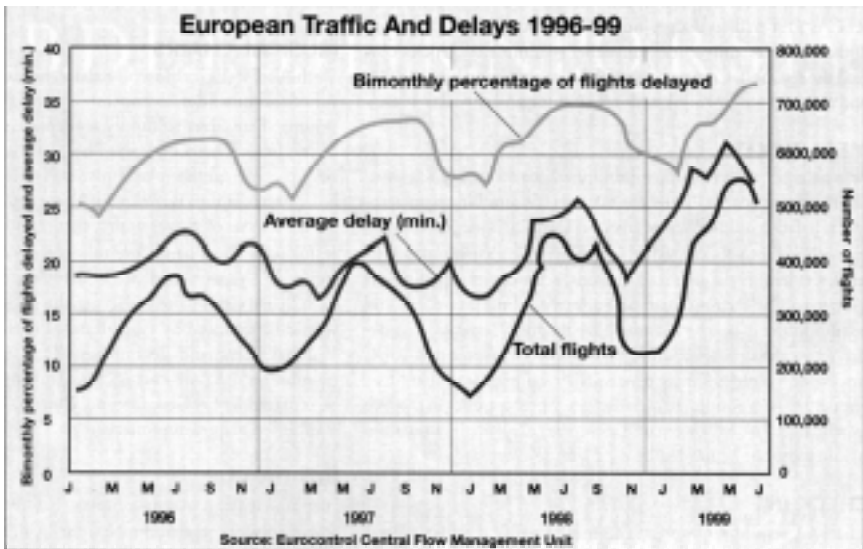
- Die ATC soll liberalisiert werden, analog der nationalen Telekommunikationsdienste oder der Elektrizitätswerke, so dass eine Art Konkurrenzsituation entstehen kann, was zu besseren Leistungen führen soll.
- Ein neues Abrechnungsverfahren soll gute Leistungen honorieren und nicht erfüllten Service bestrafen.

Statistik

1998 ist der Verkehr um 5,5% gestiegen, die ATC-bezogenen Verspätungen nahmen aber um 16% zu, wobei die durchschnittliche Verspätung pro Flug um 24% zunahm. Das erste Halbjahr 1999 sah demgegenüber bei einer Verkehrssteigerung von 6% eine Zunahme der Verspätungen von 74%, wobei der Kosovo-Konflikt zu 30% Schuld daran hatte. 75% der Verspätungen

werden auf Kapazitätsengpässe abgeschoben, wobei es sich vorwiegend um die Kapazität der Flugverkehrsleiter, der Radarinstallationen, der zu grossen Sektoren oder anderer bodengebundenen Elemente handelte. Die Luftraumkapazität war gemäss der Studie weniger limitierend.

Interessant ist zu hören, dass nur 3% oder 15 der 420 europäischen ATC Sektoren für 45% aller Verspätungen verantwortlich sind. Dazu gehören u. a. die Schweiz (15,8% aller Verspätungen), Frankreich (24,2%) oder Deutschland (8,1%). Obwohl die beiden letztgenannten Länder etwa den gleichen Luftraum und dieselbe Anzahl Flugbewegungen (rund 7000) kontrollieren, produziert Frankreich allein wegen der starren militärisch dominierten Luftraumstruktur drei Mal so viel Verspätungen.



Falls nicht alle am gleichen Strick ziehen, so zeichnet sich eine Erhöhung der Verspätung um 70% bis im Jahr 2005 ab. Jeannot kritisierte vor allem das Militär für seine starre Haltung: «If you look at a map you'd think we are still fighting World War I.»

Airlines machen ATC

In Grossbritannien stehen 49% der NATS (National Air Traffic Services) zum Verkauf an. Der Staat möchte die Flugsicherung privatisieren. Ein Konsortium aus neun Fluggesellschaften bietet mit. Neben fünf Chartergesellschaften sind auch British Airways, British Midland, Virgin Atlantic und Easy Jet in seltener Einvernahme mit von der Partie. Auch in England ist die Verspätungssituation ein Thema und die Gesellschaften erhoffen sich eine Verbesserung, wenn erst «Profis» die ATC übernommen haben und die Benutzer des Luftraumes diesen auch gleich selber organisieren.

Bedenken bezüglich einer realistischen Effizienzsteigerung im englischen Luftraum werden vor allem im Bezug auf die angrenzenden französischen Sektoren genannt. Über die Hälfte des Luftverkehrs von und nach England führt über französisch kontrolliertes Gebiet, das nicht den besten (Pünktlichkeits-) Ruf genießt. Ausserdem bezeichnen die Engländer die französischen Flugverkehrsleiter als die militantesten in Europa und fürchten Streikaktionen, die jeweils ganz direkte Auswirkungen auf den englischen Luftverkehr haben.

Franzosen in England?

Die RAF-Basis Manston in der Nähe von Ramsgate in Kent wird zu einem Passagier- und Frachtflughafen umfunktioniert. Er soll dereinst eine Million Passagiere pro Jahr abfertigen und zum sechstgrössten Frachtflughafen aufsteigen. Trotz der grossen Entfernung zur Kapitale wird er London-Manston heissen, aber es könnte sein, dass er von französischen ATC-Leuten kontrolliert wird, weil sein An- und Abflugsektor nahe an den französischen Kontrollbezirken liegt. Ein Beteiligter sagte, es sei schwer vorzustellen, dass die Franzosen eine besonders effiziente Leistung bringen werden, denn sie dürften nicht daran interessiert sein, dem englischen Luftverkehr zu einem weiteren Wachstum zu verhelfen.

Boeing sees European governments fixing ATC

Boeing believes that frustration among airlines and travellers will eventually force European governments into overhauling the continent's creaking air traffic control (ATC) system, permitting more frequent services. Its optimistic view of the European situation is one of the factors that has led to the recent divergence of Airbus and Boeing's views of the future aircraft market and seen the US manufacturer predict higher numbers of deliveries despite a rough consensus on global market value and underlying traffic growth. Boeing is generally forecasting increasing service frequencies provid-

ed by larger numbers of aircraft of smaller average size, while Airbus sees a different picture and takes a gloomier view of congestion issues.

Boeing vice president of marketing, Randy Baseler, says: «It seems like (Europe) will all come to a screeching halt but then countries see that the problem is affecting their economies and then all of a sudden the governments will do something. «In Europe the biggest solution is to get all the different interests together and get them all going down the same path. It is a political problem not a technical one, and the pressure is going to have to come from businesses and passengers.» Speaking at a London briefing, Baseler said the technological solutions to the capacity crisis were already available.

And he says that any growth in aircraft size in the European market will come from incremental growth within families of aircraft rather than from the substitution of larger aircraft in concert with frequency reduction. Boeing forecasts annual demand growth of around 4.3% in Europe over the next 20 years. Baseler says: «There are so few flights at, for example London Heathrow, that are using big aircraft. Most are 200 seats or less and we think that most airlines, if they fly say Boeing 737s or Airbus A320s, will move up a gauge in the same category of aircraft. «It is not a quick solution to put on a really big aircraft. We think the solution is in the middle, not at the top or bottom of the total range.»

Boeing's view of Europe is part of a wider global vision that sees market fragmentation on both inter- and intra-continental routes as steady deregulation of the industry permits the industry to choose from a diverse range of aircraft models to serve a growing number of city pairs direct. As well as believing that technological and political solutions will gradually overcome ATC delays, Baseler says congestion at major hubs will largely cure itself as airlines increasingly turn to point-to-point operations for competitive reasons, by-passing their historical hubs.

Rail catastrophe raises questions over UK ATC sale

Doubts have emerged about the planned privatisation of the UK's National Air Traffic Services (NATS) following last week's train disaster in London which critics are linking to the privatisation of the country's rail system. The long-delayed sell-off under the Public Private Partnership (PPP) mechanism is under threat after unnamed senior officials of the ruling Labour Party told newspapers that it was doubtful whether the public would now swallow the sale of a safety-critical organisation. Investigations of the rail accident have already brought into the open a host of problems with the signalling and safety infrastructure on the UK's privatised railways. A spokesman for the Department of the Environment, Transport and the Regions says, however, that transport secretary, John Prescott, remains committed to the

programme. The spokesman says: «We are still going ahead with the PPP for NATS and hope to have a slot for the necessary legislation in the forthcoming session of Parliament.»

The British Air Line Pilots Association (BALPA) has reiterated its opposition to the process following the railcrash in which more than 30 people died. It has written to Prescott urging him to shelve the plans and has asked him for a meeting next week to discuss alternative schemes. Union general secretary, Chris Darke, says: «We have expressed our fears to John Prescott and have presented alternative ways to him in which private capital can be attracted to NATS, while keeping it within the public sec-

tor. «Two weeks ago, we were told by nine airlines including British Airways (BA) and Virgin Atlantic they are so concerned about safety that they will bid, should 51% of NATS be sold off. With mounting evidence that Railtrack (the private company that owns the UK rail infrastructure) has let safety standards deteriorate during the past two years, we are strongly against the Government's proposals. «The last thing we want is a Railtrack of the skies and pilots are now joining the air traffic control staff and their unions, to mount a public campaign right across the country. We hope passengers and people living near airports will join us. The government's proposals must not go ahead». ■

Atelier B AG 1/4 Seite

VP Bank 1/1 Seite

Flying into trouble

(H.L.) Das Magazin TIME publizierte in der Ausgabe vom 31. März 1997 einen Artikel, der mit der FAA hart ins Gericht geht. Hintergrund war die überraschende Demission der Chefbeamtin der Aufsichtsbehörde des US-Transportministeriums, Mary Schiavo. Anlass für ihre Demission war die Zeit nach dem Absturz einer ValuJet DC-9, wo die schleppende Untersuchung, das Zurückhalten von Informationen, diverse Vertuschungsmanöver und das Widerstreben, schärfere Gesetze zu erlassen dieser dynamischen, kämpferischen Frau keine andere Wahl mehr liessen.

Der nachfolgende Bericht liest sich wie ein Krimi und wirft viele für uns wichtige Fragen auf, beantwortet aber nur die Wenigsten. Je weiter gegen die Spitze der Hierarchie der Bundesstellen vorgestossen wird, um so mehr kommt das Gefühl auf, dass die Worte nicht den Taten oder den tatsächlichen Gedanken der Stelleninhaber entsprechen. Zu viele Interessen stehen offenbar auf dem Spiel, welche sich nicht immer mit dem Auftrag der Erhöhung der Flugsicherheit in Einklang bringen lassen. Mary Schiavo hofft, dass ihre Vorträge die Diskussion anheizen. Ihre Botschaft ist:

«With it's toothless inspections and deaf ear to safety warnings, the FAA has made Air Travel more perilous than it need to be.»

Mary Schiavo, Inspector General of the Department of Transportation, was working at her home computer on Saturday, May 11, 1996, when she received a phone call that made her feel «queasy and sick.» It was the kind of nightmare she had long feared: ValuJet Flight 592 had crashed in the Florida Everglades. A fire had broken out in the cargo hold of the jet, an ancient DC-9 en route to Atlanta from Miami, filling the cabin with smoke and probably asphyxiating the 110 passengers and crew members before they were swallowed by the swamp. Schiavo was disturbed not only because of the scale of the tragedy but also because she knew it might have been averted. Just three months earlier, Schiavo had warned the Federal Aviation Administration about ValuJet's awful safety record. But the FAA let the airline keep flying, despite Schiavo's concern and a recommendation from some of the agency's own inspectors that ValuJet be shut down.

The night following the crash, Schiavo would be ignored no longer: she appeared on ABC's Nightline opposite FAA administrator David Hinson, who insisted that ValuJet was «safe to fly. I would

fly it.» Flatly contradicting him and alluding to the FAA's mission to promote air travel, Schiavo declared, «It's not my job to sell tickets on ValuJet.» She dramatically disclosed to a national audience the FAA's own damning statistics: ValuJet's safety record was 14 times as poor as that of other discount carriers, even though the agency claimed that all airlines were equally safe. «I would not fly ValuJet,» she said.

In more than five years as Inspector General, Schiavo spent a lot of time refuting the FAA. Although her TV revelation seemed like the first act of a whistle blower, it was in fact the denouement of a personal crusade to make the agency more responsive to safety issues and less responsive to the needs of the airlines. Stifled continually by the FAA's political prowess, Schiavo eventually decided that the best way to bring about reform at the agency was to resign and tell her story. In the following excerpts from her new book, *Flying Blind, Flying Safe*, she describes how her work at the Transportation Department left her «dismayed, disillusioned and afraid for the flying public.»

After the crash, ValuJet was grounded for more than three months. The carrier has since returned to the air, although reduced in size. Is ValuJet safe to fly? Is any airline? Yes, if compared with other means of transportation, such as autos. But given the rapid growth of air travel, today's low accident rate will mean greater numbers of crashes in the next decade unless safety is improved. In the

wake of Schiavo's campaign, Congress has changed the FAA's mandate to make safety its primary mission.

The bible may teach that human life is priceless, but in my early years as Inspector General, I heard rumors that a Federal Aviation Administration study assigned a worth to the average passenger who might die in a plane crash. In its cost-benefit analysis, the rumor went, the FAA easily determined that the value of those lives didn't amount to much compared with the hard, cold billions that saving them would cost in aircraft-safety devices, in beefed-up monitoring of planes, pilots and air traffic, and in airports hermetically sealed against bombs and hijacking.

Curious and incredulous at the macabre implications, I frequently asked about these elusive valuations and talked to many people who had heard about them or knew someone who knew someone who had heard about them. Yet I never met anyone who had actually seen the official figures, much less helped compile them. In many meetings, FAA officials argued as if they had those figures on the tips of their tongues-«losses,» they would explain patiently, from the small number of crashes and even smaller number of attacks on planes just did not justify vast airline investments in safety and security. After all, as the FAA's associate administrator for civil-aviation security, Cathal Flynn, would tell me, the terrorist bombing of Pan Am Flight 103 over Lockerbie, Scotland, cost \$1 billion. Trying to prevent

another Pan Am 103 would cost \$5 billion over 10 years. Couldn't I understand? The numbers just didn't add up.

«We regulate by counting tombstones,» an FAA official told a journalist a few years ago. The nickname's origins are unknown, but by the time I joined the Department of Transportation, even people who worked for the FAA cynically called it the Tombstone Agency. Within the Washington Beltway, agency officials, government bureaucrats, staff on Capitol Hill, aviation lobbyists, airline representatives and journalists all understood the poignant irony of this nickname. The FAA will not do anything until people die. It was a sad, bad, inside joke. Only the public never knew how much truth was in it.

I had leaped at the chance to be Inspector General because the job combined the four things I loved most: investigations, law, aviation and public service. Truthfully, the office was tailor-made for me, and I was happy to quit my post as Assistant Secretary of Labor in charge of keeping union elections honest. Everyone encouraged me to take the Inspector General job-but only if I intended to do something with it.

In August 1990, I walked into Secretary of Labor Elizabeth Dole's office. Dressed in slacks, wearing her glasses, Dole was hard at work on a hot Sunday afternoon. The building was quiet-in fact, the whole city was quiet since Congress was not in session. I told her I was thinking about leaving her department.

«That would be a very interesting chal-

lenge,» Dole said of the Inspector General job. «You could do some good. But be sure you know what you're getting into.» I thought I knew what she meant; only later would I fully understand her warning.

I became the watchdog of the FAA. The FAA, in turn, stood guard over the airlines. But that role could be interpreted two ways: as policing the airlines to ensure safety at all costs or as protecting the airlines from any opposition or criticism. During five years as Inspector General, I came to realize that the FAA believed the statutes ordered it to champion the aviation industry.

Time and again, my office uncovered practices that would shock the public: sloppy inspections of planes, perfunctory review of pilots, lax oversight of airline procedures, disregard for bogus airplane parts, sievelike security at airports, antiquated air-traffic-control systems. Only with a major crash, only with people dead and sobbing survivors filling television screens, does the FAA step up to the plate and make changes. I found the FAA's complacency toward accidents difficult to accept.

Is safety too expensive for airlines?

In 1994, 68 people died when an ATR42, flown by American Eagle, crashed into a soybean field in Roselawn, Indiana. A design flaw made the French-Italian plane become violently uncontrollable in cold weather. Pilots and aeronautical engineers knew what the problem was: the de-icing boots on the ATR wings were

not big enough. Those are the rubber sleeves on each wing that can be expanded to crack sheets of ice. But the FAA determined that lengthening the boot would cost too much money. It took three plane crashes, the third one scattering human remains and debris over eight acres of Indiana farmland on Halloween, before the FAA ordered extension of the deicing boot and limits to ATR flights in icy weather.

It also took a fatal plane crash for the FAA to heed years of evidence showing that the distance between planes landing at an airport should be increased. For years, the National Transportation Safety Board [the independent agency that investigates plane accidents] told the FAA to increase the distance between jets. The board studied 51 accidents caused by wake turbulence from 1983 to 1993. Twenty-seven people had been killed, and 40 planes had been damaged or destroyed. In those years, the NTSB repeatedly asked the FAA to set new rules, but the FAA refused. It would be three years more before the FAA ruled that the separation between heavy and lighter aircraft should be increased. Since 1982, the NTSB has urged the FAA to order airlines to install better black boxes [the flight-data recorders that can provide clues to the cause of an accident]. All the NTSB wanted was black boxes that can continue recording for fractions of a second beyond a catastrophic explosion or massive electrical failure aboard an airplane.

European airlines have used such advanced black-box technology for years. That means many American planes flying to Europe have the advanced boxes. But the FAA did not want to compel airlines to install improved boxes. No, the agency declared, the new technology would cost the airlines too much money.

The NTSB was especially keen to have the boxes installed on Boeing 737s. Investigations of two accidents involving B-737s—one outside Colorado Springs, Colorado, in 1991 and the other in Pittsburgh, Pennsylvania, in 1994—have been seriously hampered by the lack of this information. Instead of pressing the airlines to find an economical way to install new black boxes and instead of sending its own investigators to challenge the airlines' assessment of the cost, the FAA simply embraced the carriers' argument that the project would be too pricey.

«Had the FAA and the industry begun the implementation of this recommendation in March 1995,» when the NTSB originally made the request, said NTSB chairman Jim Hall at the end of the following month, «most Boeing 737s would have been retrofitted with an acceptable, short-term, improved recording capability by this time. The lack of FAA action to date is unacceptable.»

More than a year later, in the days after TWA Flight 800 crashed into the Atlantic Ocean, the public, politicians, investigators and grieving family members waited tensely while scuba divers

searched for clues. Eventually the recorder was found, its body remarkably undamaged. But it played back only a millisecond of a mysterious loud noise. The box was one of the old models, and didn't have the extra capacity to record in the midst of a catastrophe like the one on TWA Flight 800.

The FAA regularly told the NTSB that it couldn't have anything on its wish list of safety measures because of cost considerations. It told the same thing to the Inspector General, Congress and the White House. It reassured the public with the mantra «Accidents are not happening; planes are not falling out of the sky.»

Yet they are, and the danger is growing. In one meeting I attended, the FAA said that shortly after the turn of the century, aircraft accidents will increase dramatically. The officials [who were making the case for increased FAA funding] said matter-of-factly that if demand for flights increases at present rates and if growth of discount airlines keeps up at the current pace, we can expect a major crash every week or so after the turn of the century.

Stunned, I wanted to study the data. (At the close of the meeting, FAA officials collected all of the documents they'd shown us at the session.) Where had the figures come from, how had they been interpreted and substantiated, and what were the airlines planning to do about it? More important, what did the FAA plan to do to prevent all these crashes?

I asked the FAA to send me the graphs

and any supporting research. The reply was swift: no such data existed, I was told. No charts or graphs like that here, the FAA said. In fact, no such research had been done, no such conclusions reached. But I'd seen them, I argued; I'd held them in my hands! That didn't matter; suddenly none of the officials knew what I was talking about.

Over the next years, I learned firsthand that, sadly, withholding information was routine for the FAA. Fortunately, the Boeing Co. made similar statistics public in a study that said, «If, as we expect, air traffic is to double in the 1990s, we need to reduce by half our accident rate just to hold our own.»

Why the ValuJet tragedy didn't have to happen

It would take the deaths of more than a hundred people aboard a ValuJet plane that burst into flames, smashed into the Florida Everglades and sank in a murky swamp to expose chronic weaknesses in the FAA. The 110 souls on that flight probably never knew what caused the fire that took their lives. At first, government investigators could not pinpoint the reason for the disaster, either. [It was later found that the fire was apparently caused by dangerous oxygen generators loaded into the cargo bay without being carefully handled according to regulations.] But the tragedy would expose what the FAA had long known: ValuJet was primed for a major crash; its maintenance was slipshod; it had an accident rate 14 times as poor as those of its

peers; its managers were out of their league; and the FAA's own inspectors had wanted ValuJet shut down months before the Everglades disaster.

Atlanta-based ValuJet was a phenomenal success story. In just three years, it had leaped from two planes on eight routes between Atlanta and Jacksonville, Orlando and Tampa, Florida, to 51 planes with 320 itineraries. Founded in 1993, the discount carrier saw revenue soar to \$368 million in 1995. But it became apparent [to the Inspector General's office] that closer scrutiny of this phenomenon was long overdue. There were plenty of signs that ValuJet was cursed by its own success, its growth straining its management and organizational structure.

In 1995, when ValuJet bid for a contract to ferry Defense Department personnel, Defense specialists had scrutinized ValuJet's books, inspected its facilities and talked to its pilots, mechanics and managers. The Defense Department had complaints about virtually everything, and its report was breathtaking in the scope of its condemnation. The answer: No contract. ValuJet is not good enough to fly our people.

If the FAA had properly regulated ValuJet, its rapid growth might not have led to disaster. But that February in 1996, all that seemed clear to me was that the FAA simply did not know what to do with ValuJet. The airline's safety record had deteriorated almost in direct proportion to its growth. ValuJet pilots made 15 emergency landings in 1994 and were forced down 57 times

in 1995. (I didn't know it yet, but that record would be surpassed within months with 59 emergency landings in the first part of 1996. From February through May that year, ValuJet would have an unscheduled landing almost every other day.)

As I probed, I learned that FAA inspectors had looked at ValuJet planes nearly 5,000 times in the three years it had been flying yet had never reported any significant problems or concerns. What are the odds of that? Schiavo told her staff that their office had to do something about the FAA's oversight of ValuJet. «Let's get someone down to Atlanta to find out what's going on with ValuJet,» I said, not feeling wise or clairvoyant, just afraid. «There's something wrong, and we've got to find out before someone dies.»

The next day deputy assistant inspector general Larry Weintrob and two other officials from my office walked into the Atlanta office of the FAA. There was only one major question: What is the FAA doing about ValuJet? Weintrob pressed for details about the recent spate of accidents. The reply stunned him. Confused, the FAA inspectors asked, What spate? The inspectors admitted they didn't know how many accidents there had been. Taken aback, Weintrob and his team laid out details: In its short life, ValuJet had had more than its share of accidents and mishaps. Its planes repeatedly overshot runways and suffered from collapsed landing gears. Planes took off in weath-

er that kept pilots of other airlines on the ground. Fires broke out on planes. Engines exploded. In one blast, the engine spewed shrapnel into the fuselage of a plane, piercing the metal and injuring seven people inside.

Some of the stories, Weintrob recalled, were too outrageous to believe at first. Crews on a jet complained about a broken weather radar system 31 times before it was fixed; when a Boston flight had a stuck landing gear, the plane was diverted to the Washington area, but on the way, the landing gear started working again, so the crew continued to fly without taking the plane in to be serviced; mechanics used duct tape to patch planes; a mechanic wielded a hammer and chisel to fix a sensitive engine part, and later that engine had to be shut down in flight.

Some individual ValuJet planes had chronic problems. It would not have been difficult for inspectors [in the Atlanta FAA office] to go over ValuJet records and trace these persistent breakdowns. Instead, the Atlanta inspectors seemed unimpressed with the summary [of problems compiled by Weintrob]. The number of accidents and incidents was not «disproportionate,» they said. There was no common link between them. The FAA had no special plans for ValuJet.

But Weintrob's visit apparently prompted the FAA's Atlanta office to think twice about its conclusions and conduct its own quick re-evaluation of the ValuJet safety record.

A few days after [our investigators' visit], the Atlanta FAA staff wrote a memo to headquarters. For eight pages, they described accidents and poor FAA surveillance until reaching an inevitable conclusion so startling and obvious that it should have changed history—except that it was also a conclusion so threatening to ValuJet and contrary to FAA habit that the memo was immediately buried, secreted away until disaster forced it into the open.

That disaster came three months later, on May 11, when ValuJet Flight 592 plunged into the Everglades.

After the crash, government officials began appearing on television to reassure the public that discount airlines were safe to fly. Top officials at the Department of Transportation shifted quickly into crisis-management mode. Secretary Federico Pena drew on his own experience flying ValuJet to reassure the public on national television: «I have flown ValuJet. ValuJet is a safe airline, as is our entire aviation system.» Pena insisted that «if ValuJet was unsafe, we would have grounded it.»

In an agitated, defensive voice, Pena said an FAA report proved that discount airlines were as safe as the major carriers. But Pena had to know this simply wasn't true. He was protecting an airline just the way government officials had for decades. In fact, the FAA had an avalanche of evidence that proved that ValuJet had been troubled for months and that other marginal airlines were just as unsafe. Conclusions from the re-

port Pena referred to were etched into my memory. It revealed that the cumulative safety rate of discount carriers was skewed because one of them, Southwest, had a nearly perfect safety record. Good grades for Southwest brought up the average for everybody. In contrast, ValuJet was singled out for its accident rate, 14 times as poor as that of the major carriers. So what was Pena talking about? The ValuJet crash thrust before the public the fact that an inferior airline was allowed to continue flying because of economic pressure.

I was working at home on my computer when Pena took to the airwaves. As I heard his comments from the television across the room, my fingers froze over the keyboard. Was Pena ignorant of the true nature of the FAA?

Withheld Information

The FAA administrator, David Hinson, echoed [Pena's] assurances. A former executive at Midway Airlines and McDonnell Douglas, Hinson had always seemed genuinely determined to streamline the FAA and address safety as well as commercial interests. Yet I knew he had to have seen the agency's own account of the differences among air carriers. Hinson had to realize that within a few days of the disaster, records had revealed that the crashed plane was a used DC-9, serial number 901VJ, that had been plagued with faulty equipment and emergency landings since January. Watching Transportation and FAA officials, I realized there was no charitable way to charac-

terize what they were doing—they were simply lying to the public about ValuJet's record. It was not the first time I had seen the department react to a plane crash with a blitz of political spin control. But this time their overstatement and vehemence left me outraged.

The FAA officials very likely would have continued with their charade if not for a phone call to my home late in the week after the ValuJet crash. An anonymous FAA employee had tracked me down through a reporter. I needed to know, the voice said nervously, that in the days after Weintrob grilled the Atlanta inspectors about ValuJet, the Atlanta staff took a good look at the airline. Ten days later, they put their fears in writing to headquarters. Did I understand? the caller demanded. The field staff in Atlanta had recommended in February that ValuJet be grounded. They had put it in writing. Someone had quashed the memo.

The person on the line had just left the FAA building to call and tell me that one of the FAA associate administrators had gone into his office for a meeting to discuss the secret memo. He had the memo with him right now, the caller insisted.

I dialed the Inspector General's investigations office. «Send an investigator with a subpoena over» to the FAA, I demanded. For once, government wheels turned quickly, and the investigator rushed to the FAA. The meeting was already over, though, and FAA officials said they knew nothing about the memo.

But the next morning, the FAA called a press conference to offhandedly release a tall stack of ValuJet documents. Buried in the middle was the innocuous-looking report from the Atlanta staff. I practically lunged at the copy handed to me. Skimming several pages on ValuJet's troubles, I stopped short at the field inspectors' bombshell: that «consideration should be given to an immediate FAR-121 recertification of this airline.» Official FAA jargon, yes, but the meaning was clear: ground ValuJet.

The memo from the field, written three months before the May 11 crash, proved highly embarrassing to the FAA and helped force the agency to re-evaluate its self-assured contention that ValuJet was a «safe airline.»

Spurred by the gruesome deaths and public outrage, FAA inspectors examined ValuJet's own books and discovered so many egregious violations that the carrier was grounded within weeks-on June 17. The resulting consent order between ValuJet and the FAA listed 34 violations going back three years, breaching every type of regulation. ValuJet agreed not to fight its grounding and paid \$2 million toward the FAA's cost of reinspecting planes. It was not a penalty; in fact, the airline bought itself a virtually clean slate. «The FAA agrees that, except for violations of regulations concerning hazardous materials and civil aviation security,» the consent order said, «it will not pursue any civil penalty for any violation of the regulations known

by FAA as of the date and time of the execution of this agreement.» How could it? The FAA could hardly go back and find the faults without admitting that it was to blame for missing or ignoring them in the first place.

Yet I knew the FAA was to blame; my senior staff agreed, and Congress had heard from us that this was the case. And we knew ValuJet was not alone. Shoddy inspections were an FAA plague. Exposing them had occupied me since my first year on the job.

Life with the toothless enforcer

The FAA is responsible for certifying and then continually examining aircraft design, airline operations, airplanes, pilots, mechanics, repair stations, aircraft parts-essentially every stage of commercial aviation. The agency does this with one basic tool: inspections. The nearly 3,000 FAA inspectors are the main link between the government and the airlines, and it is their job to make sure the carriers operate within the law. They are supposed to stay on top of the airlines, verifying that planes and pilots are in shape to fly. It's a hands-on job, one that pays from \$40,000 to \$70,000 a year. To do their work properly, inspectors should follow detailed checklists and keep up on training. But most of all, they need motivation, a sharp, diligent eye-and impartiality.

In 1992, Schiavo's office investigated seven of the FAA regions and found trouble. Inspectors did an abysmal job of examining the nation's aircraft opera-

tors. Countless required or recommended inspections were never conducted, while others were carried out so perfunctorily that they were meaningless, and still more revealed problems that went unreported just to spare the airlines any inconvenience. Inspections of planes, pilots, mechanics and repair stations were so unreliable as to be virtually useless. Fortunately, most of the time savvy and diligent airlines filled the gap. But it was inevitable that the inspection process would eventually break down at an airline like ValuJet, creating the perfect conditions for a deadly crash.

The numbers were stunning: from 1988 to 1990, 833,000 inspections turned up fewer than 4,000 violations. The inspectors issued few warnings or fines and rarely tracked cases or followed up on inspections. Landing gear, oxygen systems and engine controls were checked in less than half the inspections. The engines were inspected only 52% of the time. Yet the FAA insisted it completed thousands of inspections every year. How many were thorough? And what about those that were not completed?

We knew inspections were haphazard, but some of the examples were simply ludicrous. In 1995 Delta Airlines planes underwent nearly 13,000 inspections but received only seven violations. The inspectors rarely did the paperwork necessary to follow up on the few problems they uncovered.

Between 1990 and 1996, my office issued 10 reports, all of them critical, on the FAA's inspection system of aircraft

operators, parts manufacturers, repair stations, designated mechanic examiners. Every investigation or audit was a battle, accomplished only after crafting strategies to outwit the FAA. My office made 70 recommendations to intensify FAA inspections. The NTSB weighed in too, pointing out that a 1988 crash that killed 12 people might not have happened if the FAA had been more meticulous in inspecting the airline and its pilots. Unfortunately, slipshod review of aircraft is the norm, not the exception.

Our search for bogus parts

In my first months as Inspector General, I learned that my predecessors had made only occasional forays to review just how the FAA inspected parts manufacturers and suppliers. The FAA was satisfied with the procedures in place for monitoring parts makers and brokers. But I couldn't help noticing the reports that crossed my desk: allegations about fraudulent aircraft parts were more numerous than ever, aging aircraft fleets still needed replacement parts that their manufacturers no longer made, more and more parts makers were foreign operations, the number of parts brokers and distributors was increasing every year, and the price of parts was skyrocketing. Still, the FAA continued to assume that most parts were properly manufactured and safe. This last alarmed me: if the opportunity existed for making and selling counterfeit parts with little FAA oversight, then the chances of getting caught were slim. How could an unscrupulous

pulous manufacturer or broker pass up odds like that?

In 1991 the FAA got only a few hundred reports of bogus parts. Nevertheless, I knew each report could represent thousands of parts. The number of brokers, on the other hand, is unknown. The FAA says 2,000 to 5,000; some aviation-industry estimates put the number at 20,000. Nobody knows, because brokers are unlicensed, unregistered, untrained and un-governed by the FAA. They are the broken link in the FAA's regulatory chain. We found that bad brokers would simply close up shop, move to another building or town, and resume business under a new name.

We would seize bad parts from almost every kind of aircraft: helicopter blades, brake components, engines, engine starters, fuel bladders, generators, bearings, speed drives, avionics, cockpit warning lights, landing gears, wheels, combustion liners, parts of helicopter tail rotors, windshields and entire wing and tail assemblies. We would confiscate parts made in basements, garages and weld shops, or from major U.S. manufacturers and from Germany, France, England, New Zealand, Canada, Japan, China, the Philippines, Taiwan or unknown countries. They even showed up on the President's helicopters and in the oxygen and fire-extinguishing systems of Air Force One and Two.

Unapproved or bogus parts?

Our five years of investigations took my agents all over the country and occa-

sionally overseas, and filled our evidence rooms with crates of reworked scrap and other counterfeit parts. Yet the FAA would shrug off what it called «suspected unapproved parts» as a paperwork problem. Some manufacturers made parts without the right FAA permits; others sold certified parts that were overruns and didn't have FAA approval. Unapproved parts could be those that were not manufactured or repaired under authorized procedures. One of the largest aviation manufacturers in the world is Pratt & Whitney, maker of one of the most popular jet engines. We would eventually track down a New York broker who had a local machine shop copy a Pratt & Whitney part. The broker had boxes and packaging printed with the Pratt & Whitney label, except that on some of the bogus boxes the Pratt & Whitney eagle was flying into the ground. Those parts were new, but made with the wrong materials.

The FAA said these were not safety issues. They were only unapproved parts. It was a label the FAA would rely on to blur the issue, allowing officials to talk about the investigation without appearing to endorse it or offend the repair stations, parts makers or brokers. The FAA wouldn't even use the term bogus parts. Administrator Hinson would tell Congress that «unapproved parts may fit somebody's definition of bogus parts, but we only deal in 'approved' and 'unapproved.'» Associate administrator Anthony Broderick would tell Air Transport World in 1994

that «there is no safety problem associated with undocumented parts.»

The FAA would insist that bogus parts had never caused a plane to crash, and that there was no increase in the number of bogus parts, just more reports. On my desk in a light blue folder lay a computer printout that clearly indicated the NTSB did not agree. Page after dense page described accidents the NTSB tied to counterfeit parts. For instance, in 1990 a Pan Am Express flight crashed when its nose landing gear jammed «due to the installation of a bogus part by unknown persons.»

At a meeting after our investigations began, FAA officials insisted that there was no epidemic of bogus parts. «We have to consider the economic impact to industry,» they said, an explanation that echoed through my years as Inspector General. I truly believed a line I started using around the office-»If it's on a plane, it could be bogus.» We carted boxes of sample bogus parts around with us, laid them out on tables and urged the airline maintenance people to take a good look. We needed them, we said, to hold on to any similar bogus parts they found. Call us, we pleaded, or call the FAA, but report the bogus parts and hang on to the evidence.

Almost immediately, reports of bogus parts soared. They came in because mechanics noticed an odd color, or that metal edges were rough, or that boxes were improperly labeled. When Federal Express mechanics ran across starters they thought were fakes, their

quality-control department and our agents tore the \$10,000 piece apart and found reworked scrap and car parts. Suddenly it was clear that bogus parts were out there in great numbers. One of the first steps had to be to determine the scope of the problem. We crafted a series of audits and went to repair stations to count their stock. One of those was the FAA's own Logistics Center, where the agency kept the parts inventory for its own fleet. I felt considerable satisfaction at finding that 39% of the FAA's own spare parts were suspect. Inevitably, this finding outraged the FAA-they argued with us, insisting that our audit of random samples could not be accurate, that what we had found was simply «suspected unapproved parts,» not bogus parts. Indignant, they declared they would conduct their own survey of FAA bins and promptly found more bogus parts than we had.

Our studies of repair-station parts bins were mind boggling: 43% of the parts bought from manufacturers were bogus; a shocking 95% were fraudulent when they came from parts brokers. With brokers, the repair stations had very little chance of buying genuine parts. Again the FAA argued that the parts we found were authentic; they were just missing their labels.

In the end, after three years of investigation and 160 convictions [of bogus-parts sellers], the FAA has made few substantial changes in parts oversight. It isn't against the law to make bogus

parts; it is only illegal to claim falsely they are certified by the FAA.

Battling a dinosaur

In 1981 the FAA announced a plan to overhaul the entire air-traffic-control system. Four years later, nothing had been done. «The air-traffic system is overloaded,» declared Congressman James Oberstar of Minnesota. It was the fall of 1985 when he demanded that the FAA begin dealing with the atc dinosaur. But he would fail to hold the agency's feet to the fire, and his House Aviation Subcommittee would allow the FAA to waste hundreds of millions of dollars and more than a decade of time.

The agency embarked on a massive effort to design, buy and install a series of complex, computerized systems to replace the straining, watchful eyes and reflexes of the air-traffic-control workers. These were going to be cutting-edge, glittering new systems—the newest generation of whiz-bang electronics, avionics, software and hardware, many of them custom-designed to keep up to date with the needs and desires of American aviation.

Thirteen years and nearly \$1 billion later, the FAA had to admit its ambitious program was an utter failure. In 1994, under Hinson, the program was canceled. In spite of the hundreds of millions of dollars spent and the manpower exerted, no new system had been produced, installed or was operating, and every attempt to see the program to its end only prolonged the disaster.

The FAA intended to build a custom computer network from the ground up and consolidate 230 terminal and en route centers into 23 facilities. The system was designed to be phased in over a 20-year period, in a building-block approach with five segments. Through all this, only the first segment, the least complex of all, has been partially completed. The FAA is still years away from fielding any major new equipment. Because of these delays, the FAA has had to come up with hundreds of millions of dollars to keep the antiquated systems at terminal and en route centers—the ones I saw in 1974 (when I visited an en route center as part of my flight training) should already have been phased out or replaced—running for even longer. This equipment was never expected to handle air traffic beyond the late 1980s. Now the FAA says it can last through 2000.

The danger posed by the outdated air-traffic-control system is compounded by a shortage of the special radar needed to help planes cope with bad weather. Pilots know that weather causes about 40% of aircraft accidents and about 65% of air-traffic delays longer than 15 minutes. Thankfully, technology can defuse the threat. Doppler radar can predict and pinpoint rapid, dramatic shifts in wind by bouncing beacons off different air masses.

Today most people think that Doppler radar wind-shear-detection systems have been installed in every airport. In fact, only 16 are installed and working.

Some \$350 million worth of parts for Doppler wind-shear-warning radar (promised after a horrible 1985 crash in Dallas) moldered away when truckloads of equipment went to dusty warehouses instead of to the airports most in need. Other systems are installed but haven't been switched on. Seven of the remaining 47 scheduled for production haven't even been delivered.

Yet in the years since the Dallas crash, other wind-shear accidents have cost passenger lives. Two unsolved crashes in Pennsylvania and North Carolina have been tentatively attributed to wind shear that might have been avoided with Doppler radar. After a USAir flight crashed in Charlotte, North Carolina, in July 1994, the NTSB said the delay in installing the radar had cost the lives of 37 onboard. Charlotte was supposed to get the radar system in early 1993. As an airport in the South (where wind shear is particularly common), it was No. 5 on the FAA list. But the inevitable delays, red tape and land squabbles pushed Charlotte to No. 38, leaving the USAir pilots defenseless against the weather.

Our bombs get through

In 1993 I learned that the FAA's abhorrence of action extended to airport security. Plainclothes agents from my office sneaked into some of the 19 busiest airports in the U.S. They wandered around in off-limits areas, seldom challenged by airport or airline employees.

We saw other people milling about without proper identification, and they weren't stopped either.

So when I decided in 1995 that we should repeat our security audit, I expected that most of the more obvious breaches would prove to have been corrected. We decided to put particular emphasis on bomb detection this time. But I was bitterly disappointed: in 1995 my agents, together with FAA inspectors, carried fake bombs-strapped to their bodies or in briefcases with marzipan candy or other substances arrayed on boards to look like plastic explosives-and guns and knives through metal detectors. They got into secure areas at the big international airports around the country. They were not stopped 40% of the time.

Impact of the Olympic Games

Early in the summer of 1996, I gathered up the final report on airport security and headed toward the FAA administrator's office. I wasn't looking forward to this meeting. The FAA didn't like me, and had never liked my reports, and if I had missed that message, a fresh signal had just been sent. Secretary Pena had been scheduled to come to this meeting. But then his office must have discovered that the latest airport report was not substantially different from the 1993 study. So he bowed out. The message seemed clear. The Secretary was seeking Washington's best protection-deniability. Pena didn't want to know about the securi-

ty report. Since I insisted on discussing it, the Secretary had apparently decided not to hear me. Instead, he left it to the FAA administrator.

Hinson's demeanor was familiar: he was his usual easygoing self. I expected the FAA staff and the Secretary's underlings not to like our findings, but I wasn't prepared for the real point of our meeting: they wanted me to bury the report. The Olympic Games were opening in Atlanta that month. The investigation might have miserable results, but «the threat is low,» they kept repeating. What good would it do to upset the public and generate a lot of negative publicity right before the Olympics? I couldn't say an attack was imminent. Still, I knew that the number of attempted bombings had skyrocketed in recent years.

The FAA did try to get airports to do a better job at screening. In January 1996 it warned airline and airport managers at major airports across the country that there were serious problems not only with airline screening processes but also with the airports' security procedures. For example, O'Hare was in 16th place among 19 big international airports. The FAA said its people watched 1,500 bags go through checkpoints, and saw only one opened for closer inspection.

I contended that the security report was so important that not only should it be released immediately, it should be delivered directly to the President. But mine was the minority opinion in that

office that day. The FAA, with the backing of the Secretary of Transportation, agreed to send a copy of the document to the National Security Adviser but remained convinced it was best to withhold the report from the public indefinitely. dot officials insisted that I hold the report; they were requesting that the document be classified.

Enough was not enough

I knew I could no longer stay in my job. once again, the FAA was manipulating a potential public relations crisis without a thought for the safety issues involved. The Secretary of Transportation's office was assisting the cover-up by insisting the report should be classified, even though the classifiers had already approved it for release. They didn't really care that the airport-security report wouldn't qualify for classification; it would take weeks to figure that out, and by then the Olympics would be over, the goal accomplished, the crisis past.

If I expected change, I knew I had to devise yet another strategy to circumvent the FAA, to find a way to offer my concerns about safety and security directly to the public. I had to resign, even though it meant leaving the airport-security report behind and unprotected. The dot was adrift, blown wherever the winds of a media event or crisis carried it. The Secretary offered no leadership, no knowledge or understanding, no accountability. The administrator of the FAA was a figurehead.

Neither of them heeded NTSB recommendations; neither followed through on the many reports detailing safety problems at the FAA. Looking around the table at the meeting on the security report, I'd felt painfully defeated for the first time. I couldn't continue working in a place where all we did was sit around waiting for people to die.

On July 3, I wrote my letter of resignation but because of the long holiday weekend, I could not find anyone at the White House to take the letter until July 8. A week later, the House Subcommittee on Aviation asked me to explain why I was leaving my job. Transportation Secretary Pena and administrator Hinson were there too, and they seemed determined to distance themselves from any responsibility for the problems at the FAA that I complained about. The Inspector General had never warned him about ValuJet, Pena told the Senators. He had no knowledge, he insisted, of how deep the crisis ran at the discounter, and he found it very troubling that I had implied that alarm bells should have been ringing all over the dot for months.

It was this kind of revisionist pabulum that had driven me from my job. I explained to the panel that months before, the Secretary's own chief of staff, Ann Bormolini, had at the request of her close personal friend, a ValuJet lobbyist, asked me what I was doing snooping into ValuJet. I told the Senators that in response to this unusual request, I'd written a stern memo outlin-

ing what the FAA and my office were doing about ValuJet. Did Pena expect us to believe he had no idea what his chief of staff did every day in the office suite they shared?

Exhausted when I got home, I fell asleep early. It was July 17. «There's been another crash. It doesn't look good,» I heard my husband say through my fog of sleep. «It crashed into the ocean.» I got up and followed him to the television. TWA Flight 800 had just plummeted into the Atlantic in a ball of flames off Long Island, and it looked like hundreds of passengers were dead. A familiar, wrenching dread tugged at me. Echoes of ValuJet questions bounced around my head. Had the TWA jet crashed because an incompetent mechanic missed something? Because a bogus part sold to the airline by shady dealers had failed? Or was the plane blown out of the sky because lax security had permitted a bomb to be hidden on the plane or slipped aboard as luggage or cargo?

For two weeks after TWA Flight 800 blew up, I sat through interview after interview on television as the country tried to sort out what could have gone wrong. Yet it was difficult for me to reassure the public when I knew about the FAA's sloppy safety and security record. To be sure, many FAA field employees are hardworking civil servants who have devoted their careers to aviation. They fly all the time, and so do their families and friends. Many FAA inspectors helped my office with investi-

gations, reports and testimony before Congress. Senior FAA officials tried to reach compromises with my office and with the NTSB. But most of the time we pursued opposite goals.

Silencing the watchdog

After I resigned my position as Inspector General at the Department of Transportation, the report on airport security that my office had readied for the Secretary, the White House and Congress was suppressed. It didn't matter that the decision had already been made not to classify the report. It was buried for several weeks, until after the Democratic National Convention. When it was finally issued, all the incriminating information about the FAA had been blacked out, including the failure rates and the FAA's response to our findings.

Another report that my office was preparing on FAA inspections was also killed. It was critical of the FAA because the agency had not made improvements in the terrible inspection system we had previously uncovered. Even though an assistant inspector general had already testified to Congress about this report, it was not issued. FAA administrator Hinson resigned his position in November 1996, and Transportation Secretary Pena has since become Energy Secretary. The job of Inspector General has remained unfilled for more than eight months, and for the time being that office is keeping a lower profile.

Inspector General employees have been barred from talking to the press. The office will no longer get involved in Department of Transportation or FAA policy issues, even though the Inspector General's Act says that is one of the office's purposes. Safety issues are now beyond the scope of the Inspector General's office.

The FAA wanted peace with the Inspector General and the NTSB, but it wanted harmony by persuading us to lay off, to leave its officials to do their jobs as they always had. Planes are not falling out of the sky, the FAA kept saying. Aircraft are not crashing. Stated over and over, this agency mantra was a blanket justification for business as usual. But in fact, planes were falling out of the sky. After I resigned, I tried to get one final piece of information out of the FAA that had mystified me for years: the monetary value of human life.

«I know very well what you mean,» an FAA public-affairs official said in response to a Freedom of Information Act request, «but I don't think you're going to get that from us. Do you expect anybody here to say what is the value we give to human life and then sign off on it and be left open to ridicule for the rest of our lives?» The question angered the official, and the request was denied.

The truth is, no one needs government officials to put a dollar value on his or her life or on the lives of loved ones. We consider ourselves priceless.

So should the FAA. ■

Safety Seminar

For the benefit of our colleagues, several departments within Swissair and various organizations in Switzerland dealing with flight operational matters, the AEROPERS ASC has organized a Safety Seminar for

Friday, November 5th, 0900-1230, in the Swissair Training Center – Hörsaal Zimmer C-131.

The guest speaker is Captain Paul McCarthy. Paul is a Delta B767 Captain, chairman of US Air Line Pilots' Association and as well chairman of IFALPA's Accident Analysis Committee. He is an accredited accident investigator and has participated directly in scores of investigations as the ALPA representative to the NTSB. As ALPA's Central Air Safety Chairman, he coordinates the efforts of over 100 line pilot volunteers who rep-

resent the 45,000 members of their organization in a number of areas dealing with flight safety issues.

The topics to be discussed include (but are not limited to) accident investigation, training, CRM, the role of the authorities, risk management, and communication.

Additionally, we plan a presentation (and possibly live demonstration) of a fire-smoke removal system developed by a German engineering firm immediately following the seminar.

Your attendance is highly appreciated and if possible please confirm with our AEROPERS office.

For the AEROPERS Air Safety Committee

Pete Egger Capt A320/330

Dagobert Fretz Capt A320/330

6-Zi EFH Wagen-Jona 1/4 Seite

Pensionierten-/Passiventreffen vom 1. September 1999

Beinahe hätten fünf Pensionierte die Fähre nach Friedrichshafen verpasst: Einer verspäteten Zugsankunft mit Umsteigen in Rorschach wegen (wofür nicht einmal die oberste Führung der SAirGroup die Swisscontrol verantwortlich machen könnte) trafen sie nach der fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Schiffes in Romanshorn ein. In Rorschach hatte man ihnen den guten Rat erteilt, beim Aussteigen dem Kapitän Zeichen zu geben, der werde dann schon warten. Und tatsächlich, sie haben's geschafft. So konnte denn die einzige (und zudem sehr charmante und hübsche) Dame, - es war die Sekretärin der AEROPERS, Doris Leuzinger - , auf ihrer Teilnehmerliste die letzten der total 125 Namen abhaken. Anzahlmässig, und wahrscheinlich auch in Bezug auf den erzeugten Geräuschpegel, war dies ein neuer Rekord. Geri Fritschi, der Organisator und Leiter, brachte es erstaunlicherweise dennoch fertig, die ganze, lärmige Gesellschaft auf dem Sonnendeck zu besammeln, sehr zum Missvergnügen einiger «Zivillisten», die fluchtartig ruhigere Örtlichkeiten aufsuchten. Nebst organisatorischen Anweisungen bereitet uns Geri mit einer kurzen geschichtlichen Zusammenfassung auf den bevorstehenden Besuch des Zeppelinmuseums in Friedrichshafen vor. Wir

erfuhren vom ersten Aufstieg eines in Friedrichshafen hergestellten Luftschiffes im Jahr 1900, vom ungeheuren Bauboom während des Ersten Weltkrieges (über 100 Zeppelin-Luftschiffe im Kriegseinsatz für Bombardierungen und Aufklärung, war im Museum sehr diskret zur Darstellung gelangt), bis zum Bau des erfolgreichsten Luftschiffes LZ 127 «Graf Zeppelin» (1928), dem unglücklichen LZ 129 «Hindenburg» und dem zuletzt gebauten LZ 130 (1938). Einige dieser Angaben mögen auch von Richi Schilliger stammen, der anlässlich des Museumsbesuchs eine Gruppe besonders interessierter Teilnehmer um sich scharte; ich weiss das nicht mehr so genau.

Nach dem Museumsbesuch erfolgte um 14.00 Uhr, mit fast hörbar knurrenden Mägen, die Einschiffung auf dem für uns reservierten Motorschiff «Friedrichshafen», zu einer über zweistündigen Bodenseerundfahrt mit Bier vom Fass und einem reichhaltigen Buffet. Das Wetter hätte schöner nicht sein können. Die Gespräche an den Sechsertischen waren jedoch so intensiv, dass kaum jemand Zeit und Musse fand, die herrliche Uferlandschaft zu bewundern. Diesbezügliche Ansageversuche des Kapitäns gingen jeweils hoffnungslos unter. Besser setzt sich ein Vertreter der AERO-

PERS in Szene, der zuerst auf dem Hinterrück dann auf dem Vorderdeck erstens die Grüsse des AEROPERS-Vorstandes überbrachte und zweitens einige interessante Neuigkeiten über die letzten Flottenplanungskapriolen der Swissair, bzw. SAirGroup bekanntgab (Formulierung des Berichterstatters, nicht des Vortragenden). Bei der pünktlichen Ankunft in Romanshorn sah man lauter zufriedene Gesichter. Die gute alte Zeit

war einmal mehr heraufbeschworen, Neuigkeiten über abwesende Kameraden sowie ausführliche Informationen über eigene und fremde Gebrechen ausgetauscht worden. Herzlichen Dank an die AEROPERS für die grosszügige Übernahme der Verpflegungskosten und natürlich an Doris Leuzinger und Geri Fritschi für ihren grossen Einsatz. Wir freuen uns aufs nächste Jahr!

Fredi Muser

**Berni Immobilien
M. Imfeld 1/4 Seite**

**Berni Immobilien
R. Guhl 1/4 Seite**

AEROPERS monthly

AUGUST

23. - 31.08. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE

23. Die ganze Woche Vorstandssitzung gemäss Traktandenliste; mit dabei ist Willy Bonvin, Vorstandsberater für Arbeits-/Verfahrenstechnik.

Pius Mathis, Kassier informiert den Vorstand bezüglich Steuern, Anlagen Haus, Budget/Rechnung und EDV.

24. Christoph Huber, Stephan Künzli, Hanspeter Stocker und John Hüssy, Security-Delegierter treffen sich mit Vertretern der kapers zur Dachverbandssitzung.

Gabrielle Musy trifft sich mit Hansjörg Ammann/SR-PFD bezüglich Regelung der Uniformenrückgabe bei Aus- oder Übertritt.

Im Vorstand zu Gast ist John-Rudolf Meier-Peter, Vorsitzender der Senioritätskommission.

Stephan Künzli trifft sich u.a. mit SR-PF/-PFD bezüglich Reisegepäckversicherung.

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

25. Im Vorstand zu Gast sind nacheinander: Beat Ebersold, Vorsitzender Schule und Check, Mike Fraser, Vorsitzender Air Safety Committee und John Hüssy, Security-Delegierter.

Beat Ebersold tagt mit der Kommission Schule und Check.

Der Vorstand bereitet die Rotationsabsprachen vor.

25./26. Der AEROSANA-Vorstand, Peter Stadler und Mariette Steiger sind in der Kartause Ittingen an einem internen Seminar.

26. Gabrielle Musy nimmt am Meeting BBCTA mit Verbänden teil.

Markus Schneider nimmt an der Feier 50 Jahre VEF teil.

27. Christoph Huber Hanspeter Stocker, Gabrielle Musy und Thomas Weder (Controlling) sprechen mit der Swissair OCD, OCO, OCG und OPC die Rotationen für den Winter 1999/2000 ab, zudem findet das ALBANA-Monatsgremium statt.

Christoph Huber nimmt am Assessment für externe BBCTA Piloten teil.

30. Marc Vionnet, Vorsitzender der Commission Romands und Manuel Schmidt sind im Vorstand zu Besuch.
31. Christoph Huber und Stephan Künzli treffen sich mit Beat Schär/SR-O zu diversen Themen.
17. Der AEROSANA-Vorstand verbringt mit den Sekretariats-Angestellten einen Wandertag in der Innerschweiz.
- Die F/E-Kommission und Christoph Huber tagen und bereiten sich auf die am Nachmittag stattfindende FE-90 Steuergruppen-Sitzung vor.

SEPTEMBER

1. Doris Leuzinger geniesst - unter der Leitung von Geri Fritschi - mit 125 Passivmitgliedern den traditionellen Pensioniertenausflug (siehe Bericht von Fredi Muser).
- 1./2. Thomas Leupin und Eric Moulin nehmen am ECA Board Meeting in Brüssel teil.
3. Christoph Huber vertritt den Vorstand am SR-111 Memorial Day.
- Christoph Huber trifft sich mit Rainer Hiltbrand/SR-OC und Willy Kämpfer/SR-ODP zum Thema Fueling with Passenger on Board.
5. - 10. Patrick Sutter arbeitet in Halifax.
13. Christoph Huber, Hanspeter Stocker und Thomas Weder treffen sich mit Daniel Silvestri/SR-OPC bezüglich Beständen.
13. - 17. Peter Egglar fliegt nach Halifax.
16. Der AEROSANA-Vorstand tagt.
- 20. - 28.09. VORSTANDS- UND CONTROLLING-WOCHE**
20. Die ganze Woche Vorstandssitzung gemäss Traktandenliste, zudem dazwischen:
- Benjamin Bosshardt und Peter Tilly stellen dem Vorstand ihre Analyse möglicher Zusammenschluss AP/CCP vor.
21. Rolf Morf (Nachfolger von Ruedi Gesser als Vorsitzender der Gesamtaufwandskommission) ist für das regelmässige Treffen im Vorstand zu Besuch.
22. AEROPERS- und CCP-Vorstand behandeln den Bericht der Arbeitsgruppe AP/CCP und diskutieren über die Situation der Swissalpa, anschliessend gemeinsames Mittagessen.
23. Viktor Sturzenegger, Vorsitzender der PR-Info und am Nachmittag auch die ganze Redaktion sind im Vorstand zu Gast. Anschliessend Redaktions-Sitzung.
- John Hüsey orientiert den Vorstand über aktuelle Security-Probleme.

Gabrielle Musy und Harry Zwarthoed nehmen am Meeting BBCTA mit Verbänden teil.

Kommission (SECOM), inkl. Vertreter der kapers und der CCP.

Thomas Weder (Controlling) vertritt die AEROPERS am ALBANA EPM.

30. Markus Schneider tagt mit der VEE

OKTOBER

24. Am ALBANA-Monatsgremium nehmen teil: Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed und Thomas Weder (Controlling).

29.9. - 1.10. Thomas Leupin vertritt den Vorstand in Madrid am IFALPA Industrial Committee Meeting.

26. - 1.10. Alain Escher ist in Halifax beschäftigt.

30.9. - 2.10. Stefan Maeder besucht in Madrid das IFALPA Legal Committee Meeting.

27. Im Rest. «Hans im Glück», Kloten findet der traditionelle Kommissions-Vorsitzenden-Tag statt.

30.9. - 3.10. Rudolf Bossert nimmt in San Diego am IFALPA Air Traffic Services Committee Meeting teil.

28. Stephan Künzli und Markus Jöhl treffen sich mit Max Bocion/SR-OPB zum Thema Zusammenarbeit mit anderen Lufttransportunternehmen (ZALT).

6./7. Christoph Huber und Thomas Leupin besuchen in Brüssel die ECA General Assembly.

Der Vorstand bereitet die BBCTA Abstimmung vor (die Abstimmungsfrist läuft vom 4. - 25.10.99).

11. Markus Jöhl und Sergio Pulitano stellen im Bridge Kurs die AEROPERS vor.

28./29. Harry Zwarthoed trifft sich mit Jürg Girsberger/SR zum Thema ACSP/PBS (Preferential Bidding System) und nimmt am Projektausschuss teil.

11. - 15. Thomas Leupin fliegt nach Miami an ein IFALPA-Negotiations Seminar.

10. - 13. Felix Senn nimmt in London am IFALPA Security Committee Meeting teil.

29. Hanspeter Stocker und Gabrielle Musy sind an den BBCTA Rotationsabsprachen.

13. - 15. Peter Egger besucht in Dublin das IFALPA Dangerous Goods Committee Meeting.

John Hüsey tagt mit der Security

13. - 15. Andrew Baldwin besucht in Se

- attle das IFALPA Human Performance Committee Meeting.
14. Gabrielle Musy fliegt nach Brüssel an das European Leisure Groupe Meeting.
20. - 22. Christoph Huber nimmt am Global Pilots Alliance Meeting in Wien teil.
22. Der AEROSANA-Vorstand tagt.

Mitglieder-Aussprache

Datum / Zeit: Donnerstag Abend, 28. Oktober 1999, 19.30 Uhr

Datum / Zeit: Montagnachmittag, 1. November 1999, 14.00 Uhr

Ort: im Zentrum Schluefweg, Kloten

Thema: ausführliche Darstellung der Vorstandsziele / Reorganisationsprojekt

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 30. November / 28. Dezember 1999

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

Per 1. September 1999:

Alder Michael

Bieri Thomas

Durussel Manuela

Fischer Thomas

Gautschi Daniele

Milde Konrad

Per 1. Oktober 1999:

Roth Mark

Gluser Michael

Koch Peter



Per 1. Oktober 1999:

Leuzinger Rudolf

Treyer Daniel

Wanner Lukas

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

Insertionstarife

Organigram