

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 3/2001



HINTERGRUND

Cockpit Image Recorders

AKTUELL

Rotationsabsprachen

DER PRÄSIDENT

«Wir sind ein langfristig orientierter Partner»

«Ein langfristig orientierter Partner»	2/3
Editorial	4
Rotationsabsprachen	4/5
Flight Ops News März	6/7
Kurz & bündig	7
Planned Overduties	8
IFALPA Position on alcohol testing in the Netherlands	8
«Money matters» – Image aber auch!	9
PBS: Standortbestimmung	10/11
Cockpit Image Recorders	12/13
Spezialist für Mitgliederbetreuung gesucht	13
Zum Rücktritt von Marc Vionnet	14
Leserbriefe	15
Historische Betrachtungen	16/17
Kaleidoskop	18/19

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Erscheinungsweise:

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

Inserateannahme:

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

Foto Frontseite:

Bilddokumentation DCF der SairGroup

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

25. März 2001
Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer erscheint
anfangs April 2001

Wir sind ein langfristig orientierter Partner

Von Markus Jöhl, Präsident

In den letzten Wochen haben sich die Ereignisse förmlich überschlagen: Expo-Entscheid, Balair-Lösung, Rücktritt von Moritz Suter, Gesamterneuerung des Verwaltungsrates, Verantwortlichkeitsklagen, Rücktrittsforderungen etc. Dies sind nur die Highlights, die belegen, wie hektisch es im Moment bei uns zu und her geht.



Unsere Firma, die AEROPERS und damit auch jeder einzelne von Euch stehen plötzlich im Rampenlicht der Öffentlichkeit. Und dies in einem Ausmass, wie wir es bisher noch nie erlebt haben. Wenn wir in unserem Leitbild letzten Mai noch vermerkt haben, dass wir den Piloten eine Stimme in der Öffentlichkeit bieten wollen, so konnten wir damals kaum abschätzen, dass uns in diesem März die Medienvertreter die Türen einrennen. Was es jetzt braucht,

ist eine klare Strategie und eine schnelle Beruhigung im Personalbereich, damit die anstehenden Sachprobleme nun unverzüglich angepackt werden können.

Die momentane Situation erweckt den Eindruck, dass das Schiff, welches sich offensichtlich mitten in einem ordentlichen Sturm befindet, zwar sehr emsig um die sich immer wieder auftürmenden Wellenberge gelenkt wird. Aller-

dings scheint es so, dass vor lauter Konzentration auf diese Aufgabe kaum Zeit bleibt, zwischendurch auch mal auf den Kompass zu schauen um sich Rechenschaft darüber abzulegen, wohin die Reise mit diesem Zickzack-Kurs denn letztlich gehen soll. Zudem wird in dieser Phase von der Öffentlichkeit immer lauter verlangt, dass die Führungscrew mitten in diesem Sturm auch noch ersetzt werden soll. Ob mit all diesen Massnahmen das Schiff nach Abklingen des Sturms auf offener See, an einem Felsen zerschellt oder auf einem Riff aufgelaufen ist, scheint momentan völlig dem Zufall überlassen; getreu dem Motto: «Wenn wir nicht wissen, wohin wir wollen, ist es gleichgültig, welchen Weg wir gehen!»

Mal dies, mal das, Hauptsache man tut was

Illustrierend mag hier das Beispiel der Expo-Beteiligung angeführt werden: Im Januar wurde man nicht müde, die Qualitätsmarke Swissair zu rühmen und ihre Stärkung zu propagieren. Kaum zwei Wochen später wird von der Konzernleitung dann ein Entscheid gefällt, der gerade dieses Image aufs massivste gefährdet. Dieser Entscheid löst ein gewaltiges Raunen in der Schweizer Bevölkerung (die ja gemäss Cash-Umfrage nach wie vor genauso stolz auf die Swissair ist, wie die eigene Belegschaft) und der Politiklandschaft aus. Zwei Wochen später kommt der Verwaltungsrat unter diesem massiven Druck der Öffentlichkeit und des Bundesrates auf den Entscheid zurück und findet einen gut schweizerischen Kompromiss. Böse Zungen fragen sich schon heute, wie lange diese Entscheidung wohl Gültigkeit haben wird!

Auch das Thema «Balair» scheint in dieser Hinsicht beispielhaft: Hier wird ein Thema angepackt, welches in zwei Jahren vielleicht eine Einsparung von einer oder zwei Millionen jährlich bringen könnte. Aber die Kosten der Restrukturierung die damit verbunden sind und zwei- bis dreistelligen Millionenbeträge verschlingen, der Verlust der starken Ferienreise-Marke «Balair» und die Unsinnigkeit einer 1-Flugzeug-Flotte werden einfach ignoriert. Es macht doch keinen Sinn, wenn Crossair einen einzelnen A330 operieren wür-

de, wo dieser Flugzeugtyp im Rahmen der Swissair-Operation viel effizienter operiert werden könnte. Weil dadurch allenfalls noch eine Verwässerung des Swissair-Linienbetriebs entstehen könnte, muss eine solche Lösung auch aus Marketing-Gründen abgelehnt werden.

Wir bieten Langfristigkeit und Konstanz

Wir sind der Meinung, dass nun dringend wieder Konstanz in die Entscheidungsprozesse kommen muss. Eine langfristige Orientierung ist dabei unerlässlich. Sicher müssen kurzfristig die grossen Löcher gestopft werden, aber Bereiche, die momentan sehr gut laufen - wie zum Beispiel die Swissair - müssen jetzt gepflegt und gestärkt werden. Wenn nun alles auf einmal in Frage gestellt wird, dann besteht die Gefahr, dass langsam alles unkontrollierbar wird und die ganze Firma Schiffbruch erleidet. Die Marke «Swissair» wäre dann wohl unwiederbringlich zerstört. Wer als Pilot der Swissair beiträgt, verpflichtet sich quasi für die nächsten rund 25 bis 30 Jahre für diese Firma tätig zu sein. Wir Piloten haben deshalb ein vitales und berechtigtes Interesse an einer langfristig erfolgreichen Firma. Da wir dazu noch Airline-Erfahrung von vorderster Front mitbringen, wäre es in der aktuellen Orientierungslosigkeit sicher sinnvoll und nützlich, wenn diese Kompetenzen anlässlich der Gesamterneuerung des Verwaltungsrates dort integriert würden. Ein Sitz der Piloten im Verwaltungsrat hat sich in anderen Airlines ja durchaus bewährt, wie das Beispiel Lufthansa erfolgreich belegt. Wir haben in der Vergangenheit immer wieder bewiesen, dass wir eine Strategie, die im langfristigen Interesse des Konzerns steht, mitgetragen haben. Denken wir doch nur an den Sonder-einsatz, den wir im Zusammenhang mit der Expansionsstrategie der letzten Jahre erbracht haben. Gerade deshalb wollen wir als langfristig orientierter Partner ernst genommen und entsprechend in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden. Dann können wir diese Entscheide nachvollziehen und mittragen. Und so können wir auch weiterhin unseren täglichen Beitrag zu einer qualitativ hochstehenden Swissair leisten.

In solch turbulenten Zeiten ist es für uns alle unerlässlich zu erkennen, dass durch den immer grösser werdenden Company-Stress die Sicherheit unter keinen Umständen leiden darf. Es ist unsere Aufgabe, hier mit unserer verantwortungsbewussten Haltung und seriösen Arbeitsweise täglich dafür zu sorgen, dass die Sicherheit als oberstes Gebot auch weiterhin garantiert bleibt.

Zeichen des Aufbruchs sind gefragt

Was jetzt gefragt ist, sind klare und deutliche Zeichen des Aufbruchs. Wir sind bereit mitzuhelfen, unsere Firma wieder auf Erfolgskurs zu bringen. Wir stehen voll hinter unserem Produkt und glauben an die Marke Swissair, mit der auch in Zukunft Geld verdient werden kann. Ein Mittelabfluss mag zwar in der kurzfristigen Optik als Verlust bezeichnet werden, aber langfristig handelt es sich dabei vielleicht um eine wertvolle und sinnvolle Investition. Wir sind der Überzeugung, dass mit einem Verwaltungsrat, in dem die nötige Airline-Erfahrung vertreten ist und der eine klare Vision mit Begeisterung vertreten kann, unsere Firma weiterhin eine erfolgreiche Zukunft hat! ■

Mit herzlichen Grüessen



Hugo Buff + Co. Treuhand

Chlupfgasse 2
8303 Bassersdorf
Telefon 01-838 19 19
Telefax 01-838 19 29

Steuerberatung

Erbschafts- und Testamentsberatung

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/USF

Editorial:



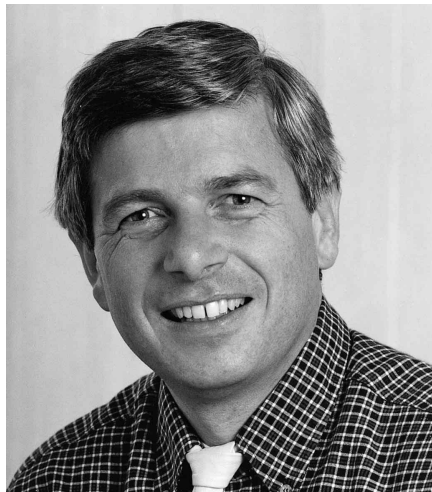
... schon lange gewusst.

Nun ist sie da: Die grosse Stunde aller selbsternannten und berufenen Airline-Spezialisten und Aviatik-Experten. Und ein jeder von ihnen gefällt sich in seiner Kritiker-Rolle. Schon vor Jahren habe man ja gesagt, dass..., tönt ihr Ruf nun ins Land. Sie haben es also alle gewusst: Die Führung hat versagt, der VR hat versagt, nur die Aviatik-Experten haben alles vorausgesagt. In Krisen ist es immer einfach, die Schuldigen zu nennen und darauf hinzuweisen, dass alles anders gekommen wäre, hätte man einem nur zugehört. Viel schwieriger ist es allerdings, konstruktive Lösungen aufzuzeigen, wie aus der aktuellen Situation alle Beteiligten das Beste machen können. Hier versagen die Aviatik-Experten. Hier versagt auch das «Volksblatt»: Es ist einfach zu billig, den VR auf der Frontseite mehrfach in die Wüste zu schicken – und dann, wenn dieser tatsächlich das Handtuch unter dem öffentlichen Druck wirft, ihm vorzuwerfen, dass er sich aus der Verantwortung stiehlt. Es ist ebenfalls ein wenig billig, andauernd die personalpolitischen Diskussionen anzuhetzen und von den Betroffenen zu erwarten, dass sie in diesem Trubel dringende Sachentscheide schnell über die Bühne bringen. Natürlich wurden Fehler – vielleicht sogar unverzeihbare Fehler – gemacht. Wer allerdings das Gefühl hat, dass die aktuelle Krise damit überwunden werden kann, dass man einfach alle in die Wüste schickt, der täuscht sich: Ohne ein Minimum an Kontinuität werden auch bewährte Strukturen der Auflösung preisgegeben. Lasst die Leute also mal arbeiten und das Fundament für einen Neustart legen! Es stehen Sachfragen zur Entscheidung an – kein personalpolitisches Hickhack.

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

Rotationsabsprachen Sommer 2001

Text: Richard Huber, Ressortleiter Flight Ops



Umfang

- Rotationsabsprachen
- Umsetzen Verbesserungen SH
- Umlagerung LH à SH
- Bündelung der Energien AP + SR

Rotationen LH

In den FDR erlauben wir für ganze Flugplanperioden 25% «Ausreisser», die zu Overduties und / oder reduced Layovers führen. Die Umsetzung der geforderten Anpassung der Planung, wenn die 25% überschritten wurden führte immer wieder zu Problemen, die zu Verhärtungen der Fronten führten und kreative Lösungen verunmöglichten. Ungleichgewichte konnten im LH-Bereich nicht kompensiert werden, so dass wir der SR bei «vernünftigen» Lösungen einen Minderbedarf ermöglichten. Als Beispiel:

SIN 40% unpünktlich resp. Overduty (average ca. 20 Min)
Antrag Aeropers gemäss FDR :
Fullenlargement
Anspruch AP: 4 Positionen

PEK Schlafprobleme verlangen nach einem zusätzlichen Tag, der gemäss FDR nicht nötig ist.
Kosten für AP: 2 Positionen

Was wollen wir wirklich ?

SIN partenlarged
PEK mit zusätzlichem Strich
Differenz: 2 Positionen zu unseren Gunsten.

So stellte sich jeweils an den Rotationsverhandlungen die Frage, wer nachgeben sollte, SR oder AP. Für den Winter 00/01 brauchte es die Eskalation ins Steuergremium (Chef O mit AP-Präsident und je mehreren Beratern) mit mehreren Sitzungen, bis man sich schliesslich einigen konnte. Dies bedeutete für beide Seiten einen enormen Aufwand an Zeit und Nerven, die wir lieber für andere Themen eingesetzt hätten.

Getting to Yes

Es wurden 1.8 Mio. zurückbehalten, die in Verbesserungen auf der SH investiert werden sollten.

Was geschah ?

Seit Juni 2000 wurde im Rahmen von Albana über die Umsetzung verhandelt. Durch die Priorisierung der Ferien sowie der Einführung des PBS wurde das ganze leider stark verzögert. Schliesslich konnte im September endlich ein Termin definiert werden. So sollten die Massnahmen SH bis Ende Februar 01 definiert und dann umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wurden viele Möglichkeiten diskutiert, auf deren Umsetzung hin geprüft, und die «Kosten» ermittelt.

Unsere Anliegen waren:

- 0.6 FD pro Arbeitstag
- 60h Layover bei 2 FD
- Keine Kompensation von reduzierten Layovers in die Freitage
- 16h Layover zwischen SH und LH (MFF)

- separate FD-Berechnung bei MFF-Rotationen
- Neuberechnung der FD bei Irregularities

Von SR wurde vorgeschlagen:

- Rotationen mit 45 Minuten Luft zur MFDT planen (bisher 25 Min)
- 30h MFDT für beliebige 3 Tage in einer Rotation
- Mehr Zweileger ZRH-ZRH
- Goodies an einzelnen Destinationen (24h Layover)

Bewertung der Massnahmen

Wir mussten erkennen, dass die Massnahmen in der Umsetzung relativ teuer sind, so dass die Gelder aus Getting to Yes nicht ausreichen, um wirklich spürbare Verbesserungen zu erreichen. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass nicht alle diskutierten Massnahmen auch wirklich umgesetzt werden können, weil im PBS die dazu nötigen Steuerparameter noch nicht zugänglich oder überhaupt vorhanden sind. Wir mussten uns daher auf umsetzbare Massnahmen konzentrieren, die auch für alle spürbar sind.

Kreative Lösung

Ich habe versucht, alle vorhandenen Problemfelder und Möglichkeiten zu verbinden und für alle Beteiligten den höchst möglichen Profit daraus zu ziehen.

Wir sprengten den Rahmen, der bis anhin üblichen Trennung von SH und LH-Rotationsverhandlungen. Die uns zustehenden zwei Positionen von der LH konnten wir so auf die Kurzstrecke transferieren und dort Massnahmen einführen, die sonst zu teuer gewesen wären.

Dahinter steht der Geist der «vernünftigen» Lösung. Das heisst konkret, dass wir darauf verzichten, SIN zu viert zu fliegen. Dagegen entschärfen wir den PEK-Flug und investieren die so frei werdenden LH-Positionen in Erleichterungen der FDR auf der SH. Damit muss keine Seite mehr ein Ungleichgewicht auf der LH als Give abbuchen, vielmehr können wir es nutzbringend auf der SH-Flotte verwerten, die in den letzten Jah-

ren arg strapaziert wurde (zu knappe Bestände, Feriensschulden, strenge Flüge, ...).

Dazu braucht es natürlich das Einverständnis der Swissair. Zu unserer Freude begrüsst die Swissairstellen unseren Vorstoss. Aus bekannten Umständen lag ihr Hauptinteresse darin, dass die Massnahmen für SR kostenneutral sind.

Gesamtpaket

Das Paket enthält schliesslich folgende Elemente:

- Absprache der Rotationen auf Basis eines vernünftigen Kompromisses
- Transferieren der Überschuss-Positionen von LH auf SH
- Einschliessen der Gelder aus Getting to Yes
- Umsetzen der SH-FDR-Erleichterungen
- 0.6 FD (Kosten 0...0.5 Positionen)
- Planung mit 45 Min Spatzung auf MFDT
- Absprachen der LH-Rotationen bis Ende Winterflugplan 2002/03 auf Basis der heutigen Rotationen (Wi 00/01 und So 01)

Als Nebenprodukt ergab sich noch ein willkommener zusätzlicher Effekt:

→ Beruhigung:

Reduzieren der Reibungsverluste zwischen SR und AP, damit wir die Kräfte nach aussen bündeln können.

Mögliche Probleme

Es ist denkbar, dass sich gerade im heutigen Umfeld grössere Änderungen am Flugprogramm ergeben, so dass die Grundvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind. (keine Überschuss-Positionen mehr auf LH, Grössere Änderungen im PBS, ...). In diesem Fall müsste oder könnte das ganze Paket neu verhandelt werden.

Für die kritischen Flüge haben wir von SR Massnahmen (z.Bsp. automatisch HSC-OFP vorlegen) gefordert, die es erlauben, bei vorhersehbaren Störungen ein Überschreiten der FDR-Limiten zu minimieren und dabei dem CMD die Entscheidung zu überlassen, wie er operieren will (HSC oder NC, augmented Crew, Fuel statt Payload, ...)

Was haben wir erreicht ?

- Entlastung der SH-Piloten
- Vernünftige Regelungen auf LH, ohne dass ein einseitiges Give besteht.
- Beruhigung innerhalb der Swissair (Operationell und politisch).
- Konzentrieren der Kräfte nach aussen (knappe Ressourcen, CEO SR den Rücken frei halten, auch AP kann freier handeln)
- Absprechen der LH-Rotationen für zwei volle Jahre auf Basis der heute geltenden Abmachungen. (siehe Kästen)

Durch das ausgehandelte Paket konnten einige Gräben wieder zugeschüttet werden, die sich im Laufe der Zeit geöffnet haben. Beide Parteien haben wieder Mut gefasst, auch in Zukunft Win-Win-Lösungen zu suchen. ■

Zu vermieten ab Oktober 2001 in Neuenhof AG:

Moderne 2-Zimmer- Wohnung

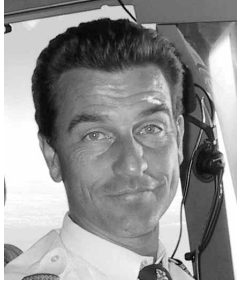
Gartensitzplatz, Spühl- und Waschmaschine, Glaskeramik-Herd, Abstellräumchen.
2 Gehminuten zum Bahnhof, 5 Minuten zur Autobahn.

Mietzins inkl.
Nebenkosten und Parkplatz in Tiefgarage:
Fr. 1350.-

Kontakt: 079 255 73 44

Flight Ops Reporting für März 2001

Von Paul Erni, Spezialist für Flight-Ops Reporting



SHORTHHAUL

Ab April Einsatz werden die SH Rotationen neu mit einer Reserve von 45 Minuten (bisher 25) auf die MFDT geplant (Ausnahme: BEY und Splits). Dies hat sich in den Pairings insofern niedergeschlagen, als dass die Zahl der Tage mit 4 Legs von 445 im März auf 355 im April zurückgegangen ist, während die Tage mit 1- 2 oder 3 Legs anzahlmässig in etwa gleich geblieben sind. Ausserdem sind jene Tagesassignments verschwunden, die häufig zu Overduties führten.

Ebenfalls ab April kommt neu der Faktor 0.6 FD (bisher 0.5) pro Arbeitstag zum Tragen. Die Idee dahinter war, nach einer 6-Tage Rotation 4 FD zu errei-

chen.

Eine erste Analyse hat folgende Resultate ergeben: in etwa gleich viele 1- 2 und 3-Täger wie bisher, leicht mehr 4 - und 5-Täger, leicht weniger 6-Täger, aber immer noch ca. 100 pro Kategorie (CMD A32, FO A32, CMD A3X, FO A3X)

Geneva Rotations

Ein nochmals verdünntes Flugprogramm GVA und ein Retiming des Kurses 488/489 haben für den April nur noch 5 «reine» GVA Rotationen ergeben. Um zu mehr Rotationen zu kommen, mussten wir in Kauf nehmen, auch 4-Tage Pairings als «Geneva-Rotation» zu bezeichnen, bei denen zwar An- und Rückreise am ersten bzw. letzten Tag möglich ist, die aber keinen GVA (und keinen ZRH) Nightstop beinhalten. Mit dieser Variante kommen wir auf insgesamt 29 Rotationen. Wir versu-

chen, noch ca. 10 zusätzliche solcher Rotationen zu kreieren.

Diese Rotationen sind im PBS BI unter dem Stichwort (und Suchbegriff) «Geneva» publiziert.

BEY - Flug

Das Programmierungstool zum automatischen Freistellen dieses Fluges im PBS ist im Februar eingetroffen, ab April kann dieser Flug automatisch vom PBS geplant werden (kein Preassignment mehr nötig). Bitte die Einsätze diesbezüglich überprüfen.

Der BEY - Flug muss alleinstehend geplant werden (vorher und nachher frei).

Diese Regelung gilt sowohl für die Planung als auch für die Dispo, mit Ausnahme Einsatz aus Reserve.

MAD - Split

Dieser Split muss ab April immer am



Moderne Gästezimmer und Ferienwohnungen bieten erholsame Übernachtungsmöglichkeiten. Sauna und Solarium sorgen für Entspannung und Wohlbefinden, damit Ihr Aufenthalt in unserem Hause zu einem unvergesslichen Erlebnis wird.

Winter - Kuscheeltage

2 Übernachtungen mit Halbpension zu interessanten Konditionen. Fragen Sie uns nach Einzelheiten.

Unsere antik eingerichteten Gasträume und auch unser Birken-Stadl bieten sich an für festliche oder auch rustikale Feiern oder Gesellschaften. Anlässe zum Feiern gibt es immer wieder. Wir sorgen für's Ambiente.

**Warum in die Ferne schweifen ?
Es liegt das Gute doch so nah !
Statt 10 Stunden Flug nach Bangkok in nur
einer Stunde mit dem Auto nach Birkendorf**

Thailändische Genüsse

Lassen Sie sich bei uns verwöhnen
Jeweils am Samstag

**17. März , 31. März , 28. April ,
12. Mai und 26. Mai**

bieten wir Ihnen ab 19.00 Uhr
stets aus frischen Zutaten bereitete
traditionelle Thai - Menus

-pikant, leicht und bekömmlich-
Am **31. März und 26. Mai**
werden Sie während des Essens
stilvoll unterhalten mit

**klassischen
thailändischen Tänzen**

Bitte merken Sie diese Termine vor
und reservieren Sie frühzeitig.

**Ernst Scharp und seine Crew
freuen sich auf Ihren Besuch.**



Familie Ernst Scharp
Schwarzwaldstraße 35
D-79777 Ühlingen-Birkendorf
Telefon: 0049-7743 / 5141
Telefax: 0049-7743 / 5937

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

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

Ende einer Rotation geplant werden, das entsprechende Programmierungstool ist ebenfalls eingetroffen. Diese Regelung gilt nur für die Planung. Bei einem allfälligen Einsatz aus der Dispo, der nicht diesen Kriterien entspricht, muss nach dem Split immer der aktuelle Layoverwert eingehalten werden.

Neues Check-Refresher Konzept A32/33

Bei der Planung von SIM kombiniert mit Flight Duty ist es im Februar zu nicht FDR konformen Planungen gekommen. Das Time Window 0400-2230 für SH, sowie 0600-1800 für LH (inkl Briefing und Debriefing) muss vor Flight Duty zwingend eingehalten werden. Ebenfalls nicht gestattet sind 6-Tage Kombinationen wie SH-SIM-LH oder SIM-SH-LH. Sobald SH mit LH kombiniert wird, beträgt die maximale Rotationslänge 5 Tage. Wir fordern alle FCM auf, ihre Einsätze diesbezüglich zu überprüfen und FDR konforme Lösungen zu verlangen.

LONGHAUL

Gegenüber dem letzten Sommer haben sich folgende Änderungen ergeben: LOS-ACC geht vom A33 an den MD11. JFK und BOS nur noch mit A33. ATL ab Ende Mai vom MD11 zum A33. ORD nur noch MD11.

IN EIGENER SACHE

Bei Problemen und Fragen in Zusammenhang mit FDR ist die Vorgehensweise wie folgt:

GB 7.1 / Verständniskommentar / FAQ / Crew Dispo / FCR an SR mit Kopie an AP. Falls das Problem so immer noch nicht gelöst werden konnte: Info an AP. Den Verständniskommentar findet man auf der AP Homepage im Mitgliederteil. Er hat neu einen eigenen «Button». Ebenso die FAQ. Diese befassen sich mit oft gestellten Fragen und Antworten zu FDR relevanten Themen.

Kurz & bündig:

Security:

Für die Security Belange bei der Balair wird weiterhin OY verantwortlich sein.

MoU/GAV:

Trotz aller Unsicherheiten über das weitere Vorgehen – im Zuge der sich überschlagenden Veränderungen im Konzern - hält der Vorstand an seinem Zeitplan fest: Noch im April sollen die Eckpfeiler eines MoU intern definiert werden.

Zukunft der Balair:

Verhandlungen zwischen AEROPERS/Swissair/Balair und Crossair sind im Gange. Ein Entscheid ist noch nicht gefallen.

SR 111:

Eine Delegation der AEROPERS kann in Montreal in den Untersuchungsbericht Einsicht nehmen.

Zugang zu den Einsätzen:

AEROPERS ist dagegen, dass sämtliche Einsätze und Crew Compositions von zu Hause via Internet heruntergeladen und eingesehen werden können (abgesehen vom eigenen Einsatz). AEROPERS befürwortet aus Datenschutzgründen

einen limitierten Zugang mittels Badge im Ops.

Medientraining:

Der Vorstand und einige Spezialisten erhalten Ende März einen Medien-Crash-Kurs. Die Flut von Medienanfragen ist derzeit durch 2 Personen (Präsident & Geschäftsführer) kaum mehr zu bewältigen.

Neues Logo:

Entwürfe eines «gelifteten» AEROPERS-Logo können im Sekretariat begutachtet werden.

Budget und FEROP-Budget:

Beide Budgets wurden vom Vorstand verabschiedet zuhanden der GV vom Mai. Aufgrund der turbulenten Lage, erwägt der Vorstand den Einzug eines zusätzlichen FEROP (für ein Jahr) und einen ebenfalls auf ein Jahr befristeten finanziellen Sonderbeitrag.

Networking:

AEROPERS hat durch persönliche Kontakte ihr Beziehungsnetz zu den national bedeutsamen Medien in den letzten Wochen erheblich ausgebaut.

(RN) ■

Zu verkaufen in Kloten (Forchstrasse 3) ein

4 1/2 - Zimmer - Einfamilienhaus

Mit Garage, Schwimmbad, Cheminée

Geschätzter Wert Fr. 715 000.-

X. Meier, Taborweg 8, 7312 Pfäfers

E-Mail: xmeier@dplanet.ch Tel. 081 302 42 64

Planned Overduties

Text: Richard Huber, Ressortleiter Flight Ops

Immer wieder werden wir mit Fragen konfrontiert, die sich um das Thema drehen, was zu unternehmen sei, wenn beim Check-In bereits klar ist, dass der Flug eine Overduty ergeben wird.

Dabei müssen wir unterscheiden zwischen den Rotationsabsprachen, wo wir über eine ganze Saison für 25% aller Flüge tolerieren, dass sie Overduties produzieren. Wird diese Anzahl überschritten müssen zwingend Massnahmen getroffen werden, die es erlauben wieder innerhalb der 25% zu operieren. Das kann eine Erhöhung der Blockzeit sein, die dann zu einem zusätzlichen FCM führen kann. Es sind aber auch andere Routen, High Speed Cruise und andere Timings möglich, die zu besseren Slots führen.

Für den individuellen Flug heisst das aber nicht, dass eine Overduty einfach bewilligt ist. Unsere FDR dürfen nicht ohne Spezialbewilligung überschritten werden. Damit der Commander vor Ort die volle Entscheidungsfreiheit hat, muss der Stationsleiter dafür sorgen, dass alle Optionen offen bleiben. Als Beispiel ist es nicht statthaft, die Maschine bereits so zu beladen, dass HSC aus Gewichts- oder Tankkapazitätsgrün-

den nicht mehr möglich ist. Die ELS hat ebenfalls rechtzeitig einen HSC-OPF bereitzustellen und andere Möglichkeiten abzuklären. So kann die Crew beim Check-In alle Optionen einander gegenüberstellen und die ihr am besten erscheinende wählen. Entsteht dadurch eine geplante Overduty muss zwingend eine Bewilligung der Aeropers eingeholt werden.

Im Moment sind wir mit dem BAZL daran abzuklären, ob starke Winde (Jetstreams) als Irregularities geltend gemacht werden können. Herr Häberli vom Rechtsdienst des BAZL sagt dazu nein, während Peter Thut von der Operation ja sagt. Ebenfalls legt der BAZL-Rechtsdienst den Begriff «Während des Fluges» im Zusammenhang mit Irregularities so aus, dass der Flug mit dem Abheben beginnt und mit der Landung endet. Solange diese Unsicherheiten nicht geklärt sind, bestehen wir auf der Bewilligung durch die Aeropers. ■

Alcohol Testing in the Netherlands

Text: Pete Egler, Air Safety Comitee

The recent decision of the Dutch Authorities to introduce random alcohol testing has prompted sharp criticism from IFALPA. In particular the testing of foreign flight crews, of which at least one Swissair crew has already been affected, is a very disturbing development.

ICAO, according to its Annex 1 (Personnel Licensing), calls upon States to introduce measures aimed at identifying and removing personnel who engage in the problematic abuses of substances, but its manuals and guidance materials do not contain any reference to the testing of foreign flight crews. Therefore the actions of the Dutch Authorities have been considered by IFALPA to be inconsistent with accepted ICAO provisions. IFALPA has also expressed its concerns over reports that crews which had been tested had not been fully informed of their rights. Furthermore, it was unclear whether the testing was being carried out in accordance with the strict procedures and requirements outlined in the ICAO document.

IFALPA supports the principle of a drug and alcohol free aviation workplace, but completely opposes random testing on the grounds that experience has shown that only a miniscule number of positive tests had been recorded and the costs totally outweighed any benefits.

Wohnen und Natur



Einfamilienhäuser

Modernste Architektur im Holzrahmenbau.

Reihen-EFH in Steinmauer und Niederhasli, an ruhiger Lage, im Grünen.

VP ab Fr. 630'000.– inkl. Parkplätze.

Der hohe biologische und ökologische Baustandard der Oekoplan-Häuser ist vollends darauf ausgerichtet, dass die Bewohner sich wohlfühlen. Ausgezeichnete Schall- und Wärmedämmung garantieren besten Wohnkomfort. Die Energiesparhäuser bieten viel Wohnfläche bei geringen Nebenkosten.

Oekoplan
Architekten GmbH

8105 Watt-Regensdorf
Telefon 01-884 26 50
info@oekoplangmbh.ch
www.oekoplangmbh.ch

«Money matters» – Image aber auch!

von Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS

«Money matters» - das scheint die bisher einzig klar erkennbare Strategie der SairGroup für die weitere Zukunft zu sein. Das Hin und Her um den Expo-Entscheid macht deutlich, dass für kurzfristige Einsparungen offenbar auch ein längerfristiger Image-Schaden in Kauf genommen wird.



«National Carrier»: Swissair-Image sollte gleichviel zählen wie Shareholder value.

Die Zeche für einen Konzernentscheid muss einmal mehr die Airline tragen. Dies offenbart zwei Dinge: Das Konstrukt SAirGroup wird in der Öffentlichkeit nach wie vor als «Swissair» wahrgenommen. Andererseits ist den Verantwortlichen für den Expo-Entscheid wohl kaum bewusst, dass der Image-Faktor in der Fliegerei eine ungeahnt wichtige Rolle spielt: Das «gute Gefühl» und das subjektive Empfinden von Sicherheit spielt über den Wolken schlicht die entscheidendere Rolle als der Shareholder Value.

Wenn das wichtigste Verkaufsargument für eine Airline also rational wenig nachvollziehbar und «bauchgesteuert» ist, wenn sich dieses Verkaufsargument

zudem mit einem ebenfalls eher «romantisch» angehauchten Nationalstolz vermischt, dann müssen diese Gefühle auch gepflegt und als Realitäten akzeptiert werden. Es stimmt wohl, dass in Image nur dann investiert werden kann, wenn dafür auch die Mittel vorhanden sind - doch ohne Image bleiben die Kunden weg und ohne Kunden verliert jedes Unternehmen seine Existenzberechtigung.

Vor dem Hintergrund dieser Logik ist das Wirrwar um die Expo unverständlich. Er erweckt gar den Anschein, dass rein monetäres Denken zur obersten Handlungsmaxime geworden ist, dass der einseitige Fokus auf die Mittel auch die angekündigten Investitionen in die

Qualität des Produkts im Keime zu ersticken droht. Der Kunde wird sehr rasch darauf reagieren, wenn ihm ein fünf-Sterne-Produkt versprochen und irgendwann aber nur noch ein drei-Sterne-Produkt verkauft wird. Die Swissair ist als Billigairline undenkbar. Jetzt sind klare Zeichen gefragt: Die Swissair ist ein stolzer nationaler Carrier. Die Swissair ist die Brücke der Schweiz zur Welt. Die Swissair bietet einen herausragenden «standard of performance». Ein Bekenntnis zu diesen Werten und damit auch zum Grundgehalt der Marke «Swissair» hat der Verwaltungsrat bereits abgelegt. Den Worten müssen nun auch Taten folgen. ■

PBS: Eine Standortbestimmung

Text: Richard Huber, Ressortleiter Flight Ops

Das Thema PBS ist weiterhin allgegenwärtig. Es gibt viele Fragen aber nur wenig Antworten. Hier ein Versuch, das bestehende Dilemma aufzuzeigen.

Wie es begann....

Es wurde auf der grünen Wiese begonnen, ein preferential Bidding System zu entwerfen. Der Hersteller AdOpt hatte zwar schon Erfahrung mit senioritätsgesteuerten Systemen, nicht aber mit einem derart liberalen Bidding System wie dem unsrigen. Es war daher für alle Beteiligten Neuland, das betreten wurde. Es wurden von AdOpt gewisse Bedenken geäussert, dass wir zu viele Restriktionen in unseren FDR hätten, die den Optimizer zu stark einschränken könnten. Deshalb «mussten» die teuer erkauften FDR teilweise suspendiert werden. Auf der anderen Seite wurden viele Versprechen gemacht, welche starke Möglichkeiten der Optimizer hätte, um uns das Leben nach unseren Präferenzen zu planen.

Es wurde ein Pflichtenheft erstellt, das leider keinen Passus enthält, der beschreibt was passieren soll, wenn die Realität nicht der versprochenen Philosophie entspricht. Es bestehen wahrscheinlich nur Verträge, auf die zurückgegriffen werden kann bei Nichterfüllen des Pflichtenheftes, nicht aber wenn sich die Philosophie als unrealistisch erweist.

Wo stehen wir heute ?

Das System wird übernutzt, wie ein Teich der überfischt wird. Dies weil die Spielregeln zu offen sind, indem sie vom Benutzer eine Beschränkung auf das wirklich Nötige erwarten. Wir wissen wie das war in den Kolchosen der UdSSR. Alle sollten gleich viel arbeiten und alle erhielten denselben Lohn dafür. Dann hat wohl ein cleverer Typ eine Lücke gefunden, wie er mehr erhalten kann, ohne dafür mehr arbeiten zu müssen. Oder noch besser, für weniger Arbeit mehr Lohn. Leider unterscheiden wir SR-Piloten uns nicht vom russischen Kolchosearbeiter, da auch uns das eigene Hemd am nächsten liegt.

Viele haben in der ersten Euphorie daran geglaubt, dass unsere Piloten einen Sinn für ausgleichende Gerechtigkeit und daraus folgende Selbstbeschränkung hätten. Weit gefehlt !! Wir müssen

erkennen, dass man das Konzept des PBS an der Realität vorbei gemacht hat, ohne Alternate Fuel. Man liess sich blenden.

Dabei gilt es zu beachten, dass die Aeropers-Delegation schon in einer frühen Phase des Projektes eine Referenzgrösse gefordert hatte, nach der sich der Optimizer zu richten hätte. Diese hätte zum Beispiel verhindern können, dass überzählige Freitage derart wahllos an die FCM verteilt werden.

Welche Zielfunktion ?

Als Zielfunktion für den Optimizer wurde die sogenannte «Overall Satisfaction» gewählt. Darin wird versucht, über die FCM einer Kategorie die Summe aller $\sum SFi$ zu maximieren, gebildet aus dem AF multipliziert mit der individuellen SF des jeweiligen FCM. Damit erhält die individuelle SF einen ziemlich kleinen Stellenwert und muss sich dem Gemeinwohl, ausgedrückt durch die Overall SF unterordnen.

Hauptprobleme:

Im Nachhinein stellen wir folgendes fest:

Der Alphafaktor (AF) spielt nicht wie versprochen. Ein hoher Alphafaktor ist in nicht wenigen Einzelfällen kein Garant für eine hohe Satisfaction. Hingegen kann auch ein FCM mit tiefem AF auf 100% SF kommen. Damit wird die Korrektur des AF durch die History zur Farce.

Es kann nicht mit genügender Zuverlässigkeit gesagt werden, dass man einen wichtigen Bid auch wirklich erhalten wird.

Die raren Güter wie Freitage und schöne Destinationen werden sehr einseitig

zugeteilt. Oft sogar an FCM, die nicht einmal dafür gebiddet haben.

Auf Grund unserer Befragung im Ops kommen wir zum Schluss, dass die ausgewiesene Satisfaction (SF) oft nichts zu tun hat mit der individuellen Zufriedenheit. Die Piloten hätten lieber eine tiefere SF, dafür aber eine vernünftig hohe Gewähr dafür, dass für vorgeplante wichtige Ereignisse auch frei erhalten werden kann.

Wie weiter ?

SR ist personell derart unterdotiert, dass kaum das Nötigste für den nackten Betrieb des PBS gemacht werden kann. Es tauchen immer wieder neue Fehler und Unzulänglichkeiten auf, diesofort behoben werden müssen. So bleibt keine Kapazität mehr übrig für Korrekturen an den grossen Linien.

Der Hammer kommt aber erst: Die Prioritäten wurden von der Projektleitung, die direkt beim Chef O angehängt ist, so gelegt, dass die Ressourcen jetzt voll zu Gunsten der Einführung des PBS für die Kabinen-Besetzungen verwendet werden sollen. Ersten Folgen davon sind:

Die starke Belastung durch die neu hinzugekommenen CCM macht das Bid-Interface beliebig langsam.

Es gibt dabei keinen Backup-Server, der bei Ausfall des Haupt-Servers einspringen könnte.

Die PBS-Instruktoren sind für FCM kaum mehr verfügbar.

In der ohnehin knapp kalkulierten Zeit passierten mehrere Fehler in der internen Datenübertragung, die nicht, oder erst zu spät erkannt wurden. Hier sind offenbar interne Probleme zwischen SR und Atraxis dafür verantwortlich. Es

Ihr Steuerberater beim Flughafen Kloten

Alois Wieland

ALWI

T R E U H A N D

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

STV | USF

geht, wie so oft in letzter Zeit, ums liebe Geld. Es kostet halt etwas, wenn man mehr Leistung haben will oder, wie hier, eben haben muss.

Unsere Rolle im Spiel

Zuerst musste die Begeisterung unserer Mitarbeiter (mich inklusive) durch die Realität korrigiert werden. Dann erfuhren wir davon, dass es nun halt mal so beschlossen worden sei, und keine Klausel existiert, die es erlauben würde, die Kosten für nötige Anpassungen der PBS-Philosophie zwischen SR und dem Hersteller AdOpt aufzuteilen.

Umfragen bei den Piloten wollte man erst nach einigen Monaten machen. Dies ist zum Teil verständlich, da man annehmen musste, dass sich das System zuerst einspielen muss. Dass jedoch derart grosse Überraschungen eintreten würden, hat nun doch niemand vorhergesehen. Da muss man doch vors Volk!

Dank den zahlreichen Rapporten unserer Kolleginnen und Kollegen entdeckten wir jeden Monat neue Fehler. Wir haben von Anfang an darauf gedrängt, dass Fehler sofort und vollständig korrigiert werden. Dies scheiterte nun jeden Monat wieder an den knappen Ressourcen. Es sind im Wesentlichen nur gerade zwei Personen, die das System bedienen und auch Eingriffe vornehmen können.

Wir mussten uns dafür wehren, dass wir in allen Belangen voll in den Prozess einbezogen werden. Das war seit GAV99 nicht mehr der Fall und wir mussten viele Leute auf die sich abermals veränderten Umstände hinweisen. Einiges klappt nun schon ganz gut. Ich möchte betonen, dass es nicht die einzelnen Personen sind, die uns Mühe machen, sondern einfach die Tatsache, dass das Projektteam personell enorm unterdotiert ist. Zero Base lässt grüssen. Tom Weder erstellt jeden Monat zuhanden des PBS-Committees eine umfangreiche Liste mit Pendenzen, die unter dem Monat nicht geklärt werden konnten. Ca. 35 Punkte zuhanden von AdOpt konnten bisher vom PBSC abgesprochen und nach Prioritäten geordnet werden. Davon ist im Moment erst eine Handvoll in konkreter Bearbeitung. Nicht zuletzt wegen ähnlicher Personalprobleme bei AdOpt.

Was wollen wir ?

Joker-Bids für unsere wichtigsten Freitage übers Jahr (Meine Idee: 12-20 Tage pro Jahr). Diese müssen früh bestätigt

und pre-assigned werden. Erst dann geht das PBS über den Rest der Bids.

Gleichmässige Verteilung der Arbeit und Freitage auf alle FCM, unabhängig davon, wie intensiv beispielsweise für Freitage gebiddet wurde.

Wiedereinführen der Mehrzahl der suspendierten FDR. (beispielsweise 2x 3FD)

Einführen einer vernünftigen Abwechslungsfunktion. (Es soll nicht vorkommen, dass man auf SH einen ganzen Monat lang fast ausschliesslich Splits fliegt. Ob man das nun gewünscht hat oder nicht, irgendwann ist genug).

Leute mit TZV sollen nicht strenger arbeiten müssen als ihre Kollegen die 100% arbeiten und dadurch schneller an den 90 Blockstunden pro Monat anstehen.

Die personellen und die Hardware-Ressourcen müssen schnellsten aufgestockt werden.

Auch wenn es sich um ein Planungssystem der SR handelt, wollen wir vollumfänglich in die betrieblichen Abläufe eingebunden sein. Dies mindestens so lange, bis ein stabiler Zustand erreicht ist und die Produktivität zweifelsfrei gemessen werden kann.

Es müssen die Fakten auf den Tisch. Die PBS-Information nach aussen muss offen, selbstkritisch und schnell sein und darf keinesfalls beschönigen.

Was können wir konkret tun ?

Dank viel Initiative und Detailkenntnis werden wir als ernsthafte, wenn auch teilweise unangenehme Gesprächspartner akzeptiert. Dank der Umfrage im Ops haben wir genügend Legitimation, die Probleme zu priorisieren. Wir wissen nun, wo der Schuh drückt. An allen Meetings setzen wir uns mit Vehemenz für unsere Interessen ein.

Ein Steuergremium mit Beat Schär musste angesetzt werden, da wir auf den unteren Stufen nicht mehr weitergekommen sind. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Kompetenzen des Projektleiters dort aufhören, wo es ums Geld geht.

Wenn sich nicht im grossen Stil Änderungen erwirken lassen an der Philosophie, den Prioritäten und den zur Verfügung gestellten Ressourcen, müssen wir eine frühe Abstimmung ins Auge fassen und das alte Wish-System wieder einsetzen. Eigentlich aus dem einzigen Grund, dass wieder Regeln zur Gleichbehandlung aller FCM eingeführt werden müssen.

Dies wäre jedoch ein grosser Rück-

schritt gegenüber der früheren manuellen Planung. Da der Planungsautomat dann weiterhin planen wird, müssen wir davon ausgehen, dass die grundsätzlichen Fehler bleiben werden. Es wird lediglich via das alte Wish-System wieder Ordnung in die Preassignments kommen. Die Ausgewogenheit und damit die Qualität der Einsätze aus der Sicht der FCM wird ungenügend bleiben. Wir wollen diese Brechstangenpolitik nicht anwenden. Als letztes Mittel sind wir allerdings dazu bereit.

Wir haben Ideen entwickelt, wie wir die Hauptprobleme in den Griff bekommen können (Joker-Bid, Abwechslungsfunktion, Verteilfunktion, Pairings für «Nicht-Zürcher», etc). Diese gilt es nun in den entsprechenden Gremien einzubringen, gemeinsam mit allen Spezialisten zu verfeinern und so schnell als möglich umzusetzen.

Dank dem sehr intensiven Informationsfluss von Seiten unserer Mitglieder sind wir in der Lage, den Erfolg oder Misserfolg einzelner Massnahmen schnell zu erkennen. Wir können so sehr gezielt und gut dokumentiert Probleme ansprechen und Lösungen erwirken. Als Lichtblick erscheint die erste gemeinsame Grundsatzdiskussion vom 1. März 01 mit dem Ziel, für alle angesprochenen Problemfelder griffige Lösungen zu erarbeiten. Dabei wurde in einer offenen Atmosphäre ein grosser Schritt vorwärts gemacht. Ich hoffe, dass der Elan erhalten bleiben wird und wir doch noch einen befriedigenden Ausweg finden werden.

Wir wollen das PBS. Aber nicht ein ewig unvollendetes Provisorium, sondern ein starkes Instrument, das es uns nicht zuletzt im immer garstiger werdenden Umfeld erlaubt, auch bei weiterhin hoher Produktivität, ein vernünftig planbares Sozialleben zu führen. Dies führt zurück zu motivierten Piloten, die sich durch ihre Leistungsbereitschaft deutlich von der Konkurrenz abheben. Das wird und darf etwas kosten. Es ist eine Investition ins wertvollste Gut der Firma, nämlich in das Personal an der Front. ■

Gesehen werden
heisst in der
Rundschau inserieren!

COCKPIT IMAGE RECORDERS

Text: Pete Egger – Air Safety Committee

Accident investigation authorities are tasked with finding the cause(s) of an accident or serious incident as prescribed in ICAO Annex 13. They are to present their findings, conclusions and recommendations in a formal report, to prevent future occurrences and enhance flight safety without apportioning blame or liability.



Foto: Bilddokumentation DCF, SairGroup

As a result of some recent unresolved investigations where it has been very difficult to determine the chain of events with the available evidence (USAir – B737 – windshear/ possible uncommanded rudder input / SilkAir – B737 sabotage-suicide/ EgyptAir-B767-suspected suicide), the authorities have pledged support for mandating the installation of Cockpit Image Recorders (CIR). The most visible proponents of the image recorder are the US National Transportation Safety Board and the FAA Administrator, but their proposals have been generally endorsed by a number of other accident investigation agencies, including those in Canada and the United Kingdom.

PILOT CONCERNS

Most airline pilots are aware of efforts to develop and install cockpit video cameras, also known as image recorders, because of our experience with the cockpit voice recorder and as a precondition to considering cockpit video cameras was the existence of legislation and procedures sufficient to guarantee protection of the privileged information that was captured. Such legislation does not currently exist; in fact globally applicable protections (such as might be developed by ICAO) are generally considered impossible to enforce. Most pilots of IFALPA carriers, and especially their industrial representatives, would prefer the status quo; that is, cockpits without image recorders installed. If there were to be any changes

in on-board recording, the enhancement we would like to see is improved protection for information from existing recorders (CVR, DFDR, QAR, etc.).

Arguments advanced by pilot representatives in the cockpit video debate include:

- The latest DFDR record hundreds of parameters; video would add little extra information.
- Very few major accidents are «unsolved»; findings and recommendations would probably be little changed if a cockpit video were available.
- Proactive safety enhancement programs such as FOQA and ASAP offer greater promise of reducing the accident rate than does installation of image recorders.
- Industry has been unable to adequately protect CVR information; the more volatile video information pre-

sents an even greater risk of misuse.

- Plaintiffs' attorneys will be handed yet another «tool» to punish the industry.
- Although pilots are unlikely to be comfortable with the installation of cockpit video cameras, no matter what level of protection is adopted, there are other applications of image recording technology that crew members might like to see employed. Examples include pilot-selectable exterior views (landing gear, empennage, control surfaces, etc.), the interior of cargo compartments, cabin views, and so on.

DEVELOPMENT

IFALPA pilot representatives are involved in EUROCAE Working Group 50. This body has international representation from government agencies, airframe and equipment manufacturers, operators, and pilots. Besides the actual development of the technology required and minimum operating specifications, one of the tasks for this group has been the establishment of fundamental needs for image recorders. The group acknowledges the sensitivity of such recorded information, and has included two important provisions. The first is that the head and shoulders of the pilots will not be shown. The intent is that the instrument indications and switch and control positions will be captured while protecting the identity of pilots seated in their normal operating position. The second constraint is that the recorded information will be encrypted, which is easily accomplished with digital technology, and would allow only authorized access to the information. Because the EUROCAE group is primarily made up of technicians, they will not deal with specific legislative changes that would need to accompany installation of image recorders. Activity on this front represents a significant challenge for pilot associations, since those with the power to enact legislation do not typically share the passion of pilots when it comes to protecting privacy rights.

SUMMARY

- The following is a summary of some key image recorder facts and predictions:
- The technology is available.
- There is fairly broad consensus favoring the usefulness of image recorders in accident investigation
- The industry will probably accept constraints on the field of view and encryption.

- Recorded images will be sensitive and volatile. Decrypted images will be vulnerable to misuse.
- If the present momentum continues, cockpit image recorders could well be mandated, with installation in North America and Western Europe starting within 3 to 5 years.
- Cockpit image recorders will probably have minimal effect on reducing the accident rate. ■

Spezialisten für Mitgliederbetreuung gesucht!

Text: Martin Fischer, Ressortleiter Mitgliederbetreuung

Leider tritt Marc Vionnet per GV 2001 von seinem Amt als Spezialist Mitgliederbetreuung zurück. Mit ihm verliert die AEROPERS einen sehr motivierten und kompetenten Mitarbeiter. Seine Beweggründe schildert er im Artikel auf der nachfolgenden Seite.

Persönlich bedauere ich seinen Rücktritt sehr, freue mich aber, dass er sich für die Aushandlung eines neuen «Pendler/Statut Romand» Vertrages noch zur Verfügung stellt.

Neu suchen wir nun einen kompetenten Mitarbeiter für die interessante Arbeit als Mitgliederbetreuer. Gute Kenntnisse in Französisch und Deutsch (nach Möglichkeit bilingue) sind für diese Position Grundvoraussetzung. Die Aufgaben sind gemäss Geschäftsreglement etwa wie folgt definiert: Der Spezialist für Mitgliederbetreuung nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Er baut für alle anderen Ressorts einen Mitarbeiterpool auf und bewirtschaftet diesen. Das Ressort kümmert sich um die Human Resources der AEROPERS
- Er betreibt Nachwuchsförderung
- Er ermittelt besondere Fähigkeiten und Kontakte innerhalb der Mitgliederbasis und versucht, diese für den Verband nutzbar zu machen (z. B. politische Mandate)
- Er betreut die Sub- und Zielgruppen

innerhalb des Verbands

- Er sucht den kontinuierlichen Kontakt zu Nichtmitgliedern und klärt deren Gründe für die Nicht-Mitgliedschaft
- Er erstellt ein Info Netz um den Puls der Basis zu erfassen

Ich pflegte mit Marc immer eine sehr enge Zusammenarbeit und möchte dies auch mit einem neuen Mitgliederbetreuer so weiterführen. Das Arbeitspensum umfasst ca. 2 FEROP-Tage pro Monat. Diese werden wir nach Möglichkeit meist für Mo und Di der Vorstandswoche planen. Der Vorstand trifft sich am Montag jeweils individuell mit seinen Spezialisten und bespricht das weitere Vorgehen und bearbeitet die anfallenden Geschäfte. Momentan benötigen das Ressort Mitgliederbetreuung ca. 1 Tag/Monat für die Bedürfnisse der Romands, was die oben erwähnten Französisch Kenntnisse rechtfertigt. Für weitere Informationen stehen Marc und ich jederzeit gerne zur Verfügung.
 Marc Vionnet Tel.: 021 / 944 64 25
 Tinu Fischer Tel.: 052 / 681 48 23

A peine arrivé, et déjà sur le départ !

Texte : Marc Vionnet, Spécialiste pour les Questions des membres

Pas tout à fait ! Si ma fonction de « Mietgliederbetreuung » date de la réorganisation de l'Aeropers (été 2000), j'ai essayé de mettre mes maigres compétences au service des Romands depuis 1999 en tant que président de l'ex - Commission Romands. La raison de mon départ est d'ordre familial : nous nous apprêtons à faire construire un nouveau toit pour notre famille !



Ne pouvant pas être « au four et au moulin », je pense qu'il est juste de remettre mon poste à un collègue plus disponible. Je resterai toutefois encore engagé dans le cadre des négociations du Statut Pendulaire / Romand.

Durant ces 2 années, au travers des centaines de téléphones et de mails, j'ai eu le plaisir de faire la connaissance de nombreux collègues romands et allemands. Tous ces contacts sont la richesse de cette fonction. Comprendre un problème soulevé par un collègue ou par le Vorstand, imaginer une solution et essayer de la mettre en application, voilà le challenge à relever. Les problèmes et les solutions sont rarement aus-

si simples et faciles à régler qu'il y paraît de l'extérieur. Participer au travail de l'Aeropers, c'est donc comprendre de l'intérieur le fonctionnement des relations entre notre syndicat et Swissair. C'est aussi l'avantage de recevoir des informations de première main.

En tant que spécialiste « Mietgliederbetreuung », plus du 50% du travail est consacré à la cause romande et, de manière plus générale, aux minorités. Pour l'autre 50%, il s'agit de domaines plus pratiques tels que la mise en place d'un réseau de contact entre le Vorstand et la Base, la constitution d'un groupe de travail, ou la réédition d'autocollants et de Pin's.

Il me reste une chose à cœur : avec l'aide du Vorstand, mener au mieux les futures négociations du Statut Pendulaire / Romand de manière à trouver des solutions qui permettent aux Romands de

mener une vie sociale acceptable comme cela a été le cas jusqu'à l'introduction du PBS.

Comme vous l'avez compris, il est important que mon successeur soit acquis à la cause des minorités et par conséquent à celle des Romands (> de 10% de nos membres). Je suis convaincu que c'est en combinant les richesses disponibles des deux côtés de la Sarine que nous serons les plus forts et non pas en excluant les uns ou les autres. La discorde ou le mépris des minorités ne peut qu'affaiblir l'ensemble du corps des pilotes.

Pour terminer, je remercie tous ceux qui ont accepté de travailler avec moi durant ces 2 années et je souhaite à chacun de pouvoir une fois consacrer un peu de temps et d'énergie à la défense de notre beau métier. ■

Pensionierten-Stamm

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats, nächste Stämme:

Datum: 27. März / 24. April 2001

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

Leserbriefe:

Nachdem an der Mitgliederversammlung vom 21. Februar der Wunsch angebracht wurde, ebenfalls wieder Leserbriefe in der Rundschau zu veröffentlichen, wird diesem hiermit entsprochen: Wir werden – je nach vorhandenem Raum – Beiträge, welche auf der Homepage im Internet gemacht wurden, ebenfalls in der Rundschau abdrucken. Dies natürlich nach Absprache mit den Verfassern.

Optimizer / PBS / GAV / FDR

Von Toni Wirz

dear colleagues, after a few hot runs by the pbs and a lot of reactions by the victims, surveys of our union and even more intelligent propositions as well as real-time corrections, we can only resume: it still suck's.

We now know that the electronic planner (optimizer) will remain and the company has every right to do so. the only variable is the overlaying software: pbs or cwish or any other attribution tool, plus, and now we are getting to the balls, the fdr's. if the fdr's say 75 hours is the limit, the optimizer will plan so, but if he can plan up to 90 hours, dear colleagues, the only thing to blame is the gav and not the optimizer. aeropers has negotiated our gav and we have voted for it (for fdr's hopefully during our lifetime)!

we can now blame aeropers for having accepted to suspend a few articles, we can also blame them for having accepted a pbs that guarantees very little of the social life quality we have aquired up to now, and a lot of us have rightly done so. however, we now have to lead and help aeropers to reverse this. we have to make sure, now that the new memo of understanding is pending, that in the gav for 2003 our union will fight fiercely for improvement. the following are only propositions!!, like:

75 hour-limit, more with over duty compensation(money). 3 freedays per month guaranteed with wish. equal distribution of work. all holidays acc. gav guaranteed the same year, or monetary compensation. planning published 2 weeks before effect. all sr flights with 100 seats+ flown by sr pilots. etc.etc. on the short run, dear colleagues, keep the pressure high! aeropers promised to do so, this is the reason i pulled back my «antrag» for the gv.

But i still protest against the too many preassigned memos: those of the upper shots who just don't want to lose precious time and a lot of nerves and friends with the pbs, the ridiculous ones of C/K partnerwishes and the unnecessarily preassigned instruction legs on goodie flights like BKK-SIN-BKK. i still protest against not even getting the only half day freewish a month and getting to know this only by the 24th. i still protest against arithmetically and logically wrong scorings and, once proven, no corrections whatsoever. i protest against all this because it can and must be corrected by tomorrow!

«PBS und Pseudruck»

Von Franz Schuler

Hoi zama, eigentlich dachte ich dass der Swissair schlichtweg das Geld ausgeht um think tools wie das PBS feingetunt zu bekommen, so greift man zu profaneren mitteln; statt elektrisch die preferential bid's optimiert wird biologisch preassigned. (Airbus jagt ja schliesslich auch Niete in den Seitenrunder wenn die zeitgemassen Verklebun-

gen nicht halten)

Auch der Expo-Entscheidung schien ja nicht zuletzt auf finanziellen Tiefflug hinzudeuten (Stellt Mc-Kinsey nicht auch Management GPWS her...) Seit ich aber etwelche Zeit damit verbringe die AOM's zu revidieren um

a: Schreibfehler zu korrigieren (teilweise)

b: Flugzeugdimensionen zu berichtigen

darf ich getrost annehmen dass wir noch viel Batzeli haben für Leerläufe.

So hoffe ich denn dass in der nächsten Revision nicht nur die Höhe des Rads und des Vertical Stabilizers geändert wird, sondern dass auch spezifiziert wird bei welcher Beladung, welchem Pseudruck und welcher Profiltiefe diese Werte Gültigkeit haben. Am Besten noch mit Toleranzwerten.

Ich muss jetzt leider wieder aufhören um die Revision noch fertigzustellen bevor ich am 10. wieder ans Bidden muss.

(N. B. kann mir jemand sagen bei welchem Kabinendruck die Triebwerke einen Zentimeter weiter auseinanderfahren) ■

The member's voice:

Bitte folgende Daten für weitere Aussprachen Vorstand / Mitglieder vormerken:

- Donnerstag, 29. März

- Freitag, 6. April

Die Veranstaltungen finden im Zentrum Schluweg in Kloten statt.

Beginn ist jeweils 19.30 Uhr. Es ist für den Vorstand ein grosses Anliegen, die Mitglieder in dieser schwierigen Zeit möglichst gut zu informieren und auf ihre Fragen Stellung zu nehmen. Benutzt die Gelegenheit!

Killfrost

Der einzige fliegende Prototyp des neuen Transporters Antonov An-70 wurde bei Kältetests in Omsk kurz nach dem Start zerstört. Zuerst gab es beim linken Ausströmtriebwerk einen Leistungsabfall, kurz darauf beim rechten Innentriebwerk. Mit nur noch zwei Progress-27 Propfan-Triebwerken war die Leistung eher marginal, die Crew versuchte noch eine Rückkehr zum Flugplatz, konnte aber eine Bruchlandung nicht mehr verhindern, wobei der Rumpf stark beschädigt und ein Triebwerk abgerissen wurde. Obwohl 38 Tonnen Treibstoff an Bord waren, gab es kein Feuer und auch die 33-köpfige Besatzung (Piloten und Techniker) konnte fast unverletzt aussteigen. Die Temperaturen lagen zu jenem Zeitpunkt bei -60 Grad, also «ideal» für die vorgesehenen Kältetests, für die Omsk jedoch nur ein Zwischenstopp nach Sakha bedeutete. Das Flugzeug wird nun im lokalen Flugzeugwerk provisorisch repariert und nach Kiew zurück geflogen, wo es wieder in einen operationellen Zustand geflickt wird, worauf die Zertifizierungsflüge fortgesetzt werden – vielleicht dann unter milderen Temperaturen...

Der erste Prototyp wurde 1995 auf seinem vierten Flug zerstört, als ein Photoflugzeug mit der An-70 kollidierte. Nun wären die Zertifizierungsflüge bald abgeschlossen gewesen, aber der Verlust des zweiten Prototypen bedeutet einen herben Rückschlag für dieses wichtige Programm der Firma Antonov in Kiew. Bereits liegen 165 Festbestellungen und 415 Optionen von den Streitkräften Russlands und der Ukraine vor.

Historische Betrachtungen zur Luftfahrt

Text: Henry Lüscher

Beim Durchblättern des Jahrganges 1951 der Fachzeitschrift *Interavia* sind mir einige Artikel aufgefallen, die zeigen, dass damalige Probleme unter Umständen immer noch heutige Probleme sind. In einer losen Folge blicke ich zurück.



Die Lockheed F-94C vor einem Maxim-Schalldämpfer mit Wasserkühlung

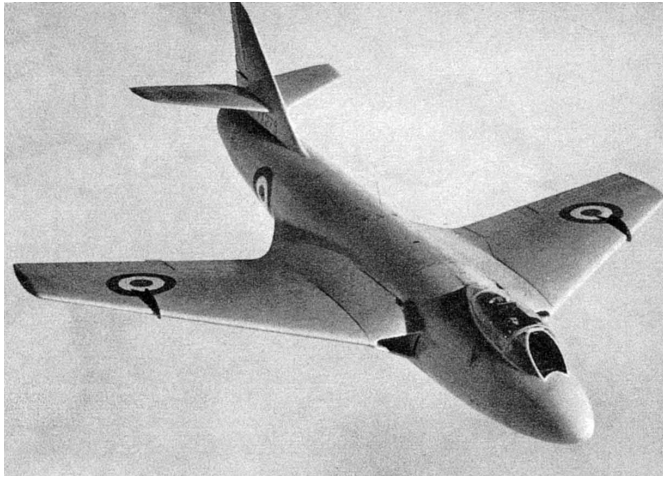
Kampf dem Lärm

«Das Krachen ausbrechender Vulkane gellt in unseren Ohren. Unaufhörlich schütteln mich Explosionen. Von allen Seiten hämmern Urkräfte gegen meine Rippen und drücken mir den Magen wie einen Gummiball zusammen...» So theatralisch beschrieb ein Redaktor von *Interavia* sein erstes Zusammenreffen mit einem Nachbrennertriebwerk, das er «den gewaltigsten Lärmerzeuger, den Ingenieure je zuwege brachten», bezeichnete. Und er fragte sich, ob der Nutzeffekt den Skandalwert sei.

Die geplagte Nachbarschaft der Firmen Lockheed, Northrop oder McDonnell greife jeweils zum Telefon, so dass «...das ganze Schaltbrett der Telefonzentrale zum Aufleuchten» gebracht werde. Lockheed verteilte einen achtseitigen «Erguss» an alle 48'000 Einwohner des besonders arg beschallten Fernando-Valleys und wies unter anderem darauf hin, dass Lockheed wöchentlich 693'000 \$ Lohn zahle, der dem Tal zu Gute komme. Zwei Monate später wurde eine neue Broschüre nachgeschoben, die die Geräusche vom «Säuseln des Windes in den Baumkronen» über den Fussballmatch bis zum Rattern des

Schrapnells physikalisch, historisch und gesellschaftlich erklärte und am Schluss um Verständnis für den Nachbrenner als vielversprechende und militärisch wichtige Weiterentwicklung des Düsentriebwerkes bat. Der Autor von *Interavia* meinte zwar augenzwinkernd, dass auch die zunehmende Hinwendung zu lauter Jazzmusik das Empfinden der Leute beeinflussen werde, die demzufolge den Nachbrennerlärm einfach als Zeiterscheinung akzeptieren. Aber tatsächlich war der Beginn des Koreakrieges entscheidend daran beteiligt, dass grössere Proteste ausblieben. Jetzt war Kriegsgerät gefragt und dessen Entwicklung heilig.

Mit den Düsentriebwerken wuchs auch der Bedarf an Schalldämpfern, die in einer grossen Auswahl angeboten wurden. Die meisten arbeiteten mit Kühlwasser, das den heissen Nachbrennerstrahl auf für den Stahlmantel erträgliche Temperaturen brachte. Die Gemeindeverwaltung von Hawthorne sah sich aber ausserstande, der Firma Northrop die benötigten grossen Wassermengen zur Verfügung zu stellen, weshalb sie die besten Akustiker und Aerodynamiker verpflichtete, den ersten Trockenschalldämpfer zu bauen. Porö-



1951 wurde der Prototyp Hawker P.1081 vorgestellt, unverkennbar der Vorläufer des erfolgreichen Hawker Hunter.

se Lavaziegel bildeten ein Labyrinth im Innern des Rohres und Frischluft kühlte die Gase ab, die im charakteristischen «Schornstein» senkrecht in die Luft geleitet werden. Der Verfasser sah aber bereits damals folgerichtig noch weitere Gebiete, wo Verbesserungen nötig waren: Die Lufteinlässe der Düsentriebwerke, die hohen Drehzahlen, die Triebwerkverschaltungen und die Austrittsdüse.

Düsenjäger

So wurden damals die strahlgetriebenen Jagdflugzeuge genannt. Die de Havilland Vampire war das meistverbreitete Militärflugzeug in Europa und wurde in verschiedenen Ländern in Lizenz hergestellt, nicht nur in der Schweiz, auch in Frankreich, Schweden, Australien und Italien!

In einem Interview in der Februar-Ausgabe der Interavia machte der Chefpilot von Hawker, Squadron-Leader T. S. Wade, ein paar saloppe Bemerkungen zum Düsenjäger:

«Wie heute fast allgemein bekannt, sind Düsenflugzeuge in vieler Hinsicht sogar einfacher zu fliegen als propellergetriebene Flugzeuge. Sie haben weniger Instrumente und Bedienhebel... Natürlich darf man den Kraftstoffvorratsmesser nicht aus den Augen lassen; Der Verbrauch der Strahltriebwerke ist bekanntlich enorm.»

Zu den Vorbereitungen der Erstflüge meinte er: «Das Übliche – schnelle Läufe am Boden und kurze Sprünge... Ich fliege lieber Düsenmuster ein: Keine Propellerautomatik, die im entscheidenden Augenblick störrisch wird, kei-

ne Sorge mit dem Ladedruck. Der Strahltrieb funktioniert entweder – oder er lässt es bleiben. Selbst die Steuerung beim Start ist einfacher. Die Wirkungslinie des Schubes fällt im Allgemeinen mit der Mittelkraft des Widerstandes zusammen. Die Triebwerksleistung hat auf die Lastigkeit und Trimmung kaum einen Ein-

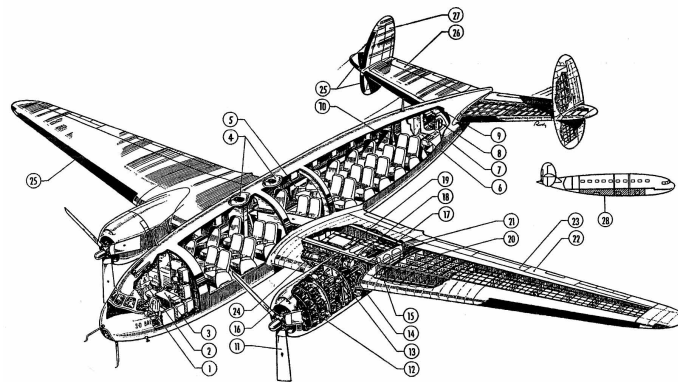
fluss. Natürlich versucht das Flugzeug auch nicht auszubrechen, weil der Luftschraubendrall fehlt». Von Beschleunigungs-Schutzanzügen hielt er nicht viel, da sie unbequem und von geringem Wert seien. Jedenfalls für ihn, denn in der Regel mahne ihn eine beginnende Ertaubung der Ohren vor

wie Flügel-Endtanks und dergleichen».

Freier Luftverkehr in Europa

1951 gab es die Lufthansa noch nicht, in den Besatzungsstatuten wurde fein säuberlich festgehalten, dass Deutschland weder eine Flugzeugindustrie noch eine Fluggesellschaft besitzen darf. Die Alliierten teilten sich den Verkehr nach und in Deutschland brüderlich untereinander auf, so dass sich niemand in die Quere kam und alles einträgliche Monopolstrecken waren. Selbstverständlich war es auch den umliegenden Ländern wie der Schweiz, Jugoslawien, Schweden, Holland und anderen unbenommen, aus ihrem Land konkurrenzlose Flüge nach Deutschland zu unternehmen.

Der Autor bemerkte, dass in Deutschland nichts so krank sei wie der Verkehr, irrte aber im Glauben, dass es Jahrzehnte dauern würde, bis die Kriegsfolgen auch nur annähernd beseitigt wären.



Es dauerte noch bis zum 1. April 1955, bis das erste Lufthansa-Flugzeug abheben konnte.

zu hoher Beschleunigung, worauf er den Knüppel eine Kleinigkeit nach vorne wandern lasse. Den Einbau eines Beschleunigungsmessers hielt er auch für überflüssig, da der Pilot schon auf genügend Instrumente achten müsse. Hingegen glaubte er, dass in Zukunft eine Warneinrichtung gegen Auftriebsverlust eingebaut werden könnte. Ebenso hatte er den Einbau eines kombinierten Mach- und Geschwindigkeitsanzeigeelementes empfohlen, um die Arbeit des Piloten zu erleichtern.

Damit die Aerodynamik des Flügels maximal ausgenutzt werden kann, empfahl er seiner Firma den konsequenten Verzicht auf «... Aussendekorationen

Obwohl Bundeskanzler Adenauer ein Befürworter des Luftverkehrs war und sich auch der Verkehrsminister Seehofer für eine deutsche Luftfahrt einsetzte (allerdings wurde ihm keine grosse Fachkenntnis zugeschrieben...) hatte der

zuständige Staatssekretär, Prof. Dipl Ing Frohne, nur Augen für die Bahn. Sein Herz gehörte der Bahn und den Bahnhöfen, und so konnten die ausländischen Fluggesellschaften ungehindert Profite abschöpfen, was zu einem jährlichem Abfluss an Devisen in Höhe von 80 Millionen DM führte.

Vor allem in Frankreich machten sich aber bereits Stimmen bemerkbar, die Deutschland aviatisch auf die «Beine» helfen wollten. In Deutschland berief der Verkehrsminister später im Jahr 1951 einen «Vorbereitungsausschuss Luftverkehr» ein. ■

Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher

Pilotenbonus

Die starke Expansion der Billigfluggesellschaften beschert den Piloten dicke Portemonnaies. Nachdem die irische Ryanair anfangs Jahr massive Lohnerhöhungen (mit Produktionsbonus bis 100'000 £) offeriert hatte, folgt nun EasyJet auf dem Fusse: Hier werden neue Piloten mit Eintrittsprämien gelockt. Ein lizenziertes 737-Kapitän erhält einen einmaligen Check über 30'000 £ sowie ein Salär von 67'000 £ plus Flugstundenentschädigung und erhebliche Pensionskassenzuschüsse.



Boeing 20XX

Die Entwicklungsabteilung von Boeing hat den Auftrag erhalten, eine neue Flugzeugfamilie in der Kategorie von 180 bis 300 Sitzplätzen und einer Reichweite von 1850 bis 11'000 km vorzuschlagen. Damit sollen die bald 20-jährigen 767 und 757 abgelöst werden. Das Projekt 20XX soll die Richtung vorzeigen, in die Boeing in den nächsten Dekaden gehen wird und kann durchaus weitere Auswirkungen auf bestehende Flugzeugserien haben. Boeing will herausfinden, wohin sich der Markt entwickelt und welche Bedürfnisse zukünftig abgedeckt werden müssen. Wie schon bei den Programmen 707, 727, 737 und 757 wird ein vereinheitlichter Rumpfdurchmesser angestrebt, wohl in den Dimensionen der 767. Auch die auf einem 35-jährigen Entwurf basierende 737 muss wohl bald ein Face-lifting erhalten. Das kürzlich der Presse vorgestellte Projekt eines dem Bomber B-2 ähnlichen 800-plätzigem Flugzeuges in Nurflügeltechnik («Blended Wing-Body») dürfte jedoch mindestens zehn Jahre entfernt sein.

Boeing hofft, der gestreckten Version der 747 in diesem Jahr das grüne Licht zu geben, obwohl sich immer noch kei-

ne Käufer für diese 747X gemeldet haben. Der jüngste Rückschlag war die Bestellung von 10 A380-800F durch FedEx, hatte Boeing doch Hoffnungen in die Frachtversion der 747X gelegt. Doch nach Aussagen von FedEx ist das Frachtvolumen der A380 mit 3620 Kubikmetern je nach verwendeten Containern 25 bis 80% grösser und die Beladung dank interner Lifte viel schneller. Das maximale Abfluggewicht soll rund 600 Tonnen betragen. Doch 747X Projektleiter Walt Gillette – der Name ist offenbar Programm – ist überzeugt, schon bald den ersten Kunden zu finden. Die 747X soll zudem als «neues» Flugzeug zertifiziert werden, da der Aufwand für die Einzelzertifizierung der geänderten Komponenten fast so hoch sei wie die Neuzulassung.

Boeing wird mit gewerkschaftlichen Auseinandersetzungen zu rechnen haben, sollte sich heraus stellen, dass Mitsubishi im Rahmen der finanziellen Beteiligung am Projekt 747X die Flügelproduktion erhalten sollte. Mitsubishi will 874 Mio \$ investieren und hofft auf JAL als Kunde für die 747X.

Um auf dem europäischen Chartermarkt gegen die A321 antreten zu können, wird eine modifizierte Version der Boeing 737-900 studiert, die 200 Passagiere Platz bieten könnte. Allerdings müssten die Notausgänge vergrößert oder ein zusätzliches Paar angebracht werden, da heute die Zertifizierungs-limite der 737-900 bei 189 Passagieren liegt. Die Charterversion der A321-200 kann mit bis zu 220 Sitzen ausgerüstet werden!

Nach einer rekordhohen Produktion von 620 Flugzeugen im Jahr 1999 mus-

ste Boeing im letzten Jahr einen Rückgang auf 489 Einheiten hinnehmen. Der konzernweite Gewinn erhöhte sich trotzdem um 25% auf 2,1 Milliarden Dollar.

Nearmiss by 30 feet

620 Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen mit einem Schrecken – und 30 mit leichten Blessuren – davon, als sich am 31. Januar über Shizuoka zwei JAL-Flugzeuge gefährlich nahe kamen. Die Schuld kann nicht nur dem in Ausbildung stehenden Fluglotsen gegeben werden, der zu jener Zeit den Jumbo und die DC-10 am Radar führte und Flugnummern verwechselte sowie widersprüchliche Anweisungen gab. Die 747-400 wurde zum Sinkflug auf 35'000 ft freigegeben, obwohl die DC-10 auf Kollisionskurs auf 37'000 ft unterwegs war. Der Kapitän der 747 hatte die DC-10 auf eine Distanz von 74 km in Sicht als auch auf der TCAS-Anzeige, wogegen der Kapitän der DC-10 den Jumbo erst bei 22 km sah, als bereits die TCAS-Warnung ansprach. Das TCAS gab eindeutige Befehle, dem Jumbo «steigen» und der DC-10 «sinken», was letzterer sofort befolgte, aber der Jumbo-Kapitän sank ebenfalls weiter ab, entgegen der Vorschriften und Empfehlungen. Der DC-10 Kapitän realisierte dies und zog seine Maschine wieder hoch, gerade schnell genug, um einen Zusammenstoss zu verhindern. Der vertikale Abstand betrug zehn Meter, der horizontale Null! Da der Jumbo – er verlor in diesem Schreckensmoment in 10 Sekunden 1500 ft Höhe – ein negative Belastungen von 0,9 g erfuhr, wurden Gegenstände an die Decke geschleudert



und 30 Menschen verletzt. Die Cockpitonbänder beider Flugzeuge waren bei der Landung schon lange überschrieben, weshalb erst die Datenauswertung und Befragungen Licht ins Geschehen bringen werden.

Schwindel im 777

Piloten melden Schwindelgefühle, Flight Attendants Unwohlsein und Passagiere Kopfweh, wenn sie mit der Boeing 777 fliegen. Die zunächst nur sporadisch aufgetretenen Symptome haben jetzt eine Häufigkeit erreicht, die British Airways und Boeing veranlasst haben, den Gründen nachzugehen. Vor allem das technisch hoch entwickelte Luftsystem sowie die Flugsteuerung bei gewissen Manövern werden als Auslöser angesehen. Die Software des Autopiloten wird nun geändert, so dass die aufgetretene «Motion Sickness» bei den Piloten der Vergangenheit angehören soll. United Airlines hatte bereits im letzten Jahr die automatische Temperaturkontrolle deaktiviert, die unter anderem eine Stunde nach dem Start damit beginnt, die Temperatur um ein Grad pro Stunde anzuheben, bis maximal vier Grad. Doch auch die Luftströmung sei nicht ideal, fand British Airways heraus, denn in Kopfhöhe der Flight Attendants findet ein schlechterer Luftaustausch statt als auf Passagierhöhe. Auch der nachträgliche Einbau von individuellen Frischluftdüsen wird geprüft.

Ein Himmel für Europa

Die EU will vorwärts machen mit einem «Single Sky» über Europa und der Fahrplan sieht vor, dass bis 2004 die gesetzlichen Grundlagen vorliegen könnten. Die Association of European Airlines (AEA) ist voll des Lobes, dass die EU die Initiative übernimmt und Gesetze schaffen will, die verbindlich sind und nicht nur als Empfehlungen von Eurocontrol den einzelnen Staaten zur Einführung überlassen werden.

Die Ziele werden wie folgt formuliert:

- Der Luftraum soll ein gemeinsames Gut sein
- Gesetze sollen die Sicherheit garantieren und grösstmögliche Ausnutzung zulassen
- Die zivile und militärische Flugsicherung sollen ineinander überführt werden
- Eurocontrol soll technische Unterstützung geben und für die optimale Umsetzung der Gesetze zuständig sein

- Gewerkschaften sollen frühzeitig einbezogen und die Rekrutierung sowie Mobilität der Fluglotsen «stimuliert» werden

Europas Industrie setzt hohe Ziele

Die führenden europäischen Flugzeugfirmen haben ein Strategiepapier verabschiedet, das Ziele für 2020 festlegt. So sollen die Flugzeuge bis dann 50% weniger Treibstoff verbrauchen, nur noch den halben Lärm wie heute generieren und 80% weniger NOx ausstossen. Als Rahmenbedingungen wurden auch festgelegt, dass die Unfallrate auf 20% des heutigen Wertes zurückgehen müsse, die ATC mit 16 Millionen Flügen pro Jahr fertig werden müsse und dass die Flughäfen 24 Stunden offen sein sollen.

Clintons Herz für Piloten

Unter den Leuten, die vom ehemaligen US-Präsidenten Bill Clinton begnadigt worden waren, befand sich auch ein Pilot von Northwest Airlines, der vor elf Jahren mit zu viel Alkohol im Blut erwischt und in der Folge entlassen worden war. Obwohl ihm Northwest 1995 wieder eine Chance gegeben hatte und er nach zwei Jahren zum 747-Kapitän aufgestiegen und vor drei Jahren regulär pensioniert worden ist, wurde der Eintrag in sein Strafregister erst mit dem präsidentialen Gnadenakt gelöscht.

Embraer: Zu schwach am Ruder

Witzbolde vermuten, dass der neue Embraer-Jet bei Crossair in Fortsetzung der Firmentradition «Embryolino» heissen könnte. Aufgrund der Kinderkrankheiten, die seit der Inbetriebnahme aufgetreten sind, wäre er nicht mal so unpassend. Die neueste Meldung des FAA betrifft den Hydraulikzylinder des verstellbaren Höhenleitwerkes, der bei gewissen Flugzuständen nicht genügt. 10 Vorfälle sind weltweit bekannt, bei denen die Muster ERJ-135 und ERJ-145 nach dem Start und im Steigflug nicht mehr getrimmt werden konnten. Versuche haben gezeigt, dass bei nicht regelmässigem Trimmen während der Beschleunigungsphase nach dem Start der aerodynamische Druck grösser als die Kraft werden kann, die der Verstellmechanismus am Leitwerk anlegt. Da keine Warnmeldung generiert wird, kann dieser Zustand plötzlich auftreten, wenn die Piloten nur ungenügend trimmen. Dann hilft nur noch die Verlingerung der Geschwindigkeit. Bis ein stärkerer Mechanismus eingebaut ist

verlangt das FAA, dass zwei Warnschilder im Cockpit im Gesichtsfeld der Piloten angebracht werden, die darauf aufmerksam machen, dass vor Erreichen einer Geschwindigkeit von 160 kt getrimmt werden muss. Ausserdem sollen die Flughandbücher entsprechend angepasst werden.

Crossair bemannt, Saudi befraut

Die Gleichberechtigung zieht weite Kreise. Nachdem Crossair endlich die Anstellung von männlichen Flight Attendants ermöglicht, wird Saudia den Bann über weibliche Flugbegleiterinnen lockern. Bisher wurden nur im Ausland rekrutierte Damen in der Besatzung geduldet, neu können sich auch saudiarabische Frauen für einen Job an Bord melden. Sie müssen aber ständig von einem «Mehrem», einen nahen männlichen Verwandten, begleitet werden. Sie dürfen nur auf Strecken innerhalb der Staatsgrenzen eingesetzt werden.

Zwischensieg für Delta

Ein Berufungsgericht hat Delta Air Lines im Gegensatz zur Vorinstanz Recht gegeben, dass die Pilotengewerkschaft US-ALPA «had not made every reasonable effort to maintain operations, as the law requires», um einzelne Piloten zu Überzeitarbeit und somit zu einer reibungslosen Operation anzuhalten. Seit Monaten werden infolge Personalmangels rund 5% aller Flüge bei Delta in Überzeit geflogen. Die US-ALPA ist natürlich enttäuscht über dieses Urteil der drei Richter und will nicht verantwortlich sein: «The pilots union has long urged the Delta pilots to submit overtime requests to assist the company in its scheduling difficulties and we continue to do so». Auf der anderen Seite habe aber die Gewerkschaft klar Stellung bezogen, dass die Fehlplanung von Delta zu verantworten sei, was einzelne Mitglieder wohl zu einer Überreaktion angeregt haben könnte. 97% aller Delta-Piloten haben den ALPA-Vorstand autorisiert, einen Streik auszurufen, sollte bis zur Deadline am 28. Februar keine akzeptable Erneuerung des GAV vorliegen und auch die daran folgende 30-tägige «cool-off» Phase ohne Resultate verstreichen. Delta hat jetzt eine verbesserte Offerte vorgelegt und hofft, damit die bereits 18 Monate dauernden Verhandlungen zu einem Ende zu bringen. ■

Abheben...



zu neuen Dimensionen im Private Banking.

Kennen und nutzen Sie als Anleger die besonderen
Vorteile Luxemburgs?

Anton Engler, Managing Director, gibt Ihnen gerne Auskünfte.

Telefon (00352) 404 777 210, Fax 481 117

"PRIVATE BANKING NACH MASS"



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

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