

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 8/2001



HINTERGRUND

Höchstleistungszeiten im Vergleich nach Arbeitsgesetz und anderen Gesetzen

AKTUELL

Regional Carriers vor Kostenschub?

DER PRÄSIDENT

«Rund um einen Verwaltungsrat»

Einsatz im Verwaltungsrat	2/3
Kurz und bündig	4
Regional Carriers vor Kostenschub?	5
Security Update / Flight OPS News	6
Informationen für unsere Mitglieder	8
Höchstleistungszeiten im Vergleich nach Arbeitsgesetz und anderen Gesetzen	9-11
Senator wants two-drink limit on planes	11
Aeroplane Turbofan Engine Operation and Malfunction Part II	12-15
Kaleidoskop	15-17
Neumitglieder / Termine	18
Organigramm	19

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Reto Nause, Geschäftsführer der AEROPERS
Freie Mitarbeiter: Henry Lüscher

Erscheinungsweise:

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

Inserateannahme:

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

Foto Frontseite:

Bilddokumentation DCF der Swissair Group

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

27. August 2001

Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer erscheint Anfang September 2001

Einsatz im Verwaltungsrat

Text Markus Jöhl, Präsident

Die mittlerweile schon langjährige Forderung der AEROPERS, einen Vertreter in den Verwaltungsrat der Swissair Group entsenden zu können, scheint heute so realistisch wie noch nie: Mario Corti hat sich klar dazu bekannt, einen Vertreter in seinem neuen Verwaltungsrats-Gremium aus dem Kreis der Angestellten zu selektionieren. Was bedeutet dies für unseren Verband und unsere Mitglieder?

Im Zusammenhang mit der Rücktritts-erklärung praktisch sämtlicher Verwaltungsräte am 12. März 2001 hat die AEROPERS noch gleichentags in der Sendung «10 vor 10» dargelegt, dass wir es uns durchaus vorstellen könnten, einen Vertreter aus dem Kreis der Angestellten in den Verwaltungsrat zu entsenden. Das Thema wurde von den Medien aufgegriffen und eine Woche später, am 19. März 2001, erklärte der in der Zwischenzeit zum neuen CEO der Swissair Group gewählte Mario Corti, dass er bereit sei, einen Sitz im Verwaltungsrat aus dem Kreis der Mitarbeiter zu besetzen.

Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden

In der Folge begannen sich auch die anderen Personalverbände für ein solches Mandat zu interessieren, wobei die Vorstellungen einer solchen Vertretung sehr unterschiedlich ausfielen: Während die einen Verbände einen reinen Personalinteressen- oder Verbandsvertreter sahen, der von den Mitarbeitern letztinstanzlich gewählt würde, machte Mario Corti klar, dass eine solche einseitige Interessenvertretung im Verwaltungsrat nicht das sei, was er sich vorgestellt habe. Was er suche, sei ein «vollwertiger» Verwaltungsrat, der sich zwar aus dem Kreise der Angestellten rekrutiere, sich andererseits aber auch den Zielen des Gesamtkonzerns verpflichtet fühle. Eine Auswahl solle zudem unter seiner Leitung erfolgen, da der neue Verwaltungsrat ja auch im neuen Team arbeitsfähig und über die dazu notwendigen Fachkompetenzen verfügen solle.

Basierend auf dieser Grundlage kamen die Bodenverbände zum Schluss, dass dies nicht ihrem Verständnis einer Personalvertretung im Verwaltungsrat mit «Selbstbestimmungsrecht» der Verbände entspreche, und verzichteten auf einen

entsprechenden Vorschlag aus ihrem Kreis. Aus Medienberichten geht jedoch hervor, dass sich die Verbandsspitzen nun doch wieder mit der Nomination eines Kandidaten befassen. Die AEROPERS würde einem solchen Schritt nicht entgegen stehen. Offiziell verbleiben aber momentan nur noch die Verbände des Fliegenden Personals: Kapers, CCP, Unia und AEROPERS. An einer gemeinsamen Sitzung wurde vereinbart, dass jeder Verband bis Ende August entsprechende Vorschläge machen werde. Es ist die Absicht dieser vier Verbände, diejenige Person, welche durch das Auswahlgremium von Mario Corti letztlich bestimmt wird, als Vertreter des Personals im Verwaltungsrat mitzutragen.

Was ist die Aufgabe eines solchen Verwaltungsrates?

Wie bereits dargelegt sucht Mario Corti nicht einen «Verbands- oder Personalvertreter», der seine Funktion lediglich darin sieht, bei jeder Verwaltungsratsitzung auf die Konsequenzen für das Personal hinzuweisen. Vielmehr soll dieser Verwaltungsrat im Gremium als vollwertiges Mitglied mitarbeiten und damit die grossen strategischen Zielsetzungen des Konzerns mitbestimmen. Anschliessend geht es darum, sämtliche Entscheide, die dem Rat vorgelegt werden, daraufhin zu überprüfen, ob sie im Sinne dieser Strategie sinnvoll sind. Kernelemente einer solchen Strategie hat Mario Corti bereits kommuniziert: Konzentration auf das Kerngeschäft «Fliegen», Verbesserung der wirtschaftlichen Situation, um ein langfristiges Überleben der Firma sicher zu stellen, eine Vereinfachung der Strukturen und Führungsprozesse sowie den Einbezug der Mitarbeiter, um die Motivation zu erhalten oder wieder aufzubauen.

Was sind die Chancen einer solchen Einsitznahme?

Vor diesem Hintergrund macht eine Einsitznahme in den Verwaltungsrat durch eine Frau oder einen Mann von der Front absolut Sinn: Die Mitarbeiter an der Front sind die grösste «Knowhow-Resource», auf die die Firma zurückgreifen kann, besser als sämtliche externen Berater-Unternehmen! An der Basis wird letztlich das Produkt «Swissair» produziert, hier entscheidet sich, ob ein Kunde unsere Firma oder eine andere wählt. Hier ist auch das Wissen vorhanden, was nicht optimal funktioniert, wo Verbesserungen möglich oder nötig sind. Gerade wir Piloten, die wir im täglichen Einsatz rund um den Globus eine wichtige Schnittstellenfunktion in der Operation wahrnehmen, haben eine sehr tiefen Einblick, wo die Zahnräder der gesamten Dienstleistungskette für unsere Kunden nicht optimal ineinander greifen.

Als Pilotinnen und Piloten sind wir überdies im Normalfall zwischen 25 bis 30 Jahren für diese Firma tätig und identifizieren uns überaus stark mit der Swissair. Wir haben damit ein einmalig langfristiges Interesse an einem wirtschaftlichen Erfolg unserer Firma, ist doch damit direkt die Sicherheit der Arbeitsplätze verbunden. Aufgrund dieser Tatsache ist auch eine aktive Mitgestaltung der langfristigen Strategie unserer Firma mehr als gerechtfertigt, denn nicht einmal die Manager unserer Firma sind normalerweise solange für ein und dieselbe Firma tätig und haben dementsprechend auch einen viel kürzeren Planungshorizont!

Ein Vertreter aus dem Kreis der Mitarbeiter hat also gleichermassen die Chance wie auch die Pflicht, diese langfristigen Interessen in die Entscheidungsprozesse des Verwaltungsrates einzubringen. Damit ist auch für ein ausgewogenes Verhältnis der Shareholder (Aktionärs-) gegenüber den Stakeholder (Mitarbeiter, Öffentlichkeits, Staats-) Interessen gesorgt. Dies ist wiederum eine der Grundvoraussetzungen, damit eine Firma langfristig ihre Existenzberechtigung behalten kann.

Gerade das offene Bekenntnis von Mario Corti zu einer solchen Kandidatur ist auch ein klares Zeichen des Vertrauens in das Personal, das durch einen besonnen und verantwortungsbewussten Vertreter unsererseits beantwortet werden sollte.

Es gibt aber auch Risiken

Selbstverständlich wäre es nun falsch, zu glauben, mit einem Vertreter im Verwaltungsrat seien die Probleme der Mit-



Eine Vertreterin oder ein Vertreter aus den Reihen des Personals im Verwaltungsrat muss das Gesamtinteresse der Swissair Group im Auge haben.

arbeiter ein für alle mal beseitigt! Von einem solchen Vertreter darf nicht erwartet werden, dass er sich nun nur noch der einseitigen Verbesserung der Arbeitsbedingungen einsetzen würde. Er wird bei allen Entscheiden auch die wirtschaftlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen haben. Daraus könnte das Problem entstehen, dass dieser Vertreter bald als «einer der anderen» wahrgenommen werden könnte. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass ohne eine gebührende Berücksichtigung der wirtschaftlichen Realitäten auch ein langfristiger Arbeitsplatzverlust nicht möglich ist.

Es wird weiterhin die Aufgabe der Sozialpartner bleiben, die individuellen Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten und zu verbessern. Ein Vertreter im Verwaltungsrat macht damit die bisherige sozialpartnerschaftliche Auseinandersetzung um Arbeitsbedingungen in keiner Weise überflüssig, im Gegenteil! Gerade durch die Öffnung dieses Gremiums für die Sichtweise des Personals dürfte sich letztlich eine – für beide Seiten – noch fruchtbarere Zusammenarbeit ergeben.

Wie geht die Auswahl nun vor sich?

Wir haben Ende Juli – übrigens als einziger Verband – die Nomination bei allen unseren Aktiv- und Passivmitgliedern öffentlich ausgeschrieben. Wir möchten damit sämtlichen Mitgliedern die Gelegenheit geben, sich bei Interesse für dieses Amt zur Verfügung stellen zu können. In einem anschliessenden internen Selektionsverfahren wird der Vorstand den- oder diejenige Kandidaten/-in mit der grössten Aussicht auf eine erfolgreiche Wahl durch das Gremium Corti nominieren.

Dabei geht es einerseits um die Abklärung der fachlichen Kompetenz für ein solches Amt. Aufgrund der Tatsache, dass alle anderen Personalkategorien einer No-

mination eines Piloten natürlich äusserst kritisch gegenüber stehen, legen wir zudem enormen Wert darauf, jemanden zu finden, der die Interessen und Anliegen auch der anderen Mitarbeiter kennt und vertreten kann. Es geht uns nicht darum, einen «Pilotenvertreter» in den Verwaltungsrat zu entsenden, sondern einen Verwaltungsrat zu nominieren, der die Anliegen aller Mitarbeitern besonnen, ohne Vorurteile und Neid und mit dem nötigen Verständnis vertreten kann.

Er oder sie muss auch bereit sein, sich in der Öffentlichkeit zu exponieren, werden doch an die neuen Verwaltungsräte ganz besonders hohe Ansprüche gestellt werden. Auch die Medienberichterstattung über die eigene Person kann zu einer nicht zu unterschätzenden Belastung werden. Aus diesem Grund räumen wir dem Bereich «Persönlichkeit/Stabilität» neben dem Bereich «Fachwissen/Kompetenz» einen mindestens ebenso hohen Wert ein.

Der Gesamtvorstand wird in seiner August-Vorstandswoche die definitive Nomination zuhanden von Herrn Corti vornehmen. Die eigentliche Wahl in den Verwaltungsrat fallen dann jedoch die Aktionäre anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 9. November 2001.

Ich freue mich über dieses klare Bekenntnis von Mario Corti, das Personal bei der künftigen Unternehmensführung derart intensiv mitarbeiten zu lassen und hoffe, dass wir alle von dieser neuen Form der Zusammenarbeit profitieren werden! Ich bin gespannt, wer denn letztlich Einsitz in dieses Gremium wird nehmen können.

Mit herzlichen Grüssen

Kurz und bündig

Text Reto Nause, Geschäftsführer

Die Vorstandswoche Juli (23. bis 27.) stand im Zeichen der Nachbearbeitung der Erkenntnisse nach der Swissair-Medienkonferenz vom 12. Juli. Daneben wurde eine Vielzahl kleinerer Geschäfte behandelt und verabschiedet.

Change 01

Im Zuge der letzten Rundschau haben wir ausführlich über die Einschätzung der Lage des Vorstands der AEROPERS informiert. Diese Darlegungen haben nach wie vor ihre Gültigkeit. Entgegen Spekulationen in den Medien stehen derzeit keine einschneidenden Abbaupläne zur Debatte. Das Lohnzugeständnis der Piloten (-5% Salär) wurde auf die Change 01-Liste aufgenommen und stellt dort einen namhaften Beitrag zum Sparziel der Swissair-Airline dar.

Regelung des Teuerungsausgleichs für die Balair-Piloten

Balair hat sich gemäss abgeschlossenen Vereinbarungen verpflichtet, den Teuerungsausgleich 2000 analog zur Swissair abzugelten. Der Vorstand stellt sich auf den Standpunkt, dass demnach die Palm Pilots und das Quo-Volamus-Abo den Balair Piloten per sofort zur Verfügung gestellt werden müssen, bzw. der entsprechende Gegenwert überwiesen wird. Die Klärung dieser Angelegenheit ist im Gange.

Condor

Der Vorstand stimmt einer Zusammenarbeit der Balair mit Condor im Winterflugplan 01 zu: Austausch einer ganzen Cockpitbesatzung auf B 757 einmal wöchentlich SAL-Salvador de Bahia-SAL. Sowohl Balair als auch Condor fliegen SAL an. Balair möchte das zweite und dritte Leg von Condor fliegen lassen.

VR-Mandat

Die Verbände CCP, kapers, UNIA und AEROPERS haben sich entschlossen, vom Angebot Mario Cortis für die Wahl eines Vertreters aus den Reihen des Personals Gebrauch zu machen. Die vier Verbände werden ihre internen Nominierungen bis Ende August vornehmen und dann das weitere Vorgehen besprechen. AEROPERS hat sich für die Ermittlung der eigenen Kandidatur für eine Ausschreibung unter allen Mitgliedern und Passiv-Mitgliedern entschlossen. Das entsprechende Anforderungsprofil wurde an diesen Personenkreis verschickt; Kandidaturen können bis am 13. August eingereicht werden.

Nachfolgeregelung Geschäftsführer

Der Vorstand hat für die Regelung der Nachfolge des neuen Geschäftsführers ein Auswahl-Team zusammengestellt: Ihm gehören an: Markus Jöhl, Christoph Flügel und Reto Nause. Erste Gespräche mit möglichen Kandidaten sind vorbereitet, der Vorstand wird im August den definitiven Entscheid fällen.

Mitglieder-Info-Anlass

Per Massenmail wurden die Aktiv-Mitglieder bereits für den nächsten Mitglieder-Info-Anlass eingeladen.

Er findet statt am:

**Dienstag, 21. August, 19.30 Uhr
(Apéro ab 19.00 Uhr), Zentrum
Schluefweg, Kloten**

Wie gewohnt wird der Vorstand zur Hauptsache auf die Fragen der Mitglieder eingehen – es wird für diesen Anlass keine Traktandenliste geben. Der Vorstand freut sich auf die rege Teilnahme der Mitglieder.

Neuer Pin und Kleber

Die neuen AEROPERS-Pin und Kleber sind im Sekretariat eingetroffen. Das Logo hat ein sanftes «Facelifting» erhalten. Den Aktiv-Mitgliedern werden Kleber und Pin in die Box zugestellt. Passiv-Mitglieder können die Artikel im Sekretariat kostenlos beziehen.

Weihnachten und Neujahr

Der Vorstand möchte im Hinblick auf die sensible Periode zwischen Weihnachten und Neujahr den Jokerwish für Freitage freigeben (allerding nur 1 Joker Wish im Dezember) und die most bidden Rotations von den Pre-Assignments ausnehmen – diese sollen per PBS gewünscht werden können. Die definitive Regelung ist noch ausstehend und wird möglichst bald von Swissair kommuniziert werden.

Behördentätigkeit und PBS

Durch die Einführung des PBS ist die Tätigkeit in lokalen oder kantonalen Behörden erschwert worden. Der Vorstand sucht nach Lösungen, wie dieser Umstand umgangen werden könnte. Kon-

krete Lösungen und Berechtigungskreise müssen noch definiert werden.

SR-Meet für die Security Delegierten

Gemäss Mitwirkungsgesetz ist der Arbeitgeber verpflichtet, die Tätigkeit der Arbeitnehmervertretung in angemessenem Rahmen zu unterstützen. Der Vorstand möchte deshalb, dass die Delegierten für Security des Dachverbands für ihre Teilnahme am wöchentlichen Security-Board von OY mit SR-Meet freigeplant werden.

Swissapla Back-Office

AEROPERS hat der Swissalpa einen Leistungsvertrag für die Führung des Back-Office des nationalen Dachverbands angeboten.

ATIR-Zwischenfälle: Blick-Sommerloch-Story

Am 26. August wurde AEROPERS von Blick kontaktiert mit der Bitte um eine Stellungnahme zu einer markanten Zunahme von «Near misses» zwischen 1999 und 2000. Die Journalisten wurden informiert, dass die TCAS-Geräte, welche sich seit langem in Swissair-Flugzeugen im Einsatz befinden in jener Zeitperiode auch in anderen Airlines eingebaut wurden. Zudem erfolgte der Hinweis, dass in besagter Zeitperiode für die Swissair keine Zunahme solcher Fälle zu verzeichnen sind. Die Berichterstattung im Blick bot Gelegenheit gegenüber anderen Medien auf die Wichtigkeit des Faktors «Mensch» im Cockpit hinzuweisen: Durch das geschickte Verhalten der Piloten konnten grössere Zwischenfälle verhindert werden. Zudem machte AEROPERS auf eine Grundproblematik in den nächsten Jahren aufmerksam: Der Mangel an 30 000 Linienpiloten in den nächsten Jahren weltweit darf nicht dazu führen, Selektionskriterien herabzusetzen oder in der Ausbildung Abstriche zu machen. ■

Regional Carriers vor Kostenschub?

Text Reto Nause, Geschäftsführer

Comair, der Regional Carrier von Delta, hat nach 89tägigem Streik Lohnsteigerungen zwischen 23 und 31 % erreicht. Damit schlagen die in den USA von Linienairiern gewährten Gehaltserhöhungen erstmals auf der Stufe der Regional Carrier durch.



Pilotenmangel wird sich bei Regional Carriern akzentuieren

Angesichts des mangelnden Angebots von Linienpiloten weltweit wird das Thema Pilotenlöhne in den nächsten Jahren wohl auf der Traktandenliste bleiben und auch bei Charter und Regional Airlines virulent werden. In der Schweiz musste das Crossair-Management nach harten Auseinandersetzungen mit der CCP ebenfalls markanten Gehaltssteigerungen zustimmen. Verläuft der Trend weiter Richtung kleinere Flugzeuge dafür aber höhe-

ren Frequenzen, so ist die Rekrutierungsproblematik der Regional Carrier vorprogrammiert. Die Höhe der Löhne wirkt sich direkt auf das Rekrutierungspotential und die Fluktuationsraten einer Airline aus. Hohe Fluktuationsraten wiederum führen zu einem Mehraufwand bei den Umschulungen, welcher finanziell ins Gewicht fällt. Häufige personelle Wechsel sind zudem der Stabilität und Kontinuität der Operation abträglich und können deshalb ebenfalls nicht im Sinne des Managements sein.

Scale) mit typenabhängigen Salären lassen sich die A320-Piloten längerfristig kaum halten. Allerdings dürfte die Einführung einer Zwei-Klassen-Cockpit-Hierarchie im Korps wohl kaum eine Mehrheit finden. Will man andererseits auf einen solchen Bi-Scale verzichten, so verteuert sich auch die Operation der kleineren Flugzeugtypen. Man darf gespannt sein, wie Management und Cockpitvereinigungen weltweit und in der Schweiz an diese Problematik herangehen. ■

Heisst die Management-Antwort «Bi-Scale»?

Übergeordnete Fragen wirft vor diesem Hintergrund auch die geplante Einführung von A320 bei Crossair auf: Piloten mit diesen Ratings sind auf dem Weltmarkt begehrt und es ist eigentlich voraussehbar, dass sie sich bei entsprechenden Angeboten nach neuen Karrierechancen umsehen werden. Das Management hat in einer solchen Situation eigentlich nur eine Möglichkeit: Ohne die Einführung eines Zwei-Klassen-Korps (Bi-

Inserieren in der
Rundschau:
Heisst die Ziel-
gruppe Pilotinnen
und Piloten zu
erreichen.

Mitglieder-Info:
Dienstag, 21. August
2001, 19.30 Uhr,
Zentrum Schluefweg

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

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

Herzlich willkommen im Luftkurort Birkendorf

800 m ü. M.

Einige Termine aus unserem
Veranstaltungskalender:

**Traditionelle
thailändische
Spezialitäten**
bieten wir Ihnen wieder am
01. und 15. September

Bitte reservieren Sie frühzeitig.
Ihre Übernachtungswünsche
erfüllen wir natürlich gerne.

**Oktoberfest
im Birken-Stadl
am 29. September**

mit Musik, kühlen Getränken
und bayerischen Schmankerln.
Es musizieren für Sie
Carin und Marcus.

Am 31. Dezember 2001
Sylvester - Party
mit Gourmet-Menü



Familie Ernst Scharp
Schwarzwaldstraße 35
D-79777 Ühlingen-Birkendorf
Telefon: 0049-7743 / 5141
Telefax: 0049-7743 / 5937
e-mail: familie.scharp@land-
gasthof-zur-birke.de

Immer aktuell im Internet:
www.landgasthof-zur-birke.de

Öffnungszeiten: täglich ab 17.00 Uhr
Sonn- und Feiertage:
11.00 - 14.30 Uhr und ab 17.00 Uhr
Ab September: Dienstag Ruhetag

Alle gängigen Kreditkarten sind
in unserem Hause willkommen!

**Natur pur
im
Südschwarzwald**

Ideale Wege für
Nordic - Walking
Jogging und Wandern.

Sie übernachten bei uns
in komfortablen Zimmern
oder Ferienwohnungen mit
Dusche, WC und SAT-TV.

Heisser Sommer

Text John Hüsey, Delegierter für Security des Dachverbands



Leider haben sich meine Hoffnungen auf einen etwas gemässigten Sommer nicht erfüllt. Die markante Sommerhitze hat an vielen Orten die Gemüter derart stark erhitzt, dass es erneut zu massiven Gewaltaktionen gekommen ist.

Mittlerer Osten

Die Schwelle der jederzeitigen Kampfbereitschaft ist vielerorts überschritten und Waffenstillstandsvereinbarungen sind das Papier nicht wert auf dem sie festgehalten werden. Die Auseinandersetzungen im mittleren Osten haben mit dem vorauszuhenden Anschlag der Hamas in Israel, zu einer äusserst gefährlichen Lage geführt. Das pin-point killing von Hisbollah Führern durch die Israeli wirkt wie ein Flammenwerfer, schührt Zorn und Hass aufs Höchste, entsprechende Rache und Killeraktionen sind die Antwort. Der TLV crew-sling wurde am 2. August durch Beschluss des Security Board erneut aufgehoben; Im Moment der Report-Verfassung wird über die zukünftige Operation TLV beraten. Wir stehen im engen Kontakt mit Security Vertretern von weiteren wichtigen Pilotengewerkschaften; dabei werden sehr intensiv aktuelle Informationen untereinander ausgetauscht.

Balkan

Auf dem Balkan brodet es ebenfalls wieder tüchtig; Täglich beobachten wir die Operation nach SKP mit der äusserst labilen Situation in dieser Gegend. Crew Briefing durch OY, tägliche Kontakte zur Station SKP sowie der optimale Einsatz von unseren Kommunikationsmitteln, erlauben uns, eine vernünftige Operation vorläufig aufrechtzuerhalten.

Fall Brüssel

An einem gemeinsamen Meeting mit dem Dept.Chef und Vertretern von OC OY und VO wurde die Flugzeugblockade von Brüssel noch einmal eingehend nachbearbeitet; insbesondere wurde anhand des Gefechtsjournals abgeklärt, wie sich der Informationsaustausch im operationellen Bereich abgespielt hat. Dank dem klaren Entscheid des Dept. Chefs, nach dem Vorfall keine weiteren Flüge nach Brüssel zu dispatchen, bis die Blockade beendet war, konnten weitere Vorfälle zu

diesem Zeitpunkt vermieden werden. Die Crew hat sich auch in diesem Vorfall vorbildlich verhalten; Cmd. Ueli Kauer hat damit mitgeholfen, die Situation möglichst schadenfrei ablaufen zu lassen. Gem. Aussagen des Dept. Chefs ist der operationelle Teil in der Bearbeitung dieses bedeutungsvollen Ereignisses intern abgeschlossen; im Gegensatz dazu ist die rechtliche Seite, zusammen mit der Schadenersatzforderung unseres Konzerns an die belgischen Instanzen, immer noch in vollem Gange. Insbesondere kann hinter das Verhalten von Polizei und Behörden vor Ort immer noch ein grosses Fragezeichen gesetzt werden.

Dies & das

Dauerbrenner wie das seriöse Durchführen von Nicolas 19, das unbedingte Ausfüllen eines PDR im Falle eines unruly Pax und das Überwachen des Crew Gepäcks runden den Security Reigen für diesmal ab. Zeitdruck ist häufig der Killer einer angepassten Aktion, der slot ruft und die Verspätung ist ohnehin schon beyond limits, nach Murphy: it always happens exactly in that moment..! Die Front ist immer anders als der lockere desk-top Entscheid und ich weiss, dass wir uns alle Mühe geben Checks durchzuführen und die unbedingt notwendigen rechtlichen Dokumente ausfüllen. In diesem Sinne bis zum nächsten Mal. ■

Flight OPS News

Text Thomas Wälti, Spezialist für FDR



Shorthaul

Saisonale Änderung

Bis Ende Winterflugplan werden die Genf-Paris CDG-Flüge von der Crossair durchgeführt (Air Littoral

hat ja die Bedienung Genf-Paris Orly eingestellt).

Als Ersatz für die dafür benötigte Maschine fliegt Swissair neu zusätzlich täglich einen Turnaround Kopenhagen, einen Turnaround Rom sowie einen Split Rom (SR3606/3607).

Die Flüge werden im PBS Pairings-Fenster C32 zusammen mit allen andern publiziert.

Damit setzt Swissair alle 39 A-319/320/321 produktiv ein.

Longhaul

Südatlantik

Vorsicht beim Bidden im Monat Oktober! Wegen des vorzeitigen Sommerzeitwechsels in Brasilien sind die Freitagewerte der Rotationen ab dem 7. Oktober teilweise anders als im Crew-Timetable publiziert.

Die aktuell gültigen und richtigen Werte werden im PBS Pairing-Fensters C11 zusammen mit allen andern Rotationen publiziert. Bitte abchecken!

Dasselbe gilt übrigens auch im Monat März beim vorzeitigen Winterzeitwechsel. ■

Ihr Partner für Drucksachen aller Art.

AKERET AG

Druckerei am Lindenplatz, Wallisellenstrasse 2
8600 Dübendorf
Tel. 01 801 80 10, Fax 01 801 80 11

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

Informationen für unsere Mitglieder

Text aus diversen Ressorts

Liebe Mitglieder

Dem Vorstand ist es ein Bedürfnis mit Euch über aktuelle Themen zu diskutieren und Euch seitens des Vorstands eine Einschätzung der Lage zu präsentieren. Zu unserem nächsten Mitglieder-Info-Anlass laden wir Euch deshalb herzlich ein:

am: **Dienstag, 21. August 2001**

um: **19:30 Uhr (ab 19.00 Uhr findet ein Apéro mit kleinen Snacks statt)**

im: **Zentrum Schluefweg (Hallenbad), Kloten**

Es gibt wiederum keine offizielle Traktandenliste, sondern es werden diejenigen Themen besprochen, die von Euch gewünscht werden. Wie gewohnt bietet der Mitglieder-Info-Anlass auch Gelegenheit für persönliche Gespräche mit den Mitgliedern des Vorstands.

Wir freuen uns über Eure rege Teilnahme! Im Auftrag des Vorstands:
Reto Nause, Geschäftsführer AEROPERS,
Natel 079 255 73 44, Telefon 01 816 90 70,
Mail: reto.nause@aeropers.ch ■

Balair: Abstimmung über Rückkehr- und Übertrittsmodalitäten

Liebe Mitglieder,

Die Unterlagen für die erwähnte Abstimmung habt Ihr bereits erhalten und die Kommentarfrist läuft. Im August wird die Abstimmung stattfinden. Mit den zu verteilenden Abstimmungsblättern werden wir allfällige Kommentare von Euch

und den Kommentar des Vorstandes mit-senden.

Es ist wichtig zu wissen, dass für den Erfolg dieser Abstimmung die Stimmbeteiligung 75% sein muss, ansonsten würde gemäss Statuten eine zweite Abstimmung notwendig, bei der das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen zum Tragen kommt.

Ich möchte Euch darum bitten, mit Engagement an der Abstimmung teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Vorstand: Christian Flügel, Vizepräsident ■

Air Safety Committee in eigener Sache.

Die Beiträge des Air Safety Committee in der Rundschau werden zum Teil neu vermehrt im SwissALPA Magazin «TAKE OFF» einem breiteren Publikum zugänglich gemacht.

Die ASC Mitglieder sind seit 2001 keine Mitarbeiter der AEROPERS mehr, sondern sind dem SwissALPA Board unterstellt. Die ganze Komiteebearbeitung (Kontaktpflege mit SR-OQ, SR-Technik, SR-OC, BfU, BAZL, ICAO, IFALPA, ATS, Personalverbände, Publikationen, Bearbeitung von FCR's und sicherheitsrelevanten Projekten) werden vollumfänglich in der Freizeit bewirtschaftet. Als Ausnahme gelten die halbjährlichen Verband- und IFALPA Meetings, die teilweise mit FEROP-Tagen abgegolten werden. ■



Einzug
Mitglieder-
beiträge
2. Semester
2001:
Ende
September

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

Frauenfeld

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

Bauland

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

Bei ernsthaftem Interesse gibt gerne weitere Auskunft:

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

www.scanline.ch



Check in and get more!

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

Kreatives Küchendesign scanline

Besuchen Sie unsere 220m² grosse Ausstellung in Oberwinterthur

Offen jeweils Dienstag-Freitag von 14.00 - 18.30 h
Samstag durchgehend von 10.00 - 16.00 h... oder nach telefonischer Vereinbarung

römerstrasse 138
8404 winterthur
052-242 04 41

Höchstleistungszeiten im Vergleich nach Arbeitsgesetz und anderen Gesetzen

Text Stefan Tschudin, Spezialist für Rechtsfragen

Einleitend gilt es festzuhalten, dass das Arbeitsgesetz in Art. 3 lit. c dessen Anwendung für die Besatzungen von schweizerischen Flugbetriebsunternehmen explizit ausschliesst. Der Bundesrat hat dafür die uns bekannte Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr (VBR I) erlassen.



Falls die VBR I betreffend eines Problems keine Regelung enthält, so kommen die entsprechenden Artikel des schweiz. Obligationenrechts (OR)

zur Anwendung. Es ist ein allgemein gültiger Grundsatz der Rechtssprechung, dass das speziellere Gesetz (in unserem Fall die VBR I) die allgemeinere Norm (z.B. das OR) verdrängt. Das Bundesgericht zieht zur Erläuterung analog auch Bestimmungen aus dem Arbeitsgesetz hinzu. Das heisst nun, dass für uns die

Bestimmungen der VBR I, insbesondere hinsichtlich von Duty-Zeiten, und subsidiär das OR zur Anwendung kommt, wobei letzteres keine Regelungen betreffend Höchstleistungszeiten enthält.

Die folgenden Ausführungen sollen einen Vergleich mit anderen Regelungen betreffend Höchstleistungszeiten erlauben. Kopien der gesamten entsprechenden Gesetzestexte befinden sich bei mir und sind auch unter www.admin.ch/ch/d/sr/ zu finden.

Gerichtentscheide betreffend Streit um Höchstleistungszeiten habe ich keine gefunden. In der Praxis dürfte dies auch selten ein Problem darstellen, sind die Li-

miten jedoch hoch angesetzt und die tatsächlichen Arbeitszeiten dürften in der Regel darunter liegen.

Höchstleistungszeit nach Arbeitsgesetz (ArG): (rev. per Aug. 2000)

1. Allgemeines:

- Gemäss Art. 9 gilt als Grundsatz die 45 Std. Woche für Arbeitnehmer in industriellen Betrieben sowie für Büropersonal, inklusive Verkaufspersonal bzw. die 50 Std. Woche für alle anderen Arbeitnehmer, auf die das Gesetz Anwendung findet;
- Nach Art. 9 Abs. 3 können diese Höchstleistungszeiten durch Verord-

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

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

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

See you on the tee!



nung max. 4 Std. verlängert werden, sofern der Jahresdurchschnitt nicht überschritten wird;

- Zudem kann die wöchentliche Höchstarbeitszeit gemäss Art. 12 z.B. zur Beseitigung von Betriebsstörungen um max. 2 Std. täglich überschritten werden; die maximale jährliche Überzeit darf bei der 45 Std. Woche nicht 170 Std., bzw. bei der 50 Std. Woche nicht 140 Std. überschreiten; die Überzeit ist durch Freizeit oder 25% Lohnzuschlag auszugleichen;

2. Nachtarbeit (Art. 17a):

- für Nachtarbeit von 23.00–06.00 Uhr braucht es eine Bewilligung des zuständigen Bundesamtes;
- Die Nachtarbeit darf 9 Std. nicht überschreiten und muss inkl. Pausen innerhalb von 10 Std. liegen; falls der Arbeitnehmer bloss während drei von sieben aufeinanderfolgenden Nächten beschäftigt wird, so darf er max. 10 Std. in einem Zeitraum von 12 Std. arbeiten;
- Grundsätzlich ist für Nachtarbeit 10% der Zeit als Ruhezeit zur Kompensation zu gewähren, bzw. bei unregelmässiger Nachtarbeit ein Lohnzuschlag von 25%;

3. Ergänzende Bestimmungen gemäss der Verordnung 1 und 2 zum ArG:

- Beim ununterbrochenen Betrieb kann die wöchentliche Höchstarbeitszeit nach Art. 38 Abs. 2 auf 52 Std. verlängert werden, wobei die durchschnittliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von 16 Wochen einzuhalten ist; grundsätzlich gilt wie bei der Nachtarbeit, dass innerhalb von 24 Std. max. 9 Std. in einem Zeitraum von 10 Std. inklusive Pausen gearbeitet werden darf;
- Gemäss Art. 29 kann bei dauernder, regelmässiger Nachtarbeit die max. Arbeitszeit auf 10 Std. innerhalb von 12 Std. verlängert werden;
- Für Pikettdienst gilt gemäss Art. 15 Abs. 2, dass dies nur soweit als Arbeitszeit anzurechnen ist, als dass man tatsächlich zur Arbeit beigezogen wird, sofern man ansonsten sich nicht zur Verfügung halten muss;
- Sodann gibt es gemäss der Verordnung 2 zum ArG verschiedenste detaillierte Sondernormen für einzelne Gruppen von Arbeitnehmer, so auch für das Bodenpersonal der Luftfahrt (Art. 47), für welche die tägliche Dienstzeit inklusive Pausen und Überzeit bis auf max. 17 Std. verlängert werden kann (Art.

5), so z.B. zur Behebung von Betriebsstörungen;

Höchstarbeitszeit nach dem Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz):

- In Art. 1 wird abschliessend aufgezählt, wer dem Gesetz unterstellt ist: so unter anderen die Post, die SBB und konzessionierte Automobilunternehmen;
- Nach Art. 4 Abs. 1 beträgt die max. tägliche Arbeitszeit von 28 Tagen durchschnittlich höchstens 7 Std., das heisst insgesamt 196 Std.;
- Gemäss Art. 4 Abs. 3 beträgt die max. Arbeitszeit pro Dienstschrift 10 Std., durchschnittlich bei 7 aufeinanderfolgenden Tagen max. 9 Std.;
- Diese Höchstarbeitszeiten (63 Std. für 7 aufeinanderfolgende Tage) stehen noch unter dem Vorbehalt von Überzeit zur Behebung von Betriebsstörungen, welche dann jeweils innerhalb von drei Tagen auszugleichen ist (Art. 5 Abs. 3);
- Gemäss Art. 6 besteht eine Dienstschrift aus Arbeitszeit und den Pausen; sie darf im Durchschnitt von 28 Tagen max. bei 12 Std. liegen, an einzelnen Tagen allerdings bis 13 Std. betragen; nach Abs. 3 stehen diese Höchstarbeitszeiten wiederum unter dem Vorbehalt von Überzeit zur Behebung von Betriebsstörungen;

Höchstarbeitszeit nach der Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV):

- Für Nachtarbeit gilt gemäss Art. 6 ein Zeitzuschlag für folgende Zeiten:
10% für den Dienst von 22–24 Uhr
30% für den Dienst von 24–04 Uhr bzw. bis 05 Uhr, falls der Arbeitnehmer den Dienst vor 04 Uhr angetreten hat (40% für über 55-jährige)
- sodann kann die Dienstschrift wegen Personalmangels oder zur Bewältigung von ausserordentlichen und vorübergehenden Aufgaben bis auf 15 Std. ausgedehnt werden;
- für Trolleybusfahrer und für Wagenführer von Strassenbahnen gilt eine max. Dienstzeit von täglich 9 Std.; werden in einer Woche 7 Arbeitstage eingeteilt, so gilt das Maximum von 54 Std.;

Höchstarbeitszeiten nach der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (Chauffeurverordnung, ARV 1):

- Die tägliche Lenkzeit darf max. 9 Std. betragen und kann zweimal wöchentlich auf 10 Std. ausgedehnt werden; (Art. 5)
- Innerhalb von zwei Wochen darf die Lenkzeit max. 90 Std. betragen;
- Die wöchentliche Höchstarbeitszeit liegt bei 46 Std., bzw. für Mehrfachbesatzung, das heisst falls sich Führer und Mitfahrer an mind. 3 Tagen abwechseln, nach Art. 6 Abs. 2 53 Std.;
- Sodann darf die wöchentliche Höchstarbeitszeit von 46 bzw. 53 Std. durch Überzeitarbeit von 5 Std. ausgedehnt werden, jährlich max. 208 Std. (Art. 7);
- Weiter ist nach Art. 9 eine tägliche Ruhezeit von 11 Std. vorgeschrieben;
- Bei Mehrfachbesatzung muss jedes Mitglied innerhalb von 30 Std. mind. 8 zusammenhängende Std. ruhen;

Höchstarbeitszeiten nach der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2):

- Für diese Arbeitnehmer gilt gemäss Art. 5 eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Std., in Taxibetrieben von 53 Std.;
- Auch diese Höchstarbeitszeit darf wöchentlich um 4 Std. überschritten werden (Art. 6), jährlich max. 208 Überstunden;
- Die tägliche Lenkzeit darf max. 9, die wöchentliche max. 45 Std. betragen (Art. 7); diese darf durch Überzeit nicht überschritten werden;
- Die Ruhezeit beträgt ebenfalls nach Art. 9 11 Std. und kann dreimal wöchentlich auf 9 Std. verkürzt werden;

Höchstarbeitszeit nach dem Gesamtarbeitsvertrag für Assistenzärztinnen und -ärzte des Kantons Zürich (8. Dez. 1999):

- Die Sollarbeitszeit beträgt im Quartalsdurchschnitt 50 Std.; die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf im Durchschnitt max. 53 Std., bzw. im Jahre 2003 noch 51 Std. betragen;
- die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann als Präsenzzeit um 10 Std. verlängert werden, falls 4 Std. Ruhezeit garantiert werden

Höchstarbeitszeit im EU-Raum:

- Die sozialistischen Länder haben zum Teil bedeutend kürzere wöchentliche Arbeitszeiten und es gibt eine EU-Richtlinie aus dem Jahre 1993: Danach beträgt die wöchentliche Höchstarbeitszeit EU-weit max. 48 Std., woge-

gen sich Grossbritannien zur Wehr gesetzt hat, vor dem Europäischen Gerichtshof aber unterlegen ist;

- Damit wird deutlich, dass das schweizerische Arbeitsgesetz nicht mehr europakompatibel ist, was auch das BIGA bestätigte; beachtenswert ist dabei insbesondere, dass bei diesen 48 Std. auch bereits die Überzeit inbegriffen ist (!);
- Im weiteren finden sich in der deutschen Verordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte vergleichbare Bestimmungen wie in der VBR I;

FAZIT:

Wenn man die verschiedenen wöchentlichen Höchstarbeitszeiten – insbesondere diejenigen für Chauffeurs und Lokführer – inklusive der jeweils zusätzlich möglichen Überzeit vergleicht – so stehen wir wohl auch mit 55 Stunden als Maximallimite nicht völlig fehl. Es ist sodann zu berücksichtigen, dass sich sowohl das BAZL als auch die Gerichte in der Überprüfung unserer FDR auf Bundesrechtswidrigkeit eine gewisse Zurückhaltung auferlegen (vgl. dazu auch die Analyse des Bundesgerichtsurteils

vom 24. März 1997). Wir verhandeln also unsere Arbeitsbedingungen innerhalb der weiten Schranken der Gesetze selbst. Meines Erachtens können aber insbesondere folgende Argumente in eine FDR-Verhandlung einfließen:

- Der Zeitzuschlag für Nachtarbeit;
- Die Tendenz zur Reduktion der wöchentlichen Höchstarbeitszeit (vgl. EU-Richtlinie; GAV Assistenzärzte;)
- Die Limiten der VBR I nach dem Bundesgerichtsurteil (vgl. dessen Analyse). ■

Senator wants two-drink limit on planes

Text Thurston Hatcher / CNN, July 27, 2001

You're settling into your long flight to Seattle and sipping the last of that Chardonnay, when you summon the flight attendant for another glass. «Sorry», she says, «but I'm afraid you've had enough. Two's the limit.» Quotas in the cabin? It could happen.

U.S. Senator Dianne Feinstein has asked airlines to limit the number of drinks they serve to passengers in an effort to curtail the number of «air rage» incidents. Airlines have quickly rejected the idea, and flight attendants – while saying they're alarmed by air rage – also say they aren't eager to become the drink police. Nevertheless, in her letters to seven major airlines, the California Democrat urges their managements to set the limits voluntarily or face possible congressional action. «In view of the 5 000 «air rage» incidents each year,» Feinstein wrote, «I believe it is time for the airline industry to set standards voluntarily, or else Congress may well step in.» Her letter was sent to the CEOs of Delta, Continental, Northwest, US Airways, United, Southwest and American. She said she's writing legislation that would limit passengers on domestic flights to two drinks. «I hope that introducing this legislation will not be necessary and you will be willing to voluntarily set limits on how many drinks a passenger can consume,» said Feinstein, who could not be reached for comment. «Absent that, I am prepared to proceed with the legislation.»

Airlines: «Poor public policy»

Alcohol has been cited as a factor in some disruptions – incidents that flight attendants and others say are on the increase. The Federal Aviation Administration listed 306 reported incidents involving unruly passengers in 1999 and 314 incidents in 2000, up from 146 in 1995. There have been 100 reported incidents so far this year. In one case earlier this year, a United Airlines flight from San Francisco, California, to Shanghai, China, was diverted to Alaska when twin sisters were accused of interfering with the crew. One was accused of choking a flight attendant and the other was accused of hitting two flight attendants and the plane's captain. Witnesses said the twins had been drinking. The Air Transport Association, which represents the major airlines, maintains that Feinstein's proposal is the wrong way to address the problem. «This particular proposal represents poor public policy that would unfairly and unilaterally penalize the hundreds of millions of law-abiding, cooperative passengers simply because of the disruptive and unruly and oftentimes illegal conduct of a few,» ATA spokesman Michael Wascom said. He said that airlines already limit alcohol consumption by not serving drinks to intoxicated or underage passengers, and may forbid some passengers from even boarding planes. «There are all types of safeguards already in place,» he said.

Flight attendants oppose limits

A spokeswoman with the Association of Flight Attendants – which is urging airlines and the government to do more to combat air rage – said the organization agrees with Feinstein's objective but not her approach. It wants airlines to establish what it terms more responsible alcohol policies, including not serving alcoholic drinks before takeoff, serving only one drink at a time and never using free drinks as compensation for delays or cancellations.

«The problems we see with a two-drink limit is that if a limit is imposed, then airlines need to make sure flight attendants have the tools to enforce that limit,» spokeswoman Dawn Deeks said. She noted that with more than a dozen attendants on some larger flights, the staff would have a hard time monitoring how many drinks passengers were served. Fliers also might bring their own drinks on board or have a drink served to a traveling companion. The limit also might prompt some to drink more heavily beforehand. «It could potentially cause a lot more tension and a lot more problems on the aircraft,» Deeks said. An advocate for passengers also questioned the wisdom of the approach. «I'm not saying it's not a valid area to be concerned about, but we need to not isolate one particular component of a larger problem and think that's going to really help,» said David Stempler, president of the Washington, D.C.-based Air Travelers Association. ■

Aeroplane Turbofan Engine Operation and Malfunctions – Part II

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

To provide effective understanding of and preparation for the correct responses to engine in-flight malfunctions, I will describe different turbofan engine malfunctions and their consequences in a manner that is applicable to almost all modern turbofan-powered aeroplanes. These descriptions, however, do not supersede or replace the specific instructions that are provided in the Aeroplane Operation Manual and appropriate checklists.

1. Compressor surge

In modern turbofan engines, compressor surge is a rare event and can be the result of instability of the engine's operating cycle, engine deterioration or ingestion of birds or ice. If a compressor surge (compressor stall) occurs during high power at takeoff, the flight crew will hear a very loud bang, which will be accompanied by yaw and vibration. It can be mistaken for blown tires or a bomb explosion and this has led to a rejected takeoff above V1. The flight crew's first response should be to maintain control of the aeroplane and, in particular, continue the takeoff if the event occurs after V1. Continuing the takeoff is the proper response to a tire failure occurring after V1, and history has shown that bombs are not a threat during the takeoff roll – they are generally set to detonate at altitude.

The air flowing over the compressor airfoils can stall just as the air over the wing of an aeroplane can and the compressor can no longer compress the incoming air. The high-pressure air escapes forward through the compressor and out the inlet. An other reason can be a bleed system fault in the low or high pressure compressor. Engine surge can be accompanied by visible flames forward out the inlet and rearward out the tailpipe. Instruments may show high EGT and EPR or rotor speed changes, but, in many stalls, the event is over so quickly that the instruments do not have time to respond. In older engines the surge margin can be less than 5% from originally 15%.

Let's have now a closer look on different surge types:

Single self-recoverable surge – The flight crew hears a very loud bang or double bang. The instruments will fluctuate quickly, but, unless someone was looking at the engine gage at the time of the surge, the fluctuation might not be noticed. Some of the more recent engines may

even have fuel-flow and automatic continuous ignition logic that helps the engine self-recover from a surge without crew intervention. The stall may go completely unnoticed, or it may be annunciated to the crew.

Multiple surge followed by self-recovery – Depending on the cause and conditions, the engine may surge multiple times, with each bang being separated by a couple of seconds. Since each bang usually represents a surge event as described above, the flight crew may detect the «single surge» described above for two seconds, then the engine will return to 98% of the pre-surge power for a few seconds. This cycle may repeat two or three times. During the surge and recovery process, there will likely be some rise in EGT.

Surge recoverable after flight crew action – When surges occur but do not stop, action is required to stabilize the engine. After the flight crew retards the thrust lever to idle, the engine parameters should decay to match thrust lever position. After the engine reaches idle, it may be re-accelerated back to any power position which is free of surge.

Non-recoverable surge – When a compressor surge is not recoverable, there will be a single bang and the engine will decelerate to zero power as if the fuel had been chopped. This type of compressor surge can accompany a severe engine damage malfunction. It can also occur without any engine damage at all.

2. Flameout

A flameout is a condition where the combustion process within the burner has stopped. A flameout will be accompanied by a drop in EGT, in engine core speed and in engine pressure ratio. Once the engine speed drops below idle, there may be other symptoms, such as low oil pressure warnings and electrical generators dropping off line. The flameout may

result from inclement weather, a volcanic ash encounter, a control system malfunction, contaminated fuel, or unstable engine operation (such as a compressor stall). Some aeroplanes have dedicated ECAM Eng Fail or Eng Thrust message to alert the flight crew to an engine rolling back below idle speed in flight.

Flameouts occur most frequently from intermediate or low power settings, such as cruise and descent. During these flight regimes, the autopilot will compensate for the asymmetrical thrust up to its limits and may then disconnect which must then be accompanied by prompt, appropriate control inputs from the flight crew to prevent aeroplane upset.

Once the fuel supply has been restored to the engine, the engine may be restarted in the manner prescribed by the applicable AOM and should be confirmed by reference to all primary parameters. At some flight conditions, N1 may be very similar for a windmilling engine and an engine running at flight idle.

3. Fire

Engine fire almost always refers to a fire outside the engine but within the nacelle. A fire in the vicinity of the engine should be annunciated to the flight crew by a fire warning in the flight deck. It is unlikely that the flight crew will see, hear, or immediately smell an engine fire. Sometimes, flight crews are advised of a fire by communication with the control tower.

It has been shown that, even in incidents of fire indication immediately after takeoff, there is adequate time to continue climb to a safe altitude before attending to the engine. There may be economic damage to the nacelle, but the first priority of the flight crew should be to ensure the aeroplane continues in safe flight.

Cases have shown that a too early and wrong decision have ended in a disaster

(B737 in Manchester, Concorde F-BTSC accident in LFPG).

The fire indication might be the result of pneumatic leaks of hot air into the nacelle. The fire indication could also be from a fire that is small or sheltered from the detector so that the fire is not apparent at low power. Fire indications may also result from faulty detection systems. Some fire detectors allow identification of a false indication (testing the fire loops), which may avoid the need for an IFSD. There have been times when the control tower has mistakenly reported the flames associated with a compressor surge as an engine «fire.»

In the event of a fire warning annunciation, the flight crew must refer to the checklists and procedures specific to the aeroplane being flown.

In general, once the decision is made that a fire exists and the aeroplane is stabilized, engine shutdown should be accomplished by shutting off fuel to the engine, both at the engine fuel control shutoff and the wing/pylon spar valve. All bleed air, electrical, and hydraulics from the affected engine will be disconnected or isolated from the aeroplane systems to prevent any fire from spreading to or contaminating associated aeroplane systems. This is accomplished by one common engine «fire handle». It should be noted that some of these control measures may be less effective if the fire is the result of severe damage – the fire may take slightly longer to be extinguished in these circumstances. In the event of a shut down after an in-flight engine fire, there should be no attempt to restart the engine unless it is critical for continued safe flight, as the fire is likely to re-ignite once the engine is restarted.

4. Tailpipe Fires

One of the most alarming events for passengers, flight attendants, ground personnel and even air traffic control (ATC) to witness is a tailpipe fire. Fuel may puddle in the turbine casings and exhaust during start-up or shutdown, and then ignite. This can result in a highly-visible jet of flame out of the back of the engine, which may be tens of feet long. Passengers have initiated emergency evacuations in these instances, leading to serious injuries.

There may be no indication of an anomaly to the flight crew until the cabin crew or control tower draws attention to the problem. They are likely to describe it as an «Engine Fire,» but a tailpipe fire will NOT result in a fire warning on the flight deck.

If notified of an engine fire without any indications in the cockpit, the flight crew should accomplish the tailpipe fire procedure. It will include motoring the engine to help extinguish the flames, while most other engine abnormal procedures will not.

Since the fire is burning within the turbine casing and exhaust nozzle, pulling the fire handle to discharge extinguishant to the space between casings and cowls will be ineffective. Pulling the fire handle may also make it impossible to dry motor the engine, which is the quickest way of extinguishing most tailpipe fires. So stick on to the abnormal checklist.

5. Bird ingestion/FOD

Aeroplane engines ingest birds most often in the vicinity of airports, either during takeoff or during landing. Encounters with birds occur during both daytime and night time flights. By far, most bird encounters do not affect the safe outcome of a flight. In more than half of the bird ingestions into engines, the flight crew is not even aware that the ingestion took place. When an ingestion involves a large bird, the flight crew may notice a thud, bang or vibration. If the bird enters the engine core, there may be a smell of burnt flesh in the flight deck or passenger cabin from the bleed air.

Bird strikes can damage an engine. The photo below shows fan blades bent due to the ingestion of a bird. The engine continued to produce thrust with this level of damage. Foreign Object Damage (FOD) from other sources, such as tire fragments, runway debris or animals, may also be encountered, with similar results.

Bird ingestion can also result in an engine surge. The surge may have any of the characteristics listed in the surge section. The engine may surge once and recover; it may surge continuously until the flight crew takes action; or it may surge once and not recover, resulting in the loss of power from that engine. Bird ingestion can result in the fracture of one or more fan blades, in which case, the engine will likely surge once and not recover.



Regardless of the fact that a bird ingestion has resulted in an engine surge, the first priority task of the flight crew is to «fly the aeroplane.» Once the aeroplane is in stable flight at a safe altitude, the appropriate procedures (engine thrust reduction or even engine shut down) shall be applied.

In rare cases, multiple engines can ingest medium or large birds. In the event of suspected multiple-engine damage, taking action to stabilize the engines becomes a much higher priority than if only one engine is involved – but it is still essential to control the aeroplane first. An immediate return (emergency circuit) might be the appropriate solution in such a case, but it should be briefed before departure.

6. Severe engine damage

Severe engine damage may be difficult to define, it may involve symptoms as obvious as large holes in the engine cases and nacelle, as subtle as the non-response of the engine to thrust lever movement or it may be accompanied by fire warning (from leaked hot air) or engine surge because the compressor stages that hold back the pressure may not be intact or in working order due to the engine damage. There will be a loss of power to the aeroplane.

In this case, the symptoms will be the same as a surge without recovery. There will be a loud noise, EPR will drop quickly; N1, N2 and fuel flow will drop. It is not important to initially distinguish between a non-recoverable surge with or without severe engine damage, or between a fire and a fire warning with severe engine damage. The priority of the flight crew still remains «fly the aeroplane.» Once the aeroplane is stabilized, the flight crew can diagnose the situation.

7. Engine Seizure

Engine seizure describes a situation where the engine rotors stop turning in flight, perhaps very suddenly. The static and rotating parts lock up against each other, bringing the rotor to a halt. In practice, this is only likely to occur at low rotor RPM after an engine shutdown, and virtually never occurs for the fan of a large engine – the fan has too much inertia, and the rotor is being pushed around by ram air too forcefully to be stopped by the static structure. The HP rotor is more likely to seize after an in-flight shutdown if the nature of the engine malfunction is mechanical damage within the HP system. Should the LP rotor seize, there will

be some perceptible drag for which the flight crew must compensate.

Symptoms of engine seizure in flight may include vibration, zero rotor speed, mild aeroplane yaw, and possibly unusual noises.

Seizure cannot occur without being caused by very severe engine damage, to the point where the vanes and blades of the compressor and turbine are mostly destroyed. This is not an instantaneous process – there is a great deal of inertia in the turning rotor compared to the energy needed to break interlocking rotating and static components. Once the aeroplane has landed, and the rotor is no longer being driven by ram air, seizure is frequently observed after severe damage.

8. Engine Separation

Engine separation is an extremely rare event. It will be accompanied by loss of all primary and secondary parameters for the affected engine, noises, and airplane yaw (especially at high power settings). Separation is most likely to occur during take-off/climb-out or the landing roll. Aeroplane handling will be affected. It is important to use the fire handle to close the spar valve and prevent a massive overboard fuel leak; refer to the Aeroplane Operations Manual for engine failure / shut down procedures.

9. Fuel System Problems

Fuel leaks in the fuel system are a concern to the flight crew because they may result in engine fire, or, eventually, in fuel exhaustion. A very large leak can produce engine flameout. Engine instruments will only indicate a leak if it is downstream of the fuel flow meter. A leak between the tanks and the fuel flow meter can only be recognized by comparing fuel usage between engines, or by visual inspection for fuel flowing out of the pylon or cowlings. Eventually, the leak may result in tank imbalance. In the event of a major leak, the crew should consider whether the leak needs to be isolated to prevent fuel exhaustion.

It should be noted that the likelihood of fire resulting from such a leak is greater at low altitude or when the aeroplane is stationary; even if no fire is observed in flight, it is advisable for emergency services to be available upon landing.

Inability to shutdown Engine. If the engine fuel shut-off valve malfunctions, it may not be possible to shut the engine down by the normal procedure, since the engine continues to run after the fuel switch is moved to the cutoff position. Clo-

sing the spar valve by pulling the fire handle will ensure that the engine shuts down as soon as it has used up the fuel in the line from the spar valve to the fuel pump inlet. This may take a couple of minutes!

Fuel filter Clogging can result from the failure of one of the fuel tank boost pumps (the pump generates debris which is swept downstream to the fuel filter), from severe contamination of the fuel tanks during maintenance (scraps of rag, sealant, etc.), or, more seriously, from gross contamination of the fuel. Fuel filter clogging will usually be seen at high power settings, when the fuel flow through the filter is greatest. If multiple fuel filter bypass indications are seen, the fuel may be heavily contaminated with water, rust, algae, etc. Once the filters bypass and the contaminant goes straight into the engine fuel system, the engine fuel control may no longer operate as intended. There is potential for multiple-engine flameout. The Aeroplane Operating Manual and ECAM provide the necessary guidance (all engine flame out, fuel filter glog, etc.).

10. Oil System Problems

The engine oil system has a relatively large number of indicated parameters required by the regulations (pressure, temperature, quantity, filter clogging). Many of the sensors used are subject to giving false indications, e.g. oil temp. Multiple abnormal system indications confirm a genuine failure; a single abnormal indication may or may not be a valid indication of failure. There is considerable variation between failure progressions in the oil system, so the symptoms given below may vary from case to case.

Oil system problems may appear at any flight phase, and generally progress gradually. They may eventually lead to severe engine damage if the engine is not shut down.

Oil leaks will produce a sustained reduction in oil quantity, down to zero (though there will still be some usable oil in the system at this point). Once the oil is completely exhausted, oil pressure will drop to zero, followed by the low oil pressure light. There have been cases where maintenance error caused leaks on multiple engines; it is therefore advisable to monitor oil quantity carefully on the good engines as well. Rapid change in the oil quantity after thrust lever movement may not indicate a leak – it may be due to oil «gulping» or «hiding» as more oil flows into the sumps.

Bearing failures will be accompanied by an increase in oil temperature and in-

dicated vibration. Audible noises and filter clog messages may follow; if the failure progresses to severe engine damage, it may be accompanied by low oil quantity and pressure indications.

Contamination of the oil system – by carbon deposits, cotton waste, improper fluids, etc. – will generally lead to an oil filter clog indication or an impending bypass indication. This indication may disappear if thrust is reduced, since the oil flow and pressure drop across the filter will also drop.

11. No Thrust Lever Response

A «No Thrust Lever Response» type of malfunction is more subtle than the other malfunctions previously discussed, so subtle that it can be completely overlooked, with potentially serious consequences to the aeroplane. If an engine slowly loses power – or if, when the thrust lever is moved, the engine does not respond – the aeroplane will experience asymmetric thrust. This may be partly concealed by the autopilot's efforts to maintain the required flight condition.

As is the case with flameout, if no external visual references are available, such as when flying over the ocean at night or in IMC, asymmetric thrust may persist for some time without the flight crew recognizing or correcting it. In several cases, this has led to aeroplane upset, which was not always recoverable. As stated, this condition is subtle and not easy to detect. Symptoms may include:

- Multiple system problems such as generators dropping off-line or low engine oil pressure.
- Unexplained aeroplane attitude changes.
- Large unexplained flight control surface deflections (autopilot on) or the need for large flight control inputs without apparent cause (autopilot off).
- Significant differences between primary parameters from one engine to the next.

12. Reverser malfunctions

Generally, thrust reverser malfunctions are limited to failure conditions where the reverser system fails to deploy when commanded and fails to stow when commanded. Failure to deploy or to stow during the landing roll will result in significant asymmetric thrust, and may require a rapid response to maintain directional control of the aeroplane.

Uncommanded deployments of modern thrust reverser systems have occurred and have led to Airworthiness Direc-

tives to add additional locking systems to the reverser. As a consequence of this action, the probability of inadvertent deployment is extremely low. The Aeroplane Operations Manual provides the necessary system information and type of annunciations as Eng Rev Fault, Eng Rev Unlocked, etc..

13. Vibration

Vibration is a symptom of a wide variety of engine conditions, ranging from very benign to serious. The following are some causes of tactile or indicated vibration:

- Fan unbalance at assembly
- Fan blade friction or shingling
- Water accumulation in the fan rotor
- Blade icing, distortion or failure
- Bird ingestion/FOD
- Bearing failure
- Excessive fan rotor system tip clearances.

Although the vibration from some failures may feel very severe on the flight deck, it will not damage the aeroplane. Engine vibration may be caused by fan unbalance (ice build up, fan blade material loss due to ingested material, or fan blade distortion due to foreign object damage) or by an internal engine failure. Reference to other engine parameters will help to establish whether a failure exists.

For some engine failures, severe vibration may be experienced on the flight deck either during an engine failure or possibly after the engine has been shut down, making instruments difficult to read. This large amplitude vibration is caused by the unbalanced fan wind milling close to the airframe natural frequency, which may amplify the vibration. Changing airspeed and/or altitude will change the fan windmill speed, and an aeroplane speed may be found where there will be much less vibration.

Wrap-up

The tabulation of engine conditions and their symptoms below shows that many failures have similar symptoms and that it may not be practicable to diagnose the nature of the engine problem from flight deck instrumentation. However, it is not necessary to understand exactly what is wrong with the engine – selecting the «wrong» checklist may cause some further economic damage to the engine, but, provided action is taken with the correct engine, and aeroplane control is kept as the first priority, the aeroplane will still be safe. ■

Kaleidoskop

Text Henry Lüscher



Neuer Engpass für die Luftfahrt?

Die Holländischen Behörden sind alarmiert über die geringe Resonanz, auf die eine Rekrutierungs-

kampagne für ATC-Controllers gestossen ist. Statt dass sich wie üblich rund 4000 Kandidaten angemeldet hätten, sei die Zahl auf unter 1000 gesunken. Die gute Wirtschaftslage hat dazu geführt, dass andere Jobs (auch) attraktiv sind und die Arbeitslosenrate drastisch gesunken ist. In den nächsten drei bis vier Jahren könne sich die Situation in der Luftraumüberwachung zu einer Krise ausweiten, denn auch aus dem Ausland erhalte man keine Fluglotsen in genügend grosser Zahl, auch dort zeigten sich ähnliche Probleme bei der Rekrutierung. Mit einer besseren Ausnutzung des Personals unter Einbezug der militärischen Flugsicherung sowie Verschiebung von Angestellten von Regionalflughäfen in die Zentren, aber auch mit einer «Optimierung» der Alterslimite will man versuchen, für die nahe Zukunft Lösungen zu finden.

Korea bald zweitklassig?

Die USA beurteilen jedes Land, das Flugverbindungen in die USA unterhält, ob die Sicherheit gemäss den ICAO-Vorschriften gewährleistet ist. Nach verschiedenen Unfällen und Vorkommnissen in den letzten Jahren hat die FAA im vergangenen Jahr die Luftaufsichtsbehörde von Korea genauer unter die Lupe genommen und einige Mängel festgestellt. Da heute immer noch zehn der damals festgehaltenen Mängel nicht behoben sind, wurde Korea eine Frist von drei Monaten eingeräumt, diese zu beheben. Andernfalls würde Korea sicherheitsmässig herabgestuft und weder Asiana noch KAL könnten mehr Flüge in die USA anbieten als heute bewilligt sind – und auch das code-share Abkommen mit Delta wäre in Frage gestellt. Boeing sieht grosse zivile und militärische Aufträge gefährdet und hat deshalb eine Beraterfirma engagiert, die dem Koreanischen Luftamt Unterstützung bieten soll, die Mängel zu beheben, bevor sich eine anti-amerikanische Stimmung breit macht.

Korean Air Lines entlässt streikende Piloten

Nach einem kurzen, aber heftigen Streik Mitte Juli, der den Betrieb von Korean Air Lines (KAL) heftig störte, willigte die Gesellschaft ein, wesentliche Forderungen der Piloten zu erfüllen und die Streikenden nicht zu bestrafen, wie das noch vor einem Jahr an der Tagesordnung gewesen war, als die Firmengewerkschaften bei KAL aus Gründen der nationalen Sicherheit noch verboten waren.

Doch überraschend wurden am 25. Juli, zwei Tage nach der Einigung, sieben als Streikführer bezeichnete Piloten entlassen, vier davon landeten sogar in Gefängniszellen, jeweils besetzt von 14 Häftlingen. Die Begründung für diese Aktion war, diese sieben hätten die Pilotengewerkschaft FCU zum illegalen Streik animiert, das reisende Publikum in ungemütliche Lage gebracht, dem Ruf der KAL geschadet und Einnahmen verhindert, obwohl viele Piloten – gemäss Management – nicht streiken wollten. Dies solle eine Warnung für die Zukunft sein, was sich die FCU und ihre Piloten leisten dürften.

Die FCU wird im Gegensatz zu KAL diesen Fall nicht zu den Akten legen, sondern sieht gute Chancen, die sieben Mitglieder, darunter den Präsidenten der FCU, wieder in den Flugdienst zurück zu holen. Denn die Verfehlungen des KAL-Managements in der Vergangenheit würden die Gerichte sicher überzeugen, dass dieser Streik eine Folge der schlechten Arbeitsbedingungen waren. Zwei Anhörungen vor Gericht lassen gemäss FCU Hoffnungen aufkommen, eine dritte ist für Ende August angesetzt.

Nordatlantik wie Afrika?

Der Vorfall über dem Nordatlantik vom 2. Oktober 2000, als eine auf FL 370 fliegende A340 in Folge von starken Windänderungen und auf Grund nicht optimaler Reaktion der Crew bis auf FL 384 stieg und mehrere TCAS-Warnungen bei benachbarten Flugzeugen auslöste, beschäftigte die Untersuchungskommission in Grossbritannien sehr lange. Da die Genauigkeit der Navigationsysteme sehr hoch sei und sich demzufolge die Flugzeuge auf den Luftstrassen lateral innerhalb von Metern auf der Mittellinie bewe-

gen, seien Kettenreaktionen dieser Art weiterhin möglich, auch wenn die ursprüngliche Höhenexkursion nur wenige Dutzend Fuss betragen habe, bemerkte die Kommission. Deshalb wäre es sinnvoll, dass die Flugzeuge auf dem Nordatlantik – wie auch in Afrika, aber dort aus anderen Gründen – lateral versetzt fliegen, vor allem beim Kreuzen oder Überholen.

Dieser Vorfall über dem Atlantik hat Eurocontrol aber nicht davon abbringen können, die Einführung der reduzierten Separation über Europa termingemäss auf den 24. Januar 2002 zu beschliessen.

Gefährliche Lavabos

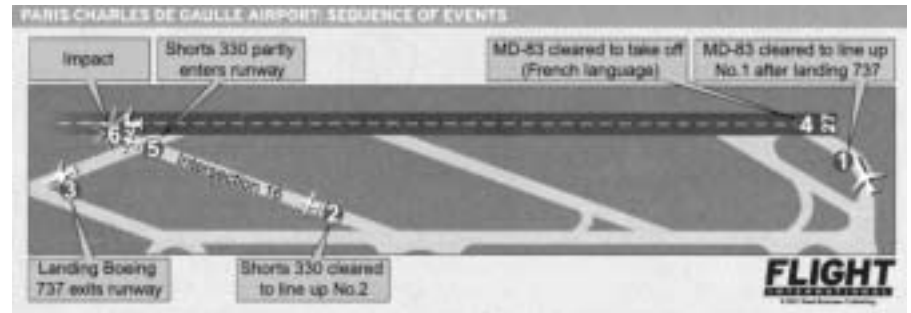
Pakistan International Airlines musste nach einem Vorfall mit Druckabfall die ganze Flotte von neun A300B4 in die Hangars stellen. Auf dem Flug von Lahore nach Pakistan kehrte eine 20-jährige A300 während des Steigfluges in einer Höhe von 28 000 ft um, weil der Kabinendruck plötzlich nicht mehr stabil war. Eine genaue Inspektion ergab, dass der Druck im Bereich der hinteren Toiletten Korrosionsspuren aufwies, was zum Druckverlust führte. Bei weiteren vier A300 wurde das gleiche Problem entdeckt. Da einige Ersatzteile vom Hersteller bestellt, eingebaut und überprüft werden müssen, kann es drei bis vier Monate dauern, bis die ganze A300 Flotte wieder einsatzfähig ist.

Parlez-vous English?

Die französische Unfalluntersuchungsbehörde hat einmal mehr dringend geraten, auf internationalen Flughäfen nur noch Englisch als offizielle Sprache am Funk zuzulassen. Diese Schlussfolgerung war im Bericht über einen Zwischenfall auf dem Flughafen Paris Charles De Gaulle zu lesen.

Am 25. Mai 2000 wurde um 00.50 Uhr einer Air Liberté MD-83 mit 151 Passagieren an Bord die Startfreigabe – hinter einer landenden 737 – auf der Piste 27 in Französischer Sprache erteilt. Deren Pilot antwortete vorschriftsgemäss und ebenfalls auf Französisch. Nur acht Sekunden später wurde der Besatzung einer Shorts 330 in Englisch mitgeteilt, dass sie als Nummer zwei aufklarinieren dürfe: «Streamline two hundred line up runway 27 and wait, number two.». Der Towerbeamte glaubte, der Kleinfrachter Shorts 330 befinde sich unmittelbar hinter der MD-83. Dies war nicht der Fall, denn der Ground Controller hatte zuvor die Shorts 330 auf den Taxiway 16 dirigiert, der rund 1500 Meter vom Pistenanfang entfernt in spit-

zem Winkel in diese mündet. Der Copilot der Shorts 330 antwortete am Funk etwas ungenau: «Line up runway two seven and wait Streamline two-hundred.» Das Cockpitband der Shorts 330 zeigte, dass sich die Piloten nicht im Klaren waren, wie der Funkspruch zu verstehen sei. «Wer ist Nummer eins?» fragte der Kapitän, «ist er die Nummer eins?» und



meinte dabei die landende Boeing 737, die eben vor ihnen auf der Piste vorbei rollte. Dreissig Sekunden später fragte er den Copiloten: «Kannst du etwas sehen?» worauf dieser spontan antwortete: «Nein – ausser, es kommt jemand von der anderen Seite.» Während der Kapitän langsam auf die Piste rollte, wollte er nochmals wissen: «Wie sieht es jetzt aus?» Acht Sekunden später setzte der Copilot zu einer Warnung an, aber gleichzeitig schlitze die Flügelsitze der MD-83 die rechte Cockpitseite der Shorts 330 auf, wobei der Copilot den Tod fand.

Die Untersuchungsbehörde spricht von einem Fehler des Towerbeamten als primärer Ursache für den Unfall. Aber auch der ungenügende oder unvollständige Überblick über die Verkehrssituation sowie die ungenaue Übergabe der Shorts 330 vom Ground Controller an den Tower und fehlerhaft arbeitendes Bodenradar seien weitere Glieder in der Unfallkette. Der Besatzung der Shorts 330 wird vorgeworfen, ihre Zweifel nicht adäquat ausgeräumt zu haben, da sie den Tower nicht nochmals um Auskunft gebeten haben. Diesen letzten Vorwurf (der als einziger in Englisch im sonst Französisch verfassten Bericht steht) will das Britische Büro für Flugunfalluntersuchungen nicht akzeptieren. Die Besatzung hätte genau so reagiert, wie sie instruiert worden sei und am Funk quittiert habe. Zweifel über diese unklare Situation hätten eher dem Towerbeamten kommen sollen.

14 Empfehlungen resultierten aus diesem Bericht, neben der Eingangs erwähnten Verwendung der Englischen Sprache unter anderem die Einführung eines funktionierenden Bodenradars, das Überdenken der Verfahren für Startbewilligungen

von high-speed Taxiways aus, den systematischen Gebrauch von Standard-Anweisungen am Funk, die Suche nach dem besten Zeitpunkt, wo ein Flugzeug an den nächsten Radarbeamten weiter gegeben wird, das Handhaben von «voraus-eilenden» Startfreigaben sowie Verbesserungen in den Bereichen Training, Operation und Administration.

Jumpseat wurde zum Schleudersitz

Ein Kapitän der irischen Billigfluglinie Ryanair wurde unter Auszahlung von drei Monatslöhnen kurzerhand auf die Strasse gestellt, weil er sich weigerte, während eines Positionierungsfluges auf dem voll besetzten Flugzeug auf dem Jumpseat Platz zunehmen. Der Besatzung stehe ein vollwertiger Sitz zu, darauf beharrte der Kapitän, der zudem auch noch Präsident der Ryanair-Pilotengewerkschaft ist. Die Firma hatte eine andere Sicht der Dinge – und nach einer kurzen Anhörung wurde der Kapitän entlassen.

Die Pilotengewerkschaft sammelt jetzt Indizien und will die Fluggesellschaft verklagen – entweder auf Vertragsbruch oder auf ungerechtfertigte Entlassung. Ryanair enthält sich jedes Kommentars unter Berufung auf den Persönlichkeitsschutz des Entlassenen.

Mehr Verkehr – gegen Verspätungen?

Viele US-Firmen ärgern sich über verspätete Reisen ihrer wertvollen Angestellten, oder auch über suboptimale Verbindungen der Fluggesellschaften zwischen ihren Firmensitzen. Sie sehen wesentliche Zeiteinsparungen, wenn sie die aviatischen Firmenbedürfnisse mit eigenen Flugzeugen abdecken.

Für British Aerospace (BAE) und Saab ergeben sich so willkommene Gelegenheiten, die nicht mehr im Liniendienst benötigten 30-plätzigigen Jetstreams, respektive Saab 340 zu Geschäftsreiseflugzeugen umzubauen. Saab hat bereits AOL, Volvo und die Universität von Indiana als Kunden, während BAE zu Protokoll gibt, dass bereits 40 Jetstreams umgebaut seien. Beide Flugzeugmuster wer-

den seit gut zwei Jahren nicht mehr hergestellt.

Ob die Rechnung für die US-Firmen



aufgeht, wird die Zukunft zeigen. Denn die wenigsten Firmen haben ihren eigenen Flughafen und daher Gelegenheit, zu jeder gewünschten Zeit abfliegen zu können. Aber auch United Airlines ist auf diesen Zug aufgesprungen: Bei Gulfstream und Dassault sind 135 Geschäftsreisejets für drei Milliarden Dollar bestellt worden! Mit diesen will United ihre gestresste Kundschaft zukünftig von einem Punkt zum andern in bevorzugter VIP-Umgebung befördern. Bis 2006 sollen rund 200 Flugzeuge vom sechsplätzigigen Beechjet bis zum Boeing BusinessJet für die erlauchte Kundschaft bereit stehen. Diesseits des Atlantiks denkt Virgin an den Einsatz von sechs Canadair Jets mit je 19 Schlafsitzen für eine neue Business Klasse, genannt Virgin JetSet.

Dass Airlines, die eigentlich zu einem fahrplanmässigen Luftverkehr stehen, auch mitmischen, ist fast ein wenig widersprüchlich. Glauben die Flottenplaner, die Businessjets lassen sich «so zwischendurch» auf die Piste zum Start führen? Wenn in Zukunft immer mehr Businessflüge durchgeführt werden, könnte dies in Ballungszentren schon bald zu erhöhter Verspätungsgefahr führen. Und schlimmstenfalls zu einer Priorität für den Linienverkehr...

US Fluggesellschaften in der Rezession

Ein sehr starker Rückgang im rentablen Segment der Geschäftsreisen hat viele amerikanischen Gesellschaften überraschend getroffen. Doug Hacker, Finanzchef bei United, erklärte: «None of us has ever seen this type of collapse in the travel business.» Statt um 4% zu wachsen, wird United im vierten Quartal um 1% weniger Sitze anbieten, die Ausmusterung ihrer 75 Boeing 727 beschleunigen und die Ablieferung von 18 Flugzeugen, grösstenteils Airbusse, bis ins Jahr 2003 verzögern. Danach sind keine weiteren Bestellungen platziert worden.

US Airways wird nur um 1% wachsen statt wie geplant um 5% und die letzten sieben DC-9 bis Ende August ausmustern, daneben 10 MD-80 verkaufen und weitere 737-200 stilllegen. Damit soll die Flotte

von 423 auf 408 Flugzeuge verringert werden. Ob dadurch Pilotenstellen überflüssig werden ist noch nicht bekannt, hingegen spricht Northwest Airlines von 200 Piloten, die in Folge der Reduktion der Kapazität um 4% bis Mitte des nächsten Jahres überflüssig würden.

Ebenfalls auf eine beschleunigte Ausmusterung der alten, lärmigen 737-200 und 727 setzt Delta Air Lines. Damit will die Gesellschaft ein Nullwachstum anstreben.

Einzig Continental rechnet noch mit einem Aufstocken der Kapazitäten, allerdings auch nur um 4% statt der geplanten 6%. Die letzten DC-10 werden ausgemustert und Continental ist bereit, falls nötig, 20 737-300 und 13 MD-80 temporär ausser Dienst zu nehmen.

Unser Partner American Airlines hat Optionen auf weitere Boeing 737-800 annulliert und wird die 19 DC-9, die aus der Übernahme von TWA zur Flotte gestossen sind, zügig ausmustern.

Glideslope als tödliche Falle

Im August 1997 endete ein routinemässiger ILS-Anflug einer Korean 747-300 einige Kilometer vor der Piste im Desaster. Lange Zeit war für die Untersuchungsbehörde nicht eindeutig klar, weshalb dieser «CFIT» (Controlled Flight Into Terrain) Unfall passieren konnte.

Im November 2000 flog eine Boeing 767 in Western Samoa ebenfalls einen ILS-Anflug. Die Besatzung stellte anhand der Distanz zur Piste irritiert fest, dass der Gleitweg nicht mit ihrer Höhe übereinstimmen konnte und brach den Anflug ab. Nach einem Localiser-Anflug auf dieselbe Piste landete die 767 ohne Probleme. Ein Check der Pisten-Installation zeigte, dass das Signal des Gleitweges fehlerhaft war.

Jetzt glaubt die Untersuchungsbehörde, dass auch in Guam ein solches Phänomen ursächlicher, aber nicht ausschlaggebender Grund für den Absturz gewesen sein könnte. Allerdings sei damals der Gleitweg von der Flughafenverwaltung offiziell als inoperativ erklärt worden und die Besatzung habe dies auch im Briefing so besprochen und berücksichtigt. Als dann während des Anfluges die Gleitweganzeige schön zentriert war und keine Fehlermeldung generiert wurde, wähnten sich die Piloten in der falschen Sicherheit, auf dem idealen Gleitweg zu sein. Die auf der Anflugkarte vorgegebenen Sollwerte für die zu durchfliegende Höhe während des Anfluges wurden nicht mit der aktuellen Flughöhe und Distanz verglichen. ■

Air SriLanka fast ohne Flugzeuge

Der Angriff der Tamil Tigers auf den Flughafen von Colombo am 24. Juli war ein schwerer Schlag für die nationale Airline: Zwei A330-200 und eine A340-300 wurden total zerstört, während eine weitere A340 und zwei A320 beschädigt wurden, die jetzt von Spezialisten von Airbus Industries untersucht werden, ob und wie sie repariert werden können. Damit ist die Flotte von Air SriLanka innert eines Tages von zwölf auf sechs einsatzfähige Flugzeuge halbiert worden. Emirate Airlines, die mit 40% an Air SriLanka beteiligt ist, wird auf den Strecken in den Mittleren Osten und Europa mit Kapazitäten aushelfen. Die total zerstörten Flugzeuge waren versichert und werden vorerst nicht ersetzt, da das Management annimmt, dass die Nachfrage infolge des Attentates sinken wird. Im nächsten Jahr soll die Flotte neun Flugzeuge umfassen – die drei beschädigten Maschinen sind für Wochen oder Monate ausser Betrieb – und einen gegenüber heute reduzierten Flugbetrieb weiter führen.

Zu vermieten ab Mitte September 2001 in Neuenhof AG:

Moderne 2-Zimmer-Wohnung

Gartensitzplatz, Geschirrspühl- und Waschmaschine, Glaskeramikherd, Abstellräumchen.

2 Gehminuten zum Bahnhof, 5 Minuten zur Autobahn.

Mietzins inkl. Nebenkosten und Parkplatz in Tiefgarage: Fr. 1250.–

Kontakt: Telefon 056 225 17 89

Von Privat zu verkaufen in

Breil/Brigels

(Bündner Oberland)

voll erschlossene Baulandparzelle 1100m². Beste Lage, hohe Ausnutzung, günstiger Preis.

Auskunft unter Tel. 041/370 61 85

Unsere Neumitglieder per 1. August 2001



Marc Schellenberg

Hobbies: Im Winter Snowboarden, Hallenbad; im Sommer Velo, manchmal Driving Range; ganzjährig Freundin

Meine Lieblingsdestinationen: bis jetzt noch alle (ausser Moskau)

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Dank der hohen Mitgliederzahl ist die Aeropers repräsentativ und einflussreich. Das soll so bleiben.

Was ich von der AEROPERS erwarte: Sie soll unseren Arbeitsstand seriös und stark dem Konzern gegenüber vertreten; Probleme und Unzufriedenheiten untersuchen und zur Diskussion bringen.



Urs Bruggisser

Hobbies: Freunde, Tennis, MTB, Golf, Basteln & Schrauben

Liebingsdestination: meine 2. Heimat England: London

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Weil unsere Interessen gerade jetzt vertreten werden müssen, obwohl ich eigentlich kein Gewerkschafter mit Leib und Seele bin...

Was ich von der AEROPERS erwarte: Ich erwarte konstruktive Lösungsbeiträge von Seiten Cockpit durch ein Sprachrohr für eine leistungsfähige, fortschrittliche Airline Swissair mit lohnenden Arbeitsplätzen, ohne in eine reine Anspruchshaltung zu verfallen.



Guy Gächter

Hobbies: Krafttraining, Ernährung, Salsa, Computer, Autos

Meine Lieblingsdestination: TXL, VIE

Was mich zum Beitritt zur AEROPERS bewogen hat: Das Konzern-Management besteht nicht nur aus Idealisten und Piloten...

Was ich von der AEROPERS erwarte: Starke und aktive Vertretung unserer Interessen und Überwachung der Einhaltung des GAV's

Weitere Neumitglieder:



Stephan Allemann



Mathias Anderegg



Christoph Fankhauser



Markus Imlig



Bruno Kröni



Florian Kuhn

Termine August und September 2001

Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats, nächste Stämme:

Datum: 28. August 2001 und 25. September 2001

Zeit: ab 14.30 Uhr

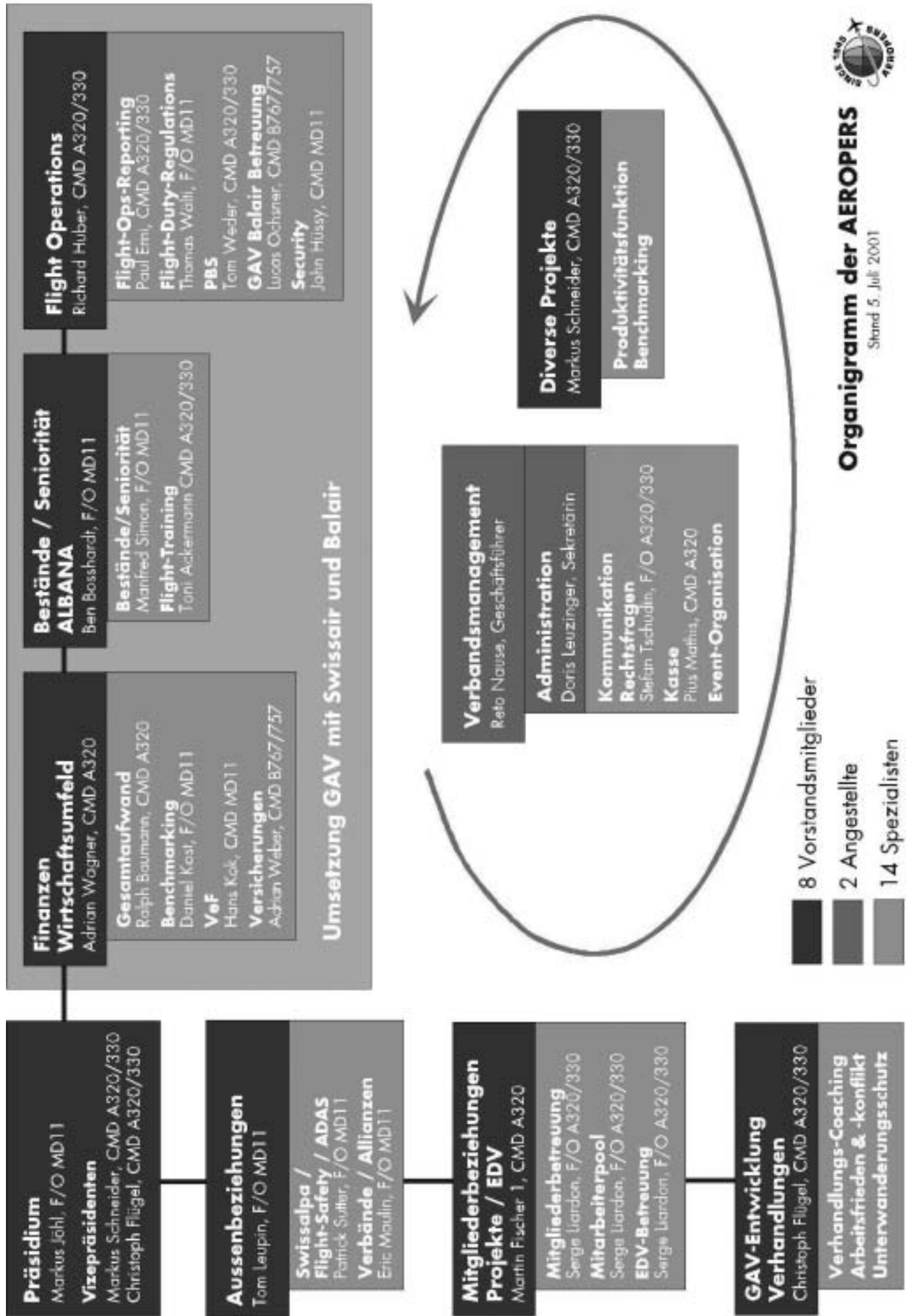
Ort: im Restaurant Welcomm-Inn (Amtsstube) in Kloten

Pensioniertenausflug

Datum: 18. September 2001

Zeit: 10.00 Uhr

Ort: Zürich Zoo



Organigramm der AEROPERS

Stand 5. Juli 2001



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

Beste Gruppe über drei und fünf Jahre LIPPER FUND AWARDS 2001



Konzentration

Ihr Job im Cockpit.

Grundlagen, die Sie mit Sicherheit an Ihr Ziel führen.

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

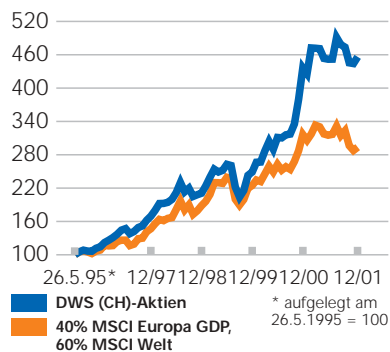
Der Fonds investiert in weltweite Aktien anerkannter, solider Unternehmen sowie aussichtsreicher mittlerer und kleinerer Gesellschaften, wobei derzeit der Schwerpunkt bei europäischen Werten liegt.

Innovation

Unser Job im Fondsmanagement.

Grundlagen, die für Ihr Geld entscheidend sind.

Wertentwicklung



Wertentwicklungen der Vergangenheit bieten keine Gewähr für zukünftige Ergebnisse.

Den Verkaufsprospekt erhalten Sie direkt von Ihren persönlichen Ansprechpartnern:

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

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

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

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

Deutsche Asset Management