

RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Berufsverband Swiss Pilots · Nr. 4/2002



Alles oder nichts?!

DER PRÄSIDENT

Der dauernde Konflikt zwischen dem CCP-Vorstand und dem Management schadet unserem Image und vergrault die Passagiere.

BESTÄNDE

Überbestand – Wo sind sie denn alle?

Liebe Mitglieder: Alles oder nichts?!	2-4
FTL a long lasting story not finished yet (sigh!)	5
Swissair 1931-2002: Aufstieg, Glanz und Ende einer Airline	6-9
AEROPERS-Strategieseminar	10-11
Überbestand – Wo sind sie denn alle?	12
Stiftung Kinderhilfe SWISSAIR GROUP Personal	13
Ski get together	14-15
Kaleidoskop	16-18
News – Flight Ops Reporting Termine	20
Aufgeschnappt	21
SwissALPA – Take off News	22-23

Impressum

Herausgeber

AEROPERS, Berufsverband Swiss Pilots,
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion

Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers
Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Layout

Beat Schoch, Akeret AG

Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr
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

© Markus A. Jegerlehner, Langenthal

Alles oder nichts?!

Dass der Aufbau einer neuen internationalen Airline im Rahmen der SWISS ein sehr ehrgeiziges Projekt darstellt, ist unbestritten.

Markus Jöhl, Präsident

Der Betrieb einer «Hub-Airline» ist eine relativ teure Angelegenheit, wie der Erfolg von Billig-Airlines (zum Beispiel EasyJet) zeigt: Wer sich einzig auf die rentabelsten Strecken konzentrieren kann und keine eigentliche «Grundversorgung» auch für weniger stark frequentierte Destinationen anbieten muss, kann mit guten Auslastungszahlen und Tarifen schnell in die Gewinnzone fahren. Wenn dabei noch der nötige Overhead mittels stark eingeschränktem Vertriebsnetz (vorwiegend Direktbuchung über Internet) auf ein Minimum reduziert werden kann, ist das erfolversprechende Business-Modell perfekt.

Die SWISS hat von der Schweizer Bevölkerung und der Wirtschaft jedoch einen anderen Auftrag erhalten: Sie soll für den Wirtschaftsstandort Schweiz mit dem Hub Zürich eine optimale Anbindung an die Welt sicherstellen. Dies macht auch absolut Sinn, ist die Schweiz doch sehr stark von einer solchen direkten Anbindung abhängig: Tourismus und Exportwirtschaft sind Pfeiler unseres Wohlstandes, ohne die es unserem Land wesentlich schlechter gehen würde.

Dabei hat die SWISS durchaus Chancen, als Hub-Airline in einem solchen Umfeld erfolgreich zu operieren, was vor allem in der sehr tiefen Kostenstruktur im Vergleich zu ihren drei Konkurrenten British Airways, Lufthansa und Air France begründet liegt: Immerhin konnte die SWISS im Nachgang zum 11. September 2001 die Flugzeuge des Mittel- und Langstreckensegments zu einmalig günstigen Konditionen leasen. Auch bezüglich der Personalkosten steht die SWISS im Vergleich zu ihren Konkurrenten – je nach Segment – mit bis zu 35% billigeren Arbeitskräften in einer sehr guten Ausgangslage.

Allerdings wird es auch ohne grössere äussere Störeinflüsse nicht einfach sein, aus einem für 2002 budgetierten Verlust von rund 1 Milliarde Schweizer Franken innerhalb eines Jahres den Break Even zu schaffen. Immerhin können die Tarife nicht beliebig festgelegt werden, sondern stehen in einem gewissen Marktverhältnis zu den drei anderen grossen europäischen Playern! Umso wichtiger ist es, dass auf der Auslastungs- und Nachfrageseite sowie natürlich auf der Kostenseite alles optimal läuft, soll dieses ambitionöse Ziel im nächsten Jahr erreicht werden können.

Zufriedene Kunden als Grundlage des Erfolgs

Für den wirtschaftlichen Erfolg braucht es aber vor allem eines: nämlich (zufriedene) Kunden, die wirklich mit der SWISS fliegen wollen! Wir können ein noch so tolles, trendiges Produkt noch so charmant anbieten – wenn wir niemanden haben, der es kaufen will, nützen uns all diese Anstrengungen letztlich überhaupt rein gar nichts!

Die Ereignisse der letzten Wochen sind aber alles andere als geeignet, das Vertrauen der Kunden in unser Unternehmen zu festigen: Wenn infolge einer Pannenserie Tausende von Passagieren ihren gebuchten Flug nicht absolvieren können, führt das – bei allem Goodwill – zwangsläufig dazu, dass man viele Passagiere wohl für längere Zeit an die (zuverlässigere) Konkurrenz verloren hat. Immerhin sind in diesem Bereich nun erste Massnahmen getroffen worden, so dass zu hoffen bleibt, dass diese Negativwerbung bald der Vergangenheit angehören wird!

Auch die Tatsache, dass das Kabinenpersonal immer noch keinen gültigen GAV hat, drückt ganz sicher auf das Image unserer Airline: Immerhin sind die Flight Attendants ebenfalls Frontmitarbeiter wie das Reservations- und Verkaufspersonal und stehen in direktem Kundenkontakt. Auch hier zeichnen sich zum Glück langsam Lösungen ab. Wir alle wissen, wie engagiert und motiviert unsere Kolleginnen und Kollegen in der Kabine zu arbeiten gewohnt sind. Für mich zeugt es von höchster Professionalität, dass sie dies trotz der mittlerweile bereits Monate andauernden Vertragslosigkeit nach wie vor tun!

Der dauernde Konflikt schadet unserem Image und vergraut unsere Passagiere

Den wohl grössten Image-Schaden erleidet unsere neue Airline jedoch durch den anhaltenden Konflikt zwischen dem Vorstand der ehemaligen Crossair-Piloten CCP und dem Management:

Seit Monaten kämpft der CCP-Vorstand gegen eine angebliche «Diskriminierung» der Piloten der ehemaligen Crossair. Dabei hat er sich mittlerweile in eine Situation manövriert, aus der es offenbar praktisch keinen Ausweg mehr zu geben scheint: Das Management argumentiert (wohl zu Recht), dass eine weitere Erhöhung der

Kostenstruktur im Regionalsegment gerade dieses für die Zukunft massiv gefährden würde und damit die gesamte Existenz der SWISS auf dem Spiel stehen würde. Auf diesen Punkt sind auch die in der letzten Zeit teilweise sehr heftigen Reaktionen von anderen Personalgruppen zurückzuführen:

Man hat (berechtigterweise) Angst, dass durch die uneinsichtige Haltung des CCP-Vorstands letztlich das Vertrauen und der Goodwill der Öffentlichkeit in die SWISS zerstört wird und damit genau unser wichtigster Erfolgsfaktor, nämlich die Kunden, dem Unternehmen den Rücken kehren werden. Damit wären nicht nur die Arbeitsplätze der ehemaligen Crossair-Piloten, sondern auch alle anderen im Unternehmen verloren. Darüber hinaus wären unzählige Millionen Steuergelder buchstäblich in den Sand gesetzt, die ausgerechnet für die Rettung von Arbeitsplätzen und die direkte Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr gesprochen wurden.

Dass von den ehemaligen Swissair-Piloten keine weiteren Zugeständnisse mehr erwartet werden können, ist ebenfalls klar: Wir haben sämtliche Auflagen des Businessplans vollumfänglich erfüllt, indem bei uns 340 Piloten entlassen oder in Frühpension geschickt worden sind und der Rest eine Kostenreduktion von 35 % akzeptiert hat. Damit operiert das Cockpitpersonal im Mittel- und Langstreckensegment auf einer Kostenbasis, die nur noch von Air India und Thai Airways unterboten wird. Hier von «über den Tisch Ziehen des Managements» oder «Salären der ehemaligen Swissair-Piloten, die den Businessplan sprengen», zu sprechen, ist eine schallende Ohrfeige ins Gesicht derjenigen Berufsgruppe, die im Rahmen des Projektes die grössten Zugeständnisse aller Personal-kategorien gemacht hat. Wir müssen aber wohl damit leben, dass wir selbst nochmals die Hälfte an Salär abgeben und doppelt so viel arbeiten könnten und auch dann in den Augen einiger Zeitgenossen immer noch viel zu viel verdienen würden! Sich auf solch undifferenzierte Aussagen einzulassen wäre jedoch etwa so erfolgversprechend, wie wenn man einem Esel sphärische Trigonometrie beibringen wollte.

Ist der Konflikt überhaupt lösbar?

Der entscheidende Punkt liegt in einer differenzierteren Betrachtungsweise: So ist es weltweiter Industriestandard, dass im Regionalsegment andere Löhne bezahlt werden als im Mittel- und Langstreckensegment einer Airline. Die SWISS ist hier also absolut kein Exot, im Gegenteil. Sie ist vielmehr aus wirtschaftlichen Gründen sogar dazu gezwungen, es ihren Konkur-

renten gleichzutun, wenn sie ihre Existenz nicht gefährden will: Die kleineren Regionalflugzeuge werden hauptsächlich für Anschlussflüge an die Langstrecke eingesetzt. Um die Passagiere zu einer Umsteigelandung zu bewegen, liegen die Preise für solche Flüge kaum über denjenigen für den direkten Langstreckenflug. Entsprechend gering sind denn auch die Erträge, die aus solchen Anschlussflügen resultieren. Dazu kommt, dass die Kosten in kleinen Flugzeugen auf viel weniger Passagiere verteilt werden können als auf einem Grossraumjet. Dies ist der Grund, weshalb weltweit im Regionalsegment eine tiefere Kostenstruktur die unabdingbare Basis für den wirtschaftlichen Erfolg ist. Die frühere Crossair hat dies notabene genauso gemacht!

Jede grössere Airline hat denn auch ihre eigene Regionaltochter: Lufthansa die Cityline, KLM die Cityhopper, American Airlines ihre American Eagle oder United Airlines die United Express. Die blosser Tatsache, dass bei der SWISS sowohl das Regional- wie auch das Mittel- und Langstreckensegment unter einem gemeinsamen Dach operiert werden, rechtfertigt deshalb aber in keiner Weise die Aussage, dass in allen Segmenten die gleichen wirtschaftlichen Realitäten herrschen.

Auch das Schiedsgericht hält denn in seinem Schiedsspruch vom 15. Juli 2002 entsprechend fest, dass «ein gleichlautender GAV zu fordern (ist), soweit nicht Verschiedenheiten bestehen, die einen GAV mit unterschiedlichem Inhalt rechtfertigen». Die Tatsache, dass das (Laien-)Schiedsgericht solche Verschiedenheiten zwischen den beiden Segmenten in seinem Spruch nicht gewürdigt hat, liegt dabei nicht im Fehlen derselben, sondern im Umstand, dass es sie (aus was für Gründen auch immer?!) offenbar ganz einfach nicht kannte. So schreibt das Schiedsgericht nämlich im nächsten Satz: «Dass dies der Fall ist, wird von der Beklagten (SWISS) nicht dargetan, geschweige denn nachgewiesen.» Deshalb muss auch die Aussage des CCP-Vorstands relativiert werden, wonach das Schiedsgericht festgestellt habe, dass die ehemaligen Crossair-Piloten gegenüber den ehemaligen Swissair-Piloten benachteiligt seien. Es bestehen offensichtliche – weltweit sogar zum Industriestandard erhobene – Verschiedenheiten in den beiden Segmenten, welche die unterschiedlichen (Salär-) Bedingungen hinreichend rechtfertigen.

Werden die ehemaligen Crossair-Piloten demnach doch diskriminiert?

Hier kann nur eine ganz klare NEIN die Antwort sein: Die Unterscheidung von

Regional- und Mittel-/Langstreckensegment ist weltweiter Industriestandard und ökonomisch zwingend. Durch die nochmals zur Verfügung gestellten Mittel von 16 Millionen über den Businessplan hinaus sind die ehemaligen Crossair-Piloten die einzige Personalgruppe, die keine Zugeständnisse zu machen brauchte, sondern vielmehr aus der Situation profitieren konnte. Innerhalb von 18 Monaten werden damit ihre Löhne um 48 % erhöht! Sich hier als Opfer darzustellen, grenzt schon fast an Zynismus. Von einer Diskriminierung könnte – wenn überhaupt – nur dann gesprochen werden, wenn den ehemaligen Crossair-Piloten die Arbeit im Mittel- und Langstreckensegment verwehrt wäre. Aber gerade mit dem neuen, gemeinsamen B-GAV besteht jedoch neu eine vollständige Chancengleichheit, wie sie den ehemaligen Crossair-Piloten bisher noch nie offen stand: Jeder Pilot im Regionalsegment hat heute unter dem neuen B-GAV bei entsprechender Qualifikation die Chance, den Karriereschritt ins Mittel- und Langstreckensegment zu machen, um dort von genau denselben Arbeitsbedingungen zu profitieren, wie sie (momentan noch) den ehemaligen Swissair-Piloten geboten werden. Wer hier von Diskriminierung spricht, verkennt entweder vollständig die sich neu eröffnende Perspektive oder hat (vielleicht aus jugendlicher Übereiferigkeit?) schlicht keine Geduld, um zu warten, bis er sich selber im entsprechenden Segment befindet!

Die vom Management gesprochenen und im B-GAV vorgesehenen 16 Millionen über den Businessplan-Vorgaben für die ehemaligen Crossair-Piloten sind vom Bund vorgesehen, um dort eine Gleichstellung zu ermöglichen, wo sie begründbar ist, wie zum Beispiel im Bereich der Ferien. Zudem war es der politische Wille, mit diesem Geld vor allem die (zu tiefen) Einstiegssaläre der jungen Copiloten auf dem Regionalsegment auf Konkurrenz-Niveau anzuheben. Auch die Gleichstellung der Entlohnung auf dem MD80 mit dem A320 ist dabei unbestritten. Leider hat es der CCP-Vorstand jedoch vorgezogen, aus den gemeinsamen Verhandlungen davonzulaufen, statt über die konkrete Aufteilung dieser Mittel zu sprechen.

Die Mitgliederbefragung als Chance

Dass der Vorstand des CCP nun entschieden hat, seine Mitglieder (endlich) in den Prozess einzubeziehen, darf als positives Zeichen gewertet werden und ist auch eine Chance: Es ist zu hoffen, dass die Basis sieht, dass sie mit den 16 Millionen Arbeitsbedingungen erhält, die wesentlich besser sind als diejenigen der übrigen

Regional-Carrier und dass eine weitere Verteuerung dieses Segments die Konkurrenzfähigkeit der SWISS massiv gefährden würde. Denn die ehemaligen Crossair-Piloten würden damit direkt ihre eigenen Arbeitsplätze gefährden, weil dadurch gerade der Auslagerungsdruck im Regionalsegment massiv erhöht würde. Denn die Cockpit-Kosten im Mittel- und Langstreckensegment liegen durch den massiven Lohnabbau bei den ehemaligen Swissair-Piloten heute rund 40 bis 50% unter dem Niveau der Konkurrenz.

Vor allem aber ist zu hoffen, dass die ehemaligen Crossair-Piloten erkennen, dass sie neu die Chance erhalten, ebenfalls selber Langstrecke zu fliegen, auch wenn dieses Ziel (wie für die früheren Swissair-Piloten übrigens auch) jeweils etwas Zeit braucht und nicht einfach innerhalb weniger Wochen erfolgen kann. Denn Umschulungen sind enorm teuer und lassen sich nur bei natürlichen Abgängen wirtschaftlich rechtfertigen. Aber im Mittel- und Langstreckensegment werden sie anschliessend genau die gleichen Saläre und Arbeitsbedingungen erhalten wie heute noch die ehemaligen Swissair-Piloten, welche die dazu notwendigen Lizenzen bereits schon besitzen. Denn im neuen Modell ist

es absolut unerheblich, ob jemand aus der ehemaligen Crossair oder der ehemaligen Swissair stammt. Es war und ist nie die Absicht gewesen, die ehemaligen Crossair-Piloten unter ihrem alten GAV weiter zu beschäftigen: Vielmehr wurde – wie vom CCP und dem Management verlangt – ein neuer, gemeinsamer Vertrag ausgearbeitet, der allen Piloten die gleichen Karrierechancen bietet. Dementsprechend ist es absolut deplatziert, nun den alten GAV des CCP mit dem neuen B-GAV zu vergleichen, da diese beiden Verträge nie nebeneinander gelten sollten!

Ein Einsehen und Einlenken der Basis ist wohl noch der einzige Ausweg aus der heutigen, verfahrenen Situation. Denn wohl nur sie kann nun noch die Grundlage legen, damit die vom CCP und dem Management in der Vergangenheit immer wieder vehement geforderte gemeinsame Pilotenkarriere – die auf dem gemeinsamen B-GAV beruht – für die ehemaligen Crossair-Piloten doch noch zur Realität wird und gleichzeitig die langfristige Existenz der SWISS gewährleistet bleibt.

Wenn jedoch auch die Basis der ehemaligen Crossair-Piloten verkennen sollte, dass im Regionalsegment andere wirtschaftliche Rahmenbedingungen herrschen,

aber ihnen neu der Weg ins Mittel- und Langstreckensegment selber auch offen steht, wäre das Management aus ökonomischen Gründen wohl gezwungen, beide Segmente wieder separat zu betreiben. Auch damit wäre dem Schiedsspruch Genüge getan, allerdings hätten die ehemaligen Crossair-Piloten dann die sich ihnen neu eröffnete Chancengleichheit verspielt und sich mit unrealistischen, wirtschaftsfremden und kurzsichtigen Forderungen ihre eigene Zukunft verbaut.

Es bleibt zu hoffen, dass sich letztlich Vernunft und längerfristiges Denken, verbunden mit etwas Geduld und der Aussicht auf eine Karriere im Mittel- und Langstreckensegment, durchzusetzen vermögen und dass sich das Management der SWISS anschliessend endlich auf sein Kerngeschäft konzentrieren kann, nämlich unseren (potenziellen) Passagieren ein möglichst bedürfnisgerechtes, gutes und marktgerechtes Produkt zu ermöglichen. Denn einzig darauf beruhen unsere – und auch alle anderen Arbeitsplätze in der und um die SWISS!

Mit freundlichen Grüssen
Euer



Der Landgasthof zur Birke ist das älteste noch existierende Gasthaus im Luftkurort Birkendorf auf 800 m.ü.M. Birkendorf ist meistens nebelfrei.

Unser Landgasthof liegt nur 8 Minuten vom Golfplatz Obere Alp und 60 Minuten von Klotten entfernt.

Bei uns übernachten Sie in komfortablen Zimmern, alle mit Dusche/WC, Fön und Sat-TV ausgestattet.

Finnische Sauna und Solarium im Haus.

Die gemütliche Ambiance mit antiker Einrichtung lädt zum Verweilen ein. Bei einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein und einem hervorragenden Essen. Frischluftliebhaber geniessen auf unserer Terrasse die gesunde Höhenluft.

Gönnen Sie sich ein paar schöne Stunden und lassen Sie sich bei uns verwöhnen.

Weitere Infos bei:
www.landgasthof-zur-birke.de

Schwarzwaldstrasse 35
D-79777 Ühlingen-Birkendorf
Telefon 0049 7743 5141
Telefax 0049 7743 5937

E-Mail

familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de

Öffnungszeiten:

Täglich ab 17.00 Uhr

Sonn- und Feiertage:

11.00 – 14.30 Uhr

und ab 17.00 Uhr

Dienstag Ruhetag

(Juni, Juli und August ohne Ruhetag)



Oktoberfest am Samstag, 21. September 2002, ab 19.00 Uhr mit Musik.

Thai-Abende jeweils am ersten Samstag im Monat oder auf Vorbestellung.

Sonntags auf unserer Terrasse für Sie frisch im Wok zubereitete chinesische Gerichte (wetterabhängig).

Unsere Hausgäste verwöhnen wir mit einem Schlemmerfrühstück – auch für Langschläfer. Wie wärs wieder einmal mit einem Akuri-Toast à la Sun'n'Sand?

Appetit auf ein gutes Stück Fleisch? Dann empfehlen wir unser Entrecote «Caravelle» à la GVA rwy 05.

Herzlich willkommen!

Ihr Ernst Scharp
«Alt-Kapitän» Swissair
und das charmante Birken-Team

PS: Alle gängigen Kreditkarten sind in unserem Hause willkommen.

FTL (Flight Time Limitation) a long lasting story not finished yet (sigh!)

Text: Eric Moulin, ECA-Delegate

After almost 14 years of non-decision in the FTL story the European Parliament transport committee finally achieves an amendment about FTL, the famous subpart Q. This proposal will be sent for plenary debate at Strasbourg in September.

ECA is strongly against this proposal as it does not take into account any scientific evidence.

The following two press releases show the ECA position.

The first one was lunched before the 10th July 2002 meeting of the transport committee in the hope that this could help our cause, that's why the title «fatigue kills» has been chosen and the second is the ECA position after what we can call a real failure for our committee (I mean the 31000 pilots members of ECA). By the way, the press releases were also sent to the media in Switzerland but without accident directly related to it the media are not interested!

The ECA plan of action is not to try anymore to improve the actual proposal as it

will have only very little chance of success. So we try to bloc the procedure for September with the results that we will end with no subpart Q and wait for EASA (2005) to tackle the problem with scientific evidence.

So let's hope that we will have more success in the future.

If you have any questions don't hesitate to contact me e.moulin1bluewin.ch or log on to the ECA (European Cockpit Association): <http://www.eca-cockpit.com/>

PRESS RELEASE – 8 July 2002

European pilots send a clear signal to the European Parliament in its efforts to harmonise Flight Time and Duty Time across the European Union:

Fatigue kills

The European Cockpit Association (ECA) representing more than 31,000 European pilots has warmly welcomed the efforts of the European Parliament to harmonise FTL, but deeply regrets that an approach is being considered, which according to scientific and medical experts on human fatigue will worsen safety levels in the European Aviation Market.

In a letter dated 14 May 2002, the European Committee for Aircrew Scheduling and Safety (ECASS), composed of representatives from prominent European scientific and medical institutions involved in the investigation of aircrew fatigue, stated that the document prepared by the rapporteur «(...) **does not provide an acceptable basis for an FTL scheme.**», and they gave clear indications that the application of such a scheme «(...) **would lead to a significant reduction in the safety of airline operations.**».

ECA has urged the members of the Transport Committee of the European Parliament not to endorse any FTL regulations which do not take due consideration of the latest results of the independent scientific and medical research in this field. In order to ensure that the goal of safe harmonisation is achieved throughout the European Community, ECA calls on the Parliament to associate independent medical and scientific experts to its work, and on that basis adopt without delay a single harmonised FTL to be included in EU OPS.

The point of view of the scientific and medical community cannot be ignored in the establishment of a future harmonised FTL scheme.

PRESS RELEASE – 19 July 2002

Commercial interests take precedence over aviation safety in the European Parliament

The European Cockpit Association (ECA) completely rejects the approach adopted on the 10 July 2002 by the Members of the Transport Committee of the European Parliament in their genuine efforts to harmonise the minimum standards on Flight Time and Duty Time for pilots to maintain safety (the Flight Time Limitation – FTL).

ECA is of the view that a critical safety issue such as the FTL harmonisation across the European Union can only be dealt with by the European Parliament, if due consideration is given to the latest medical and scientific evidence in the field, as well as existing best practices with regard to FTL. In adopting an amendment that is purely based on the commercial interests of airlines, the Parliament has demonstrated that such a technical flight safety decision needs to be developed by an independent safety body. This long-awaited FTL harmonisation cannot be the result of a «political» compromise between the interests of various airlines (scheduled, charters and regional) and the diverse political groups in the Parliament.

The sole aim of an FTL scheme is to avoid fatigue in flight crew, yet the views of the national aviation authorities, the medical and scientific experts and the pilots who are responsible for the safety on board have been deliberately ignored. The Parliament did not even make an attempt to listen to the experts in the field of Human Fatigue and Human Performance.

In the light of the failure by the European Parliament to achieve a harmonised FTL scheme, which can be endorsed by independent experts and not only the aircraft operators, ECA believes that this effort should now be redirected to the appropriate technical forum for such matters, namely the European Aviation Safety Agency (EASA).

ECA rejects every accusation expressed by MEPs regarding supposedly hidden intentions to achieve some industrial or social objectives in this harmonisation process. ECA's objective is and remains the protection and promotion of high levels of safety standards across Europe.

ECA calls on the representatives of the Member States to refer to the newly adopted European Aviation Safety Agency Regulation and to delegate to it the responsibility of introducing an harmonised FTL scheme, which would offer all guarantees from any vested interested whether commercial or industrial.

For further information please contact ECA office : +32.2.705.32.93, eca@eca.skynet.be

«Swissair 1931–2002:

Aufstieg, Glanz und Ende einer Airline»

Zum Zeitpunkt, als Urs von Schroeder 1999 sein Swissair-Buch zu schreiben begann, wunderten sich zwar alle über den aggressiven Expansionskurs der SAirGroup, doch dass es so rasch zu einem Kollaps kommen könnte, ahnte damals – auch beim Personal – noch niemand.

Text und Interview: Christoph Ulrich, Geschäftsführer



Nach jahrelangen Turbulenzen hatte die neue Konzernorganisation zu greifen begonnen, und ein Rekordergebnis liess auf bessere Zeiten hoffen. Es kam anders, und die Ereignisse überstürzten sich. Damit nahm auch das Buchprojekt, das ursprünglich als Fortschreibung der Geschichte geplant war, eine neue Wende. Was heute unter dem Titel «Swissair 1931–2002: Aufstieg, Glanz und Ende einer Airline» vorliegt, ist – mit

Schwerpunkt auf den letzten 30 Jahren – zu einer umfassenden Historie der Airline von ihren Anfängen bis zur finalen Farewell-Party vom 31. März geworden.

Was von Schroeders Buch von den zwei anderen, kürzlich erschienen Publikationen unterscheidet, die sich aus der Sicht der Teppichetage auf den Absturz fokussieren, ist seine facettenreiche Darstellung, wie sich das Unternehmen meist mit Geschick, zuweilen aber auch Irläufen und oft wechselndem Glück durch die Turbulenzen eines erratischen Umfeldes bewegte. Es zeichnet die Motive seines Erfolges nach und hält seine Triumphe ebenso fest

wie seine Irrungen und düsteren Momente. Dabei stösst man oft auf überraschende Details. Wussten Sie zum Beispiel, dass auch das holländische Kreuzfahrtschiff «Veendam» nach dem Absturz bei Halifax seinen Kurs wechselte und sich unter die Armada der Helfer mischte? Immer wieder ins Zentrum rückt der Autor die Sicht der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auf feinfühligste Art schildert er, wie sie die letzten zehn Jahre – geschüttelt von nicht enden wollenden Reorganisationen und Entlassungswellen – die Verwilderung der Management-Kultur und schliesslich den erschütternden Zusammenbruch erlebten.

Urs von Schroeder, heute freier Publizist, hat bereits acht Bücher geschrieben: Kurzgeschichten, Erzählungen und Sachpublikationen. Seine beeindruckenden Detailkenntnisse sind kein Zufall. Während 27 Jahren hatte er in den verschiedensten Funktionen im Kommunikationsbereich der Swissair mit allen Unternehmensteilen zu tun und stand oft im Brennpunkt des Geschehens. Auch in Krisensituationen. Oft hatte er Glück, so zum Beispiel kurz vor dem Umsturz des Schah-Regimes in Teheran, als ihn eine Kugel knapp verfehlte, ein andermal in Beirut während des Bürgerkrieges, als ein Artillerieangriff eine Kirche zerstörte, die er zwei Minuten vorher verlassen hatte! Obwohl viel Herzblut in seinem Buch steckt, widerstand er der Versuchung der persönlichen Abrechnung und legte stattdessen ein minutiös recherchiertes, faktentreues und reifes Werk vor, in dem er vor allem die Akteure zu Wort kommen lässt. Es ist ein Vermächtnis an die untergegangene Swissair, die – so der Autor – über sechzig Jahre lang Erfolgsgeschichte schrieb und ein Stolz der Nation war, bevor sie ein unwürdiges Ende fand: von einer Führung zu Boden geritten, welche den Boden unter den Füßen verloren hatte. «Wer sich künftig mit der Swissair beschäftigen wird, am «Schroeder» wird

kein Weg vorbeiführen», erklärte Hansruedi Frey vom Verlag Huber an einer Vorstellung im Airport-Forum. Darum gehört er nicht nur in die Bibliothek einstiger Swissairler, sondern müsste auch Pflichtlektüre für alle Swiss-Manager sein.

«Swissair 1931–2002» ist ein gebundenes Buch, reich illustriert und umfasst mit Anhang und Register 520 Seiten. Es kostet Fr. 58.– und ist beim Verlag Huber in Frauenfeld, in jeder Buchhandlung oder mit spezieller Widmung auch beim in Schaffhausen wohnhaften Autor erhältlich.

Urs von Schroeder, Im Stemmerli 9, CH-8200 Schaffhausen, Tel./Fax +41-52-6248151, E-Mail uvonschr@swissonline.ch

Hugo Buff+Co. Treuhand

Gesellschafter:

Markus Grob, Remo Andrighetto, Hugo Buff

Steuerberatung

Erbschafts- und Testamentsberatung

Chlupfgasse 2, 8303 Bassersdorf
Telefon 01 838 19 19, www.bufftreuhand.ch

Mitglied des Schweiz. Treuhänder-Verbandes STV/USF

Kurzinterview mit dem Autor

Rundschau: Was hat Sie dazu bewogen, überhaupt ein Buch über die SWISSAIR zu schreiben?

Urs von Schroeder: Ende der neunziger Jahre stellte man bei der SAirGroup fest, dass es viel Literatur über die Anfänge der Swissair gab, hingegen ab etwa 1968 eine grosse Lücke bestand. Ich bekam die Anfrage, ob ich diese Lücke füllen könnte. Dieses geschichtliche Interesse blieb aber, als sich die Grosswetterlage verschlechterte, nur von kurzer Dauer. Ich beschloss darauf, das Projekt eigenständig durchzuziehen. Dass sich die ursprünglich geplante geschichtliche Fortschreibung einst zur abschliessenden Historie entwickeln könnte, hätte ich – als ich 1999 zu schreiben begann – auch nicht im Traum gedacht!

Was war der spannendste Moment während Ihrer Recherche? Welches die unglaublichste Geschichte, die Sie entdeckt haben?

In meiner Tätigkeit stand ich fast drei Jahrzehnte lang bei der Swissair in Kontakt mit allen Bereichen und bekam somit selber sehr vieles mit. Je nach beruflicher Herkunft werden die Leser sehr unterschiedliche Dinge als «unglaublich» taxieren. Persönlich überraschte mich zum Beispiel, dass die Airline nach der Erdölkrise eigene Kerosinlager anlegte. Für mich spannend wurde es vor allem in der letzten Phase, als sich die Geschichte «live» und in unglaublicher Intensität und Dramatik fortzuschreiben begann.

Viel wurde über die SWISSAIR geschrieben. Mit dem Zusammenbruch der SWISSAIR sind so genannte Aviatik-Experten so richtig aus dem Boden geschossen. Wie unterscheiden Sie und Ihr Buch sich von den selbst ernannten Luftfahrt-Kennern?

Es spannt den Bogen von 1931 bis zum «Last Nightstop» am 31. März 2002. Ich versuchte, stets die verschiedensten Betrachtensebenen – so auch die der Mitarbeiter – einfließen zu lassen und verpflichtete mich der grösstmöglichen Sachlichkeit und Objektivität. Mit anderen Worten: Mein Ziel war, ein Buch zu schreiben, das nicht in sechs Monaten ausgebrannt ist, sondern eines, das noch in zehn Jahren gelesen wird und als Nachschlagewerk konsultiert werden kann.

Also eine alles umfassende Geschichte?

Eine 70-jährige Historie in Buchform kann nie «vollständig» sein. Sie besteht zwangsläufig aus Verdichtungen mit subjektiv ausgewählten Beispielen. Alles andere wäre nicht mehr lesbar!

Wie gross ist die Auflage Ihres Buches? Sind Sie mit dem Verkauf zufrieden?

Die erste Auflage umfasste 5000 Bücher. Jetzt – nach vier Monaten – ist die dritte Auflage in Vorbereitung. Wie könnte man da unzufrieden sein!

Was halten Sie von der neuen SWISS? Wo orten Sie die drei grössten Problemfelder?

Die Crossair wurde im letzten Herbst ebenso von den Ereignissen überrascht wie die Swissair und war durch die neue Situation natürlich überfordert. Sie hat vieles erstaunlich gut gelöst, anderes aber nicht. Problemfeld Nr. 1 ist für mich, dass es von Anfang an in Basel und Zürich ein unterschiedliches Verständnis gab. In Zürich herrschte die Meinung, die neue Airline solle mit den besten Elementen der beiden Vorgängerinnen neu aufgebaut werden. In Basel glaubte man andererseits, alles, was auch nur im entferntesten nach Swissair roch, möglichst rasch ausmerzen zu müssen. Dass die Swissair mindestens ein halbes Jahrhundert lang zu den herausragendsten Airlines der Welt gehörte, noch bis zum Schluss «Benchmark» für die meisten ausländischen Konkurrenten blieb und weiss Gott nicht verantwortlich für den SAirGroup-Absturz war, wurde hier geradezu bösartig ignoriert. Dies ist eine Ursache für den grossen Graben zwischen den beiden Kulturen. Was mich von Anfang an irritierte – dies das Problemfeld Nr. 2 –, waren die Prioritäten. Erste Priorität schien mir eine rasche Strukturbildung, Besetzung der Kernfunktionen, Einbindung und Motivation des Personals. Gerade hier haperte es aber. So war nicht zu verstehen, weshalb es beispielsweise so lange dauerte, bis über die Organisation von Technik oder Fracht entschieden war. Während ausgiebig über Details wie Farbdekor der Kabinen oder Flaschenweine diskutiert wurde, verfügten die Reisebüros noch nicht einmal über das Elementarste für den Verkauf: den Flugplan. So wurde Geld vernichtet, bevor es zufließen konnte! Für ein drittes Problemfeld halte ich die Selbstüberschätzung und Arroganz. Kaum jemand stellt die Leistungen der früheren Crossair in Frage. Dass sie aber glaubte, zumindest anfänglich, den rasanten Aufstieg von der regionalen Liga in die Weltliga ohne Ein-

bezug des vorhandenen Know-how-Kapitals schaffen zu können, ist schon erstaunlich. Auch aus wirtschaftlicher Sicht, denn ein Erfahrungsaufbau von null, unter Einschluss aller potenziellen Irrtümer, ist wahn-sinnig teuer. Dass sich die Swiss, bevor überhaupt etwas hundertprozentig angelaufen war, bereits als «most civilized airline» anpries, sich damit der Häme und dem Spott aussetzte, ist wohl das prominenteste Beispiel für eine übersteigerte Selbsteinschätzung.

Was macht die SWISS hingegen gut – vielleicht sogar besser als die Swissair?

(lachend) Ihre Personalfestel!

Was halten Sie von der SWISS-Führung?

Leider ist sie bis heute durch den psychologisch problematischen Entscheid belastet, dass sie fast ausschliesslich aus Ex-Crossair-Leuten besteht und deshalb bei einem Teil des Personals Akzeptanzprobleme hat. Dieser Entscheid war – unerheblich der spezifischen Qualifikationen – ein Eigengoal, weil er der Verschmelzung der Kulturen nicht förderlich ist. Ist diese Führung tatsächlich so offen, wie sie sich gerne gibt? Weiss sie auch, dass nur, wer die Vergangenheit kennt, richtig in die Zukunft steuern kann? Vergangenheit ist nicht nur die kumulierte Erfahrung von Crossair und Swissair, sondern einer ganzen Industrie. Das Fliegen braucht nicht neu erfunden zu werden!

Was muss in nächster Zeit geschehen, damit sie nicht demnächst das Buch über die SWISS mit dem Titel «Aufstieg, Glanz und Ende einer mit Steuergeldern finanzierten Airline» schreiben müssen?

Sie muss, mit allem Respekt für Lugano und Bern, globaler denken und ihren Blickwinkel von der Schweiz ins Ausland lenken. Dort muss sie sich jetzt besonders anstrengen. Dazu muss sie dringend – statt flotter Sprüche und Hochglanzbroschüren – die Leistungen erbringen, die sie versprochen hat und verspricht. Sie muss «liefern» und nicht nur «an Dingen arbeiten»; besser heute schon als morgen. Sie muss nicht nur auf die Kunden hören, sondern auch auf ihre Basis und intern selbstkritischer und konfliktfähiger werden. Sie muss Neues erfinden, aber nicht partout alles ändern. Vor allem nicht das, was funktioniert!

Besten Dank für dieses Interview!

Was Urs von Schroeder zum Streit zwischen CCP und SWISS-Management meint, wurde vor rund zwei bis drei Wochen in verschiedenen Tageszeitungen abgedruckt:

Swiss-Piloten (ex-Crossair) in der Sackgasse

Die Ex-Crossair-Piloten haben sich in eine gefährliche Fluglage manövriert. Ihr Arbeitskampf könnte nicht nur ihren eigenen Hals brechen, er gefährdet auch die Zukunft der Swiss. Was steckt wirklich hinter diesem Powerplay?

Urs von Schroeder

In einem Beruf, der international durch gleiche Anforderungen und Standards geprägt ist, orientieren sich die Pilotenlöhne am weltweiten Arbeitsmarkt. Vor dem Crash der SAirGroup lagen die Swissair-Piloten im europäischen Mittelfeld der grossen Gesellschaften. Auf einem tieferen Niveau bewegten sich die Crossair-Piloten. Vom Patriarchen Moritz Suter über die Jahre kurz gehalten, platzte ihnen 1999 der Kragen. Nach langem Seilziehen gelang es ihnen, kleinere Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen zu erkämpfen. Die beträchtlichen Unterschiede zwischen Swissair und Crossair blieben. Nichts Ungewöhnliches, denn weltweit besteht ein Salärgefälle zwischen den Piloten der grossen Linien- und der Regionalgesellschaften. Wenngleich die Verantwortung unteilbar ist, macht es wirtschaftlich einen Unterschied, ob Piloten 30 oder 250 Passagiere befördern. Die Kostenstruktur der kleinen Airlines lässt eine analoge Entlohnung nicht zu. Das wissen auch die Ex-Crossair-Piloten. Ihre «Diskriminierung» ist ein Vehikel für Forderungen anderer Art. Damit streuen sie der Öffentlichkeit, die wenig Verständnis für diesen Konflikt aufbringt, Sand in die Augen.

Zu viele Kurzstrecken-Piloten

Nach dem SAirGroup-Crash startete die Swiss mit einer reduzierten Mittel- und Langstreckenflotte. Von den einstigen Swissair-Piloten verloren 340 ihre Stelle, während die 845 Verbliebenen Salärkürzungen von bis zu 32% und den Verlust von Privilegien verdauen mussten. Damit tauchten sie in die Gruppe der weltweit tiefstbezahlten Linienpiloten ab: in die drittletzte Position vor Thai International und Air India! Ihr Verband, die Aeropers, akzeptierte diesen Abstieg mit dem Hinweis, er wolle damit seinen Beitrag zum Aufbau der neuen Airline leisten. Weiter will er nicht gehen. Für das Salärniveau der Crossair-Kollegen trifft ihn keine Schuld.

Nicht verkleinert wurde die Kurzstreckenflotte der einstigen Crossair; sie blieb im Verhältnis zur restlichen Flotte überdimensioniert. Die 1000 Piloten der Regional-Airline behielten ihre Stellen und sind zum Teil massiv unterbeschäftigt. Obwohl ein Schnitt dringend wäre, zum Abbau von überzähligen Kurzstrecken-Piloten konnte sich die Swiss bis heute nicht durchringen. Das rächt sich jetzt. Im jetzigen Arbeitskampf geht es dem Verband Swiss Pilots der ex-Crossair-Piloten (früher CCP) weniger ums Geld als vielmehr um einen Schutz vor allfälligen Entlassungen.

Grösstmögliche Gerechtigkeit: Seniorität

Wie soll man Karrieren und Salarierungsskalen in einem Beruf gestalten, in dem nicht nur alle die gleichen Uniformen tragen, sondern alle die gleichen Qualifikationen mitbringen und nach analogen Leistungsnormen arbeiten müssen? Die internationale Zivilluftfahrt fand dafür die einzige gerechte Lösung: das Senioritätsprinzip. «Dieses System verhindert Konkurrenzkämpfe und Spannungen im Cockpit», erklärt Ben Bosshardt von der Aeropers. Als die Swiss die beiden Korps verschmolz, ergab sich zwangsläufig, dass die Mehrzahl der einstigen Swissair-Piloten dank ihrer Flugjahre in der Senioritätsliste weiter oben stehen als

das Gros der überwiegend sehr jungen Ex-Crossair-Leute. Bei der Swissair dauerte es 12 bis 14 Jahre, bis man Kapitän wurde – bei der Crossair winkte der linke Cockpitsitz bereits nach etwa drei Jahren. In der nahen Zukunft dürfte sich dieses Karrieretempo spürbar verlangsamen.

Swiss Pilots ging auf die Barrikaden und forderte bei der Seniorität ein Reissverschlussystem. Das hätte zum Beispiel zur Folge, dass ein Ex-Crossair-Kapitän mit fünf Flugjahren etwa die gleiche Seniorität bekommen könnte wie ein Ex-Swissair-Copilot mit 14 bis 15 Jahren Flugerfahrung. Dass diese Lösung in den Augen der Swissair-Cockpit-Leute nichts mit der von den Basler Piloten beschworenen «Gerechtigkeit» zu tun hätte, ist nachvollziehbar. Chancenlos blieb sie auch bei der Unternehmensführung. Weshalb die Gewerkschaft beinhart daran festhält, ist offensichtlich: Sie befürchtet, dass im Falle von Entlassungen auf der Senioritätsliste von hinten gestrichen werden könnte. Piloten sind nur für einen Flugzeugtyp zugelassen. Umschulungen kosten viel Geld und brauchen Zeit. Somit ist es nicht möglich, aus Regionalpiloten von heute auf morgen Langstrecken-Piloten zu machen. Teil des Senioritätsprinzips ist es, dass man auf kleinen Flugzeugen beginnt und sich schrittweise in höhere Sphären hinaufarbeitet. Ein Systemwechsel liefe auch dem Prinzip zuwider, bei grösseren und komplexeren Jets erfahrenere Leute einzusetzen.

Bei einem Abbau müssten Cockpit-Leute der Flugzeugtypen über die Klinge springen, bei denen ein Überbestand besteht. Das sind zurzeit die Kurzstreckenjets. Deshalb sind die bisher ungeschoren davongekommenen Ex-Crossair-Piloten – unerheblich ihrer Seniorität – tatsächlich am meisten gefährdet.

Zwei Verträge: eine Diskriminierung?

Für Aussenstehende wirkt es sonderbar, wenn es in einer Firma zwei Gewerkschaften für die gleiche Berufskategorie gibt und mit beiden über unterschiedliche GAVs verhandelt wird. Noch irritierender mutet an, wenn die offerierten Arbeitsbedingungen eine Gruppe begünstigen und die andere benachteiligen. Eine Verletzung des Gleichbehandlungs-Prinzips. Diese nützen die Swiss Pilots als Hebel, um ihre Forderungen durchzubringen. Rückenwind gab ihnen das jüngste Gerichtsurteil, das ihnen im Prinzip Recht gab.

Indessen strebt die Swiss nichts anderes an, als ihre Piloten – wie auch alle anderen Airlines – nach dem bewährten Senioritätsmodell bei den Regionaljets beginnen und schrittweise in die oberen Ligen aufsteigen zu lassen. Bei der neuen Gesellschaft ging es aber vorerst darum, die zwei bestehenden Korps zu integrieren. Am einfachsten und billigsten war es, alle Cockpit-Leute in den Jets weiterfliegen zu lassen, für die sie ausgebildet und lizenziert waren. Eine andere Möglichkeit hatte die im Ruckzuck-Tempo gestartete Airline nicht. Der Aufstieg in grössere Flugzeuge und in die Langstrecken-Operation ist für Ex-Crossair-Piloten offen, doch wird es Jahre dauern, bis die Durchmischung von unten nach oben erfolgt ist. Diese Lösung durch die Swiss-Leitung war die logische – für jede andere hätten die Zeit und das Geld gefehlt.

Swiss Pilots auf einem Irrflug

Dass die Swiss Pilots gleiche Bedingungen fordern, wie sie der Aeropers gewährt wurden, ist grundsätzlich verständlich. Würde die Swiss dieser Forderung nachgeben und auf einen Schlag alle gleich stellen, würde sie das jährlich 35 Millionen Franken kosten und der Gesellschaft das Genick brechen. Um das Gefälle zu verringern, wurde den Ex-Crossairlern eine Salärangepassung um 16% nach oben angeboten. Während die Zürcher einen Salärabstieg akzeptiert haben, sperren sich die Basler hartnäckig gegen eine Erhöhung. Sie haben sich einer Alles-oder-nichts-Strategie verschrieben und sich damit in eine Sackgasse manövriert.

«Um in nicht vorhersehbaren Situationen Alternativmöglichkeiten zu haben, gehört es zur Flugvorbereitung jedes Piloten, Ausweichflughäfen zu planen», stellt Aeropers-Präsident Markus Jöhl fest. «Die Swiss Pilots haben das hier nicht getan und befinden sich jetzt in einer desperaten Lage.» Die Frage ist, ob sie – mit dem Rücken zur Wand – fähig sind, die Prioritäten noch klar zu sehen. Ein Streik, und ein solcher ist nicht mehr auszuschliessen, würde dem ganzen Personal schaden und könnte die imagemässig angeschlagene Swiss ernsthaft gefährden.

Auf dem Weg zur Zweiteilung?

Die Sturheit der Swiss Pilots, die das gesamte Boot ins Wanken bringt, ist ein Grund dafür, das sich die Fronten zwischen Zürich und Basel noch verhärten. Auf der einen Seite Frust und Missbehagen gegenüber den «arroganten» einstigen Swissairlern, die im Flugbereich nach wie vor privilegiert scheinen. Auf der anderen das Misstrauen gegenüber den Crossairlern, die in der Mehrzahl die strengen Selektionshürden bei der einstigen Swissair nicht

geschafft hätten, aber nun das Sagen haben. Vorfälle wie die kürzliche Notlandung bei Berlin verstärken die Vermutung, bei den Qualifikationen der Basler seien die Messlatten anders. Das Fass zum Überlaufen brachte Swiss-Pilots-Präsident Daniel Bieli, als er im Fernsehen aussagte, die Flugsicherheit sei durch den Arbeitskonflikt nicht mehr gewährleistet. Nicht nur bei der Aeropers taxiert man diese Äusserung als «fragwürdigen Professionalismus» und als «grob fahrlässig». Piloten, die nicht mit Stress umgehen können, sind nach Meinung von Experten nicht mehr flugtauglich und müssten vom Himmel geholt werden. Alarmierend ist, wenn sich Mitarbeiter – interne Medien sprechen ihre eigene Sprache – weigern, inskünftig Swiss-Kurzstreckenflugzeuge als Passagiere zu besteigen!

Würde die Swiss die Mittel, wie von den Basler Piloten gefordert, «gleichmässig» verteilen, würden ihr die erfahrenen Langstreckler davonlaufen. Gibt sie nicht nach, droht eine Eskalation bei der jungen Fraktion. André Dosé und dem Verwaltungsrat dürfte die heutige Situation schlaflose Nächte bereiten. Nicht von ungefähr. Von Anfang an hat die Führung wenig getan, um die schwelenden Konfliktherde einzudämmen und die Kulturen zu verschweissen. Ohne harte Entscheide droht das Schiff auf Grund zu laufen. Bereits spricht man offen über eine erneute Trennung der Lang- und Mittelstreckenoperation vom Kurz- oder Regionalbetrieb. Warum auch nicht – weltweit lassen praktisch alle grossen Airlines ihre Regionaldienste durch unabhängige Töchter erbringen. So oder so ist mit den Piloten Einigkeit zu erzielen, denn ohne sie läuft im Luftverkehr nichts.

PENFREE

FREIZÜGIGKEITSSTIFTUNG

PensFree – Einzigartige Freizügigkeitsstiftung

- **Bei Stellenwechsel oder vorzeitiger Pensionierung**
Nutzen Sie den Vorteil, Ihr Freizügigkeitsguthaben individuell bewirtschaften zu können. Bei PensFree bestimmen Sie den Kurs.
- **Bei definitiver Abreise ins Ausland**
Profitieren Sie vom fiskalischen Umfeld im Bereich der Quellensteuer.

Kontaktieren Sie uns! Mit Interesse informieren wir Sie über die zahlreichen Vorteile von PensFree.

FREIZÜGIGKEITSSTIFTUNG PENFREE

HERRENGASSE 14 CH-6430 SCHWYZ TELEFON +41 41 819 60 69

E-MAIL info@pensexpert.ch INTERNET www.pensexpert.ch

AEROPERS-Strategieseminar von Ende Juni 2002

Vom Sonntag, 23. 6., bis Mittwoch, 26. 6. 02, hat der AEROPERS-Vorstand das jährliche Strategieseminar durchgeführt. Unsere Spezialisten, welche die «Knochenarbeit» des Verbandes während des Jahres erledigen, waren vom Montag Nachmittag bis am Dienstag Abend ebenfalls Teilnehmer am Seminar.

Text: Christoph Ulrich, Geschäftsführer

Im Rahmen der Diskussionen und der Strategiedefinition hat sich eindeutig gezeigt, dass die AEROPERS nicht einfach eine einzige längerfristige Strategie verfolgen kann, sondern jederzeit für verschiedene Szenarien vorbereitet sein muss. Es wird denn auch unsere Hauptaufgabe sein, fundiert vorbereitet für verschiedene Varianten – und immer einen Schritt voraus – die kommenden Monate und Jahre der Verbandsarbeit zu gestalten.

An dieser Stelle müssen wir leider auch wieder einmal festhalten, dass die Erwartungshaltung für kurzfristige Verbesserungen nicht zu hoch geschraubt werden soll. Es ist allen Beteiligten klar, dass der B-GAV02 die absolute Bottom-Line ist und unsere Arbeitsbedingungen wieder verbessert werden müssen; doch der Zeitpunkt für diese Verbesserungen ist weder heute noch morgen, sondern er liegt in der mittel- bis langfristigen Zukunft!

Im Seminar wurden die Ressorts wie folgt verteilt:

Präsidium – Markus Jöhl

Vizepräsidenten – Christoph Flügel und Ben Bosshardt

GAV-Umsetzung / Entwicklung / Verhandlungen / Konfliktmanagement / Unterwanderungsschutz – Christoph Flügel

Finanzen / Versicherungen – Markus Schneider

Flight-Ops – Christian Frauenfelder

Bestände / Seniorität / Training – Ben Bosshardt

Verbände / Behörden – Marc Vionnet

Strategische Entwicklungen / Industrietrends – Richard Huber

Mitglieder / Interessengruppen (IGs) / Projekte – Martin Fischer

Verbandsmanagement – Christoph Ulrich, Geschäftsführer

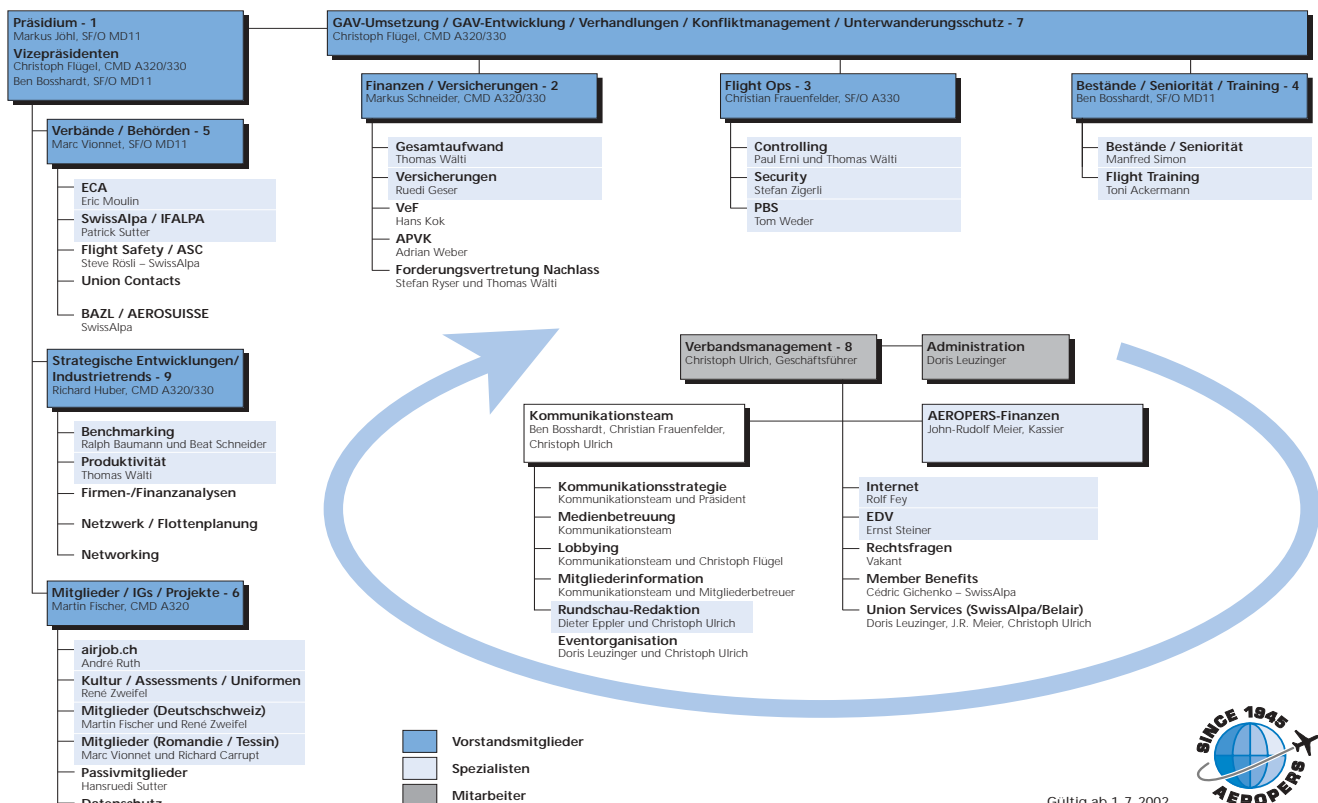
Die Vorstandsmitglieder werden auch in Zukunft durch ein engagiertes Team von Spezialisten unterstützt. Details sind dem neuen Organigramm zu entnehmen (siehe unten).

Wir haben im Rahmen des Seminars die existenziellen Ziele der AEROPERS überprüft und in der aktuellen Lage nach wie vor für adäquat befunden. Es sind dies:

- Erhaltung der Einflussmöglichkeiten (Macht des Verbands)
- langfristige Arbeitsplatzsicherheit
- die Regelung des Arbeitsverhältnisses mittels Gesamtarbeitsvertrag
- die langfristige Existenz des Verbands

Des Weiteren wurden ein detaillierter Zielkatalog (kurz-, mittel- und langfristige Ziele) sowie ein Master-Actionplan verabschiedet.

Am Montag Abend des Seminars haben wir die Herren Brandt, Tappy und Luginbühl von der SWISS als Gäste empfangen. Es haben diverse interessante bilaterale Gespräche zwischen Spezialisten bzw. Vorstandsmitgliedern und den SWISS-Gästen stattgefunden.



Gültig ab 1. 7. 2002



Vorstand und AEROPERS-MitarbeiterInnen



Markus Jöhl
Präsident



Ben Bosshardt
Vizepräsident



Christoph Flügel
Vizepräsident



Martin Fischer



Christian Frauenfelder



Richard Huber



Markus Schneider



Marc Vionnet



Christoph Ulrich
Geschäftsführer



Doris Leuzinger
Assistentin

Spezialisten



Toni Ackermann



Richard Carrupt



Paul Erni



Rolf Fey



John-Rudolf Meier



Eric Moulin



André Ruth



Manfred Simon



Patrick Sutter



Thomas Wälti



Tom Weder



Stefan Zigerli



René Zweifel

Ohne Bild: Ralph Baumann, Dieter Eppler, Ruedi Geser, Beat Schneider und Ernst Steiner

AEROPERS

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

Öffnungszeiten

Mo–Fr 9.00–12.45 Uhr
14.00–17.00 Uhr
oder nach Voranmeldung

Überbestand – Wo sind sie denn alle?

Als während der Verhandlungen zum Gesamtarbeitsvertrag (B-GAV) der Sollbestand für die Operation der 26/26-Flotte errechnet wurde, einigte sich die AEROPERS mit der Geschäftsleitung auf einen Sollbedarf von 826 Piloten-Vollzeitstellen. Diese Zahl beinhaltet bereits einen erhöhten Bedarf, der durch die Umflottung des MD11 auf A340 auf die Piloten im OC2 zukommen wird. Doch wie errechnet sich diese Zahl?

Text: Ben Bosshardt, Vizepräsident



Auf der Kurzstrecke wird der Bedarf anhand von Indizes ermittelt. Dieser bestimmt die Anzahl Piloten, welche für die Operation eines Flugzeugs notwendig sind. Ferien, Militär, Reservisten, Krankheitsabwesenheiten, Training sowie andere «Bodeneinsätze» sind darin bereits beinhaltet. In der Langstreckenoperation wäre allerdings eine Index-Betrachtung mit einem zu grossen Fehler behaftet. So variiert mit den angefliegenen Destinationen und den daraus resultierenden Rotationen die Anzahl notwendiger Piloten sehr stark. Jede Destination hat also zusammen mit der Anzahl Flüge pro Woche einen sehr individuellen Bedarf. Erst mit konkreten Einsatzrotationen ist eine genaue Rechnung überhaupt möglich. Auch hier werden natürlich Abwesenheiten vom Flugdienst hinzugerechnet, um einen Bedarf zu ermitteln. Als Grösse dieser Rechnung resultierte ein Sollbedarf von 826 Vollzeitstellen, welche durch die ehemaligen Swissair-Piloten zu besetzen waren.

Erst am 31. März 02, nach Unterzeichnung aller Verträge durch alle Piloten, war erstmals bekannt, wie viele Piloten der ehemaligen Swissair auch bei der Swiss weiterarbeiten wollten. An diesem Tag standen der Fluglinie 851 Piloten zur Verfügung, welche für die Operation der

Airbus- und MD11-Flotte vorgesehen waren. Diese Zahl reduzierte sich in den darauf folgenden Monaten durch Bezug von RAV, UMU und Austritten kontinuierlich. Eine Momentaufnahme am 31. August 02 zeigte, dass nur noch 842 Piloten mit einem monatlichen Einsatz auf der Strecke tätig waren. Berücksichtigt man zusätzlich noch die rund 35 Teilzeilverträge mit Arbeitsspesen zwischen 65 und 90%, und errechnet, wie viele Vollzeitstellen zu dessen Ersatz notwendig sind, so ergibt dies knapp sechs Positionen. Somit kann also nur noch von einem Überbestand von zehn Piloten gesprochen werden, was sicherlich einer sehr kleinen Zahl entspricht.

Leider verteilt sich dieser Überbestand aber nicht gleichmässig über alle Flotten und Funktionen. So sind die First Officer Airbus sowie die Captains MD11 eher knapp an der Zahl, während die First Officer MD11 sowie die Captains Airbus momentan einige Positionen zu viel aufweisen. Korrigiert wird dieser Umstand durch zwei Umschulungskurse für insgesamt zehn First Officer von MD11 auf Airbus im November. Gleichzeitig zur Entspannung der Lage trägt der leicht reduzierte Cockpit-Bedarf auf MD11 im Winterflugplan bei. Spätestens Anfang des nächsten Jahres kann also mit einer gleichmässigen Verteilung aller FCM über die Flotten gerechnet werden. Allerdings ist es zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich, eine Prognose für unsere Captains in der

Funktion als Copilot zu stellen. AEROPERS setzt sich dafür ein, dass diese möglichst bald wieder als Captain auf dem linken Sitz eingesetzt werden.

Bei der Betrachtung dieser Zahlen ist es nachvollziehbar, weshalb sich die Überbestände bei der Ferienzuteilung kaum bemerkbar machen. Insbesondere wenn alle Piloten in der Schulferienwoche Ferien beziehen wollen, ergeben sich trotz des Überbestandes sehr schnell Engpässe.

AEROPERS führt akribisch Buch über die Bestände und berechnet den Solidaritätsbeitrag im dreimonatigen Zyklus jeweils neu. So steht auch jedem Piloten im Gegenzug zum monetär geleisteten Beitrag ein Anteil TZV zu, welcher in Form variabler Ferien gutgeschrieben wird.

Als Ausblick auf das nächste Jahr ist schon heute voraussehbar, dass wir im Hinblick auf die Umflottung von MD11 auf A340 sicherlich keine Überbestände mehr haben werden.

Zu verkaufen in Herdern TG

7 1/2-Zimmer-EFH

Baujahr 1975, sehr gepflegt,
herrliche Aussicht, sehr ruhige Lage.

Therese Jacob
Immobilien
052 741 50 30



Danish lifestyle

Fordern Sie unseren aktuellen
Prospekt an oder vereinbaren
Sie einen Termin mit unseren
Einrichtungsspezialisten

scanline
ist Ihre Küche

Römerstrasse 138
8404 Winterthur
052 242 04 41
www.scanline.ch

Ausstellung und Verkauf von Bildern zugunsten der Stiftung Kinderhilfe des Swissair Group Personals

Text: Gusti Bader, Präsident Stiftung Kinderhilfe und pensionierter MD-11 CMD

«Erinnerungen eines Swissair-Piloten»

Unter diesem Thema führen wir ab 27. Oktober für rund zehn Tage eine Ausstellung mit Bildern von Nico van Duyn im Personalrestaurant des Terminals A durch. Der Künstler wird anwesend sein.

Nico van Duyn führte nach seiner Pensionierung als Captain B-747 der Swissair während acht Jahren eine Malschule in der Toskana. Vor drei Jahren hat er diese wieder geschlossen, um sich voll seiner Malerei zu widmen. Er hat sich bereit erklärt, den vollen Erlös der Ausstellung der Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals zukommen zu lassen.

Trouvailles für Swissair-Fans

Zum Verkauf gelangen ca. 50 Bilder zu den Themen

- Swissair (Flugzeuge, Cockpit usw.)
- Flughafen
- Wolkenlandschaften

Die Bilder zeigen Szenen und Augenblicke, die an die grosse Zeit der Swissair erinnern.

Nico van Duyn versteht es, seine beiden Leidenschaften – Fliegerei und Malerei – zu verbinden.



Die Bilder werden viele Herzen höher schlagen lassen. Der Untergang unserer Swissair macht diese Ausstellung noch bedeutungsvoller.

Kein Grounding für Kinderhilfe

Weiterleben soll das Kinderhilfswerk des Swissair Personals, das vor 46 Jahren von ein paar beherzten Swissair-Angestellten gegründet worden ist. Seither haben viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair mit ihren freiwilligen Salärabzügen und regelmässigen Spenden Tausenden von Kindern in Not zu einer menschenwürdigen

Kindheit und einer Ausbildung als Grundlage für ein selbständiges Leben verholfen. Das Cockpitpersonal hat seit jeher einen wesentlichen Anteil der Spenden erbracht.

Leider weigert sich die VEF, Salär- und Rentenabzüge für unsere Kinderhilfe zu machen. In der Folge sind unsere Spendeingänge auf weniger als die Hälfte zurückgegangen. Die SWISS hat uns vorderhand jegliche Unterstützung verweigert.



Der Stiftungsrat setzt alles daran, auch in Zukunft die so benötigte Kinderhilfe weiter leisten zu können. Spenden sind nach wie vor möglich auf unser Postcheckkonto 80-26140-7. Wir danken allen herzlich, die uns dabei unterstützen.

Nähere Angaben über die Ausstellung und die Vernissage am 27. Oktober 02 entnehmen Sie bitte den Anschlägen und Plakaten sowie unserer Homepage www.swissair-kinderhilfe.ch.

Jetzt noch **bequemer**, die Raiffeisenbank in unmittelbarer **Flughafennähe**.



Wir machen den Weg frei

Herzlich willkommen bei der Raiffeisenbank in Kloten

Mit Top-Angeboten wie zum Beispiel:

- Vorzugszins für Mitglieder
- Wechsel von Fremdwährungen kommissionstfrei
- Anlage- und Pensionsberatung
- Vorsorge- und Freizügigkeitskonti mit Vorzugszins
- Hypotheken

Direkt bei der Kreuzung «Zum Wilden Mann».
Viele Parkplätze vorhanden.

Raiffeisenbank
Schaffhauserstrasse 151
8302 Kloten
Tel. 01 815 84 00, Fax 01 815 84 84
www.raiffeisen.ch/embrach



Ja, ich möchte von den Raiffeisen-Dienstleistungen profitieren. Senden Sie mir bitte Unterlagen oder rufen Sie mich an:

Vorname/Name: _____

Strasse/Nr.: _____ PLZ/Ort: _____

TH P: _____ G: _____

28th INTERNATIONAL AIRLINE PILOTS SKI GET TOGETHER Pila 2003



WHEN

From Sunday, January 19th to Sunday, January 26th 2003

WHERE

PILA, AOSTA, ITALY

A ski resort located in the Aosta Valley overlooking the city of Aosta, which is just 18 minutes away by cable car or reachable by a panoramic road 18 km long and kept open the whole year round. It offers 70 km of pistes just beyond the doorstep of the hotel with twelve ultramodern lift moving 17.200 persons an hour.

In Pila there is the opportunity to experience walking in the woods with snowshoes.

An easy and safe way allowing everybody to get in touch with nature.

For further information check www.pila.it

HOTEL

Hotel Villaggio VALTUR located at an altitude of 1800 m rented for the whole week exclusively for the ski meet!

All rooms include bathroom with shower, hairdryer, direct phone, satellite TV, safety box and fridge.

Electricity standard european 220V\50 Hz.

Facilities: big restaurant, restaurant for children, mini club from 5 to 12 years, bar, heated pool, sun terrace, gym, sauna, massage, ski storage facilities and ski rental.

Nightly entertainment provided by Valtur staff.

PACKAGE

Our package include:

Transportation by bus from Turin airport (approx. 1 hour) or Milano Malpensa airport (approx. 2 hours).

Seven nights accommodation, breakfast, lunch and dinner at the hotel, drinks included

Free access to swimming pool and fitness center

Six days lift pass (no ski lessons)

One-day excursion by bus to another ski resort (La Thuille)

EXTRAS/OPTIONAL ACTIVITIES

At extra charge:

A turn around the skating rink at Pila, an evening outings by bus at the Saint Vincent casino with its gambling tables and slot machines, ski lessons.

INSURANCE

No personal, accident or travel insurance is included

MEDICAL

Hospital in Aosta

PRICE

Person in single room 950 €
 Per person in double room 700 €
 Third person staying in double room 600 €
 Children aged 5-12 in parents room 500 €
 Children below 5 years free
 Reduction for non skier 100 €
 Reduction for non skier children 5/12 80 €

CANCELLATION

after 24 Nov 2002 25% of total package
 after 10 Dec 2002 50% of total package
 after 27 Dec 2002 100% of total package

PAYMENT

Confirm your reservation with a payment free of charge for the receiver. It is **very important** to have your name in the money order/bank draft to:

PILOT SKI MEET 2003

BANCA POPOLARE DI LODI
 Via Poli,3 00187 ROMA
 C/c 0980 300083 ABI 05164 CAB 0320
 IBAN: IT 71M05164 03200 300083
 SWIFT CODE: BPALITMLRMO

APPLICATION FORM

If application form is not included in this brochure, please use the form on internet www.pilotski.com We need the names of the people on your party, your age, if you are on duty or retired, skier or not, if you pick up the bus from Turin/Milano and the size of a sweater we presents to everyone from the age of 6 up

CONTACT US

For further information contact the organizing committee:
 Marmontini Fiorenzo tel/fax 065298983 E-mail: m.fiorenzo@fiscalinet.it
 Capitani Mario tel 065203902 E-mail: mariocapitani@hotmail.com
 Lonet Cesare tel 0761557622
 Mori Pino tel 3392742786 E-mail: pinomori@libero.it
 P.R. e Sponsor: Carla Alpi tel:3383776965

TO LEAVE AT HOME

VALTUR VILLAGE
 PILA FRAZ. PILA 76
 11020 GRESSAN (AO)
 TEL.0165/521041-2-3-4
 FAX 0165/521283



28th INTERNATIONAL AIRLINE PILOTS SKI GET TOGETHER Pila 2003

Please forward your application over by FAX or E-MAIL to skimeet@anpac.it

Address: ANPAC - Pilots Skimeet 2003
Mrs.: Maria Rossi Rocchi

Phone: +39 06 65.19.151
Fax: +39 06 65.90.308

PLEASE FILL THE FIELDS:

Last Name: First Name:
Date of Birth: Airline: Status/Position:
Address: City: Prov/State:
Country:
Phone: Fax: E-mail:

FAMILY MEMBERS:

Last Name: First Name: DOB: M/F/Child
Last Name: First Name: DOB: M/F/Child
Last Name: First Name: DOB: M/F/Child

GUEST:

Last Name: First Name: DOB: M/F/Child
Last Name: First Name: DOB: M/F/Child

ROOMS REQUIRED:

ROOMS	SKIER	NON SKIER	TOTAL
Single room	950 €	850 €	Total
Double room, per person	700 €	600 €	Total
Add. person in double room	600 €	500 €	Total
Children aged 5-12 in parents room	500 €	420 €	Total
Children up to 5 years old	Free	Free	Total
Bus from Rome (per person)	70 €	70 €	Total
GRAND TOTAL			Total

Sweater, one per person from 6 years on: size (S, M, L, XL, XXL)/number:

Bus transportation from/to Milano? Yes (Y) No (N) or Torino? Yes (Y) No (N)

Rund ums Fliegen

Text: Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Thai ohne ETOPS

Am 18. Mai musste eine Boeing 777-300 umkehren, weil ein Triebwerk einen Kompressor Stall erlitt. Weil dadurch die Anzahl Triebwerkstilllegungen mit 0.046 pro 1000 Flugstunden nahe der ETOPS-Limite von 0.05 zu liegen kommen, hat Thai Airways freiwillig auf den Einsatz ihrer neuen Boeing 777-300 auf ETOPS-Strecken verzichtet. Rolls-Royce und Boeing sind perplex und denken, dass es ein unnötiger Schritt sei. Thai will erst darauf zurückkommen, wenn Rolls-Royce ein entsprechendes Service Bulletin veröffentlicht, das die Probleme in der Hochdruck-Kompressorstufe löst. Die 777-200 von Thai sind von dieser Massnahme ausgenommen, da ihre ETOPS-Statistik zu keiner Beanstandung Anlass gibt.

Negativrekord

Das letzte Jahr war für die Luftfahrt erwartungsgemäss das schlechteste. Die IATA rechnet mit einem weltweit eingeflogenen Verlust von 12 Milliarden \$. Die 200 Mitglieder der IATA transportierten 1,35 Milliarden Passagiere im Linienverkehr, 3,3% weniger als im Jahr 2000. Der Ladefaktor fiel auf 70,3%, und die beförderte Frachtmenge war 7% tiefer als im Jahr 2000.

Lufthansa Business



Die Genfer Private Air fliegt für die Lufthansa

Class plus

Der Spezialservice der Lufthansa zwischen Düsseldorf und New York hat im ersten Monat der Operation die Erwartungen erfüllt. Die von der Genfer Privat Air eingemieteten Boeing Business Jets mit ihren 48 Sitzen waren gut besetzt, jedenfalls über den 60%, die zum Erreichen des break-even notwendig sind.

Pech für Supersonic Japan



Ein Feuerwerk für Japans SST

Ein zwei Tonnen schweres, 11,5 Meter langes und 8,7 Millionen \$ teures 1:10-Modell eines Überschallflugzeugs sollte am 14. Juli zum ersten Flug aufbrechen. In Woomera, der ehemaligen Abschussbasis der Europa-Rakete, war das Modell bereit, mit Sprengbolzen an eine kleine Trägerrakete von sieben Meter Länge montiert. Auf 18 000 Meter sollte die Reise gehen, dann hätte das Modell eines zukünftigen, 300-plätzig Verkehrsflugzeuges im Gleitflug Mach 2 erreichen sollen. Doch daraus wurde nichts. Die Rakete erhielt kurz nach dem Abheben ein Signal zur Separation des Modells, die Sprengbolzen taten ihre Arbeit und brachten dadurch die Rakete aus dem Kurs. Diese wurde umgedreht und bohrte sich in den Boden. Wenige Meter neben dem Startturm kam auch das Modell nach 13 Sekunden unsanft zu Boden, wobei die Querruder und das Heck stark beschädigt wurden – unbrauchbar für weitere Versuche. Aber Mitsubishi, der Hauptauftragnehmer in diesem nationalen Programm, hat noch ein zweites Modell gebaut, das jetzt verwendet werden soll. Aber zuerst muss noch die genaue Ursache abgeklärt werden, ob es ein fehlerhafter Prozessor, ein Softwarefehler oder ein mechanisches Problem war.

Facelifting

Am 27. Juli 1949 startete in England die mit vier Radialtriebwerken Ghost ausgerüstete deHavilland DH 106, besser bekannt unter dem Namen «Comet», zu ihrem problemlosen Erstflug. Dieses Ereignis löste in der Fachwelt helle Aufregung aus, wie das Fachblatt «Interavia» damals schrieb.

Als Verkehrsflugzeug waren der Comet nur bescheidene Erfolge vergönnt, obwohl sie bereits 1952, also Jahre vor der Konkurrenz, in Dienst gestellt wurde. Abstürze als Folge von Materialermüdung führten 1954 zum Flugverbot und zur anschliessenden Neugestaltung des Rumpfes. 1954 flogen die Prototypen der Comets 2 und 3 mit Avon-Trieb-

werken, aber das Flugverbot machte eine Serienproduktion zunichte. Die Flugerprobungen gingen jedoch weiter, und parallel dazu wurde die Comet 4 entwickelt. So kam die Comet 4 erst am 4. Oktober 1959 bei BOAC zum Linieneinsatz, ein Jahr nach der Boeing 707 (1958) und zwei Monate nach der DC-8.

Der Hersteller konnte aber für die Royal Air Force ein Hochsee-Überwachungsflugzeug namens «Nimrod» bauen, das auf der Basis der Comet aufbaute. Ende dieses Jahres wird British Aerospace die neueste Version der Nimrod fliegen, die ab 2004 in einer Kleinserie von 18 Stück an die RAF abgeliefert wird. Die BR710-Triebwerke verlangten einen Neubau der Flügel, aber die der Comet zu Grunde liegende Geometrie wurde beibehalten.



deHavilland Comet 4B der British European Airways, Stockholm 1968



BAE Nimrod der Royal Air Force, Farnborough 2002

Die Nase des Sicherheitsdienstes

Die Cockpitcrew eines Fluges der America West Airlines wollte am 1. Juli mit je einem Becher Kaffee und in Eile durch die Sicherheitskontrolle des Flughafens Miami-Dade zum Gate. Der Beamte erklärte ihnen, dass niemand befugt sei, Getränke oder Speisen durch die Sicherheitskontrolle zu nehmen. Und alarmierte gerade auch noch die Polizei, der er erklärte, die Crew habe sich etwas sonderbar benommen.

Die Polizei liess sich aber Zeit, und so war die Besatzung bereits unterwegs zur Startpiste für den Flug nach Phoenix, mit 127 Passagieren an Bord der A319. Der Tower befahl den Piloten, ans Gate zurückzukehren, wo sie die Polizei in Empfang nahm. Der routinemässig angeordnete Test zeigte 0,9 und 0,84 Promille an, was den sofortigen Entzug der Lizenzen zur Folge hatte. Der Copilot war schon früher einmal in Arizona wegen Alkoholmissbrauchs im Strassenverkehr aufgefallen.

Kontrollierte Unbemannte

Die NASA errichtet versuchsweise eine Kontrollstelle, deren Aufgabe es sein wird, die unbemannten Flugzeuge, die vor allem von den Streitkräften oder zu wissenschaftlichen Zwecken immer mehr eingesetzt werden, zu überwachen. Die Regeln, wie sich diese Vehikel im kontrollierten zivilen Bereich des Himmels zu bewegen haben, sind sehr rudimentär und unbefriedigend. Hochauflösende Radarschirme, modernste Informatikmittel und genaueste Telemetrierdaten sollen den Fluglotsen ein umfassendes Bild vermitteln und eine schnelle Intervention ermöglichen.

Transponder forever

Das US Transportation Departement verlangt eine Modifikation der Transponder, so dass ein Hijacker diesen nicht ausschalt-

ten kann, nachdem der 7500-Code eingegeben worden ist. Am 11. September waren die Fluglotsen nur auf den Primärradar angewiesen, wo das Echo bloss die Position, nicht aber die Höhe und andere Informationen anzeigt.

Unter Druck

Am 20. November 2000 und im Oktober 2001 starben in Miami respektive Tunis je ein Flight Attendant, weil sie die Passagiertür geöffnet hatten, als noch Druck in der Kabine war. Sie wurden von der rapide sich öffnenden Tür hinausgerissen. Das amerikanische NTSB schlägt nun vor, dass das Öffnen der Türen unter Druck durch geeignete Massnahmen verunmöglicht werden soll. Wenn dies einmal eingeführt sein sollte, tritt garantiert der Fall ein, wo nach einer Notlandung die Evakuierung wegen dieser Neuerung nicht stattfinden kann, weil das Drucksystem aus irgendeinem Grund versagt hat...

Alitalia macht Geld

Damit wieder etwas Geld in die Kassen fliesst, will Alitalia ihren Hauptsitz für 152 Millionen an die Peabody Group verkaufen und zurückleasen. Das hat aber offenbar nichts zu tun mit Berlusconi Bemühungen, die nationalen Kulturgüter an Private zu verscherbeln. Daneben will Alitalia 80% ihrer Beteiligung am Charterunternehmen Eurofly an Volare verkaufen.

FedEx kauft ein

Der internationale Express-Frachtmarkt werde um 8 bis 13% wachsen, ist FedEx-Präsident Frederick Smith überzeugt. Da mache es Sinn, zum Beispiel statt vier Mal täglich mit MD-11F vom Europa-Hub Paris nach New York zu fliegen dies auf zwei Flüge mit A380 zu reduzieren. Deshalb wurden bei Airbus zehn A380-800F für die Ablieferung ab 2008 sowie zehn Optionen bestellt. Der Preis für ein Flugzeug beträgt rund 250 Millionen \$. FedEx war eine unter 20 Fluggesellschaften, die mithelfen, die A380 zu definieren. Mit 150 Tonnen Fracht in einem Raum von 1200 m² vermag die A380 11 400 km weit zu fliegen. Das maximale Abfluggewicht wird 590 Tonnen betragen, die maximale Tankkapazität liegt bei 310 000 Litern. FedEx wählte für den Antrieb das von General Electric und Pratt & Whitney gemeinsam zu entwickelnde Triebwerk GP 7200 mit 34 Tonnen Schub. Die maximale Geschwindigkeit wird mit Mach 0.89 angegeben.

FedEx: Minus eine 727

Am 26. Juli vor sechs Uhr morgens setzte eine Dreimanncrew zur Landung in Tallahassee, Florida, bei an sich besten Wetterbedingungen an. Über zehn Kilometer Sicht und leichter Wind sowie leichte Bewölkung auf 100 und 1800 ft über Grund bei angenehmen 22 Grad wurden gemeldet. Trotzdem bekam die Boeing 727-200 rund 900 Meter vor der Piste 09 Kontakt mit Bäumen und gleich darauf Bodenberührung. Nach 600 Metern kam das Flugzeug zum Stillstand, die Crew konnte den versicherungstechnischen Totalverlust verlassen und wurde hospitalisiert. Die Befragungen konnten erst im August beginnen. Deshalb ist es noch unklar, weshalb das offenbar voll flugtüchtige Flugzeug zu früh aufsetzte.

Nearmiss über Japan

Der Bericht über einen Fastzusammenstoss am 31. Januar hat in Japan grosses Aufsehen erregt und Fragen über die Qualität der Flugsicherung aufgeworfen. Gewisse Parallelen zum Vorfall über dem Bodensee vom 1. Juli sind unverkennbar.

Flug 907, eine 747-400 der Japan Airlines, war in Tokio-Haneda mit Ziel Okinawa gestartet und im Steigflug auf 39 000 ft, der andere involvierte Flug 958, eine DC-10, ebenfalls der Japan Airlines, war von Südkorea mit Ziel Narita auf 35 000 ft unterwegs. Total waren 677 Menschen in diesen beiden Flugzeugen.

Am Radarschirm hatten ein 26-jähriger Auszubildender mit zweijähriger Erfahrung und seine 32-jährige Instruktorin Dienst. Um 3:54:15 Uhr erschien eine Konfliktwarnung auf dem Radarschirm, die beiden Flüge 907 und 958 betreffend. Der Fluglotse beschäftigte sich mit einer American Airlines und reagierte nicht. 20 Sekunden später bemerkte er die Warnung und wollte die DC-10 zum Sinkflug auffordern, vertauschte aber in der Aufregung die Flugnummern. Der Kapitän im Jumbo wunderte sich, dass er vom Steig- in den Sinkflug übergehen sollte, gehorchte aber und bestätigte: «The other traffic in sight.» Der Fluglotse realisierte nicht, dass das falsche Flugzeug antwortete, sondern nur, dass die DC-10 nicht reagierte. So wollte er die Besatzung um 3:54:38 Uhr zum Kurswechsel auffordern, tat dies aber so leise, dass diese es überhörte.

Das TCAS in beiden Flugzeugen hatte bereits um 3:54:18 Uhr angesprochen und gab um 3:54:35 Uhr der 747 Befehl zum Steigen, der DC-10 zum Sinken. Im Radarzentrum übernahm um 3:54:57 Uhr die Instruktorin und war zunächst auch

verwirrt über die Situation und forderte den Jumbo-Flug 907 auf, zu steigen, und wollte Flug 958 sinken lassen, rief jedoch JAL 957 auf, eine Flugnummer, die nicht existierte. Fünf Sekunden später versuchte sie es erneut, diesmal befahl sie der Jumbo-Besatzung, auf 39 000 ft zu steigen. In diesem Flugzeug verlangte das TCAS jetzt 2 500 fpm Steigflug, doch der 40-jährige Kapitän entschloss sich, weiter zu sinken, da er befürchtete, die Triebwerke könnten nicht zeitgerecht Schub liefern für einen so abrupten Übergang. Als er die DC-10 sah, erhöhte er die Sinkgeschwindigkeit auf 4 060 fpm und passierte das Flugzeug um 3:55:11 Uhr rund 40 Meter tiefer und 130 Meter seitlich versetzt.

Während dieser Zeit sah sich die Besatzung der DC-10 einem Wechselbad der Gefühle ausgesetzt: Sie reagierte auf die TCAS-Warnung und sank mit ausgefahrenen Bremsen entsprechend dem TCAS-Befehl. Kapitän und Copilot sahen die 747 und wunderten sich, weshalb diese offenbar auch einen Sinkbefehl bekommen hatte. Beide Piloten in der DC-10 zogen instinktiv am Steuer, der Kapitän gab Gas, und Sekunden später war die 747 unter ihnen durch und der Alptraum vorüber.

Die Passagiere in der DC-10 wurden ein wenig durchgeschüttelt, blieben aber unverletzt. Nicht so in der Boeing 747. Das «seat belt sign» wurde eben ausgeschaltet, als das Drama begann. 344 waren immer noch angeschnallt, aber 35 der 67, die sich bereits abgeschnallt hatten, wurden verletzt, sieben Passagiere und zwei Flight Attendants schwer. Die Vertikalbeschleunigung wechselte von $-0.55g$ zu $+0.59g$, und zwei Trolleys wurden bis an die Decke geschleudert, einer verkeilte sich in die Gepäckablage.

Der Jumbo-Kapitän sowie die beiden involvierten Fluglotsen wurden vom Dienst suspendiert. Die Untersuchungsbehörde fand 14 Einzelereignisse, die zu diesem Fastzusammenstoss geführt hatten. Auch technische. Denn das Warnsystem auf dem Radarschirm sollte eigentlich drei Minuten vor einer Konfliktsituation aktiv werden, wegen einer eingeleiteten Kurve der 747 stimmte aber die Vorausberechnung nicht.

In Japan war seit einiger Zeit eine Diskussion im Gange, ob die Piloten dem TCAS oder der ATC gehorchen sollen und ob sie je nachdem ein Verfahren der Behörden zu befürchten hätten. Die Untersuchungsbehörde hat im Schlussbericht gefordert, dass dem Prinzip «TCAS first» nachgelebt, das Radarsystem verbessert sowie die Einführung des direkten Links ins Cockpit forciert werden sollen, damit der Pilot die Anweisungen der Fluglotsen bildlich im Cockpit präsentiert bekommt.

Neue Rettungsaktion für Olympic

Eigentlich wird der griechischen Olympic Airways seit Jahren der nahe Tod vorausgesagt. Der Staat, der sicher schon viel mehr in diese Firma gesteckt hat als die Schweiz in die SWISS, verhilft immer wieder zu einer Verschnaufpause, und immer neue Ideen werden verfolgt, wie die Subventionsbestimmungen elegant umgangen werden können.

Nachdem Cyprus Airways als nicht genehmer Käufer abgelehnt worden war, hatte sich dieses Jahr ein australisches Konsortium um eine Aktienmehrheit bemüht. Doch es konnte den Griechen nicht glaubhaft nachweisen, dass die geforderten 100 Millionen auch wirklich bezahlt würden. Jetzt ist wieder ein griechischer Geschäftsmann, Pavlos Vardinoyannis, am Bieten. Und die Piloten haben angekündigt, sie würden mit 10% an seiner 51%-Beteiligung am Aktienkapital einsteigen, wenn Vardinoyannis zum Zug komme. Die Nachfolgesellschaft würde dann «New Wings» heissen. Auch die lokale Chartergesellschaft Chrysler Aviation will ein Angebot einreichen.

Bombsicher – aber später

Die FAA will bis zum 9. April 2003 auch alle ausländisch registrierten Flugzeuge mit schusssicheren Türen ausgerüstet sehen. Die IATA bittet nun, diese Deadline bis zum 1. November nächsten Jahres hinauszuschieben. Einerseits ist dies das offizielle Datum, das von der ICAO festgelegt wurde. Andererseits können die Hersteller solcher Türen schlicht und einfach nicht schnell genug liefern. Und sollten die Modifikationen, die auch Änderungen am Abschlussmechanismus, der internen Kommunikation und der Überwachung der Tür bedingen, durch die Airline gemacht werden müssen, müsste jedes Flugzeug sechs bis sieben Tage in die Werkstatt.

Alte Piloten

Die Professional Pilots Federation wurde 1991 zum einzigen Zweck gegründet, die «60-Jahre-Regel» in den USA zu attackieren. Die Mitglieder, neun Piloten und eine Pilotin, wollen eine Aufhebung der forcierten Arbeitslosigkeit erreichen, indem sie den historischen Grund für diese Regel als illegal hinstellen und so das Gesetz bodigen wollen.

Gemäss ihrer Streitschrift hatte das Management von American Airlines im Jahr 1958 diese Regelung erstmals in einem

GAV verankert. Die Piloten akzeptierten den GAV nicht und streikten während 21 Tagen über die Weihnachtszeit. Die Altersregelung war aber nicht der einzige Streitpunkt. Nachdem ein Mediator eingeschaltet wurde, konnte eine Übereinkunft gefunden werden. Der Präsident von AA wandte sich am 5. Februar 1959 an seinen Freund Quesada, der Chef des FAA war, mit der Bitte, doch 60 Jahre als verbindliches Rücktrittsalter für Piloten festzulegen. Zehn Monate später war das Gesetz da, begründet durch medizinische Vorbehalte. Ein Jahr später wurde Quesada ins Direktorium von American Airlines gewählt.

Die Professional Pilots Federation wollen dies als Beweis vorbringen, dass das Gesetz auf Grund von Bestechung zu Stande gekommen und deshalb illegal sei. Doch so einfach dürften es die Alten nicht haben, denn seit 1960 wurden alle diesbezüglichen Klagen abgewiesen und die medizinische Begründung akzeptiert.

High-tech-Tapeten

Boeing hat eine lärmdämmende Wandverkleidung entwickelt, die dereinst für einen ruhigen Flug sorgen könnte. Primärer Entwicklungszweck war allerdings die umgekehrte, die militärische Seite. Lärmquellen wie Triebwerke sollen gegen aussen so abgeschirmt werden, dass sie fast nicht gehört werden. Auch Satelliten sollen in ihrem Gehäuse vor dem Lärm und den Vibrationen der Raketentriebwerke geschützt werden.

Die «Lärmtapete» ist sechs Millimeter dick und besteht aus einem Bienenwaben-Sandwich, dessen Waben und Innenwände mit Millionen von winzigen Löchern versehen sind. Druckluft von der Airconditioning oder vom Triebwerk wird durch diese Metallstruktur geblasen und ins Kabineninnere geführt. Kommt nun eine Lärmwelle auf die Aussenhaut, wird die Druckluft gezwungen, sich einen neuen Weg durch das Labyrinth von Kammern zu suchen. Dadurch «hält die Wand den Atem an» und bricht den Lärmpegel, denn die Ausströmgeschwindigkeit in Richtung Kabine ändert sich nur unwesentlich. Frequenzen bis 1200 Hz können bereits gefiltert werden. Gelingt es, die Grösse der Waben von sechs Millimeter auf die Hälfte zu verringern, werden Frequenzen bis 4800 Hz wirksam gedämmt.

Insertionstarife AEROPERS-Rundschau

Herausgeber

AEROPERS, Berufsverband Swiss Pilots,
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Druck

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf, Telefon 01 801 80 10,
Fax 01 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

Format

A4 (210x297mm); Satzspiegel: 184x268mm

Drucktechnisches

Daten ab CD, Optical oder Zip (Mac-Format)

Programme

Photoshop, Illustrator, QuarkXPress, Word (bitte nehmen Sie Kontakt
mit der Druckerei auf)

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten; der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

3000 Ex.

(Leserschaft: 850 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrt-
unternehmen, Behörden, Medien, usw.)

Erscheinungsweise

Sechsmal im Jahr

Tarif in CHF	1 Mal	3 Mal	6 Mal
Umschlag ganze Seite (4farbig)	1500.-	4000.-	7000.-
ganze Seite 184x268 mm (1farbig)	850.-	2250.-	4200.-
Format A (½ Seite) 184x134 mm (1farbig)	500.-	1300.-	2400.-
Format B 121x89 mm (1farbig)	425.-	1065.-	2125.-
Format C 58x89 mm (1farbig)	350.-	875.-	1750.-
Format D 121x51 mm (1farbig)	350.-	875.-	1750.-
Format E 58x51 mm (1farbig)	200.-	500.-	1000.-

Preise exkl. MwSt.

News – Flight Ops Reporting

Text: Paul Erni, Spezialist Controlling

Crewhotel in Stockholm

Seit wir in ARN von der Stadt weggezogen sind, bleibt das Crewhotel ein Dauerthema. Auch nach dem Wechsel von Uppsala ins ehemalige Crossair-Crewhotel in der Nähe des Flughafens bleibt die Situation unbefriedigend. Um auf eine bessere Lösung hinwirken zu können, sind wir auf Eure aktive Mithilfe angewiesen: Ein kurzer, sachlicher FCR mit Eurer Meinung zum Hotel, allenfalls mit Bezug auf die vertraglich vereinbarten Kriterien bei der Hotelauswahl. Diese sind:

- Befriedigende Sicherheitsvorkehrungen
- Erträgliche Raumtemperatur
- Vernünftige Lichtverhältnisse (Tageslicht mit Verdunkelungsmöglichkeiten)
- Einwandfreie sanitäre Anlagen
- Wohnliche, behagliche Zimmer
- Ruhige, saubere Umgebung
- Günstige Lage bezüglich Verpflegungsmöglichkeiten und Distanz zum Flughafen
- Möglichkeit sportlicher Betätigung
- Bei Splithotels kommt u.a. noch die Möglichkeit zur Verpflegung während 24 Stunden (Coffeeshop, Roomservice) hinzu.

Delayed Crew Calls auf Aussenstationen

Aus BOS sind uns zwei Fälle bekannt, bei denen die gesamte Besatzung zur regulären Crew-Call-Zeit geweckt wurde, obwohl schon lange vorher feststand, dass sich der Abflug verspäten würde. Die Besatzung hat anschliessend den grössten Teil der Wartezeit in der Hotellobby verbracht, den Rest dann am Flugplatz. Ein ähnlicher Fall ereignete sich auch in Sao Paolo. Dieses Vorgehen ist (auch aus Sicht der SWISS) nicht akzeptabel. Beide

Stationen werden auf die gültigen Regeln hingewiesen. Im Sinne einer Information für alle sind diese nachstehend aufgeführt:

- Die Hotelzimmer sollen den Besatzungen bis zum Crew Call zur Verfügung zu stehen
- OM A, 7.1 para 2.17.3 Irregularities (c) Flight duty time is not considered to begin:
 2. At crew rest stations
 When a crew member is notified of a delay or new assignment at a hotel at least 1 hour before pick up time.
 The crew member shall then stay at the hotel until a new ETD or advise time is given.
 Pick-up thereafter is within one hour.

Wird das neue ETD nicht rechtzeitig mitgeteilt und der Crew Call entsprechend verschoben, beginnt die Flight Duty Time gemäss der (regulären) STD minus 1 h (Preflight Duty) zu laufen. Dies kann in Sao Paolo beim Enlarger oder bei zusätzlichen Problemen am Flugplatz schnell zu möglichen Overduties führen.

Wir bitten alle FCMs, auf die Einhaltung dieser Regelungen zu bestehen und allfällige Abweichungen (möglichst mit Namen der Beteiligten) zu melden, damit konkret gegen die betroffene(n) Person(en) vorgegangen werden kann.



TERMINE & MITTEILUNGEN

Öffnungszeiten airjob.ch

Jeweils Montag bis Mittwoch während der Vorstandswoche von 9 bis 13 Uhr.

Pensionierten-Stamm

Datum: 27. August 2002, 24. September 2002, 9. Oktober 2002

Zeit: ab 14.30 Uhr

Ort: Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube)

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats

Nächste Vorstandswochen Amtsjahr 2002/2003

26.–30. August 2002

23.–27. September 2002

21.–25. Oktober 2002

18.–22. November 2002

9.–13. Dezember 2002

Pensionierten-Ausflug

3. September 2002

APVAR BOARD REINSTATED

Five members of APVAR BOD have been reinstated on their jobs last Thursday, under a Judicial Decision delivered by a Rio de Janeiro Labor Court. The Judge determined that the airline must immediately reinstate all five employees to scheduled work. Should the airline management disobey the Court order an imprisonment Warrant against the Chief Pilot shall be immediately complied.

Pilots reinstated are:
 Capt. Flavio Souza – APVAR President

Capt. Bruno Parga – 2nd Vice President
 Capt. Marcelo Duarte – Secretary of Treasury
 FO Marcos Lodi – Secretary General
 FO Rosmaninho – Technical Director

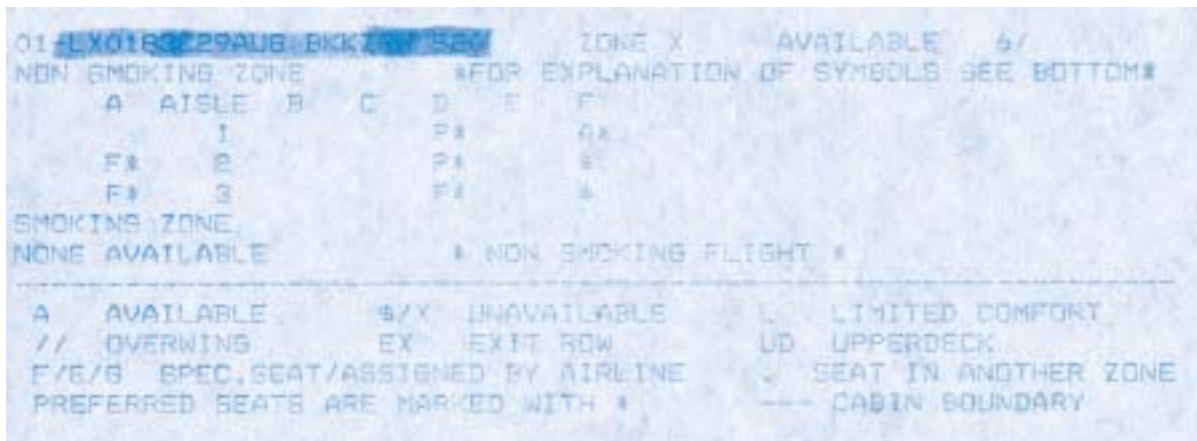
We truly appreciated the support that was tendered to our members, specially the care disposed to us at the meetings in Rio and Stockholm.

Regards, Capt. Flavio Souza APVAR

Nicht alle sind mit der Höhe des Passivmitgliederbeitrages einverstanden...

ㄱ ㄱ Einzahlung Giro ㄱ ㄱ Einzahlung für / Versement pour / Versamento per AEROPERS Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair 8302 Kloten		ㄱ ㄱ Versement Virement ㄱ ㄱ Zahlungszweck / Motif versement / Motivo versamento SO Fr für Passive zu wenig.		ㄱ ㄱ Versamento Girata ㄱ ㄱ 25.07.02 GIRO VERRECHN.-NR. POSTFINANCE 200207240015 10014200024	
Konto/Compte/Conto 80-41628-4 100.00 105		Giro aus Konto Virement du compte Girata dal conto Einbezahlt von / Versé par / Versato da Comy er ME9 9HN UK		44102 (151 200) P IR 6 (200)	
				800416284> 800416284>	

**BKK mit einem Saab 2000?
 Kein Wunder, dass der Flug innert Kürze überbucht war...**



SwissALPA member associations:

AEROPERS

Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Tel: (01) 816 9070
Fax: (01) 816 9075
aeropers@aeropers.ch
www.aeropers.ch

ASPPA

Swiss Professional Pilots Association
Airplanes and Helicopters
Tel: (079) 695 5983
info@swisspropilot.ch
www.swisspropilot.ch

ECA

Edelweiss Cockpit Association
PO Box 133
8058 Zürich-Flughafen
eca-vorstand@edelweiss-pilots.ch
www.edelweiss-pilots.ch

RCP/ RHP

REGA Cockpit Personal
PO Box 286
8058 Zürich-Flughafen
rcp@jetops.ch
www.jetops.ch

www.rhp.ch REGA Helicopter Pilots

SwissALPA board members:

Patrick Sutter, President (AEROPERS)
psutter@swissalpa.ch

Marc Vionnet (AEROPERS)
mvionnet@swissalpa.ch

Cedric Gitchenko, Vicepresident (RCP)
cgitchenko@swissalpa.ch

Reini Weissen (RHP)
rweissen@swissalpa.ch

Gabriel Vogel (ASPPA)
gvogel@swissalpa.ch

SwissALPA Mission Statement

The mission of the SwissALPA is to promote and consider all aspects of aviation safety throughout all segments of the aviation community; to represent, in all aspects, the collective interests of all pilots in Swiss commercial aviation; to assist in collective bargaining activities on behalf of all pilots represented by the Association; to be a strong, forceful advocate of the piloting profession through all available channels; and to defend the rights and privileges of the professional pilots who are members of the Association.

Dear pilots, dear friends

In the rapidly evolving environment that makes our daily life, it is not easy to write you an up-to-date editorial. SwissALPA was about to start talks with the Swiss Pilots Association (ex-CCP) on their request to rejoin SwissALPA on the 27 August. On the 28th and 29th, talks were planed between SwissALPA, IFALPA, SPA and Aeropers, trying to bring all parties together and reinitiating a dialogue that was stopped for too long.

Following the press releases of the past week made by SPA, it is clearly against our rules to talk with an association that is against one of our member association (Aeropers). SwissALPA was never meant to deal with industrial matters, as being only an umbrella organization, and therefore we don't want to become the potential place to resolve existing conflicts. SwissAlpa discussed this delicate situation last week with the IFALPA-President and will meet with SPA during the next few days to find a solution.

Another subject of great unhappiness in our cockpits is the new «closed door» policy edited by the BAZL. Knowing that the events of last September forced us to adopt such a drastic measure in a rushed and unprepared manner, our general feeling and believe are still concernet with the communication problems, and that other means available should be more often used (sky marshals). Having received many complaints by several member associations, SwissALPA will initiate talks with our local authorities to see wheater some of the measures can be eased out a bit.

In the following weeks our skies should see the start of Air Switzerland. I would like to take this opportunity to wish them many happy landings for the future, to all of you too. If there is anything you would like to tell us, do not hesitate to contact us via our homepage www.swissalpa.ch. I'm looking forward to hearing from you.



Sincerely yours Patrick Sutter, SwissALPA President

ASC News from Dagobert Fretz

Japanese air accident investigators have released their final report into a serious near miss between two Japan Airlines (JAL) wide bodies in January 2001 in which the failure of one of the crews to act on their airborne collision avoidance system (ACAS) resolution advisory (RA) led to the aircraft missing each other by just 10m.

The report into the potentially catastrophic Japanese incident will be carefully studied by German investigators probing actual midair collision between a Boeing 757 and Tupolev Tu-154 over Ueberlingen in which it appears, based on evidence released so far, one of the crews also acted contrary to their ACAS RA instructions.

The Japanese Aircraft and Railway Accident Investigation Commission is urging ICAO to revise its regulations to ensure pilots are instructed to obey ACAS commands rather than air traffic controllers when facing short-term traffic conflicts. It also cites controller confusion and pilot training shortfalls as key factors behind the JAL incident. The Japanese investigators want ICAO regulations revised to clearly state that RAs generated when ACAS senses a potential collision should be slavishly followed.

«[Regulations should]...put explicitly that pilots should always comply with an RA with a few limited exceptions. Especially, pilots should comply with an RA when pilots receive simultaneously an instruction to maneuver from ATC and an RA, and both conflict», say investigators from the Aircraft and Railway Accident Investigation Commission in their recommendations to ICAO.

They also want ICAO to insert a warning, which now lies in an annex, into operations manuals about the dangers of maneuvering in a direction directly opposite to that recommended by the ACAS.

When they visit ICAO officials at their Montreal headquarters later this month, Japanese investigators will also recommend a clearer stance on informing air traffic control (ATC) of a deviation from previously issued instructions as they consider the current regulations ambiguously. «It is, therefore, necessary to specify explicitly that, in case that a pilot executes evasive maneuvers following an RA, the notification of deviation to ATC shall be made promptly before the conflict is resolved unless it is difficult to do due to the execution of evasive maneuvers», say the investigators.

Investigators fear ICAO regulations now suggest pilots should inform ATC of the emergency maneuvers they have taken to avoid a collision once they have returned to the course and position already laid out by controllers. Their recommendations stem from a near-miss incident in January 2001 in which a JAL Boeing 747-400D climbing out of Tokyo began descending following an order from ATC, despite being instructed to climb by ACAS. Meanwhile a JAL McDonnell Douglas DC-10-40 inbound followed an ACAS command to descend, overriding ATC instructions. Fortunately, a disaster was narrowly averted when the crews saw each other's aircrafts. The DC-10 crew pulled up, while the 747 crew pushed their aircraft into a steeper dive, injuring many passengers and crew. The aircraft passed within 10m of each other.

Investigators have concluded an instruction issued to the wrong aircraft by a trainee controller working a busy sector set in train the events that led to the two aircraft losing their safe separation distances, leaving the crews to face the dilemma of choosing between ACAS and ATC instructions.

«When the conflict alert was generated, [controllers] became upset under the psychologically pressing situation and the ATC trainee issued an instruction to an unintended aircraft by mistake», say investigators in their summary. «When [the 747] read back the ATC instruction, both ATC trainee and ATC watch supervisor did not notice that the flight number in the read back was different from the intended one.» Their confusion was compounded by the failure of the air route radar data processing system to issue a warning three minutes before the aircraft would lose their safe separation distance. Investigators attribute this to the system's inability

to account for the effect on separation when aircraft are turning. When the warning was finally issued, the aircraft were 30s from losing their minimum separation and a minute from their closest pass. The trainee and controller were panicking, overwhelmed as they struggled to deal with other aircraft in the immediate vicinity and coordinate with neighboring sectors. Meanwhile on the flight deck of the 747, the captain was not prepared to change course from the ATC ordered descent in spite of the order from ACAS to climb. This error was compounded by the crew not being aware of the DC-10's position, nor the implications of flying in the direction opposite to that ordered by ACAS.

«The expression of the manuals for operation provided by the operator had been insufficient to have flight crew recognize the danger of maneuver opposite to RA», say investigators. This is attributed to the failure of Japan Civil Aviation Bureau or ICAO regulations to adequately address conflicting instructions from ATC and ACAS. JAL's training is also faulted as the reason why the other three pilots present on the 747 flight deck that day did not tell the captain to comply with ACAS. «Training to perform the assigned role corresponding to TCAS [Honeywell's ACAS system] operation had not been conducted during crew resource management training», say investigators.

Following the incident JAL took steps to sharpen the focus of its manuals regarding ACAS. «Up to the review, made in the aftermath of the January 2001 near miss incident, provisions regarding TCAS had been dispersed in three different sections of the JAL operations manual», says JAL spokesman Geoffrey Tudor in a written statement.

«The provisions have now been unified and ambiguities regarding action in the incidence of TCAS RA warnings eliminated in accordance with the operating manual of each aircraft type and with the recommendations of the [investigators].» Investigators attribute injuries on the 747 to passengers not having their seatbelts fastened or fastened incorrectly. Some of those that were belted in had the misfortune to be struck by passengers who were not. They note however the seatbelt sign was switched off. Cabin attendants could not avoid injury as they were wheeling galley carts down the aisles to begin serving drinks when the captain plunged

the aircraft into a dive to avoid the descending DC-10.

Industrial News

News about IFALPA hiring bans:

Hiring ban for VARIG, Brazil
HKAOA: Cathay Pacific Ban still active

Check <http://ifalpa.intranets.com> for updates and current situation.

SwissALPA News

SwissALPA is searching for some free author/writer for our Take Off news publication. In order to get the most benefits for all members we need some experienced and interested authors. Please send all your info and reports to gvoegel@swissalpa.ch. If you have any question regarding the publication then let us now. Call our office or mail us and help us to improve our News. We guarantee that you will not be disappointed. We need all your inputs and info.

Edelweiss Air: As you might remember EDW furloughed in October 2001 four pilots without respecting any seniority. Shortly after they hired former Swissair pilots to take their place. SwissALPA tried to mediate with the EDW/ Kuoni management, however without success. The fired pilots then charged EDW in court for «Missbräuchliche Kündigung».

The court date was set for June 18th 2002 at the Bezirks Gericht Bülach. But then, a few days before the court date a plea bargain with EDW was met, here is the official statement concerning the deal: «Die Edelweiss Air AG hat den Piloten (...) im Herbst 2001 aus wirtschaftlichen Gründen die Kündigung ausgesprochen. Die entlassenen Piloten haben gegen diese Kündigungen Klage wegen Missbräuchlichkeit erhoben. Die Parteien teilen nun mit, dass sie diese gerichtlichen Auseinandersetzungen durch Abschluss eines Vergleichs beigelegt haben.»

SwissALPA

Vereinigung der Schweizerischen Berufspilotenverbände

Postfach 866
8302 Kloten
Tel: +41 1 816 9078
Fax: +41 1 816 9079
E-Mail info@swissalpa.ch
<http://www.swissalpa.ch>



P.P. A

8600 Dübendorf

www.mein-traumhaus.ch



Sie finden bei uns exklusive Immobilien
in der Umgebung
von Zürich, im Tessin und in der ganzen Schweiz.

Villen
Einfamilienhäuser
Eigentumswohnungen

Fragen Sie uns an,
gerne finden wir für Sie Ihr Traumhaus.

www.mein-traumhaus.ch



Zihlmann Immobilien
Banacker 34, 4617 Gunzgen
Tel. 062 216 90 46 Fax 062 216 90 47
www.mein-traumhaus.ch, Email: immoparadies@email.ch
