



Inhalt der Ausgabe 4/98

- 2 Editorial
- 5 Seite des Präsidenten
- 7 Aus dem Vorstand: Thomas Leupin
- 10 Das aktuelle Interview: Gallus Bammert
- 22 In memoriam: Alain Dietschi
- 24 Kaleidoskop
- 30 Yawspin
- 38 Aus den Kommissionen: IFALPA-Konferenz / ECA-European Cockpit Association
- 41 ECA – ein Steckbrief
- 43 Meinungen von... Roland Peyer / Paul Erni
- 49 Jet Lag
- 51 Leatherman
- 52 Brief eines Bayern an die NASA
- 53 Bill's Tale
- 54 AP monthly
- 58 Termine
- 59 Neuaufnahmen
- 60 Insertionstarife

PR-Info-Gruppe/Redaktion:

Viktor Sturzenegger (Vorsitz), Henry Lüscher, Patric Müntener, Brigitte Girardin, Christian Scherer, Thomas Leupin (Del.Vorstand), Doris Leuzinger (Sekretariat)

Freier Mitarbeiter: Beat von Tobel

Redaktions-Adresse und Versand:

AEROPERS, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten,
Telefon (01) 816 90 70, Fax (01) 816 90 75

Druck und Inseratenannahme:

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon (01) 820 00 10, Fax: (01) 820 08 58

Publikation der AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern (auch auszugsweise) ist ohne die schriftliche Einwilligung der Redaktion untersagt.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 30.September 1998



Perspektiven

Die jüngere Zeit scheint mir von noch grösserer Hektik geprägt als die letzten Jahre, die trotz Krisen, die bis zur Vertragskündigung führten, im Rückblick nur die Spitze des heutigen Eisbergs darstellen.

Mit immer neuen Forderungen versuchen die Manager der Schweizer Industrie, Profit aus dem Abseitsstehen der Schweiz in der Europäischen Vereinigung zu schlagen. Sie machen den Mitarbeitenden weis, dass Verhältnisse, die bisher in unserem Land unmöglich durchzusetzen waren, in Folge des Konkurrenzkampfes auf dem internationalen Parkett nun unumgänglich seien. Anfallende Kosten wegen der «Freistellung» von Angestellten werden von den meisten Firmen nonchalant der sonst von ihnen geschmähten öffentlichen Hand überbürdet.

Dass dabei vor allem die Lebensqualität des und der Einzelnen massiv leidet, ist eine ebenso unumgängliche Tatsache. Schon die Kinder werden in der Schulzeit vom immer härter werdenden Konkurrenzdruck gepeinigt, mit wenig Aussicht auf gesicherte Zukunftsperspektiven - kaum eine Firma möchte sich mit Lehrlingen belasten, man «kauft» heute lieber das gesuchte Know-How «von der Stange». Loyalität, die früher gegenseitigen Respekt voraussetzend der Grundstein für die Überwindung von firmeninternen Schwierigkeiten war, ist heute

nicht mehr im Vokabular. Wir nähern uns den Verhältnissen, die wir alle aus den USA kennen, immer mehr an: Eine grosse Mehrheit lebt in einfachen Verhältnissen und lässt sich von verdummenden TV-Sendungen einlullen (ähnlich jenen Bewohnern der «Schönen Neuen Welt» von Aldous Huxley, die sich von den Herrschenden mit Drogen die Sinne vernebeln liessen, damit sie die Welt als schön empfinden konnten), während eine Minderheit sich grenzenlosem materiellem Profit verschrieben hat.

Gerade auch in der Zivilluftfahrt gibt es momentan Schwierigkeiten bei Boeing, seit dem Kauf von McDonnell Douglas Alleinhersteller von Linienjets in den Vereinigten Staaten. In der Ausgabe des Tages-Anzeigers vom 17. August 98 liest man mit Staunen, dass man die Produktion von 355 Flugzeugen im Jahr 1997 auf 550 im 1998 und gar auf 620 im 1999 steigern will, und dies mit gleichzeitiger Personalreduktion um 10 Prozent!! Und das, obschon dieses Jahr für mehrere Wochen die Produktionslinie der B-747 wegen verschiedenartiger Engpässe geschlossen werden musste. Worauf die Börse natürlich sofort mit einem Zerfall der Aktienkurse reagierte, zumal der Konkurrent aus Europa weiter an Boden, oder besser an Luftraum gewinnt - arme Shareholder.

Doch gibt es Rezepte, um gegen diese

Entwicklung etwas unternehmen zu können? Jene, die es eigentlich für alle wissen müssten, geben vor, unser Weg sei richtig. Es gehe nur über Opfer aller (wirklich aller?), vor allem in bezug auf Lebensqualität, aber auch in materieller Hinsicht. Auch in unserer, nun in viele Teilgeschäfte aufgesplitterten Unternehmung gibt es allerorten konstanten Druck. In der Technik fehlen Zeit und Leute, die anstehenden Arbeiten erledigen zu können, andernorts müssen in der zu fünfzig Prozent ausgedünnten Bodenbelegschaft Dittleistungen abgelehnt werden, weil die Kapazität kaum für das Tagesgeschäft reicht. Dies alles, verbunden mit einer fünfprozentigen Lohnreduktion, führt zu Erscheinungen von Stress, die im ganzen System spürbar sind.

Zubringerdienste, die vor Jahren noch mit Stolz die Swissair als ihren Arbeitgeber hatten, fühlen sich ausserstande, den von ihnen verlangten - und von uns bezahlten - Service zu leisten, der früher noch möglich war. Ich glaube mich zumindest zu erinnern, dass einst bei Flugzeugumstellungen alles nur Menschenmögliche gemacht wurde, um das Flugzeug - quasi jedes Einzelnen Swissair-Maschine - doch noch rechtzeitig abzufertigen, während heute eine B-747, die kurzfristig wegen eines Defekts an einer MD-11 für diese eingesetzt wird, zwei geschlagene Stunden auf Gate Gourmet wartet, bis alles Notwendige endlich im Flugzeug ist. Dass darauf mit erhöhter Reisegeschwindigkeit, als Tropfen auf den heissen Stein der Erwartungen der

Reisenden, nur wieder mehr Treibstoff verbraucht und nur wenig Zeit gewonnen wird, ist selbstredend; wäre da nicht das trotz Verspätung und Reserve-Einsatz vorbildliche Engagement der Kabine, die kompetente, jedoch auch machtlose Bemühung der Angestellten am Gate, «Ausgelagerte mit Verve», wie ich sie nennen möchte - der Tag böte kaum einen Lichtblick. Doch dieser Einsatz, auch wenn er von unseren Vorgesetzten aufgrund ihrer persönlichen Entscheide vorgelebt wird, kann nicht ohne Gegenleistung in Form von Unterstützung zur Verbesserung der Lebensqualität jedes und jeder Einzelnen verlangt werden. Nicht alle lieben es, ihre freien Sonntage mit der Beantwortung von e-mails von Circle-Members, die sich gerade aus dem Flugzeug melden, zu verbringen.

Es handelt sich nicht mehr nur um Einzelfälle. Die Personalreduktion um jeden Preis zeigt überall ihre Folgen. Fast verzweifelt sucht man, nach dem Stoppen der Ausbildung in der SLS und deren Schwächung durch Auslagerung, Pilotennachwuchs für Swissair (gleichzeitig ist unsere Firma nicht die einzig Suchende). Mögliche Zusatzflüge in den Südatlantik mussten mangels Kabinenbesatzung gestrichen werden. Bald werden Einmietungen von ganzen Personalkategorien nötig sein, eine Lösung, die immer die teuerste aller möglichen sein wird.

Für jede/n aber bedeutet die heutige Situation Unsicherheit in der täglichen Planung. Wegen Umstellungen des Einsatzes, die wegen der eingangs aufge-

fürten Hektik und des herrschenden Personal Mangels immer häufiger auftreten, sind soziale Verpflichtungen nur äusserst schwierig einzuhalten. Es gibt aber auch Unsicherheit in der Langfristplanung (die Hektik der Entscheide in Bezug auf Umschulungen übertrifft die als unerträglich qualifizierten Verhältnisse der Vergangenheit). Alles geschieht im Namen einer von aussen - vom «Markt», einer von mir an dieser Stelle schon mit der höheren Macht unserer Manager verglichenen, und von ihnen gern beschworenen Grösse - diktierten Notwendigkeit.

Ich beneide unseren Vorstand in dieser Situation nicht. Die Verantwortung, die ihm der Gesamtarbeitsvertrag aufbürdet, fordert, zusammen mit den Repräsentanten der Swissair Entscheide fällen zu müssen, die der Quadratur des Zirkels

gleichkommen - Forderungen der Shareholder nach mehr Profit mit den berechtigten Anliegen nach einer gesunden und lebenswerten Arbeitsqualität durch die Mitglieder zur Kongruenz zu bringen. Es stellt sich die Frage: Wieviel Geduld hat der Mensch, in einer solchen Situation auf bessere Zeiten zu warten?

Ich begrüsse den Ansatz des heutigen Vorstands, möglichst viele Meinungen der Mitglieder kennen zu wollen - diese sind ja in sich selbst nicht kongruent - um Entscheide möglichst breit abgestützt zur Abstimmung zu bringen. Es ist keine leichte Aufgabe, doch sie verdient die Unterstützung aller, damit wir die Lebensqualität wieder aus ihrer Talsohle heraus bewegen können. Gelingt es, eröffnen sich wieder bessere Perspektiven.

Viktor Sturzenegger

Liebe Mitglieder,

bereits sind drei Monate seit der denkwürdigen GV 98 vergangen, die uns eine massive Änderung in der Zusammensetzung des Vorstandes gebracht hat und der schlussendlich erst in diesen Tagen mit der Wahl des neunten Mitgliedes komplettiert wurde. Bedingt durch unseren Arbeitsrhythmus konnten auch nicht alle Ressorts zeitgerecht und vollständig übergeben werden, was vor allem für die neuen Vorstandsmitglieder eine nicht unerhebliche Erschwerung mit sich brachte. Mit viel Elan haben sie aber alle den schwierigen Einstieg gemeistert und ich möchte meinen Kollegen dafür sicherlich auch in Ihrem Namen einen grossen Dank aussprechen.

Endlich vollzählig, werden wir uns nun in erster Linie Gedanken über unser Informationskonzept machen. Wir wollen versuchen, im persönlichen Kontakt mehr und direktere Feedbacks zu erhalten, es soll aber auch unser Ziel sein, Ihnen vermehrt unsere Überlegungen mitzuteilen. Die Infostände im OPS-Center (nach Abschluss des Memorandum of Understanding) brachten ein positives Echo und haben gezeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Zentrales Thema der nächsten Monate wird aber selbstverständlich die Erarbeitung des GAV 99 sein. Über gewisse im Memorandum festgehaltene Eckwerte ist



ja bereits Einigkeit erzielt worden, sodass die Verhandlungen grundsätzlich nicht überall bei Null beginnen müssen. Der massive Flottenaufbau hat nun allerdings auch in dieser Über-einkunft seine Spuren hinterlassen, entspricht doch das heutige Aufbauszenario

nicht mehr dem ursprünglichen Sinn des Memorandum of Understanding, bei dem wir der Swissair für den Aufbau des Kurzstreckenbereiches ein äusserst attraktives Angebot gemacht haben. Trotz den im SR Spezial Modell vorgesehenen namhaften Kostensenkungen verzichtet nun aber unser Arbeitgeber auf den gemäss Memorandum vorgesehenen Aufbau der Kurzstreckenflotte. Wir werten dies als klares Eingeständnis der Geschäftsleitung, dass es offensichtlich doch nicht die Saläre der Cockpitbesetzungen sind, die eine rentable Kurzstreckenoperation verhindern.

Durch die neue Ausgangslage wird der ursprünglich vorgesehene Termin für den Abschluss des neuen GAV auf Ende Jahr nicht eingehalten werden können, denn wir wollen diese vorerst analysieren und beurteilen. Insbesondere gilt dies für den neu von der Swissair vorgebrachten Wunsch nach Gesprächen über Franchising. Ich möchte an dieser Stelle ganz klar festhalten, dass wir mit dem heutigen Vertragswerk (das bis Juni 2000 seine Gültig-

keit hat) und auch mit dem Memorandum zum Thema Franchising das absolute Veto-recht haben. Wir wollen uns aber nicht im Vorhinein diesem Thema verwehren, falls es sich herausstellen sollte, dass diese Art Operation im Vergleich zum relativ teuren Wet-Lease für beide Seiten von Vorteil sein könnte. Ein klar begrenzter Rahmen, langfristige Verträge mit höchst möglicher Mitbestimmung sind für mich zwingende Voraussetzungen, unter denen solch ein Modell in Betracht gezogen werden kann, wobei es sich von selbst versteht, dass gleichzeitig unser eigenes Wachstum nie in Frage gestellt werden darf. Vertreter der Swissair sowie der gesamte AEROPERS-Vorstand werden sich im September während eines gemeinsamen Seminars mit dieser Problematik auseinandersetzen, und der Vorstand wird anschliessend entscheiden, ob diese Möglichkeiten weiter verfolgt werden sollen. Wir werden Sie zeitgerecht informieren. Die eigentlichen GAV Verhandlungen werden erst im November beginnen, da ein erster dafür vorgesehener Block von Verhandlungstagen im Oktober aus Bestandesgründen gestrichen wurde. Womit wir wohl beim Thema angelangt sind, das Sie zur Zeit wohl am meisten beschäftigt. Aus diversen Feedbacks habe ich gespürt, dass trotz aller Informationen noch sehr viel Skepsis vorhanden ist. Die Befürchtungen, mit dem Aufbau und den dafür notwendigen Temporärstellen doch einen UK- oder Upgradingplatz zu verlieren, sind vorhanden. Liebe Mitglieder, wir wollen den Aufbau, er bedeutet für uns mehr Arbeitsplätze, schnellere Karriere und

wohl auch bessere Zukunftsperspektiven. Kurzfristig sind wir aber nicht in der Lage, die dafür notwendige Anzahl Piloten auszubilden. Nur über Temporärstellen ist dieses Ziel zu erreichen. Ich kann Ihnen aber versichern, dass wir keine Konzessionen bezüglich Seniorität eingehen werden. Es ist im Gegenteil nur dank dieser Massnahme möglich, den korrekten Senioritätsanspruch aufrechtzuhalten, niemand wird einen gewünschten UK-Platz wegen eines temporär eingestellten Piloten verlieren. Aufgrund der heutigen Situation wird es allerdings nicht möglich sein, alle Piloten der insgesamt 11 ausscheidenden B747 und A310 auf die 4 zusätzlichen MD11 umzuschulen. Im Dienste der «Zurückgestuften» setzen wir uns dafür ein, dass das Mixed-Fleet-Flying baldmöglichst realisiert wird. Die im Moment zur Diskussion stehenden 600 Stunden werden wir keinesfalls akzeptieren.

Ich habe Ihnen in meinem letzten Beitrag schnelles und unbürokratisches Handeln angekündigt; ich glaube, wir haben dies in sehr guter Zusammenarbeit mit den OC Stellen auch getan und sind zuversichtlich, diese grosse Herausforderung bewältigen zu können. Noch sind aber viele Fragen offen, wird nach weiteren Lösungen gesucht. Konkrete Erkenntnisse sind im September zu erwarten, wir werden Sie so schnell wie möglich informieren. Bis dahin wünsche ich Ihnen, trotz wachsender Turbulenzen, sichere und stabile Rotationen und möglichst reibungslose Verhältnisse.

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Huber

Neu-Vorstand Thomas («Tom») Leupin

Zuallererst möchte ich mich bei allen, die mich in den AEROPERS-Vorstand gewählt haben, herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Zu allen, die sich der Stimme enthielten oder auch Nein einlegten, hoffe ich, im laufenden Geschäftsjahr der AEROPERS das nötige Vertrauen aufzubauen, damit auch Sie überzeugt sind, in mir ein würdiges Vorstandsmitglied gefunden zu haben.

Kurz nach der Generalversammlung der AEROPERS wurden die Ressorts - wie Sie einem der letzten Vorstandbulletins entnehmen konnten - im Vorstand neu verteilt. Durch meine berufliche Ausbildung als Betriebswirtschafter und der späteren Praxis im Kommunikationssektor fiel das Ressort «Information» - neu jetzt «Kommunikation» - auf mich, was meinen persönlichen Bedürfnissen entspricht.

Da ich sozusagen die Schnittstelle zwischen Ihnen und dem Vorstand und seinen Kommissionen darstelle, fällt einige Verantwortung auf mich, die ich momentan noch nicht optimal wahrnehmen kann, da ich daran bin, mich in dieses Ressort einzuarbeiten. Da ich mir schon vor der Wahl Gedanken zu meiner zukünftigen Funktion gemacht habe,



möchte ich Ihnen meine Grundsätze und Ziele kommunizieren, damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben und wie Sie meinen Kommunikationsstil interpretieren können.

Um dies zu erreichen, will ich mich Ihnen kurz als Person vorstellen:

- ▶ Alter 33
 - ▶ Verheiratet seit dem 12.6.98
 - ▶ dipl. Betriebswirtschafter mit Praxis in der Kommunikationsbranche
 - ▶ F/O A-320, geplant MD-11
 - ▶ Charakter: offen, kommunikativ, direkt, ehrlich und ungeduldig, effizient
- Aufgrund der angesprochenen beruflichen Erfahrung und den persönlichen Eigenschaften (+/-) stelle ich folgende Ansprüche an die Beziehung AEROPERS-Mitglied und AEROPERS-Vorstand in den Raum:
- ▶ Der Sender (Vorstand bzw. Sie) muss sich nach dem Empfänger richten. Ich meine damit, dass der entsprechende Absender die für den Empfänger geeignete Botschaft sowie den richtigen Kommunikationskanal anwenden muss, um ihn optimal zu erreichen
 - ▶ Optimale Wahl der Kommunikationsebene. Wenn immer möglich soll

untereinander die gemäss HAD-Seminar bekannte Erwachsenen-Ebene angestrebt werden. Es sollte nicht überheblich und polemisch kommuniziert werden.

▮Frühzeitiges Erkennen von Kommunikationsbedürfnissen.

Dies kann von meiner Seite her nur erreicht werden durch den direkten Kontakt mit der Basis - mit Ihnen - mittels Umfragen und anderen einfachen effizienten Mitteln der Meinungsfestellung.

▮Akzeptanz der Heterogenität im Pilotenkorps. Wir müssen uns alle bewusst sein, und da nehme ich mich im Speziellen nicht aus, dass innerhalb unserer Berufsgruppe verschiedene Interessengruppen existieren, die oft nicht die gleiche Zielrichtung verfolgen. Bspw. die Kluft zwischen Kurz- und Langstrecke, Militärpiloten, kurz vor der Pensionierung Stehende, junge Copiloten, etc. Ich glaube, und das wird schwierig realisierbar sein, dass wir eine Homogenität unter den heterogenen Gruppen erzeugen müssen, die für alle in einem akzeptablen Kontext steht. Hingegen ist uns allen klar, dass man es nicht allen recht machen kann, und so glaube ich, dass einzelne Gruppen vielleicht auch mal in den «sauren Apfel» beißen müssen, um gesamthaft von einem optimalen Ergebnis profitieren zu können.

▮Der AEROPERS-Vorstand als Dienstleister.

Sie haben mich auf Zeit gewählt,

und ich habe als Ihr Dienstleister präsent zu sein. Nur wenn ich die von Ihnen gewünschten Dienstleistungen erbringe, bin ich es wert, im Vorstand zu sitzen.

Ich hoffe sehr, dass wir als Kommunikationspartner uns an diese Ansprüche – zumindest ich – halten werden!

Neben diesen Ansprüchen habe ich mir persönlich die nachfolgenden Ziele bezüglich der Kommunikation mit Ihnen gesetzt. Die Erfolgchance bei der Durchsetzung dieser Ziele hängt aber nicht nur von mir ab, denn wie Sie wissen, besteht der Vorstand aus neun Mitgliedern. Ich kann nur versuchen, meinen Stil erfolgreich durchzusetzen:

▮Kommunikation hat glaubwürdig zu sein

▮Kommunikation darf nicht in den Reflex verfallen, die Überbringer unangenehmer Botschaften zu verunglimpfen

▮Kommunikation darf nicht versuchen abzuwiegeln, etwa unter dem Verweis auf verfahrenstechnische Schweigepflichten, die jede Auskunft verböten

▮Kommunikation unterstellt der Gegenseite keine unlauteren Motive

▮Kommunikation hat direkt und ehrlich zu sein

Ich wünsche mir, dass Sie uns, den Vorstand, mit positiver und negativer Kritik in Form von konstruktiver und zeitgerechter Kommunikation aktiv unterstützen. Sie erleichtern uns damit die Arbeit und ermöglichen uns,

für Sie bedürfnisgerechte Dienstleistungen zu erbringen. Für den Moment stelle ich Ihnen folgende Kanäle der Kommunikation zur Verfügung:

AEROPERS-Sekretariat: Tel. 01/816 90 70
Tom Leupin: Tel. 079/445 71 00
Internet AEROPERS: <http://www.aeropers.ch>
E-Mail Tom Leupin: leupin@hotmail.com
E-Mail AEROPERS: aeropers@aeropers.ch
Fax AEROPERS: 01/816 90 75
Fax Tom Leupin: 079/ 0 445 71 00

Bis auf bald
Ihr



Tom Leupin

Aktuelles Interview mit Gallus Bammert

(VS) Wir werden uns mit dem im Rahmen des enormen Flottenaufbaus verbundenen Ausbildungsbedarf in nächster Zeit beschäftigen. Wie ist es möglich, trotz Personalabbaus und Auslagerung, die Qualitäts-Anforderungen verbunden mit einer nie gekannten Vergrösserung unserer Flotte noch gemäss unseren Swissair-Standards zu erfüllen? Erster Gesprächspartner ist Gallus Bammert, Experte JAR-FCL bei der ausgelagerten Swissair Aviation School (SRAS)

Gallus, stelle Dich bitte den Lesenden der RUNDSCHAU kurz vor!

Ich habe Jahrgang 1941, bin also für jegliche Art von Karriere bei Swissair schon zu alt. Beruflich war ich an verschiedenen Orten tätig, meist als Fluglehrer. Von 1975 bis 80 hatte ich eine Anstellung als F/O bei der Transvalair auf der CL-44, eine gelinde gesagt sehr eindrückliche Erfahrung. Später arbeitete ich am Umbau der Fliegerischen Vorschulung (FVS) vom Selektions- zu einem Ausbildungssystem. Als die Joint Aviation Requirements über die Lizenzierung für Luftfahrtpersonal (JAR-FCL) Gestalt annahm, begann ich mich dafür zu interessieren. Ich schaffte den Einstieg mit dem Draft 4. Das war etwa

1994. In der Folge habe ich mich an allen Vernehmlassungen zu diesem Dokument beteiligt.

In welcher Funktion hast Du das gemacht?

In gar keiner, die Sache hat mich einfach fasziniert. Ich hatte bemerkt, dass mit den JAR-FCL möglich sein werde, echte integrierte Kurse zur Pilotenausbildung durchzuführen. Deshalb suchte ich eine Möglichkeit um die massgeblichen Leute dafür zu interessieren. An einem Treffen stellten Beat Schär, damals OT, Manfred Brennwald, damals OTG, sowie Werner Bösch, Otto Roth von der SLS und ich fest, dass wir uns einig seien, wie die Sache anzupacken wäre. Die drohende und dann auch vollzogene Schliessung der SLS liess jedoch keine geistigen Höhenflüge mehr zu.

Wie bist Du überhaupt zu Swissair gekommen?

1996, beim Aufbau der SRAS suchte Werner Bösch jemanden, der sich intensiv mit der JAR-Dokumentation befassen würde. Wir hatten uns an Fluglehrerkursen des BAZL kennengelernt und bei dieser Gelegenheit über die JAR gesprochen. Ich erhielt das Angebot zur Mitarbeit am SRAS / JAR Projekt. Anfänglich entsprach die Arbeit etwa einer 50-Pro-

zent Stelle. Die Tätigkeit hat sich jedoch zunehmend intensiviert. Nach dem 1. Oktober diesen Jahres wird es eine 100 Prozent Stelle sein.

Steht die SRAS als Flugschule mit ihren Bemühungen zur Umsetzung der JAR allein da?

Nein, es gibt die EAAPS, die European Association of Airline Pilot Schools. Manfred Brennwald gehört zu den Mitbegründern. Diese Organisation hat sich durch viel Engagement zum positiven Gesprächspartner der JAA entwickelt. Wenn die JAA die Meinung der Industrie zu Ausbildungsfragen wissen will, so fragt sie die EAAPS. Die Swissair arbeitet in der EAAPS aktiv mit. Sie hat mit anderen Flugschulen die Lern-

ziele der zukünftigen europäischen Linienpilotausbildung entsprechend den gesamteuropäischen Prüfungsfragen geschrieben. Die Riesenarbeit wurde von der EAAPS für die JAA kostenlos geleistet. Die SRAS hat Lernziele für die Fächer 010 Air Law und 040 Human Performance and Limitations erarbeitet. Nach Manfred Brennwald und Hansjörg Übersax nehme ich nun an den regelmässigen Koordinationssitzungen teil. Als die EAAPS von der JAA eingeladen wurde, einen Vertreter an die Sitzungen des FCL-Komitees zu delegieren, habe ich mich zur Verfügung gestellt. Ich war mir bewusst, dass in diesem Komitee die Zukunft für die europäische Luftfahrtausbildung «gemacht» wird. Natürlich wehrten die Franzosen zuerst ab: «Mais la Suisse ne fait pas part de l'Union». Darauf musste ich mich als Europäer «outen». An der letzten Sitzung gab es eine grosse Auseinandersetzung. Schulen aus den USA verlangten, dass der Passus aus den JAR-FCL verschwinden müsse, wonach die Linienpiloten-Ausbildungsstätten nach JAR-FCL in Europa ansässig und in europäischem Besitz sein müssen. Der Passus wurde beibehalten. Jetzt erwägen die USA eine Klage bei der WTO (World Trade Organisation). Ich finde es richtig, dass die Europäer ihren eigenen Weg weitergehen wollen, ohne fremde Einmischung. Das sind Fragen, welche besprochen sein wollen, und über die an den Sitzungen abgestimmt wird. Die EAAPS hat dabei eine voll zählende Stimme.



Sind denn die USA-Schulen eine Gefahr für die europäische Trainings-Industrie?

Wahrscheinlich schon, unterschiedliche Voraussetzungen verzerren die Offerten der Amerikaner: In den Kosten der USA fehlen die entsprechenden Sozialleistungen für Mitarbeitende, auch sind der Treibstoff und die Infrastruktur aus verschiedenen Gründen dort billiger (you get, what you pay for). Die Preise lassen sich nicht 1:1 mit den Kosten in Europa vergleichen.

Wir müssen in diesem Umfeld uns selbst treu bleiben, und dort etwas herausholen, wo es allen nützt. Allfälligen Machtansprüchen ist mit Vorsicht zu begegnen. Wir Schweizer haben es natürlich leichter als die Deutschen oder auch die Engländer. Aus historischen Gründen haben diese Hemmungen, gegenüber Frankreich allzu direkt aufzutreten. England scheint im Augenblick sogar eher den USA zuzuneigen: So wurde beispielsweise die Oxford Air Training School vom gleichen amerikanischen Investor aufgekauft wie die University of North Dakota!

Meine persönlichen Sympathien liegen eher bei den Skandinaviern. Sie bringen mit einer unaggressiven Art neue und gute Ideen in die Runde. Ich würde gerne mehr über die Arbeiten des Dr. Sidney Dekker von Center for Human Factors in Aviation in Linköping erfahren. Er macht eine wissenschaftliche Arbeit über das Training für das «Automated Cockpit» im Auftrag der schwedischen Luftfahrtbehörden.



Mir gefällt der europäische Arbeitsstil. Er ist sehr offen. Die Vertreter von Schulen erhalten alle Informationen, die nach unserem Gefühl eher für Behörden bestimmt sind. Damit werden die Reaktionszeit und die Entscheidungswege verkürzt. Es gibt jedoch auch da Unterschiede zwischen Nord und Süd. Nordeuropäer sind demokratisch, liberal und offen, die lateinischen Staaten dagegen pflegen eher eine «geheime», zentralistische und interventionistische Kultur. Ich sähe die Schweiz gerne auf der Seite der offenen Administrationen.

Sind die Nordeuropäer in der Mehrheit?

Zahlenmässig ja, sie geben den Ton an. Der Sitz der JAA ist ja auch in Holland

und der Generalsekretär ist ein Deutscher. Aber auch Frankreich versucht ganz aktiv eine führende Rolle zu spielen.

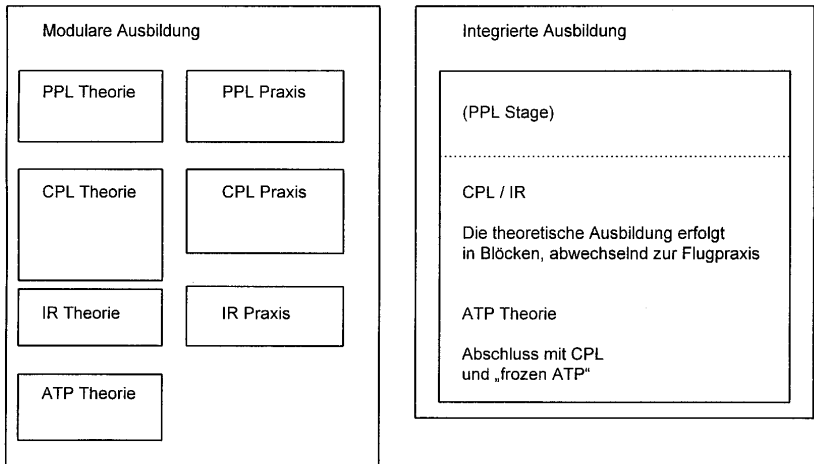
Wird an den Sitzungen des FCL-Komitees Französisch gesprochen?

Nein, die Verständigungssprache ist Englisch mit jeweils national gefärbtem Akzent. Die Vertreter Frankreichs erscheinen mit sehr vielen Teilnehmern an diesen Sitzungen und beteiligen sich mit Working Papers stark am Prozess der Meinungsbildung. Man muss aber auch wieder das Gute an diesem Engagement sehen: Die Franzosen waren seit jeher prominent beteiligt, wenn es darum ging, eine europäische Idee zu bilden oder zu retten.

Was verstehst Du unter einer integrierten Ausbildung?

Der integrierte Kurs ist eine Flugausbildung, in der von Beginn weg auf ein definiertes Ziel hingearbeitet wird. Das ist im Falle eines integrierten Kurses für die Linienspilotenausbildung der Pilot bei einer Airline auf Jet-Flugzeugen. Deshalb wird in dieser Art Ausbildung von Anfang an mit Wordings und Verfahren gearbeitet, die der späteren Tätigkeit entsprechen. Wir aber machen heute stufenweise erst das Privatpiloten-Brevet, dann das Berufspiloten-Brevet, um auf diesen Umwegen zur ersehnten Airline-Transport-Pilot-Licence zu gelangen. Vorläufig müssen wir weiterhin eine Art modulare Kurse anbieten (siehe Abb. 1).

Abb. 1



Hat man nicht von jeher in der SLS die Ausbildung so betrieben, dass Flugschüler und Flugschülerinnen am Ende der Ausbildung im Zweimann-Cockpit nach Swissair-Procedures operieren konnten?

Die Behörden kamen da etwas dazwischen. Das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) verlangte immer Prüfungen für die jeweilige «Zwischenlizenz». So wurde für die die Erteilung der Berufspiloten-Lizenz die Fähigkeit zu einer One-Man-Show in einem Light Twin geprüft. Dies entspricht aber absolut nicht den Verfahren, wie sie im Cockpit einer Swissair Maschine durchgeführt werden müssen. Diese müssen am Schluss der Ausbildung in einem Bridge Kurs zusätzlich erlernt werden. Die Mehrgleisigkeiten und Überlagerungen während der Ausbildung binden unnütz Energie.

Das hat aber mit Swissair weniger zu tun als mit dem BAZL.

Absolut. Ich kann Dir das sehr gut an einem Beispiel zeigen. Jeder JAR Kurs hat ein formuliertes Ziel. Der Kurs, den wir hier machen sollten, heisst «integrated ATP». (Es heisst neu nur noch ATP und nicht mehr ATPL, weil man am Schluss noch keine ATP-Lizenz erhält, sondern eine CPL/IR) Das Ziel des «integrated ATP» Kurses nach JAR-FCL ist folgendermassen formuliert: Der Absolvent des Kurses soll fähig sein, als Co-Pilot in einem Multi-Pilot-Cockpit auf einem Multi-Engine-Flugzeug im Airline-Flugbetrieb eingesetzt zu werden. Er wird das Berufspiloten-Brevet mit ei-

nem Instrumenten Rating erhalten. Das heisst, die Studierenden werden von Anfang an auf dieses Ziel hin ausgebildet. Diese Ausbildung wird auch «frozen ATP» genannt. Zum Ausbildungsprogramm gehört natürlich auch die Basisausbildung auf Leichtflugzeugen. Auch schon auf dieser Stufe wird beispielsweise verlangt, dass immer Startstrecken- und Gewichtsberechnungen gemacht werden, dass während des Fluges Wetterdaten gesammelt werden, etc. Alles wird so gemacht, wie es bei der späteren Tätigkeit zur täglichen Gewohnheit werden soll.

Die quasi «Schlussprüfung» des BAZL verlangte aber immer die Captaincy auf einem leichten Twin mit Instrumentenflug.

Genau, das BAZL hat die Studierenden immer nach dem Ziel des CPL(A)/IR-Kurses geprüft. Nach diesem muss er/sie befähigt sein, als Einzelne/r einen leichten Twin im Instrumentenflug zu beherrschen. Somit war diese Prüfung für einen Taxi-Piloten gedacht. Die JAR-Regelung für die «integrated ATP(A)» existierte ja noch nicht. Als ich die neuen JAR-Regeln kennenlernte, sagte ich mir: Genau so muss es gemacht werden! Selbstverständlich braucht es auch Taxi-Piloten und Berufspiloten, die nach Sichtflugregeln fliegen. Wir sollten jedoch unsere Ausbildung mit dem Ziel Co-Pilot auf dem mehrstrahligen Airline-Jet nicht mit diesen Spezialausbildungen und Zwischenetappen unnötig belasten.

Gibt es Unterschiede zwischen den amerikanischen FARs und den europäischen JARs

Ja, JARs heissen Joint Aviation Requirements, das heisst Anforderungen. Dagegen heissen die FARs Federal Aviation Regulations. Im Unterschied zu Requirements schreiben Regulations detailliert vor, was und wie etwas gemacht werden muss. Bei den Requirements sagst Du, wie Du es machen willst, und die Behörde segnet Dein Vorgehen ab, wenn es die Standards erfüllt.

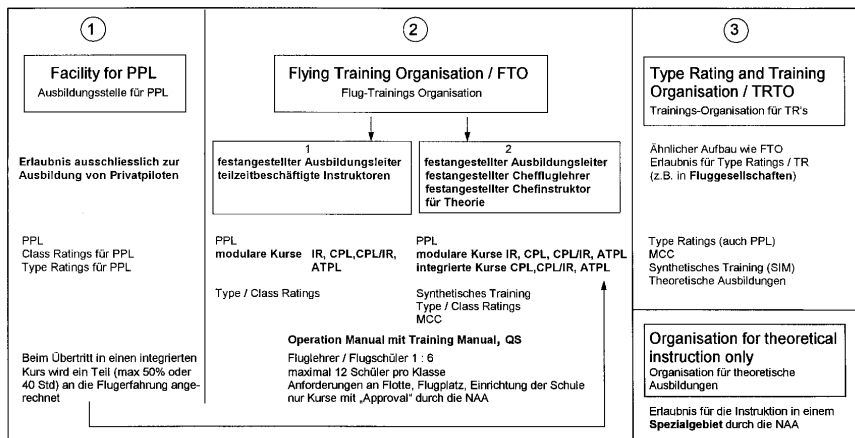
In integrierten Kursen nach JAR wird genau das unterrichtet, was für die spätere Arbeit von Belang ist. Alle vermittelten Stunden sind Teil eines festgelegten

Programmes. Sie sind ein Ausbildungsnachweis. Die verlangten Stunden für modulare Kurse dagegen sind teilweise ein Erfahrungsnachweis. Dieser kann z.B. durch eine Tätigkeit als Schlepp- oder Rundflugpilot erbracht werden. In einem integrierten Kurs hat jede Stunde einen Bezug zu Verfahren. Dadurch ergibt sich für den integrierten Kurs eine Ersparnis an Unterrichts Stunden gegenüber dem modularen Kurs.

Heisst das, dass im Gegensatz zu früher der/die Absolvierende eines integrierten ATP(A) Kurses eine Lizenz erhält, die ihn/sie als First Officer in einem Airline-Cockpit tätig

Einordnung der Flugschulen und Trainingsorganisationen im Rahmen der JAR-FCL

Beschreibung in JAR-FCL, Subpart A



Diese Zusammenstellung betrifft nicht die Ausbildung von Flugpersonal für Segelflug und Ballon in der Schweiz.

Kommentar zu Abb.2: In dieser Tabelle finden sich auf der linken Spalte die heutigen Flugschulen, welche nur die Privatpiloten-Ausbildung machen. Diese sollte vereinfacht (aber nicht weniger sicher! gemacht werden. Die Ausbildung für kommerzielle Lizenzen wird jedoch anspruchsvoller werden. Ausbildungsstätten, mit nur einem festangestellten Ausbildungsleiter dürfen keine integrierten Kurse anbieten. Die SRAS wird die Bedingungen für die Durchführung von integrierten Kursen erfüllen.



sein lässt und daneben allenfalls noch der Alleinflug im Einmotorigen in VFR möglich ist?

Es gibt die Idealvorstellung und daneben die europäische Realität. Deine Frage bezieht sich auf den Idealfall. Der F/O auf einem A-320 müsste eine separate Ausbildung machen, um eine Cessna 152 zu fliegen. In der Realität läuft es natürlich auf einen Kompromiss hinaus. Dem Inhaber des CPL/IR mit „frozen ATP« wird auch die Befähigung des PPL zugesprochen. Wichtig ist uns, dass im integrierten Kurs alle von Beginn weg dieselben Erfahrungen machen. Es wird auch weiterhin Bewerber geben, die mit einer PPL auftauchen und in einen integrierten ATP Kurs eintreten möchten. Dafür gibt es eine Regelung: Diese Erfahrung wird maximal zu 50 Prozent anerkannt werden können, bis zu einem Total von 40 Stunden. Somit können wir jemandem mit 200 geflogenen Stunden bis zu 40 Stunden anrechnen. Genügt seine/ihre Leistung aber nicht, wird der Ansatz entsprechend reduziert.

Bedingt diese Internationalität auch in der möglichst frühen Einführung von Airline-Terminologie nicht, dass ein/e Flugschüler/in heute eine grössere Sprachkompetenz im Englischen mitbringt, um dem Kurs überhaupt in der geforderten Zeit folgen zu können?

Absolut. In Zukunft werden wir ein noch zu definierendes Diplom über die entsprechende Sprachausbildung verlangen müssen. Die JAR-FCL schreiben vor,

dass ein/e Lizenzinhaber/in in folgenden Sparten des Englischen mächtig sein muss: Flugbezogene Konversation, Radiotelephonie inklusive Emergency, etc., genügend für das Verständnis der Flugunterlagen und Handbücher. Natürlich versuchen die Franzosen diesen Artikel etwas zu durchlöchern.

Nur so aber ist gewährleistet, dass in Cockpits Arbeitende weltweit nach gemeinsamen Normen und Procedures handeln.

Das stimmt, ein Thema wäre, den ganzen Kurs in englischer Sprache durchzuführen. Man erkannte jedoch einen möglichen Zielkonflikt dort, wo die Studierenden zu wenig (Fach)Englisch beherrschen.

Also, wo ist der Konflikt? Wenn die Schulanfänger/innen schon genügend Englisch verstehen, besteht doch kein Problem. Und das wird doch angestrebt?

Als Wunschvorstellung existiert der vollständig englische integrierte ATP-Kurs. Gib der Sache noch eine Chance, sich zu entwickeln. In bezug auf Luftrecht werden wir mit ganz neuen Lehrmitteln arbeiten müssen, weil völlig neue Bereiche behandelt werden werden müssen. Es sind die Original ICAO Standards und Dokumente. Möglich wären Lehrmittel mit englischem Text und deutschen Kommentaren. Das wäre nach meiner Meinung nach ein vernünftiger Kompromiss. Wir arbeiten mit einem legendären Autor aus Deutschland zusammen. Er

bearbeitet die Dokumente im Rahmen seiner Tätigkeit für eine Fernschule.

Wie ist der heutige Stand der Einführung der JAR?

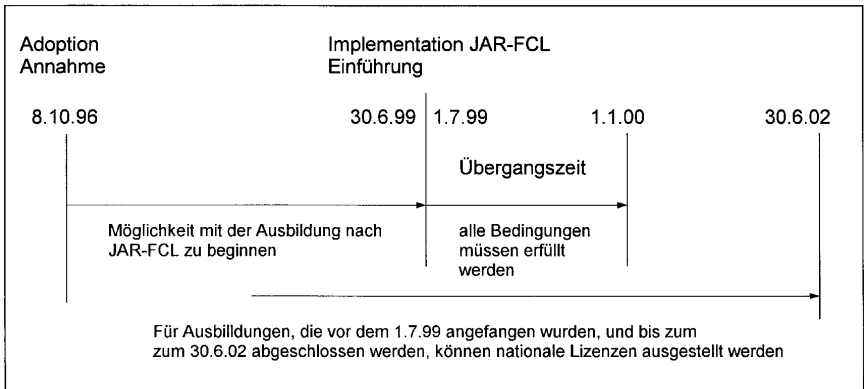
Man ist noch nicht ganz so weit beim BAZL, was die Einführung gemäss obiger Darstellung angeht. Es wird aber wahrscheinlich auf das Jahresende hin eine Verordnung erscheinen, mit welcher die JAR-FCL als gültig erklärt werden.

Im Verhältnis zu den Helikoptern sind die „Flächenflieger« allerdings noch gut dran. Die OPS-Requirements für Helikopter wurden wegen mangelnder Beteiligung der betreffenden Unternehmungen aus ganz Europa nach den Anforderungen für das Nordsee-Ölplattform-Business gestaltet. Diese sind so restriktiv, dass das BAZL Sondergenehmigungen wird verfassen müssen, damit unsere Heli-Firmen nicht plötzlich am Boden stehen.

Für die Einführung sehe ich drei grosse Schritte: Bis zum 1.7.99 arbeiten wir

noch nach dem erst kürzlich revidierten RFP (Reglement für die Ausbildung des Flugpersonals). Danach erfolgt die Einführung der JAR, wie sie heute geschrieben sind. Für die weitere Zukunft müssen wir uns nach meiner Meinung etwas Weiterführendes überlegen. Ich hoffe auf die Einführung einer Ausbildungsphilosophie im Sinne der schon erwähnten Anstrengungen der schwedischen Behörden unter Dr. Dekker. In Fachzeitschriften verfiicht er die Meinung, dass bereits in der Grundausbildung ein FMS-Denken einfließen muss. Dies kann nur in einem integrierten Kurs durchgesetzt werden. Die Skandinavier würden das gern heute schon einführen, aber viele Staaten tun sich bereits schwer mit der Annahme der heutigen JAR-Ausbildungs-Philosophie.

Gibt es da nicht eine Schwierigkeit beim neuen System? Nehmen wir an, Jemand wird von Anfang an für die Position des F/O auf einem Airline



Transportflugzeug ausgebildet. Falls man jedoch im Verlauf der Ausbildung den Anforderungen dieser Zielstufe nicht genügt, hat man dann überhaupt Anspruch auf eine brauchbare Lizenz?

Selbstverständlich, es ist vorgesehen, dass der/die Student/in die theoretische Prüfung für die Erlangung der nächsttieferen Lizenz ablegen kann. Man kann auch freiwillig einen Zwischenabschluss machen, wenn man die entsprechenden Fähigkeiten erlangt hat. Wir werden bei der SRAS folgendes Problem lösen müssen: Unsere Auszubildenden werden ja auch in den USA geschult, dort brauchen sie eine PPL, damit sie eine amerikanische Lizenz erhalten können. (Die amerikanischen Fluglehrer werden eine JAR-Lizenz haben müssen!). Deshalb wird auch in Zukunft in der SRAS die Stufe PPL existieren. Die Prüfung wird vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt stattfinden als bisher.

Also könnte man die ganze integrierte Ausbildung ohne Lizenz durchlaufen, um erst am Schluss die spezifische Lizenz zu erhalten. Gleichzeitig befähigt jede höhere Lizenz zum Ausüben der tieferen Tätigkeiten, oder nicht?

Ja, das ist theoretisch möglich. Aber wie gesagt, vorläufig geht das noch nicht. Vorläufig kämpfen wir mit dem Problem, dass die Anforderungen an einen Twin-Piloten mit Single-Pilot-Ops im Instrumentenflug anders geartet sind als diejenigen, die wir erfüllen sollten, dass

sie aber ihrerseits recht hoch sind. Wir müssten den Abschluss des echten integrierten ATP-Kurses zuerst aufbauen und erproben. Das ist ein nicht unbeträchtlicher Aufwand und erfordert eine enge Zusammenarbeit mit den Behörden. Auch bei der Umsetzung der JAR auf tieferen Stufen ist in Europa noch nicht alles klar. Die Engländer möchten ihr Instrument Rating (IR) aus Kostengründen auf einem einmotorigen Flugzeug machen. Das bedeutet eine Vereinfachung der Ausbildung, muss aber abgesprochen werden. Wir wollen die Ausbildungsschritte soweit als möglich stufenweise und -gerecht aufbauen. Nur so können wir verhindern, dass bei diesem Prozess unnötige Energie verschwendet wird.

Mit welcher Kompetenz sind die Luftämter in der Lage, Vorschriften und Standards zu überprüfen?

In vielen Ländern sind die Luftämter eigentliche Firmen. Transport Canada zum Beispiel ist eine Firma. Es ist denkbar, dass die Entwicklung auch bei uns in diese Richtung geht. Dann ist allerdings ein gutes System der Qualitätssicherung vonnöten. Eine weitere Unsicherheit ist die endgültige Stellung der JAA in Europa und in der EU. Die Organisation wird voraussichtlich in der EU einen neuen Namen erhalten. Sie heisst dann EASA (European Aviation Safety Agency or Authority).

Man möchte also den Bau von Kafkas Schloss vermeiden.

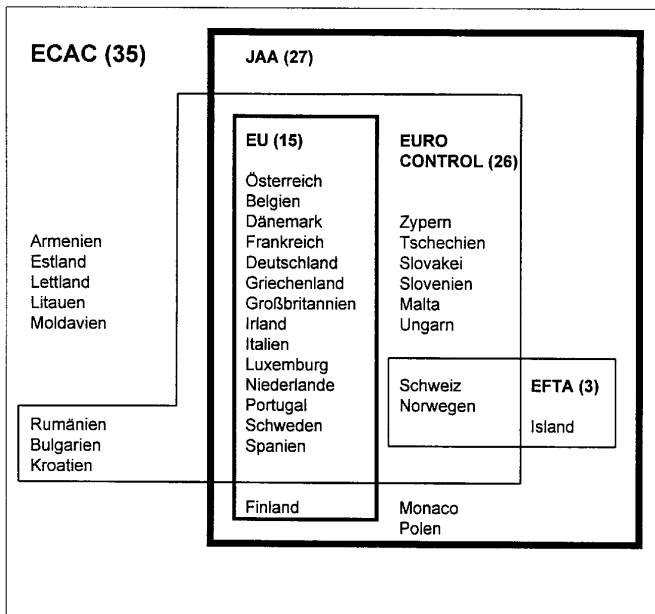
Ja, bei diesen Ausführungen könnte auch der Eindruck entstehen, das sei eine rein europäische Sache, eine Sache der EU. Die JAA ist jedoch bis heute noch nicht von der EU beherrscht. Sie

wurde mit dem Vertrag von Zypern 1990 gegründet, eigentlich um den Airbus nach europäischen Normen zu zertifizieren. Die Schweiz ist von Anfang an dabei. Die Organisation, welche die JAA

Die Schweiz ist nicht das einzige JAA Mitgliedland, welches der EU nicht angehört. Die Zugehörigkeit der europäischen Länder zu den verschiedenen Luftfahrtorganisationen ECAC, JAA, EUROCONTROL ergibt ein recht kompliziertes Beziehungsnetz.

Zugehörigkeit der europäischen Länder zu den verschiedenen Organisationen

Stand Juni 1997



Tab. : Mitgliedstaaten der ECAC und Zugehörigkeit zu verschiedenen europäischen Institutionen

- | | |
|-------------|---------------------------------------|
| ECAC | European Civil Aviation Conference |
| EFTA | Europäische Freihandelszone |
| EU | Europäische Union |
| EUROCONTROL | Europäische Anstalt für Flugsicherung |
| JAA | Joint Aviation Authorities |

Abb. 4

gegründet hat, heisst ECAC (siehe Abb.4). Tatsache ist allerdings, dass viele der JAA-Mitgliedstaaten auch EU-Mitglieder sind.

Die Verflechtungen mit der EU haben aber auch spürbare Konsequenzen. So wird per 1.1.99 eine neue EU-Richtlinie über den Schutz von Personendaten wirksam. Will also zum Beispiel ein SRAS-Schüler eine Anstellung in der EU, oder muss die SRAS mit der AUA Daten über Schüler austauschen, so müssen wir uns an die EU-Richtlinien bezüglich Datenschutz halten.

Die erteilten Lizenzen müssen sicher EU-kompatibel sein, als Vorteil bei der Einführung des freien Personenverkehrs, oder?

Selbstverständlich. Doch ist es vorhersehbar, dass auch dann eine feine Art des Protektionismus existieren wird. Es ist sicher so, dass in Frankreich arbeitende Piloten/innen der französischen Sprache mächtig sein müssen. Ich weiss allerdings von einem italienischen Piloten, dem ohne Umschweife eine dänische Lizenz auf Grund seiner italienischen Lizenz ausgestellt wurde. Auch hier zeigen sich die Skandinavier wiederum offen, transparent.

Wie ist nun der Einfluss der Schweiz in den europäischen Organisationen zu gewichten?

Gar nicht schlecht. Im Moment ist ja André Auer, der Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt, Präsident der ECAC! Dieses aus dem Europarat gewachsene

Gebilde ist ebenfalls aktiv. So gibt es unter anderem Standards über die Sicherheit auf Flugplätzen etc. heraus. Die ECAC ist jedoch völkerrechtlich keine internationale Organisation. Sie entstand auf Anregung der ICAO und hat deshalb ihre Büros bei der ICAO in Paris. Sie verfügt nicht über Festangestellte.

In den Abstimmungen bei der JAA hat die Schweiz eine Stimme, genau wie alle anderen Staaten! Die JAA wurde mit der Absicht einer «single authority» gegründet. Diese sollte den nationalen Authorities übergeordnet werden. Das ist jedoch schwer durchzusetzen. Deshalb steht ja heute der Plural, es sind «Authorities». Wir werden nicht von einer zentralen Behörde gesteuert, wir haben auch eine Stimme.

Gegenwärtig wollen viele Oststaaten auch Mitglieder der JAA werden. Ich denke, dass sie bei der Ausbildung vielleicht schon bald ein Wort mitreden könnten. Ihre Kostenstrukturen sind tief. Vielleicht wird die Auslagerung nach den USA auf bestimmten Ausbildungsstufen kein Thema mehr sein, man kann sozusagen «in house» auslagern.

Nochmals ein kurzer Blick auf die Legislative. Per 1.7.99 müssen unsere Lizenzen JAA-konform sein, das heisst auch die Ausbildung muss deren Anforderungen genügen. Geht das ohne integrierte Kurse, die SRAS bietet doch noch modulare an?

Das BAZL hat einen eigenen integrierten Kurs nach RFP97 kreiert, denn wir anbieten.

Was muss ich tun, damit ich eine JAA Lizenz bekomme?

Für die Halter von Lizenzen gibt es «transitional arrangements». Diese sind jedoch etwas interpretationsbedürftig. Bei den Berufspiloten sind die Anforderungen je nach Erfahrung unterschiedlich. Bei Dir mag es sich zur Erlangung einer JAA-Lizenz um einen Einführungskurs in JAR-FCL handeln, während ein Neuling gewisse Fächer nachholen muss. Wer vor dem 1.7.99 eine Ausbildung begonnen hat, könnte theoretisch seinen Kurs nach altem nationalem Recht beenden.

Du bist von der privatisierten SRAS angestellt. JAR-FCL betrifft aber auch direkt die operationelle Seite, habt Ihr Kontakte?

Es ist sogar umgekehrt, wegen den geänderten operationellen Anforderungen in verschiedenen Bereichen müssen wir etwas unternehmen. Ein Beispiel ist die geänderte Fuel-Policy. Gegenwärtig gibt es im Verlauf der Ausbildung drei verschiedene Varianten. Richtig wäre es, wenn wir hier von Anfang an die später in der Praxis Verlangte anwenden würden! Meine direkte Bezugsperson bei der Swissair ist Willy Kämpfer. Er gibt regelmässig und unverlangt die Neuerungen und Informationen an uns weiter. Wir sind sehr froh darüber.

Möchtest Du zum Schluss noch etwas, das ich vergass zu fragen, zur Sprache bringen?

Ich weiss nicht, ob es hier hin passt. Ich wünschte mir, dass es wieder einen Zeithorizont gibt, der weitergeht als nur bis zur Nasenspitze. Nicht für mich direkt, aber für die jungen Leute. Wenn man jemandem sagt: Ich weiss nicht, ob ich dich in zwei Jahren noch beschäftigen will, dann ist der/diejenige nicht motiviert für drei Jahre zu arbeiten. Der Unterschied zwischen früher, wo alles für ewig sicher schien, und heute, wo man kaum weiss, was morgen ist, ist zu krass, dazwischen läge wohl das Ideal. Ich denke, dass mehr gegenseitige Verpflichtung den Willen zu besserer Leistung aus Loyalität ergäbe. ■

*mit Gallus Bammert
sprach Viktor Sturzenegger*

Alain Dietschi – sein Nachruf

Schockiert von der Nachricht seines Todes, die ich nach meinem Urlaub Ende Juni dem Postfach entnahm, musste ich zuerst einmal tief Atem holen und versuchen, mich zu fassen.

Ich begab mich sofort ins PFC-Büro und wollte mehr über die Umstände seines Todes erfahren. Dort erhielt ich die gleiche Information, wie sie schon auf der internen Todesanzeige vermerkt war: «nach kurzer Krankheit gestorben».

Wer war Alain? Wie war er?

Kennengelernt habe ich ihn während de SLS Kurses 3-93 am 13. September 1993. In Hausen unternahmen wir die ersten Flugversuche und durchliefen gemeinsam die verschiedenen Theoriephasen. Während der Vero Beach Periode verbrachten wir viel Zeit gemeinsam, so dass ich ihn genauer kennenlernen konnte. Neben Tennis und Beachball war er immer für Sightseeing zu haben, ihn interessierten alle neuen und fremden Attraktionen im Sunshine-State. Speziell hervorzuheben ist da wohl die Käse-Fondue Schlacht in Fort Lauderdale bei über 30 Grad im Schatten. Auch wenn Alain ein eher polarisierender Typ war - entweder man konnte mit ihm auskommen oder nicht - so war auf ihn Verlass. Er war ein umgänglicher Typ, offen für neues, und vor allem: er



machte jeden nur erdenklichen Spass mit. Je verrückter die Idee, desto mehr faszinierte sie ihn. Aviatisch übersetzt heisst das: professionelles Ausfliegen des Piaggios und des kleinen Pipers. Alain probierte lieber mal was neues aus, als das Risiko zu scheuen und im

Ungewissen zu bleiben. Er verbrannte sich dabei eventuell die Finger, war aber so um eine Erfahrung reicher. Daneben war er ein passionierter Pianospielder, der alle mit seinem virtuosen Spiel in den Bann zog und vielen von uns einen unvergesslichen Musikabend bescherte. Nach Florida hatte ich dann das Vergnügen, mit ihm und einem anderen Klassenkollegen in Bremen eine Wohnung zu teilen. «Donnerbalken», Weihnachtsmarkt, Kaffeekränzchen mit blonden «Nordmenschchen» etc. waren die hauptsächlichste Nebenbeschäftigung. Ich erinnere mich noch heute sehr stark an einen der vielen Abende mit ihm, inklusive der Kopfschmerzen danach und des langen Ausnüchterungsspaziergangs an der Weser bei kaltem, steifem Wind. Das soll nun nicht bedeuten, dass das Fliegen nicht das wichtigste Thema in Bremen war! Billund, Kopenhagen, usw. waren natürlich ebenfalls die Hauptattraktionen für ihn, fliegerisch hatte er nie Mühe und verlor in keinem Moment die notwendige Übersicht.

Alain entwickelte sich nach seinem Eintritt in die Swissair im April 1995 auf der MD-80 zu einem professionellen Piloten, der seinen Job immer gewissenhaft und sehr motiviert verrichtete. Unsere Kontakte verringerten sich, ich ging vor zwei Jahren für 18 Monate zur Lufthansa, er schulte von der MD-80 auf den Airbus um, und so verblieben nur wenige zufällige Treffen im Ops, wo man sich kurz unterhielt. Dabei machte er auf mich immer einen zufriedenen und ausgeglicheneren Eindruck und schien sich in seinem Job sehr wohl zu fühlen. Ihn zog es weiterhin an den Neuenburgersee zu seiner Familie, die wohl eine

Oase der Ruhe und Zuneigung für ihn darstellte.

Sein plötzlicher Tod geht mir bis heute nicht aus dem Kopf! Nur 27 Lebensjahre, 28 Dienstjahre noch vor sich.

Warum?

Schicksal?

Belassen wir es dabei, dass Alain nicht mehr da ist und uns immer in Erinnerung bleiben wird! Wir im speziellen von der PK-3-93 Klasse möchten seinen Angehörigen und allen Trauernden unser tiefstes Beileid aussprechen.

Alain, viel Glück auf Deinem anderen Weg!

Thomas Leupin

Kaleidoskop 4/98

Swissair top

Von den beförderten Passagieren her betrachtet rangiert Swissair weltweit bloss auf dem 28. Platz (in Europa allerdings an 7. Stelle), werden aber die Gruppenerträge als Massstab genommen, rückt die SAir Group auf den 11. Platz vor! Die Steigerungsrate von 28,5% gegenüber 1998 wird nur noch von KLM, VASP und Austrian übertroffen. Wird die beförderte Frachtmenge als Massstab genommen, sind wir die Nummer fünf in Europa. Die Zeitschrift «Aviation Week» hat die Fluggesellschaften nach Führungs- und Finanzkriterien bewertet. Dabei kam die SAir Group nach KLM, Lufthansa, Cathay und SAS auf den fünften Rang unter den international operierenden Fluggesellschaften.

Müde Sobelair

Der Belgische Transportminister gab der Sabena-Chartergesellschaft Sobelair Ende Juni drei Monate Zeit, die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften zu garantieren. Es geht dabei nicht um technische Unzulänglichkeiten der doch relativ neuen Flugzeuge, sondern um die Einsatz- und Ruhezeiten der Piloten. So werden diese länger als erlaubt eingesetzt und müssen verkürzte Ruhezeiten akzeptieren. Der Druck auf Sobelair, verbunden mit dem angedrohten Entzug der Lizenz sei gemacht worden, weil Sobelair zu wenig rasch auf die Einspra-

chen des Transportministers reagiert habe. Paul Reutlinger meinte dazu in einem Interview mit der «Basler Zeitung»: «Wir hatten bei Sobelair ein bisschen administrative Probleme, und das Luftamt drohte uns mit dem Entzug der Lizenz. Jetzt hat uns das Luftamt drei Monate Zeit gegeben, um die Sache in Ordnung zu bringen». Deshalb wurde auch der Chef der Sobelair ausgewechselt und durch den Sabena-Verantwortlichen für die Flugoperation ersetzt - temporär, wie es hiess.

Bessere Pilotenausbildung

Die Vereinigung Cockpit sowie der Spanische Pilotenverband AEP haben sich Gedanken gemacht, ob die Ausbildung der Linienpiloten heute noch dem Stand entspricht, der zur Beherrschung der technischen Systeme eines modernen Flugzeuges nötig ist. Die Universitäten von Darmstadt und Rego (Spanien) haben dieses Thema ebenfalls aufgenommen. Die Universitäten meinen, dass für das Verständnis der automatischen Führung ein Studiumsabschluss anzustreben sei.

Die University of North Dakota (UND) bietet seit zehn Jahren einen vierjährigen Kurs an, der nicht nur Theorie in Aerodynamik und anderes physikalisches Wissen vermittelt, sondern auch einen *ab initio* Pilotenkurs. Die Studierenden schliessen ab mit einer Lizenz für mehr-

motorige Flugzeuge, IFR-Berechtigung sowie praktischem und theoretischem Wissen über Zweipiloten-Cockpits. Die Grundlagenvermittlung geht weit über das Anforderungsprofil eines Durchschnittspiloten hinaus. Viele Absolventen würden aber das Studium abbrechen, wenn sie eine Stelle bei einer renommierten Fluggesellschaft erhalten haben. In den USA zählen heute noch Flugstunden grundsätzlich weit mehr als die Seriosität der Ausbildung, weshalb sich viele Piloten bei Taxibetrieben, Flugschulen und Regionalgesellschaften «hochdienen», bis sie in einer grossen Gesellschaft untergekommen sind. Eine Studie über *human factors* bei Vor- oder Unfällen im Luftverkehr, die die FAA im letzten Jahr durchführen liess, hat die Notwendigkeit für seriöse Grundlagenausbildung und Weiterbildung aufgezeigt. Viele Fluggesellschaften sehen die Umschulung auf ein modernes Flugzeug als «Differenzkurs» an und vertrauen gutgläubig auf den Erfahrungsaufbau während der anschliessenden Einsätze im normalen Liniendienst. Das Verständnis über die Zusammenhänge in einem hoch vernetzten automatischen Cockpit kann aber nur durch entsprechend intensive Schulung erlernt werden.

Die ICAO hat festgestellt, dass sich die Zahl der Unfälle und Vorfälle im sogenannten H3-Bereich der *human factors* (ungenügende Systemkenntnisse und fehlerhafte oder von den Vorschriften abweichende Flugführung) seit der Einführung der Flugzeuge mit automatisiertem Cockpit vervierfacht hat! Mit ent-

sprechend seriöser Ausbildung von Piloten oder Auswahl von Pilotenanwärtern könnte diesem Trend entgegengewirkt werden.

Dass Piloten, die von konventionellen auf «Glascockpits» umschulen, Probleme haben können, zeigte eine Statistik einer Regionalgesellschaft in den USA: 50 % ihrer Turboprop-Piloten, die einen «Schnellkurs» absolviert haben, wie er vom Flugzeughersteller angeboten und von der FAA akzeptiert worden ist, haben diesen nicht bestanden. Nicht nur die Darstellung im Cockpit hat eben geändert, sondern eine neue Philosophie des Fliegens hat an unserem Arbeitsplatz Einzug gehalten.

Aus für Baby-Airbus

Nachdem sich Singapore Technologies bereits Anfangs Sommer von weiteren Gesprächen über eine Erweiterung der A320-Linie nach unten aus dem Regionalflugzeugsegment zurückgezogen hat, haben nun auch Airbus Industries und Aviation Industries of China (AVIC) die Arbeiten am Projekt AE31X eingestellt. Airbus Industries hat mit der A319M5 einen Flugzeugentwurf bereit, der auf das obere Ende des Regionalflugzeugmarktes abzielt und nur geringe Modifikationen am Grundmodell A319 bedingt. Für die AE31X wäre ein schmalerer Rumpf vorgesehen gewesen.

Auch die Lizenzproduktion der MD-90 in Shanghai ist nicht in Gang gekommen, obwohl sie vor ein paar Jahren mit grossem Medieninteresse aus der Taufe gehoben worden ist. Als Beginn einer

grossen Serienfertigung für China wurden seinerzeit mit McDonnell Douglas Abmachungen getroffen, vorerst 40 von 150 anvisierten Flugzeugen zu bauen. Dieses tiefe Ziel wurde in der Zwischenzeit halbiert und die Produktionszeit gestreckt, da sich kein lokaler Kunde für die speziell auf chinesische Bedürfnisse zugeschnittenen - und daher sehr teuren - MD-90 interessierte. In diesem April hätte die erste Maschine fertiggestellt werden sollen, die Endmontage lässt aber jetzt noch auf sich warten. AVIC will das Programm jetzt abbrechen und nur drei Maschinen fertigtstellen. Da McDonnell Douglas von Boeing übernommen worden ist, bemüht sich AVIC nun, als zweiter Lieferant von Boeing 717-Flügeln ins Geschäft zu kommen. Primärhersteller ist gegenwärtig Hyundai.

Aber auch Airbus Industries gibt nicht auf. Der Nachfolger für die A300-600 / A310 Linie soll zusammen mit AVIC entwickelt und gebaut werden. Im Moment werden erste Gespräche geführt.

British Aerospace, Fokker, McDonnell Douglas, Boeing und zuletzt Airbus Industries haben versucht, das vorhandene industrielle Potential in verschiedenen asiatischen Ländern für die Entwicklung neuer, kleiner Verkehrsflugzeuge aufzugreifen. Unterschiedliche Auffassungen über den Technologietransfer, über die Finanzierung oder Vermarktung sowie geänderte Präferenzen zur Zusammenarbeit haben die Projekte jeweils zu Fall gebracht. Und das ehrgeizige Programm Indonesiens, aus eigener Kraft Regionalflugzeuge herzustellen, wird wohl nicht

zuletzt infolge der Asienkrise ebenfalls scheitern. Aber China gibt nicht auf: Drei Flugzeugfirmen wollen auf privater Basis bis im Jahr 2004 einen chinesischen Regionaljet für 70 Passagiere bauen.

Boeing 7771/2

Um die Leistungsdaten der Boeing 777X für Ultralangstrecken zu verbessern, werden verschiedene Modifikationen unter die Lupe genommen. Da immer noch kein Erstbesteller aufgetaucht ist, reicht die Zeit wohl gut aus, diese seriös zu studieren. Winglets oder bis auf 65 Meter gestreckte gerade Flügel, Krügerklappen und beim Start abgesenkte äussere Querruder sollen aerodynamisch helfen, die hochgesteckten Leistungsziele zu erreichen. Neu ist die Idee, eine starke APU einzubauen, deren Schub beim Start zur Leistungserhöhung ausgenützt werden könnte. Darunter ist ein Triebwerk im Schubbereich von drei bis sieben Tonnen zu verstehen, das im Heck eingebaut würde. Damit die Energie im Falle eines Startabbruches besser venichtet werden kann, würden die Vorflügel, Querruder und Klappen so programmiert, dass sie auf eine Stellung ausfahren, die grösster aerodynamischer Bremswirkung entspricht.

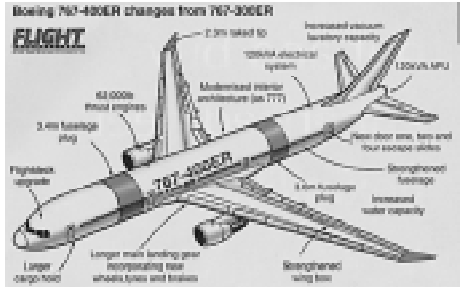
In den sechziger Jahren hat bereits de Havilland mit Boostertriebwerken Erfahrungen gesammelt: Die letzte Version der Trident wurde als 3-motoriges Flugzeug bezeichnet, da unter dem mittleren Hecktriebwerk ein kleineres Triebwerk eingebaut war, das die Start- und Steig-

leistungen verbessern half. Typisch Englisch, wurde damals gesagt.

Zweifach gestreckt

Schon vor dem Zusammenschluss mit McDonnell Douglas waren über die Hälfte der Ingenieure, die am Projekt Boeing 767-400 arbeiteten, von McDonnell Douglas. Boeing hatte sie eingemietet, da die eigenen Fachleute zu jener Zeit (Oktober 1996) mit den Weiterentwicklungen der Modelle 737, 747 und 757 beschäftigt waren. McDonnell Douglas seinerseits hatte zuviel Ingenieure, da einen Monat zuvor das Projekt MD-XX abgebrochen wurde.

Obwohl die gestreckte 767-400, die auf der ebenfalls bereits gestreckten 767-300 basiert, 6,4 Meter länger und 18,1 Tonnen schwerer als die 767-300 ist, konnte durch aerodynamische Verbesserungen am Flügel die Spannweite von 57,6 Meter auf 51,9 Meter verkürzt werden. Dies hat den Vorteil, dass die Gates der DC-10 und ähnlicher Flugzeuge benutzt werden können. Boeing hat auf eine klassische Flügelstreckung oder auf Winglets verzichtet, sondern setzt auf die patentierten «raked wingtips», die aus Kunststoff und Aluminium hergestellt sind und die Flügelspitze um bloss 2,34 Meter verlängern. Die Vorderkante weist einen Winkel von 57 Grad auf und dadurch, dass dieses Flügelende sehr spitz zuläuft, wird die Wirbelbildung vermindert. «The rake» bezeichnet nicht nur das Gartengerät Harke, sondern auch den Rechen des Croupiers - vielleicht ein Hinweis darauf, dass es Boeing



Aus Flight International 19-25

im Moment nicht sehr gut geht und die Aktionäre nach mehr Value rufen? Boeing plant, bis zu 28 000 Leute zu entlassen.

Ein guter Schachzug ist die Anpassungsfähigkeit des Cockpits der 767-400 an andere Boeing-Familienflugzeuge. Die sechs grossen Bildschirme im Cockpit lassen entweder eine Darstellung zu, wie sie die 777 sowie 737 und 747 der neuesten Generation aufweisen, oder aber entsprechend der 767 und 757. Von Continental und Delta liegen 47 Bestellungen vor. Das erste Flugzeug soll im Mai 2000 abgeliefert werden, 17 Jahre nach der Inbetriebnahme der 767-200.

Flügelahme Air Afrique

Die Langstreckenflüge von Air Afrique mussten eingestellt werden, weil die Europäischen Banken die vier A310-300 Anfangs Juli beschlagnahmten. Die elf Staaten, die zusammen Air Afrique betreiben, weisen auf die Abwertung des CFA hin, die 1994 50% betrug und von welcher sich die Fluggesellschaft nicht erholen konnte. Auch die Schaffung einer neuen Gesellschaft, die die A310 fi-

nanzieren sollte, sei nicht vom Fleck gekommen, da die potentiellen Investoren zu lange gezögert hätten. Die A310 stellen einen Viertel der Flotte der Air Afrique dar.

Lufthansa unglücklich

An der Zeremonie zur Übernahme der ersten von acht bestellten MD-11 Frachtern hatten die Lufthansasprecher nicht nur schöne Worte zu sagen. Der Präsident von Lufthansa Cargo bedauerte, dass die Produktion der MD-11 eingestellt und Boeing dadurch zu einem Monopolist im Anbieten von schweren Frachtflugzeugen wird. Er hoffe, dass «ein anderer Hersteller» den Mut habe, dieses Monopol zu brechen, was die Verhandlungssituation von Frachtgesellschaften verbessern würde. Aber die Ablieferungen der MD-11 komme gerade zum rechten Zeitpunkt, freute er sich trotzdem, denn der Aufschwung im Frachtmarkt setze eben ein.

A330 für US Airways

Nach Northwest und TWA hat als dritte US-Gesellschaft US Airways A330-300 bestellt. Die ersten beiden Gesellschaften haben ihre Bestellungen allerdings immer wieder hinausgeschoben und bis heute fliegt noch kein Widebody von Airbus in den USA. Auch US Airways erklärt, dass die Bestätigung des Auftrages noch an Auflagen der Banken gebunden sei, aber dass die A330 wegen ihrer grösseren Passagierkapazität, grösseren Reichweite und besseren Ablieferungs-

positionen eindeutige Vorteile gegenüber der Boeing 767 aufweise. Ausserdem sei ein neuer Vertrag mit der Pilotengewerkschaft unter Dach und Fach, der die Operation der A330 im Sinne der Gesellschaft regeln würde. Die A330 sollen auf den Europastrecken eingesetzt werden, wobei auch Zürich als mögliche neue Destination genannt wird.

Neue Materialien

Airbus Industries studiert grossflächige Anwendungen von neuen Verbundwerkstoffen bei der A3XX, damit die anvisierten 15 bis 20% tieferen Operationskosten gegenüber der Boeing 747-400 erreicht werden können. GLARE, ein Kunststoff-Metall-Laminat, das bereits seit zehn Jahren in Entwicklung steht, aber noch nie im Flugzeugbau angewendet worden ist, wiegt 15-25% weniger als die heute im Rumpfbau verwendete Materialien. Eine neue Aluminium-Lithium-Legierung wird zusammen mit der Russischen Industrie entwickelt und soll den Vorteil aufweisen, dass grössere Teile am Stück hergestellt und ausserdem geschweisst statt genietet werden können. Kohlenstoff wird bei der A3XX in noch grösserer Menge anzutreffen sein als bei heutigen Flugzeugen (zum ersten Mal wurde bei der A310 ein Seitensteuer aus Kohlenstoff gefertigt). Alleine das Seitensteuer der A3XX ist so gross wie ein Tragflügel der A310. Die A340-500/600 wird erstmals einen Kiel und hinteren Druckdom aus Kohlenstoff erhalten.

Enfin!

In Frankreich setzten sich zivile und militärische Stellen zusammen, um den Luftraum im nördlichen und nordöstlichen Teil Frankreichs neu zu strukturieren. Als erste konkrete Massnahmen sollen im Februar 1999 zwei Sperrgebiete aufgehoben werden sowie eine landesweite kombinierte zivil-militärische Flugsicherung eingeführt werden. Dadurch sollen Verspätungen abgebaut werden, die - gemäss offiziellen Angaben - heute einen von sechs Flügen betreffen sollen.

Die Krux mit Code-share

Zwei neue Luftstrassen sind über Afghanistan eingerichtet worden. Swissair kann so die Flugzeit zwischen Zürich und Delhi sowie Singapur erheblich verkürzen. Die FAA hat bereits vor vier Jahren für einen Teil Afghanistans ein Überflugverbot für US-Fluggesellschaften sowie in den USA registrierte Flugzeuge erlassen. Das Gebiet wurde unlängst erweitert und erfasst nun fast alle Luftstrassen über Afghanistan. Swissair musste der FAA eine Busse von 50 000 \$ bezahlen, weil das Code-sharing mit Delta für diese Strecken nicht zeitgerecht aufgehoben worden ist. Ein Umweg kommt für Swissair nicht in Frage, weshalb das Code-share Abkommen für diese eine Strecke nach Delhi annulliert worden ist.

Die FAA begründet ihr Flugverbot mit den anhaltenden kriegerischen Aktionen und der Bewaffnung der Taleban-Milizen, die über hoch reichende Luftabwehrraketen verfügen. Die Amerikaner

müssen es ja wissen, kriegten die Taleban ihre Waffen doch zu einem grossen Teil über die CIA.

Hier wäre noch ein Literaturtip anzubringen, falls jemand über die Vorgänge am Boden besser Bescheid wissen möchte: Ken Follett hat in seinem Thriller «Im Tal der Löwen» die Anfänge der Vorstösse der Taleban-Milizen gegen die Russen packend beschrieben. Auch die Schilderung der phantastischen Landschaft kommt nicht zu kurz.

Staatshilfe

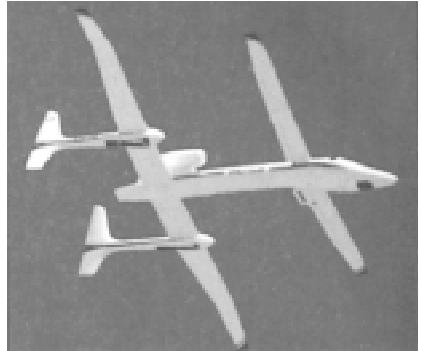
Die EU hat die weitere Staatshilfe Griechenlands an Olympic Airways davon abhängig gemacht, dass sich der Staat endlich an die Abmachungen von 1994 hält. Denn entgegen diesen Verträgen wurden weiterhin Dumpingpreise offeriert und steckte der Staat rund 40 Millionen US-\$ zwischen den ausgemachten Auszahlungsterminen der einzelnen Tranchen in die marode Fluggesellschaft. Nach Abzug dieser Spontanzahlung vom Totalbetrag und einem erhobenen Drohfinger, der sagen will, dass sich der Staat nicht mehr in die Führung von Olympic einmischen darf, wurde der Auszahlungsmodus neu festgelegt. Olympic erhält die beiden letzten Teilzahlungen in diesem und im nächsten Jahr, muss aber die Geschäftsberichte jedes halben Jahr vorlegen.

Auch Air France, Alitalia und TAP erhalten die letzten Tranchen ihrer ebenfalls 1994 mit Auflagen bewilligten Staatszuschüsse bis Ende nächsten Jahres ausbe-

zahlt. Seit 1990 sind rund 12 Milliarden Dollar an staatlicher Hilfe in verschiedene Europäische Fluggesellschaften geflossen!

Bizarres Flugzeug

Unverkennbar die Handschrift von Burt Rutan trägt der «Proteus», der am 26. Juli seinen Erstflug machte. Angetrieben von zwei Kleintriebwerken Williams Rolls FJ44-2 soll er fähig sein, bis auf 60 000 ft zu steigen und dort 12 Stunden zu verweilen. Die bizarre Form des Flugzeuges wurde vom Verwendungszweck diktiert: Der «Proteus» soll vornehmlich als Relaisstation für Telekommunikation dienen, wobei unter dem Rumpf ein sechs Meter grosser Parabolspiegel montiert wird. Und dabei soll die Flugzeugstruktur in allen Fluglagen möglichst wenig Störein-



Aus Aviation W&S 3.8.98

flüsse ausüben - und trotzdem hohe aerodynamische Qualität aufweisen. Das Cockpit ist für zwei Piloten ausgelegt.

Kritische Momente

«Touching moment as an era ends» titelte «Flight International» einen Arti-

Yawspin





Aus Flight International 8-14Juli,

kel über die Schliessung des Hong Konger Airports Kai Tak mit diesen zwei Fotos aus einer ganzen Reihe von Anflügen und Landungen, die uns das Blut in den aviatischen Adern gerinnen lässt. Die Endanflüge auf die Piste 13 waren etwas vom Anspruchsvollsten, was uns die Flughä-

fen dieser Welt zu bieten hatten, wobei diese Bilder dokumentieren, dass der pilotische Ehrgeiz, wenn immer möglich zu landen, bis zum bitteren (oder glimpflichen) Ende durchgezogen wird. Die Besatzung der Malaysian 747-400, die im Juni mit dem äusseren Triebwerk auf dem Beton und einem Aufkreuzwinkel von gut 20 Grad schon fast quer zur Piste aufgesetzt hatte, muss sehr viel Glück gehabt haben, dass sie nicht in der Unfallstatistik erschienen ist. Das kleine Bild zeigt eine 747 der Indian Airlines, der in der verbleibenden Höhe über Grund auch noch ein gutes Stück an Kurskorrektur zu erledigen blieb, bis sie mehr oder weniger in Pistenrichtung aufsetzten konnte.



© AEROPERS RUNDSCHAU 1998

Wir sehen: Die Fliegerei ist tatsächlich ein sicheres Gewerbe - die Flugzeuge verzeihen vieles!

NTSB kritisiert FAA

Der Unfall einer DC-8, die am 7. August 1997 in Miami kurz nach dem Start abstürzte, ist auf falsches Beladen, respektive Ändern der Beladung ohne die Besatzung zu informieren, zurückzuführen. Die Frachtfluggesellschaft Fine Air überwacht das Beladen und Anfertigen der entsprechenden Ladedokumente nicht selber, sie überlässt dies den damit beauftragten Handling Gesellschaften. Beim erwähnten Flug wurden schwere Paletten umgesetzt, bis die ganze Fracht, die für die Dominikanische Republik bestimmt war, in der DC-8 Platz fand.

Durch diese Manipulationen verschob sich der Schwerpunkt so weit nach hinten, dass die DC-8 nach dem Start die Nase unerwartet steil in den Himmel hob und der überraschten Besatzung keine Zeit für eine adäquate Gegenkorrektur liess. Die Strömung riss ab, das Flugzeug stürzte auf eine Strasse.

Die Untersuchungsbehörde NTSB kritisierte nicht nur Fine Air für die Absenz einer Überwachung von Beladung und Berechnung, sondern auch die FAA, die eine solche Praxis zulässt und die auch andere, längst bekannte Unzulänglichkeiten im Bereich der Frachtfliegerei noch nicht korrigiert hatte. Ausserdem sollte die FAA Checklisten für eine bessere Arbeits- und Berechnungsgrundlage ausarbeiten sowie verlangen, dass Cockpitbesatzungen geschult werden, mit un-

gewöhnlichen Reaktionen des Flugzeuges oder ungewohnten Fluglagen zu recht zu kommen.

Sightseeing-crash

Ein Regionalflugzeug Beech 1900 der Gesellschaft Proteus war von Lyon nach Lorient unterwegs. Die Piloten wollten den Passagieren vor der Küste der Bretagne das Kreuzschiff «Norway» zeigen und gingen auf eine sehr tiefe Flughöhe. Weil dies offenbar auch eine Cessna 172 vor hatte, kollidierten die beiden Flugzeuge auf einer Höhe von 900 Meter. 12 Passagiere und drei Piloten kamen dabei ums Leben.

Bei uns wird immer gelandet

Diese Devise ist bei einigen asiatischen Fluggesellschaften hoch im Kurs. Korean Airlines hatte am 5. August Pech damit, aber doch nicht so viel wie vor fast genau einem Jahr, als eine 747-300 in Guam bei schlechter Sicht in einen Hügel flog. Diesmal war eine 747-400 involviert. In Seoul herrschten in jener Nacht starker Regen, böiger Seitenwind und schlechte Sicht. Piloten meldeten Windscherungen und Turbulenzen während des Anfluges. Die 747 schlitterte von der Piste, wobei alle Fahrwerke abgesichert sowie der linke Flügel und alle Triebwerke stark beschädigt wurden. Von den 395 Menschen an Bord erlitten nur 27 leichte Verletzungen. Erste Auswertungen führen das Verlassen der Piste auf falschen Ruderausschlag bei der Seitenwindlandung zurück.

Tage zuvor sind mehrere Direktoren bei Korean Airlines ersetzt worden. Die Gesellschaft dementierte, dass dies etwas damit zu tun hat, dass die Flight Safety Foundation und Code-share Partner Delta vor ein paar Monaten eindringlich auf Massnahmen bezüglich Flugsicherheit gedrängt hatten. Delta machte Vorschläge für eine bessere Flugoperation, die 235 Neuanstellungen von Piloten vorsehen, damit die langen Dienstzeiten und kurzen Ruhepausen eliminiert werden können. Denn beim Guam-Absturz wurde unter anderem die Ermüdung der Piloten als einer der Unfallfaktoren anerkannt, daneben auch mangelhaftes «Crew resource management» und ein «autokratisches» Verhalten des Kapitäns.

Segelflug

«Quiet, isn't it?» muss wohl dem Piloten Boyd Bunsey im vergangenen Mai durch den Kopf gegangen sein, als das Triebwerk des PC-12 der Firma Kelner Airways den Geist aufgegeben hatte. Denn es war sein einziges, und er befand sich mit seinem Copiloten und seinen acht Passagieren auf 22 000 Fuss Höhe über dem Nordosten von Kanada. Versuche, die Turbine wieder zu starten, gingen in Rauch und einigen Ölschichten auf der Scheibe auf. Die erwarteten guten Gleiteigenschaften von 500 ft/min des Pilatus PC-12 sind sogar noch übertroffen worden, aber trotzdem kam der Pilot ins Schwitzen: Der nächste Flughafen war

Clareville auf Neufundland, aber dieser war unbesetzt und für die vorausgerichtete Landestelle konnten nur rudimentäre Wetterwerte geliefert werden. Rundherum wurde von 12 000 ft an eine geschlossene Wolkendecke gemeldet, teilweise auf dem Boden aufliegend und Sichtweiten von bloss einer Meile. Aber Bunsey hatte Glück: Auf 300 Fuss über Grund, nach fast 20 Minuten Segelflug, sah er die Landschaft, konnte sogar noch einem Wäldchen ausweichen und zu einer kontrollierten Bruchlandung ansetzen. Der Rumpf wurde dabei um 400 Grad gedreht, blieb aber weitgehend intakt und schützte die Insassen somit vor schweren Verletzungen. Ein Flügel wurde bei der Landung abgeschert, aber die Passagiere und Besatzung konnten sich alle durch die drei Notausgänge befreien. Die Passagiersitze der PC-12 sind so konstruiert, dass sie einer Belastung von 23 g widerstehen können. Ein Untersuchungsbeamter bemerkte: «... the crash landing proved the structural integrity of the PC-12.» Die verwendete Turbine der Familie PT6 des Herstellers Pratt & Whitney of Canada weist bisher eine Ausfallrate von 1:400 000 auf, gemessen an 3,6 Millionen Flugstunden.

Aufblasbares Flugzeug

Am grossen Festival der Amateur- und Experimentalfliegerei in Oshkosh wurde ein platzsparendes Ultralight-Flugzeug vorgefliegen: Die Flügel lassen sich aufpumpen. Die aerodynami-



Aus Flight International vom 19. - 25. August 1998

sche Struktur wird durch entsprechenden Zuschnitt der einzelnen Luftkammern garantiert. Angetrieben wird das für Schönwetterflüge konzipierte Fluggerät durch einen neu entwickelten Wankelmotor von 40 PS.

Langstreckenmodellflug

Drei «Aerosonde miniature robotic aircraft» genannte Modellflugzeuge aus Australien starteten Mitte August in St. Johns in Neufundland zu einer Atlantiküberquerung, um innerhalb eines Tages in Irland zu landen. Die Modelle weisen eine Spannweite von drei Metern auf, werden von einem 20 ccm Benzinmotor angetrieben und wiegen 13 kg, eingeschlossen die fünf Kilogramm Treibstoff, die für 24 Stunden ausreichen sollen. Unterwegs wird vor allem auf die autonome Steuerung vertraut - gestartet und gelandet wird auf Sicht und ferngesteuert. Bei einem Leistungstestflug wurde eine Flugzeit von 36 Stunden erreicht.

Ein internationales Team von staatlichen und militärischen Wetterorganisationen sowie privaten Investoren will damit beweisen, dass autonome Flug-

zeuge zuverlässig eingesetzt werden können, über längere Zeit und weite Strecken Wetterdaten zu sammeln.

Raumgleitermodell

Die Englische Firma Bristol Spaceplanes arbeitet an einem Raumfahrzeug, das mit Hilfe von zwei Düsentriebwerken auf einer Piste starten kann und in grosser Höhe ein Raketentriebwerk starten würde. Die zwei Piloten und zwei Passagiere könnten während zwei Minuten Mikrogravitationsexperimente ausführen, bevor das Flugzeug wieder von der Erdanziehung eingefangen und in einen Sinkflug genötigt würde. Auch an «Weltraum-Schnupperflüge» für zahlende Passagiere wurde gedacht, damit das Programm rentieren könnte.

Ein drei Meter langes Modell mit 1,7 Metern Spannweite nahm die ersten Flugversuche im letzten September auf. Bei einer harten Landung wurde das Fahrwerk beschädigt, was zu einem Unterbruch der Flüge bis im Mai führte. Neben den zwei Glühzündermotoren, die Impeller antreiben, ist auch ein Raketenmotor im 17 kg schweren Modell eingebaut. Dieser ist vorläufig nur als Ballast für Trimmversuche gedacht und soll erst zu einem späteren Zeitpunkt gezündet werden.

Soho verloren

Der von der Europäischen Raumfahrtagentur ESA und der NASA gemeinsam entwickelte Sonnensatellit «Soho» lieferte seit seinem Start Ende 1995 schon

viele wertvolle Daten. Doch ein unüberlegtes Kommando droht nun, dem 1-Milliarden-Dollar-Programm den Garaus zu machen.

Die Kette der Verhängnisse begann am 25. Juni, als nach einem Routinemanöver durch einen Softwarefehler im vorprogrammierten Ablauf der Stabilisierungskreisel B auf «hochempfindlich» stehen blieb. Dieser Kreisel hat die Aufgabe, abnormale Rollbewegungen festzustellen. Durch die falsche Empfindlichkeit meldete dieser eine 20-fache Abweichung, was aber vom Bordcomputer als falsch interpretiert wurde. Dieser setzte den Satelliten in einen «Sicherheitszustand», was heisst, er zeigt gegen die Sonne und wartet auf Befehle von der Kontrollstelle. Die Ingenieure entdeckten und korrigierten den Fehler des Kreisels B. Weil im Sicherheitszustand die Lagestabilisierung des Satelliten von Kreisel C auf Kreisel A umschaltet, nahm das Malheur seinen Fortgang: Wegen eines weiteren Softwarefehlers wurde Kreisel A jedoch nicht aktiviert und seine Information an den Bordcomputer war null Umdrehungen. Da der Bordcomputer die Differenz zur vermuteten Drift ausgleichen wollte, feuerte er die Steuerraketen, die Soho in Rotation brachten. Aber auch jetzt analysierte der Bordcomputer richtig und erkannte die Sinnlosigkeit der Korrektur und schickte Soho zum zweiten Mal in einen Sicherheitszustand.

Die Vorschrift besagte, dass bei einem Sicherheitszustand ein Team von Ingenieuren des Herstellers sowie der ESA

in die Kontrollstelle gerufen werden muss. Da der Satellit für mindestens 24 Stunden stabil bleibt, war keine Eile angesagt. Entgegen dieser Vorschrift wurde von den an sich hoch qualifizierten Leuten in der Kontrollstelle in einer kurzen Analyse vermutet, dass Kreisel B falsch anzeige und folglich abgeschaltet werden müsse, damit Soho wieder arbeiten könne. Eine Stunde später wurde Kreisel B tatsächlich abgeschaltet, worauf sich Soho wieder in Rotation versetzte - um nach 50 Minuten in den dritten Sicherheitszustand zu gehen. Da er bereits mit sieben Umdrehungen pro Minute konusförmig taumelte, brach der Kontakt nach fünf Minuten ab.

Am 23. Juli wurde Soho wieder entdeckt, in einer aufwendigen Aktion: Ein 560-KW-Radioteleskop mit 300 Metern Durchmesser, das in Puerto Rico steht, schickte einen 2,5 Bogenminuten schmalen Strahl in die berechnete Richtung, 1,5 Millionen Kilometer von der Erde entfernt. Die gebündelte Leistung, die rund 10 Trillionen Watt entsprechen würde, traf mit geschätzten 0,5 Mikrowatt pro Quadratmeter haargenau auf dem sechs Meter langen Satellit ein. Die Reflexion wurde vom 34 Meter grossen «Deep Space Network» Radar in Kalifornien aufgefangen. Durch verschiedene Messungen, die sich bis in den August hinzogen, konnte die Lage von Soho analysiert werden. Er drehte noch mit einer Umdrehung pro Minute. Während 20 Stunden pro Tag wer-

den Korrektursignale gesendet, in der Hoffnung, Soho reagiere plötzlich. Am 3. August konnten von einem Radar in Australien zumindest Trägerwellen empfangen werden. Die Ingenieure vermuten, dass die Sonnenzellen quer zur Sonne stehen und daher die Batterien entladen sind, die für eine Zweiwegkommunikation unerlässlich sind. Instruktionen, die Batterien während vier Stunden zu laden, wurden gesendet. Dies würde für eine einminütige Sendung ausreichen, was genügend Zeit wäre, Soho aus dem Winterschlaf zu erwecken. Denn man vermutet, dass auch die Treibstoffvorräte eingefroren sind, die für eine Lagekorrektur zuerst aufgetaut werden müssten. Die Hoffnungen werden noch nicht aufgegeben - und wenn es soweit ist, werden gemäss ESA Monate vergehen, bis Soho wieder unter Kontrolle ist.

Kein Aberglaube

Am 13. Oktober soll die dritte Ariane 5 starten, der letzte Testflug, bevor zahlreiche Fracht in den Weltraum befördert wird. Die erste Rakete geriet vor einem Jahr nach weniger als einer Minute infolge falsch interpretierter Daten aus den Stabilisierungsplattformen aus der Bahn und musste gesprengt werden. Auch beim zweiten Start ist noch nicht alles rund gelaufen, immerhin konnte der Satellit auf die vorhergesehene Umlaufbahn gebracht werden. Beim kommenden Versuch ist bloss ein massstabgetreuer Nachbau eines Telekommunikationssatelliten

mit an Bord, weil der vorgesehene Eutelsat W3 im Mai bei einem Brand im Herstellerwerk zerstört worden ist.

Ihr Haus im Web

Microsoft hat sich mit Russlands Raumfahrtbehörde zusammengetan, um Satellitenfotos zu vermarkten. Auf der Website terra-server.microsoft.com können Landschaften mit einer Auflösung von zwei Metern heruntergeladen werden. Bald schon sollen bessere, auf Filmen basierende Fotos mit einem Meter Auflösung angeboten werden, die vom «Spin-2» Satellitenprogramm stammen. Der Besuch auf der Website ist gratis, das Herunterladen der Fotos kostet aber etwas.

Zitat des Monats

«Young, female only, cabin crew» preist unser SAir Mann Fernand Staufer in Baku - unter anderen Vorzügen - die neu eröffneten Flüge in ebendiese Stadt an, die von Crossair im Auftrag von Swissair durchgeführt werden. Wenn er dies auch nur in der Ausgabe Nr. 29 vom Juli 1998 des Faltprospektes «Our Product» tut, der vorwiegend für die interne Kundschaft bestimmt ist, lesen dies sicher auch viele der «älteren, männlichen» Flight Attendants der Swissair. Sicher mit gemischten Gefühlen, und sie sehen bestätigt, was in der Wirtschaft und Werbung schon seit langem zählt: Nicht Erfahrung und Leistung, sondern attraktive Jugendlichkeit.

Henry Lüscher

Inserat 1 Seite VP Bank



IFALPA Conference Montréal, Canada

This year's conference also marked 50 years of the International Federation of Airline Pilots Associations. It was held in Montréal because this is the seat of ICAO (International Civil Aviation Organisation), the global rule making body of aviation to which IFALPA has very close links including a permanent representative.

The AEROPERS delegation was led by Hannu Ruprecht (Vorstand) our outgoing IFALPA director as chief delegate. Mike Fraser, FLUSIKO chairman was alternate chief delegate dealing with the business aspects in plenary, as well as sitting on a technical committee. Peter Nagl, Christoph Huber and Urs Enz used this opportunity to make contact with the association delegates from all those companies with which Swissair is now connected in business. Patrick Sutter from the FLUSIKO was our representative on one of the technical committees dealing with operational matters.

IFALPA deals with all aspects of union activity. A large proportion of this work concerns technical matters. Your FLUSIKO is set up to represent you at IFALPA in these matters. IFALPA has a manual which shows the ICAO annexes laying down the international conventions on aviation. Where IFALPA feels there is a need for change, this is detailed in the IFALPA manual. In turn all the IFALPA delegates to all

the industry and governmental bodies where they represent the federation use these positions to argue the point of view of the line pilot. Your AEROPERS technical representatives at the conference (who both represent IFALPA at the JAA) were very active in ensuring that these policies for which they had been working during the past year were accepted by conference as IFALPA policy. Such items are very wide ranging but include: such areas as:

Policy on runway crossing clearance

Policy on TCAS use

Policy on navigation systems content and use

Position on the condition of various national airports and airspace - in particular - Argentina, China, parts of Africa and Greece. The pressure which can be put on these national authorities along with many others, helps to gain acceptance of the problems and fixes are then finally found. You may well have read press reports recently concerning these airspace and airfield related deficiencies.

These are just some items from a long list. Further information will be available to you in due course. You may of course contact your IFALPA representatives by comail or email direct at any time if you have any questions or if you wish to make any information available or comment to them for further discussion at their next meetings.

What is perhaps the most important part of a conference such as this is the opportunity to mix with colleagues from around the world in order to share information and understand the problems of other associations and to get or offer mutual assistance.

The federation honours line pilots who have made significant or outstanding contributions to aviation either in isolated cases or on behalf of the federation over a long period. Examples of these honours were recognition of the crew of the Ethiopian B-757 which had to force land in the sea off the east coast of Africa. The captain and first officer together with their partners were guests at the conference. Details of this incident have been well recorded elsewhere.

Boeing and Airbus Industrie were present

at the conference along with other aviation companies such as Parc Aviation from Dublin who recruit aircrew. These companies have realised that there is a great deal of expertise to be gained from those line pilots who give their services to IFALPA. Many of those working with IFALPA are accepted world authorities in their specialisation.

This year's conference was hosted by the Canadian pilots' association who laid on a fine programme for the partners of the delegates, in addition to co-ordinating the whole meeting with the IFALPA headquarters staff.

The next conference is planned to be held in Pakistan, hosted by the Pakistani pilots' association.

Mike Fraser, FLUSIKO

ECA – another abbreviation you all should know!

ECA stands for the European Cockpit Association, which is uniting all important pilot associations in the European Union... and soon AEROPERSI!

Roland Born F/O MD11–ECA Delegate

Thanks to a constellation of various factors, one of them being the long history of close cooperation we have with ECA (we

have been participating as observers since the very beginning in 1991 and very regularly), the ECA General Assembly has changed the statutes in May 1998 to allow EFTA countries, that is us, to join them as full members at the next October General Assembly.

So what do they do that interests us?

The ECA is established legally and has its



office in Brussels, headquarters of the EU. This is of course to be able to lobby the various political bodies that prepare, write, and establish European law, mainly the European Commission and the European Parliament. Most of the Swiss don't realize how much influence on their future lives the legislation made in Brussels will have, and all that without a Swiss participation. Well, at least for what concerns us professionally, we at AEROPERS will have a word to say through our membership of ECA!

What is cooking on the stove right now?

Two main topics in the field of aeronautics are in the process of being legislated, the first one being FCL or Flight Crew Licensing, and the second one, of course, Flight and Duty Time Limitations (FTL). This is the topic that took the biggest chunk of work in the last couple of years at ECA, but is also one of the fields where ECA was able to achieve most through permanent lobbying of Members of the European Parliament, we were able to convince them that the FDT matter should not be dealt with by the JAA, which has absolutely no democratic basis or control, but by the Commission and the Parliament. The latest draft of a tentative agreement has just come out, and even though it is not what we want, we can at least make our discontent known through established democratic channels. Another advantage of the EU's involvement, is that it cannot just consider the technical side of FDT, as the JAA always did, but also has to keep in mind the social factors.

What else can ECA bring to AEROPERS?

Unlike all other supranational pilot organizations, the ECA board does not meet just once or twice a year, but every month. This allows business to be done effectively, including a follow-up. It is also the best place to be kept up to date on what is happening in the main European carriers: what is the average time until upgrading at Air France, how many hours do they fly on the A340 at Lufthansa, why exactly did the Iberia pilots strike, how does British Airways handle wet leases ..., all those would be questions that can get answered very quickly at the ECA board or pre-board meetings. And since the delegates know each other well, the necessary confidence is there to allow delicate or difficult subjects like salary and pension schemes.

Will this have a price for us?

Yes, nothing's free nowadays. Until it ceased to exist in 1995, AEROPERS was part of Europilote, and we paid about 17 Swiss Francs per member. The ECA membership fee is 24 Swiss Francs per member per year, and we get a lot more from it than we used to get from Europilote... ECA is now representing about 24'000 cockpit crews in Europe, and the fees cover all expenses, mainly the payment of the permanent staff (1 General Secretary and 2-3 Assistants), the rent, and the organization of the board meetings and General Assemblies.

We are proud to become a full member of an EU Association!

ECA – European Cockpit Association

(PM) Globalisierung, ein Schlagwort in aller Munde. Konzerne wachsen über Landesgrenzen hinaus, wenn nicht bis ins Unermessliche, dann auf jeden Fall sicher bis ins Unüberblickbare! Obwohl die Welt diesbezüglich 1991 noch einig «ordentlicher» war, liessen auch die Verbände der Cockpit Crew Members den Blick über die Grenzen des jeweiligen Nationalstaates schweifen und gründeten in diesem Jahr die «European Cockpit Assosiation», kurz ECA, mit Sitz in Brüssel (wo auch sonst). Diese Vereinigung von Vereinigungen repräsentiert in der Zwischenzeit ungefähr 24 000 Arbeitnehmende aus dem vordersten Teil der Flugzeuge. Berechtigt Mitglied zu werden, sind die entsprechenden Berufsverbände aus den EU Staaten und diejenigen aus den EFTA Staaten. Letztere haben die gleichen Rechte wie Ersterer, es sei denn, dass von Gesetzes wegen nur EU Mitglieder betroffen sein können. Die ECA arbeitet mit IFALPA, FST (Transport Arbeitnehmer in Europa) und ETSC (European Transport Safety Committee) zusammen und ist de facto Sprecherin vor Ort in Brüssel für Belange des «fliegenden Personals». Ihre Ziele sind einerseits das «Lobbying» in der EU, bei der Joint Aviation Authority (JAA) und Zitat: «überall dort, wo Entscheidungen gefällt werden», und andererseits

bemüht sie sich um den Informationsaustausch zwischen ihren Mitgliedervereinigungen, um gleiche Probleme mit einem gemeinsamen «Approach» auf internationaler Ebene mit grösserem Gewicht zu regeln. Die ECA wird von einem «Chairman» angeführt, dem zwei Stellvertreter zur Seite stehen und der über das «ECA Office» und zahlreiche Arbeitsgruppen gebietet. Monatlich findet

European Cockpit Assosiation

- » Gegründet 1991
- » Repräsentiert 24 000 CCM
- » «EU Mitglieder»
Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark, Finnland Grossbritannien, Irland, Deutschland, Österreich, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland
- » «EFTA Mitglieder»
Norwegen, Island, (Schweiz)

eine Koordinations-Sitzung auf «höchster Ebene» statt und einmal im Jahr, wie sich das gehört, eine Generalversammlung. Die nächste ist auf den 7/8. Oktober 1998 festgesetzt. Die AEROPERS hat seit nicht weniger als sieben Jahren Be-

obachterstatus, sodass man einen allfälligen Vollbeitritt zumindest nicht als überstürzt und unüberlegt bezeichnen könnte. Die Schweiz wird, über kurz oder lang, sowieso die EU Rechtssprechung im aviatischen Bereich übernehmen und falls nächstens endlich eine Transportvereinbarung mit der EU getroffen werden könnte, bestünde in Europa ja tatsächlich der vielgepriesene «single market in aviation», was ein gemeinsames Agieren der Berufsverbände als

sinnvoll erscheinen lässt, zumal man auf Grund der gemeinsamen Stärke auch an der Quelle aller Regeln, nämlich bei der Gesetzgebung, ein Wort mitreden könnte. Die von der ECA repräsentierte «Cockpitmasse» würde mit einem allfälligen Beitritt der AEROPERS weiter steigen und auch den Zugang zu deren Partner-Vereinigungen wäre geebnet. Natürlich würde es, wie alles, auch etwas kosten: 24 CHF (600 BEF) pro repräsentierter Arbeitnehmer/in ... ■

Inserat 1/4 quer Wohnen Mühle

Bodytime-FDRs: In der vorliegenden Form keine brauchbare Grundlage für eine Abstimmung

Seit Beginn Sommerflugplan sind die Longhaul-FDRs, basierend auf dem Bodytimemodell, versuchsweise eingeführt (GB 7.1 TI). Ich möchte unserem AEROPERSvorstand meinen persönlichen Dank aussprechen, dass das vorliegende, provisorisch eingeführte Modell nochmals überarbeitet wird, bevor man es in die Abstimmung schickt. Es liegen nämlich einige «Pferdefüsse» darin versteckt, die sich in absehbarer Zukunft zu leicht als Eigentor entpuppen könnten.

von Roland Peier, SF/0 M-11

Mit den nachfolgend aufgeführten

Punkten habe ich mich mit Hilfe des GB etwas näher auseinandergesetzt:

1. Bodytimemodell: Dutytime versus Minimum Crewlayover

Dass eingeführte FDR's nach Möglichkeit soweit wie möglich ausgereizt werden sollten, ist absolut richtig. Die Frage stellt sich aber, wo die vernünftige Limite gesetzt werden soll, was zum Beispiel die maximale DutyTime, bzw. das Minimum Layover anbelangt. Im Zuge von Frequenzerhöhung und Langstrecken-Flottenharmonisierung, ist sicher die volle Ausschöpfung der bestehenden FDRs bald einmal Thema. Mit dem vorliegenden Bodytimemodell wäre beispielsweise nachfolgender Ein-

Einsatz			Blocktime	Minimum CLO
Tag 1	SR 196	ZRH-PEK	09:40	23:55
Tag 2	dito			
Tag 3	SR 197	PEK-ZRH	10:40	

satz durchaus möglich:

Es wären also in Zweiercrew Einnächter PEK möglich bei einem Minimum Layover von 23h 55min (MCLO Cabincrew: 26h 52min. mit Möglichkeit von ca. 2h Crewrest während des Fluges).

2. Bodytimemodell: Einsatztage versus Freitageberechnung

Es ist sicherlich richtig, dass gemäss Aussagen der Studie dem Faktor «Bodytime» in den FDRs eine gewisse Beachtung geschenkt wird. Ich werde jedoch den Verdacht nicht los, dass dieser Faktor nun in diesem Modell überproportional beachtet und damit überbewertet wird. Einerseits wird der physischen Erholung vor Ort sehr wenig Beachtung geschenkt; das heisst, die Rotationen können sehr gestraft werden und «bezahlen» erst noch mit weniger Freitagen: Kurzes, kompaktes Arbeiten ergibt nach dem Modell weniger freie Tage zu Hause, obwohl man sicherlich erholungsbedürftiger in ZRH landet als beim vergleichbaren Flug als Zweinächter.

Der Einnächter GRU ergibt zum Beispiel 4,15 Freitage, im Gegensatz zum Zweinächter, der 4,44 Tage frei ergibt.

3. Bodytimemodell: Berücksichtigung Bodytime zu Geotime

Bei Flugzeiten um die 10 Stunden herum (Zweiercrew), wird dem Verhältnis Body- zu Geotime eindeutig zuwenig Beachtung geschenkt (siehe Beispiel Flug PEK). In diesem Beispiel sollten die FDRs einen vollen Tag Er-

holung vor Ort zusichern, erfolgt doch der Crewcall genau dann, wenn wir nach Schweizerzeit in etwa zum ersten Mal richtig in der Tiefschlafphase sind.

4. Bodytimemodell. Anwendung in der Praxis

Ein gewichtiger Nachteil des vorliegenden provisorischen Modells ist dessen Benutzerunfreundlichkeit. Es ist nahezu unmöglich, ohne entsprechende EDV-Unterstützung innert nützlicher Frist eine Berechnung verlässlich durchzuführen. Um eine max. Dutytime oder ein Minimum Crewlayover exakt auszurechnen, kommen wir leicht auf Berechnungszeiten von ca. 30 bis 45 Minuten. In der täglichen Operation sind wir aber auf ein System angewiesen, das übersichtlich ist, und uns innert nützlicher Frist ein gewünschtes Berechnungsergebnis liefert.

5. Bodytimemodell: Eine Studie der NASA

Bekanntlich handelt es sich beim vorliegenden Modell um eine NASA-Studie. Hier kommen jedoch einige Fragen auf:

Wer hat die Studie unter welcher Motivation heraus in Auftrag gegeben? Die NASA befasst sich ja eigentlich nicht unbedingt mit FDRs von Flightcrewmembers. Besitzt die NASA demzufolge die notwendige Fachkompetenz in diesem Bereich? Wer hat genau daran gearbeitet? Waren auch Fachkräfte dar-

an beteiligt, die das Thema FDR aus der Praxis, ihrem Tagesgeschäft, kennen? - Solche und ähnliche Fragen haben sicherlich einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Endresultat und Aussagekraft einer Studie.

6. Bodytimemodell: Praktische Umsetzung

Ich finde es von unserem neugewählten AEROPERS-Vorstand sehr weitsichtig, dass er das vorliegende, provisorisch eingeführte Modell nochmals äusserst kritisch unter die Lupe nimmt. So wie die Sache im Provisorium vorliegt, haben wir sicher keine brauchbare Grundlage für eine Abstimmung. Ich habe jedoch in unseren Vorstand mein volles Vertrauen, dass

die Mängel erkannt sind, und entsprechend bereinigt werden.

Meines Wissens hat bis jetzt noch keine Airline das System in der vorliegenden Form effektiv umgesetzt. Sicherlich gehört der Faktor «Bodytime» in irgendeiner Form mitberücksichtigt. Eine Übergewichtung ist jedoch genau so schlecht, wie eine Nichtberücksichtigung. Weshalb nimmt man nicht unsere «alten» FDRs und überarbeitet diese, im Hinblick auf ein vernünftiges Bidding-System, wie es zum Beispiel die KLM kennt?

Unsere FDRs aus dem GAV93 waren nämlich vernünftig, praxiserprobt und könnten wahrscheinlich mit relativ wenig Aufwand an gewissen Stellen entsprechend angepasst werden, wo nötig ■

Das neue Check - Refresher Konzept

Am 3. Juli durfte ich als einer der ersten den Refresher und Check nach dem neuen System absolvieren. Nachfolgend einige Gedanken zum neuen Konzept:

Paul Erni, Capt. A 320

► Fünf Stunden Simulator an einem Tag empfinde ich als zu lange. Dass die Aufnahmefähigkeit in den letzten ein bis zwei Stunden nachlässt, hat man doch schon festgestellt. Der ganze Tag ist themenmässig einfach überladen. Hier hilft auch das Einschleichen einer Pause nicht.

Die Vorbereitung für einen Tag umfasst nun zwei bis drei Flugplätze für den Check, dasselbe für den Refresher, sowie mehrere technisch sehr anspruchsvolle Module für den Refresher. Und dies im Extremfall vier Tage vor dem Check, wenn vorgängig noch geflogen wird.

► Egal wie die Reihenfolge auch sein wird: Den Check beginnen zu müssen nach 5 Std. 45 Briefing, Refresher, Debriefing, Pause, Briefing hat mit der Realität auf der Strecke nichts mehr zu tun. Zum einen ist nebst der maximalen Arbeitszeit auch die Anzahl Landungen limitiert (wohl aus gutem Grund), zum anderen würde ich kaum nach einem Emergency-Power-one-engine-out

RDI approach im Direct law noch einmal fliegen gehen.

Ein Refresher nach 5 Std. 45 Briefing, Check, Debriefing inkl. Quali, Pause, Briefing wird mich kaum noch zu fliegerischen Höchstleistungen anstacheln. Nach dem Check ist die Sache doch gelaufen. Ich erinnere mich an früher, wenn nach dem Check noch etwas Zeit übrig blieb für individuelles Training; meistens wollten alle Beteiligten nach Hause...

► Die Zeit für den Check reichte bei uns gerade aus, um das Programm abzufliegen, keine Zeit für eine Wiederholung oder eine RH-Seat Qualifikation. Dass bei uns mitten im Check noch der Blitz einschlug und wir noch einmal zu einer längeren Pause kamen war zwar höhere Gewalt, dass aber die nachfolgende Crew den Simulator mit einer halben Stunde Verspätung übernehmen musste zeigt, dass die Planung zu knapp ist. Sollte nun der Refresher nach dem Check geplant werden, um ebensolche Ereignisse abzudecken, so degradiert er vollends zu einer Alibiübung, zumindest was das Handling von komplizierten technischen Failures betrifft. Ich habe folgende Rechnung angestellt: SIM Übernahme und Abgabe: 20 Min. 2 Autolandanflüge aus dem Checkprogramm (1 G/A, 1 FS) 30 Min. Individuelles Trai-

ning (2 Anflüge pro Pilot) 1 Stunde. Bleiben noch 50 Minuten, RH Seat Quali und ev. Wiederholungen nicht eingerechnet. In dieser Zeit sollen dann einige von mehreren zur Auswahl stehenden Modulen geflogen werden. Das sieht dann auf dem Papier nach viel Training und Briefing-information aus, speziell dann, wenn viele Module zur Verfügung stehen. In Wirklichkeit muss man froh sein, wenn wenigstens ein Modul abgeflogen werden kann. Von einem ausführlichen Briefing zu allen Modulen ganz zu schweigen. Wir haben jedenfalls nebst dem individuellen Training nur das Modul 3 geschafft, und das noch mit herunterfahrender Motion im Landing Rollout.

- Zuerst der Check und dann der Refresher oder umgekehrt? Geplant war ja ursprünglich zuerst der Check, dann der Refresher. Nun wurde im letzten Moment umgeplant und zuerst der Refresher, dann der Check geplant. «Um das Konzept im Konsens umsetzen zu können», wie R. Hildebrand OTF im otf-info 2/98 schreibt. Mehr steht nicht. Der geneigte Leser kann nun Vermutungen anstellen: OC und OTF waren sich bezüglich Ablauf nicht einig, OC hat sich schlussendlich durchgesetzt: Der Refresher zuerst. Nun möchte man im Sinne einer Lösung, die den Konsens mit allen betroffenen Stellen ermöglicht schrittweise wieder zum ursprünglichen Ablauf (zuerst Check, dann Refresher) gelangen, wie das Heinz Ko-

petschny, OTFG, in seinem Schreiben zum neuen Trainingskonzept kommuniziert. Ende Jahr soll das neue Konzept überprüft werden.

Ich persönlich zweifle nicht daran, dass dann wieder zum ursprünglichen Ablauf zurückgewechselt wird, aus was für Gründen auch immer. Schliesslich ist Rainer Hildebrand dannzumal Chef OC und nicht mehr OTE..

Ich hoffe, der Aufwand für dieses Hin und Her hat sich gelohnt.

- In Absprache mit OC und AEROPERS sollte der Ausbildungsblock (9 Stunden für zwei Sessions, inkl. Briefing, Debriefing und Pause) nur zwischen 0800 und 2030 Uhr geplant werden. Dass Planungsschwierigkeiten mit dieser Restriktion schon vorausgesehen wurden, bevor man mit dem neuen System überhaupt angefangen hat, lässt Böses erahnen. Und so kam es auch:

In seinem OTF info 2/98 vom 10. Juni 98 (drei Wochen vor dem Start des neuen Systems) schreibt R. Hildebrand, dass OTF den Begriff «Primetime» etwas ausdehnen musste. Neu wurden die Simulator-Zeiten in Absprache mit den relevanten Stellen von 0600-2200 Uhr festgelegt. Das heisst, der Ausbildungsblock kann jetzt zwischen 0515 und 2245 (inkl. Briefing und Debriefing) geplant werden. R. Hildebrand glaubt, dass dies ein guter Kompromiss sei. Ich nicht!

In Absprache mit den relevanten Stellen: Nach meinen Informationen

hat die AEROPERS die Zustimmung nur zur Ausdehnung bis 2200 Uhr gegeben, von 0600 Uhr war nicht die Rede. Wenn dann neu noch mit Simulatorzeiten operiert wird, werden diese Limiten nochmals um 45 Minuten überschritten.

- ▶ Das Feedback-Formular zum Ausfüllen nach den Simulator-Übungen sieht noch genau gleich aus wie vor mehr als 10 Jahren. Ich habe einen Fragebogen erwartet, der sich konkret mit dem neuen System befasst.
- ▶ Wenn dann Heinz Kopetschny, OTFG, in seinen Leitgedanken für die Neuerungen im Trainingskonzept schreibt: «Ziel und Zweck des neuen Konzeptes ist es, den Trainingsstand unserer Besatzungen hoch zu halten!» bin ich vollends erstaunt. Ich habe immer geglaubt es ginge primär darum, Geld zu sparen!

Zusammenfassend möchte ich folgendes feststellen:

Ich war auf den Refresher weniger detailliert vorbereitet als sonst, ich habe

trainingsmässig weniger profitiert als sonst, alles ging zu schnell und war zu oberflächlich. Wenn schon nicht mehr zum alten System zurückgewechselt werden kann, dann folgender Vorschlag:

9-Stunden Tag ja, aber nur im ursprünglich vereinbarten Zeitfenster von 8 bis 2030 Uhr, inklusive Briefing und Debriefing.

Zuerst der Check mit Debriefing und Qualifikation. Anschliessend fliegerischer Refresher mit zwei bis drei Anflügen pro Pilot. Dazu höchstens ein technisches Problem, das dann im Briefing aber detailliert behandelt werden kann. Im ganztägigen technischen Refresherteil nur so viele Module, wie auch geflogen und im Briefing ausführlich besprochen werden können.

Im Vergleich mit früher können zwar weniger technische Probleme behandelt werden, aber wenigstens ist dieser Vorschlag ehrlich. Alles andere ist für mich ein Versuch, weniger für mehr verkaufen zu wollen. ■

Jet Lag und Familienleben

Aussenstehende beneiden Geschäftsreisende - oder in unserem Falle Besatzungen - , weil sie schöne Auslandsreisen in interessante Länder machen können, mit grosszügiger Spesenregelung und Wohnen in schönen Hotels. Die Realität sieht aber - wie so oft - vielfach etwas anders aus.

Henry Lüscher

Farrol Khan, Direktor des «Aviation Health Institute», hat in der Financial Times über die Gefahren der vielen Business-Trips gewarnt. Er erwähnte einen Geschäftsmann, der pro Jahr 107 Flüge gemacht hat und durch die häufige Trennung von der Familie unter dem sogenannten «Intermittent Spouse Syndrom» leide. Diese psychologischen Anzeichen wie Angst, Depression, Schlafstörungen und sexuelle Probleme wirken sich natürlich auch auf die Familie aus. In der Royal Air Force, bei Frequent Flyers, aber auch bei Arbeitern auf Erdölplattformen wurden breit angelegte Untersuchungen angestellt. Der ständige, unregelmässige Unterbruch des Familienlebens bringt natürlich auch einen grossen Stress auf die daheim bleibende Ehefrau. Drei Verhaltensweisen haben sich herauskristallisiert:

►Diejenigen, die sich nicht mit dem ständigen Kommen und Gehen ab-

finden können, fühlen sich isoliert, unerfüllt, ängstlich - und zählen die Tage, bis der Partner zurückkommt.

►Bei anderen Familien behält der zu Hause bleibende Partner den gewohnten Lebensrhythmus bei. Beide akzeptieren die Freiheiten des Anderen und sind grosszügig einander gegenüber. Die Verantwortung und Zuständigkeit für die Familie bleibt weitgehend beim daheimbleibenden Partner.

►Die Unzufriedenen gehen sich auf die Nerven, weil sie glauben, ihre persönlichen Bedürfnisse könnten nicht entfaltet und genügend berücksichtigt werden. Jede Trennung, aber auch jedes Nachhausekommen ist ein Ärgernis und Grund zu Streitereien.

Es gibt wenig Familien, wo nicht ein kleiner oder grösserer Disput ausbricht, wenn nach einem Unterbruch alle zu Hause vereint sind. Frauen von leitenden Angestellten weigern sich mitunter, nach der Heimkehr ihres Mannes alles liegen zu lassen und für ihn - und die Firma - da zu sein, Gäste zu empfangen und sich seinem Fahrplan unterzuordnen. Oder, nachdem sie eine Woche lang daheim «den Laden geschmissen» haben, sich seinen Befehlen zu unterordnen.

Theorie und Praxis

Es gibt also - wie wir das in unserem Fall an verschiedenen HAD-Seminarien

bezogen auf unser berufliches Umfeld erkennen konnten - im Bereich Kommunikation, Konfliktbewältigung und Wahrnehmung durchaus auch zu Hause etwas zu lernen und zu erkennen.

Im Gegensatz zu den erwähnten Geschäftsleuten, die nach einem Business-trip in der Regel unverzüglich im Büro erwartet werden, haben wir vom fliegenden Personal den Vorteil, dass wir nach einem Flugeinsatz einen oder mehrere Tage frei haben. Andererseits sind unsere Abwesenheiten in der Regel noch länger als bei den in der Untersuchung berücksichtigten Geschäftsleuten, aber deutlich anders gelagert als bei den Arbeitern auf Erdölplattformen.

Aus einer früheren Ausgabe der RUND-SCHAU, die ausschliesslich von Pilotengattinnen gestaltet worden war, ist mir ein Artikel von zwei Pilotensöhnen in Erinnerung. Er trug den Titel «Das Vierstreifensyndrom» und beschrieb durchaus nachvollziehbar das Heimkommen des «Commanders», der nicht begreifen konnte, dass vom Moment seines Eintreffens zu Hause an nicht sein Wort gilt. Er versteht nicht, dass seine Familie während seiner Abwesenheiten einem eigenen Rhythmus unterworfen ist und diesem sehr gut zu folgen weiss - und diesen nun nicht ändern will, nur weil der Chef drei Tage daheim ist, bevor seine neue Rotation beginnt.

Obwohl wir einen regelmässigeren Arbeitseinsatz als die Geschäftsreisenden haben und im Voraus wissen, wann wir unsere Freitage zu Hause verbringen

können, sind wir als «Temporärbesucher» unserer Familien gefordert. Vergleiche mit anderen Berufsgattungen anzustellen sind müssig, denn subjektiv gesehen haben es die Andern sowieso immer besser. In unserem HAD-Kurs 1997 wurde als Mosaiksteinchen zum «persönlichen Wohlbefinden» das Ansprechen und Durchsetzen der persönlichen Bedürfnisse erwähnt. Ersteres dürfte keine Probleme bieten, Letzteres schon, wenn es sich um ein Bedürfnis handelt, das als Einzeldisziplin und fern der Familie zwecks Psychohygiene des Piloten ausgelebt werden will. Oder wie ist es, wenn wir nach Hause Zurückgekehrten Ruhe und Besinnlichkeit suchen, während die Familie bereit zum Aufbruch zu neuen Ufern ist? Der Beispiele gibt es viele, und das für den Beruf Gelernte in den HAD-Kursen lässt sich nicht so einfach auf die Familie übertragen, sonst müssten ja alle Kursleiter die harmonischsten Ehen führen.

Weder im Anschluss an die eingangs erwähnte Untersuchung noch in unserem speziellen Fall sind Lehrbücher geschrieben worden, wie diese Krisen erfolgreich beendet oder umschifft werden können. Das Problem wurde erkannt, dokumentiert und publiziert. Vielleicht kommt einmal eine Psychologiestudentin und schreibt eine Dissertation zu diesem blumigen Thema, auf dass wir uns erkennen, orientieren und optimieren können? Oder warten wir auf die Pension, weil dann sowieso alles besser wird? ■

Saved by a leatherman tool!

Das nützliche Allzweckgerät «Leatherman» wird auch an Bord unserer Flugzeuge den praktisch veranlagten Passagieren zum Kauf angeboten. Von der kräftigen Zange bis zur Nagelschere lässt sich fast alles im Haushalt und im Dschungel brauchbare Werkzeug aus diesem Gerät formen. Das «Aviation Safety Communique» auf dem Internet (avweb.com) weiss von einem Fall zu berichten, wo ein Leatherman Leben und einen Helikopter gerettet hat. Dies hat sich am 13. Februar 1997 zugetragen. Hier der stark gekürzte Text:

Elchtest - einmal anders

Das «Departement of Fish and Wildlife» liess die Elchpopulation in einem Naturschutzgebiet Oregons zählen. Zu diesem Zweck wurde ein Helikopter des Typs Hiller 12E gemietet. Zwei Angestellte des Departementes sowie der Pilot machten sich an die Arbeit. Nach etwa anderthalb Stunden bemerkte der Pilot: «Wir haben eine Problem», worauf der Elchzähler meinte: «dann werden wir wohl landen müssen?» Doch so einfach war es nicht: Die Verbindung zur kollektiven Blattverstellung war unterbrochen, die Blätter befanden sich im grössten Anstellwinkel, der Helikopter stieg davon.

Der Pilot meinte, die einzige Chance wäre, wenn jemand versuchen würde, die Blattverstellung manuell zu bedienen. Also lö-

ste sich der Passagier, der auf der Seite des Verstellmechanismus sass, von seinen Sitzgurten und es gelang ihm nach akrobatischen Verrenkungen, den Hebel in den Griff zu bekommen. Sofort sank der Helikopter, worauf die beiden im Helikopter durch den Lärm schrien, er solle in die andere Richtung drücken. Mit einer hohen Vorwärtsgeschwindigkeit von ca. 100 kt versuchte der Pilot, zusammen mit der Hilfe des Passagiers, einen stabilen Sinkflug einzuleiten. Der Pilot meinte: «You've got to do it buddy or we are going to die!» Doch da es Februar war, froh sich der Angesprochene ziemlich einen ab und musste nach 15 Minuten aufgeben. Der Helikopter stieg behende auf 9500 ft und drohte, in die Wolken zu geraten.

Jetzt erinnerte sich der Pilot, dass irgendwo ein «Leatherman Tool» an Bord sei. Der zweite Passagier fand es, öffnete die Feile und reichte es dem durchfrorenen Lebensretter nach draussen. Dieser versuchte damit, die infolge des Verlustes des Sicherungsbolzens freigelegte Gelenkkugel zu packen und wieder mit dem Gestänge zu verbinden. Diese Kugel wies eine Bohrung auf, aber zu klein für die Feile, weshalb er den «Leatherman» zurückgab und bat, die Ahle zu öffnen. Durch die Vibrationen drehte sich die Kugel und machte es ihm nicht leicht, sie zu stabilisieren und die Ahle durch das Gelenk und das Loch zu stecken. Schliesslich schaffte er es und drückte den «Leatherman» während des

Abstieges zum Notlandeplatz fest in diese Gelenkverbindung. 25 Minuten hatte der ganze Spuk seit dem Verlust des Bolzens gedauert, bis sie sicher in einer Waldlichtung landen konnten.

Da dieser Landeplatz «in the middle of nowhere» lag, wurde das Gelenk mit einem nicht ganz passenden Bolzen sowie Sicherheitsdraht provisorisch zusammen-

gefügt, worauf der Pilot mit seinen Passagieren - die nun ihre Plätze vertauscht hatten - zum Startplatz zurückflog - uneventful, wie's so schön heisst, aber mit der eindringlichen Empfehlung des Piloten an den Passagier, den Bolzen nicht aus den Augen zu lassen.

Henry Lüscher

Brief eines Bayern an die NASA

(HL) Quasi als Nachgesang auf das pensionierte «Bayerische Urgestein» Peter Nagl könnte dieser aus dem Internet gefischte Artikel bezeichnet werden. Aber: Jede Ähnlichkeit mit lebenden Personen wäre rein zufällig und nicht beabsichtigt!

Greet God,

I write you, because you must help me. I have seen your Space Shuttle in the television. In color. And so came me the idea to make holidays in the world-room. Alone. Without my crazy wife.

I am the Kraxlhuber. The King of Bavaria was my clock-clock grandfather. I stand on a very bad foot with my wife. Always she shouts with me. She has a shrill voice like a circle saw. She lets no good hair at me. She says I am a schlapp-tail. She wants that I become Bürgermeister. But I want not be Bürgermeister. I have nothing at the hat with the political shit. I want my Ruah.

And so I want make holidays on the moon. Without my bad half. But I take my dog with me. He is a Boxer. His name is Wurstl. So I want book a flight in your next Space Shuttle. But please give me no window place. I would kotz you the rocket full, because I am not swindle-free. And no standing place please ...

And please do not tell my wife that I want go alone. She has a big Schrot-gun. She would make a sleeve from my ass. I need not much comfort. A nice double-room with bath and kloof and heating. And windows with look to the earth. So I can look through my farglass and see my wife working at the potato field. And I and my dog laugh us a branch (hähä). We will kringel ourself before laughing (höhöhö)!

Is what loose on the moon? I need worm weather and I hope the sun shines every day. This is very good for my frost-boils.

With friendly servus

Xaver

Bill's Tale

(Runtergeholt vom Internet)

Whitehouse press spokeswoman Joan Braithwaite has delivered the following statement to media regarding accusations involving impropriety between President Clinton and Miss Lewinsky: The President absolutely did not engage in any sexual conduct with Miss Lewinsky and will vigorously defend himself against such claims.

However the President would like to state that it is possible that a perfectly innocent incident has been twisted by right wing Republicans in order to undermine his administration. Mr. Clinton has said that there was an occasion when it was necessary for him to adjust his clothing and that he noticed, with some embarrassment, that his fly was undone. The President said that he unfortunately had some difficulty with his clothing as his zipper got stuck. Because Mr. Clinton has slight arthritis in his hands, he found he could not get the zipper up.

He therefore, for medical reasons, was forced to enlist the assistance of one of his staffers, who was Miss Lewinsky. In the course of assisting Mr. Clinton, Miss Lewinsky had to kneel in front of him to facilitate operation of the zipper. For medical reasons Mr. Clinton has also been ad-

vised to wear no undergarments due to a history of chafing and it so happened, that in their anxiety to end the embarrassment and rectify the fly problem, Mr. Clinton's penis may have fallen out of his trousers.

As Miss Lewinsky was grappling with his fly and felt certain that she nearly had the problem in hand, she became concerned that Mr. Clinton to be seen by a passerby with his penis hanging out. She took the Presidential Unit into her mouth so that it would not be visible should anyone enter the room.

Mr. Clinton was unable to use his own hands for this purpose as he was assisting Miss Lewinsky by holding her hair out of her face so she could attend to his fly with an unobstructed view. It took some minutes for Miss Lewinsky to fix Mr. Clinton's fly, and it was during this time that another staff member entered the room and apparently completely misconstrued the situation.

Mr. Clinton would like to reiterate that there was nothing ontoward about his working relationship with Miss Lewinsky. He did say however that, as he had trouble with his fly on a number of previous occasions, necessitating Miss Lewinsky's repeated assistance, he was considering changing his tailor. ■

AEROPERS-MONTHLY - RUND- SCHAU 4/98

JUNI

15. - 17. Präsidenten-Chargen-Übergabe von Peter Nagl (glücklich pensioniert) zu Christoph Huber.
17. Christoph Huber trifft sich mit SR-OC und dem ärztlichen Dienst.
16. - 18. Patrick Sutter nimmt an einem Flusiko Flight Study Group Meeting in Toulouse teil.
19. Christoph Huber besucht die SR-O-Kaderaussprache.

Der Vorstand bereitet sich auf die Memorandum of Understanding Schlussverhandlungen vor → GAV99.

22. - 27. VORSTANDSWOCHE JUNI

22. - 24. Zwei Tage «volle» Traktandenliste für den Gesamtvorstand.
23. Im Vorstand zu Gast sind die Herren Helsing und Lichtenstein, beide balaircta.
24. Thomas Weder und Hans Jörg Müller diskutieren mit dem Vorstand aktuelle ALBANA-Themen.
25. Thomas Weder und Philippe Bozonnet sind am ALBANA-EPM.
- 25./26. Der Vorstand ist mit der Swissair an den Schlussverhandlungen MoU zum GAV-99 in Luzern.
26. Anselmo Caluori, Walter Jenni und Othmar Halter nehmen am F/E-90 Steuer-gremium teil.

Hanspeter Stocker, Thomas Weder und Hans Jörg Müller sind am ALBANA-Monats-gremium.

27. Fröhmgorgens wird Peter Nagl im Ops-Center von seinem Letztflug abgeholt, und am Abend dürfen zahlreiche AEROPERS-Funktionäre mit Peter Nagl die wohlverdiente Pensionierung im Fliegermuseum Dübendorf feiern.

29./30. Das Memorandum of Understanding wird am 30. Juni 1998 unterzeichnet.

29. Die Gesamtaufwands-, die F/O- und die Versicherungskommission tagen.

Christof Wepf und Harry Zwarthoed treffen sich zum regelmässigen Verbandsmeeting mit der balaircta.

Im Zentrum Schluefweg findet die AEROSANA-GV statt.

30. Die Ausländerkommission tagt.

Thomas Weder nimmt am Swissair ACSP/PBS-Teil-Projekt-Team teil.

JULI

1./2. Christoph Huber, Urs Schöni, Christoph Wepf und Harry Zwarthoed informieren die Mitglieder im Ops-Center über das Memorandum.

2. Christof Wepf, die kapers und SR-OPP treffen sich bezüglich Expense Flow.

3. John Hüsey tagt mit der SECOM.

9./10. Hanspeter Stocker, Stephan Künzli und Markus Schneider informieren die Mitglieder im Ops-Center über das Memorandum.

10. Interne EDV-Chargen-Übergabe von Urs Enz an Thomas Leupin und Markus Schneider.

14. - 16. Anselmo Caluori fliegt nach London an das IFEO Board- und JAR-FCL- Meeting.

17. Christof Wepf tagt mit dem AEROSANA-Vorstand.

20. - 26. VORSTANDSWOCHE JULI

20. - 23. Der Vorstand tagt mit folgenden Gästen:

21.7. Herbert Lust von der European Cockpit Association

22.7. John Hüsey, Security

23.7. C. Sturm/SR-OPD und intern Thomas Weder, Hans Jörg Müller und Jürgen Leitner.

23. Christoph Huber, Hanspeter Stocker und das Controlling treffen sich mit G. Ambühl/SR-OCD bezüglich Bestandesprobleme.

Am ALBANA-EPM nehmen teil: Thomas Weder, Hans Jörg Müller und Jürgen Leitner.

24. Christoph Huber und Stephan Künzli besprechen mit der Swissair Verhandlungsdelegation unter der Leitung von B. Schär/O das weitere Vorgehen bezüglich GAV99.

Christoph Huber, Stephan Künzli, Urs Schöni, Christof Wepf, Hanspeter Stocker und Felix Kuster sind am ALBANA-Steuergrremiums-Meeting.

Am Nachmittag findet das ALBANA-Monatsgremium statt: Hanspeter Stocker, Thomas Weder, Hans Jörg Müller und Jürgen Leitner.

Im Sekretariat tagen: der Vorstand und die PR-Info Gruppe mit der neuen Kommissionsfrau Brigitte Girardin.

Präsident, Teilvorstand und Sekretariat geniessen Speis und Trank am kapers - Waldfest im Schützenhaus Winkel.

27. Die Gesamtaufwandskommission tagt.

Am Dachverbandsmeeting im kapers-Sekretariat nehmen teil: Christoph Huber (als neuer Dachverbandspräsident), Stephan Künzli, Hanspeter Stocker und Gerd Schroff (Security).

Christoph Huber und Stephan Künzli treffen sich mit den Herren Schmid/ Hufnagel, SR-OQ.

G. Ambühl/SR-OCD ist im Vorstand bezüglich Bestandesprobleme.

29. Christoph Huber und Christof Wepf besprechen mit Ruedi Suter, Architekt (ehem. AEROPERS-Vorstands-Mitglied) den geplanten Umbau im AEROPERS-Haus.

AUGUST

3. Harry Zwarthoed, trifft sich mit SR-OP und balaircta bezüglich Bestandesprobleme.
6. Hanspeter Stocker und Thomas Weder sind an einer Präsentation zum Thema ACSP/PBS.
14. Hanspeter Stocker, Harry Zwarthoed, Thomas Weder und Jürgen Leitner sind an den Rotationsvorabsprachen Winter 1998/99 (Longhaul). Anschliessend treffen sie sich mit Christoph Huber und G. Ambühl/SR-OCD zur Vorbesprechung des Bestandesmeetings vom 17.10.98
17. Bestandesmeeting
- 18./19. Christof Wepf nimmt am AEROSANA-Vorstandsseminar teil.
19. Hanspeter Stocker, Thomas Leupin, Thomas Weder und Vertreter der kapers sind mit der Swissair in einer Teil-Projekt-Gruppe zum neuen Planungssystem ACSP/PBS.
20. Sandro Gentile ist als Stimmzähler tätig (Budget 99 und neuntes Vorstandsmitglied).
19. - 21. Christoph Huber, Markus Schneider, Harry Zwarthoed und Felix Kuster fliegen nach Brüssel zum 4. Global Pilots Alliance Meeting.

PENSIONIERTEN-STAMM

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats. Nächste Stämme:

Datum: 29. September / 27. Oktober 1998

Zeit: ab 14.30 Uhr

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

PENSIONIERTEN-AUSFLUG

Datum: Dienstag, 8. September 1998

Zeit:/Ort: 11.00 Uhr, Parkplatz bei der Rheinbrücke Flaach-Rüdlingen, Brückenkopf
Rüdlingen (Schönwetter)

12.30 Uhr, Weierbachhus Eglisau (wenn es Katzen hagelt)

LA SORTIE D'AUTOMNE DES ROMANDS

aura lieu le dimanche 6 septembre. Le lieu est toujours le même, soit le centre sportif de Sergy. L'apéritif est prévu dès 11h30 et le repas à partir de 12h30.

Wir heissen folgende Neumitglieder herzlich willkommen

Per 1. Juni1998:



Alex Hottinger

Per 1. Juli1998



Christian Winkler

Inserat 1/4 quer EF Nürnberg

Inserationstarife

