

ACB-Telegramm

7. Oktober 2002

Verein aktuell

Jahrgang Nr. 16
Ausgabe Nr. 105

September-Veranstaltung: Dia-Cocktail

In der September-Veranstaltung heisst es wieder einmal Dia-Cocktail. Alle Mitglieder sind aufgerufen, die „Beute“ der letzten Fotosaison zu zeigen. Sicherlich haben auch Sie einige interessante Motive auf Dia gebannt, welche die Veranstaltung zu einem gelungenen Abend machen können. Es handelt sich dabei natürlich nicht um einen Fotowettbewerb, wo wir die schönsten Bilder suchen, vielmehr soll es eine abwechslungsreiche Veranstaltung mit einer Vielfalt an Bilder geben.

Interesse geweckt?

Möchten Sie auch einige Bilder zeigen?

Anmeldung bei:

Daniel Bader, Claragraben 130, 4057 Basel, Tel. 061/681 45 16
oder
Email: dbader@swissonline.ch

+++++

Fotowettbewerb 2003

Wie in den letzten Jahren wird wiederum an der GV ein Fotowettbewerb durchgeführt. Das Thema ist frei, somit sind der Motivwahl und Kreativität der Fotografen keine Grenzen gesetzt.

Bildformat bis max. 20 x 25 cm

Bilder bitte dem Präsidenten schicken.

+++++

!!!!!! Termin Oktober-Veranstaltung !!!!!!

Die Oktoberveranstaltung muss aus organisatorischen Gründen des Referenten um eine Woche nach vorne verschoben werden. Diese findet nun am Mittwoch 23. Oktober 2002 um 2000 Uhr im Hotel Schweizerhof statt.

Belgische F-16 bei der Schweizer Luftwaffe

Die Schweizer Luftwaffe erhielt Besuch: Vom 26. bis 30. August weilten drei belgische F-16 zu Trainings-zwecken in der Schweiz. Ab dem Militärflugplatz Payerne flogen die Gäste zusammen mit ihren Schweizer Kollegen auf F/A-18 verschiedene Luftverteidigungsübungen absolvieren.

Die belgische Delegation kam mit drei F-16 (inkl. eine Reservemaschine), 4 Piloten und 6 Mechanikern in die Schweiz. Die gemeinsame Übung fand als Gegenbesuch statt. Im Herbst 2001 weilte eine Gruppe Schweizer Piloten mit Mechanikern für eine Woche in Belgien um dort mit der Belgischen Luftwaffe zusammen zu trainieren.

Die rechtliche Grundlage für das gemeinsame Training bildet eine Vereinbarung des Bundesrates vom 28. April 1999.

Medienmitteilung VBS

Luftwaffe und Rega als Lebensretter

Dank einer optimalen Zusammenarbeit von Luftwaffe und Rega konnte am vergangenen Freitag abend ein 78-jähriger Mann oberhalb von Klosters (GR) in unwegsamem Gelände gerettet werden. Der Rettung voran ging eine fast eintägige, erfolglose Suche durch den SAC, durch Polizeihundeführer und Rega-Helikopter. Schliesslich bat die Rega die Luftwaffe um Unterstützung bei der Suche durch einen Super Puma-Helikopter. Dank der Wärmebildkamera im Super Puma konnte der während 34 Stunden vermisste Pilzesammler nach rund 40 Minuten gefunden werden, worauf die Rega den Schwerverletzten bergen und ins Kantonsspital Chur überfliegen konnte.

Medienmitteilung VBS

Militärflugplatz Turtmann wird stillgelegt



Mit Beendigung des Wiederholungskurses 03 wird die Luftwaffe nach Ende März 2003 den Flugplatz Turtmann nicht mehr benötigen, soll heissen, der Flugplatz Turtmann wird auf dieses Datum hin stillgelegt. Dieser Schritt wurde aufgrund der vorgegebenen Sparmassnahmen unumgänglich. Die Stilllegung hat keine Kündigungen zur Folge, die sieben betroffenen Mitarbeiter des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) werden frühpensioniert oder mit anderen Aufgaben in Sion eingesetzt. Die bisher in Turtmann stationierte

Flugplatzabteilung 3 sowie die F-5 Tiger-Staffel 1 - mit deutschschweizer Piloten - werden aus diesem Grund per Ende 2003 aufgelöst. Die ebenfalls in Turtmann stationierte Tiger-Staffel 6 - mit Piloten aus der Romandie - disloziert nach Payerne. Dafür wird die in Payerne stationierte Tiger-Staffel 13 - ebenfalls mit deutschschweizer Piloten - aufgelöst.

Medienmitteilung VBS

Erstflug des Pilatus PC-21

Die neue Vision militärischen Pilotentrainings wurde heute Realität, als der Pilatus PC-21 in Stans, Schweiz, seinen Jungfernflug absolvierte. Der PC-21 wird das militärische Trainings-System revolutionieren. "Ein solch markant besseres System war nur möglich dank Kombination des prinzipiell kostengünstigen Turboprops mit einer Avionik-Technologie allerneuester Generation plus einem innovativen Finanzierungskonzept" sagt Oscar J. Schwenk, CEO und Delegierter des Verwaltungsrats der Pilatus Flugzeugwerke.



Der PC-21 ist ein vollständig neuentwickeltes Flugzeug, welches für ein weit grösseres Spektrum an Trainingseinsätzen ausgelegt ist, als dies bisher möglich war. Seine aerodynamische Charakteristik ist besser als jene bestehender Turboprop-Flugzeuge und das "open-architecture mission system" ist weit fortgeschrittener als jenes irgendwelcher Trainings-Flugzeuge. Dieser neue Trainer ist konstruiert um sowohl für Basisausbildung wie auch im fortgeschrittenen Flugtraining eingesetzt zu werden. Ein grosser Anteil des Jet-Flugzeug-Trainings kann vom PC-21

übernommen werden mit resultierender Kostenersparnis um den Faktor 3 - 6.

O. J. Schwenk, welcher für die Entwicklung des sehr erfolgreichen Geschäftsflugzeugs PC-12 verantwortlich war, begründet die Strategie dieses CHF 200 Mio Projekts wie folgt: "Wir hatten zwei Möglichkeiten, entweder einen vorhandenen Typ wie den PC-9M aufzurüsten oder eine Neuentwicklung von Grund auf zu riskieren. Wir wählten den zweiten, viel schwierigeren Weg, weil das Ergebnis ein Produkt sein muss, das kompromisslos auf die aktuellen



Kundenbedürfnisse eingeht, kürzere Trainingszeit bei sogar besserer Qualität und tiefere Gesamtkosten garantiert. Ich bin überzeugt von unserem neuen Produkt und hocheifrig, nach nur 3 ½ Jahren den Erstflug erleben zu dürfen."

Der PC-21 wurde vom Pilatus Test Piloten Bill Tyndall geflogen. Der Erstflug dauerte 73 Minuten. Bill Tyndall stieg auf eine Flughöhe von 10'000 Fuss, beschleunigte auf 176 Knoten und absolvierte die vorgesehenen Tests. "Alles lief wie geplant, das

Flugzeug verhielt sich normal innerhalb des vorgegebenen Testprogramms und ich bin zuversichtlich, dass wir mit der weiteren Flugerprobung zügig vorwärts kommen" war der Kommentar von Testpilot Tyndall.

Das neue Trainingsflugzeug wird gegen Ende Jahr 2004 zertifiziert werden. Verschiedene grössere Luftwaffen haben bereits grosses Interesse gezeigt. "Unser Anliegen war, wirklich ausserordentliche, optimierte Lösungen für das Gesamtsystem zu finden" war der Kommentar eines führenden Mitarbeiters des Programm Management Teams. Der PC-21 eignet sich ausgezeichnet für das neuartige Finanzierungsmodell PFI, die Gesamtsystemkosten sind günstig und die hohe Zuverlässigkeit und op-timale Unterhaltsfreundlichkeit minimieren die Risiken.

Die Testflüge werden während den Sommermonaten andauern und die zu testenden Parameter werden laufend erweitert, um die kritische Performance zu testen wie z. B. maximale Geschwindigkeit bei geringer Flughöhe. Ferner wird das revolutionäre Avioniksystem harten Tests unterzogen.

O. J. Schwenk unterstrich seine Vision mit der Aussage "ich bin überzeugt, dass der PC-21 unsere Stellung als Nummer 1 der Turboprop-Trainer Hersteller auf der Welt festigen wird".

Zusätzliche Informationen und Photos stehen auf dem Downloadportal unserer Web Site zur Verfügung: www.pilatus-aircraft.com/downloadportal

Vorhang auf für neuen SWISS-Jet Embraer 170

Im Frühjahr 2003 wird der neue Embraer 170 erstmals regulär mit SWISS-Passagieren unterwegs sein. Bereits am 30. Juli stellt der brasilianische Hersteller den neuen Jet erstmals in Basel und Zürich vor. Mit der topmodernen Flugzeugfamilie von je 30 Embraer 170 und 195 erneuert SWISS in den nächsten Jahren ihre Europa-Flotte. Die Einführung der 25 Embraer RJ 145 konnte im Mai erfolgreich abgeschlossen werden. Up to date gebracht wird auch die Langstreckenflotte: Hier lösen 13 Airbus A340-300 die heutigen Boeing MD-11 ab.

Crossair als Vorläuferin von SWISS hat sich im Juli 1999 für eine umfassende Erneuerung ihrer Europaflotte entschieden. Ziel war, bis Mitte des Jahrzehnts zeitgemässe Jet-Flugzeuge von einem einzigen Hersteller einzusetzen. Sie sollten neue Standards im Passagierkomfort setzen und der Fluggesellschaft die Kostenführerschaft sichern. Bei den Umweltaforderungen wurden die damals strengsten Massstäbe angelegt und auch die Zukunftstrends mit einbezogen. Die Crossair hat dank ihrer Position als Erstbestellerin der Embraer 170/195-Familie massgebend



Einfluss auf die Gestaltung der neuen Flugzeuge genommen und in Embraer einen sehr leistungsfähigen Partner gefunden.

Die gemeinsamen Anstrengungen haben sich gelohnt. Embraer kann heute ein Flugzeug neuesten Zuschnitts präsentieren, das sich durch hervorragende Leistungswerte, sparsamen Treibstoffverbrauch und geringe Emissionen auszeichnet. Obwohl der jetzt gezeigte Prototyp noch nicht der SWISS-Auslegung entspricht, lässt sich der überdurchschnittliche Passagierappeal klar erkennen. „Dank der neuen Embraer-Jets werden wir unseren Kunden in Europa ein Top-Produkt anbieten können, das jenes auf Langstrecken bestens ergänzt“, betont SWISS-CEO André Dosé an der Medienorientierung.

Der neue, 70-plätzigige Embraer 170 durchläuft gegenwärtig ein umfassendes Testprogramm, an dem sechs Prototypen teilnehmen und das im Frühjahr in die Zertifizierung mündet.

Im September kommt der Embraer 170 ein weiteres Mal in die Schweiz und wird einer breiteren Öffentlichkeit und darunter vor allem wichtigen Kunden von SWISS vorgestellt.

BAZL: Prov. Unfallbericht Nassenwil

Sicherheitsempfehlungen mehrheitlich umgesetzt

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die vom Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) im Entwurf des Unfallberichts Nassenwil erlassenen Sicherheitsempfehlungen mehrheitlich bereits umgesetzt.

Im Entwurf des Schlussberichts über den Unfall des Crossair-Fluges 498 vom 10. Januar 2000 bei Nassenwil hat das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) 11 Sicherheitsempfehlungen aufgelistet. Es sind dieselben Empfehlungen, welche das BFU bereits in einem Zwischenbericht rund ein halbes Jahr nach dem Unfall erlassen hatte. Gestützt darauf hat das BAZL bei Crossair Anpassungen angeordnet. Diese betrafen das Vorgehen beim Programmieren des Flight Management Systems (FMS) und die Bedienung des Autopiloten. So sind die Besatzungen angehalten worden, den Autopiloten immer dann zuzuschalten, wenn sie sich in Flugphasen mit hoher Arbeitsbelastung befinden, das heisst unter anderem auch während der Programmierung des FMS.

Bezüglich der BFU-Empfehlungen rund um die Validierung ausländischer Pilotenlizenzen hat das BAZL inzwischen seine Praxis aufgrund der Einführung der europäischen Normen, der Joint Aviation Requirements (JAR), geändert. Dadurch sind auch die Voraussetzungen für die Übernahme einer Lizenz aus nicht die JAR anwendenden Ländern strenger geworden. Gemäss den JAR werden beispielsweise keine Lizenzen mehr ausgestellt, ohne dass der betreffende Pilot sich vorher einer Untersuchung bei einem dafür berechtigten Fliegerarzt in der Schweiz unterzogen hat. Zudem hat das BAZL im Rahmen der JAR-Einführung auch die Anforderungen an Prüfungsexperten erhöht und führt für diese spezielle Ausbildungskurse durch.

Nicht realisierbar ist für das BAZL die Empfehlung des BFU, Prüfungen für die Erneuerung einer Typenberechtigung (Proficiency Check) ausschliesslich durch BAZL-eigene Experten vornehmen zu lassen. Das Amt wäre alleine von seiner personellen Dotation her gar nicht in der Lage dazu. Der Empfehlung wird aber insofern Rechnung getragen, als die Experten bei ihrer Tätigkeit als BAZL-Beauftragte handeln und deshalb dem Amt gegenüber in der Pflicht stehen, ihre Aufgabe vorschriftsgemäss durchzuführen. Die Prüfungsabnahme in grossen Fluggesellschaften durch interne Experten ist im Übrigen kein Schweizer Sonderfall. In den meisten der zu den Joint Aviation Authorities (JAA) zusammengeschlossenen 35 Staaten kommt dasselbe Prozedere zur Anwendung.

Mehrere Sicherheitsempfehlungen des BFU haben die Zusammenarbeit im Cockpit (Crew Resource Management) und die Ausbildung der Piloten im psychologischen Bereich beziehungsweise die Vorbereitung auf ausserordentliche Situationen zum Inhalt. Im Rahmen von JAR hat für diese nicht direkt pilotischen Fähigkeiten eine gewisse Standardisierung stattgefunden. Das BAZL erachtet dennoch eine regelmässige Überprüfung des diesbezüglichen Systems innerhalb der Gesellschaft als angezeigt. In diesem Zusammenhang erinnert das BAZL daran, dass die Firma Crossair nicht mehr existiert und an ihre Stelle die Swiss getreten ist. Gerade weil sich Swiss während der Aufbauphase in einer schwierigen Situation befindet, hat das BAZL die Aufsicht über die Gesellschaft intensiviert. Dabei werden – sofern es die personellen Ressourcen zulassen – auch Fragen rund um Anstellungskriterien für Piloten, die Zusammensetzung der Besatzungen und die Schulung im Bereich Crew Resource Management berücksichtigt.

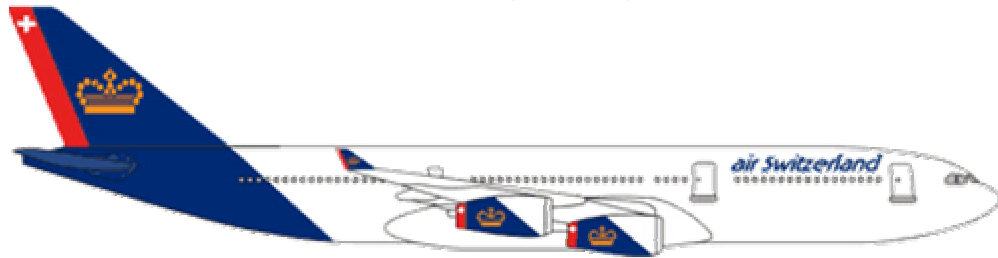
Für systematische Kontrollen hingegen fehlt dem BAZL trotz einer Aufstockung des Personalkredites durch den Bundesrat und das UVEK im Frühling 2002 das erforderliche Personal. Die derzeit angewandte Philosophie der Aufsicht geht zudem nicht von Kontrollen jedes Arbeitsvorganges innerhalb einer Fluggesellschaft aus, sondern stellt die Überprüfung der Abläufe und die Qualität der Systeme in den Vordergrund. Ergänzend finden stichprobenweise Inspektionen statt. Die Eigenverantwortung der Unternehmen spielt in der Zivilluftfahrt generell – innerhalb der gesetzlichen Vorschriften und der technischen Normen – eine wichtige Rolle. Ohne sie könnte das System mit seiner auch gemessen an anderen Verkehrsträgern hoch entwickelten Sicherheitskultur gar nicht funktionieren.

Bern, 23. August 2002 / BAZL

Gesuch beim BAZL eingereicht

Am 18.06.2002 hat air Switzerland alle erforderlichen Dokumente zur Erteilung der Betriebsbewilligung für die Aufnahme des Kurzstreckenflugverkehrs beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) offiziell eingereicht.

Anfangs Juni hatte die air Switzerland AG aus dem Swisswings-Nachlass drei Turboprop-Flugzeuge Fairchild Dornier 328 übernommen und 62 ehemaligen Swisswings-Angestellten neue Anstellungsverträge angeboten. Vorbehältlich der behördlichen Bewilligung will die Business Unit "air Switzerland Europe" bereits Mitte Juli 2002 den Kurzstreckenflugverkehr ab Bern-Belp aufnehmen. Mit der Einreichung der vollständigen Dokumentation zur Erteilung der Betriebsbewilligung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) dokumentiert air Switzerland die Entschlossenheit zur raschen Betriebsaufnahme. Das BAZL hat air Switzerland im Vorfeld präzise Vorgaben gemacht, welche die Geschäftsleitung von air Switzerland nun mit der Einreichung des Gesuchs in Rekordzeit erfüllt hat. "Wir sind überzeugt, mit einer raschen Betriebsaufnahme auch im Sinne der Arbeitsplatzsicherheit von 62 Mitarbeitern, des Flughafens Bern-Belp und der Wirtschaftsregion Bern zu handeln, kommentiert Bernhard Ecklin, Vice President Brand Management & Corporate Communications, die Absichten von air Switzerland. Auch für das Kerngeschäft, die Aufnahme der Langstrecken-Charterflüge mit zwei Airbus A340-313X im Herbst 2002 laufen die Vorbereitungen plangemäss.



Erstmals gibt air Switzerland die Seriennummern dieser beiden Flugzeuge bekannt:

Seriennummer 163, gebaut im März 1997, wurde von Boing als D-ASIB registriert und flog unter Singapore Airlines als 9V-SJG.

Seriennummer 166, ebenfalls gebaut im März 1997, wurde als D-ASIC registriert und flog unter Singapore Airlines als 9V-SJH.

Beide Flugzeuge werden neu unter den air Switzerland-Farben fliegen.

air Switzerland wurde durch den Liechtensteiner Tourismusunternehmer Mario Ritter initiiert, Präsident und Hauptaktionär der in Eschen/FL domizilierten Mario Ritter Group und der MRG-Travel AG.

air Switzerland plant ab Herbst 2002 Langstrecken-Charterflüge nach Destinationen in den USA, Asien und Afrika ab Zurich Unique Airport anzubieten. Als "Scheduled Charter" wird sich das Angebot ausser an Feriengäste auch an Geschäftsleute und Frachtkunden richten.

Der Geschäftsbereich "air Switzerland Europe" nimmt seinen Flugbetrieb ab Bern-Belp bereits Mitte Juli 2002 mit drei Turboprop-Flugzeugen Fairchild Dornier 328 auf - Bewilligung durch das Bundesamt vorbehalten. Der Streckenplan der Linienflüge ist derzeit in Ausarbeitung.

Pressemitteilung air Switzerland, 18. Juni 2002

Nun verschwindet der Name Crossair definitiv

Grosser Namenwechsel in Basel

In Basel wurde das letzte Stück Crossair-Geschichte geschrieben: Am Montag, 1. Juli, wich das Logo auf dem Dach des Hauptsitzes dem neuen Namen Swiss International Air Lines, wie es die Generalversammlung beschlossen hatte. Ebenso änderte an diesem Datum das Ausbildungszentrum Crosscat und auch das Tickersymbol des Unternehmens an der Börse den Namen.



Knapp 100 Tage nach dem Take-off der neuen interkontinentalen Schweizer Fluggesellschaft SWISS kam es in Basel zu einem letzten historischen Augenblick. Am neu gebauten Hauptsitz wurde das Crossair-Signet entfernt. Das neue SWISS-Logo wurde mit einem Hebekran auf dem Dach des Hauptsitzes der SWISS auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg installiert.

Im Rahmen der Neuorientierung der Crossair AG in die schweizerische interkontinentale Fluggesellschaft hatte die Generalversammlung Mitte Mai beschlossen, den Flugverkehr unter der Marke SWISS zu führen und ab dem 1. Juli 2002 den Firmennamen in Swiss International Air Lines Ltd. zu ändern.

Parallel dazu änderte auch der Name des Ausbildungszentrums: Crosscat, ein Joint Venture zwischen Swiss International Air Lines und General Electric Capital Aviation Training, heisst ab 01.07.2002 Swiss AviationTraining Ltd. In einem zweiten Schritt ist geplant, das frühere Swissair Training Center mit der ehemaligen Crosscat AG in eine Firma zusammen zu bringen.

An der Schweizer Börse SWX werden die Aktien von Swiss International Air Lines Ltd. ab dem 2. Juli unter dem Tickersymbol SWIN gehandelt, welches das bisherige Kürzel CRON ersetzt. Die Valorennummer bleibt mit 1'326'969 unverändert.

Pressemitteilung Swiss, 01.07.2002

Clublokal aktuell

Jeweils an den Samstagen ab 14.00 Uhr - 18.00 Uhr (siehe Liste) ist unser Clublokal auf dem Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg beim alten Hangar geöffnet. Hier werden geselliges Beisammensein und der Kontakt gepflegt! Besuchen Sie das Lokal und überzeugen Sie sich selbst! Was so geboten wird finden Sie untenstehend. Gäste sind jederzeit willkommen.

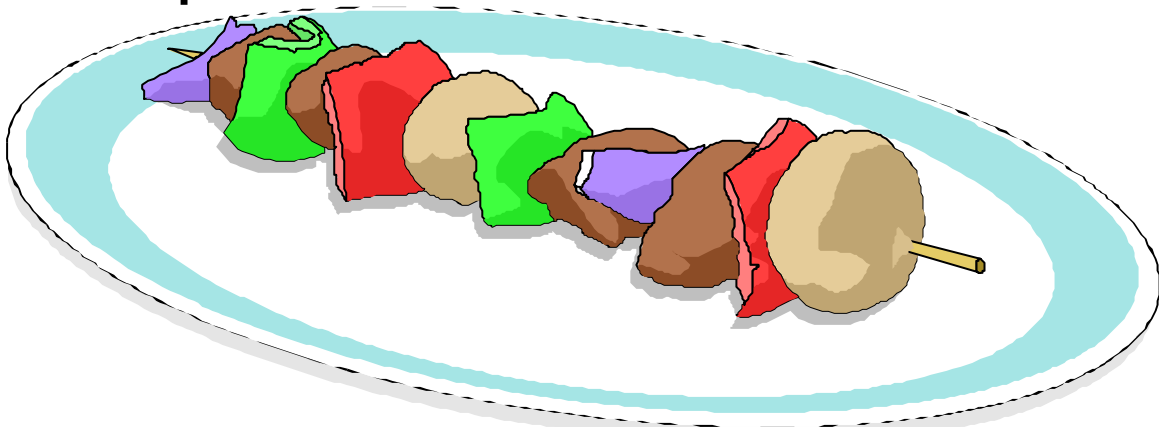


Ablöseplan Clublokal:

Datum	Wirt	Bemerkungen
07.09.2002	Wirt gesucht	
14.09.2002	Reto Fasciati	Ab 1600 Uhr geöffnet
21.09.2002	Wirt gesucht	
28.09.2002	Sonja + Stefan Mangold-Marx	Ab 1600 Uhr Grillplausch / Bitte Anmelden 1)
05.10.2002	Thomas Soder	Open Day Rega-Basis Basel
12.10.2002	Jürg Rehmann	
19.10.2002	Daniel Bader	
26.10.2002	Wirt gesucht	

Nicht vergessen!!!!!!!

Grillplausch im Clublokal am 28.09.2002



Bitte bei Sonja + Stefan Mangold-Marx anmelden:
Tel. 061/971 88 21