



G A L D A

German Airlines Dispatchers Association

Deutsche Flugdienstberater Vereinigung e.V.

MITGLIEDERINFO

2 / 04

In dieser Ausgabe:

- EUFALDA Newsletter 28
- Bericht Semi Annual Meeting Austria 2004
- Stellenausschreibungen



Sitz: Frankfurt/Main

Member of EUFALDA and IFALDA

www.flugdienstberater.org

D.F.V. e.V. Postfach 750 103 60531 Frankfurt

Bankverbindung:
Frankfurter Sparkasse
Konto Nr.: 109 132
(BLZ.: 500 502 01)

Postanschrift / Mailing Address:
P.O.B. 750 103
60531 FRANKFURT

E-Mail:
1. Vorsitzender: florian.schellschmidt@dlh.de
Ref. Verwaltung: raik.hembus@dlh.de

An alle Mitglieder der DFV

Datum / Date 08.12.2004

Sehr geehrte Mitglieder,

in den letzten Monaten haben wir Stellenausschreibungen der Lan Chile Cargo und der Blue Wings AG an alle DFV-Mitglieder per Email verteilt. Zum ersten Mal konnten wir damit den neuen Kollegen und Mitgliedern in einem weiteren Bereich eine Hilfestellung anbieten.

Dies zeigt auch, dass ein Licht am Ende des Horizonts der wirtschaftlichen Negativschlagzeilen zu sehen ist. Die Stellenangebote sind ebenfalls auf unserer Website veröffentlicht und somit auch den Mitgliedern ohne Emailadresse zugänglich.

Im Oktober fand das Halbjahrestreffen der DFV in Reichenau/Österreich statt. Der Bericht der teilnehmenden Mitglieder ist Teil dieser Info.

Das nächste IFALDA/EUFALDA Meeting findet vorraussichtlich vom 10. bis 13. Mai 2005 in Warschau statt. Für bis zu 3 Mitglieder besteht die Möglichkeit der Teilnahme.

Im März 2005 findet die jährliche Mitgliederversammlung statt. Über den genauen Termin werden wir im Januar informieren. Neben den üblichen Vereinsthemen erwarten Sie mehrere interessante Vorträge.

Ständig aktualisierte Infos zu allen DFV-Themen gibt es auf unserer Website www.flugdienstberater.org

Wie immer an dieser Stelle bitte ich alle Mitglieder zu überprüfen, ob uns die notwendigen Stammdaten wie Adresse, Kontoverbindung und Emailadresse vorliegen. Bitte schicken Sie event. Änderungen an:

raik.hembus@dlh.de

Mit freundlichen Grüßen

Florian Schellschmidt
1. Vorsitzender

"EUFALDA Semi-Annual Meeting / Reichenau a. d. Rax, Österreich / Oktober 2004"

Aus organisatorischen Gründen sind Andrea Thoma und ich erst am Morgen des eigentlichen Meetings angereist. Ich bitte deswegen um Verständnis, den ersten Teil des Meetings im Protokoll der EUFALDA nachzulesen.

Protokoll

Der Vertreter des Sponsors, die "European Aeronautical Group", stellte sich und seine Firma kurz vor. Bei Fragen oder Interesse können weitere Informationen über die Internetadresse www.euronautical.com eingeholt werden.

Um einen Überblick über Aktivitäten der anderen Verbände zu bekommen, gaben die Delegierten einen kurzen Bericht zu Ihren Ländern ab:

- AALDA / Austria: Die operationelle Fusion der Tyrolian, der AUA und der Lauda Air ist bereits abgeschlossen. Dies stellte sich als relativ einfach dar, da bereits die AUA und die Lauda Air auf den gleichen Lizenzen und entsprechenden Regularien basieren. In Zukunft soll das Streckennetz weiter nach Ost-Europa ausgebaut werden. Obwohl die der Flugbetrieb nun unter einem AOC läuft, werden die Markennamen AUA und Lauda Air beibehalten.
- SALDA / Schweden: Die Aufteilung der schwedischen, der dänischen und der norwegischen SAS auf drei AOC ist weiterhin in der Umsetzung. Diese stellt sich jedoch als etwas schwierig dar, da z.B. das Cockpitpersonal immer noch zu dem zentralen AOC aller drei Airlines zählt. Die Aufteilung in drei AOC wurde vor allem zur Kostenreduzierung beschlossen.
- SALDA / Norway: Auch in Norwegen ist die Umsetzung der neuen Airstruktur in vollem Gange. Zusätzlich wird derzeit noch darüber nachgedacht bzw. verhandelt, in wie weit regionale Airlines in die SAS Norway integriert werden sollen.
- SALDA / Dänemark: Zurzeit wird auch hier abgewartet wie sich die Zukunft der SAS entwickelt, da vom Management nicht sonderlich viele, detaillierte Information zu erhalten sind. In der gesamten SAS Group, soll im Zuge der Umstrukturierung bis Ende des Jahres 2004 das Personal im Dispatch um einen großen Teil reduziert werden.
- SWALDA / Switzerland: Es wurde ein kurzer Überblick über die Arbeitsplatzsituation und die einzelnen Airlines gegeben. Derzeit ist der Arbeitsmarkt bei den in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften relativ gesättigt. Neue Dispatchkurse gibt es derzeit keine, da zunächst bereits lizenziertes Personal wieder in die operationellen Bereiche integriert werden sollen. Die wirtschaftliche Situation der Swiss verbessert sich glücklicherweise zusehend.
- POLALDA / Poland: Die Verantwortung der Ausbildung von Dispatchern konnte wie gewünscht an die Behörde abgegeben werden.
- PAPA / Portugal: Es ist in Portugal zwingend erforderlich eine Lizenz zu haben, um als Dispatcher bei einer Fluggesellschaft arbeiten zu dürfen, jedoch können Airlines die Flugplanerstellung auch an andere Dispatchbüros abgeben. Ein „Flightwatch“ wird bedingt nach FAA Richtlinien durchgeführt. Aus technischen Gründen können jedoch Flüge nach und von Afrika nicht gewachtet werden. Derzeit wird eng mit der zivilen Luftfahrtbehörde zusammengearbeitet, um die Dispatchausbildung zu standardisieren.
- YUALDA / Serbia & Montenegro: Es wird derzeit an einem Ausbau des Streckennetzes gearbeitet, was unter anderem Flüge nach Nordamerika beinhalten soll. Entsprechend gibt es dann auch ein neues, weiteres Spektrum an Flügen zu bearbeiten.
- HALDA / Greece: Die wirtschaftliche Lage von Olympus Airways ist schon seit längerem sehr schlecht und steht streng unter der Aufsicht der Behörden. Zurzeit wird ebenfalls abgewartet.
- ICEALDA: Im Airlinebusiness werden auch weiterhin gute Zahlen geschrieben. Die ISALDA hat

Iceland: mittlerweile den Status einer Gewerkschaft.

CROALDA / Croatia: Die beschäftigten Dispatcher haben zum Teil die FAA und die deutsche Dispatchlizenz, es wird jedoch die Etablierung eines eigenen Ausbildungskonzepts angestrebt. Jährlich wird ein Refresher Kurs abgehalten.

In einem Vortrag über "Threat and Error Management" wurden anhand eines Beispiels (SK 946 ORD-ARN / low fuel status with bad weather at dest and altn) mögliche Fallen und Fehlerquellen aufgezeigt, welche sich im operationellen Bereich zwischen Cockpit und Dispatch ergeben können.

Dabei wurden Ursachen für Fehler in der täglichen Routine aufgeführt (intentional, non-compliance, procedural, communication, handling, decision).

Mit einer interessanten Gruppenarbeit an dem oben angeführten Beispiel wurden die bei dem Flug gemachten cockpit- und dispatchseitigen Fehler erarbeitet und Möglichkeiten zur Vermeidung der Fehler vorgeschlagen.

Zum Rahmenprogramm gehörte noch ein Bildervortrag von Albert Rieger, welcher sich mit der Luftfahrtgeschichte in Österreich befasste.

Das nächste Meeting wird wieder zusammen mit der IFALDA in Warschau stattfinden. Der Vertreter der POLALDA führte ein kurzes Video vor, damit die Teilnehmer schon mal einen ersten Eindruck von Warschau bekommen konnten. Weiterhin wurde Punkte zum Rahmenprogramm angesprochen, so wird z.B. versucht einen Vertreter von Eurocontrol einzuladen, um über die Slotproblematik in Europa zu berichten.

Voraussichtlich wird das Meeting Anfang Mai 2005 sein, der genau Termin wird wieder rechtzeitig bekannt gegeben.

Um 16:00 Uhr LT wurde das Meeting beendet.

Axel Ostertag