



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

An alle Mitglieder

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:
1.vorsitzender@flugdienstberater.org
Ref. Verwaltung:
ref.verwaltung@flugdienstberater.org

Datum / Date 19.07.2006

Liebe Mitglieder,

ein wenig später als vielleicht gewohnt, erhalten Sie heute die zweite Mitgliederinfo für das laufende Jahr 2006.

In der Zwischenzeit ist natürlich einiges geschehen, über das es sich zu berichten lohnt.

IFALDA / EUFALDA AGM 2006 in Kuala Lumpur:

Auch in diesem Jahr haben wieder Mitglieder an dem gemeinsamen AGM der IFALDA und EUFALDA teilgenommen. Im Anhang dieser Mitgliederinfo erhalten Sie das offizielle Protokoll zum EUFALDA Meeting und einen Bericht über eine Auswahl der gehaltenen Vorträge. Besonders interessant war hier der Vortrag des Kollegen von der KLM, an welchem man gesehen hat, was man aus einem „Dispatch“ alles machen kann.

Da das offizielle Protokoll zum abgehaltenen IFALDA Meeting noch aussteht, möchte ich hier auf die Internetseite der IFALDA hinweisen, auf welcher das Protokoll nach Fertigstellung veröffentlicht wird. Die Internetadresse lautet: www.ifalda.org

EUFALDA Semi Annual Meeting 2006:

Das halbjährige Meeting der EUFALDA findet diesen Herbst vom 2. bis 4. November in Reykjavík auf Island statt. Interessierte Mitglieder melden sich wie gewohnt beim Vorstand. Sobald genauere Informationen bekannt sind, werden wir Sie natürlich auf gewohntem Weg darüber informieren. Das Budget sieht die Übernahme der Kosten für drei Mitglieder vor.

Revision ICAO Annex 6, Chapter 10:

Der von der IFALDA schon vor längerem ausgearbeitete Vorschlag das Training der Dispatcher im ICAO Annex 6, Chapter 10 zu verankern wurde von der ICAO akzeptiert und wird zum Herbst 2006 als Revision in den Annex eingearbeitet.

Zu der Revision heißt es:

A significant revision to another Chapter 10 Standard that requires flight operations officer / flight dispatchers, licensed or not, to successfully complete an operator-specific training course that addresses all the components of the operator's "method of control and supervision of flight operations."

Sobald uns die genauen Inhalte bzw. Änderungen des ICAO Annex 6 vorliegen, werde wir sie natürlich umgehend auf unserer Webseite und mit der nächsten Mitgliederinfo bekannt geben.

Neue Webseite:

Schneller als erwartet, sind wir mit unserer neuen Internetseite „online“ gegangen und können uns nun mit einem modernen Design präsentieren. Besonderer Dank gilt hierbei Frau Karin Thormählen, die das neue Design der DFV umgesetzt hat und uns als neue Webmasterin zur Seite steht.

Mit der neuen Webseite gibt es nun auch neue Emailadressen der Vorstandsmitglieder, welche Sie über das Impressum im Internet direkt anwählen können.

Natürlich sind Sie alle zu einem Besuch der neuen Seite unter www.flugdienstberater.org herzliche einladen.

Neue Webseite zum Zweiten:

Wie vielleicht einige von Ihnen schon festgestellt haben, so erscheint auch die Webseite der EUFALDA in neuem Glanz. Besonders interessant dürfte hier das neue Forum sein, welches eine willkommene Möglichkeit zum Erfahrungs- und Informationsaustausch darstellt.

Alle Mitglieder sind natürlich herzlich eingeladen sich über Beiträge an dem Forum zu beteiligen.

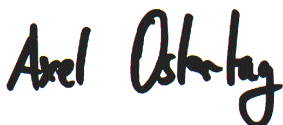
Besuch der Deutschen Flugsicherung in Langen:

Der für den im Mai geplante Besuch bei der DFS konnte leider nicht stattfinden, da der Termin von der DFS abgesagt werden musste.

Sobald wir einen neuen Termin vereinbart haben, werden wir diesen natürlich frühzeitig auf unserer Webseite bei „News“ bekannt geben.

Mit diesen Neuigkeiten möchte ich mich für heute von Ihnen verabschieden verbleibe

mit freundlichen Grüßen



Axel Ostertag
1. Vorsitzender



Minute of Meeting

EUFALDA AGM KUL 08-12 May 2006

At The Saudjana Hotel Selangor Kuala Lumpur

Day 1 1400	Delegates registration and check-in at hotel.
1700-1900	Welcome Reception – Sponsored by Jeppesen.
Day 2	<u>EUFALDA Annual Meeting at Saujana Ballroom.</u>
0845	<u>Dr .Albert Rieger, President of EUFALDA</u> welcomed all delegates.
0855	<u>#Introduction of delegates.</u> <u>Representatives from Austria, Germany, Ireland, Iceland, Norway, Poland, Sweden, Delegates from Denmark and Czech Republic had to make last minute cancellation for personal reasons. EUFALDA Secretary acting on behalf of SALDA/Denmark by Proxy.</u>
0925	<u>#Financial Report</u> Matthias Duerbeck presented the financial report for last year. Finances are good, but not as good as EUFALDA wants it to be. Some members are behind in payment of member's fee. The report was audited and found in good order. <u>#Remarks to agenda from HEL.</u> Galda has licensed dispatchers, but are awaiting decision from EASA/JAA whether to continue this or just have qualification checks. <u>#Board Activities.</u> Since the meeting in HEL there has been two board meetings. One in PRG and one in FRA. Members of the board has participated in meetings with EASA/JAA and and IFALDA Board in USA. Regarding revision to ICAO Annex VI.
0955	<u>#New Members.</u> EUFALDA has been approached by Turkish Charter Dispatchers who want to become members. They are a big group spread on several Charter Airlines. If they form an association EUFALDA will welcome them as members. Trond will follow up directly with their contact person in AYT. TALDA; Turkis Airline Dispatchers has been absent from EUFALDA since our meeting in IZM 2002. However EUFALDA has received signals that they are interested in “picking up the strings from the past” and reactivate their membership. Trond will be the link to TALDA in the process. He will report any development direct to the EUFALDA Board members. Italian, Dutch and Spanish Dispatchers have also shown

	<p>interest in becoming members. This will be followed up by other board members.</p> <p>Each Association should try to promote EUFALDA on a national level towards Aviation Authorities regarding licensing of Flight Dispatchers and other airlines who might be potential members.</p>
<p>1020</p>	<p><u>#Delegates Report from NATASSOS.</u></p> <p><u>->Germany:</u> New board elected in March. VP and Secretary re-elected. New President and Officer Dispatch Matters. Thanks to the previous President for the work he has done for Dispatch. New training manual for Flight Dispatch in Germany is in preparation with German CAA (LBA) based on the ICAO Doc for dispatch training, some additional items are included (e.g. Human Factor by EASA). Once the decision is made to continue with dispatch training and licensing Lufthansa Flight Training will start with this “new” training manual.</p> <p>A new WEB-page is under construction. Expected online by this fall. Everybody is invited to visit our WEB-page. To increase the acceptance of the Flight Dispatchers in Germany, GALDA will contact the German Pilot Union, as they the people we are working closest with, to see if we can get some support from them in our strive for licences and qualification requirements.</p> <p><u>->Ireland:</u> Few changes. At present 5 members. Hoping to increase number.</p> <p><u>->Iceland:</u> Most airlines in Iceland are still doing well. Although it is not a national requirement we have Licensed dispatchers and all airlines agree to that. ICEALDA is also a Labour Union. ICEALDA will host the EUFALDA Fall Meeting 2006.</p> <p><u>->Norway:</u> SAS bought bankrupt Braathens(BU) about 3 years ago. SASNorway has now completed the merger. Flt.Disp/Ops.Ctrl has two groups. One with licences (SK+exBU) and one with in house training (exBU). The non licensed staff is only doing Ops Control. The exBU staff has shown interest in membership but not made up their mind. Wideroe (WF) flight dispatch in BOO (ENBO) has shown interest in membership. No decision made yet. They have FAA-licences. Our Bylaws requires a valid licence to become member. SALDA/Norway has, at present 7 members.</p> <p><u>->Poland:</u> Last year Poland experienced significant increase of over flying as well as to/from traffic. This, together with insufficient capacity of polish ATC system caused significant problems for traffic using polish airspace and additional workload for dispatchers dealing with flow restrictions on flights in polish airspace. Workload and its impact on safety and economy of operations is one of the major concerns of POLALDA. Number of licensed dispatchers in Poland is growing due to national requirement that the dispatching of flights must be executed by licensed dispatchers. Training courses for flight dispatcher candidates, organized by different</p>

	<p>companies, are in progress. As the new dispatchers appear on the market we hope that the number of POLALDA members will increase. The new, airline independent, flight dispatch company (FDS – Flight Dispatch Service) has been established. We recognize it as a new trend in the dispatch environment in Poland. The election of new POLALDA board is scheduled for 17.05.06.</p> <p><u>->Sweden:</u> SAS has two groups of Flight Dispatchers Ops Controllers in STO. One for SAS Sweden and one for SAS International. SALDA/Sweden has been contacted by Swedish Charter Dispatchers to become members, but since they have no education it is not possible as our Bylaws require licence.</p>
1120	<p><u>#Election.</u> Up for election are President Dr. Albert Rieger, Treasurer Matthias Duerbeck and Auditor Andre Peclard. No other candidates suggested for the available positions. All candidates re elected for another two years period. <u>President Dr. Albert Rieger informed the delegated that this, would be his last term as he could not be re elected anymore according to EUFALDA Bylaws.</u></p>
1135	<p><u>#Revision to ICAO Annex VI</u> This subject will be debated later during the IFALDA AGM.</p>
1140	<p><u>#Upcoming Meetings</u> EUFALDA Fall meeting will be hosted by ICEALDA at Reykjavik (REK) 03-05 Nov06. ICEALDA has 50 years anniversary this year. IFALDA Spring meeting is planned to be in Miami USA President Dr. Albert Rieger suggested that EUFALDA held separate EUFALDA AGM during Spring – One day meeting?? Decision to be taken during the Fall meeting in Iceland.</p>
1155	<p>President Dr. Albert Rieger has received letter from ETF requesting support by EUFALDA. President Dr. Albert Rieger will write separate letter on behalf of EUFALDA to support a general demand for qualification demands/certification of all aviation staff in charge of aircraft operation.</p>
1215	<p>Meeting adjourned.</p>
1400-1800	<p>IFALGA AGM – separate MoM by IFALDA Board</p>
Day2	<p>0900-1745 Various speakers lecturing on topics such as: Decision Support Systems (WSI Europe), Hapag-Lloyd Accident Report (FC Raimund Zopp), The Future of Flight Boing 787 Dreamliner & 747B (Mr. Michael Wilson Boeing Company), Operations Audit Quality (Mr. Ingo Pucks). OPS CTRL in China and The Model of OPS CTRL in Europe (Mr. Ton Dortmans KLM).</p>
Day3	<p>0900-1245 as day 2. AUSOTS Austrian Flex Tracs (Mr. Greg McDonald & Mr. Garth Cooper Australian Airservices), Latest changes to ICAO Annex VI (IFALDA VP West Adrian SandSandziuk), Flt Ops/Dispatch Task Force, IATA-IOSA Flight Dispatch Standard Upcoming Changes to IOSA (Prof. Allan Rossmore) Presentation of NavTec & EAGs</p>

	Combined Capabilities
Day4	Departure from hotel.

Trond E. Gebhardt-Larsen

Secretary EUFALDA (Mob.: +47 41231326)

eufalda@eufalda.org , trond.gebhardt-larsen@sas.no , tegl1@c2i.net

Protokoll IFALDA/EUFALDA Summit Kuala Lumpur 2006

Fachvorträge:

1. Hapag Lloyd Unfall 12.07.2000 HLF3378 CHQ-HAJ

Nach annähernd 7 Jahren wurde endlich der Unfallbericht zum Notlandung einer A310 von Hapag Lloyd in Wien am 12.07.2000 veröffentlicht. Nach dem Start in Chania/Griechenland konnte das Fahrwerk nicht eingefahren werden.

- Fortsetzung des Fluges zu einem kommerziell vorteilhaften A/P, obwohl mehrere geeignete ALTN's vorhanden waren
 - Fuel Kalkulation ausschliesslich mit Hilfe des FMS
 - Keine geeignete Fuel-Tables im Handbuch für Gear Down
 - Replanning nach MUC ohne ALTN
 - Kurze Zeit später meldet FMS „Fuel insufficient for MUC“
 - FMS Replanning nach VIE
 - Früher Descend nach VIE (90NM vor Optimum)
 - Fuel Low Warnung bei ZAG
 - Wetter GRZ und ZAG gut, trotzdem Weiterflug nach VIE
 - Kopilot macht den Vorschlag nach GRZ zu gehen und Luftnotlage anzumelden – CPT lehnt ab
 - 4000ft: beide Motoren gehen aus
 - Notlandung 500m vor der Landebahn in VIE
 - Wenige Leichtverletzte, A/C Totalschaden
 - An den Stellen, wo das A/C schwer beschädigt ist, sind die Sitzplätze leer
- keinerlei bodenseitige Unterstützung bei der Fuel-Kalkulation
→ Bodenunterstützung ist keine Pflicht, erfolgt also nur auf Anforderung der Crew
→ Sollte Dispatch eine Luftnotlage auslösen können?
→ FMS ist nur bedingt tauglich Abnormal Procedures zu berechnen

2. Polar Ops of United Airlines von Mike Stills

Mike Stills ist Manager International Ops Flight Dispatch bei United Airlines (UA). Unter den Begriff Polar Ops fallen die Flüge zwischen USA (bei UA ORD) und China/Japan vv.

- Die Polar Routen weichen den starken Gegenwinden aus
→ Ohne die Polar Routen wäre keine Nonstop-Flüge zwischen den USA und China/Japan möglich
→ 2005 führte UA 1402 Polarflüge durch, bei ca. 2000 Pax/Tag
→ UA setzt B747-400 und B777 ein
→ Probleme: Solar Activity
 Sehr niedrige Temperaturen
 Diversions enroute problematisch
- Voraussetzung für die FAA Zulassung:
 SATCOM or HF Datalink
 FMS + GPS (IRU)
 2 Cold Suits
 Polar Training für Piloten UND Dispatcher

Fuel Freeze Analyseprogramm Recovery plan für eventuelle Diversion

- UA nutzt spezielle Routen und Flughöhen
- UA hat ein eigenes MET-Office welche eigene Prognosen für diese Region erstellt
- Falls es an den Ausweichflughäfen unterwegs zu kalt ist, wird der Flug verspätet
- Flugzeiten können bis zu 80 Minuten länger sein, um Gebieten mit Solar Activity auszuweichen
- Wenn die Gefahr des Fuel Freeze besteht, wird schneller geflogen, um mit Hilfe der Reibungswärme an den Tragflächen die Fuel Temperatur anzuheben.
- Stark zunehmender Verkehr auf den Polarrouten:
 - 2004: 2053 Polar Movements
 - 2005: 3731 Polar Movements

3. Leiter der Verkehrszentrale von KLM: Upgrade of Dispatch oder „was man aus einem Dispatcher alles machen kann“

- Dispatch ist bei KLM in drei Regionen aufgeteilt
- Jeder Dispatcher soll ca. 1 Jahr ausschließlich in einer Region tätig sein, danach findet ein Austausch statt
- Jeder Pilot bei KLM muss während seiner Ausbildung einen Tag bei Dispatch verbringen
- Jeder Dispatcher erhält eine ausführliche Übergabe von der Vorschicht und muss die Kenntnisnahme aller offenen Punkte mit seiner Unterschrift bestätigen – somit ist die „Haftungsfrage“ eindeutig festgelegt. Aussagen wie „das weiß ich nicht, das war in der Vorschicht“ werden nicht akzeptiert.
- Jährlich findet eine Überprüfung der Arbeitsqualität der einzelnen Dispatcher statt. Bei einem Notensystem von 1-4, muss mindestens in allen Bereichen eine 3 erreicht werden. Wer trotz Nachschulung wieder eine 4 erhält, darf nicht weiter als Dispatcher arbeiten. Um einen hohen Qualitätsgrad zu garantieren, finden regelmäßig Schulungen statt.
Streckenerfahrungsflüge sind Pflicht (!) und ausserdem erfolgt ein Simulatortraining.
- KLM betreibt Flight Following, d.h. mittels dem Awareness Displays von Lockheed Martin werden die einzelnen Flugzeugbewegungen (enroute) verfolgt
Das Display nutzt hierzu die Positionsmeldungen von ATC (bislang nur USA) und des ACARS.
Das System gibt Warnmeldungen im Falle von:
 - Diversions
 - Wetterverschlechterungen
 - Higher Fuel Burn

Das Programm zur besseren Qualifizierung der Dispatcher bei KLM hat ca. 3 Jahre gedauert und erhebliche Investitionen in die Mitarbeiter und Systeme erfordert. Dem Leiter der Verkehrszentrale der KLM ist es gelungen, gegen den anfänglichen Widerstand der Dispatcher, Piloten und der Gewerkschaften eine deutliche Aufwertung der bodenseitigen Unterstützung zu etablieren. Die anfänglichen Investitionen haben sich in kürzester Zeit amortisiert.

KLM sparte durch die Veränderungen bei Dispatch 2005 € 2.000.000 durch eine professionelle Betreuung und pro aktive Unterstützung der Piloten (Vermeidung von Diversions, Replanning etc.).

Die getankte Extra Fuel Menge ist aufgrund des gestiegenen Vertrauens in Dispatch seit der Einführung des Flight Following zurückgegangen. Diese Einsparung ist in der oben genannten Summe noch nicht enthalten.

KLM ist es gelungen, trotz der in dieser Hinsicht unzureichenden JAR-OPS, die Position und die Kompetenzen der Dispatcher zu stärken und damit gleichzeitig Geld zu sparen.