

Die Flugoperationen und das Operationszentrum

Autor(en): **Burkhardt, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association Suisse des Electriciens, de l'Association des Entreprises électriques suisses**

Band (Jahr): **77 (1986)**

Heft 15

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-904233>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Flugoperationen und das Operationszentrum

R. Burkhardt

In diesem Beitrag werden die Aufgaben des Departementes «Operationen» der Swissair kurz vorgestellt. Die wichtige Rolle der Informatik bei der Flugüberwachung und Steuerung wird anhand einer eigens für die Flugoperationen entwickelten Computeranlage skizziert.

L'article donne un aperçu des tâches dévolues au Département «Opérations» de Swissair. L'important rôle de l'informatique dans la surveillance et la conduite des «Opérations de Vol» est esquissé par la présentation d'un système numérique développé spécialement à cet effet.

Unter den Begriff Flugoperationen (Flight Operations) fallen alle Aktivitäten, die unmittelbar mit der Planung, Vorbereitung, Durchführung und den Folgetätigkeiten der eigentlichen Flugphase des Dienstleistungsangebotes einer Fluggesellschaft zu tun haben. Diese zentralen Funktionen werden bei der Swissair durch das Departement «Operationen» wahrgenommen (Fig. 1). Selbstverständlich besteht eine starke horizontale Vernetzung mit benachbarten Dienstzweigen anderer Departemente:

- Die Technik ist verantwortlich für die Wartung und zeitliche Bereitstellung der Flugzeuge in einem streng vorgeschriebenen Betriebszustand.
- Das Verpflegungswesen sorgt für das leibliche Wohl der Passagiere. Es muss am Puls des Geschehens bleiben und oft sehr kurzfristig auf Schwankungen der Passagierzahlen reagieren.
- Die Abfertigung hat den ersten physischen Kontakt mit dem Kunden. Eine einwandfreie Abwicklung ist eminent wichtig. Sie ist das erste Glied einer Qualitätskette, die erst bei der Ankunft am Zielflughafen endet. Heute erfolgt die Abfertigung auf den meisten Flugplätzen elektronisch.

Auch externe Instanzen wie das BAZL (Bundesamt für Zivile Luft-

fahrt) als Aufsichtsbehörde und die Radio Schweiz AG als Flugsicherungsdienst üben Einfluss auf die Betriebsabläufe aus.

Die Aktivitäten des Operationsdepartementes lassen sich in einem Blockdiagramm darstellen (Fig. 2). Im folgenden werden die einzelnen Operationen näher beschrieben.

1. Die Einsatzleitstelle

Die Einsatzleitstelle (ELS) fungiert als eine interdepartementale Einheit mit der Aufgabe, den Flugbetrieb der Swissair und der Balair weltweit möglichst flugplanmässig abzuwickeln. Sie ergreift in eigener Kompetenz die erforderlichen Massnahmen, um bei Störungen irgendwelcher Art baldmöglichst den Normalzustand wieder herzustellen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Kundenbedürfnisse, der Wirtschaftlichkeit und der operationellen Gegebenheiten wie Flugzeug- und Besatzungsverfügbarkeiten, Nachtflug- und Überflugrestriktionen, Zuladungskapazität, Abfertigungsmöglichkeiten, momentane Wetterverhältnisse usw. Sie ist befugt, Flugzeugwechsel vorzunehmen, Flüge zu verspäten, umzuleiten, zu annullieren, fremde Kapazität anzufordern, Zusatzflüge zu organisieren usw. Sie operiert rund um die Uhr in einem Drei-

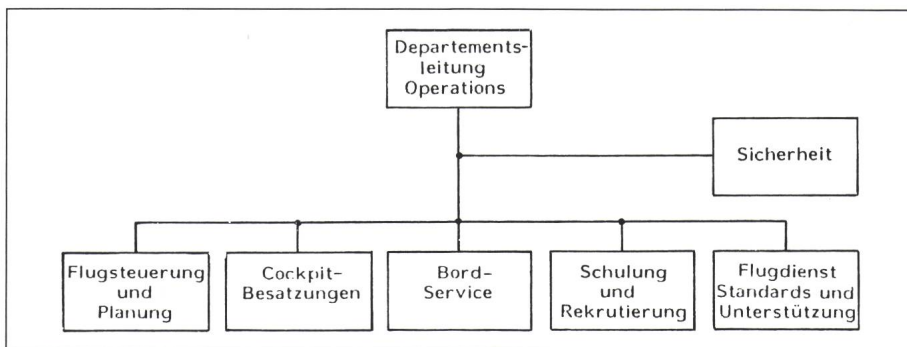


Fig. 1 Departement Flugoperationen der Swissair

Adresse des Autors

R. Burkhardt, Assistent Flugdienste,
Dept. Operationen, Swissair AG,
8058 Zürich-Flughafen.

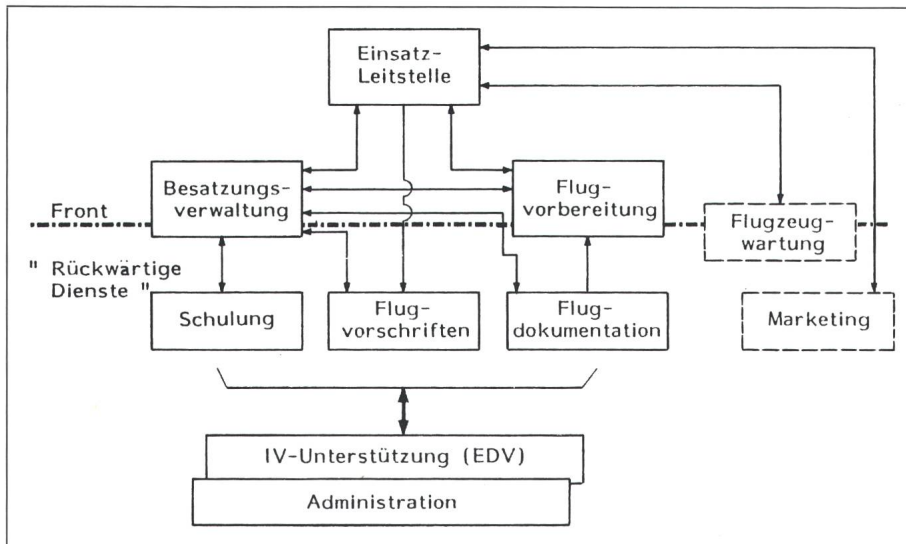


Fig. 2 Flugoperationen
Funktionsschema

schichtenbetrieb. Ihre Kompetenz erstreckt sich über 3 bis 5 Tage.

Das ELS-Team setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Einsatzleiter (Schichtenchef)
- 2. Einsatzleiter
- Repräsentant Technik
- Repräsentant Marketing
- Schichtenchef Flugdienstberatung
- Besatzungskoordinator

Der Arbeitsplatz der ganzen Gruppe befindet sich in einem Grossraum des Operationszentrums (Fig. 3), der einen direkten Einblick auf das Pistensystem und das Vorfeld (Apron) des Flughafens Zürich erlaubt.

Zur Erfüllung der Aufgabe benötigt die ELS eine Fülle von Informationen. Diese müssen lückenlos und annähernd in Echtzeit nachgeführt und zudem vielen Swissair-Stellen im In- und Ausland zur Verfügung gestellt werden. Dass die Informationsverarbeitung dabei eine wichtige Rolle spielt, ist naheliegend.

Ein Duplexsystem namens FOCUS (Flight Operations Computer System), das eigens für operationelle Bedürfnisse konzipiert wurde, verarbeitet in 5 Modulen alle Daten, die zur weltweiten Überwachung und Steuerung des Flugbetriebes nötig sind (Fig. 4). Der Umfang dieser Daten geht aus den Swissair-Aktivitäten hervor. So werden im Sommer 1986 von der Swissair mit einer Flotte von 52 Flugzeugen etwa 100 Destinationen angefliegen, was im Mittel pro Tag 275 Starts und Landungen ergibt. Im folgenden werden die 5 FOCUS-Module näher beschrieben.

Im *Flugplanverwaltungsmodul* (Flight Schedule Management) werden die saisonalen Daten aus dem Zentralsystem der Swissair in datumentorientierte Einzelflüge konvertiert. Neben der Modifikation bestehender sowie der Eingabe neuer Flüge ist es auch möglich, mehrere Paletten von täglichen Flugprogrammen aufzustocken (contingency plan) und zu plausibilisieren, um diese bei «Grosskampftagen», wie sie etwa bei Schneestürmen vorkommen, nach erfolgter Räumung von Vorfeld und Pisten mit Knopfdruck zu aktivieren und weltweit zu publizieren.

Mit dem *Flugzeugzuweisungsmodul* (Aircraft Rotation Management) werden die Aktivitäten der einzelnen Flugzeuge dem Produktionsprogramm zugewiesen. Dabei werden alle Zeitelemente, die damit verknüpft sind (Bereitstellen, Beladen, Kontrollieren, Betanken), dynamisch in Funktion des Typs und des Flugplatzes berücksichtigt. Im weiteren werden die War-

tungsaktivitäten und die Schulungsbedürfnisse eingegeben. Taucht eine Diskrepanz auf, so wird eine Warnung ausgegeben. Freie Produktionskapazitäten inkl. kleine Reserven für Unvorhergesehenes werden sinnvoll aufgezeigt.

Das *Flugfolge- und Überwachungsmodul* (Flight Following) verarbeitet automatisch alle Bewegungsmeldungen (Wegrollen, Starten, Landen, Andocken, Verspätungen, Ausweichlandungen) und steuert die visuelle Darstellung der momentanen Situation. Fehlt eine Information nach einem der Qualität des Kommunikationsmittels individuell zugeordneten Zeitverzug, so wird eine Warnung ausgegeben. Das System läuft mittlerweile routinemässig weiter. Das Flight-Following-Modul liefert auch die nötigen Daten (evt. verbal ergänzt), die zum Erstellen des «Täglichen Flugbetriebsrapports an das Management» (Daily Operations Report) benötigt werden.

Die *Flugzeugbewegungsübersicht* (Aircraft Movement Display) erlaubt eine synoptische farbige Darstellung des Flugbetriebes und der Wartung über eine wählbare Zeitspanne von 6, 12, 18 oder 32 Stunden (Fig. 5). Diese Übersicht durchläuft verschiedene Zustände. Zu Beginn reflektiert sie den Flugplan. Sie wird mit jeder relevanten Meldung à jour gehalten. Eine Abflugverspätung ergibt automatisch eine wahrscheinliche Ankunftsverspätung, es sei denn, dass ausgerechnet auf diesem Flug wegen günstiger Winde durch ein anderes FOCUS-Modul (siehe unten) eine kürzere Flugzeit prognostiziert wurde, was wiederum ein Aufdatieren der Darstellung hervorruft. Nach Abschluss eines Fluges werden die Daten in einem «Dormant File» für spätere statistische Auswertungen und andere Applikationen abgelegt.

Fig. 3
Einsatzleitstelle



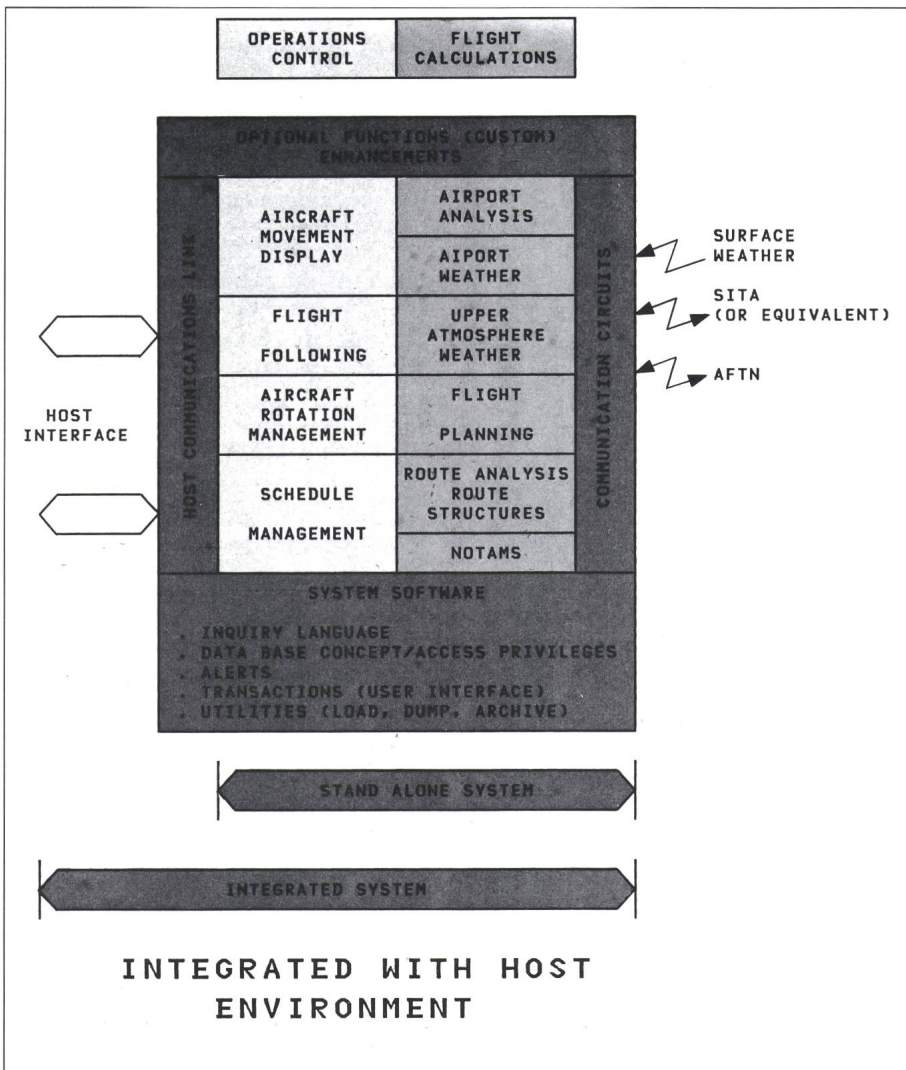


Fig. 4 Übersicht FOCUS
Flight Operation Computer System

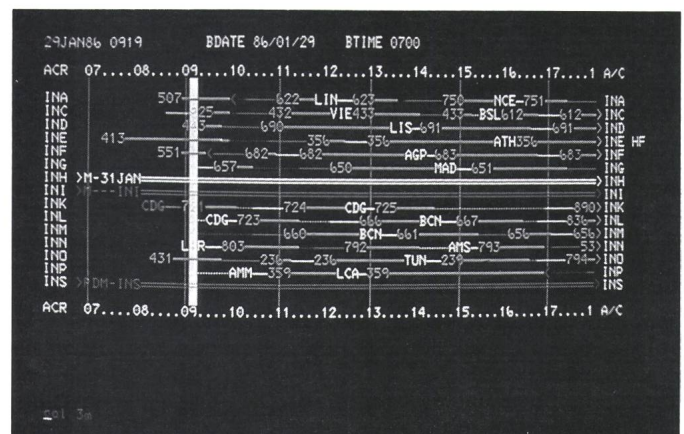
Das *Flugplatzwettermodul* (Airport Weather System) dient nebst der Operationsüberwachung auch den Piloten und Flugdienstberatern. Vom Grossrechner der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt (SMA) werden über eine Standleitung die benötigten Wettermeldungen (Beobachtungen und Prognosen) für das Swissair-Netz in das Focus-System übernommen. Beim Einlesen erfolgt eine automatische Analyse von relevanten Parametern wie Sicht, Wolkenuntergrenze usw. nach zwei operationellen Gesichtspunkten: Der betroffene Flugplatz wird bei Unterschreitung gewisser Grenzwerte als «marginal» oder «critical» klassifiziert. Fällt diese Meldung in ein Operationsfenster, das vom Flugfolgemodul überwacht wird, so wird der Einsatzleiter zusätzlich gewarnt, damit er frühzeitig neue Überlegungen anstellen kann.

2. Die Flugvorbereitung

Darunter sind die Aktivitäten gemeint, die sich unmittelbar vor einem Flug abspielen.

- Das *Wetterstudium* vermittelt den Besatzungen die nötigen Angaben

Fig. 5
Bewegungsübersicht



über die meteorologischen Verhältnisse entlang der Route, am Zielflughafen und an den Ausweichflugplätzen. Die Wetterberatung ist Sache der Regierungen. In der Schweiz stehen hochmoderne Installationen zur Verfügung, die von der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt (SMA) betrieben werden.

- Das *NOTAM-Studium* (Notice to Airmen) beinhaltet die Kenntnisnahme von operationell wichtigen Änderungen auf der beflogenen Route, von Swissair-internen Vorschriften oder Empfehlungen, von technischen Gegebenheiten des benutzten Flugzeugs usw.

Diese Informationen werden online durch ein Softwareapplikationspaket aufbereitet. Die Swissair-Besatzungen erhalten ein massgeschneidertes Papier, das sich, entsprechend ihren Informationsbedürfnissen, auf die beflogene Route, das benutzte Flugzeug und die verlangte Besatzungskategorie bezieht. Navigationsangaben z. B. sind für die Piloten eminent wichtig, Betankungsvorschriften hingegen interessieren speziell den Bordtechniker.

Die NOTAM-Beratung der anderen Gesellschaften erfolgt in Zürich und Genf durch die Radio Schweiz AG mit Hilfe eines EDV-Systems, das gemeinsam mit der Swissair betrieben wird.

- Die *Treibstoffberechnungen* werden für Lang- und Mittelstrecken sowie in naher Zukunft auch für Kurzstrecken mit Hilfe der Datenverarbeitung durchgeführt. Bei der Swissair erfolgt dies auf dem Flugkalkulations-subsystem des FOCUS, das bereits oben vorgestellt wurde (Fig. 4).

- Das *Routenstrukturenmodul* enthält alle Luftstrassen- sowie die Anflug- und Abflugdaten der Flugplätze auf praktisch globaler Basis. Swissair hat sich nämlich zum Spezialisten em-

porgearbeitet und beliefert zahlreiche andere Gesellschaften mit Daten, die sowohl für Berechnungszwecke wie für die Benützung in den Bordnavigationscomputern benötigt werden. Dieses Modul wird in einem 28-Tage-Zyklus frisch geladen. Änderungen, die inzwischen aktiv werden, können online eingespeist werden. Für die Treibstoffberechnungen werden alle möglichen Flugrouten zu sog. «Citypairs» gekoppelt, wobei pro Destination bis zu 99 Varianten möglich sind.

– Das *Wind- und Temperaturmodul* (Upper Weather) ist eine Ablage von Wind- und Temperaturprognosen, die zweimal täglich durch eine internationale Agentur der WMO, World Meteorological Organization in Bracknell, England, herausgegeben werden. Das Paket beinhaltet 12-, 18-, 24- und 30-Stunden-Prognosen für 7 verschiedene Flughöhen auf Knotenpunkten, die netzartig über den ganzen Globus verteilt sind. Die Software erlaubt einen automatischen Empfang der Daten. Fehlende Daten werden erkannt und ohne manuelle Intervention nochmals gezielt verlangt. Im Berechnungsmodul werden die Daten dann entsprechend der Flugroute und der optimalen Flughöhe interpoliert.

– Das *Berechnen des Operationellen Flugplans* (OFP): Im Berechnungsmodul sind sämtliche Flugleistungsdaten für die verschiedenen zur Anwendung kommenden Reiseflugverfahren aller benützten Flugzeugtypen gespeichert. Zusammen mit den Daten der Routenstruktur und den meteorologischen Daten bilden sie das Rohmaterial, das zur Berechnung der Treibstoffmengen und Flugzeiten benötigt wird. Dem Flugdienstberater bzw. Piloten stehen noch weitere Angaben über die mutmassliche Zuladung auf dem betreffenden Streckenabschnitt aus einem «benachbarten» Informationssystem, dem «Departure Control System», als Eingabedaten zur Verfügung. Aus diesen Daten wird der momentane Brennstoffverbrauch, der in Funktion des Fluggewichtes, der Höhe, der Temperatur und der gewählten (oder resultierenden) Geschwindigkeit variiert, über die ganze Flugroute integriert und in einem iterativen Prozess optimalisiert. Dies geschieht unter Berücksichtigung verschiedener Konditionen bezüglich Treibstoffreserven, die einerseits international stipuliert oder intern aus operationellen Gründen gewählt werden.

Das Endprodukt ist ein OFP, der auf einer Seite eine Planungsübersicht und auf einer zweiten Seite Naviga-

tions- und Flugverlaufsunterlagen für die Arbeit im Cockpit darstellt. Auszüge daraus zeigen die Figuren 6 und 7.

– Das *maximale Startgewicht* wird für jeden Flug unter Berücksichtigung der atmosphärischen Bedingungen und anderer Beeinträchtigungen wie Wasser, Schnee, Eis, technische Restriktionen, temporäre Pistenverkürzungen oder Hindernisse ermittelt. Dabei wird ein Triebwerksausfall am kritischen Punkt des Startvorganges angenommen. Es stehen den Besatzungen vorberechnete Unterlagen zur Verfügung, welche sowohl die internationalen Vorschriften wie auch die aus Sicherheitsüberlegungen restriktiveren Swissair-Regelungen erfüllen.

– Die *Fluganmeldung* bei der Flugverkehrs kontrolle (ATC-Flugplan) schliesst die Vorbereitungen ab. Diese Meldung wird für jeden Langstreckenflug einzeln generiert. Sie beinhaltet nebst trivialen Angaben über Flugnummer, Immatrikulation usw., wesentliche operationelle Daten über gewünschte Flughöhen, Flugzeiten, Routenwahl, Ausweichflughäfen. Für Kurzstrecken wird vielfach eine saisonale Anmeldung abgegeben.

– Die *Flugvorbereitung der Kabinenbesatzung* findet unter der Leitung des «Maitre de cabine» (M/C) oder Pursers statt. Er oder sie verlangt mit denselben Transaktionen wie die Piloten ein flugbezogenes massgeschneidertes Papier, das Informationen über Service, Mahlzeiten, Film, Währungen, handi capierte Passagiere usw. beinhaltet. Standardmässig wird die Verteilung der Arbeiten besprochen und, da das Kabinenpersonal auf verschiedene Flugzeugtypen eingesetzt werden kann, wird ein spezielles Augenmerk auf die Bedienung der Notausrüstung gelegt. Zur Prüfung der Kenntnisse werden der Crew Fragen gestellt, die über eine Multiple-Choice-Anlage beantwortet und ausgewertet werden. Auch können Videoprogramme vorgeführt werden (Fig. 8).



Fig. 8 Vorbereitung des Kabinenpersonals
Cabin Briefing

3. Die Besatzungsverwaltung

Der Besatzungsverwaltung obliegen zwei Hauptfunktionen, die monatliche Planung und die Verwaltung der täglichen Aktivitäten.

– Die *monatliche Planung* hat zum Ziel, die Flugproduktion mit Besatzungen zu bemannen unter Berücksichtigung der vorgeplanten Ferienansprüche, der Schulungsbedürfnisse und der Einsatzrichtlinien der Linienchefs. Dies hat selbstverständlich im Rahmen der mit den Verbänden ausgehandelten Einsatzrichtlinien zu geschehen.

Die Planung ist stark EDV-unterstützt, obwohl zumindest heute noch die Zuweisung der Namen auf eine bestimmte Aktivitätskette manuell erfolgt. Das Endprodukt wird mittels EDV auf Legalität und Vollständigkeit überprüft und als Basisdatensatz an die tägliche Disposition übergeben. Für jedes Besatzungsmitglied wird ein Einsatzblatt ausgedruckt, welches das voraussichtliche Arbeitspensum des nächsten Monats widerspiegelt. Erwähnenswert ist, dass monatlich etwa 3200 Flugbesatzungen geplant und eingesetzt werden müssen.

– Im täglichen Bereich überwacht die *Besatzungsdisposition* zentral ab Zürich das ganze Netz in bezug auf die korrekte Besatzungszusammenstellung. Sie trifft die nötigen Vorkehrungen, falls sich eine neue Situation entwickelt. Krankheit, Unfall oder familiäre Notfälle sind u.a. Gründe für individuelle Umstellungen. Verspätungen und Flugzeugtypenwechsel sind klassische Beispiele, bei denen ganze Besatzungskategorien umdisponiert werden müssen. Aus diesem Grund ist der Crew-Coordinator ebenfalls in der Einsatzleitstelle eingegliedert.

Nichteingeweihte haben Schwierigkeiten, sich vorzustellen, wie komplex diese Verwaltung ist, sind es doch pro Tag etwa 700 Besatzungsmitglieder, die im Ausland (Tokio, Nairobi, Rio de Janeiro, Chicago, Anchorage, Helsinki, Moskau ...) übernachten. Kurzfristige Umstellungen ergeben sehr oft einen Domino-Effekt.

Die Aufgaben der Besatzungsdisposition werden seit zwei Jahren ebenfalls über die EDV gelöst. Die aktualisierten Daten dienen anschliessend zur Steuerung anderer Applikationen, wie Spesenvergütungen, Flugstatistiken. Als Nebenprodukt kann jedes Besatzungsmitglied die Namen und Vorna-

OPERATIONAL FLIGHT PLAN										STL																							
①	SR179	06NOV84	VABB/BOM	1200Z	SEQ00018	RLS01	HB:HO	DC10-30ER	LSZH/ZRH	2115Z	06NOV84	0602Z	DFBK	9.15	PROG	F180006														
②	** WARNING TOD OCCURS BEFORE POR MTOW LIMITED																																
③	RTNG1 VIA MUT-ISTANBUL ON R19 FL280 AND 310 NOT AVBL BTM DHA-ITIXI DIST 3806 GCI 108 CP H036 ESAD 4129 RNAV 32280 320/82 NCR FL310/DHA/350/ LFSB/100																																
④	ZFW	166.0	TOF	82.0	TOW	248.0	263.0	S	248.0	I	TRIP	74.3	LW	173.7	REMF	7.7																	
⑤	FUEL	BIAS	100	TM	X	PDR	ZAG																										
⑥	SCHEDULED DEST AUXILIARY DEST																																
	TAXI	.7	TAXI	.7	LSZH	74.3	8.42	LYZA	69.4	8.00	RRORTF	.0	.00	RR5	3.3	.31	LFSB	2.3	.14	LOWM	3.5	.28	FR	3.5	CF	.0	.00	MIN	80.8	8.56	MIN	80.4	8.59
	ADD	1.9	.18	ADD	2.3	.21	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	ACT	
⑦	CRZ	TRIP	TIME	FL	MCR	74.9	8.37	310/DHA/260/ITIXI/310	MCR	75.9	8.39	260/ITIXI/280																					
⑧	RW	CP	T	QNH	RMLA	RMLE	CONT	BA	TH	BL	FLAP	SPDK	PTOW																				
⑨	DISP/COPI	PIC										ACT	TOW																				
⑩	FUEL	CHECK	T	CP	AV	WIND	ACCTME	ETO	ESAD	BURNOFF	/SC																						
	VABB								4129	.7	.....																					
	BAVUT	M36	H031	283/032	1.15	.....	.....	.....	3551	15.9	.....																					
	G:SMO	M38	H055	295/055	2.08	.....	.....	.....	3116	24.2	.....																					
	DHA	M39	H071	286/073	3.09	.....	.....	.....	2618	33.4	.....																					
	AGE: B	M48	H081	267/094	4.04	.....	.....	.....	2177	41.4	.....																					
	NADEK	M49	H048	259/070	4.56	.....	.....	.....	1764	48.5	.....																					
	M:J	M50	H018	259/034	5.47	.....	.....	.....	1351	55.2	.....																					
	RAD	M55	H017	286/019	6.46	.....	.....	.....	0886	62.5	.....																					
	ZAG	M56	H013	258/017	7.52	.....	.....	.....	0360	70.4	.....	CPL																	
	LSZH	M58	T003	178/031	8.42	.....	.....	.....	0000	75.0	.....																					
	LFSB	M10	T000	204/029	.14	.....	.....	.....	0068	2.3	.....																					
⑪	SEQ00018 RLS01																																

Fig. 6 Operationeller Flugplan

Planungsteil

- ① Main Heading LSZH DEST/trip/time (e.g. to LSZH, Zürich)
- ② Warnings and text fields
- ③ Routing Info PRORTF Route reserve, e.g. 0% of remaining trip fuel
- ④ Weight fuel summary
 - ZFW Zero fuel weight
 - TOF Take-off fuel
 - TOW Take-off weight
 - TRIP Trip fuel
 - LW Landing weight
 - REMF Remaining fuel
- ⑤ Fuel consumption factor, point of reclearance
 - RR5 5% of trip fuel (normal planning)
 - LFSB Alternate trip/time (e.g. LFSB, Basel)
 - FR Final reserve
 - CF Company fuel (if any)
 - MIN Minimum fuel/time
 - ADD Additional fuel/endurance
 - ACT Actual fuel/endurance
- ⑥ Fuel calculation
 - TAXI Taxi fuel (Verbrauch beim Rollen)
 - ⑦ Fuel / Time comparison
 - ⑧ Take-off analysis data
 - ⑨ Name of Dispatcher / Pilots
 - ⑩ Progress table

SR179 06OCT84 VABB/LSZH HBIHO SEQ00018 RLS01									
AW	POS	TT	DIST	TME	ATO	FL	ETO	ETA	
	-VABB								
SID	SUGID	275	227	.34	.....	.....	.....	.....	.....
B55W	-BAVUT	299	313	.41	.....	.....	.....	.....	.....
B55	FR108	289	068	.09	.....	.....	.....	.....	.....
B55	DANAL	289	026	.04	.....	.....	.....	.....	.....
VA4	MOSAR	301	011	.01	.....	.....	.....	.....	.....
VA4	-RAD	299	086	.12	.....	.....	.....	.....	.....
UA4	PDV	275	071	.09	.....	.....	.....	.....	.....
UA4	KAL	301	105	.14	.....	.....	.....	.....	.....
UB1W	VJW	282	027	.03	.....	.....	.....	.....	.....
UB1W	RTT	299	092	.11	.....	.....	.....	.....	.....
UB1W	KPT	287	067	.08	.....	.....	.....	.....	.....
STAR	-LSZH	256	094	.17	.....	.....	.....	.....	.....
IF CCRD VIA ZELAF-ABBAS DIST - ZINM									
SEQ00018 RLS01									

Fig. 7 Operationeller Flugplan

Navigationsteil

- ⑫ Header Information
- ⑬ Navigation Information
 - AW Airway
 - POS Position
 - TT True (initial, not AVG) track
 - DIST. TME Segment distance/-time
 - Logging (Ereignis-Einträge):
 - ATO Actual time over way point
 - ETO Estimated time over way point
 - ETA Estimated time of arrival
 - FL Flight level (Flughöhe)

men der jeweiligen Besatzung ausdrücken. Die EDV liefert somit auch einen Beitrag zum persönlichen Kontakt.

4. Das Operationszentrum

All die oben erwähnten Funktionen gehören zu den Frontaktivitäten. Das zugehörige Betriebspersonal inkl. Linienchefs ist im Operationszentrum beheimatet. Bei der Konzeption dieses Gebäudes wurde aus Platzgründen, insbesondere wegen der schmalen

Front zum Vorfeld (Apron), eine vertikale Lösung gewählt, die möglichst wenig Besatzungsbewegungen innerhalb des Gebäudes bedingt.

Die erste Unterflurebene dient als Zugangsebene vom und zum Ausland bzw. Inland. Im wesentlichen sind dort die Gepäckablage, die Postfächer und die Garderoben der Besatzungen installiert. Inlandseitig verbindet sie ein begehrter Tunnel mit dem Parkhaus F. Im Erdgeschoss befinden sich die Einrichtungen der Swissair zu den

Flugvorbereitungen der Cockpit- und Kabinenbesatzungen, der Arbeitsantrittsschalter und die Kasse. Dazu kommen die Beratungsstellen der SMA, Schweiz. Meteorologische Anstalt, und die Flugberatung der Radio Schweiz AG, die beide auch den ausländischen Besatzungen zur Verfügung stehen. Das erste Obergeschoss ist im wesentlichen durch das «Nervenzentrum» der Swissair, d.h. die Einsatzleitstelle, den Flugberatungsdienst (Dispatch) und die Besatzungs-

verwaltung besetzt. Im «Seitenschiff» befinden sich die Büros der Linienchefs und an der Inlandfront eine Kantine.

5. Die rückwärtigen Dienste

Es würde zu weit führen, alle Hauptfunktionen des Departementes im Detail zu präsentieren. Der Vollständigkeit halber sollen sie aber doch kurz mit ihren wichtigsten Aufgaben erwähnt werden:

Dokumentation (OPS): Navigations- und Routenkarten, Betriebshandbücher, Flugunterlagen und Service für andere Fluggesellschaften.

Vorschriftenwesen: Internationale Organisationen wie ICAO/IATA, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Swissair intern und Verträge mit Verbänden.

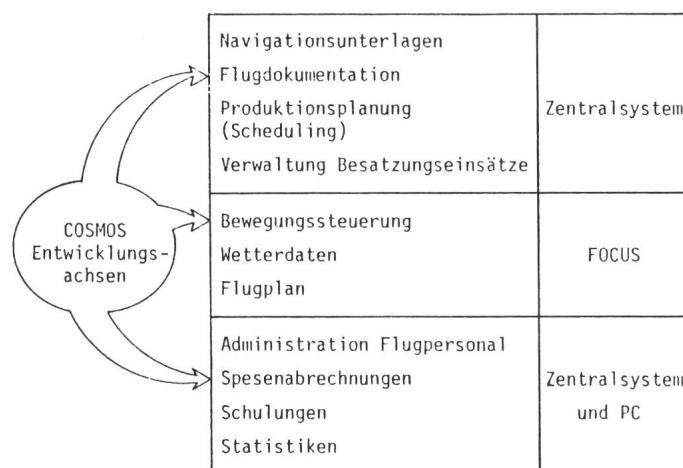
Schulung: Grundschulung Cockpit (SLS Bundesauftrag) und Kabine, technische und fliegerische Umschulungen, Prüfflüge, Notverfahren und Ausrüstung sowie Service-Training.

Administration: Persönliche Daten, Funktionsqualifikation, Lizenzen, Pass & Visa, Impfungen sowie Spesen.

6. Das EDV-Projekt COSMOS

Die Informatik spielt bei einer modernen Fluggesellschaft eine wichtige Rolle. Sie ist nicht mehr von den Reservations- und Abfertigungsaktivitäten wegzudenken. Ebenso wichtig ist sie aber in anderen Sparten wie z. B. in der Flugsicherheit oder in der Operationsplanung und -überwachung. Die Departementsleitung Operationen hat deshalb 1978 ein Grossprojekt zur effizienteren Unterstützung aller Betriebszweige in Angriff genommen, das un-

Fig. 9
EDV-Erschliessung der
Flugoperation
COSMOS-Projekt



ter dem Acronym COSMOS (Computer Supported Management of Flight Operation Systems) läuft. Es besteht aus etwa 30 voll integrierten Teilprojekten oder Segmenten, die stufenweise in Betrieb genommen werden (Fig. 9), wobei das bereits bestehende System FOCUS in diesen enthalten ist. Die Integration besteht darin, dass Daten nur einmal aufgenommen werden und entsprechend den Bedürfnissen der Applikation bearbeitet, verwaltet und eventuell weiteren Segmenten zur Verfügung gestellt werden. Der Benutzer soll überall, wo keine Datenschutzrestriktionen auferlegt sind, mittels eines polyvalenten Terminals, Einsicht in die Daten erhalten.

Technisch führt das integrierte Konzept zum Verbundbetrieb mehrerer Computeranlagen, die entsprechend den Bedürfnissen der Anwendungen und nicht zuletzt der Kompatibilität mit anderen Fluggesellschaft (Reservation auf Anschlussflüge) mit verschiedener Software betrieben werden. Es mussten ausgeklügelte Datenbrücken entwickelt werden, die den Aus-

tausch von Daten und auch Applikation-zu-Applikation-Transaktionen erlauben.

Die Verbindungen ins Ausland erfolgen entweder auf Mietleitungen, wenn ein grosser Meldebedarf vorhanden ist, oder über das SITA-Netz (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques), das von den Fluggesellschaften der IATA gemeinsam betrieben wird. Der physische Anschluss wird von einem computerisierten Übermittlungsmodul in einer der Grossanlagen der Zentralverwaltung bewerkstelligt.

Das COSMOS-Projekt, das die Flugoperationen mit modernen Mitteln bis weit in die 90er Jahre unterstützen wird, ist bereits zur Hälfte realisiert. Bei den laufenden Arbeiten werden ständig moderne zukunftsweisende Lösungen einbezogen. So wird z. B. schon in naher Zukunft ein kundendienstlicher und operationeller Wunsch im Erfüllung gehen und ein Luft-Boden-Datenlink über Satelliten die heutigen Sprechverbindungen vervollständigen.