1/2020

VEREINIGUNG COCKPIT

VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit

91% illegal

Die reale Gefahr von Drohnen

© Shutterstock / glebTv

Hinweis zur Coronavirus-Situation

Liebe Leserinnen und Leser,

die Auswirkungen des Coronavirus sind in jeglicher Hinsicht gravierend – für die Gesundheit vieler Menschen, für die Weltwirtschaft und für unsere Branche. Aber auch für jeden einzelnen von uns hat die vom Virus verursachte Wirtschaftskrise persönliche Auswirkungen im Job.

Vorstand, Arbeitsgruppen und Mitarbeiter der Vereinigung Cockpit verfolgen die Situation natürlich permanent und stehen in engem Kontakt mit allen wichtigen Gremien von Arbeitgebern und Behörden. Wir werden Mitglieder und Öffentlichkeit über alle wichtigen Entwicklungen zeitnah und umfassend informieren.

Da wir aufgrund der sehr dynamischen Entwicklung der Situation in dieser Ausgabe der VC Kompakt nur wenige Informationen rund um das Thema Coronavirus aufnehmen konnten, möchten wir Sie an dieser Stelle auch noch einmal auf weitere Informationsmöglichkeiten hinweisen. Dazu gehören neben Pressemitteilungen unsere Social Media Kanäle sowie unsere Website. Dort haben wir auch Links zu Informationsquellen von Behörden und internationalen Organisationen zusammengestellt (s.u.).

Wir hoffen, dass wir alle glimpflich durch diese Krise kommen und schließen mit dem Gruß der Stunde: Bleiben Sie gesund!

Ihr VC-Vorstand

Aktuelle Informationen zum Coronavirus sind auf der Website der VC verfügbar unter vcockpit.de/presse/pressemitteilungen/detailansicht/news/aktuelle-informationen-zum-coronavirus.html

Editorial

In den letzten Tagen gibt es überall nur ein Thema: Das Coronavirus.

Es gibt keine Möglichkeit, den Berichten über die Verbreitung und die Folgen der Krankheit zu entgehen. Und auch wir in der Fliegerei sind direkt von den Auswirkungen des Virus betroffen: Bei der Fluggesellschaft FlyBe haben die Folgen von Corona das Fass zum Überlaufen gebracht – die Airline hat Insolvenz angemeldet. Über die Lufthansa war zu lesen, dass sie ihr Flugprogramm massiv reduzieren muss. Weitere Folgen sind noch nicht abzusehen, aber mit Sicherheit nicht ausgeschlossen.

Auch in der VC betrachten wir die Entwicklungen mit Sorge. Wir beschäftigen uns intensiv mit dem Thema, sowohl aus medizinischer, aus rechtlicher und natürlich auch aus tariflicher Sicht. Die Fragestellungen sind vielseitig, die Lage komplex, und wir stellen uns der Herausforderung mit wachen Augen. Vor einigen Tagen habt ihr ein erstes Rundschreiben zu dem Thema erhalten und wir werden euch selbstverständlich bei neuen Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

In diesen Tagen treiben mich allerdings auch noch andere Themen um. Zum einen sind das die neuesten Entwicklungen bei der Condor. Die Übernahme durch die polnische LOT steht Medienberichten zufolge wegen der Corona-Krise mittlerweile in Polen zur Debatte. Daneben werfen aber auch die bislang geplanten Details der Übernahme viele Fragen auf. Unsere Tarifkommission steht hier weiter vor großen Herausforderungen. Es gilt vor allem sicherzustellen, dass die Übernahme nicht, wie leider in der Vergangenheit sehr oft geschehen, auf dem Rücken der Mitarbeiter ausgetragen wird und zu deren Lasten geht. Es kann nicht sein, dass der neue Besitzer die Gelegenheit nutzt, um günstigere Bedingungen von der Belegschaft zu erpressen. Wir erwarten hier zügig Gespräche mit dem neuen Eigentümer, um die Zukunft des Unternehmens mitgestalten zu können.

Markus Wahl
Präsident Vereinigung Cockpit

Auch Lufthansa wird auf die neue Lage bei Condor reagieren und mit eigenem Gerät auf der touristischen Langstrecke aus den Hubs Frankfurt und München gegen ihre ehemalige Tochter anfliegen. Noch gibt es keine Details, wie sich das Management dieses Projekt genau vorstellt. Es ist noch unklar, wo und mit welchem Personal diese Flieger bereedert werden sollen.

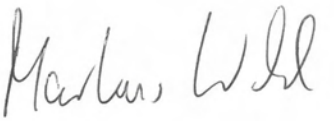
Unabhängig von dieser Entscheidung muss aber eines klar sein: Ein weiteres Teile-und-Herrsche darf es nicht geben. Ein weiteres und erneutes gegeneinander Ausspielen innerhalb des Lufthansakonzerns ist mit uns als VC nicht zu machen.

Hier müssen und werden wir gemeinsam mit einer Stimme sprechen. Einzelnen Pilotengruppen die Karotte vor die Nase zu halten mit dem Versprechen, wenn man denn nur günstig genug würde, dann bekäme man Langstreckenflugzeuge auf den Hof gestellt, wird mit uns nicht mehr funktionieren.

Wir als VC sind immer dann stark, wenn wir zusammenstehen – auch über die Grenzen der einzelnen Airlines hinweg. Und genauso muss die Zukunft aussehen: Partikularinteressen dürfen nicht auf Kosten der Gesamtheit durchgesetzt werden. Ergebnisse dürfen nur dann akzeptiert werden, wenn sie auch die Belange der anderen berücksichtigen. Wenn das kurzfristig heißt, dass zum Wohle der Allgemeinheit auf etwas verzichtet werden muss, dann ist das so. Auf der anderen Seite muss es natürlich auch andersherum funktionieren und die Allgemeinheit muss Rücksicht auf die Belange einzelner nehmen. Langfristig ist das der einzige Weg zu einem optimalen Gesamtergebnis.

Bei all diesen Themen, die uns zurecht beschäftigen, möchte ich euch aber auch bitten, noch einmal kurz inne zu halten. Am 24. März 2020 jährt sich die Katastrophe des Germanwings-Fluges 9525 zum fünften Mal. Als Konsequenz der Tragödie hat sich für uns im beruflichen Alltag vieles verändert. Lasst uns aber vor allem der 150 Menschen gedenken, die an diesem Tag ihr Leben verloren haben und den Angehörigen und Freunden der Toten viel Kraft und Stärke wünschen. Wir sind in Gedanken bei Ihnen.

Herzlichst,



Inhalt

4 Volles Haus bei der 13. Tariftagung

6 Nicht weniger als geistige Brandstifung
Micheal O'Leary sorgt für Empörung

8 91% illegal
Die reale Gefahr von Drohnen

11 Bericht aus Brüssel

14 Geduldspiel
Regelungen zu Flügen in Krisengebiete

Kurzmeldungen

Weitere aktuelle Meldungen finden Sie auf unserer Website www.vcockpit.de

Luftverkehr vereint gegen Menschenhandel

Weltweit werden jedes Jahr rund 800.000 Menschen Opfer von Menschenhandel. Ein Großteil der Betroffenen wird dabei über den Luftverkehr befördert. Durch die lange Expositionszeit gegenüber der Kabinen-Crew und Cockpitbesatzung bietet der Luftverkehr hierbei eine sehr gute Möglichkeit, um Fälle von Menschenhandel zu identifizieren und zu verhindern. Mit einem Positionspapier macht die IFALPA auf die Thematik aufmerksam. Die VC unterstützt diese Aktion und setzt sich mit einer eigenen Task Force ebenfalls aktiv für die Bekämpfung von Menschenhandel ein. Deshalb ermutigen wir alle unserer Mitglieder sich am Kampf gegen den Menschenhandel zu beteiligen. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf unserer Homepage.

Die VC unterstützt die Initiative der IFALPA gegen Menschenhandel mit einer eigenen Task Force. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf der Website der VC unter https://www.vcockpit.de/themen-und-positionen/human-trafficking.html

Impressum

Vereinigung Cockpit e.V.
Main Airport Center (MAC)
Unterschweinstiege 10
60549 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 / 69 59 76 - 0
Fax: +49 (0)69 / 69 59 76 - 150
E-Mail: office@vcockpit.de
Web: www.VCockpit.de

Postbank Frankfurt a.M.
IBAN DE 38500100600310321606
BIC PBNKDEFFXXX

Frankfurter Sparkasse
IBAN DE 48500502010200007360
BIC HELADEF1822
Amtsgericht Frankfurt a.M. VR 14310

Verantwortlich für den Inhalt:
Janis Schmitt

Redaktion:
Janis Schmitt, Ingolf Schumacher, Anke Fleckenstein, Eckhard König, Bastian Roet, Hendrik Rybicki

Layout:
Anke Fleckenstein, Viola Assmann

Druck: Printec Offset, 34123 Kassel

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei „VC-Info“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit der Redaktion – gestattet. Belegexemplar erbeten. Hinweis: Der Inhalt der Geschäftsanzeigen wird seitens der VC nicht geprüft. Artikel unter Nennung der Autorennamen müssen nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wiedergeben.

Mitarbeit bei dieser Ausgabe:
Felix Gottwald, Tanja Harter, Anja Hausshulz, Michael Petry, Ingolf Schumacher, Markus Wahl, Arik Zipser

Volles Haus bei der 13. Tariftagung

Wie rasch in der Luftverkehrsbranche Buchungszahlen einbrechen können, zeigt die aktuelle Situation mit dem Coronavirus. Während der Umgang mit den Folgen des Virus in der Tariftagung noch nicht diskutiert wurde, ist eine Woche später bereits klar, dass alle Fluggesellschaften sehr zeitnah mit den Gewerkschaften Gespräche aufnehmen werden.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Ingolf Schumacher
Vorsitzender Tarifpolitik

Die VC steht somit wieder einmal vor plötzlichen Herausforderungen. Ich würde mir wünschen, dass wir dieser Krise mit großer verbandsinterner Geschlossenheit und, gerade im Lufthansa-Konzern, als echter Einheit aller VC-Mitglieder begegnen. Wenn das gelingt, könnte unser Verband aus dieser Krise gestärkt hervorgehen! Wir dürfen nicht vergessen, dass in der Vergangenheit gerade in Krisen wichtige strategische Weichenstellungen vorgenommen werden. Auch diesmal könnten sich Chancen auftun...

Damit aber zur 13. Tariftagung im vergangenen Februar, die mit Rekordbeteiligung stattfand. Sie bot interessante Gäste, spannende Themen und Zeit, um sich untereinander kennenzulernen. Es war die bereits im vergangenen Jahr eingeschlagene Strategie, gerade in nicht-tarifierten Flugbetrieben als VC Fuß zu fassen, die dazu beitrug, dass so viele Tarifkommissionen zugegen waren.

Im vergangenen Jahr bildeten sich mit der Germanwings-Neu-TK, der Aerologic-TK, der Airbus-TK und der Laudamotion-TK neue Kommissionen, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, die Interessen der VC-Mitglieder in den jeweiligen Flugbetrieben zu vertreten.

Natürlich verdienen alle Mitglieder einer ersten Tarifkommission in einem Flugbetrieb großen Respekt. Dennoch war der Applaus für die Kollegen von Laudamotion besonders groß. Bei Laudamotion ist die Situation genauso von einem Angst-Regime beherrscht, wie bei Ryanair. Piloten müssen sich für wenige Krankheitstage in Personalgesprächen rechtfertigen und bekommen

schriftlich die Kündigung in Aussicht gestellt. Das ist der Grund, warum sich die TK zunächst anonym konstituiert hat.

Seit unserer letzten Tariftagung im vergangenen Jahr konnten erstmalige Tarifverträge bei Ryanair, SunExpress und WDL abgeschlossen werden. Außerdem war es erforderlich, dass sowohl Aerologic als auch Brussels erstmalig Betriebsratswahlen nach dem neuen Betriebsverfassungsgesetz durchgeführt haben.

Teil der Begrüßung war auch ein kurzer Marktüberblick, der von einer zunehmenden Konsolidierung geprägt ist. Neben Air Italy und Atlas Global gab es Ende Februar schon weitere Insolvenzen. Der Trend, dass alle paar Wochen eine Fluggesellschaft in Europa Pleite geht, scheint anzuhalten, denn kürzlich traf es auch Flybe mit einer Flotte von 63 Embraer und Dash. Der Konsolidierungsprozess wird sich durch die sich abzeichnende Krise aller Voraussicht nach noch verstärken, sodass die derzeit großen und finanzstarken europäischen Player letztlich unliebsamer Konkurrenz entledigt werden.

Während deutsche Fluggesellschaften im Jahr 2012 noch 2/3 der Marktanteile an deutschen Flughäfen hatten, waren es 2019 nur noch 55%. Ein klares Indiz dafür, dass prozentual immer mehr deutsche Piloten in Flugzeugen ausländischer Airlines sitzen werden. Wir werden die Tarifpolitik also in stärkerem Maße an diese Verhältnisse anpassen und uns mit unseren Partnerverbänden in ganz Europa noch enger vernetzen müssen.

Nach der Begrüßung war passender Weise der Präsident der ECA, Jon Horne, unser erster Gast. Er stellte zuerst kurz die ECA als Organisation vor und ging dann auf die Hintergründe und Schwerpunkte ihrer Lobbyarbeit in Brüssel ein. Weiteres Thema seines sehr interaktiven Vortrages waren die „Transnational Airlines (TNA)“, die in mehreren Ländern Europas über Flugbetriebe verfügen. In spontan gebildeten Diskussionsgruppen zeigte sich: Ob der Ryanair-Konzern, mit seinen Marken Ryanair, Buzz und Laudamotion, oder der Lufthansa-Konzern - die tarifpolitischen Problemstellungen und Lösungsansätze für die Pilotenschaften sind vergleichbar. Auch Jim Phillips, der in seiner jetzigen Funktion als Chairman der ECA Industrial Working Group anwesend war, hob die besondere Bedeutung der europaweiten Zusammenarbeit in tarifpolitischen Fragestellungen hervor und ging auf die aktuellen Schwerpunkthemen ein, zu denen die Erfahrungen im Umgang mit Insolvenzen, die Entsenderichtlinie und „Interoperability“ gehört.

Mit großer Aufmerksamkeit folgten die Tagungsteilnehmer zudem Christian Laulund, dem Verhandlungsführer der SAS-Piloten bei den durch Streiks begleiteten Verhandlungen der skandinavischen Airline im vergangenen Jahr. Die Verhandlungen waren durch die besondere Komplexität im Hinblick auf die transnationale Unternehmensstruktur aber auch die schwierigen Gewerkschaftsstrukturen geprägt, die sich nicht zuletzt daran festmachten, dass Pilotengruppen sich im Vorfeld fast schon feindlich gegenüberstanden. Aus seiner Sicht war der wichtigste Erfolg seiner Bemühungen nicht einmal Teil des Verhandlungsprozesses: Es war die Geschlossenheit der Pilotenschaft, nachdem die SAS-Geschäftsleitung die Gewerkschaften nicht mehr gegeneinander ausspielen konnte.

Eine intensiv geführte Diskussion im Plenum entwickelte sich aus dem sehr vielschichtigen Vortrag von der auf Social Media spezialisierten Journalistin Bettina Blass. Die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere mit der VC-Mitgliedschaft, war bereits in der Tariftagung im vergangenen Jahr eines der Schwerpunktthemen und wurde zum strategischen Ziel für alle Tarifkommissionen gemacht. Daher wurde im Plenum intensiv

©Vereinigung Cockpit e.V.

Internationale Gäste auf der diesjährigen Tariftagung: Christian Laulund (links), Verhandlungsführer der SAS-Piloten und Jon Horne (rechts), Präsident der European Cockpit Association (ECA)

über die gemachten Erfahrungen mit der Plattform „Slack“ geprochen. Eine neue Facette, die diese Plattform bietet, ist gerade die verbesserte Kommunikation der Mitglieder untereinander. Das heißt zugleich, dass es großer Disziplin jedes Einzelnen bedarf, damit diese Kommunikation von gegenseitigem Respekt getragen ist. Weiteres, emotional debattiertes Thema war die Situation der Flugschüler und deren Möglichkeiten, bei deutschen Airlines unterzukommen. Insbesondere die Lage an den Flugschulen des Lufthansa-Konzerns wurde durch einen spannenden Vortrag des LAT-Fluglehrers Philip Walker erläutert.

Die anwesenden Tarifkommissionen waren übereinstimmend der Meinung, dass für Absolventen große Risiken bestehen, in eine Sackgasse geschult zu werden, wenn eine Übernahme in die Flugbetriebe gegebenenfalls erst mit großem zeitlichen Abstand erfolgt. Vielen jungen Menschen, die sich für eine solche Ausbildung interessieren, sind die Risiken, dass es zu jahrelangen Wartezeiten kommen kann, vor Ausbildungsbeginn zumeist nicht bewusst. Hier gilt es, zum einen schon im Vorfeld Aufklärungsarbeit zu leisten. Zum anderen müssen Maßnahmen getroffen werden, die diese erheblichen Unsicherheitsfaktoren minimieren. Diesbezüglich ist die VC in der Mitverantwortung und wird, gemeinsam mit den Flugschülervertretungen, Strategien entwickeln.

Zum Abschluss bedankte sich Robert Spürk bei allen Anwesenden für ihre wertvollen Beiträge und die angeregten Diskussionen. Kontinuierlicher Austausch ist der einzige Weg, Geschlossenheit zu erzielen und bestmögliche Arbeitsbedingungen für alle Piloten zu etablieren.

Nicht weniger als geistige Brandstiftung

Michael O´Leary sorgt für Empörung: In einer internationalen Branche wie dem Luftverkehr ist kein Platz für Rassismus

Hanau hat ein paar Tage die Medien beherrscht, doch die Nachrichten sind schnelllebig.

Nachdem die bewegende Trauerfeier die Aufmerksamkeit auf die unfassbare Ermordung von zehn Menschen gelenkt hat, droht die Tat nun wieder in Vergessenheit zu geraten, ohne dass unsere Gesellschaft Lehren daraus zieht. Dabei wären wir es den Opfern von Hanau und Ihren Angehörigen schuldig, dass wir umdenken und stärker gegen Hass und Hetze im privaten Umfeld aber auch im öffentlichen Raum vorgehen.

Ein Beispiel dafür sind die beschämenden Äußerungen von Ryanair-Boss Michael O’Leary in der britischen Zeitung „The Times“. Dort sagte er zu den aus seiner Sicht unbefriedigenden Sicherheitsüberprüfungen am Flughafen: „Wer sind die Bombenattentäter? Es werden alleinreisende Single-Männer sein.“ Weiter heißt es unter anderem, „man kann ja nichts sagen, weil das als rassistisch gilt, aber es werden generell Männer muslimischen Glaubens sein“.

Solche Äußerungen sind nichts weniger als geistige Brandstiftung, die dazu beitragen, dass Hass das gesellschaftliche Klima vergiftet und in der Folge psychisch kranke Menschen zu Waffengewalt getrieben werden können. Seine inzwischen vorgenommene Entschuldigung war halbherzig.

91% illegal

Die reale Gefahr von Drohnen

Felix Gottwald
SFO MD-11F
AG Air Traffic Services

Während der Verband Unbemannte Luftfahrt von etwa 500.000 Drohnen in Deutschland ausgeht, von denen rund 20.000 gewerblich genutzt werden, sprechen andere Studien von teilweise mehr als doppelt so hohen Zahlen. Gleichzeitig erreichen uns so gut wie keine Meldungen über gefährliche Annäherungen zu Drohnen. Existiert also gar kein Problem oder sehen wir es nur nicht?

Seit vielen Jahren analysieren wir in den verschiedensten Gremien gefährliche Annäherungen zwischen Flugzeugen, wobei wir uns vor allem auf den Mischverkehr zwischen IFR und VFR konzentrieren. Diese betreffen Teilnehmer am Luftverkehr, die bereits seit Jahrzehnten am Himmel über Deutschland unterwegs sind. Vom Segelflieger bis zum Verkehrsflugzeug hat sich an der grundlegenden Struktur, der an der Luftfahrt beteiligten, nicht viel geändert. Seit einigen Jahren wächst allerdings die Anzahl von Drohnen (UAS – Unmanned Aircraft Systems), wobei kaum klare Zahlen vorliegen.

Drohnen sehen und ausweichen?

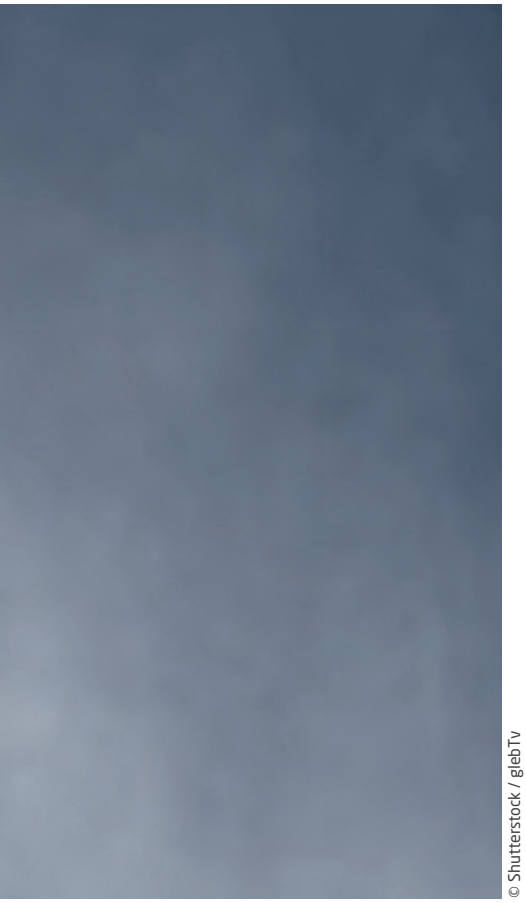
Abseits der großen Verkehrsflughäfen beruht ein Großteil der Kollisionsvermeidung zwischen Flugzeugen auf dem Prinzip des „Sehen und Ausweichen“. Doch wie wahrscheinlich ist es für einen Piloten, eine Drohne zu erkennen? In einem Artikel der Embry-Riddle Universität vom Oktober 2019 hat man sich genau diese Frage gestellt[1]. Dabei wurden zehn erfahrene Piloten mit perfekter Sehkraft ausgewählt, die in modernen Cessna 172 je fünf Anflüge auf ein Testgelände bei gutem Wetter flogen. Gleichzeitig flogen DJI Phantom IV (weiße Quadcopter) in etwa 50 Fuß Höhe in verschiedenen Manövern um den Flugplatz und durch den Endanflug.

Bei 40 Flügen wurden lediglich zwölf Drohnen entdeckt, wobei die Quote bei sich bewegenden Zielen höher war (50%) als bei stationären Drohnen (13,6%). Im Schnitt wurden diese wenigen Sichtungen in einer Entfernung von etwa 400 Meter zum Ziel erreicht. Dabei fiel es den Piloten zwar leichter, Ziele im zentralen Sichtbereich zu erkennen, aber im peripheren Sichtfeld fielen die Drohnen kaum noch auf. Auch wenn man als Pilot noch am Scan der Umgebung arbeiten kann, sind hier vor allem auch die Drohnenhersteller und Gesetzgeber in der Pflicht, eine gute Erkennbarkeit sicherzustellen.

Trotz der relativ langsamen Anfluggeschwindigkeiten von etwa 65 Knoten blieben im Schnitt nur 14 Sekunden zwischen dem Erkennen einer Drohne und der nächsten Annäherung. Verkehrsflugzeuge fliegen mehr als doppelt so schnell und sind in ihrer Bedienung komplexer. Ein Erkennen von Drohnen erscheint in diesem Fall als sehr unwahrscheinlich. Darüber hinaus kann man nicht davon ausgehen, dass ein behäbiges Flugzeug in Landekonfiguration in dieser Zeitspanne nennenswert von seinem Flugweg abweichen kann. Während für Verkehrsflugzeuge ein Einschlag einer Drohne vielleicht noch ein kontrollierbares Luftfahrzeug hinterlässt, muss man davon ausgehen, dass eine Kollision selbst von kleinen Drohnen mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt oder Helikoptern katastrophale Folgen hat.

Tödlicher Einschlag

Eine Studie des britischen Pilotenverbandes BALPA, des Verkehrsministeriums und der Militärluftfahrtbehörde in Großbritannien hat bereits 2016 festgestellt, dass selbst kleine Drohnen unter einem Kilogramm Gewicht die Scheibe eines Helikopters ohne Vogelschlagzertifizierung bei Geschwindigkeiten weit unterhalb

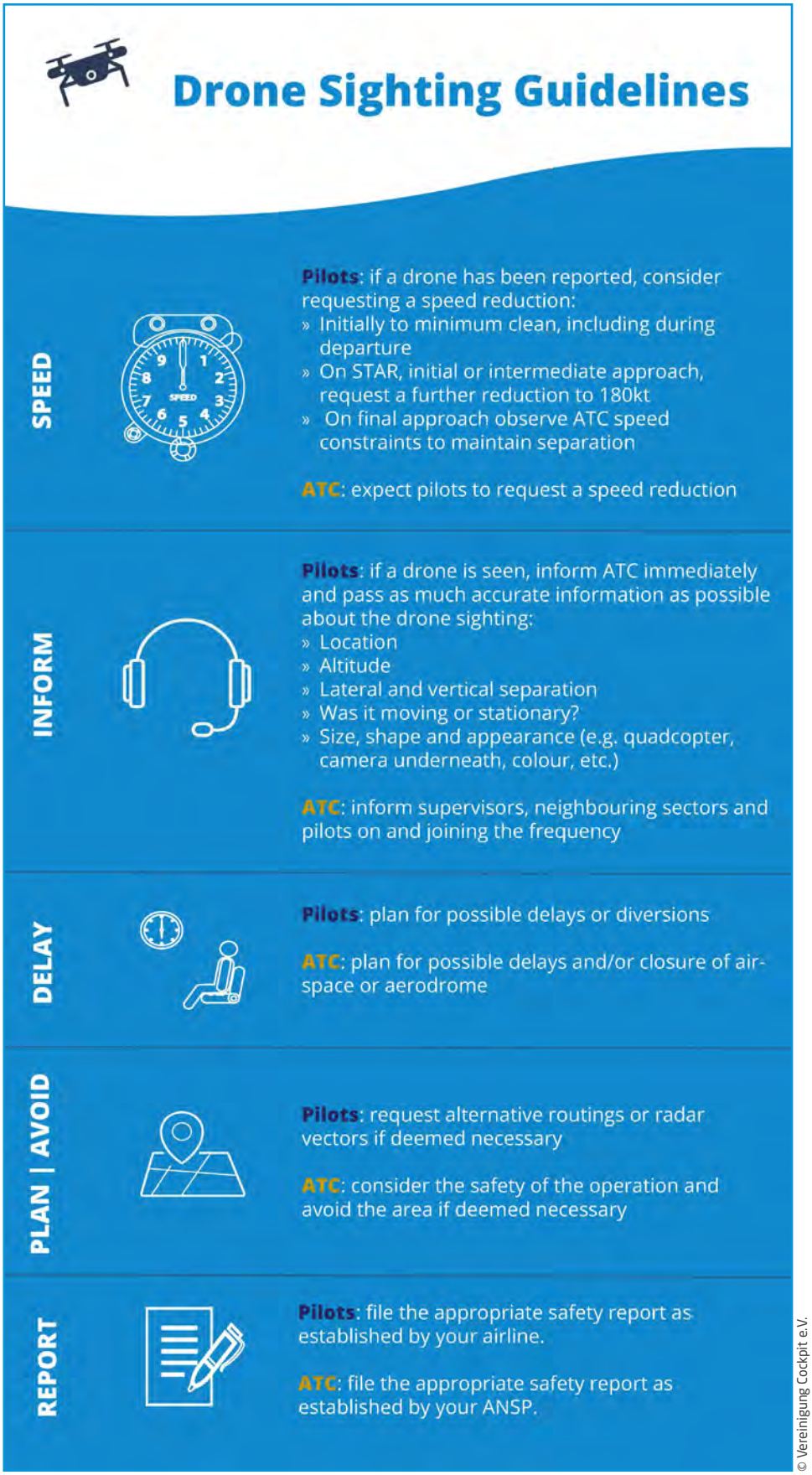


© Shutterstock / glebTv

der normalen Reisegeschwindigkeit durchschlagen können (das gilt analog für viele Kleinflugzeuge)[2]. Die Scheiben von Verkehrsflugzeugen können diese Drohnen bei typischen Geschwindigkeiten im unteren Luftraum bis zu 250 Knoten zwar „verkraften“, werden aber bei einer Drohne von vier Kilogramm ebenfalls höchstwahrscheinlich komplett durchdrungen.

The Riga Study

Ende November 2019 veröffentlichte Eurocontrol eine Studie zu Flugbewegungen von Drohnen über Riga[3]. In einem sehr aufwendigen Verfahren wurden Flugbewegungen von Drohnen erfasst und ausgewertet. Dabei waren 91 Prozent aller Drohnenflüge illegal. Selbst im Herbst 2018 wurden unter widrigen Wetterbedingungen in 37 Tagen



© Vereinigung Cockpit e.V.

174 Drohnenflüge gezählt – 26 Prozent davon außerhalb der genehmigten Betriebszeiten. In etwa 40 Prozent der Fälle waren Drohnen näher als 5 Kilometer an der Landebahnschwelle des Flughafens Riga und quasi alle Flüge waren zu hoch (die höchste gemessene Flughöhe einer Drohne betrug 723 Meter über dem Startpunkt). Auch wenn es sich dabei vielleicht nur um eine Momentaufnahme handelt, kann man doch feststellen, dass wir mit unseren aktuellen Strukturen der Luftraumplanung überhaupt nicht auf die Bedürfnisse vorbereitet sind, die sich mit der Einführung von Drohnen ergeben. Darüber hinaus haben wir ein offensichtliches Sicherheitsrisiko, das bisher nicht adäquat adressiert wird.

Die Augen weit geschlossen?

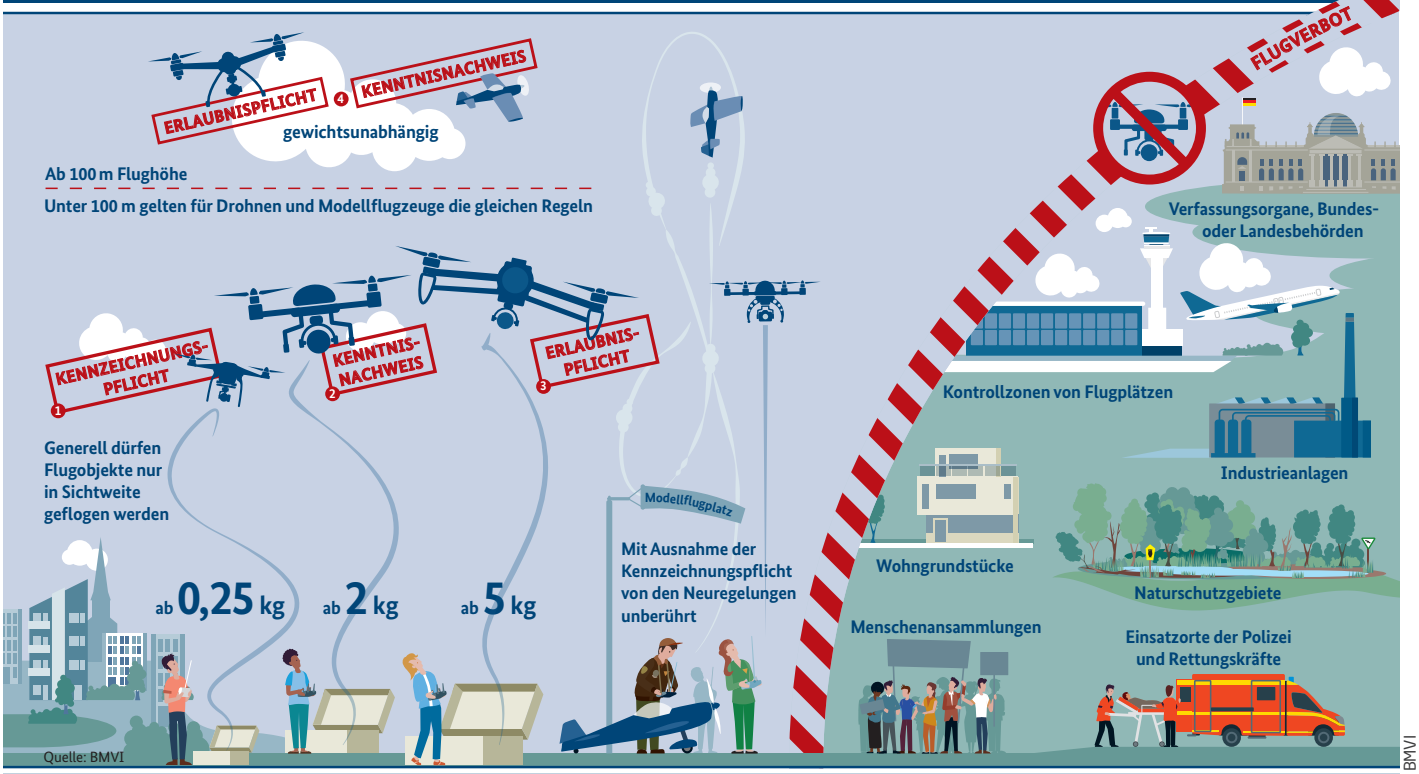
Welche Daten liegen uns bisher für Deutschland vor? Offiziell finden sich fast keine Statistiken zu Annäherungen von Drohnen und Flugzeugen. Lediglich die DFS berichtet für das Jahr 2018 von 158 Fällen, in denen Drohen im Umfeld der großen Verkehrsflughäfen gesichtet wurden und den Verkehr beeinträchtigen. Im Jahr 2019 gab es 110 durch die DFS dokumentierte Behinderungen durch Drohnen im Nahbereich eines Flughafens. Weitere 15 Fälle wurden in größeren Höhen bis teilweise über FL250 gemeldet. Doch was ist mit all den Drohnen, die gar nicht erst gesehen werden, die nicht an einen Fluglotsen der DFS gemeldet werden oder für deren Meldungen sich niemand interessiert?

Während das britische UK AIRPROXBOARD jeden Monat ein Dutzend Meldungen zu gefährlichen Annäherungen mit Drohnen verarbeitet und viele von diesen mit der höchsten Risikoklassifizierung A bewertet[5], haben wir in Deutschland im gesamten Jahr 2019 keine einzige Meldung in der APEG, dem zuständigen Organ für gefährliche Annäherungen, bewertet. Ist es unter den dargelegten Fakten plausibel, dass es keine Annäherungen mit Drohnen gab oder haben wir sie einfach nur nicht gesehen? Und selbst, wenn sie gesehen wurden, wurden sie dann auch von den Beteiligten gemeldet und haben diese das richtige Formular verwendet? Wenn ja, werden Meldungen an die richtigen Stellen weitergeleitet und dort analysiert?

Quellen

1. Embry-Riddle Aeronautical University – International Journal of Aviation, Aeronautics and Aerospace, Volume 6, Issue 5, Article 12 vom 30.10.2019
2. British Airline Pilots' Association, Military Aviation Authority, Department of Transport – Small Remotely Piloted Aircraft System (drones) Mid-Air Collision Study aus dem Jahr 2016
3. Eurocontrol - Riga CTR Airspace Assessment vom 29.11.2019
4. DFS-Zahlen zu Drohnen 2018 und 2019
5. UK AIRPROXBOARD
6. https://www.airproxboard.org.uk/Topical-issues-and-themes/Director-UKAB-s-Monthly-Summary/

Die neue Drohnen-Verordnung



© BMVI

© Pixabay / NakNakNak

Bericht aus Brüssel

Neues von der European Cockpit Association (ECA)

Tanja Harter
CPT A320
Technical Affairs Board Director

Arik Zipser
CPT A320
Technical Affairs Board Director

Die ECA ist der Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Piloten auf europäischer Ebene und vertritt die Piloteninteressen gegenüber den zuständigen EU-Organen. Der Verband wurde 1991 gegründet und beheimatet inzwischen nicht nur mehr als 30 Pilotenverbände aus EU-Mitgliedsstaaten, sondern darüber hinaus auch assoziierte Verbände, wie z.B. die Pilotenverbände aus Israel und der Türkei.

Als Kandidaten der VC wurden wir beide, Tanja Harter und Arik Zipser, als Teil des siebenköpfigen ECA-Vorstands für den Bereich Berufspolitik gewählt und nutzen seitdem die Gelegenheit, an dieser Stelle über verschiedene Themen, Ansprechpartner und Wirkungsmöglichkeiten zu berichten.

FDL-Neuregelung und B737 Max

Mit besonderer Aufmerksamkeit, und durchaus guter Medienwirkung, bündelte die ECA die EASA-Initiative zur Neuordnung der Flugdienstzeiten FTL. Diese beinhalten nun ein Fatigue Management, bei dem die Pilot Reports

eine wichtige Rolle spielen. Im März 2019 wurden die Regeln europaweit vereinheitlicht und eine Studie abgeschlossen. Nun gilt es, Ergebnisse der Studie und die Beseitigung bekannter Schwachstellen in der Regelung, u.a. in deren Auslegung, aufzunehmen.

Im März 2019 wurde die Boeing 737 Max weltweit gegroundet. Damit begannen umfangreiche Diskussionen über die Rolle der EASA bei der Zertifizierung und die nötige Verbesserung für eine Wiederzulassung. Hier konnte die ECA fachliche Eingaben machen und eine Umstrukturierung des europäischen Zulassungsprozesses begleiten. Dies obwohl Pilotenarbeitsplätze dadurch auf den ersten Blick gefährdet schienen, jedoch die langfristigen Folgen unzureichender Zulassungsvorgaben auf die Bedeutung der Piloten bei Problemlösungen deutlich einschneidender gewesen wären. Ein entscheidender Beitrag konnte weiterhin bei den Trainingsvorgaben durch die Expertise der ECA Training and Licensing Working Group geleistet werden.

Nach der Europawahl im Herbst 2019 richtete die ECA ein Angebot zu einem Simulatorflug an Abgeordnete des Europäischen Parlaments. Ziel war es, unseren Beruf und auch das „drumherum“ sozusagen in seinem natürlichen Umfeld vorzustellen. Briefing, Flugplanung und Flugdienstzeiten waren Bestandteil des Simulatorbriefings, bevor es dann nach einer Kurzeinweisung in den Simulator zum „Pattern“-Fliegen ging. Dieses erstmalige Angebot der „Aviation Academy“ fand im Oktober 2019 statt, wurde sehr gut aufgenommen und überzeugte ganz ohne „Abnormals“ auf ganzer Linie die Entscheidungsträger über die zukünftige Gestaltung der Luftfahrt in Europa.

Im Frühjahr dieses Jahres folgte dann der Antrittsbesuch einer ECA-Delegation bei der neuen Kommissarin für Transport, Adina Valean. Dabei kamen Themen wie „Bogus Self-Employment“ und die Herausforderungen im Pilotentraining genauso zur Sprache wie das große Thema Umweltschutz.

Drohnen und Informationen über Krisengebiete

Gefahren für die Zukunft des bemannten Flugbetriebs lauern ebenfalls durch die Sympathie Einzelner in der EU-Kommission und der EASA für neue Flugobjekte, z.B. Drohnen und Volocopter. Hierbei erinnert ECA immer wieder daran, dass der Luftraum bereits aufgeteilt und besetzt ist, u.a. durch spontane Flugeinsätze im Rettungsbereich, die sich den Luftraum mit schwer erkennbaren Drohnen teilen sollen. Das bekannte „see and avoid“ reicht dafür keineswegs. Unter dem Einfluss von Marktprognosen und Geschäftsfeldvisionen wird ein großer Druck auf die etablierten Luftraumnutzer ausgeübt, ohne dass es einen Nachweis für ein vergleichbares Sicherheitsniveau der aufstrebenden Nutzungspotenziale gibt.

Ein weiteres Zuständigkeitsfeld der EASA ist die Bereitstellung von Informationen über Krisengebiete, die „Conflict Zone Information“. Dies wurde besonders aktuell nach dem Abschuss des Ukraine International-Fluges PS752, der die ECA, im Schulterschluss mit der VC, zu weitergehenden Forderungen zur Verbesserung der Informationslage und Entscheidungen von nationalen und internationalen Behörden zu Flugverboten veranlasste.

Für den Informationsaustausch und die Interessenvertretung ist die ECA Teil des „EASA Stakeholder Advisory Boards“, bei dem wir u.a. zu den genannten Themen Einfluss ausüben können.

Über diverse Arbeitsgruppen gibt es auch Entsendungen in die unterschiedlichen „Rule Making Tasks“, wo, wie der Name vermuten lässt, Vorschläge zu den Gesetzen für den europäischen Luftverkehr erarbeitet werden.

Große Themen hier sind Änderungen im Training: EBT - in manchen Flugbetrieben bereits angekommen - wird nun regulativ in die nächste Runde gehen. Aber auch die Bereiche Reduced Interoperability und – vielleicht DAS Thema für die Zukunft unseres Berufes – Redcuced Crew Operation (RCO) werden uns hier mittelfristig beschäftigen.

© Vereinigung Cockpit e.V.

EU GD Move Henrik Hololei und Arik Zipser zur "Joint Declaration on the future of the Single European Sky".

© European Cockpit Association (ECA)

v.l.n.r: Philip von Schöppenthau (ECA Secretary General), Adina Vălean (EU Verkehrskommissarin), Tanja Harter (ECA Technical Affairs Board Director) und Otjan de de Bruijn (ECA Vice President)

Ein weiteres, im vergangenen Jahr geradezu omnipräsentes, Thema ist auch bei der EASA (und ECA) der nun erfolgte Brexit und seine Auswirkungen auf den Luftverkehr und die entsprechenden Regularien in Europa.

„Fly as filed" und Coronavirus

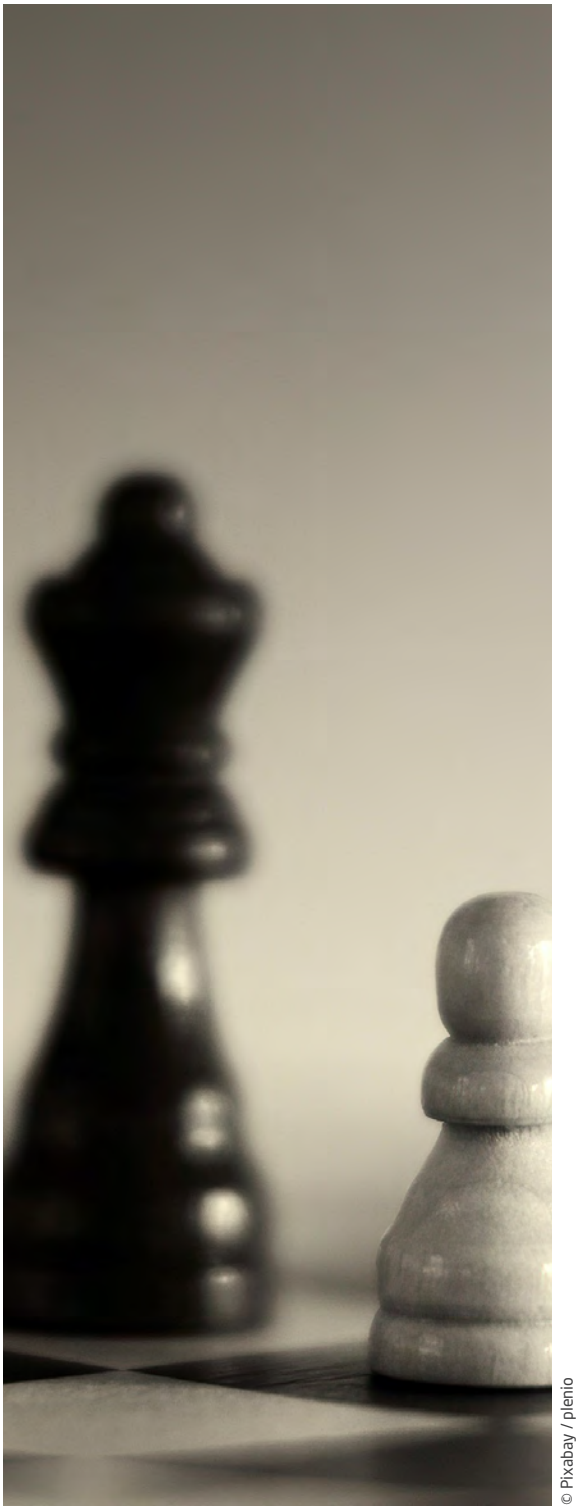
Ähnlich verhält es sich mit Gremien bei Eurocontrol. Die zentrale Verkehrsleitung der europäischen Flüge fiel im Sommer 2019 durch Vorgaben zur strikten Einhaltung von Flugplänen auf, dem „Fly as filed". Dies sollte zwar nicht kurzfristige Abweichungen aufgrund von Wetter und Performance umfassen, wurde jedoch nicht immer richtig verstanden. Und es widersprach sich mit der aktiven Rolle der Piloten, u.a. vorgegeben durch die OMs der Fluggesellschaften bei Optimierungen während des aktuellen Fluges. Auch wenn die Verlagerung von Routen aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der Luftverkehrskontrolle nötig sind, muss es in der Hand der Piloten und Controller bleiben, Abkürzungen und Optimierungen zu erlauben.

Aktuell erreicht das Coronavirus und dessen Auswirkungen den Vorstand der ECA. Neben der Absage der jährlichen internationalen IFALPA Konferenz (ursprünglich in Singapur geplant) werden Handlungsempfehlungen für die Vorstands- und Arbeitsgruppentreffen zusammengestellt, bei der Vertreter aus allen europäischen Ländern zusammen kommen.

Weitere Informationen auf der ECA Website https://www.eurocockpit.be/ und über den Jahresbericht https://www.eurocockpit.be/annual-reports

Geduldspiel

Michael Petry
CPT A 330
AG Security



© Pixabay / plenio

+ + + In den frühen Morgenstunden des 8. Januar 2020 werden vom Iran ballistische Raketen auf amerikanische Militärbasen im Irak abgefeuert. + + + Weniger als eine Stunde später wird der Luftraum über dem Persischen Golf, Iran und Irak, sowie dem Golf von Oman für US-Zivilmaschinen durch die FAA gesperrt. + + + Weniger als vier Stunden später startet Ukraine Airlines Flug PS752 in Teheran und verschwindet nach nur wenigen Flugminuten von den Radarschirmen. + + +

Die darauffolgende Berichterstattung sorgte bei Piloten, die kurz vor einem Abflug in diese Region standen, für größere Verunsicherung. Verlässliche Informationen waren auch in den Tiefen des Internets kaum zu finden und angesichts der weltpolitischen Lage musste jede Nachricht kritisch hinterfragt werden. Schnell machten Gerüchte über einen Abschuss die Runde, aber bestätigte und belastbare Beweise gab es vorerst nicht. Deutsche Behörden gingen in ihren Analysen zunächst von einem Unfall aus. Die Sicherheitsabteilungen der Luftfahrtunternehmen folgten dieser Einschätzung. Manch einer fragte sich in diesen Stunden und Tagen der Ungewissheit, was der eigene Berufsverband von der Situation hält.

„Liebe VC, ist es sicher, dahin zu fliegen?"

Fliegen in und über Krisengebiete ist eines der Themen, die innerhalb der VC von der Arbeitsgruppe Security, kurz AG Sec, bearbeitet werden. Dies ist eine zehnköpfige „von-Piloten-für-Piloten"-Gruppe, die sich in regelmäßigen Abständen zusammenfindet, um das unter Fliegern eher unbeliebte Thema Security zu bearbeiten. Hierbei geht es vor allem darum, die Fliegerei für alle Beteiligten sicher gegen Gefahren von außen zu machen und die damit verbundenen Maßnahmen für uns Piloten und Besatzungen sinnvoll zu gestalten.

Security ist ein hochpolitisches Themenfeld. Wie schnell wird nach einem Vorfall eine vermeintlich wirksame Sicherheitsmaßnahme durch die verantwortlichen Organe eingeführt, um (zurückgewonnene) Sicherheit zu suggerieren? Sollte sich eine solche jedoch als wirkungslos herausgestellen, ist es für uns nur mit viel Geduld und Mühe möglich, zumindest die Teilrücknahme solcher Maßnahmen zu erreichen. Auf der anderen Seite kennen gerade wir Piloten die nach wie vor existierenden Lücken des Systems, die teilweise seit Jahren nicht geschlossen werden.

Security ist ein so sensibles Thema, dass sich eine klassische Öffentlichkeitsarbeit, wie zum Beispiel bei Tarif- oder Gesundheitsthemen, von selbst verbietet. Gerade im Kontakt mit Politikern und Behörden sind Vertraulichkeit und vorsichtiges Agieren gefragt, um innerhalb der uns gegebenen Möglichkeiten Vertrauen aufzubauen und Erfolge zu erzielen. So konnten wir zum Beispiel eine verbindliche Meldekette bei Laserblendungen vereinbaren und hoffentlich den Konflikt um begleitete Rückführungen im letzten Jahr beruhigen. Crewsicherheitskontrollen sind ein weiterer Dauerbrenner in unserem The-

Wir fordern die Einrichtung einer zentralen europäischen - oder bestenfalls weltweiten - Stelle, die politisch unabhängig über Ein- bzw. Überflugverbote für Krisengebiete entscheidet. Die Risikoanalysen müssen für Piloten nachvollziehbar, verlässlich, verbindlich und einsehbar sein.

menpotpourri. Dabei sind unter anderem durch den föderalen Wirrwarr der Behördenzuständigkeiten leider nur vereinzelte Fortschritte zu erzielen.

Aber zurück zu der Ausgangsfrage nach dem Risiko eines Ein- oder Überfluges von Krisenregionen. Im Gegensatz zu den Kollegen aus den Niederlanden oder dem Vereinigten Königreich bekommen wir als Berufsverband keinen Zugang zu Hintergründen und keinerlei geheimdienstliche Informationen von deutschen oder europäischen Behörden, die wir analysieren und unseren Mitgliedern zur Verfügung stellen könnten. Wir sind auch nicht überzeugt davon, mit solchen Informationen zu wirklich validen Schlüssen gelangen zu können. Wir fordern stattdessen die Einrichtung einer europäischen oder sogar weltweiten zentralen Sammelstelle von Risikoanalysen und Einschätzungen zu Krisengebieten in Verbindung mit einem verlässlichen und schnellen technischen Prozess, der unabhängig von politischen und diplomatischen Überlegungen zu Einschränkungen oder Verboten bei Flügen in oder über Krisengebiete führt. Diese sollen für uns Piloten nachvollziehbar, verlässlich, verbindlich und einsehbar sein.

Das tragische Ende von Flug PS752 haben wir erneut zum Anlass genommen, das Thema in Öffentlichkeit und Politik zu platzieren, in der Hoffnung, dass den großen politischen Ankündigungen nach dem Abschuss von MH17 diesmal endlich konkrete Taten folgen. Die lange Reihe von zivilen Luftfahrtopfern in militärischen Konflikten muss endlich ein Ende finden. Aber, wie so oft in der Politik, bleibt es ein Geduldspiel.

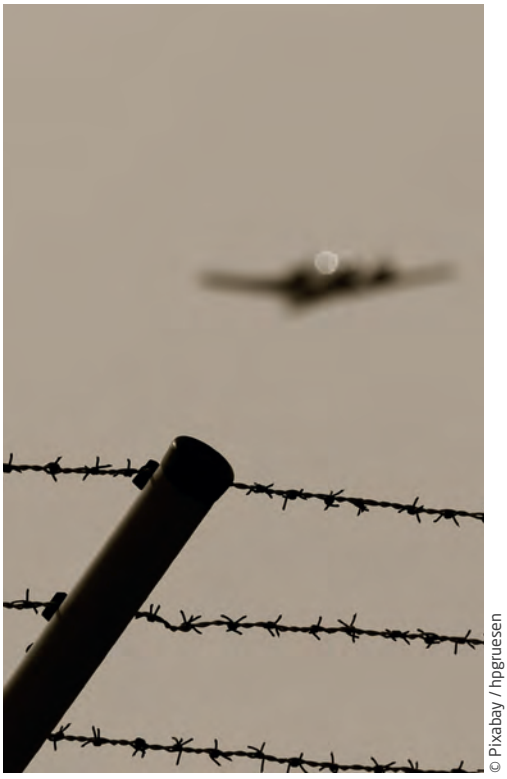
© Pixabay / robertwaghorn

Flug in ein Krisengebiet
Was kann ich tun?

- Informieren Sie sich im Internet über veröffentlichte NOTAMs, zum Beispiel via www.safeairspace.net oder https://www.easa.europa.eu/.
- Informieren Sie sich kritisch bei der Flugwegplanung und der Sicherheitsabteilung Ihres Flugbetriebs über die Lage.
- Kalkulieren Sie Einschränkungen entlang Ihrer Flugroute in Notfallszenarien und Ihre Tankentscheidung mit ein.
- Verschaffen Sie sich ein Bild über Ihre Crew und treffen Sie ggf. verbindliche Absprachen über Verhalten und Kommunikation vor Ort.
- Seien Sie sich Ihrer finalen Verantwortung zur sicheren Flugdurchführung bewusst. Dies schließt die Entscheidung ein, einen Flug ggf. nicht durchzuführen.
- Sollten Ihnen aufgrund Ihrer Entscheidung arbeitsrechtliche Konsequenzen drohen, wenden Sie sich an die VC, um Rechtsbeistand und Schutz zu erhalten.

VC Policy "Fliegen in und über Krisengebiete"

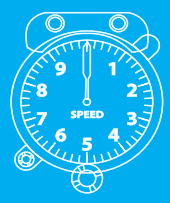
Sie finden u.a. die aktuelle Policy der VC zu Flügen in und über Krisengebiete im Mitgliederbereich der VC-Website unter Themen und Positionen -> Policies



© Pixabay / hpgruesen

Drone Sighting Guidelines

SPEED



Pilots: if a drone is reported, coordinate a speed reduction with ATC:

- Initially to minimum clean, including during departure.
- On STAR, initial or intermediate approach, request speed reduction to minimum clean or less, as feasible.
- On final approach observe ATC speed constraints to maintain separation.

ATC: expect pilots to request a speed reduction.

INFORM

Pilots: if a drone is seen, inform ATC immediately and pass as much accurate information as possible about the drone sighting:

- Location
- Altitude
- Lateral and vertical separation
- Was it moving or stationary?
- Size, shape and appearance (e.g. quadcopter, camera underneath, colour, etc.)

ATC: inform supervisors, neighbouring sectors and pilots on and joining the frequency.

DELAY

Pilots: expect possible delays or diversions.

ATC: manage airspace and consider possible delays/diversions as a result.

PLAN | AVOID

Pilots: request alternative routings or radar vectors if deemed necessary.

ATC: consider the safety of the operation and avoid the area if deemed necessary.

REPORT

Pilots: file the appropriate safety report as established with your airline/aviation authority.

ATC: file the appropriate safety report as established with your ANSP/aviation authority.

In the event of imminent threat to the aircraft, none of the above prevents pilots from declaring an emergency, taking avoidance action, etc.

VEREINIGUNG COCKPIT

IFALPA