3/2020

VEREINIGUNG COCKPIT

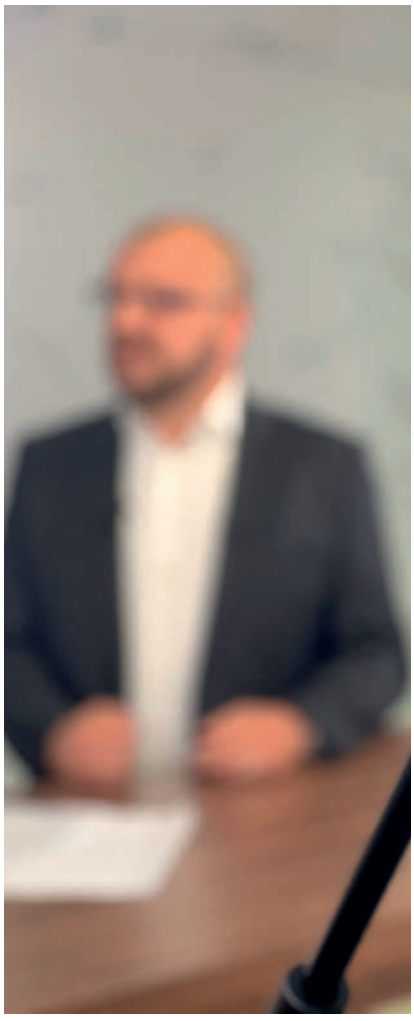
VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit

VC NextGen

Von kleinen und großen Chancen in der Krise

© Mjgraphics / shutterstock.com



©Vereinigung Cockpit e.V.

VC Debrief

Neues Videoformat der Vereinigung Cockpit informiert über aktuelle Verbandsthemen

Mit dem neuen Videoformat VC Debrief infomiert die VC seit November in regelmäßigen Abständen über aktuelle Themen des Verbands. Die Reihe soll keine One-Way-Kommunikation sein: Im Dezember hat eine erste Live-Sendung von VC Debrief mit Fragen und Feedback von Mitgliedern stattgefunden, weitere sollen folgen. An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön für Eure rege Beteiligung!

Alle bisherigen Sendungen könnt Ihr euch jederzeit im Mitgliederbereich der VC Website anschauen, Ihr findet sie unter: https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/vc-debrief.html (Anmeldung erfolderlich)

Wir freuen uns jederzeit über Eure Fragen und Euer Feedback unter VCdebrief@vcockpit.de.

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

wenn ihr diese Zeilen hier lest, dann liegt eines der turbulentesten Jahre in der Luftfahrtbranche endlich hinter uns.

Dabei hatte das Jahr 2020 mit durchaus gutem Ausblick begonnen. 2019 war eines der erfolgreichsten Jahre der Luftfahrtgeschichte zu Ende gegangen und auch die Prognose für 2020 war durchaus vielversprechend. Es gab da zwar einen Virusausbruch, aber dieser war örtlich begrenzt auf eine Stadt in China und in den Nachrichten und Zeitungen, wenn überhaupt, im hinteren Drittel zu finden.

Doch dann kam alles anders.

Das Virus entwickelte sich von einer lokalen Erscheinung zu einer weltweiten Pandemie und es scheint so, als gäbe es heute in den Nachrichten keine anderen Berichte mehr, als die über das Virus und die Folgen der Pandemie.

Diese sind, speziell in unserer Branche, katastrophal. Wo die Airlines zu diesem Zeitpunkt im letzten Jahr noch darüber nachdachten, wie die Profitabilität noch ein bisschen mehr gesteigert werden kann, geht es heute fast ohne Ausnahme um das blanke Überleben als Fluggesellschaft. Diesen Kampf haben leider auch schon einige Airlines verloren – mit all den schlimmen Folgen, die das für die betroffenen Kolleginnen und Kollegen hat.

Hier versucht die VC den Betroffenen nicht nur mit Handlungsempfehlungen zur Seite zu stehen, sondern leistet nun erstmalig in ihrer Geschichte dank einer überwältigenden Zustimmung auf der letzten Mitgliederversammlung auch ganz handfeste Hilfe in Form von Übernahme der Kosten für lizenzerhaltende Maßnahmen für den Fall, dass die Agentur für Arbeit hier nicht tätig wird.

Doch selbst bei den Airlines, an denen dieser Kelch bisher vorüber gegangen ist, sieht die Situation alles andere als rosig aus. Milliarden an Staatshilfen sind bereits geflossen und selbst bisher als sicher geltende Jobs und Institutionen stehen in dieser Krise zur Disposition.

Markus Wahl
Präsident Vereinigung Cockpit

©Vereinigung Cockpit e.V.

Es gibt nur wenige Tarifkommissionen, die aktuell nicht darüber verhandeln müssen, wieviel denn abgegeben werden kann, um sich mit diesen Zugeständnissen wenigstens die Chance auf Stellenerhalt und Kündigungsschutz zu erkaufen.

Doch auch hier stehen wir in der VC zusammen und erzielen Lösungen, die Jobs sichern, die Einzelnen nicht überfordern, aber auch den Arbeitgebern helfen, besser durch diese harte Zeit zu kommen.

Zusätzlich zu den wirtschaftlichen Herausforderungen bringt diese Krise auch schonungslos all die Risse und Probleme, die wir innerhalb der VC haben, ans Tageslicht. Wurde das alles in Zeiten vor Corona immer wieder noch durch gute Ereignisse und Abschlüsse überdeckt, so sehen wir jetzt, dass die Risse tiefer und die Probleme komplexer sind als gedacht. Hier brauchen wir nicht viel weniger als eine Runderneuerung der VC, damit wir diese zusammen wieder zukunftsfähig aufstellen können.

Genau dazu war die Mitgliederversammlung der Startschuss: Mit dem Projekt VCNextGen werden wir die Stärken von 10.000 Mitgliedern nutzen und gemeinsam an den Problemen der VC arbeiten, um sie aus dieser Gemeinschaftlichkeit heraus wieder so aufzustellen, dass sie sicher in die Zukunft blicken kann.

Wir schauen also jetzt Anfang 2021 auf mehr schlechte als gute Dinge in 2020 zurück. Trotzdem gibt es bei all diesen schlechten Dingen auch meist etwas Positives zu erwähnen, sei es das Auffangnetz der VC für Kollegen, die ihren Job verloren haben oder das Projekt VCNextGen, das auch in dieser Krise dazu beitragen wird, die VC zukunftsfähig aufzustellen.

Und so gibt es auch in der aktuellen Lage des scharfen Lockdowns, der uns alle nicht nur in unserem Alltag erheblich einschränkt, sondern auch immense Auswirkungen auf unseren Beruf hat, Licht am Ende des Tunnels: Die ersten Impfungen haben begonnen und vielleicht können diese dazu beitragen, dass im Laufe des nächsten Jahres die ersten Schritte zurück in Richtung Normalisierung gegangen werden können – auch bei uns in der Luftfahrt.

In diesem Sinne wünsche ich Euch und Euren Familien einen guten Start in ein neues Jahr, in dem wir hoffentlich wieder ein bisschen was von dem zurück bekommen, was wir im vergangenen Jahr schmerzlich vermissen.

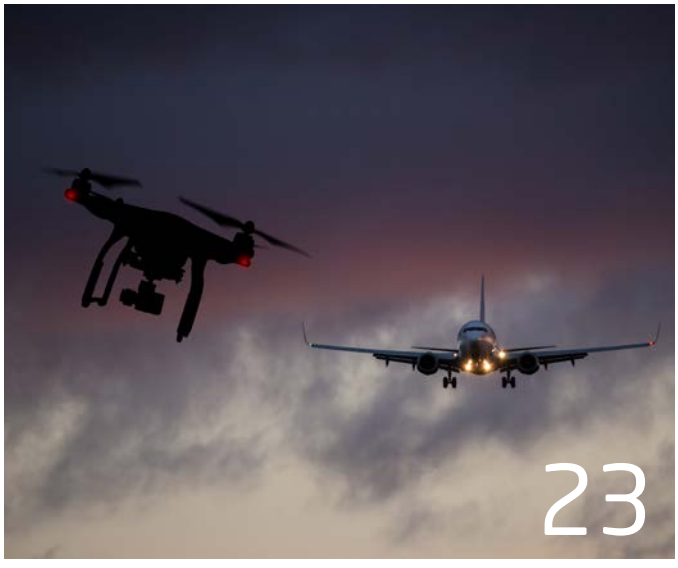
Herzlichst,

25

© aapsky / Shutterstock

10

© Mikibella / shutterstock.com



23

© Lukas Gojda / Shutterstock

32

© Shutterstock / Daniel Jedzura

Inhalt

06 Nachrichten aus dem Vorstand

10 Von großen und kleinen Krisen und Chancen
Ein tarifpolitischer Rück- und Ausblick

12 TUI-Aufsichtsratswahl
Großer Erfolg für die VC: Erstmals zwei Positionen mit VC-Vertretern besetzt

14 Neue Luftraumstruktur über Berlin
Eröffnung und Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn am BER

16 Alles neu am BER?!
Ein Überblick zu den Betriebsverfahren am neuen Hauptstadtflughafen

19 LRST-Infobox

20 Soll nichts schiefgehen oder alles gut werden?
Safety II: Learning from All Operations

23 European Drone Forum 2020
Technik und Chancen, Safety und Security, Politik und Regulierung

25 Kontaminierte Bahnen: Was ist zu beachten?
Ein Kommentar der AG Aircraft Design and Operation

26 Using low V1 values on contaminated runways
Gastbeitrag von E.J.A.M. Huijbrechts

30 Mentoring
Was ist das eigentlich?

31 Über den Tellerrand
Über Jobalternativen, das zweite Standbein und die Entwicklung und Verwirklichung von Ideen

32 Steuerfalle Kurzarbeitergeld
Hinweise zur steuerlichen Behandlung

33 Ehrenamtliche Richter gesucht

34 Auf Kurs bleiben, auch bei der LoL-Versicherung
Gastbeitrag von Michael J. Charles

38 Terminrückblick

39 Kleinanzeigen

40 Mitglied werden

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, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein, Wilhelm Stolte, 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:
Anke Fleckenstein, Marcel Gröls, Anja Hauschulz, E.J.A.M. Huijbrechts, Markus Krause, Max Scheck, Veronika Schöner, Bernd Roemmelt, Hendrik Rybicki, Stephan Weißenborn

Nachrichten aus dem Vorstand

Berichte und Beschlüsse aus den Vorstandssitzungen vom 28.07./ 26./27.08. und 22./23.09.2020

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin

VC-Mitgliederversammlung 2020

Am 17.11.2020 hat die ordentliche und erste virtuelle Mitgliederversammlung 2020 der Vereinigung Cockpit (VC) stattgefunden. Die Kurzzusammenfassung mit den relevanten Details haben Sie bereits per elektronischem Rundschreiben erhalten.

VC-Präsidium

Im Zuge der Mitgliederversammlung informierte der Präsident das Plenum über den Wechsel im ehrenamtlichen Bereich: Malte Fuhrmann wurde am 24.03.20 in das VC-Führungsgremium berufen. Er gratulierte Uwe Harter, der bis 08.06.20 als Vorstand Internationale Beziehungen amtierte, zu seiner neuen Funktion als Executive Vice President für Technical & Safety Standards der IFALPA. In das Ressort Internationale Beziehungen wechselte Maria-Pascaline Murtha. Des Weiteren skizzierte der Präsident den Berichtszeitraum der Mitgliederversammlung. Hierbei ging er insbesondere auf das Jahr 2020 ein, das im Zeichen der Corona-Pandemie und deren katastrophale Folgen für Wirtschaft und Luftverkehr stehe. Mit der Corona-Krise und deren Auswirkungen auf sämtliche Airlines und infolgedessen auch auf die VC wurde klar, dass die VC eine Erneuerung brauche, die über Funktionsgruppen, Gremien und Fluggesellschaften hinweggeht. Diese Erneuerung werde gemeinsam gelingen, stellte der Präsident fest, wenn die Kraft eingesetzt wird, die die VC stark macht: die Kraft von knapp 10.000 Mitgliedern.

© Vereinigung Cockpit

Simone Obel feierte am 1. November ihr 35-jähriges Betriebsjubiläum in der VC

Berichte

Carolin Bach bedankte sich als Vorsitzende des Beirates für das deutliche Interesse an der Arbeit aller VC-Gremien in der jetzt schwierigen Situation und appellierte dabei an die Solidarität aller Mitglieder.

Robert Spürk, Vizepräsident, informierte anschließend über die personellen Änderungen im Berichtszeitraum in der VC-Geschäftsstelle.

Markus Germann, Syndikusrechtsanwalt im Bereich Tarifpolitik, griff sodann aus dem breiten Feld der tarifpolitischen Entwicklungen die bedeutendsten Ereignisse im Berichtszeitraum 2019 bis Frühjahr 2020 auf.

Der Vorsitzende Tarifpolitik, Dr. Marcel Gröls, stieg nach einem allgemeinen Überblick der tariflichen Lage in die Analyse der Situation im Ganzen aus der „Vogelperspektive“ ein. Es sei deutlich das Bestreben der Arbeitgeber zu erkennen, diese Krise zu nutzen, um auch bei den Piloten einen strukturellen Beitrag teilweise weit über den Zeitraum der Krise hinaus einzufor-

Save the Date!

Mitgliederversammlung 2021

Die nächste **Mitgliedersammlung** der Vereinigung Cockpit ist für den **20. Mai 2021** geplant und findet wieder virtuell statt.

dern. Viele Entscheidungen werden im Rahmen der sog. unternehmerischen Freiheit umgesetzt und untarifierte Arbeitsplätze über z. B. die Leisure-Plattform Ocean geschaffen, während an anderer Stelle tarifierte Arbeitsplätze abgebaut werden sollen. Die VC stemmt sich dem mit aller Kraft entgegen. Dr. Gröls kritisierte, dass viele Regelungen – exakt für Krisenzeiten gemacht – durch Unternehmen nicht eingehalten werden. Auch die dabei viel gepriesene und von den Airlines oftmals bemühte Sozialpartnerschaft entpuppe sich als leere Formel - sowohl im Auftreten und Verhandlungsstil als auch in den überzogenen Forderungen. Strategien, um diesen Herausforderungen zu begegnen, sollen u. a. im Projekt #VCNextGen erarbeitet werden.

Die Berichte wurden mit Björn Reimer, Vorstand Flight Safety, abgeschlossen, der auf die Bandbreite an Themen der 16 VC-Arbeitsgruppen einging. Er wies dabei auf die Neuausrichtung der Flight Safety mit risikobasiertem Fokus hin. Um unter anderem als Partner auf Augenhöhe von Behörden wahrgenommen zu werden, wurden alle Themen der AGs aufgearbeitet und einem Risiko Assessment unterzogen. Die Ergebnisse wurden im VC-Flugsicherheitskonzept SAFESKY2020 erfasst und allen relevanten Stakeholdern auch im europäischen Raum zur Verfügung gestellt. Das auf der Mitgliederversammlung vorgestellte Flugsicherheitskonzept soll nicht nur auf Risiken hinweisen, es bildet auch den Fokus der zukünftigen VC-AG-Arbeit. Björn Reimer hob hervor, dass das positive Feedback insbesondere aus den Behörden bereits zu einer Einladung zur Mitarbeit am „National Plan for Aviation Safety“ geführt hat.

Formalia

Im formalen Teil der Mitgliederversammlung wurde der Vorstand durch das Plenum entlastet und die Rechnungsprüfer 2020 und 2021 gewählt. Auch die Satzungsänderungen, die Vereinsordnung „Lizenzerhalt“ sowie die Beitragsordnung und der Antrag zur Satzungskommission wurden mit den erforderlichen Mehrheiten verabschiedet. Das detaillierte Sitzungsprotokoll finden Sie auf unserer VC-Webseite.

Personalia VC-Geschäftsstelle

Am 01.11.2020 feierte Simone Obel ihr 35jähriges Betriebsjubiläum. 1985 hat sie ihren Dienst in der VC im Büro am Lerchesberg aufgenommen und seit dieser Zeit den Aufbau der „Abteilung“ Finanzen und der VC erfolgreich mitgestaltet. Seit dem Frühjahr 2019 hat sie zusätzlich zu ihren erfolgreich durchgeführten Tätigkeiten mit Einführung der Teamstruktur die Position der Teamleitung Mitgliederbetreuung übernommen. Wir danken ihr für ihr großes Engagement und ihren Einsatz und wünschen ihr weiterhin viel Erfolg bei ihrer Tätigkeit.

Neue Beitratsvorsitzende

Die Mitglieder des Beirats der Vereinigung Cockpit haben Carolin Bach an die Spitze des Gremiums gewählt. Carolin hob die notwendige übergreifende Zusammenarbeit sämtlicher Organe der VC besonders hervor, um den Verband auch durch diese schwierige Zeit gemeinsam zu navigieren. Sie rief die Mitglieder der VC dazu auf, durch ihre Solidarität und ihr Vertrauen den notwendigen Rückhalt zu geben. Der Vorstand unterstützte dies und freut sich auf die Zusammenarbeit, denn gemeinsame Ziele und ein gemeinsamer Weg sind in der jetzigen Zeit für den Verband und alle Mitglieder von zentralem Interesse.

Aktualisierungen Policies/Richtlinien

Der Vorstand hat die Aktualisierung der VC-Richtlinie „Ehrungen“ und die der VC-Policy „Head Up Displays (HUD)“ in Kraft gesetzt. Sie finden diese, wie alle Policies und Richtlinien, auf der VC-Webseite.

Mitgliederversammlung 2020

Das detaillierte Sitzungsprotokoll können Sie im Bereich interne Nachrichten auf der VC-Website nachlesen. (Anmeldung erforderlich)
https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/interne-nachrichten.html

Wahl des Vorstandes

der Vereinigung Cockpit für die Amtszeit 2021-2024

Liebe Mitglieder,

I.

Gemäß Punkt 5.4.3 der VC-Satzung wird die Wahl des Vorstandes der Vereinigung Cockpit ausgeschrieben.

II.

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass die Wahl im kombinierten Wahlverfahren (gemäß Ziffer 4.2 der VC-Satzung) ab dem 24.03.2021 durchgeführt und auf der ordentlichen VC-Mitgliederversammlung am 20.05.2021 enden wird.

III.

Der Vorstand der VC muss sich mehrheitlich aus ordentlichen Mitgliedern zusammensetzen. Er besteht aus dem Präsidenten und mindestens sechs weiteren Vorständen. Weitere Vorstandspositionen können besetzt werden. Die Vorstandsmitglieder und der Präsident wählen auf der ersten Sitzung aus ihren Reihen den Vizepräsidenten. Die neben dem Präsidenten mindestens zu besetzenden sechs weiteren Vorstandspositionen müssen folgende Vorstandsressorts abdecken:

- Administration & Finanzen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Internationale Beziehungen
- Berufspolitik
- Personal
- Mitgliederbetreuung

Der Vorstand soll sich aus Mitarbeitern mehrerer Flugbetriebe zusammensetzen.

IV.

Für die Vorstandsämter können ordentliche, außerordentliche und übernationale Mitglieder im Team kandidieren. Außerordentliche und übernationale Mitglieder bedürfen zur Kandidatur eines mit Dreiviertelmehrheit gefassten Beschlusses des Beirats. Der Präsident und Vizepräsident dürfen nicht gleichzeitig Mitglied einer Tarifkommission sein.

V.

Zur Kandidatur hat ein Präsidentschaftskandidat spätestens bis zum 10.03.2021, 24:00 Uhr (10 Wochen vor der Wahl), die Zusammensetzung seines Vorstandsteams, die Verteilung der nach dieser Satzung zwingend zu besetzenden sechs Vorstandsressorts auf die Kandidaten und deren Zustimmung dem Vorstand schriftlich zuzuleiten. Der Kandidatur soll ein Programm für die Amtszeit beigefügt werden.

VI.

Spätestens am 24.03.2021 (8 Wochen vor der Wahl) werden die Mitglieder darüber informiert, wer mit welchem Vorstandsteam und etwaigem Programm für das Amt des Präsidenten kandidiert. Gleichzeitig sind an die stimmberechtigten ordentlichen Mitglieder Wahlunterlagen zu versenden. Die jeweiligen Wahllisten für die Vorstandsämter sind ebenfalls zu veröffentlichen.

Der Vorstand wird in einem Wahlgang als Team in Form der kombinierten Wahl mit einfacher Mehrheit gewählt. Das Wahlgeheimnis ist zu gewährleisten. Die Stimmenzähler sind zur Geheimhaltung des Inhalts der Stimmzettel verpflichtet.

Gewählt ist das Team, das die meisten Stimmen auf sich vereinigt. Das Ergebnis der Vorstandswahl wird auf der Mitgliederversammlung bekannt gegeben. Bei Stimmengleichheit findet eine Stichwahl statt. Diese findet anlässlich der Mitgliederversammlung als offene Wahl – auf Antrag von mindestens 1/3 der anwesenden Mitglieder in geheimer Wahl statt. In dieser Wahl stehen nur noch die Teams zur Wahl, die die höchste gleiche Stimmenzahl auf sich vereinigt haben. Bei dieser Stichwahl sind nur die anwesenden stimmberechtigten Mitglieder wahlberechtigt. Dabei hat jedes anwesende Mitglied ungeachtet etwaiger Stimmvollmachten nur eine einzige Stimme.

Alle Willenserklärungen erbittet der Vorstand durch eingeschriebenen Brief, per E-Mail an vorstandswahl2021@vcockpit.de mit Rückbestätigung oder gegen Empfangsbestätigung an die VC-Geschäftsstelle zu richten; dabei ist das Eingangsdatum für die Fristenwahrung entscheidend.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Election of the Executive Board

of Vereinigung Cockpit – Term of office 2021-2024

Dear members,

I.

According to section 5.4.3 of the VC-constitution, the election of the Executive Board of Vereinigung Cockpit is hereby advertised.

II.

At the same time it is announced that the election will be carried out in a combined election procedure (in correspondence to section 4.2 of the VC-constitution) starting on 24 March 2021 and will end at the orderly VC General Assembly on 20 May 2021.

III.

The Executive Board of VC must be composed of a majority of orderly members. It consists of the president and at least six further board members. Additional board positions may be occupied. At the first meeting, the board members and the president elect the vice-president from amongst their ranks. In addition to the president, at least six board positions must be filled to cover the following board responsibilities:

- Admin & Finance,
- Public Relations,
- International Affairs,
- Flight Safety,
- Human Resources,
- Member Affairs

The board should consist of employees from several airlines.

IV.

Orderly, extraordinary, and transnational members may stand for the election as a team. Extraordinary and transnational members require a resolution of the Advisory Board, taken with a three-quarters majority to stand for election. The president and vice-president must not simultaneously be a member of a Company Council.

V.

To stand for election, a presidency candidate must submit to the current Executive Board in writing by no later than 10 March 2021, 24:00h (10 weeks before the election) the composition of his Executive Board team, the assignment to the candidates of the six Executive Board responsibilities which must be filled as per this constitution, and the written agreement of all his candidates. A programme for the period of office should be attached to the candidacy application.

VI.

No later than 24 March 2021 (8 weeks before the election), members will be informed of who is running for president, and the composition of his/her Executive Board Team and any programme. At the same time, election documents are to be sent to all members eligible for voting. The applicable election lists for the offices of the board must also be published.

The Executive Board is elected as a team in a single ballot in the form of a combined vote by simple majority. The secrecy of the election must be guaranteed. The election officials are obliged to keep the contents of the ballots secret.

The team which obtains the most votes is elected. The result of the election of the Executive Board is announced at the General Assembly. In the event of a tie, a run-off election will be held. This takes place as an open vote at the General Assembly, but on request by at least 1/3 of the members present, as a secret vote. In this vote, only the teams which obtained the highest equal number of votes will stand for election. In this run-off election, only the members present who are eligible to vote may vote. Each member present has only a single vote, regardless of any proxy votes.

The Executive Board requests that all declarations of intent be sent to the VC office by registered letter, by e-mail to vorstandswahl2021@vcockpit.de with confirmation of receipt; or against acknowledgement of receipt; the date of receipt is decisive for meeting the deadline.

Yours sincerely

The Executive Board

© Adobe Stock

Von großen und kleinen Krisen und Chancen

„Die Krise als Chance nutzen“ lautete in den 60ern ein berühmter Ausspruch von John F. Kennedy. „Die Krise als Chance nutzen“ lautet auch heute, in Pandemie-Zeiten, die Devise der Airline-Manager im ganzen Land. Tatsächlich haben sie völlig Recht: Eine Krise kann starre Strukturen lösen, vermeintliche Gewissheiten erschüttern - und natürlich ist Asche ein exzellenter Nährboden für Neues.

© Mikibella / shutterstock.com

Dr. Marcel Gröls
Vorsitzender Tarif

Allerdings nicht so, wie es derzeit geschieht: Wenn Vorstände und Geschäftsführer quer durch die Branche glauben, es sei nun die Gelegenheit, die Pilotenschaft am Nasenring durch die Manege zu führen, dann haben sie nicht nur in lächerlicher Weise die Situation verkannt, sie machen auch einen gefährlichen Fehler. Doch der Reihe nach:

Tatsächlich bietet die Krise neben allem Unheil auch ein paar kleinere und größere Gelegenheiten. Für das Management, für die Vereinigung Cockpit und schließlich für die ganze Branche. Diese Gelegenheiten jetzt einfach verstreichen zu lassen, wäre fast schon Missmanagement.

Zunächst fällt unser Blick auf unsere Branche im Ganzen: Nachdem jahrelang in Sonntagsreden und Talkshows die Sozialpartnerschaft beschworen wurde, bietet die Krise nun die Gelegenheit zu zeigen, was die Sozialpartnerschaft wirklich wert ist. Warum? Hier ein kleines Gedankenexperiment:

Airline 1 „nutzt“ die Krise, um den Beschäftigten in erpresserischer Manier und unter Androhung von massivsten Kündigungswellen Zugeständnisse abzuringen, die es in normalen Zeiten natürlich nicht gäbe. Sie hat damit kurzfristig Erfolg, doch die Beziehung zwischen Belegschaft und Unternehmen ist fortan auf das Äußerste gestört. Wie man mit der Belegschaft umging, brennt sich in das kollektive Gedächtnis ein. Das Vertrauen wurde so nachhaltig gestört, dass man auch Jahre nach der Krise immer wieder davon spricht. Die Krankenquoten sind hoch, die Fluktuation durch Eigenkündigungen ebenfalls. Das Image des Unternehmens hat gelitten – intern wie extern.

Airline 2 leidet unter derselben Krise, geht mit dieser jedoch ganz anders um. Ein vernünftiger und ausgewogener Krisenbeitrag wird gerne angeboten und vereinbart. Die Sozialpartner wissen: Die Pandemie hat beide Seiten, das Unternehmen wie auch die Beschäftigten, unverdient getroffen. Das Unternehmen gibt sich erkennbar Mühe, die Beschäftigten an Bord zu halten, obwohl die Situation auch Kündigungen rechtlich ermöglicht hätte. Und nach der Krise? Airline 2 und die Belegschaft sind durch die Krise geradezu zusammengeschweißt. Das Management hat sich einen Vertrauensbonus erarbeitet, von dem es noch jahrelang zehren kann.

Welche dieser beiden Firmen ist wohl nach der Krise besser gerüstet, um im „New normal“ zu bestehen und sich gegen Wettbewerber durchzusetzen? Tatsache ist, dass modernes Personalmanagement schon lange der festen Überzeugung ist, dass Spitzenleistungen nur mit einer hochmotivierten Mannschaft errungen werden können. Daher macht jedes größere Unternehmen in normalen Zeiten auch Vieles möglich, um die Belegschaften bei Laune zu halten: Work-Life-Balance, Obstkörbe, firmeneigene Fitnesscenter, Teilzeit, gesunde Kantinen, Betreuung für den Nachwuchs, und, und, und – es werden durchaus Kosten in Kauf genommen, um uns alle motiviert zu halten. Soll das alles in Krisenzeiten nicht mehr gelten? Plötzlich darf man die momentane Schwäche der Belegschaft ausnutzen, ohne dass das auf die Motivation schlagen soll? Das wäre eine Umkehrung der bisherigen Logik – dann kann man sich auch das Geld für all diese Maßnahmen sparen.

Das Gedankenexperiment zeigt: Sozialpartnerschaft ist nicht etwa ein gefühlsdusseliges Relikt aus vergangenen Tagen; nur dazu gut, um Belegschaften und ihre Verbände zu beruhigen. Sozialpartnerschaft ist vielmehr pures Geld wert. Jedenfalls dann, wenn das Management fähig ist, strategisch zu denken und heute schon für die Zeit nach der Krise plant. Es ist – auch – die Sozialpartnerschaft, die der Bundesrepublik im Wege der „sozialen Marktwirtschaft“ nach dem Krieg einen nachhaltigen und steilen Aufstieg ermöglicht hat.

Kleiner Ratespaß am Rande:
„Das Jahr 2018 war davon geprägt, die Sozialpartnerschaft fördernde Maßnahmen zu implementieren.“
„Langfristiger Tariffrieden mit den Sozialpartnern ermöglicht nachhaltigen Erfolg.“
„Gerade im 21. Jahrhundert ist die Sozialpartnerschaft Schlüssel für zukunftsfähige Unternehmen.“

Woher stammen diese Sätze? Die ersten beiden aus dem Geschäftsbericht 2018 der Lufthansa (Seiten 21 und 70) und der dritte aus einer Hochglanzbroschüre der TUI AG. Den verantwortlichen Managern kann man nur raten: Denkt zum einen nicht, dass niemand Eure Geschäftsberichte und Broschüren liest. Und vor allem natürlich: Was 2018 richtig war, ist heute nicht falsch, sondern noch viel richtiger.

Die Belegschaften sind aber nur das eine, das andere sind die Verbände. Ob ver.di, UFO oder die Vereinigung Cockpit: Wir alle haben ein langes Gedächtnis und merken uns im Guten wie im Schlechten, wie die Krise zur Zeit „genutzt“ wird. Um das eingangs gewählte Beispiel aufzugreifen: Natürlich kann man einen Bullen anschießen und das dann geschwächte Tier am Nasenring durch die Manege führen. Man kann es jedenfalls versuchen. Wenn es gelingt, ist für den Augenblick ein fragwürdiger Sieg errungen. Was aber, wenn die Wunden irgendwann verheilt sind und sich der Bulle erholt hat? Sagen wir einfach: Der Wärter sollte dem Tier für eine lange Zeit nicht den Rücken zudrehen.

Was wir derzeit erleben, ist allerdings häufig eher kurzfristiges Denken auf Managementseite. Als VC tun wir gut daran, den Damen und Herren auf die Sprünge zu helfen. Springen müssen sie freilich selbst. Die Lufthansa hat auf den letzten Metern noch die Kurve genommen – wir haben einen Abschluss, mit dem beide Seiten leben können. Ehrlicherweise muss man jedoch auch sagen: Die Sozialpartnerschaft hat den Stresstest nicht gemeistert - sie hat Schaden genommen. Bei TUI bin ich derzeit zuversichtlich, dass man gemeinsam die Aussagen aus der eigenen Hochglanzbroschüre mit Leben füllt.

Chancen für eine echte Erneuerung der VC

Chancen ergeben sich allerdings nicht nur für die Unternehmen. Auch die Vereinigung Cockpit als Verband erlebt eine besondere Zeit.

Mit wem auch immer ich spreche, es ist fast unisono das gleiche Bild: Sie alle sind zurecht stolz auf einen Verband, den es so in Deutschland kein zweites Mal gibt. Klar, es gibt größere Gewerk-

„Sozialpartnerschaft ist nicht etwa ein gefühlsdusseliges Relikt aus vergangenen Tagen; nur dazu gut, um Belegschaften und ihre Verbände zu beruhigen. Sozialpartnerschaft ist vielmehr pures Geld wert. Jedenfalls dann, wenn das Management fähig ist, strategisch zu denken und heute schon für die Zeit nach der Krise plant.

schaften. Doch Größe ist das eine, Effizienz das andere. Eine Großgewerkschaft wie ver.di muss 100.000 Beschäftigte mobilisieren, um zu erreichen, was wir mit einigen Tausend schaffen. Warum ist das so? Vordergründig, weil wir – buchstäblich – an wichtigen Schalthebeln sitzen. Wie der Präsident allerdings zu Recht aufgezeigt hat, tun das andere Berufsgruppen auch. Wenn alle Apotheker Deutschlands morgen kollektiv beschließen, uns nur noch Placebos zu verkaufen, sonst aber nichts mehr, dann haben wir gesamtgesellschaftlich ein noch viel größeres Problem, als es Piloten jemals auslösen könnten. (Außer, Sie glauben an die Placebos...).

Wo liegt der Unterschied? Etwa darin, dass Apotheker noch nicht auf die Idee gekommen sind, eine Gewerkschaft zu gründen? Eine solche gibt es tatsächlich, es ist nur kaum jemand Mitglied. Warum? Weil die Angehörigen dieses Berufes kein ausgeprägtes Standesbewusstsein haben. Ganz anders die Pilotenschaft. Deshalb liegt die eigentliche Kraft dieser Organisation nicht etwa in der Flugzeugführerlizenz, sondern in unserem kollektiven Selbstvertrauen. Die Arbeitgeber haben das übrigens teilweise erkannt und attackieren diesen Corpsgeist auf verschiedenen Ebenen.

Wahr ist aber auch, dass nicht alles so läuft, wie Sie und ich es uns wünschen. Wir reden hier weniger von gravierenden Schwächen, sondern eher von Dingen, die punktuell, bei ausgewählten Themen, den Unterschied zwischen erster und zweiter Bundesliga ausmachen. Klar, die Jungs in der zweiten Liga sind auch schon ganz schön sportlich. Als Hamburger kann ich Ihnen aber sagen: Eigentlich will niemand zweite Liga sein.
Wer sich, wie ich, schon in der Vergangenheit mit „Veränderungsprozessen in Organisationen“ beschäftigt hat, der weiß: Solche Veränderungen durchlaufen gewisse Phasen. Dabei ist längst nicht jeder Veränderungsprozess erfolgreich. Mitunter scheitern solche Bemühungen jäh. Woran liegt das? Die heikelste Phase ist das „unfreeze“, also der Arbeitsschritt, bei dem man den Menschen in der Organisation klar machen möchte, dass es Veränderungen bedarf. Erst wenn dieser Schritt erfolgreich ist, können Veränderungen durchgeführt werden, denn das Beharrungsvermögen von uns Menschen gegen Veränderungen – die wir nicht verstehen und einsehen – ist beträchtlich. Und genau deshalb ist diese Krise auch für uns als Verband eine Chance: Von allen Ecken und Enden kommt mir die Veränderungsbereitschaft entgegen. Überall gibt es kreative neue und alte Ideen und Ansätze, die es jetzt zu prüfen und auszuprobieren gilt. Dass wir ausgerechnet in der Krise auf Veränderungsbereitschaft stoßen, ist übrigens nicht so furchtbar ungewöhnlich. Gerade in solchen Zeiten wird nämlich unbarmherzig deutlich, was gut funktioniert - und was nicht. Systeme und Prozesse, die in Krisenzeiten Schwächen zeigen, sollten nüchtern auf den Prüfstand gestellt werden. Und genau das haben wir mit VC NextGen vor.

Zum Schluss eine herzliche Bitte: Bringen Sie sich ein. Prüfen Sie, ob Sie in Workshops mitarbeiten können und informieren Sie sich über die Zwischenschritte. Ob wir im Steigflug oder Sinkflug sind, entscheidet sich bei der VC über das Engagement der Mitglieder.

TUI-Aufsichtsratswahl: Großer Erfolg für VC

Erstmals zwei Positionen mit VC-Vertretern besetzt

Die Vereinigung Cockpit entsendet künftig zwei Vertreter in den Aufsichtsrat der TUI AG. Bei der Wahl am 8. Oktober 2020 wurden sowohl die Spitzenkandidatin der VC für die Gewerkschaftsliste, Tanja Viehl, als auch Flugkapitän Andreas Barczewski als Arbeitnehmervertreter gewählt. Damit ist der Berufsverband der Verkehrspiloten erstmals mit zwei Vertretern im Aufsichtsrat des weltgrößten Tourismuskonzerns präsent.

"Die Wahl ist ein wichtiger Meilenstein für uns und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer," sagt VC-Rechtsanwältin und Spitzenkandidatin Tanja Viehl. "Ich möchte ihr Vertrauen rechtfertigen, indem ich mich als Vertreterin aller rund 70.000 Konzernbeschäftigten im Aufsichtsrat für deren Interessen einsetze. Wir werden dabei den Erhalt von Arbeitsplätzen in den Mittelpunkt aller Überlegungen stellen. Letztlich haben Staatskredite das Überleben der TUI gesichert. Da erwarten Steuerzahler wie auch Beschäftigte zu Recht, dass Arbeitsplätze geschützt werden."

Der Aufsichtsrat ist mit jeweils 10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertretern besetzt. Für die Arbeitnehmerbank entfallen wiederum drei Sitze auf die im Konzern vertretenen Gewerkschaften.

© nitpicker / shutterstock.com

Check In auf der VC-Website

Im neuen Check-In-Bereich auf der VC-Website findet Ihr alles Wichtige auf einen Blick.

Hier findet Ihr Links zur Tarifpolitik Eurer Airline, Nachrichten aus der VC, einen Überblick über die Flight Safety-Arbeit im Verband und viele nützliche Informationen und Downloads sowie Kontaktinfos.

Nicht fündig geworden? Die Mitgliederbetreuung hilft Euch gerne weiter: mitgliederbetreuung@vcockpit.de

https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/check-in.html (Anmeldung an der Website erforderlich)

Neue Luftraumstruktur über Berlin

Mit der Eröffnung und Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn des neuen Berliner Flughafens hat sich die Luftraumstruktur über Berlin geändert.

AG Air Traffic Services

Insbesondere hat man sich am BER auf einen neuen Luftraum C festgelegt, der abhängig von der Betriebsrichtung eine unterschiedliche Gestalt annimmt. Die Luftraumänderungen verliefen in zwei zeitlichen Phasen: Ab dem 4. November wurden temporär bis zur Einstellung des Flugbetriebs in Berlin-Tegel am 8. November die Flughäfen BER und TXL parallel betrieben. Dabei kam es zu Überschneidungen von alten und zukünftigen Luftraumgestaltungen. Bei gleichzeitiger Funktion der Kontrollzone „Berlin-Tegel“, welche ihre Ausmaße beibehält, ersetzt die Kontrollzone „Berlin“ die bisherige Kontrollzone „Berlin-Schönefeld“, die auch den Luftraum über dem geschlossenen Tempelhofer Feld umfasste. Diese Verkleinerung im Norden ergibt einen Korridor zwischen den Kontrollzonen TXL und BER, wo sich in Zukunft ein Hotspot an VFR-Verkehr entwickeln wird. Südlich und westlich des BER wurde die Kontrollzone vergrößert. Aus diesem Grund wurde auch die Radio Mandatory Zone Schönhagen (EDAZ) an die neue Kontrollzone BER angepasst.

Weiter werden ein neuer Luftraum C-Berlin und ein Luftraum E (1000ft AGL bis LR C) für den BER errichtet. Dabei blieben die bislang geltenden Lufträume C-Berlin und E 1000 AGL noch bestehen, um die letzten Flüge ab Berlin-Tegel abwickeln zu können. Für einen kurzen Zeitraum war dementsprechend die Nutzung des Luftraumes C für den VFR-Verkehr eingeschränkt.

Nachdem am 8. November nachmittags der letzte Flug ab TXL abgehoben ist, gelten seit dem 9. November wieder neue Regeln zur Berliner Luftraumstruktur. Neben der Deaktivierung der Kontrollzone Berlin-Tegel wurden auch die Lufträume C-Berlin sowie Luftraum E 1000 AGL jeweils für Tegel aufgehoben. Unter Umständen kann die Kontrollzone Berlin-Tegel wieder reaktiviert werden, wobei dann mit IFR-An- und Abflügen im Luftraum E gerechnet werden muss. Der Flughafen Berlin-Tegel bleibt noch für sechs Monate in Bereitschaft, um im Falle von Problemen des BER wieder einspringen zu können. Damit wird Tegel offiziell erst im Mai 2021 geschlossen.

Abb. 1: Luftraumstruktur während der Übergangsphase vom 4. bis 8. Nove und BER. Karte: DFS Deutsche Flugsicherung - nicht zur Navigation geeign

Eine weitere Besonderheit ist auch die neue flexible Gestaltung des Luftraums C-Berlin. Die in den Karten mit HX ausgewiesenen Luftraum-C-Bereiche (östlich und westlich Berlins) können abhängig von der Betriebsrichtung des Flughafens Berlin Brandenburg entweder aktiviert oder deaktiviert werden. Dabei gilt: Luftraum C (HX) Berlin-Ost ist grundsätzlich bei Betriebsrichtung 07 deaktiviert, der Luftraum C (HX) Berlin-West bei Betriebspiste 25. Bei besonderen Wetterlagen oder drohendem Wechsel der Betriebsrichtung können auch beide C (HX) Lufträume gemeinsam aktiv sein. Wenn LANGEN INFORMATION geschlossen ist (außerhalb der Betriebszeit), bleibt der gesamte Berliner Luftraum C (HX) aktiv. Informationen über Aktivierung oder Deaktivierung erhält der VFR-Flieger entweder bei LANGEN INFORMATION (132.650 MHz) oder über die VFR-ATIS (133.630 MHz) mit einer Vorlaufszeit von mindestens zehn Minuten.

Die Ab- und Anflüge des Flughafens Berlin Brandenburg können in der Regel auf beiden Bahnen (07L/R oder 25L/R) unabhängig parallel erfolgen. Die SIDs basieren auf konventioneller Navigation unter Verwendung von B-RNAV über der MVA (Minimum Vectoring Altitude) und

ember mit gleichzeitigem Betrieb von TXL
net

sind mit GPS/FMS-Overlays versehen. Um den unabhängigen Betrieb sicherzustellen, beginnen alle Abflüge von der Südbahn mit einem frühen Abdrehen nach Süden um 10 bis 25 Grad. Außerdem gibt es aus Lärmschutzgründen in Startrichtung 07R enge SIDs („Q“ für Jets, „R“ für Props), bei denen diese in 600 ft MSL (450 ft AGL) begonnene Kurve fortgesetzt wird um letztlich 150 Grad auf Track 214 Grad für Abflüge nach Westen. Diese Abflüge bedingen auch einen Steiggradienten von 10% bis FL80 und werden in der Öffentlichkeit als so genannte „Hoffmann-Kurve“ diskutiert.

Für die Anflüge gibt es am BER ILS-Approaches mit CATII/III, RNP-Approaches mit LNAV-, Baro-VNAV- und LPV-Minimum sowie einen VOR-Anflug für die südliche Bahn. Die Öffnung der Südbahn am 4. November hat zu einer komplexen Situation geführt, da größere Verfahrens- und Luftraumänderungen international koordiniert in einem festgelegten 28-Tage-Rhythmus veröffentlicht und möglichst auch eingeführt werden sollen. Dieses so genannte „AIRAC-Date“ war aber der 5. November! Um eine korrekte Zuordnung von gültigen Verfahren aus gedruckten Karten zu elektronischen Darstellungen der sogenannten „Nav Data Bases“ zu ermöglichen, wurde seit Anfang Oktober das ILS-Anflugverfahren auf die Nordbahn bis einschließlich 3. November als SXF „ILS-Y“ 25R bezeichnet und ab 4. November als BER „ILS-Z“ 25R. Mit der neuen Datenbank ab AIRAC-Date 5. November sind alle SXF-Verfahren und auch die Zusatzbuchstaben aus den ILS-Kennzeichnungen entfallen.

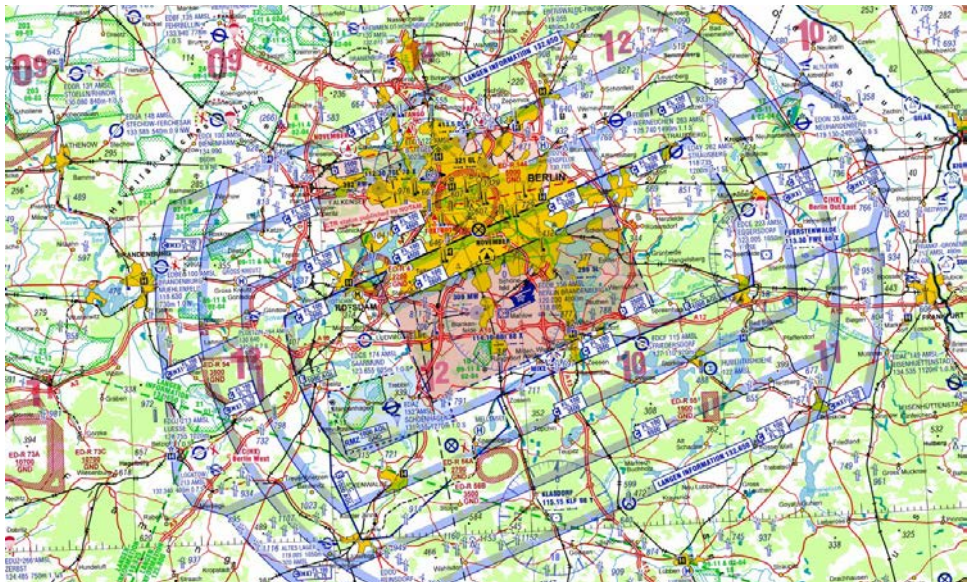


Abb. 2: Die finale Luftraumstruktur seit dem 9. November. Karte: DFS Deutsche Flugsicherung - nicht zur Navigation geeignet

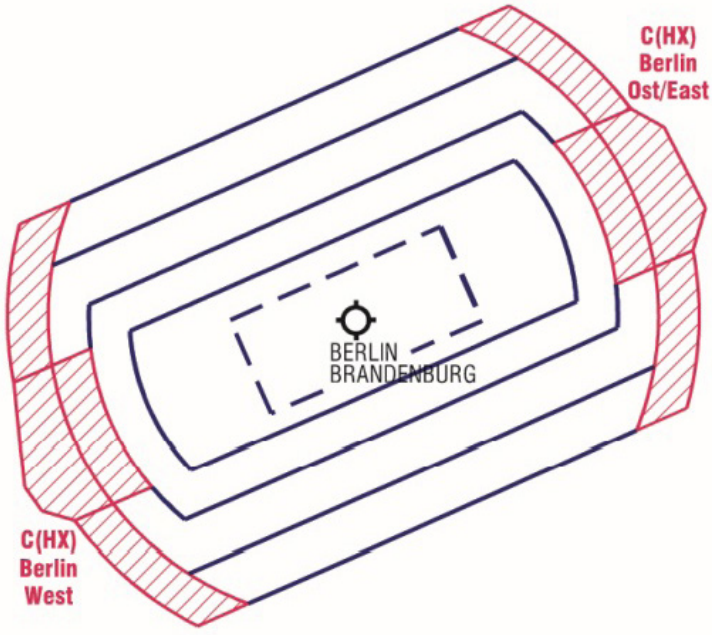


Abb. 3: Luftraum C (HX) seit dem 9. November 2020.

Alles neu am BER?!

Ein Überblick zu den Betriebsverfahren am neuen Hauptstadtflughafen.

© Stephan Weißenborn

Stephan Weißenborn
FO Embraer
AG Airport and Ground Environment

Am letzten Probebetriebstag hatte ich die Gelegenheit, den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) noch einmal vor seiner Eröffnung am 31.10.2020 zu besuchen. Persönlich kannte ich das Layout, Vorfeld und einige Verfahren noch aus der Rollverkehrssimulation im Jahr 2012, vor der ursprünglich geplanten und dann geplatzten Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens. Auf die Frage, ob sich denn seitdem etwas an den Flugbetriebsverfahren auf dem Vorfeld des BER geändert habe, erhielt ich die Antwort: „Alles!“.

"Was hat sich an den Vorfeldverfahren geändert? Alles!"

Also was genau erwartet uns bei einem Anflug auf den womöglich letzten großen Flughafenneubau in Deutschland? Als eine Erweiterung des bestehenden Flughafens Schönefeld (SXF) wurde ein Parallelbahnsystem mit 1900 m Abstand zwischen den beiden Start- und Landebahnen geschaffen. Dies erlaubt einen unabhängigen Betrieb der beiden Runways. Die asphaltierte Nordbahn ist 3600 m lang und 45 m breit, die betonierte Südbahn ist 4000 m lang und 60 m breit. Zwischen den Runways befindet sich das Hauptterminal (Terminal 1) und das nachträglich errichtete Terminal 2 für Low-Cost-Airlines. Dem Terminal 1 westlich vorgelagert ist der 715 m lange Hauptpier (z.B. für Lufthansa), wovon Richtung Osten jeweils ein 350 m langer Nord- (für Low-Cost Airlines) und Südpier (hauptsächlich für EasyJet) abgehen. Nördlich des Parallelbahnsystems befindet sich das bestehende und ertüch-

tigte Terminal 5 (ehemals SXF) für Low-Cost Airlines, wie z.B. Ryanair, und das Regierungsterminal für die Flugbereitschaft der Luftwaffe.

Die Entscheidung, das alte Terminal des Flughafens Schönefeld doch weiter zu nutzen, hätte mit dem ursprünglich geplanten Nutzungskonzept des Bahnsystems zu zahlreichen Pistenkreuzungen und teilweise sehr langen Rollzeiten geführt. Denn eigentlich sollten die Flugzeuge destinationsbezogen auf die beiden Runways verteilt werden. Also für nördliche Ziele auf die Nordbahn und für südliche auf die Südbahn. In Zukunft wird der DFS eine Stunde vor Anflug des jeweiligen Flugzeugs die Parkposition mitgeteilt, sodass der Verkehr bereits in der Luft für die jeweilige Runway vorsortiert werden kann. Grob gesagt gehen alle Flugzeuge mit Parkposition am Terminal 5 und am Nordpier auf die Nordbahn und alle Flugzeuge mit südlicheren Parkpositionen auf die Südbahn.

"Virtuelle Höfe" gegen Rückstaus auf Betriebsstraßen

Einhergehend mit dieser Vorsortierung in der Luft findet sich eine weitere Besonderheit auf dem Vorfeld B/D nordwestlich des Hauptpiers am Terminal 1. Ursprünglich, also 2012, gab es auf diesem großen Vorfeld drei durchgehende Taxiways (V1, VC und V2) von Nord nach Süd, die das unabhängige Rollen von Flugzeugen mit EASA/ICAO Code Letter C ermöglichen oder alternativ von größeren Flugzeugen auf Taxiway VC. Simulationen haben jedoch ergeben, dass der kreuzende Bodenabfertigungsverkehr zu den weiter westlich gelegenen Vorfeldpositionen bei hohem Flugaufkommen zu großen Rückstaus auf den Betriebsstraßen geführt hätte. Um einen teuren Tunnelbau unter dem Vorfeld zu umgehen, hat man sich zur Einführung von so genannten „virtuellen Höfen" entschieden. Dabei wurden die äußeren Taxiways V1 und V2 unterbrochen und das erwähnte Vorfeld virtuell in zwei Höfe geteilt, sodass die nordwestlich des Terminals 1 gelegene Betriebsstraße Richtung Westen dauerhaft frei für Fahrzeuge ist. Sollte ein Flugzeug in seltenen Fällen doch einmal auf dem mittleren verbleibenden Taxiway VC über die Betriebsstraße rollen, so kann der Apron-Controller die Funktion „Virtuelle Barriere" auswählen. Auf der Betriebsstraße erscheinen für die Bodenfahrzeuge rote Stop Bars, die schleifengesteuert und zeitversetzt nach dem Durchrollen des Flugzeugs automatisch ausgeschaltet werden und die Betriebsstraße wieder freigeben.

Doch was bietet der Flughafen, der 2012 als modernster Flughafen Europas beworben wurde, noch? Ein Anflug auf den BER erfolgt bei Bedarf mittels eines CAT IIIb auf alle vier Runways. Nach der Landung und dem automatischen Frequenzwechsel zum Bodenlotsen wird das Flugzeug zur Parkposition geleitet. Der Flughafen ist mit einem Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) ausgestattet, das in einer späteren Ausbaustufe auch ein „Follow the Green"-System ermöglichen könnte. An allen Gebäudepositionen des BER mit Fluggastbrücken (Positionen B02 – B16 und C03 – C12) wurden beleuchtete Einrolllinien und ein automatisches Visual Docking Guidance System (VDGS) von Honeywell verbaut. Kurioserweise steht das VDGS nicht immer in der direkten Verlängerung der Einrolllinie, sondern teilweise seitlich versetzt, was für manche Crew etwas ungewohnt sein könnte.

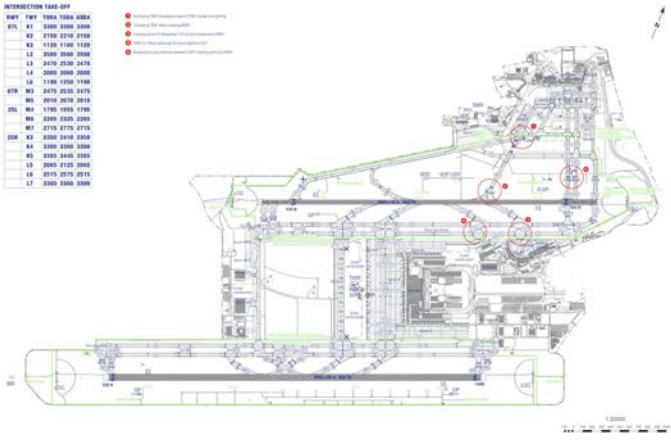


Abb. 2: Übersichtskarte des Flughafens EDDB/BER (Quelle: AIP Germany)

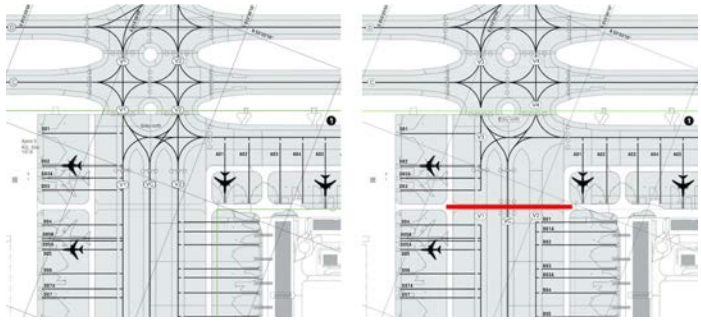


Abb. 3: Virtuelle Barriere (in Rot) und unterbrochene Taxiways V1 und V2 auf dem Vorfeld des BER (links: alter Bauzustand, rechts: neuer Bauzustand) (Quelle: AIP Germany, eigene Darstellung Stephan Weißenborn)

Abb. 4: Betriebsstraße auf Vorfeld B/D mit (ausgeschalteter) Stop Bar für Bodenfahrzeuge (Blickrichtung Westen) (Quelle: Stephan Weißenborn)

Abb. 5: Nordpier mit Terminal 2, Terminal 1 mit Hauptpier und Südpier (Blickrichtung: Süden) (Quelle: © Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH)

Nordpier ohne Fluggastbrücken

Um auch für Billigflieger attraktiv zu sein, mussten möglichst kurze Turnaround-Zeiten und günstige Abfertigungsgebühren realisiert werden. Dies zeigt sich deutlich beim Nordpier, das über Walkboarding-Positionen und keine Fluggastbrücken verfügt. Die Betriebsstraße wurde bewusst hinter die Flugzeuge verlegt, um auf eine Busnutzung und damit einhergehende weitere Kosten verzichten zu können.

Auf den Vorfeldern B, C, und D (also Hauptpier, gegenüber liegende Vorfeldpositionen und Südpier) verfügen alle Parkpositionen über Unterflurbetankungsmöglichkeiten. Darauf wurde beim Nordpier (Vorfeld A) aus besagten Kostengründen verzichtet.

Abfliegende Flugzeuge können die Anlassfreigabe per Datalink Clearance (DCL) erbitten und erhalten. Natürlich erfolgt der Triebwerksstart nur in einem vorher festgelegten Zeitfenster, der Target Start-Up Approval Time (TSAT). Denn der Flughafen ist im Gegensatz zum Flughafen Tegel Teil des Harmonisierungs-Prozesses Airport Collaborative Decision Making (A-CDM).

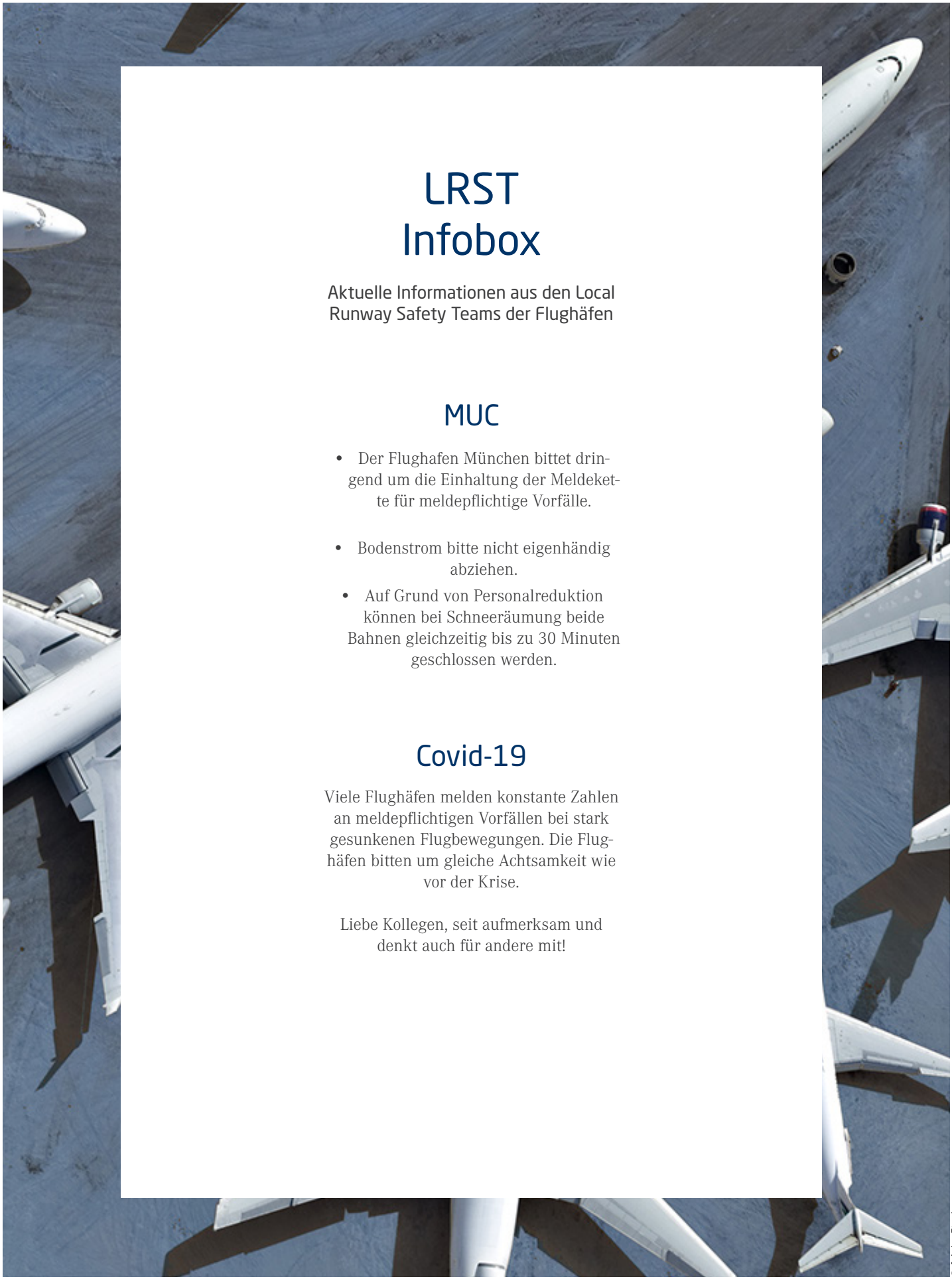
Sollte die Witterung einen Enteisungsvorgang erfordern, so werden die Flugzeuge am Terminal 1 und Terminal 2 grundsätzlich an ihrer Parkposition enteist. Sollte die Hold-Over-Time (HOT) kritisch sein, so stehen dennoch bei Bedarf Remote-Positionen in der Nähe der Runways zu Verfügung. Flugzeuge am Terminal 5 werden immer auf Remote-Positionen enteist.

Firefighting Category 10

Auch für den Notfall ist der BER gut gerüstet. Die Fire Fighting Category entspricht der höchsten Stufe 10 und der gesamte Flughafen verfügt über ein Notfallmanagement-System mit 35 Arbeitsplätzen für alle dann benötigten Prozesspartner. Die Notfallzentrale befindet sich im gleichen Gebäude im Westen des Flughafens wie das Airport Control Center (ACC) zur Steuerung der flugbetrieblichen Prozesse am BER.

Gerade im Hinblick auf über Nacht parkende Flugzeuge bietet der BER deutlich mehr Parkpositionen als der Flughafen Tegel, bei dem es in den letzten Jahren teilweise zu Platzproblemen kam. Natürlich ist dies bei dem aktuell aufgrund der Corona-Pandemie stark reduzierten Flugaufkommen nur von untergeordneter Bedeutung. Bezüglich des Nachtflugbetriebs wird sich in Schönefeld einiges ändern, denn mit der Eröffnung des BER gilt ein Nachtflugverbot von 0 bis 5 Uhr und ein eingeschränkter Flugbetrieb in den Betriebszeiten zwischen 23 und 24 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr.

Schlussendlich lässt sich nur sagen, dass der über sechs Milliarden Euro teure und deutlich verspätete Flughafenneubau nun 14 Jahre nach Baubeginn tatsächlich geöffnet hat. Was lange währt, wird (hoffentlich) endlich gut!



LRST Infobox

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

MUC

- Der Flughafen München bittet dringend um die Einhaltung der Meldekette für meldepflichtige Vorfälle.

- Bodenstrom bitte nicht eigenhändig abziehen.
- Auf Grund von Personalreduktion können bei Schneeräumung beide Bahnen gleichzeitig bis zu 30 Minuten geschlossen werden.

Covid-19

Viele Flughäfen melden konstante Zahlen an meldepflichtigen Vorfällen bei stark gesunkenen Flugbewegungen. Die Flughäfen bitten um gleiche Achtsamkeit wie vor der Krise.

Liebe Kollegen, seit aufmerksam und denkt auch für andere mit!

© Adobe Stock

Soll nichts schief-gehen oder alles gut werden?

"Da ist etwas schiefgelaufen" oder "Da ist etwas gut gegangen" - diese Worte hat wahrscheinlich jeder von uns schon gehört und/oder gesagt. Ich musste im Nachgang zu dem Webinar „Learning from All Operations“ der Flight Safety Foundation verstärkt darüber nachdenken, was eigentlich meine Grundeinstellung ist, wenn ich auf einen Flug gehe: Möchte ich, dass „nichts schief geht“, oder möchte ich, dass „alles gut wird“?

Max Scheck
CPT A320
AG Qualifikation and Training

Dem zugrunde liegend stellen sich mir dann noch die Fragen: „Ist, wenn nichts schief geht, alles gut?“ - und umgekehrt - „Geht, wenn alles gut wird, nichts schief?“ Für einige mag dies nach Wortklauberei klingen, aber für mich spiegeln sie die Unterschiede in der Grundphilosophie hinter Safety I und Safety II wider.

Mit Safety I kennen sich die meisten von uns gut aus. Wir haben im Rahmen unserer Pilotenausbildung viel über Fehlerketten, Domino-Effekt, Schweizer-Käse-Modell (nach J. Reasons) gelernt – der ein oder andere hat sich vielleicht sogar schon mit Bow-Tie Analysis oder Failure Mode and Effects Analysis beschäftigt.

Safety II ist hingegen für viele von uns eher neu. Einige Erkenntnisse aus dem obigen Webinar bilden aus unserer Sicht eine gute Basis, Euch einige Inhalte von Safety II näherzubringen. Als Grundlage gehen wir in einer kurzen Serie auf diverse Vorträge, welche im Rahmen des Webinars gehalten wurden, ein. In diesen Vorträgen stellten Vertreter von Behörden, Forschung und aus der Operation (Airlines und EUROCONTROL) ihre Erfahrungen und Ansichten bezüglich Safety II vor. Komplementiert wurde dies durch einen Blick über den Tellerrand der Fliegerei, indem auch zwei Ärzte Safety II aus ihrer Sicht betrachteten.

Safety I

auch als „Protective Safety“ bezeichnet – „klassischer Ansatz“, wo primär Vorfälle und Unfälle („schiefgelaufen“) analysiert werden, um mögliche Ursachen („probable causes“) zu ermitteln und daraus Schlüsse für die Verhinderung solcher Ursachen zu ziehen.

Safety II

auch als „Productive Safety“ bezeichnet – „neuer Ansatz“ (seit knapp 10 Jahren), wo primär der normale Betrieb („gut gegangen“) analysiert wird, um zu ermitteln, warum etwas gut verlaufen ist und daraus Schlüsse zu ziehen, ob und wie dies verstärkt werden kann.

What you look for is what you find!

Wir beginnen mit dem Vortrag „What you look for is what you find!” von Prof. E. Hollnagel, der als Urvater von Safety II[1] gilt. Hollnagel vertritt die Meinung, dass das Lernen aus Fehlern allein nicht mehr ausreicht, um das bestehende Sicherheitsniveau zu halten, geschweige denn zu verbessern. Eine Fokussierung lediglich auf Zwischenfälle betrachtet nur kleine Ausschnitte der allgemeinen Performance. Wenn wir nur die Events betrachten und zählen, in denen etwas schiefläuft, misst das nicht wie sicher das System ist, es misst, wieviel an Sicherheit im System fehlt.

Hollnagel zitierte in diesem Zusammenhang Marit de Vos von der Universität Leiden: „In der Flugsicherheit ist es so, als ob wir versuchen würden, etwas über die Ehe zu lernen, indem wir nur die Scheidung studieren“.

© soul_studio / Shutterstock

> Das Lernen aus Fehlern allein reicht nicht mehr aus, um das bestehende Sicherheitsniveau zu halten, geschweige denn zu verbessern. Eine Fokussierung lediglich auf Zwischenfälle betrachtet nur kleine Ausschnitte der allgemeinen Performance.

Er wies hierbei noch auf einige der Unterschiede in den jeweiligen Betrachtungsweisen hin, insbesondere dann, wenn nur darauf geachtet wird, warum etwas schiefgeht:

- Auswahl des Events aufgrund der Schwere der Auswirkungen
- Die Fälle sind nicht wirklich häufig und regelmäßig (Volumen an Daten, die zur Verfügung stehen, ist gering)
- Die Fälle weisen meist wenig Gemeinsamkeiten auf
- Es ist unter Umständen schwer, ein Lernergebnis aus diesen Fällen zu extrahieren

Demgegenüber steht die Betrachtungsweise, wenn etwas gut gelaufen ist:

- Auswahl aufgrund einer gewissen Häufigkeit
- Fälle können leicht gefunden werden (größerer Datensatz steht zur Verfügung)
- Fälle haben Gemeinsamkeiten
- Es ist leicht ein Lernergebnis aus den Daten zu extrahieren

Hollnagel betont aber ausdrücklich, dass Safety I und Safety II nicht in Konkurrenz zueinanderstehen, sondern sich komplementieren – eine ganzheitliche Betrachtung ist wichtig.

Dies bestätigte Prof. J. Holbrook (NASA) in seinem Vortrag. Er beschäftigt sich im Rahmen diverser Forschungsprojekte bei der NASA seit einiger Zeit mit Safety II und dabei insbesondere auch damit, welche Daten erfasst und untersucht werden. Einige Frage in diesem Zusammenhang sind:

- Welche Daten sind derzeit verfügbar?
- Wie und warum werden diese Daten erhoben?
- Welche Daten könnten erhoben werden, werden aber nicht?
- Wie und warum werden die Daten analysiert?
- Wie verwandeln wir Daten in Informationen?

Erste Analysen haben hierbei gezeigt, dass die Anzahl sicherheitsrelevanter menschlicher Eingriffe die Zahl menschlicher Fehler in der Luftfahrt bei weitem übertreffen. Laut einer Studie des Performanced Based Aviation Rule Making Committe (PARC) und des Commercial Aviation Safety Team (CAST) von 2013[2], greifen Piloten in 20% der Flüge ein, um unerwünschtes Systemverhalten zu korrigieren. Diese Flüge gehen dann aber als „ohne besondere Ereignisse“ in die Gesamtstatistik ein und werden meistens nicht weiter untersucht. Demgegenüber werden Unfälle meist intensiv untersucht und hier wird in vielen solcher Untersuchungen und Studien (z.B. Weigmann & Shappell, 2001)[3] immer wieder darauf hingewiesen, dass menschliches Versagen ein entscheidender Faktor in 70% bis 80% tatsächlicher Unfälle ist.

Holbrook regt vor diesem Hintergrund zu einem Gedankenexperiment an. Die Gesamtzahl an Flugbewegungen von Jetflugzeugen lag von 2007-2016 bei ca. 244.000.000 (Boeing, 2016[4]). In diesem Zeitraum gab es 388 Unfälle. Die folgende Tabelle zeigt diese Werte entsprechend unterteilt in „Kein Unfall – Unfall“ und „menschlicher Interaktionen zugeschrieben (Attributed to Human Intervention) Ja/Nein“(s. Tabelle 1)

Gehen wir nun davon aus, dass die 80%, in denen der Mensch der entscheidende Faktor war, auch auf die Fälle in Verbindung mit unerwünschtem Systemverhalten zutreffen, dann ergibt sich anhand der Daten ein anderes Bild (s. Tabelle 2).

Somit stehen 310 Unfällen durch menschliches Versagen, fast 49 Millionen potenziell verhinderte Unfälle durch menschliche Eingriffe entgegen!

Holbrook räumt hierbei ein, dass diese Rechnung zu einfach ist und die tatsächlichen Auswirkungen menschlichen Eingreifens deutlich komplexer sind. Sicherlich hätten sich aus den knapp 49 Millionen unerwünschten Systemverhalten, auch ohne menschliche Intervention, nicht in allen Fällen auch Unfälle ergeben. Aber um dies genauer beurteilen zu können, müsste in diesem Bereich ähnlich akribisch untersucht und analysiert werden wie bei den 310 Unfällen.

Eigentlich, so Holbrook, ist es unverständlich warum nicht mehr Energie und Ressourcen in die Untersuchung dessen, was „gut ist“ gesteckt werden, statt in die Untersuchung dessen, was „schlecht war“?

Eine Antwort auf diese Frage gaben D. Schultz und F. Hildrup (beide NTSB) in ihrem Vortrag, auf welchen wir im nächsten Teil unserer kurzen Serie zu Safety II eingehen werden.

Anmerkungen

[1] Ausführliche Information zu Safety II in E. Hollnagel (2014) Safety-I and Safety-II - The Past and Future of Safety Management. CRC Press. Boca Raton, FL, USA.

[2] (https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/afx/afs/afs400/parc/parc_reco/media/2013/130908_PARC_FltDAWG_Final_Report_Recommendations.pdf

[3] Wiegmann, D. A. & Shappell, S.A. (2001). A human error analysis of commercial aviation accidents using the Human Factors Analysis and Classification System (HFACS) (Report Number DOT/FAA/AM-01/3). Washington DC: Office of Aerospace Medicine

[4] https://cdn.aviation-safety.net/airlinesafety/industry/reports/Boeing-Statistical-Summary-1959-2017.pdf (http://www.alpa.org/~/media/ALPA/Files/pdfs/news-events/meetings/hft-2018/05_D_Barshi_0531_11-1200.pdf?la=en).

Attribution to Human Intervention	Not Accident	Accident	Total
NO	?	?	?
YES	20%	80%	?
Total	?	388	244,000,000

Tabelle 1

Attribution to Human Intervention	Not Accident	Accident	Total
NO	195,199,690	78	195,199,768
YES	48,799,922	310	48,800,232
Total	243,999,612	388	244,000,000

Tabelle 2

© Lukas Gojda / Shutterstock

European Drone Forum 2020

Technik und Chancen, Safety und Security, Politik und Regulierung

Veronica Schömer
SFO B747
AG UAS+

Am 12.10.2020 fand in Berlin das European Drone Forum statt. Veranstalter war der UAV DACH - Verband für unbemannte Luftfahrt als Interessenvertretung der Drohnenindustrie im deutschsprachigen Raum. Die VC ist Mitglied des UAV Dach und versucht dort in verschiedenen Arbeitsgruppen die Interessen der bemannten kommerziellen Luftfahrt zu vertreten.

Die Tagung fand als hybride Veranstaltung statt, sowohl vortragende als auch teilnehmende Personen waren online und vor Ort dabei. In vier Blöcken wurden die Themen politische Entwicklungen, Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite (BVLOS), neuer Luftraum für den gemischten Betrieb von bemanntem und unbemanntem Verkehr (U-Space) und Drohnenabwehr angesprochen.

Politische Statements

Im ersten Themenblock sprachen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Behörden über den Willen und die Zuversicht, innerhalb des geplanten Zeitrahmens ein möglichst einheitliches Regelwerk für den Betrieb von Drohnen zu erarbeiten. Die für viele aktuelle Drohnenanwendungen relevante Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist zum Jahreswechsel in Kraft getreten.

Bislang bestehen in jedem Staat unterschiedliche Regeln, die teilweise restriktiver, teilweise großzü-

giger als das geplante EU-Regelwerk sind. Unter diesen bestehenden Regeln hat sich ein reger Betrieb von Drohnen entwickelt, der nun wieder „eingefangen“ werden muss. In Deutschland haben in den vergangenen Jahren rund 400 Unternehmen ca. 5000 Arbeitsplätze in der Drohnenindustrie geschaffen.

Betrieb außerhalb der Sichtweite

Im zweiten Themenblock wurden die Herausforderungen des Betriebs von Drohnen außerhalb der Sichtweite der Pilotin oder des Piloten besprochen (BVLOS). Der Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite bringt neue Anwendungsfälle, aber auch Herausforderungen mit sich. Beispielsweise kann eine Kollision mit anderen Luftfahrzeugen nicht mehr durch „see and avoid“ verhindert werden.

Als ein Anwendungsfall wurde die Überwachung von Gasleitungen vorgestellt. Ein Vertreter von Thyssengas stellte die Perspektive der Industrie dar und forderte schnelle Rechts- und Planungssicherheit sowie die Möglichkeit, auch bewohntes Gebiet und Naturschutzgebiete überfliegen zu dürfen.

In einem weiteren Vortrag von Airmap wurde eine Planungssoftware vorgestellt, die die optimale Flugroute für einen Drohnenflug bestimmen soll. Dabei werden beispielsweise Daten zum Straßenverkehr, zum Luftverkehr und zur Anzahl der Mobiltelefone, die sich im betroffenen Gebiet aufhalten, verwendet.

Herausforderung U-Space

Die gemeinsame Nutzung eines Luftraums von Drohnen und bemannten Luftfahrzeugen ist ebenfalls eine Herausforderung. Hierbei soll es eine größtmögliche Integration von Drohnen in bestehende Strukturen geben und Segregation vermieden werden. Damit dies gelingt, soll es dort, wo es momentan kein entsprechendes Air Traffic Management (ATM) gibt, ein neues Luftraum-Konzept, so genanntes U-Space, geben, aus welchem eventuell neue Lufträume ("U-Space Airspaces") hervorgehen könnten. Die EU arbeitet gerade an den Regularien zu diesem Thema. Drohnenflüge müssten dann ihren Flug anmelden, bemannte Luftfahrzeuge mindestens ihre Position bereitstellen. Derzeit sind die technischen Herausforderungen (Datenverbindung, Bereitstellung von Daten in Echtzeit) noch sehr groß.

In Hamburg fanden im Rahmen des Projekts Medifly Erprobungsflüge statt, um medizinische Proben von einer Klinik ins Labor zu transportieren. Die Flüge fanden über städtischem Gebiet statt, entlang der Flugstrecke von ca. 5 km wurden Streckenposten aufgestellt. Hamburg sieht sich als Vorreiter in der Anwendung von Drohnen und wies auf die Bedeutung der Städte für die konkrete Umsetzung der EU-Regelungen für Drohnen hin.

In dieser Session habe ich als Vertreterin der Arbeitsgruppe UAS+ der VC einen Vortrag gehalten. Die VC sieht ein erhebliches Risiko für Kollisionen zwischen Drohnen und bemannten Luftfahrzeugen. Dieses Risiko ist derzeit kaum zu erfassen und zu bewerten, geschweige denn zu verringern. Als einen von mehreren Gründen dafür sehen wir ein schlecht funktionierendes Meldesystem. Die Flugsicherung muss AIRPROX (gefährliche Annäherungen) an ihre zuständige Behörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), melden. Pilotinnen und Piloten sind verpflichtet an das Luftfahrtbundesamt (LBA) zu melden. Das Militär, Polizei und Rettungsdienst sowie die Forschung haben jeweils eigene Regelungen. Alle sind aufgerufen, freiwillig an die Air Proximity Evaluation Group (APEG) zu berichten, eine Arbeitsgruppe, die beim BAF angesiedelt ist und Berichte von AIRPROX auswertet. 2019 jedoch hat die APEG nicht einen Bericht über eine gefährliche Annäherung zwischen Drohne und bemanntem Luftfahrzeug bearbeitet; eine Übermittlung von Berichten durch die Behörden an die APEG findet aktuell nicht.

Inzwischen hat sich am BMVI eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich der Meldung von AIRPROX annimmt; Felix Gottwald aus der AG UAS+ der VC ist einer der Leiter dieser Arbeitsgruppe.

Drohnenschutzkonzept

Derzeit ist vielen die Bedrohung von Flughäfen, aber auch Industrieanlagen oder Gefängnissen durch Drohnen zwar grundsätzlich bewusst, ein einheitliches Konzept für die Abwehr dieser Gefahr fehlt jedoch. In dieser vierten Session wurde der Entwicklungsstand von Drohnenabwehrsystemen vorgestellt. Die Anbieter setzen auf eine Integration von verschiedenen Sensoren wie Radar, Kameras, akustischen Sensoren und Funksensoren. Eine Herausforderung besteht darin, aus den unterschiedlichen Sensordaten automatisiert ein Lagebild für die tatsächlich bestehende Bedrohung zu erstellen.

Ebenfalls vorgestellt wurde „remote ID“. In Zukunft soll jede Drohne verpflichtend einen bestimmten Datensatz ausstrahlen, beispielsweise eine Kennung der Eigentümerin oder des Eigentümers der Drohne oder die Flughöhe. Dabei sind viele Fragen ungeklärt, die Industrie wünscht sich auch hier zügig ein verlässliches Regelwerk.

Die AG UAS+ versucht, die sich rasant entwickelnde Drohnenindustrie und die Gesetzgebung nicht nur zu verfolgen, sondern im Sinne der Sicherheit zu beeinflussen. Dazu sind die Mitglieder der Arbeitsgruppen in den verschiedensten Gremien tätig.

Weitere Informationen

Vielen inhaltlichen Details der Vorträge beim EDF 2020 finden Sie hier in den Conference Papers:
https://www.uavdach.org/wp-content/uploads/2020/10/EDF2020_conference_papers.pdf

© aapsky / Shutterstock

Kontaminierte Bahnen: Was ist zu beachten?

Kommentar der AG Aircraft Design and Operation zum Gastbeitrag von Erik-Jan Huijbrechts

An dieser Stelle zeigt sich einmal mehr, wie wichtig der Austausch zwischen Piloten auf internationaler Ebene ist. Über die IFALPA Arbeitsgruppe Aircraft Design and Operation sind wir von unseren niederländischen Kollegen auf die beschriebene Thematik aufmerksam gemacht worden und stellen Euch an dieser Stelle die Informationen sehr gern zur Verfügung. Es stellt sich nun die Frage, was wir damit im täglichen Gebrauch anfangen können.

Müssen wir jetzt jedes Mal bei kontaminierter Bahn einen Abgleich zwischen den V1 Werten, die uns unsere Takeoff Performance Software als Ergebnis liefert, und dem Vmcg Wert aus dem FCOM machen? Sind wir eventuell sogar illegal unterwegs, wenn die gewählte V1 geringer ist als die durch Flugtests zertifizierte Vmcg?

Das definitiv nicht! Ein Vergleich zwischen V1 aus der Performance Software und den Werten aus dem FCOM ist so zunächst einmal nicht möglich. Die Performance Software auf unserem EFB basiert im Regelfall auf dem vom Hersteller bereitgestellten SCAP Module (Standardized Computerised Aircraft Performance). Dort wird der Flieger als physikalisches Performance Modell beschrieben. Die dadurch gelieferten Ergebnisse können nicht mehr mit den im FCOM hinterlegten Werten verglichen werden. Es findet allenfalls ein Abgleich mit einem ebenfalls digitalen Airplane Flight Manual statt. Die Performance Daten aus dem FCOM oder OM/B -falls überhaupt noch vorhanden - sind für eine einfache Handhabung gemacht. Die Tabellen beinhalten Vereinfachungen und konservative Verfahren, die bei der Berechnung über das Performance Modul entfallen. Dort werden deutlich mehr Eingaben berücksichtigt (z.B. Gewicht, Schwerpunktlage, Klappenposition, Engine Bleed etc.) und exaktere Werte ausgegeben. Fällt die V1 vom EFB geringer aus als im FCOM, ist dies somit zunächst einmal nicht illegal. Jedoch verringert dieser Umstand unsere Sicherheitsmargen noch weiter!

Der von unserem Kollegen Erik-Jan Huijbrechts unten veröffentlichte Artikel soll daher zunächst für die Problematik sensibilisieren. Vor allem wenn man bei der V1 eine Wahl hat (V1 range Policy), kann man dem Problem bei zukünftigen Takeoffs nach Abwägung aller Risiken mit der Festlegung einer höheren V1 aus dem Weg gehen. Falls sich herausstellt, dass auf Eurer Flotte die V1min Policy angewendet wird, möchten wir Euch ermuntern, die Erkenntnisse der Studie an Euren Flugbetrieb weiterzuleiten. Wenn Ihr Rückfragen habt, könnt Ihr Euch jederzeit gerne an uns wenden (flightsafety@vcockpit.de).

Using low V1 values on contaminated runways

E.J.A.M . Huijbrechts
CPT B777/787
Aeronautical engineer

Introduction

In winter we sometimes have to depart from a snow or ice covered runway. When take-off performance is calculated this in general leads to a low V1 value to cater for accelerate-stop performance.

When I was flying the B737 for my company I noticed, after we transferred from 'paper' to computer performance calculations, that the V1-values on slippery runways were nearly always a few knots below the minimum values in the V1(mcg) table in our FCOM (Flight Crew Operations Manual). Knowing how Vmcg (Minimum Control Speed Ground) is established, in the certification phase of an aircraft on a dry runway, I doubted if these values were safe. With the help of Dutch ALPA we addressed this flight safety issue to our company. As our company initially was reluctant to change the performance software (there was no legal requirement to do so) it has led to an investigation in the safety of low V1-values on slippery runways and the properties of computer performance software.

Safety of Vmcg-limited V1

A research was conducted at Delft University of Technology. This research consisted of combining a digital aircraft model based on the B737-300 with a ground model based on NASA-measured runway friction data. An engine failure was simulated at different speeds. The research confirmed that Vmcg-limited V1 is not a safe V1-speed to use on slippery runways. [ref. 1] Based on this research a margin on Vmcg limited V1 of 6 to 10 kts, depending on aircraft model, may be enough to assure controllability in a Continued Take-Off (CTO) on a contaminated runway, even in crosswind conditions.

At the time this research was conducted the Federal Aviation Administration (FAA) also recognized the issue. They issued AC 25-31 concerning contaminated runway operation. In Par. 8.5 can be found: "Minimum V1 and/or crosswind guidance may need to be adjusted in consideration of the reduced controllability following engine failure on a contaminated runway [Ref. 2 § 8.5]."

Why did we get V1 values as low as Vmcg-limited V1 from our computer calculations?

In 1993 the FAA, together with leading aircraft manufacturers, presented the Take-Off Safety Training Aid (TOSTA) [Ref. 3]. The TOSTA was developed in reaction to an alarming number of over-run accidents and incidents in rejected take-offs (RTO). Among other things, the TOSTA recommended that operators should consider using reduced V1 techniques [Ref. 3 § 4.3.6.8], thereby decreasing the likelihood of over-run accidents or incidents. Based on these recommendations many aircraft operators, including ours, chose to implement the V1-min policy for contaminated runway calculations in their computer performance software. This policy turns out the minimum allowable

© Alexey Lesik / Shutterstock

V1-value, in most cases this is Vmcg-limited V1.

What is the risk of using Vmcg-limited V1 on a contaminated runway?

If an engine failure is recognized at, or close after, V1 we are supposed to continue the take-off. Should an engine failure be recognized, on a contaminated runway, close after Vmcg-limited V1, rudder authority, in combination with achievable side force on the tires, is not yet sufficient to steer the aircraft back to the centre line [Ref. 1]. This will most probably lead to a situation where crews are forced to reject their take-off after V1, from a destabilized state, to avoid a sideways runway excursion (Veer-Off) at high speed. Rejecting a take-off after V1 is a major contributor to RTO-accidents [Ref. 3 § 2.2.4]. In these cases chances are high that the crew will be blamed for the accident because they rejected after V1. The causal controllability problem may remain concealed.

Computer performance software

To show compliance with regulations aircraft manufacturers deliver their aircraft with an Aircraft Flight Manual (AFM). The certificated performance data is nowadays delivered as a digital database: AFM-DPI (Digital Performance Information). There is a standard on how to calculate performance figures from AFM-DPI. The manufacturers of performance software use Standardized Computer Aircraft Performance (SCAP) modules in their computer programs. It is up to the aircraft operator to select a policy on how to use the output of the SCAP-modules within the legal requirements.

Performance on contaminated runways

For contaminated runway operation, the use of full rated thrust is required by the regulations. If performance is not limited this will result in a range of V1-values that comply with Aircraft Flight Manual (AFM) requirements. At the low side V1 is restricted by Vmcg-limited V1 or by accelerate-go (Continued Take-Off). At the high side V1 is restricted by accelerate-stop (Rejected Take-off) or Rotation speed (VR).
The minimum and maximum value at actual Take-Off Weight (TOW) define the allowable V1-range. (Fig. 1)

Figure 1 shows that the V1-min policy will turn out a V1 equal to the Vmcg-limited V1 when V1 is not limited by accelerate-go. On slippery runways (no contamination drag) this is nearly always the case. The dotted orange line shows why computer performance calculations based on AFM data will give lower Vmcg -limited V1-values than the FCOM V1(MCG) table (solid orange line) that has no weight correction. V1-values at the left (low) side of the range will provide margin on accelerate-stop performance and also statistically reduce the chance of a rejected take-off as intended by the recommendations of the TOSTA. To optimize safety a margin to both the Vmcg-limited V1 and Accelerate-Stop performance is required.

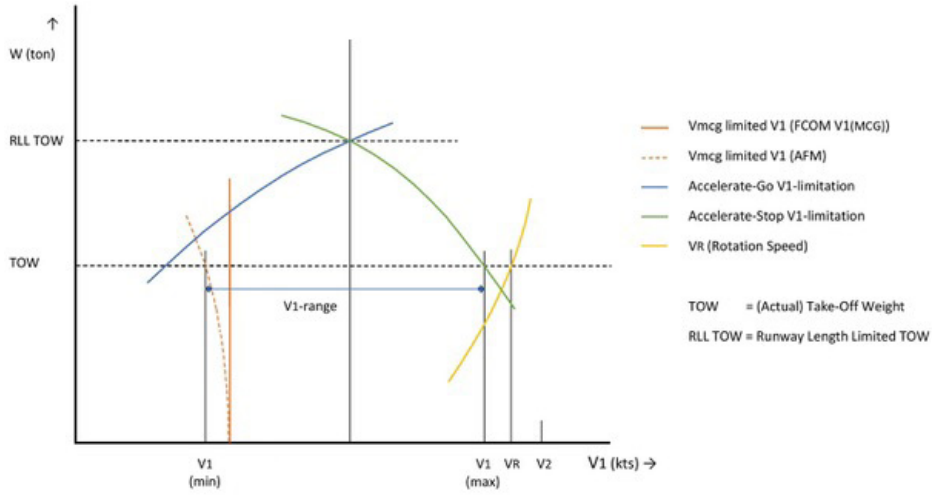


Fig. 1: Typical V1-boundaries on a contaminated runway. (Source: E.J.A.M . Huijbrechts)

V1-policies

Below several V1-policies are listed with considerations on their properties.

- **V1-Min**: The V1-min policy will turn out the minimum allowable V1-value. This policy was selected by many operators for their contaminated runway operations based on recommendations of the TOSTA. As explained before this will result in unsafe V1-values. This policy is most probably still in use with many operators.
- **Balanced V1**: The balanced V1 policy will turn out the V1-value that matches accelerate-go and accelerate-stop runway length.This policy is used by most operators for dry and wet runway performance. It offers the opportunity to maximize reduced thrust to save on engine life. Depending on the algorithm used for balancing and aircraft type it may offer a margin to Vmcg-limited V1 when used on a contaminated runway. However this policy may still turn out unsafe V1-values for aircraft with a relative high Vmcg (e.g. B737-700).
- **V1-Mean**: The V1-mean policy will turn out the average of the minimum and maximum V1-value. It can also turn out the value on a percentage of the range. This policy will turn out a V1-value with a margin to Vmcg-limited V1 whenever there is excess performance available regardless of aircraft type.
- **V1-Range**: The V1-range policy will present both minimum and maximum allowable V1-value to the aircrew. The aircrew can choose a single value from this range to use for their take-off. This policy requires an explanation about the benefits and hazards of low and high V1-values to aircrew. It leaves the responsibility of choice to the aircrew.

What is the best V1-policy to use on a contaminated runway?

The V1-min policy will turn out V1-values that are unsafe for nearly every Take-Off. With help of Dutch ALPA we managed to change the policy of our company into the V1-mean policy. A major American air carrier also changed their policy from the V1-min policy into the V1-mean policy after safety concerns of pilots. They take the V1-value at 25% of the range to use for their contaminated runway take-offs. A Dutch charter company uses the V1-range policy. The balanced V1 policy can offer a margin to Vmcg-limited V1 depending on aircraft type. If performance software turns out V1-values equal to Vmcg-limited V1 it is better to choose the V1-mean policy.

Using one of the safer policies will not guarantee a safe V1-value for every take-off. When you are performance limited the software may still turn out a value close or equal to Vmcg-limited V1. This will only change if a legal requirement to use a margin on the Vmcg-limited V1 is instated.

Conclusion

Vmcg-limited V1 is not a safe V1-speed to use on slippery runways. The risk was significantly increased through the introduction of computer performance calculations resulting in lower V1-values. Computer performance software using the V1-min policy, or the balanced V1-policy for some aircraft types, will turn out a V1-value equal to the Vmcg-limited V1 for nearly every contaminated runway take-off. In these cases it is safer if your company chooses another policy.

References:

Ref. 1 E.J.A.M. Huijbrechts, H.J. Koolstra, J.A. Mulder
"Using Vmcg limited V1, Controllability issues on Contaminated Runways and in Crosswind"
AIAA paper, Journal of Aircraft 24 januari 2019, doi: 10.2514/1.C035222
https://www.researchgate.net/publication/330722384_Using_Vmcg-Limited_V1_Controllability_Issues_on_Contaminated_Runways_and_in_Crosswind
Ref. 2 Take-Off Performance Data for Operation on Contaminated Runways (AC 25-31)
Federal Aviation Administration, December 2015,
https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_25-31.pdf
Ref. 3 Take-Off Safety Training Aid, Federal Aviation Administration, 1993, See. FAA AC No: 120-062
https://flightsafety.org/files/RERR/TakeoffTrainingSafetyAid.pdf

Questions and comments

Erik-Jan Huijbrechts
erik.huijbrechts@hotmail.com

Appendix

In this appendix examples are given of computer performance output with an unsafe V1-value and with a safe V1-value. If you get computer performance outputs in your operation with unsafe V1-values please report this to your flight safety department and your ALPA representative. Probably the issue can be solved by selecting another V1-policy.

Example 1: Computer performance output with an unsafe V1-value

Aircraft: B737-800 24k engines
Runway: EHAM RWY 24 intersection S5
Temp: -2°C (28F)
QNH: 1013 hPa (29,92'') (elevation -10ft)
Wind: 240/0 kts
RWY condition: Braking Action MEDIUM/POOR (RCC2 or equivalent 0,1'' slush)
TOW: 60 tons (133,000lbs)
Config: Engine Anti Ice: ON, Packs/Bleeds: ON, Flaps: 5

In this example the computer performance V1 is below the minimum values in FCOM. This deteriorates the situation as using the value from the FCOM would already be unsafe on a slippery runway.

```
                                ACARS MSG
FLIGHT NO.     1597                                  A/C-ID .PH-BGA
PRINTED 27NOV14 0529                            FROM OCCOVKL 270529
-----------------------------------------------------------------
                          TL EHAM 24/S5  1
AIRCRAFT: 800W 24K              NOTAM: NIL
EHAM 24 /TWY S5
TORA: 3250 M                    TODA: 3310M  ASDA: 3250 M

RWY COND: MED-POOR     --- MM   OAT:  -2  C
WIND: 240/00 KTS                QNH: 1013

TOGW:  60.0  PLTOW:  74.5        ZERO - SEVEN -  FOUR -  FIVE

A/I      PACKS/BLEED   FLAPS
ON          ON          5        ZERO -  FIVE

ASSDT: --

V1: 97                          NINE - SEVEN

VR: 132                          ONE - THREE -   TWO

V2: 141                          ONE -  FOUR -   ONE

MIN EO ACC HT: 1500 FT          NOT TO BE USED WITH MEL/CDL
                                PERF CALCULATION
ENGINE FAILURE PROCEDURE:
CLIMB OUT ON RUNWAY TRACK.

END OF REPORT
```

Fig. 2a: Computer Performance Output B737-800

V1(MCG)
Max Takeoff Thrust

TEMP		PRESSURE ALTITUDE (FT)						
°C	°F	-2000	0	2000	4000	6000	8000	10000
70	158	90	88					
60	140	90	88	87	85			
50	122	92	90	87	85	83	81	79
40	104	97	95	91	88	84	81	79
30	86	100	98	95	92	88	85	81
20	68	100	99	97	95	92	88	85
-60	-76	101	101	98	96	94	91	89

Fig. 2b: FCOM table V1(MCG) B737-800

Example 2: Computer performance output with a safe V1-value

Aircraft: B787-10 76k engines
Runway: EHAM RWY 24 intersection S7E
Temp: 0°C (32F)
QNH: 1013 hPa (29,92'')
Wind: 240/0 kts
RWY condition: Braking Action MEDIUM/POOR (RCC2 or equivalent 0,1'' slush)
TOW: 220 tons (487,000lbs)
Config: Engine Anti Ice: AUTO, Packs/Bleeds: NA, Flaps: Optimum

In this example the computer performance V1 is, with some margin, above the minimum value in FCOM. This is a safe situation.

```
FLIGHT NO.      569                                   A/C-ID PH-BKA
PRINTED 140320 0904                             FROM OCCOVKL  140902
-----------------------------------------------------------------
                          EHAM 24/S7E
AIRCRAFT: 7810 76A              NOTAM: NIL
EHAM 24 /TWY S7E
TORA: 3435 M                    TODA: 3495M  ASDA: 3435 M

RWY COND: MED-POOR     --- MM   OAT:  0   C
WIND: 240/00 KTS                QNH: 1013

TOGW: 220.0  PLTOW: 252.5        TWO -  FIVE -   TWO -  FIVE
CG:        STD


A/I      PACKS/BLEED   FLAPS
AUTO        XXX         17       ONE - SEVEN

ASSDT: --

V1: 138                          ONE - THREE - EIGHT

VR: 152                          ONE -  FIVE -   TWO

V2: 159                          ONE -  FIVE -  NINE

MIN EO ACC HT: 1500 FT          NOT TO BE USED WITH MEL/CDL
                                PERF CALCULATION
ENGINE FAILURE PROCEDURE:
CLIMB OUT ON RUNWAY TRACK.
```

Fig. 3a: Computer Performance Output B787-10

Takeoff Speeds - Dry Runway
Max Takeoff Thrust
Flaps 15
Table 4 of 6: V1(MCG)

TEMP (°C)	V1(MCG) (KIAS) PRESSURE ALTITUDE (FT)								
	-2000	0	2000	4000	6000	8000	10000	12000	14000
60	119	116	114	112	109	106	101	99	95
55	119	116	114	112	109	106	101	99	95
50	122	119	114	112	109	106	101	99	95
45	124	122	117	112	109	106	101	99	95
40	127	125	120	115	110	106	101	99	95
35	129	127	122	117	113	108	101	99	95
30	129	129	125	120	115	110	103	99	95
25	130	129	126	122	117	112	105	99	95
20	130	129	126	122	119	113	107	101	95
15	130	129	126	123	119	115	109	103	97
10	130	129	126	123	119	115	111	105	99
5	130	129	126	123	119	115	111	107	101
0	130	129	126	123	119	116	111	107	102
-60	131	130	127	123	120	117	112	108	103

Fig. 3b: FCOM table V1(MCG) B787-10

© Pixabay

Mentoring

Was ist das eigentlich?

Bernd Roemmelt
FO CRJ900
AG Diversity and Social

Wenn Sie sich einmal an die ersten Tage und Monate in Ihrem Unternehmen, an Ihr allererstes Typerating oder das zurückliegende Upgrading erinnern, denken Sie vielleicht auch an Personen, von denen Sie Unterstützung erfahren haben, an die Sie sich mit Fragen wenden konnten oder die Sie sich aufgrund Ihrer Arbeitsweise und Ihres Führungsstils zum Vorbild genommen haben.

Wie funktioniert der Urlaubsrequest? Wo werde ich nach dem Deadhead Flug abgeholt? Welche Person ist in Gehaltsfragen zuständig? Wie gehe ich bei Konflikten mit Kollegen um? Wie teile ich mir die Zeit im Turnaround effektiv ein?

Auf diese Fragen in einem neuen Unternehmen Antworten zu finden, raubt Kapazitäten und Zeit, die sicherlich besser für das Training aufgewendet werden können. Umso besser, wenn man bereits zu Beginn der Karriere auf eine Person trifft, die solche Fragen beantwortet, die Anregungen gibt und darüber hinaus bereit ist, Erfahrungen und Wissen zu teilen.

Ich selbst traf in den ersten Tagen meiner Linienausbildung auf eine solche Person. In dieser Phase meines Trainings hatte er die Funktion des "Safety Pilot", war ebenfalls First Officer und zum damaligen Zeitpunkt seit 3 Jahren im Unternehmen beschäftigt. Von ihm schaute ich mir eine effektive Flugvorbereitung und Zeiteinteilung ab. Ihn kontaktierte ich bei Fragen, auf die ich selbst keine Antworten fand. Auf gewisse Weise war ich Mentee und er Mentor, wenn auch nur informell. Bis heute begegnet mir das „informelle Mentoring“ im beruflichen und privaten immer wieder. Wenn ich als Safety Pilot im Einsatz bin, gebe ich gerne Hilfestellungen und teile meine Erfahrungen mit den neuen Kolleginnen und Kollegen. Bei anderen Projekten bin ich „der Neue“ und bin auf Hilfestellungen, Anregungen und Unterstützung anderer Personen angewiesen.

© Shutterstock / Monkik

Kompetenzen sind von Mensch zu Mensch unterschiedlich, und einige besondere Fähigkeiten braucht es schon, um ein effektives und erfolgreiches Mentoring durchzuführen: Empathie, Bereitschaft und Zeit, sich in einen gemeinsamen Prozess zu begeben, helfen dabei, für das Gegenüber ein wertvolles Mentoring zu gestalten. Ebenso wichtig ist es, alternative Denk- und Handlungsmuster zu akzeptieren: Es braucht Offenheit gegenüber der Andersartigkeit des Mentee.

Ein informelles Mentoring passiert eher durch Zufall. Daher können nicht alle von Mentoring profitieren. Um das zu ändern, ergänzt das formelle Mentoring das informelle. Bei dieser Art werden Mentee und Mentorin oder Mentor aktiv – im besten Fall zu Beginn der Karriere – zusammengeführt. In regelmäßigen Abständen werden Treffen und anstehende Themen vereinbart. Es findet aktives Netzwerken statt, d.h. Mentees lernen die verantwortlichen Personen und Zuständigkeiten der verschiedenen Bereiche kennen. Auf diese Weise ist es den Mentees möglich, sich auf die Ausbildung zu konzentrieren und keine Ressourcen mit der Suche nach einem Weg durch das Labyrinth aus Strukturen, Bereichen und Abteilungen zu verbrauchen. Eine weitere positive Auswirkung ist – durch effiziente Nutzung der eigenen Kapazitäten – die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit. Mentoring ist zeitlich nicht begrenzt und kann sämtliche berufliche und persönliche Prozesse optimieren. Vielleicht sogar im gleichen Team.

Über den Tellerrand

Eine Serie über Jobalternativen, das zweite Standbein und die Entwicklung und Verwirklichung von Ideen

Bernd Roemmelt
FO CRJ900
AG Diversity and Social

In letzter Zeit treffe ich häufiger auf Kolleginnen und Kollegen, deren Beruf(ung) nicht nur das Steuern eines Flugzeuges ist. Vielleicht oder vermutlich liegt es daran, dass sich momentan viele von uns um die Sicherheit ihres Jobs sorgen und wir deshalb innerhalb der Crew auch auf solche Themen zu sprechen kommen. Jedenfalls haben mir die Erzählungen über nebenberufliche Ausbildungen und Tätigkeiten gezeigt, wie vielfältig und vielseitig interessiert unser Kollegium ist. Ich traf auf einen Rettungssanitäter, eine Trainerin, einen IT-Berater, einen Banker und auf eine Heilpraktikerin.

Veränderung entsteht aus großen Träumen

Carola ist Heilpraktikerin UND Kapitänin auf dem CRJ. Sie erzählte mir mit so viel Begeisterung und Leidenschaft von ihrem zweiten Standbein, dass ich nah dran war, sofort mit der Ausbildung zu beginnen. Allerdings ist – wie auch ich – nicht jeder zum Heilpraktiker geboren und meine Interessen und Stärken fallen nicht in diesen Bereich. Carola jedoch hat vor Jahren den Blick über den Tellerrand gewagt und so den Grundstein für ihre jetzige Tätigkeit gelegt. Begonnen hat es – wie so vieles – mit einer Idee und ihrem Interesse an Sport. Sie begann eine Ausbildung zur Personal Trainerin, entwickelte sich in verschiedenen Bereichen weiter und absolvierte Schritt für Schritt die geforderten Module. Auf ihrem Weg zur Personaltrainerin bildete sie sich in Cardiofitness, Sportrehabilitation, Ernährung und Gesundheit fort und legte zunächst den Schwerpunkt ihrer Arbeit auf Ernährungsberatung. Um ihre Arbeit mit und an Menschen durch weitere anerkannte Qualifikationen zu untermauern, begann Carola mit der Ausbildung zur Heilpraktikerin bei der ILS — einer renommierten Fernhochschule. In unserem Gespräch erzählte sie über die 2-jährige Ausbildung, Pflichtpraktika und die ihr zur Verfügung gestellten Lernunterlagen. Ihr Resümee: jederzeit wieder! An der gleichen Hochschule. Im Mai 2019 machte sie ihren Abschluss. Ganz nach ihrem Leitsatz „Ernährung heilt“ ist ihr momentanes Steckenpferd die Ernährungsphysiologie. Und das Spektrum dieses Berufs ist sehr facettenreich, wie mir aus ihren Erzählungen bewusst wurde. Der Tag mit Carola verging unfassbar schnell und hat mich zum Nachdenken angeregt. Ich bin jedes Mal begeistert, solche Geschichten zu hören – und zu erfahren, dass Menschen zwei Passionen zu ihrem Beruf gemacht haben.

Haben Sie einen Plan B?

Warum erzähle ich eigentlich über eine Person, die Sie vermutlich gar nicht kennen? Die Idee für diesen Artikel ist bereits vor der Corona-Pandemie entstanden. Einfach mal über den Tellerrand schauen ... Und jetzt lohnt sich dieser Blick mehr denn je – um einen Plan B zu entwickeln.

Wir helfen uns gegenseitig

Innerhalb der Vereinigung Cockpit hat sich eine Task Force gruppiert, in der Ideen und Konzepte entwickelt und umgesetzt werden. Unser Ziel ist es, Ihnen Unterstützung, Entlastung und Inspiration zu geben – und Sie auch aktiv einzubinden. Unter anderem werden in Kooperation mit dem Führungskräfte Dachverband ULA Hospitationen, Praktika und Mentoring-Programme für Sie organisiert.

Schreiben Sie mir!

An was arbeiten Sie? Haben Sie ein zweites Standbein? Was ist Ihr Traum? Oder kurz und knapp: Welche Ausbildung, Weiterbildung oder welches Studium haben Sie absolviert? Über welche Institution oder welchen Anbieter haben Sie das gemacht und können Sie diese weiterempfehlen?

Schreiben Sie mir, was Ihre Geschichte ist und helfen Sie dabei, andere zu inspirieren und berufliche Alternativen aufzuzeigen. Ihre Antworten werden als Informationen ohne persönliche Angaben in einer Sammlung auf der VC-Homepage zur Verfügung gestellt.

Weitere Informationen

Auf der VC-Homepage steht Ihnen im Mitgliederbereich die neue Rubrik "Arbeitsmarkt" mit Weiterbildungsmöglichkeiten, Stellenmarkt und Bewerbungstipps zur Verfügung.

Haben Sie Interesse an Praktika, Hospitationen oder Mentoring-Programmen bei Unternehmen anderer Branchen? Dann schreiben Sie mir ebenfalls.
Ich freue mich auf Ihre Nachrichten!

Bernd Roemmelt
bernd.roemmelt@vcockpit.de

Steuerfalle Kurzarbeitergeld

Hinweise zur steuerlichen Behandlung

© Shutterstock / Daniel Jedzura

Markus Krause
Fachanwalt für Steuerrecht

Das Jahr 2020 hat für viele Mitglieder zu massiven Einschnitten in der Einkommensstruktur geführt. Nahezu jedes Mitglied hat Kurzarbeitergeld bezogen - und dieses Kurzarbeitergeld findet unmittelbar Niederschlag in den steuerlichen Pflichten. Die wesentlichen Auswirkungen werden nachstehend kurz skizziert.

1. Verpflichtung zur Abgabe einer Einkommensteuererklärung

Kurzarbeitergeld stellt eine sog. Lohnersatzleistung dar. Dies führt dazu, dass nach § 46 Abs. 2 EStG eine Einkommensteuererklärung abzugeben ist, wenn die Summe des Kurzarbeitergeldes im Jahr 2020 den Betrag von 410,00 Euro überstiegen hat. Dies kann das Finanzamt leicht überprüfen, da ihm die gezahlten Beträge automatisch übermittelt werden.

2. Frist

Die Einkommensteuererklärung 2020 ist bis zum 31.07.2021, bei Zuhilfenahme eines steuerlichen Beraters bis zum 28.02.2022 einzureichen. Bei verspäteter Abgabe drohen Verspätungszuschläge oder sogar Schätzungsbescheide.

3. Steuerliche Behandlung

Kurzarbeitergeld ist grundsätzlich steuerfrei, § 3 EStG. Dies bedeutet aber keinesfalls, dass es steuerlich „unter den Tisch fällt." Vielmehr unterliegt es dem so genannten Progressionsvorbehalt. Dies bedeutet wiederum, dass sich der Steuersatz auf die übrigen Einkünfte (Lohn, Gehalt, Vermietungseinkünfte, gewerbliche Einkünfte u.a.) teils beachtlich erhöht. Dies kann zu erheblichen Steuernachzahlungen führen.

Insofern ist es zur Planung unerwarteter Nachzahlungen ratsam, die steuerliche Planung frühzeitig zu beginnen und gegebenenfalls steuerstrategische Weichen zu stellen (Einzel-/Zusammenveranlagung u.a.) und etwaig Rücklagen zu bilden.

Kontakt:
krause@bkp-legal.com
https://www.bkp-legal.com

© Pixabay / AJEL

Ehrenamtliche Richter gesucht

Die VC sucht Mitglieder, die sich als ehrenamtliche Richterin oder Richter am Arbeitsgericht ihres Wohnsitzes engagieren wollen. Aktuell sind am Landesarbeitsgerichten Hessen und Köln sowie am Arbeitsgericht Köln Stellen zu besetzen.

Voraussetzungen

An Arbeitsgerichten kann sich jeder bewerben, der oder die im jeweiligen Gerichtsbezirk wohnt oder stationiert ist. Es sind keine vorherigen Erfahrungen oder Vorkenntnisse nötig.

Für die Tätigkeit als ehrenamtlicher Richter oder ehrenamtliche Richterin an einem Landesarbeitsgericht sollten Bewerber zuvor bereits an einem Arbeitsgericht Erfahrungen gesammelt haben oder anderweitige juristische Vorkenntnisse mitbringen.

Aufgaben

Ehrenamtlichen Richterinnen und Richter sollen durch ihre praktischen Erfahrungen und Kenntnisse des betrieblichen Geschehens die hauptamtlichen Vorsitzenden darin unterstützen, in arbeitsrechtlichen Streitigkeiten praxisnahe Entscheidungen zu treffen. Die Amtszeit ist verpflichtend auf 5 Jahre festgelegt.

Einen ausführlichen Leitfaden zum Ehrenamt als Richter oder Richterin in der Arbeitsgerichtsbarkeit finden Sie auf der Website des Hessischen Ministeriums der Justiz unter https://justizministerium.hessen.de/gerichte-behoerden/ehrenamt

Sie möchten sich bewerben?

Wenn Sie Fragen haben oder sich bewerben wollen, wenden Sie sich bitte an Henrike Schlesiger, VC-Rechtsabteilung unter schlesiger@vcockpit.de

Auf Kurs bleiben, auch bei der LoL-Versicherung!

© heychli@shutterstock

Michael J. Charles
AHC
Versicherungsmakler

Der Ausbruch der Corona-Krise im Frühjahr letztes Jahr hat, insbesondere auch in der Luftfahrtbranche, keinen Stein auf dem anderen gelassen. Lockdown, Kurzarbeit und auch Konkurse gefährdeten und gefährden eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Auch das Cockpitpersonal ist hiervon betroffen.

Fast jeder verantwortungsbewusste Pilot ist davon überzeugt, dass die Absicherung des Flugdienstuntauglichkeitsrisikos ein unverzichtbarer Bestandteil privater oder auch betrieblicher Versicherungen ist. Dies zeigen eindeutig die Zahlen der bei geeigneten Versicherungsunternehmen versicherten Verkehrsflugzeug und Hubschrauberführern. Nun erfordern solche Versicherungen aber auch oft einen nicht unerheblichen Beitragsaufwand, den es vor allem in unruhigen Zeiten sorgsam zu budgetieren gilt. Was also ist zu tun, wenn durch temporäre Zahlungsschwierigkeiten die Beitragszahlung schwerfällt?

Die Versicherungswirtschaft hat schon bald nach Eintritt der Corona-Krise reagiert und bietet - je nach Gesellschaft und Versicherungsart - unterschiedliche Möglichkeiten an, den Versicherten möglichst unter Beibehaltung des Versicherungsschutzes entgegenzukommen. Die Zusagen sind zum Teil zeitlich begrenzt; jedoch ist mit Verlängerungen zu rechnen. Die Palette der Erleichterungen geht von der zinslosen Stundung der Beiträge, bei der der Versicherungsschutz erhalten bleibt, über die Beitragsfreistellung, bei der der Versicherungsschutz in der Regel deutlich reduziert wird, bis zur nicht zu empfehlenden Aufgabe des wichtigen Vertrages durch Kündigung. Was im Einzelnen für Sie der beste Weg ist, sollten Sie sich vom Betreuer Ihrer Verträge erläutern lassen.

An dieser Stelle möchte ich besonders auf den Einfluss einer Arbeitslosigkeit auf Ihren Versicherungsschutz eingehen. Wie verhält es sich bei der Flugdienstuntauglichkeitsversicherung/Berufsunfähigkeitsversicherung,

welche die meisten von Ihnen über eine Kapital- oder Rentenversicherung mit angehängter Zusatzversicherung oder als selbstständige Berufsunfähigkeitsversicherung gewählt haben? Diese Verträge können in Form einer privaten oder einer staatlich geförderten Versicherung, aber auch über eine betriebliche Altersversorgung bestehen. In den Bedingungen der Versicherer wird auf das Thema Arbeitslosigkeit nicht immer explizit eingegangen. Im Einzelfall ist aber ohnehin immer eine spezielle Leistungsprüfung anhand der vorliegenden, unterschiedlichen Bedingungen vorzunehmen.

Gehen wir einmal davon aus, dass Sie bei einem der mit „gut“ zu bewertenden Berufsunfähigkeitsversicherer versichert sind. Die dort zu Grunde liegenden Bedingungen gehen zunächst davon aus, dass Sie generell in dem von Ihnen zuletzt ausgeübten Beruf versichert sind. Dies gilt auch bei Eintritt einer Arbeitslosigkeit. Allerdings machen viele Versicherer eine während der Arbeitslosigkeit eingetretene Berufsunfähigkeit nach drei, vier oder fünf Jahren bei der Leistungsentscheidung von der Frage abhängig, welchen anderen Beruf Sie auf Grund Ihrer Ausbildung und Erfahrung ausüben könnten. Diese Tätigkeit muss aber im Leistungsfall in der Regel der Lebensstellung zum Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Berufsleben entsprechen. Es kann, je nach Gesellschaft, auch eine neue Einschätzung der Lebensstellung erfolgen.

Ist man bei einem der Spitzenversicherer mit besonderen Vereinbarungen für Cockpitpersonal versichert (hier werden für das fliegende Personal Leistungserweiterungen eingeschlossen), muss man im Hinblick auf diese besonderen, zusätzlichen und ergänzenden Bedingungen folgendes beachten: Der Versicherungsnehmer muss den Umstand der Arbeitslosigkeit dem Versicherer umgehend anzeigen. Daraufhin entfallen zunächst die „Besonderen Vereinbarungen für das Cockpitpersonal“. Es bleiben aber selbstverständlich die „normalen“ Berufsunfähigkeitsversicherungsbedingungen bestehen. Versichert bleibt dann der zuletzt ausgeübte Beruf. Nimmt der Versicherte innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Arbeitslosigkeit wieder eine Beschäftigung als Pilot auf, werden die Sonderbedingungen wieder eingeschlossen. Bei einer zurückliegenden Arbeitslosigkeit von 12 bis maximal 24 Monaten prüft der Versicherer den Einschluss anhand eines vorzulegenden Medicals. Voraussetzung bei diesem speziellen Verfahren zu den Sonderbedingungen ist allerdings, dass unmittelbar vor Eintritt der Arbeitslosigkeit der Versicherungsschutz ordnungsgemäß bestanden hat und keine Fluguntauglichkeit vorlag. Im Klartext heißt das: Die besonderen Vereinbarungen fallen je nach dem weg, aber man bleibt in jedem Fall mit den ansonsten guten Bedingungen auch im Berufsunfähigkeitsfall als Verkehrsflugzeugführer versichert.

Wichtig zu wissen ist außerdem, dass bei vielen Versicherern auch die Möglichkeit besteht, während eines finanziellen Engpasses eine Stundung der Beiträge mit Nachzahlungsoption oder späterer Leistungskürzung zu vereinbaren. Einige Versicherer nehmen für die Stundung auf Grund von Arbeitslosigkeit noch nicht einmal Zinsen. Wie das ganze nun bei Ihrem speziellen Versicherer aussieht, verrät natürlich nur ein Blick in die Versicherungsbedingungen und/oder eine entsprechende Rückfrage.

Es gibt aber neben der bis hier erwähnten Berufsunfähigkeits-(Zusatz-)Versicherung auch noch die klassische Loss of Licence-Summenversicherung. Diese Form der Absicherung besteht oft über Gruppenversicherungen der Airlines für ihre Mitarbeiter im Cockpit. Scheidet der Mitarbeiter aus einem solchen Unternehmen aus – und das ist ja meist die Ursache der Arbeitslosigkeit – so endet der Versicherungsschutz. Allerdings kann der Versicherer eine Umwandlung in einen Einzelvertrag ermöglichen. Er macht dies aber von einem entsprechenden Antrag abhängig. Und hier ist die Frage offen, ob ein arbeitsloser Pilot weiter versichert wird, und wenn ja, zu welchen Konditionen.

Ist man von vorneherein in einem LoL-Einzelvertrag versichert, hängt der Versicherungsschutz weiterhin am Bestehen der Lizenz. Insoweit müssten Sie in jedem Fall die Lizenz erhalten. Allerdings lassen die Versicherungsbedingungen einiger klassischer LoL-Versicherungen nicht klar erkennen, ob der Wechsel in die Arbeitslosigkeit eine Gefahrerhöhung darstellt, die der Anzeigepflicht und damit der Neueinschätzung des Risikos durch den Versicherer unterliegt. Das bedeutet für Sie, dass je nach Entscheidung des Versicherers der Versicherungsschutz verloren gehen kann.

Es gibt auch Verträge, bei denen bei Kündigung durch den Arbeitgeber der Versicherungsschutz für die ersten 12 Monate weiterwirkt. Bei anderen Gründen der Nichtbeschäftigung kann auch eine Weiterversicherung von i.d.R. 6 Monaten möglich sein. Der Umstand der Beschäftigungslosigkeit ist dem Versicherer jedenfalls umgehend zu melden. Aber auch hier ist eine Einzelbetrachtung Ihres bestehenden Vertrages zur Rechtssicherheit notwendig.

Sie sehen, Arbeitslosigkeit hat viele Folgen und damit eventuell auch gravierende Auswirkungen auf die finanzielle Absicherung Ihrer beruflichen Leistungsfähigkeit. Prüfen Sie bitte, welche vertragliche Sicht Ihr Versicherer auf diese Frage hat und/oder sprechen Sie Ihren persönlichen Berater an.

Ich jedenfalls wünsche Ihnen vor allem, dass die Überlegungen, die meine Ausführungen anregen sollen, rein theoretischer Natur bleiben. Always keep the blue side up!

> „Die Versicherungswirtschaft hat schon bald nach Eintritt der Corona-Krise reagiert und bietet - je nach Gesellschaft und Versicherungsart - unterschiedliche Möglichkeiten an, den Versicherten möglichst unter Beibehaltung des Versicherungsschutzes entgegenzukommen.

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Hans-Joachim Lehmann

*27.09.1936
† 26.08.2020

Hans-Joachim Lehmann war zuletzt Kapitän auf B747 bei der Lufthansa. Er war seit 1969 VC Mitglied, vielen Dank für 51 Jahre Mitgliedschaft.

Alfred Robrecht

*11.10.1937
† 11.03.2020

Alfred Robrecht war Kapitän der DC10 bei Lufthansa. Er trat der VC 1969 bei, wir bedanken uns für 51 Jahre Treue.

Just Ossendorp

*05.09.1983
† 25.09.2020

Just Ossendorp flog als First Officer bei Sun Express Deutschland den A330. Er wurde 2017 Mitglied der VC, wir danken für 3 Jahre Mitgliedschaft.

Wolfgang Winkler

*19.08.1949
† 07.12.2020

Wolfgang Winkler war vor seinem Ruhestand Kapitän einer B737 bei der Lufthansa. Seit 1977 war er Mitglied der VC, wir danken für 43 Jahre Mitgliedschaft.

Wir halten ihr Andenken in Ehren

VC-Supportline

Medizinische und psychologische Experten bieten Unterstützung an, bevor Belastungen zu Problemen werden.

+49 (0)69 6959 76 222

Antiskid-Team

Sie erkennen ein eigenes Problem, ein Problem bei einer Kollegin, einem Kollegen in Ihrem Umfeld? Wir helfen bei psychischen Erkrankungen und Substanzstörungen. www.antiskid.info
Support-Hotline: 0800 ANTISKID (0800-26847543)

Benjamin Adler LH, 0176 34525962
Jens v. Allwörden LH, 0170 9668562
Marcus Baum LH, 0175 2963267
Klaus Bergert TUI, 0172 5179921
Falk Friedrichs, 0179 2955583
Volker Gold LH, 0177 7983735
Jens Gurges LCAG, 0172 9701200
Patrick Gramlich ex IQ, 0162 9898797
Sven Hammerstein TUI, 0160 90828000
Christian Hirschmann DLH, 0175 2271279
Jörg Höhnerbach Aerologic, 0170 4166060
Fabian Kant LH, 0163 1561662
Rouven Katz GWI, 0160 91119119
Ralf Konschak EWG, 0177 7029337
Timo Kratz GWI, 0151 46148778
Manfred Kuntz ex LH, 0151 58964747
Lars Lenwerder CLH, 0151 70004340
Steve Literski EW, 0151 40108727
Rolf Münter DLH, 0175 8384700
Matthias Naß TUI, 0173 2156839
Dirk Petersen BCS, 0162 2401331
Steffen Rauth CFG, 0151 58900166
Ebbi Schmidt SXD, 0151 70302686
Marcel Ohneberger GWI, 0173 7648990
Toni Warbruck LCAG, 0151 52517740
Bernd Würz ex CLH, 0175 2983639
Hans Zika LH, 0176 64939601

CISM-Team

CISM-Hotline: 0700-77007703

www.Stiftung-Mayday.de

Stichwort „CISM“

VC-Mediationsteam

- Mediationsteam@vcockpit.de

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

- Kai Feldhusen (Tel.: +49 (0) 6195 901794)
- Marcus Baum (Tel.: +49 (0) 151 58942096)
- Corinna Mohr (Tel.: +49 (0)151 58911436)

Fluguntauglich?

Stehen Fluguntauglichkeit oder ein länger dauerndes „Pending“ zur Diskussion? Sie haben Gesprächsbedarf und suchen eine Person Ihres Vertrauens? Als Berufsverband bieten wir betroffenen Mitgliedern bei vielen Fragen Hilfe von Anfang an. Scheuen Sie sich nicht, sich frühzeitig an Ihre VC zu wenden.

☑ Medizinisches/Fachärzte

Suchen Sie einen ärztlichen Rat, Informationen zu Verfahrensfragen mit dem LBA, medizinische Gutachter oder andere Fachärzte, wenden Sie sich vertrauensvoll an die Mitglieder der VC-Arbeitsgruppe Flugmedizin, deren Mitglieder in Doppelqualifikation Arzt und Verkehrspilot „beide Seiten“ beherrschen:

- Dr. med. Volker Jacoby (Tel.: 0171/4211244)
- Wolfgang Kuck (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Sami Mothadi (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Dr. med. Karsten Kempf (Tel.: 0179/3917889, agmed-aerzte@vcockpit.de)

☑ Loss of Licence-Versicherung

Möchten Sie sich über Meldepflichten und Ansprüche aus Ihrer Loss of Licence-Versicherung informieren, wenden Sie sich bitte an Ihren dafür zuständigen Versicherungsfachmann. Angesichts der unterschiedlichen Versicherungsbedingungen am Markt bitten wir um Ihr Verständnis, dass die VC hier keine „Inhouse-Expertise“ bereitstellen kann.

☑ Arbeits- und Versorgungsrecht

Fragen arbeits- und versorgungsrechtlicher Natur sollten Sie zunächst versuchen, mit Ihrer Personalvertretung zu klären. Bleiben noch Punkte offen, steht Ihnen die VC-Rechtsabteilung gerne Rede und Antwort:

- Rechtsabteilung (Tel.: 069/695976-130, recht@vcockpit.de)
- Rechtsanwältin Dr. Claudia Jakobi (Tel.: 069/695976-131, jakobi@vcockpit.de)

☑ Haben Sie noch Fragen?

Gibt es noch Themenkomplexe, die die genannten Experten nicht abdecken? Dann sprechen Sie mit unserer Abteilung Flight Safety:

- Karin Werner (Tel.: 069/695976-121, werner@vcockpit.de)

© geralt@pixabay

Terminrückblicke

Die Highlights von April bis September 2020

© Schira@shutterstock

09.06.2020
ATMA-Meeting der ECA (Moritz Renn)

Anfang Juni vertraten vier Mitglieder der Arbeitsgruppe Air Traffic Services die VC beim virtuellen Treffen der Air Traffic Management & Airports working group (ATMA) der European Cockpit Association (ECA). Neben einem Bericht wie ECA die Piloteninteressen während der Krise bei der EU und Institutionen wie EASA und Eurocontrol adressiert, wurde auch am Positionspapier zu Remote Tower gearbeitet. Dies sind virtuelle Kontrollzentralen, die über Kameras und Sensoren einen Flughafen aus der Ferne kontrollieren. In Deutschland steht solch ein Kontrollzentrum in Leipzig und die DFS kontrolliert von dort seit Ende 2018 Saarbrücken (Erfurt und Dresden werden folgen). Da es bisher kaum Regeln zu dieser technischen Neuerung gibt, muss z.B. festgelegt werden, ob Ziel- und Ausweichflughafen aus dem gleichen virtuellen Zentrum kontrolliert werden dürfen (Stichwort Ausfallsicherheit). Weitere Themen waren die Mitarbeit an der Überarbeitung des European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (Der erste Teil wurde kürzlich auf der EASA-Website (PDF) veröffentlicht) und die mögliche Einführung einer europaweiten Feuerwehrfrequenz (z.B. 121.555). Im Oktober findet das nächste Treffen statt.

18.08. - 19.08.2020
IFALPA FPWG (Nina Moers)

Am 18. und 19. August 2020, jeweils um 20:00 Uhr UTC, fand das virtuelle Treffen der Female Pilots Working Group der IFALPA unter der Leitung von Nina Moers und Carole Couchman statt. Beide Male waren mehr als 30 Pilotinnen aus 20 Ländern virtuell dabei.
Am ersten Abend war zusätzlich Brian Shury vom IFALPA IRT anwesend, um Feedback zu dem Papier zu geben, das im letzten Call erarbeitet wurde. Ein weiteres Thema dieses Abends war, wie man Pilotinnen besser vernetzen und motivieren kann, sich in Berufsverbänden etc. zu engagieren.
Thema des zweiten Abends war Flexible Rostering bzw. Teilzeit, als Möglichkeit, Familie und Beruf zu vereinbaren und unter Covid 19 dem gegenwärtigen Stellenabbau entgegenzutreten. Weiter wurde der Entwurf eines Papiers zu den Themen Diversity und Inclusion vorgestellt.

01.09. - 03.09.2020
Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress (Niklas Ahrens)

Auf dem diesjährigen Deutschen Luft- und Raumfahrtkongress hat die VC zwei Vorträge zur Problematik des ILS-Spoofing gehalten. Hierbei hat Niklas Ahrens von der Arbeitsgruppe ADO zunächst die technischen Aspekte beleuchtet, während sich Anja Granvogl als Vertreterin der Arbeitsgruppe QUAT anschließend derselben Thematik im Hinblick auf Human Factors widmete. Durch die weiterhin bestehenden Veranstaltungsverbote fand der Kongress virtuell statt. Trotz der andauernden technischen Störung - insbesondere am ersten von drei Tagen - gelang es den Teilnehmern zusehends, auch in dieser Form ins Gespräch zu kommen und insbesondere die Podiumsdiskussion als Abschluss des Dialogtags Luftfahrt erwies sich als fruchtbar.

KLEINANZEIGEN

Alle VC-Mitglieder haben die Möglichkeit, an dieser Stelle kostenfrei eine Kleinanzeige zu schalten. Den Text (max. 600 Zeichen) bitte unter Angabe des Namens und der Mitgliedsnummer an folgende Adresse senden: presse@vcockpit.de

Recovery from unusal attitude, spatial disorientation, high-G manoever, den Anflug des legendären Space Shuttle am Kennedy Space Center nachempfinden oder auch alles zusammen.
Mit der weltweit einzigen noch operierenden Flotte von F104 ‚Starfighter' können Sie sich als Pilot ein einzigartiges Flugtraining buchen. Neugierig? Dann mal **www.starfighters.net** oder **www.starfighterstore.com** aufsuchen. Hintergrundinfo und Gruppenpreise gibt es von VC-Mitglied Detlef Stark. Für einen telefonischen Termin bitte eMail an: **detlef@starfighters.net**

Anzeige

CONTACT NOW! **0049 561 585 805 70 / WWW.PILOTEN-TARIFE.DE / DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.**

VEREINIGUNG COCKPIT

Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht' s zur Online-Version des Aufnahmeantrags

https://www.vcockpit.de/die-vc/verband/aufnahmeantrag.html

Anzeige

Flugdienstuntauglich – ich doch nicht!

Aber was ist eigentlich, wenn doch?

Bei Albatros profitieren Piloten von speziellen Konzepten zur Absicherung der Flugdienst-untauglichkeit (FU), die optimal auf ihre speziellen Bedürfnisse zugeschnitten sind.

www.albatros.de

Like us

Albatros

Ein Unternehmen der Lufthansa Group

Anzeige

DR. ANDREA GHIRARDINI

STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer

Erbschaft- und Schenkungsteuer

Beratung bei Investitionsentscheidungen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine

an den Flughäfen München und Frankfurt

Bavariaring 26 • 80336 München

Tel. + 49 89 38 666 320 • Fax + 49 89 38 666 321

Mobil + 49 151 191 888 77

kanzlei@ghirardini.de • www.ghirardini.de

Anzeige

AHC
Assekuranzmakler Hagemann und Charles GmbH
Sachsenring 43-47
50677 Köln
Tel.: +49 221 33604-15
info@ahc-assekuranz.de
www.ahc-assekuranz.de
Damit Ihre Vorsorge nicht ins Trudeln gerät!
Mit unseren Spezialprodukten für Cockpitpersonal
sind wir seit über 30 Jahren Ihr Experte
für Versicherungen und Finanzdienstleistungen.

VC-Seminarangebot

Sicherheit - Führung - Human Factors
Human Factors Training der VC - Eine praxisnahe CRM-Vertiefung

Das Seminar ist als Bildungsurlaub anerkannt. Jetzt auch in NRW! Ebenso Nicht-Mitglieder und Kollegen ohne Bildungsurlaubsanspruch sowie Teilnehmer aus nicht fliegerischen Berufen sind herzlich willkommen.

Basisseminar, 03. - 07.05.2021

Anmeldeschluss 12.04.2021
Ort: Sattelbergalm, Österreich
Teilnehmerzahl 10-14 Personen

Aus dem Inhalt:

- Flugsicherheit gewährleisten durch kompetentes Führen
- Persönliche Stärke entwickeln
- Zielorientiertes Kommunizieren
- Verbesserung der persönlichen Überzeugungskraft
- Umgang mit aggressivem Verhalten
- Aufbau natürlicher Autorität
- Konflikt/Team: Konfliktfähigkeit und emotionale Kompetenz
- Teambildung und Teamführung

Informationen:

- Flugkapitän Ralf Nitsche, ralf.nitsche@vcockpit.de
- Vereinigung Cockpit, Sekretariat Flight Safety, Karin Werner, werner@vcockpit.de und
- im Mitgliederbereich der VC-Homepage

Anmeldung: emotions2lead, Mils (Österreich)
Mobil +43 676 31 35 143 oder office@emotions2lead.com
bitte Homebase mit angeben!
www.emotions2lead.com

Teilnehmerstimmen:

„....ein Training aller Sinne mit einem hervorragenden Konzept....“
„....ein Seminar, das für jeden Moment im Alltag nützlich ist - im und außerhalb des Cockpits ....“

CONSTANTINUS
ÖSTERREICHS BERATUNGS- UND IT-PREIS

St
p

Mit dem Konzept „Sicherheitsrelevantes Führungsverhalten“ erhielt emotions2lead eine Platzierung unter den ersten sechs des österreichischen Staatspreises für Unternehmensberater „Constantinus“ in der Kategorie Personal & Training

Die Vereinigung Cockpit bietet das Bildungsurlaubsseminar „Sicherheitsrelevantes Führungsverhalten für Cockpitbesatzungen“ als Basis- und Refresherseminar an. Die Weiterbildung bietet allen interessierten Pilotinnen und Piloten eine praxisorientierte und intensive Schulung zur Verbesserung des Führungs- und Kommunikationsverhaltens innerhalb und außerhalb des Cockpits. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Vorbereitung für das richtige Verhalten in Krisen gelegt.
Das mehrfach durchgeführte Training wurde in den vergangenen Jahren laufend durch Evaluationen verbessert und wird von Flugkapitän Ralf Nitsche, Mitglied der VC-AG QUAT, betreut. Diese Veranstaltung wird von der VC als genehmigtem Träger für die Durchführung von Bildungsmaßnahmen empfohlen.

Die Übertragung Ihres Namens und Email Adresse an Berlitz erfolgt gemäß den Vorgaben der DSGVO.

Wir wünschen Euch allen einen guten Start ins Jahr 2021!

VEREINIGUNG COCKPIT

© S_Photo / shutterstock.com