1/2021

VEREINIGUNG COCKPIT

VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit

Find the Missing Pieces

Geringes Flugprogramm, wenig Daten: Neue Herausforderung für die Flight Safety

© Mel Poole / Unsplash

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Markus Wahl
Präsident Vereinigung Cockpit

©Vereinigung Cockpit e.V.

Seit dem Erscheinen der letzten VC Info ist nun zwar wieder eine Weile vergangen, allerdings ist die Lage in unserer Branche, anders als zwischenzeitlich erhofft, immer noch düster. Reisen scheinen nicht nur wegen der Pandemie an sich sehr viel weniger gefragt zu sein. Auch politisch wird offenbar alles dafür getan, um die Menschen vom Reisen abzuhalten. Reisen ist unerwünscht!

Statt aber in Europa – oder optimalerweise sogar weltweit – Teststrategien abzustimmen und Quarantäneregeln zu synchronisieren, herrscht nur allgemeiner Wildwuchs und jedes Land verfolgt seine eigene Politik. Dabei wäre gerade eine solche Abstimmung und Koordination eine der ersten und wichtigsten Voraussetzungen dafür, dass Reisen wieder möglich wird.

Doch nicht nur die mangelnde Abstimmung und die fehlende gemeinsame Strategie machen Reisen faktisch unmöglich. Auch versucht jede Nation durch politisch gesteuerte Reise-Einschränkungen die eigene Wirtschaft zu schützen und schadet damit dem Luftverkehr und der Reisebranche umso mehr. Eine ernsthafte gemeinsame Anstrengung der europäischen Staatenlenker unserer Branche wieder Leben einzuhauchen, ist nicht zu erkennen.

Die Politik ist am Zug!

Doch gerade diese Politik hat sich auch beim Thema Impfen nicht immer mit Ruhm bekleckert – ganz im Gegenteil. Mit miserabler Kommunikation, zögerlichen Bestellungen und langsamer Verwaltung wurde das wichtigste verspielt: Das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger. Es besteht große Angst und Unsicherheit bei dem Thema. Wir Pilotinnen und Piloten wissen, dass Angst ein schlechter Ratgeber ist.

Um wieder Reiseweltmeister werden zu können, müssten wir jetzt Pandemie-Besieger werden. Davon sind wir leider noch ziemlich weit entfernt.

Die jetzt verfügbaren Impfungen bedeuten für viele ein wenig Licht am Ende des Tunnels und sind ein wichtiger Beitrag zur Eindämmung der Pandemie. Wie lange es jedoch dauern wird, bis auch bei uns in der Fliegerei wieder so etwas ähnliches wie Normalität einkehrt, steht noch immer in den Sternen. Es bleibt die traurige Frage: wie viele Arbeitsplätze sind bis dahin noch weiter in Gefahr? Auch hier brauchen wir ein deutliches Zeichen unserer Politik, denn die Reise- und Tourismusbranche ist sicherlich mit am härtesten von der Pandemie betroffen. Hier gilt es zügig intelligente Lösungen zu finden, um schnell den Reisemotor wieder nachhaltig anspringen zu lassen. Wir stehen als Berufsverband und Interessenvertretung tausender Beschäftigter gerne zur Verfügung, um im Wahljahr 2021 nach Lösungen zu suchen.

Doch nicht nur in der großen Politik ist dieses Jahr ein Superwahljahr. Auch in der Vereinigung Cockpit stehen einige Wahlen an, unter anderem wird neben der Konzern-Tarifkommission auch der Vorstand neu gewählt.

In diesem Jahr treten wieder einmal zwei Präsidentschaftskandidaten mit ihren Teams an. Ich persönlich würde mich natürlich freuen, in einem neuen Vorstand weiterarbeiten zu können. Allerdings kann man womöglich stundenlang darüber diskutieren, ob das eine oder das andere Team die besseren Inhalte, die besseren Köpfe hat. Und ebenso kann man den Kandidatinnen und Kandidaten, die sich für eine Tarifkommission zur Wahl stellen mehr oder weniger politisch nahestehen. Wer wählen darf, soll auch die Wahl haben. Das macht nicht zuletzt den Wert von demokratischen Prozessen aus.

Gerade in diesen Zeiten ist völlig unabhängig davon aber eins wichtig und die Grundlage unseres Verbandes: Die Vereinigung Cockpit ist ein demokratischer und politisch unabhängiger Berufsverband, der sich für die Sicherheit im Luftverkehr einsetzt - ehrenamtlich geführt von Piloten.

Nehmt daher Euer demokratisches Grundrecht wahr und geht wählen! Damit unterstützt Ihr diesen Verband darin, Eure Interessen zu vertreten. Die Vereinigung Cockpit funktioniert dann am besten, wenn sie durch diese Meinungsbildung ihrer Mitglieder getragen wird.

Das ist und bleibt unsere Stärke, denn: Ihr, die Mitglieder, seid die VC!

Herzlichst, Euer

Inhalt

05 Nachrichten aus dem Vorstand

06 Quo Vadis Tarifpolitik?
Die Mitgliederbefragung bringt erste wichtige Erkenntnisse

08 Mit Cargo-Spirit zu neuen Rekorden... und dann?

09 Find the Missing Pieces
COVID-19 und das Safety Puzzle

11 Soll nichts schiefgehen oder alles gut werden?
Teil 2 der Serie zu Safety I und II

14 Über den Tellerrand
Teil 2 der Reihe zu beruflichen Perspektiven

15 LRST-Infobox

16 Gastbeitrag: Alternative Karriereperspektiven im Blick
Ein MBA qualifiziert fliegendes Personal für betriebswirtschaftliche Führungsaufgaben

17 AIRPROX im unteren Luftraum
VC leitet neue Arbeitsgruppe beim BMVI

18 Airprox Update

23 Luftraumänderungen 2021

25 Neue Grundlage für Drohnenbetrieb
Risikobewertung mit Hilfe von Specific Operations Risk Assessment(SORA)

27 Recht: Germania
Klage des Insolvensverwaltes zu Type-Rating-Kosten abgewiesen

29 Kleinanzeigen

31 Seminare

32 Terminrückblick

36 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:
Felix Gottwald, Sven Graßmück, Marcel Gröls, Anja Hauschulz, Claudia Jakobi, Nina Moers, Florian Pfeffel, Max Scheck, Wilhelm Stolte, Markus Wahl

09

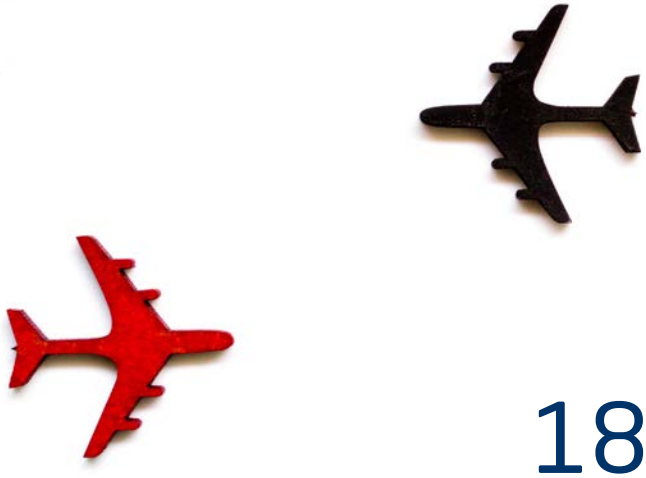
© Mel Poole / Unsplash

25

© Jacque Tarnero / Shutterstock

17

© BMVI



18

© Shutterstock / NORRIE3699

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen vom 28./29.10., 24./25.11./, 16./17.12.2020

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin

Personalia VC Geschäftsstelle

Zum 1. Februar 2021 hat Christine Kusche als Sachbearbeiterin in der Mitgliederbetreuung ihre Tätigkeit in der VC aufgenommen. Ihre langjährigen Erfahrungen im Verbandswesen insbesondere im Bereich Mitgliederbetreuung kann sie dabei optimal einbringen. Wir wünschen ihr einen guten Start!

Die VC gratulierte Angelika Lippert zu ihrem 20jährigen Betriebsjubiläum. Angefangen von der Presseabteilung, in der sie viele Jahre tätig war, unterstützt sie nun erneut tatkräftig die VC-Mitgliederbetreuung. Dank Ihrer Mithilfe haben die Kolleginnen jederzeit und von überall aus – in Zeiten der Corona-Beschränkungen eine große Erleichterung – Zugriff auf digitalisierte Mitgliedsakten. Wir danken ihr für ihr großes Engagement und ihren Einsatz und wünschen ihr weiterhin viel Erfolg bei ihrer Tätigkeit.

Satzung

Mit dem offiziellen Eintrag in das Vereinsregister tritt nun die Satzung, mit den in der Mitgliederversammlung am 17.11.2020 beschlossenen Änderungen, in Kraft. Dies betrifft insbesondere auch die neue Vereinsordnung „Lizenzerhalt“ mit der die VC ihre Mitglieder mit Beratung und Unterstützung zum Erhalt ihrer Lizenzen beitragen will. Dem Vorstand ist es ein Anliegen, die durch die Coronakrise verursachten Härten mindern und Kolleginnen und Kollegen zu helfen, die auf absehbare Zeit kaum Perspektiven auf eine Beschäftigung im Cockpit haben.

Lufthansa Hauptversammlung

Schon heute möchten wir Sie auf die für den 04.05.2021 terminierte Lufthansa-Hauptversammlung (HV) hinweisen. Auch in diesem Jahr wären wir Ihnen wieder verbunden, wenn Sie uns – sofern Sie selbst nicht an der HV teilnehmen – Ihre Aktienstimmrechte übertragen würden, damit wir uns mit einem möglichst hohen Stimmrechtsvolumen für unsere gemeinsamen Interessen einsetzen können. Die Abstimmungsempfehlungen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten werden wir rechtzeitig vorab per E-Mail bekannt geben und auf unserer Homepage veröffentlichen. Lassen Sie uns unsere Interessen mit höchstmöglichem Stimmenanteil formulieren – mit der gemeinsamen Zielsetzung der Sicherung unserer Arbeitsplätze und Zukunftsperspektiven!

Aufsichtsratswahl der Lufthansa Cargo AG 2021

Nachdem der Hauptwahlvorstand die Wahl aus Gründen des Gesundheitsschutzes Anfang Mai 2020 abgebrochen hatte, erfolgt nun der Neustart der Wahl. Die Vereinigung Cockpit will mit ihrer Kandidatenauswahl für den Gewerkschaftssitz mit Dr. Marcel Gröls (Vorsitzender Tarifpolitik) und Björn Reimer (Vorstand Flight Safety) ein geschlossenes Signal nach außen senden und aktiv Präsenz zeigen.

Aufsichtsratswahl der TUIfly GmbH 2020

Wir freuen uns sehr, dass es mit der Unterstützung vieler Kolleginnen und Kollegen gelungen ist, Herrn Stephen Tympel als Gewerkschafts- und Herrn Andreas Barczewski als Arbeitnehmervertreter zur Wahrung unserer gemeinsamen Interessen in den Aufsichtsrat der TUIfly GmbH zu wählen.

IFALPA Konferenz

Auf der diesjährigen, ebenfalls virtuellen IFALPA-Konferenz vom 17.-19.03.21, wurden die Executive Committees, Regional Vice Presidents sowie die Standing Committee Chair Persons gewählt. Wir freuen uns, dass hierbei die von der VC zur Wiederwahl nominierten Chair Persons mit Cpt. Tanja Harter (HUPER) und Cpt. Nikolaus Braun (ADO) im Amt bestätigt wurden. Die Teilnehmer der Konferenz haben ihrer Hoffnung Ausdruck gegeben, 2022 in Singapur und - sofern es die Corona-Pandemie zulässt -, nach langer Pause wieder in den persönlichen Austausch treten zu können.

ECA-Presidents Meeting

Das virtuelle ECA-Presidents Meeting fand am 23.02.21 statt. Beherrschendes Thema ist derzeit wie überall die COVID-19-Pandemie und deren langfristigen Auswirkungen auch auf die Strukturen der europäischen Verbände. Auf der Tagesordnung standen weitere wichtige Themen wie die IFALPA-Konferenz mit ihren Wahlen sowie die Aufrechterhaltung sämtlicher Sicherheitslevel und die Harmonisierung einer Teststrategie, um die Rahmenbedingungen für eine schnelle Wiederaufnahme des regelmäßigen Flugverkehrs zu schaffen.

Aktualisierungen Positionen

Der Vorstand hat das VC-Positionspapier "Videoüberwachung in Flugzeugen" in Kraft gesetzt. Ab sofort finden sie dieses, wie alle VC-Positionspapiere, Policies und Richtlinien, auf der VC-Webseite.

Quo Vadis Tarifpolitik?

Die Mitgliederbefragung bringt erste wichtige Erkenntnisse

Dr. Marcel Gröls
Vorsitzender Tarifpolitik

NextGen ist in aller Munde und die ersten, mit Spannung erwarteten Workshops, starten schon im April. Ein sehr wichtiger erster Schritt auf unserem Weg war und ist die Arbeit der Wertekommission. Dort nämlich erarbeiten die Kolleginnen und Kollegen – so praktisch wie möglich und so abstrakt wie nötig – allgemeine Leitlinien für unser Selbstverständnis. Zur Erinnerung: Wir haben die Wertekommission nicht zufällig vor allen anderen Kommissionen tagen lassen, sondern es ergibt offenkundig viel Sinn, wenn die Ergebnisse in die Arbeit der anderen Workshops einfließen.

Ein anderer wichtiger vorgelagerter Handlungsstrang ist die Mitgliederbefragung. Etwa zehn Prozent der Mitglieder haben sich viel Zeit genommen, um zu antworten – ein hoher Wert, der repräsentativ ist und Euer Interesse an der künftigen Aufstellung der Organisation dokumentiert. Doch was sind nun die konkreten Ableitungen und Erkenntnisse für die Tarifpolitik?

Konkret wurdet Ihr gefragt, wie Ihr die Aufstellung des Systems der Tarifarbeit insgesamt bewertet; wie Ihr die tarifpolitische Zusammenarbeit der Gremien bewertet und ob die Funktion des Vorsitzenden Tarifpolitik angemessen ausgestaltet ist.

Die Ergebnisse im Einzelnen

Bei der Frage nach dem System der Tarifarbeit gibt es, wie in der Abbildung 1 gezeigt, überwiegend positive Resonanz. 62 % der Befragten verteilen Noten zwischen 1 und 3. Für eine Organisation, deren Geschäftszweck nicht zuletzt das Aushandeln der Wirtschafts- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder ist, kann das allerdings kein wirklich zufriedenstellender Wert sein. Wir leiten daraus ab, dass die Tarifarbeit der VC im Ganzen analysiert und bewertet werden muss. Alternative Strukturen müssen als Vergleich und Impulsgeber analysiert werden: Passt das zu uns? Lassen sich Elemente übernehmen? Haben wir Ideen in den Reihen unserer Mitglieder – oder auch bei den hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen – die geeignet sind, das System zu verbessern?

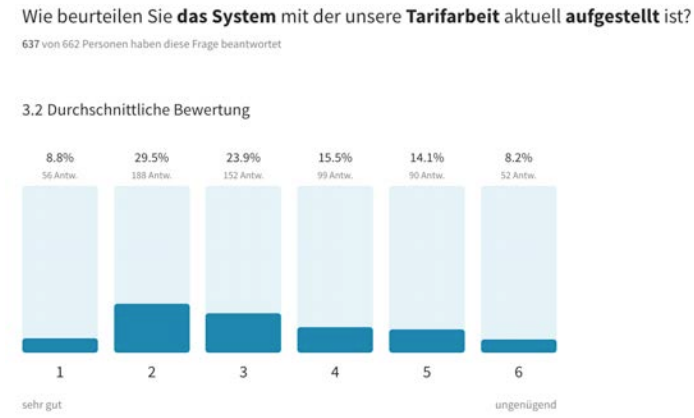


Abbildung 1

Abbildung 2

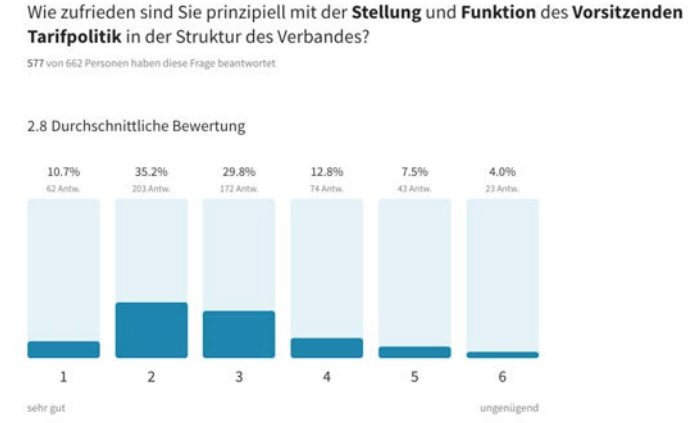


Abbildung 3

Eng verwandt mit der Frage nach dem Tarifsystem ist die Frage nach der tarifpolitischen Zusammenarbeit (Abbildung 2).

Wer schon das Vergnügen hatte, mit Ergebnissen empirischer Sozialforschung zu arbeiten, der weiß: Die Ergebnisse sind selten sehr klar und erfordern oftmals eine gewisse Interpretation. Dieses Problem hatten wir hier nicht. Im Gegenteil: Deutlich über die Hälfte der Mitglieder (58,3%) ist klar und deutlich unzufrieden mit dem tarifpolitischen Zusammenspiel der Gremien. Fast ein Fünftel vergibt bei dieser Frage sogar die schlechtestmögliche Bewertung von 6, während die auch nicht viel schmeichelhaftere Bewertung von 5 noch von 19,3 % der Befragten vergeben wird.

Das sind in keinster Weise zufriedenstellende Werte, die wirklich nicht hingenommen werden können. Der Wert legt auch nicht nahe, dass es mit einigen kleineren Anpassungen und Neujustierungen getan ist. Alles muss auf den Prüfstand! Wir müssen mutig bereit sein, an allen Strukturen zu justieren und zu feilen, wo es notwendig erscheint. Bei keiner anderen Frage geben uns die Mitglieder einen derart klaren Handlungsauftrag mit auf den Weg, wie hier.

Wo genau hapert es bei dem Zusammenspiel? Hierauf bekommen wir sehr unterschiedliche Antworten. Die einen monieren, dass ein Vorstandsveto gegen eine Entscheidung einer Tarifkommission ein klares Zeichen dafür sei, dass im Vorfeld nicht ausreichend miteinander gesprochen wurde. Die anderen beklagen eine fehlende Zusammenarbeit zwischen den Tarifkommissionen bei betriebsübergreifenden Sachverhalten. Wieder andere wünschen sich eine bessere Vertretung der einzelnen Beschäftigtengruppen und argwöhnen, dass hier die Zusammenarbeit innerhalb der Gremien wohl nicht optimal sei.

Insgesamt ergibt sich das Bild, dass Lösungen gewünscht werden, welche eine gewisse Autonomie für Tarifkommissionen ermöglichen, wo dies möglich ist, gleichzeitig wird jedoch übergeordnete Führung und Koordination eingefordert, wo es nötig ist. Bei künftigen Konzepten ist diese Ambiguität zu berücksichtigen.

Insgesamt wird eine bessere Koordination der Tarifpolitik innerhalb des Verbandes gewünscht. Das hat einerseits etwas mit den Strukturen zu tun, andererseits auch mit den Handlungsmöglichkeiten der hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen – also mit den Leuten, die beruflich den ganzen Tag nichts anderes machen und nicht noch nebenher Flugzeuge fliegen dürfen. Bezüglich der Funktion des Vorsitzenden Tarifpolitik (wohlgemerkt: es war nach der Funktion gefragt, nicht nach dem Stelleninhaber) gab es mit 76 % schon eine recht hohe Zustimmung, wobei das „unzufriedene Viertel“ natürlich auch noch Verbesserungspotenzial aufzeigt (Abbildung 3). Die Rolle des Amtes wird als „vereinender Faktor“ in der tarifpolitischen Arbeit gesehen und so wünschen sich nicht wenige Befragte, ob sie nun zu den zufriedenen drei Vierteln oder zum unzufriedenen Viertel zählen, ein gegenüber dem Vorstand und den Tarifkommissionen wirkmächtiger agierendes Organ.

Wer die Geschichte der Vereinigung Cockpit in Tarifangelegenheiten kennt, der weiß, dass ist kein ganz trivialer Punkt. Vor einigen Jahren standen wir schon einmal vor der Situation, dass die Rolle des Vorsitzenden Tarifpolitik im Gegenteil als zu dominant wahrgenommen wurde. Hier kommt es jetzt auf die Workshops an, die für unsere Zeit richtige Dosierung und Einbettung in das Gesamtgefüge der Organisation zu finden – für den Vorsitzenden Tarifpolitik und letztlich auch für seinen „verlängerten Arm“, die Tarifabteilung.

Klarer Handlungsauftrag

Was folgt aus alldem? Wir krempeln die Ärmel hoch und gehen es an – mit unseren Workshops. In guter, alter Pilot(innen)manier müssen jetzt alle relevanten Fakten auf den Tisch. Daraus werden Optionen entwickelt. Diese werden dann analysiert und bewertet – welche Risiken und welche Benefits ergeben sich? Daraus folgen Entscheidungsempfehlungen für den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Wenn wir dann nach einer angemessenen Frist einen Evaluierungsprozess durchführen, um zu prüfen, ob die Entscheidungen richtig waren oder einer Nachjustierung bedürfen, dann haben wir alle Aspekte vor „FORDEC“ einmal mustergültig durchgespielt.

Jetzt kommt es auf Sie an: Ich setze auf eine möglichst breite Beteiligung aus allen Ecken und Enden des Verbandes: Jung, alt, Kapitän und Copilot, Kolleginnen und Kollegen, Kleinbetrieb und Großbetrieb – wir kommen nur zu großartigen Ergebnissen, wenn die Mannschaft, die uns in den Workshops dahin führt, möglichst divers ist. Ich freue mich außerordentlich auf die Zusammenarbeit!

„Was folgt aus alldem? Wir krempeln die Ärmel hoch und gehen es an – mit unseren Workshops. In guter, alter Pilot(innen)manier müssen jetzt alle relevanten Fakten auf den Tisch. Daraus werden Optionen entwickelt. Diese werden dann analysiert und bewertet, nach angemessener Zeit evaluiert und ggf. nachjustiert.Dann haben wir alle Aspekte vor „FORDEC“ einmal mustergültig durchgespielt.

Mit Cargo-Spirit zu neuen Rekorden... und dann?

Dr. Marcel Gröls
Vorsitzender Tarifpolitik

Wer die Lufthansa-Berichterstattung verfolgt, der weiß, bei der LCAG durften zuletzt die Sektkorken knallen – Champagner ist in diesen Zeiten eher nicht drin. Leisten können hätte man sich den Champagner allemal: Mit sagenhaften 772 Millionen Euro wurde das bislang beste Ergebnis der Geschichte eingefahren. Warum? Klar hat das was mit der Krise zu tun, keine Frage. Doch die Gelegenheiten sind nur das eine – um sie zu nutzen bedarf es einer pragmatischen und hochgradig leistungsfähigen Mannschaft. Die „Cargonauten“ sind für ihren Spirit berühmt: Ohne viel Aufhebens um sich zu machen, gehen sie tatkräftig ans Werk und versorgen mal eben weltweit die Märkte mit dringend benötigten Waren. Dieser Pragmatismus zeigte sich auch bei der Personalvertretung – Sebastian Baumgart und seine Mannschaft hatten für die Bedürfnisse des Arbeitgebers in diesen speziellen Zeiten immer ein Ohr und waren bemüht, passgenaue Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit zu finden.

Tit for Tat

Allerdings darf diese Tatkraft keine Einbahnstraße sein. Es kann nicht sein, dass der Konzern jederzeit die Tatkraft der Cargo abruft und in wohltönenden Worten den Cargo-Spirit lobt, dann aber Wachstum in anderen Unternehmen stattfinden lassen möchte. Im Klartext: Wie soll das bei den Kolleginnen und Kollegen eigentlich ankommen, wenn nach diesem hypererfolgreichen Jahr gleichwohl die untarifierte Aerologic wachsen soll? Wohlgemerkt – nichts gegen unsere Kolleginnen und Kollegen bei Aerologic. Doch hier will das Unternehmen wieder mal ein paar Euro sparen. Warum eigentlich? Waren die 772 Millionen nicht genug? Eines muss man sich klar machen: Die besondere Betriebskultur bei LCAG muss auch gepflegt werden und die Verantwortung hierfür liegt nicht zuletzt beim Unternehmen. Die reine Fokussierung auf die Personalkosten von Budget-Fanatikern ist ein völliger Irrweg. Ein Blick in andere Branchen zeigt es: Volkswagen, um ein Beispiel zu nennen, ist heute der erfolgreichste Autobauer der Welt. Sind die Löhne dort die niedrigsten? Davon ist der Konzern aus Wolfsburg weit entfernt. VW hat eine hochprofessionelle Mannschaft und weiß, dass Qualität – auch beim Personal – durchaus etwas kosten darf. Diese Erkenntnis würde ich mir häufiger auch beim Lufthansa-Management wünschen.

Aufsichtsratswahlen stehen vor der Tür

Bei der Cargo stehen Anfang Mai Aufsichtsratswahlen an. Sind die wichtig? Um es mit einem Wort zu sagen: Ja. Die Wirkung des Aufsichtsrates ist eine zweifache: Erstens werden dort wegweisende Entscheidungen für ein Unternehmen getroffen. Harry Homeister als vom Konzern entsandter Aufsichtsratsvorsitzender soll sich hier mit unseren Ansprüchen auseinandersetzen. Klar kann die Kapitalseite die Arbeitnehmerseite im schlimmsten Fall überstimmen. In der Regel wird aber um einen einvernehmlichen Weg gerungen – dadurch gewinnen wir Einfluss auf Entscheidungen. Zweitens gibt es weitgehende Informationspflichten in dem Gremium. So wird durch den Gesetzgeber sichergestellt, dass auch die Arbeitnehmer rechtzeitig über relevante Informationen verfügen und danach handeln können.

Bislang war die Arbeitnehmerseite lange Verdi-dominiert. Das ist ungünstig aus den verschiedensten Gründen. Dieses Jahr tritt VC-seitig eine Mannschaft an, die ganz bewusst das Geschehen bei der LCAG ganzheitlich betrachtet. Lösungen finden wir in solchen Zeiten nicht, indem wir nur auf die Bedürfnisse des Cockpits schauen. Echte Zusammenarbeit über alle Berufsgruppen hinweg ist das Gebot der Stunde. Auf der Arbeitnehmerliste treten Sebastian Baumgart und Oliver Löwe an, die als Ersatzkandidaten Markus Hufnagel und Maximilian Gumpelmayer mitbringen. Auf der „Gewerkschaftsliste“ treten ich selbst und Björn Reimer an. Was wir uns wünschen, wofür wir also stehen, kommt schon in unserem Listennamen zum Ausdruck: Freightdogs United!

Freightdogs United!

Wir müssen jetzt geeint zusammenstehen und vom Boden bis zum Cockpit für die gleichen Ziele einstehen: Wir erwarten Wertschätzung für die Leistung, die bei LCAG tagtäglich erbracht wird. Diese Anerkennung muss sich im Schutz der Stammbelegschaft widerspiegeln und darin, dass Wachstum genau hier stattfindet. Außerdem muss die Betriebskultur geschützt und gepflegt werden und das muss sich konsequent in den Entscheidungen des Managements widerspiegeln. Auch dazu ist der Aufsichtsrat da: Das Management konstruktiv begleiten und auf die Einhaltung übergeordneter Ziele bestehen.

Eure Unterstüztung ist gefragt!

Was könnt Ihr tun? Außer uns fleißig zu wählen natürlich? Nutzt Facebook, LinkedIn, Twitter – was immer ihr habt und vernetzt Euch mit uns. Folgt den Kanälen der VC und helft dabei, unsere Messages zu verbreiten. Die sozialen Medien könnten noch deutlich besser durchschlagen, wenn die vielen Pilotinnen und Piloten, die dort unterwegs sind, aktiv mit der VC vernetzt wären. Aktiv heißt: Liken, Kommentare schreiben, in den Dialog gehen, Rückmeldungen geben. Wir freuen uns über jede Unterstützung!

Find the Missing Pieces

COVID-19 und das Safety Puzzle

© Mel Poole / Unsplash

Wilhelm Stolte
Leiter Flight Safety

Die pandemische Situation schränkt uns weltweit in vielen Bereichen über die Maßen ein, vor allem in der Luftfahrt. Was dabei gerne außer Acht gerät ist, dass sie auch das Bild derer einschränkt, die Safety in der jetzigen Zeit managen. Denn Safety zu managen bedeutet, viele kleine Teile von Informationen zu einem Gesamtbild zusammenzusetzen, aus dem dann Schwachstellen im System und Trends erkennbar werden – ähnlich wie bei einem Puzzle. Fehlen ein paar Teile, kann unser Gehirn dies gut kompensieren und ergänzt das Bild meist mit ziemlich genauen Annahmen. Fehlen aber mehrere Teile, geht die Genauigkeit verloren.

Und genau vor dieser Herausforderung stehen Safety Abteilungen während COVID-19 weltweit, denn es gibt weitaus weniger Daten – oder Puzzleteile – als vor der Pandemie, aus denen das Gesamtbild jetzt zusammengesetzt werden muss. Zum einen liegt das am extrem geringen Flugprogramm, zum anderen trägt aber auch der weltweit über alle Organisationen hinweg seit langem festgestellte Trend zum Under-Reporting bei – und es wäre verwunderlich, wenn es in Deutschland anders wäre. Die Gründe dafür sind vielfältig, das Resultat dessen aber alles andere als hilfreich für unsere Kollegen in den Safety Abteilungen. Denn deren große Aufgabe heißt jetzt „Find the Missing Pieces of the Safety Puzzle“, um sicherstellen zu können, dass das hohe Safety Level der Luftfahrt beibehalten werden kann.

Eine große Problematik dabei ist, dass sich die Bedingungen, unter denen der Flugbetrieb heute stattfindet, im Laufe des letzten Jahres stetig und teilweise enorm verändert haben und neuen Risiken begegnet werden musste und immer noch werden muss. Das Safety Management System einer Airline fängt dies in der Regel über die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Reduzierung von Risiken auf, so genannter Mitigating Measures. Flugdatenanalyse und Auswertung von Flight Reports spielen dabei eine übergeordnete Rolle – neue Risiken werden darüber identifiziert, Mitigating Measures erarbeitet und dann auf ihre Effektivität hin überprüft und - wo nötig - angepasst. Bei einem Regelflugbetrieb eher unproblematisch, in der aktuellen Zeit leider nicht.

Die Safety Abteilungen sind gerade jetzt auf jeden Report angewiesen – ob Voluntary, Confidential oder Mandatory

Report – um sich ein gutes Bild von der Effektivität der Maßnahmen zum Erhalt der Flugsicherheit machen zu können. Die Flugdatenanalyse führt dabei nur zu einem Teil der benötigten Puzzleteile, meist basierend auf vorprogrammierten Abweichungen. Was sie nicht zeigen können, ist die große Stärke des Faktor Mensch – das Erkennen von Fehlerpotenzialen, neuer Risiken und latenter Bedingungen oder Schwachstellen im System, die nicht über Flugdaten erfasst werden können. Nicht daraus lernen zu können wäre vor allem in der aktuellen Zeit eine vertane Chance.

Vielleicht ist es hilfreich, zu den Anfängen des Flight Reporting zurückzugehen, um zu verstehen, wie wichtig ein gut ausgeprägtes und gelebtes Reporting ist – denn Under-Reporting wäre zu der damaligen Zeit eine etwas zu nette Umschreibung der vorherrschenden Reporting Culture gewesen.

Die Schwachstellen im System wurden zu dieser Zeit noch vermehrt reaktiv aufgedeckt – nach Flugunfällen, sozusagen mit Schaufel, Kehrblech und Besen. So auch am 01. Dezember 1974 beim Absturz einer B727 der TWA, die bei schlechten Wetterbedingungen beim Anflug auf Washington D.C. in den weit davor liegenden Mt. Weather einflog (s. Abb. 1).

Die Unfalluntersuchung hatte ergeben, dass die Flight Crew zu früh auf die Anflughöhe und teilweise darunter gesunken ist. Der Einflug in Mt. Weather fand in einer Höhe von ca. 1.600 ft statt, etwa 30 NM entfernt vom Flughafen. Bedingt durch das hügelige Gelände hätte die Anflughöhe erst ca. 11 NM vom Flughafen entfernt eingenommen werden dürfen – Mt. Weather selbst wird mit einer Höhe von 1720 ft AMSL beziffert.

Wie zu erwarten, gab es Crew Human Factors, die zum Unfall beigetragen haben – Faktoren, die uns aus dem CRM-Training nur allzu bekannt sind: schlechte Kommunikation und Entscheidungsfindung, schlechtes Teamwork und situatives Bewusstsein. Crew Human Factors sind jedoch selten alleine an Unfällen beteiligt und so gab es auch hier weitere Faktoren, die die Fehler der Crew begünstigten – die latenten Bedingungen und Schwachstellen im System:

- unklare ATC Verfahren, die zu Missverständnissen zwischen Crew und Controller führten und der FAA seit Jahren bekannt waren
- Freigabe zum Anflug, während die B727 noch ca. 46 NM vom Flughafen entfernt war – auf einer nicht veröffentlichten Route und ohne klar definierte Angaben zu Minimumhöhen
- unzureichend dargestellte Höhenbeschränkungen im Anflugprofil.

Und noch etwas wurde herausgefunden – ca. 6 Wochen vorher ist eine United Airlines Crew beim Anflug auf Washington ebenfalls zu früh und unter die Mindesthöhe gesunken. Der Fehler wurde von der Crew erkannt, korrigiert und über das kurz vorher eingeführte Reporting System bei United gemeldet. Alle United Crews wurden daraufhin über die Problematik informiert – aber eben nur sie.

Eine Lehrstunde für effektives Reporting und eine Erkenntnis, die dann auch zum ersten nationalen Reporting System in den USA geführt hat, damit alle aus Fehlern lernen können - dem ASRS.

COVID-19 versetzt uns ein wenig in die unklaren Bedingungen, die analog im Jahr 1974 vorgeherrscht haben. Unser Vorteil sind existierende Reporting Systeme, die es unseren Safety Abteilungen ermöglichen, die aktuellen latenten Bedingungen und Schwachstellen aus den einzelnen Puzzleteilen unserer Reports sichtbar zu machen – „to help them to find the missing pieces – don't let COVID-19 become Mt. Weather".

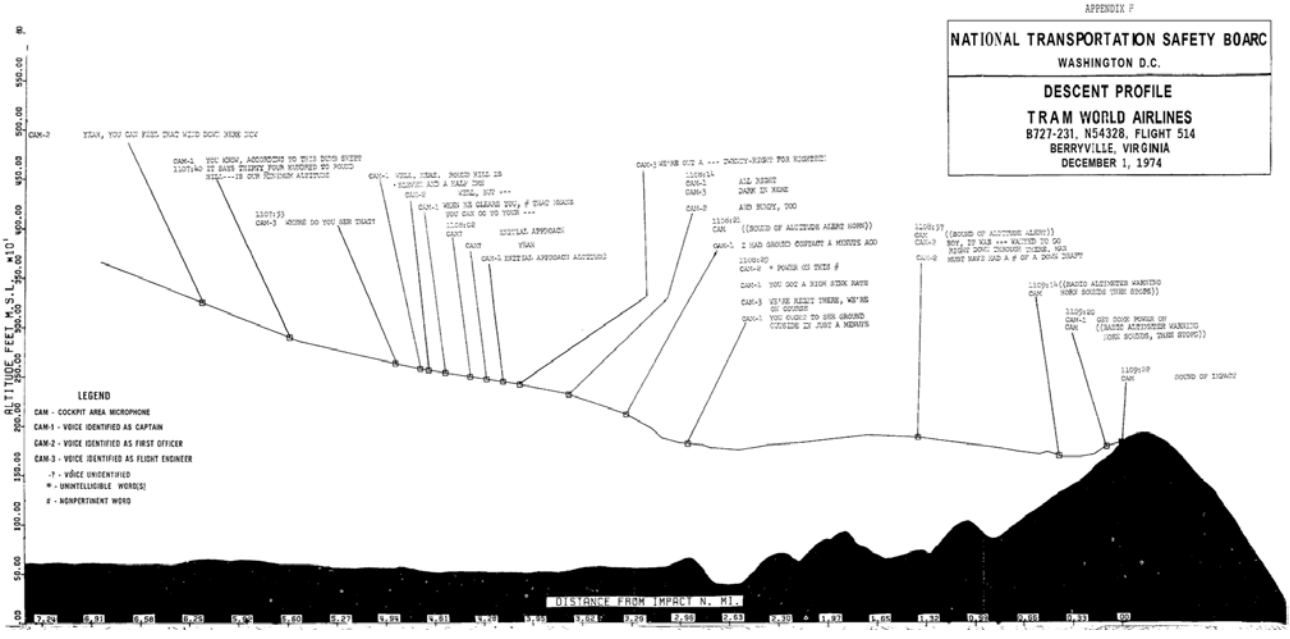


Abb. 1 © NTSB (1975). Aircraft Accident Report TWA Boeing 727-231. Report No. NTSB-AAR-75-16. Appendix F, Descent Profile.

Soll nichts schiefgehen oder alles gut werden?

Am Ende des ersten Teils unserer Serie zu Safety II hatte ich auf Prof. J. Holbrook von der NASA verwiesen, der bemängelt, dass nicht mehr Energie und Ressourcen in die Untersuchung dessen, was „gut ist“ gesteckt werden, statt in die Untersuchung dessen, was „schlecht war“.

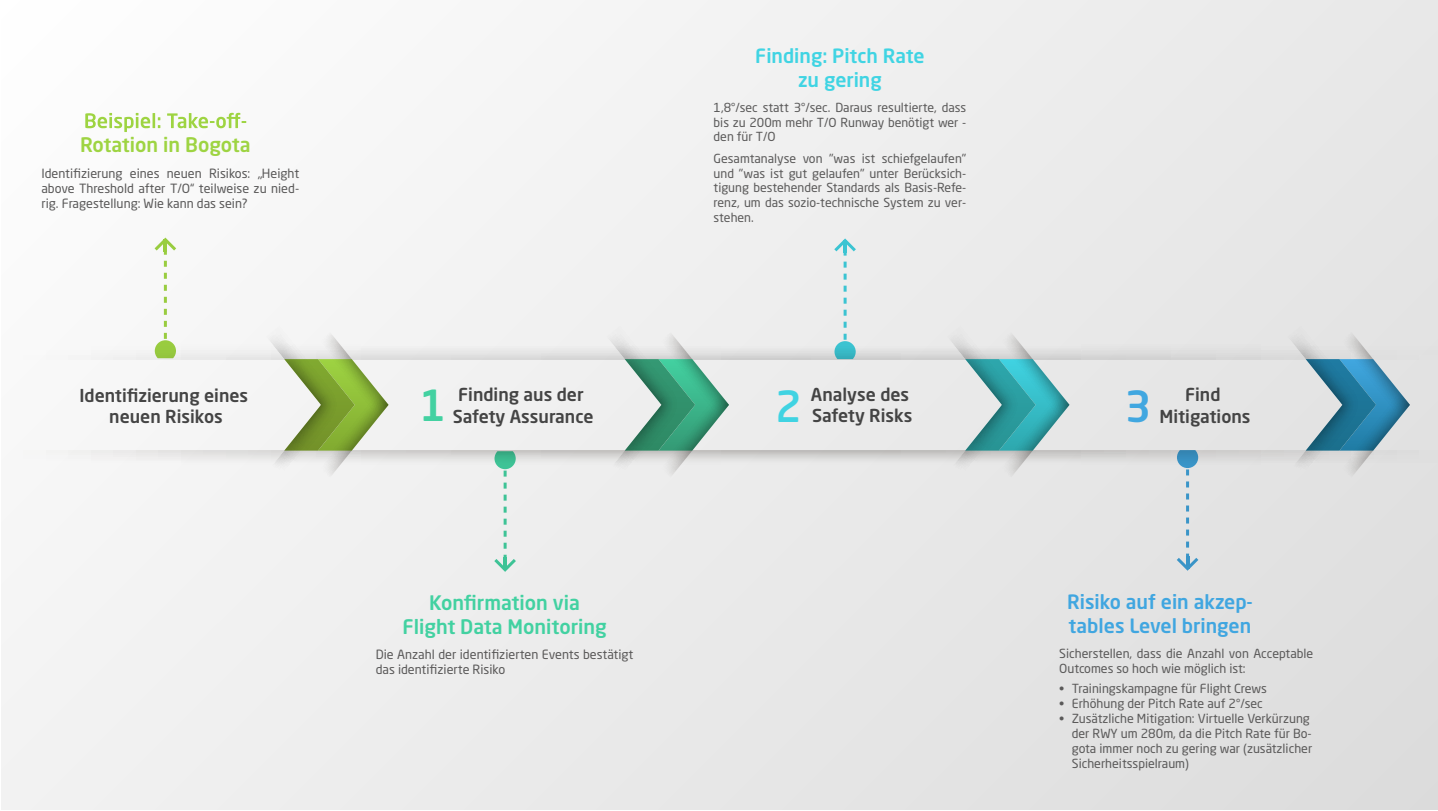
Max Scheck
CPT A320
AG Qualification and Training

D. Schultz und F. Hildrup von der US-amerikanischen Nationalen Behörde für Transportsicherheit (NTSB) gaben in ihrem Vortrag beim Flight Safety Forum zunächst einige Gründe dafür an, warum die NTSB den Fokus auf die Untersuchung dessen, was schlecht war, legt. Erstens ist die NTSB per Definition eine Unfall-Untersuchungsbehörde. Somit liegt der Fokus in der Aufklärung von Unglücksfällen im Transportwesen. Zweitens sind die Ressourcen, insbesondere Manpower, der NTSB sehr limitiert und es können jetzt schon nur die wichtigsten Unfälle/Vorfälle direkt von der NTSB untersucht werden. In der Regel sind dies solche, in denen großer Personen- und/oder Sachschaden entstanden ist und die somit auch im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Für Unfälle/Vorfälle mit geringerem Schaden werden öfter externe Mitarbeiter bzw. die FAA herangezogen. Fälle, „die gut gegangen sind“, werden bisher wenig bis gar nicht untersucht.

Die NTSB ist keine Regulierungsbehörde und der Fokus des NTSB liegt eher darauf, dass das System aus Ereignissen lernt. Gemäß dem Credo der NTSB „Es gibt keine Fehler oder Misserfolge, nur Lektionen“ sehen Schulz und Hildrup jedoch signifikantes Potenzial, durch den Safety-II-Ansatz die Sicherheit zu erhöhen.

Die NTSB versucht deshalb auch in letzter Zeit, im Rahmen ihrer Untersuchungen, verstärkt diesen Ansatz zu berücksichtigen. So werden beispielsweise in der Analyse bestimmter Vorfälle nun auch mehr Vergleichsdaten anderer Flüge herangezogen, um zu sehen, was andere Crews even-

© Photocreo Michal Bednarek / Shutterstock



© Andrew Krasovitckii / Shutterstock, Vereinigung Cockpit

Beispiel Take-off-Rotation in Bogota

tuell gemacht haben, um zu einem positiveren Ergebnis zu kommen.

Wie eine solche Analyse in der Praxis aussehen kann, zeigte **Max Butter** (LH Flugsicherheitsabteilung - CF[1]) in seinem Vortrag beim Flight Safety Forum 2020.

Die Kernaufgabe der Flugsicherheitsabteilung in der täglichen Routine besteht darin, Risiken zu identifizieren und sicherzustellen, dass das Risiko in einem akzeptablen Bereich liegt. Diese Schwerpunkte werden innerhalb eines Safety Management Systems (SMS), das verpflichtend für alle Airlines ist, auch als Safety Risk Management sowie Safety Assurance bezeichnet.

Während bei Safety I diese Tätigkeiten auf Ausreißer mit besonders hohem Risiko fokussiert waren, wendet man sich bei Safety II dem gesamten Flugbetrieb zu und versucht, aus dem beobachteten Muster des Gesamtflugbetriebs Schlüsse für die Entstehung von Risiken zu ziehen. Dabei soll möglichst auch aus positiven Elementen/Erfahrungen innerhalb der Flight Ops gelernt werden. Die Erkenntnisse werden anschließend im Rahmen der Safety Promotion, ebenfalls ein Element des SMS, an das Management und die Crews verbreitet, um damit das Verhalten und die Entscheidungen positiv zu beeinflussen.

Hollnagel (siehe auch den ersten Teil der VC Info-Serie zu Safety II) schreibt hierzu: "Safety II replaces the effort to try to prevent something from going wrong by efforts to ensure as far as possible that everything goes well"[2].

Beispiel: Analyse der Take-Off-Rotation in Bogota

Ein Beispiel, wo dies gut funktioniert hat, war die Analyse der Take-Off Rotation in Bogota.

Identifizierung eines neuen Risikos: „Height above Threshold after T/O" teilweise zu niedrig. Fragestellung: Wie kann das sein?

1. Schritt: Finding aus der Safety Assurance: Die Anzahl der identifizierten Events bestätigt das identifizierte Risiko (Konfirmation via Flight Data Monitoring).

2. Schritt: Analyse der Safety-Risks:
- aus der Normalverteilung aller Flüge (hier spielt die Betrachtung der gesamten Flight Ops, also auch T/O außerhalb Bogotas, eine Rolle) zeigte sich, dass T/O-Rotationen öfter zu langsam waren
- Finding: Pitch Rate zu gering (1,8°/sec statt 3°/sec), daraus resultierte, dass bis zu 200 m mehr T/O Runway benötigt werden für T/O

3. Schritt: Find Mitigations
- ist es möglich, das Risiko durch Training der Flightcrews auf ein akzeptables Level zu bekommen?

- In einer Trainingskampagne (auch in Verbindung mit den Untersuchungsergebnissen eines Air France-Vorfalls, ebenfalls in Bogota[3]) wurde ein besonderer Fokus auf die T/O Rotation auch von den Behörden verlangt (Airbus hat übrigens hierzu im Januar 2021 einen Artikel sowie Trainingsvideo, veröffentlicht[4]).
- Pitch Rate durch Training auf 2°/sec erhöht, aber immer noch zu gering für Bogota (auch hier wieder Finding aus Safety Assurance Beobachtung des Safety Trends im Routinebetrieb), warum?
- es wurde herausgefunden, dass selbst bei dem von Airbus mustergültigen Stickinput, in 68 Prozent der Take-Off Rotationen nicht die gewünschte Pitchrate anlag
- Additional Mitigation: Virtually shorten RWY by 280 m for the takeoff-calculations (added Safety-Margin)

Für Bogota wurde somit eine Kombination aus Safety I und Safety II durchgeführt. Zunächst eine “klassische” Analyse (Safety I) der Outliers of normal safety performance und diese dann über Safety II - looking at everyday performance to manage safety - erweitert. Für beides wurden mehrere Quellen (FDM, Vorfälle, Hersteller-Info) genutzt.

Anhand dieser Information wurde aus einer umfassenden Analyse, sowohl dessen, was nicht gut als auch dessen, was gut war, eine Lösung erarbeitet. Diese beinhaltete letztendlich auch die zusätzliche Maßnahme, die Startbahn virtuell um 280m zu verkürzen, um das gewünschte Sicherheitsniveau zu erreichen.

Beispiel: Analyse von komplexen An- und Abflugverfahren

Ein ähnliches Beispiel führte Nicolaus Dmoch (NetJets) in seinem Vortrag auf. NetJets fliegt viele kleinere Flughäfen in oder in der Nähe von Großstädten in hochfrequentiertem Luftraum an. Die An- und Abflugverfahren sind hier oft komplex und führen durch diverse Lufträume mit entsprechenden Beschränkungen (Geschwindigkeits- und/oder Höhenbeschränkungen). Über Analyse der Flugdaten sowie Auswertung von Flight-Reports wurde untersucht, was die jeweiligen Besatzungen getan oder nicht getan hatten, um die entsprechenden An-/Abflugprofile möglichst optimal abzufliegen. Der Fokus lag hierbei auf Crews, die entsprechende Profile erfolgreich (also ohne ein negatives Resultat, wie z.B. einen Level Bust oder eine Noise Violation) abgeflogen hatten, statt nur die Fälle zu betrachten, in denen etwas schief gegangen war.

Hieraus wurden „Best-Practice-Empfehlungen“, z.B. Dokumentation für die Crew, Approach/Departure Briefing, Grad der Nutzung der Automation – insbesondere auch ob manual flight oder Autopilot (wenn Autopilot - welche Modi für welche Situation sinnvoll) erarbeitet und entsprechend trainiert.

Aus dieser Erfahrung heraus sieht Dmoch in Safety II großes Potenzial, aber momentan noch einige Herausforderungen für eine Implementierung von Safety II im Flugbetrieb. Einige dieser Herausforderungen sind:

1. Regulatorische Anforderungen
- Die EU-Anforderungen für Mandatory Safety Reports fokussieren hauptsächlich auf negative Ereignisse mit negativem Ausgang. Das bedeutet auch, dass die Safety-Abteilungen von Airlines einen großen Teil ihrer Ressourcen auf diesen relativ kleinen Teil der Operation verwenden müssen.
- Berichtssysteme erfassen nur Momentaufnahmen

Hier wünscht sich Dmoch mehr Raum für das Erfassen „positiven Verhaltens“

2. Der menschliche Operator
- Jahrzehntelang wurde der Mensch als das schwächste Glied im System dargestellt. Es zeigt sich im Gespräch mit Kollegen, dass es oft schwierig ist, diese Wahrnehmung wieder umzudrehen.

In Anlehnung an die Erkenntnisse von Prof. Holbrook sieht auch Dmoch den Piloten deutlich öfter als das starke Glied im System, da er in der Lage ist, flexibel auf unerwartete Situationen zu reagieren.

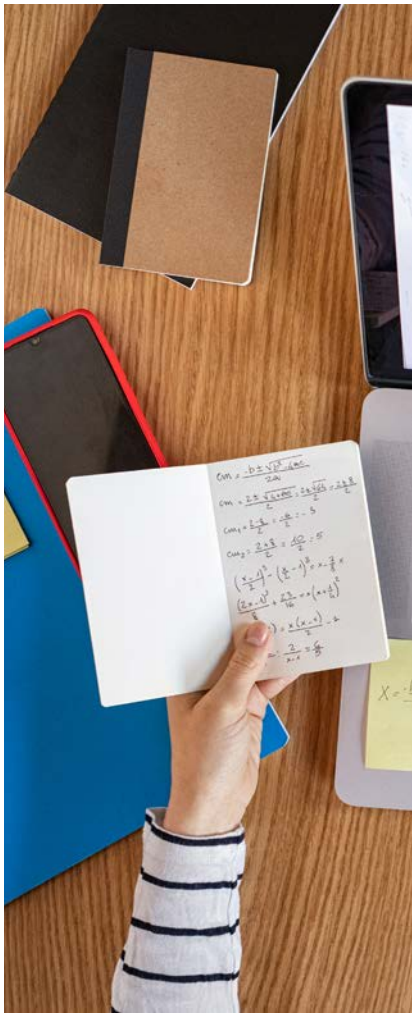
3. Vorgaben geben versus den Menschen einschränken
- Ein wichtiger Kompromiss, der hierbei gefunden werden muss, betrifft SOPs. Wie bekommt man es hin, dass einerseits Crews in die Lage versetzt werden, ihre Stärke (die Flexibilität) einzusetzen, ohne dass die wichtigen und sicherheitsrelevanten Vorteile von SOPs verloren gehen?

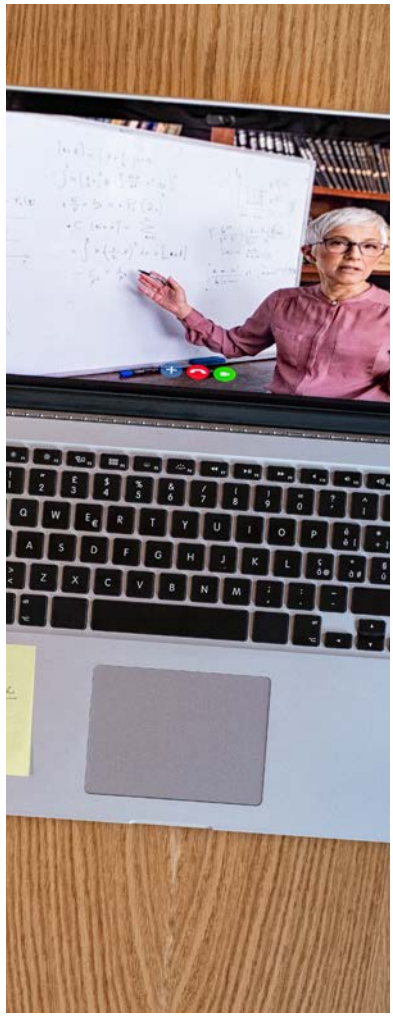
Wie eine Umsetzung von Safety II in einem großen Flugbetrieb aussehen kann, zeigten J. Kwasny und G. Mouton (American Airlines) in Ihrem Vortrag „A journey to implementing Safety-II in the commercial aviation industry”, auf welchen ich im nächsten Teil der Serie eingehen werde.

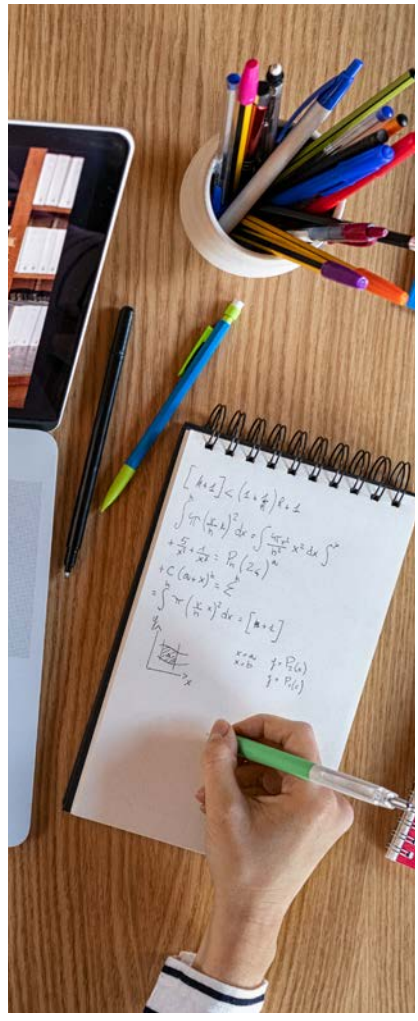
Referenzen

1: fracf@dlh.de
2: Hollnagel, E. (2018). Safety II in Practice – Developing the Resilience Potentials. Routlege, New York, NY.
3: https://www.bea.aero/fileadmin/uploads/tx_elydbrapports/BEA2017-0148.en.pdf
4: https://safetyfirst.airbus.com/a-focus-on-the-takeoff-rotation/

> Im nächsten Teil der Serie: Wie kann die Umsetzung von Safety II in einem großen Flugbetrieb aussehen?







© Rido / Shutterstock

Über den Tellerrand Teil zwei

Kurzarbeit und fehlende Berufsanerkennung: Habt Ihr einen Plan B? Die Vereinigung Cockpit unterstützt mit Ideen und Konzepten für eine berufliche Weiterbildung in Zeiten der Pandemie.

Nina Moers
CPT E190/195
AG Diversity and Social

Fabian ist Pilot und in Kurzarbeit zu Hause. Vermutlich länger. Ihm ist bewusst, dass er bei einer möglichen Kündigung keinen anerkannten Berufsabschluss hat. Er hat bereits 2008 den Abschluss zur Touristikfachkraft gemacht. Einfach so, auf Empfehlung eines Kurskollegen. Dies ist aber auch kein anerkannter Berufsabschluss. Für ihn ein Grund, in der Kurzarbeit nochmal darüber „was wäre, wenn“ nachzudenken. Mit einem Abschluss hat er, im Falle einer Arbeitslosigkeit, einige Vorteile. An derselben Schule, an der er sich zur Touristikfachkraft ausbilden ließ, kann er Tourismusfachwirt werden. Ein anerkannter Abschluss bei der IHK und gleichwertig im deutschen Qualifizierungsrahmen zum Bachelor. Vorgesehen ist ein Zeitraum von 18-24 Monaten, berufsbegleitend. Aber durch die Kurzarbeit schafft er es vermutlich in einem Jahr. Jeden Tag (fünf Mal pro Woche) setzt er sich zwei Stunden lang hin und beschäftigt sich mit Touristik und wirtschaftlichen Grundlagen. 18 Module sind zu erarbeiten. Ein Studienbegleiter unterstützt ihn und korrigiert seine Arbeiten. Alles findet ohne Präsenzpflicht statt. Im Oktober 2021 hofft er, seine Prüfung bei der IHK ablegen zu können. Vier bis fünf Monate vorher muss er sich anmelden. Die Kosten von 2500 bis 3000 Euro für

den Kurs bekommt er zu 50 Prozent über ein Aufstiegs-BaFög erstattet (bei Teilnahme in Teilzeit muss kein Gehalt o.ä. angeben werden), welches er nicht zurückzahlen muss. Zudem kann ein KFW-Darlehn für den Rest in Anspruch genommen werden. Die IHK-Prüfung schlägt mit 400 Euro zu Buche. Er hat vorher Kontakt zur IHK aufgenommen, um sicher zu gehen, dass er auch zugelassen wird. Denn der einzige Punkt, den er erfüllt, ist mehr als fünf Jahre Berufserfahrung und die Touristikfachkraft. So ist er im Falle einer Kündigung gut aufgestellt und hat seine Kurzarbeit genutzt. Im Idealfall braucht er das alles nicht, versteht dadurch aber manche Begriffe (EBIT etc.) aus der betriebswirtschaftlichen Sicht besser.

Habt Ihr einen Plan B?

Die Idee für diese Artikelreihe ist bereits vor der Corona-Pandemie entstanden. Einfach mal über den Tellerrand schauen. Und jetzt lohnt es es sich mehr denn je, einen Plan B zu entwickeln.

Wir helfen uns gegenseitig

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

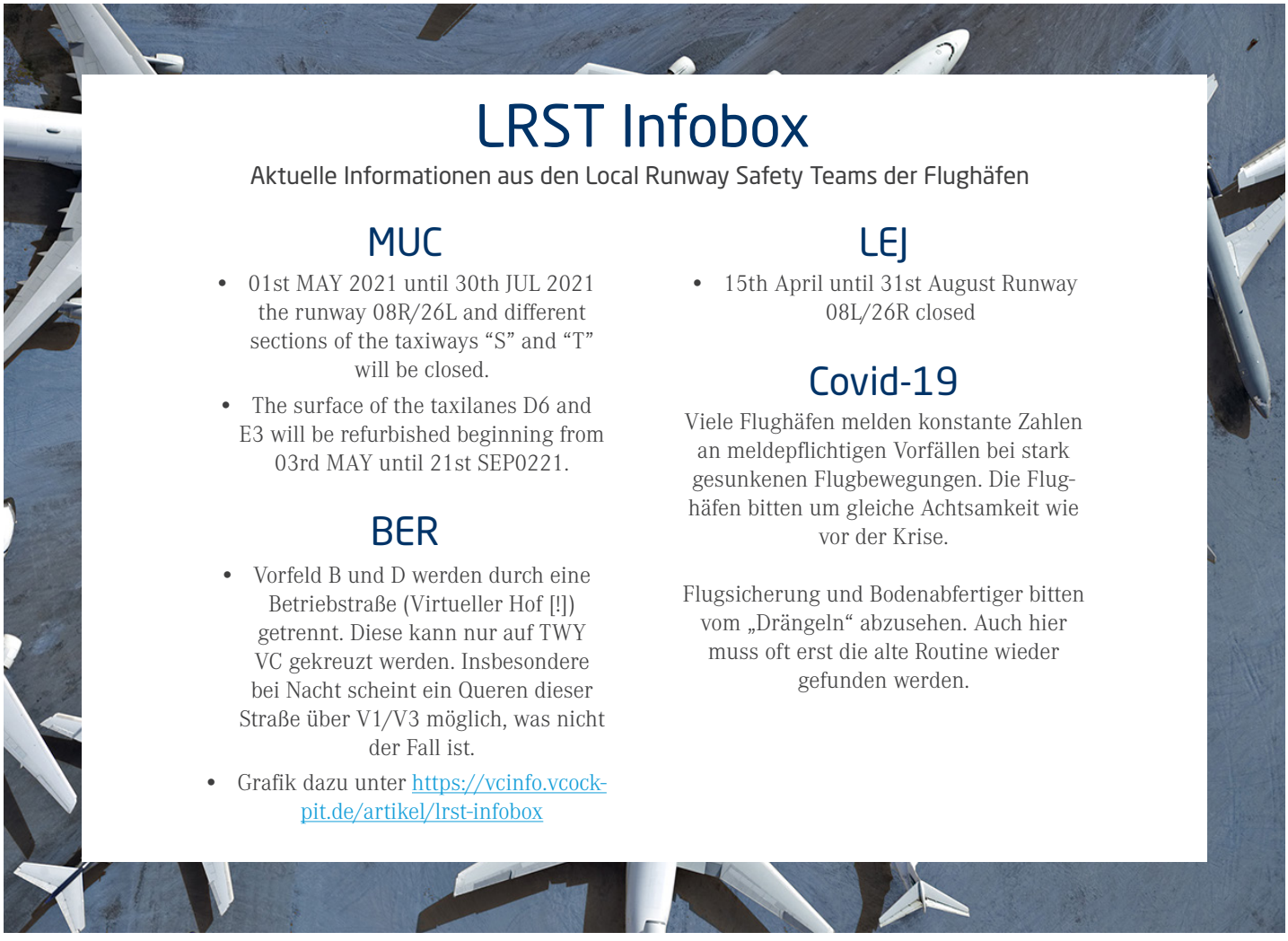
Außerdem lohnt sich ein Blick auf die Homepage der Vereinigung Cockpit: Hier wird ein neuer Bereich mit Studiengängen, Weiterbildungsmaßnahmen und vielen weiteren Informationen geschaffen, der laufend aktualisiert und erweitert wird.

Schreibt uns!

Woran arbeitet Ihr? Habt Ihr ein zweites Standbein? Was ist Euer Traum?

Wir möchten uns von Euch inspirieren lassen und bitten Euch, uns Eure Geschichte zu schreiben. Oder kurz und knapp: Welche Ausbildung, Weiterbildung oder welches Studium habt Ihr absolviert? Über welche Institution oder welchen Anbieter habt Ihr das gemacht, und könnt Ihr diese weiterempfehlen?

Eure Antworten werden als Informationen ohne persönliche Angaben in einer Sammlung auf der VC-Homepage zur Verfügung gestellt.



LRST Infobox

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

MUC

- 01st MAY 2021 until 30th JUL 2021 the runway 08R/26L and different sections of the taxiways “S” and “T” will be closed.
- The surface of the taxilanes D6 and E3 will be refurbished beginning from 03rd MAY until 21st SEP0221.

BER

- Vorfeld B und D werden durch eine Betriebstraße (Virtueller Hof [!]) getrennt. Diese kann nur auf TWY VC gekreuzt werden. Insbesondere bei Nacht scheint ein Queren dieser Straße über V1/V3 möglich, was nicht der Fall ist.
- Grafik dazu unter https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/lrst-infobox

LEJ

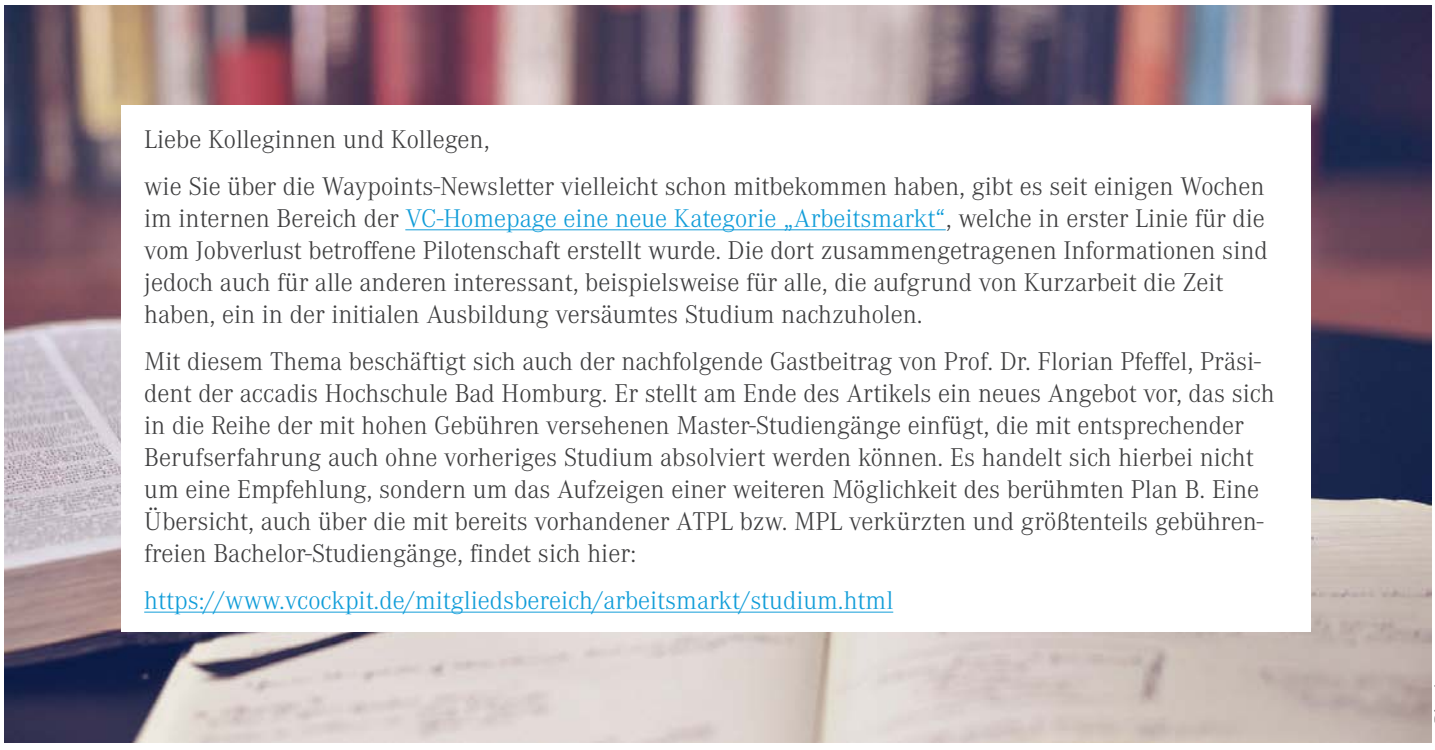
- 15th April until 31st August Runway 08L/26R closed

Covid-19

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

Flugsicherung und Bodenabfertiger bitten vom „Drängeln“ abzusehen. Auch hier muss oft erst die alte Routine wieder gefunden werden.

© Adobe Stock



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

wie Sie über die Waypoints-Newsletter vielleicht schon mitbekommen haben, gibt es seit einigen Wochen im internen Bereich der VC-Homepage eine neue Kategorie „Arbeitsmarkt“, welche in erster Linie für die vom Jobverlust betroffene Pilotenschaft erstellt wurde. Die dort zusammengetragenen Informationen sind jedoch auch für alle anderen interessant, beispielsweise für alle, die aufgrund von Kurzarbeit die Zeit haben, ein in der initialen Ausbildung versäumtes Studium nachzuholen.

Mit diesem Thema beschäftigt sich auch der nachfolgende Gastbeitrag von Prof. Dr. Florian Pfeffel, Präsident der accadis Hochschule Bad Homburg. Er stellt am Ende des Artikels ein neues Angebot vor, das sich in die Reihe der mit hohen Gebühren versehenen Master-Studiengänge einfügt, die mit entsprechender Berufserfahrung auch ohne vorheriges Studium absolviert werden können. Es handelt sich hierbei nicht um eine Empfehlung, sondern um das Aufzeigen einer weiteren Möglichkeit des berühmten Plan B. Eine Übersicht, auch über die mit bereits vorhandener ATPL bzw. MPL verkürzten und größtenteils gebührenfreien Bachelor-Studiengänge, findet sich hier:

https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/arbeitsmarkt/studium.html

© Pixabay

Alternative Karriere-perspektiven im Blick

Ein MBA qualifiziert fliegendes Personal für betriebswirtschaftliche Führungsaufgaben

Prof. Dr. Florian Pfeffel
Präsident
accadis Hochschule

Niemand kann in die Zukunft schauen. Keiner weiß, wie schnell sich der Flugverkehr nach der Pandemie erholen wird. Es spricht aber einiges dafür, dass es sich für eine Pilotin oder einen Piloten lohnen kann, über alternative Karriereperspektiven nachzudenken – oder zumindest die Zeit krisenbedingt stark reduzierter Flugbewegungen zu nutzen, um für Alternativen gewappnet zu sein.

Das Dilemma der Anerkennung der Pilotenausbildung

Dabei gestaltet sich der Wechsel in andere Karrierewege für Cockpitbesatzungen meist nicht so einfach. Da die fliegerische Ausbildung als solche nicht im Berufsbildungsgesetz (BBiG) verankert ist, herrscht Unsicherheit, was sie jenseits des Fliegens wert ist. So werden vom Arbeitsamt Flugzeugführende häufig als Ungelernte geführt. Und ohne eine anerkannte Ausbildung oder ein Studium bleibt der Weg in attraktive Branchen und Berufsbilder oft verwehrt.

Führungskompetenzen auch für Herausforderungen „am Boden“

Das ist aus volkswirtschaftlicher Sicht Verschwendung von Humankapital. Es herrscht meist Einvernehmen darüber, dass Pilotinnen und Piloten aufgrund ihrer Ausbildung und ihrer Berufserfahrung großes Potenzial haben. Sie sind gewohnt, zu führen und Verantwortung zu übernehmen. Wem so unmittelbar das Wohl der Passagiere anvertraut ist und wer regelmäßig seine Crew führt, der kann – bei Interesse und mit entsprechender Weiterbildung – aus unserer Sicht ebenso betriebswirtschaftliche Führungsaufgaben übernehmen. Daher sind wir mit der Pilotenklasse des MBA Management and Leadership an der accadis Hochschule Bad Homburg angetreten, der Pilotenschaft die erforderlichen inhaltlichen Kompetenzen zu vermitteln und die formalen Rahmenbedingungen sicherzustellen, mit denen ein Karrierewechsel gelingen kann.

MBA-Zugang für Pilotenschaft als Chance für den Karrierewechsel

Das Bachelor-Studium, das in der Regel Voraussetzung für ein Master-Studium ist, besitzen die meisten Flugzeugführenden nicht. Das Hessische Hochschulgesetz erlaubt aber – unter bestimmten Voraussetzungen, die für viele Fliegende zutreffen – einen Quereinstieg in ein Master-Studium, um so das Bildungssystem durchlässiger zu machen. Dadurch gelingt es aus unserer Sicht, einen Beitrag zur Bewältigung von Pandemiefolgen zu leisten und qualifiziertes Personal dem Arbeitsmarkt zu erhalten.

AIRPROX im unteren Luftraum

VC leitet neue Arbeitsgruppe beim BMVI

Felix Gottwald
SFO MD-11F
AG Air Traffic Services

Bereits Ende 2019 begannen die Planungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und verschiedenen Stakeholdern, um einen Erneuerungsprozess rund um das Thema AIRPROX („Aircraft Proximity“) im unteren Luftraum anzustoßen. Dabei haben sich vertretende Personen des Ministeriums mit der VC, Fluggesellschaften, Verbänden der allgemeinen Luftfahrt und der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH in einen konstruktiven Dialog begeben und vorläufig zwei Arbeitsgruppen gegründet.

Die AG1 wird den Luftraumkriterienkatalog überarbeiten und neben strukturellen Änderungen, wie der Einführung von Transponder Mandatory Zones (TMZ) mit verpflichtender Hörbereitschaft, auch die Prinzipien eines modernen Safety Risk Management einfließen lassen. Hier kann die VC ihre langjährige Expertise einbringen, denn schließlich haben wir den Luftraumkriterienkatalog von Anfang an mitgestaltet. Um ihre Arbeit allerdings abschließen zu können, benötigt die AG1 die Zuarbeit einer weiteren Arbeitsgruppe.

Die AG2 „AIRPROX und APEG“ analysiert die aktuellen Meldewege rund um gefährliche Annäherung zwischen Luftfahrzeugen und erarbeitet Empfehlungen, um diese dann einheitlich und standardisiert nach Kriterien von Safety Management Systemen (SMS) aufzubereiten und zu bewerten. Diese AG wird dabei gemeinsam von Felix Gottwald als Vertreter der VC und einem Beauftragten des Bundesaufsichtamtes für Flugsicherung (BAF) geleitet.

Neue Arbeitsgruppen zu AIRPROX im BMVI

- **AG 1: Überarbeitung der Luftraumkriterien**
  Die Themen betreffen strukturelle Änderungen, wie z.B. Transponder Mandatory Zones (TMZ), die aus der Perspektive modernen Safety Risk Managements betrachtet werden.
- **AG 2: AIRPROX und APEG**
  Analyse aktueller Meldeweg und Erarbeitung von Empfehlungen für einheitliche und standardisierte Bewertungen von Meldungen über gefährliche Annäherungen.

© BMVI

Gemeinschaftliches Verständnis der Gesamtlage in der Luftfahrt

In beiden Arbeitsgruppen sind neben den bereits erwähnten Beteiligten auch Behörden wie Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und BAF, sowie der Bundeswehr und erstmals auch der Drohnenfliegerei beteiligt, um ein gemeinsames Verständnis der Gesamtlage quer über alle Bereiche der Luftfahrt zu entwickeln und übergreifende Lösungen zu finden.

Zusammen mit anderen Abgesandten der kommerziellen Luftfahrt setzen wir uns schon lange für einen SMS-basierten Prozess im Bereich Analyse von AIRPROX und Luftraumplanung ein und sind daher sehr froh, gemeinsam mit dem BMVI und der gesamten Fliegergemeinschaft Deutschlands diesen Weg zu beschreiten. Wir hoffen, bereits im Jahr 2021 erste Empfehlungen an das BMVI geben zu können, die einen nachhaltig positiven Einfluss auf die Sicherheit des Flugverkehrs in Deutschland haben werden.

Unabhängig davon möchten wir darauf hinweisen, dass gerade in der aktuellen Corona-Zeit ein relativ hohes Aufkommen an VFR-Flügen in Deutschland herrscht. Sollten Sie also zu und von einem der Flughäfen in Deutschland fliegen, an denen der Verkehr möglicherweise nicht komplett durch geschützten Luftraum der Klasse C oder D geführt wird, dann fliegen Sie bitte defensiv und beobachten Sie den Luftverkehr um sich herum! Weitere Hinweise dazu finden Sie auch in unserem Best Practice-Dokument (s. folgende Seiten).

© NORRIE3699 / Shutterstock

Airprox Update

Die „Air Proximity Evaluation Group“ (APEG) trifft sich regelmäßig, um von Cockpitbesatzungen oder der Flugsicherung als gefährlich empfundene Annäherungen von Flugzeugen zu bewerten. Zwischen September 2020 und Februar 2021 fanden vier Sitzungen statt. Im Folgenden stellen wir einige interessante Fälle vor.

Felix Gottwald
SFO MD-11F
AG Air Traffic Services

Hotspot Erfurt

Eine Cessna Citation fliegt unter Radarführung auf den Endanflug der Piste 28 für einen VOR-Anflug in Erfurt. Gleichzeitig fliegt ein nicht-identifiziertes VFR-Flugzeug in etwa 4000 Fuß direkt über das ERF VOR. Dieses Funkfeuer ist zwar das Anflugfix, liegt aber außerhalb der Kontrollzone in Luftraum E. Außerdem wird es bekanntermaßen gern von VFR-Flugzeugen als Wegpunkt genutzt. Eine Verpflichtung, sich beim Turm in Erfurt oder bei einem Fluglotsen zu melden, besteht dabei nicht. Der Fluglotse erteilt der Citation Verkehrsinformationen, führt sie ansonsten aber direkt auf den Verkehr zu. Die Citation-Besatzung sieht den VFR-Verkehr erst, als sie diesen mit einem Abstand von etwa 100 m überfliegt. Die APEG stufte diesen Fall in die Risikokategorie A ein und auch die BFU ermittelt im Rahmen einer schweren Störung.

Bereits 2019 hatte die VC beim Luftraumabstimmungsgespräch dargelegt, dass die Anflugverfahren und Luftraumstruktur in Erfurt nicht zusammenpassen und keinen adäquaten Schutz für IFR-Verkehr bieten. Auch im Jahr 2020 gab es eine auffällige Häufung von AIRPROX-Meldungen in Erfurt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erkannte im diesjährigen Luftraumabstimmungsgespräch das Risiko an. Seit März 2021 werden IFR-Flüge deshalb durch flexible TMZ (HX) Lufträume besser geschützt.

Business Aviation

Beim Abflug am frühen Nachmittag kommt eine Cessna Citation einem Segelflugzeug in der Nähe von Augsburg gefährlich nahe. Der Jet startete dabei auf der SID KTP9G Richtung Westen. Die Abflugroute führt durch Luftraum Echo, in dem zu dieser Zeit einige Segelflugzeuge unter-

wegs sind. Teilweise werden diese als Primärziele sporadisch den Fluglotsinnen und -lotsen angezeigt.

Der für diesen Fall relevante Verkehr hat aber offensichtlich keinen Transponder, beziehungsweise diesen nicht eingeschaltet. Weder die Citation-Crew noch das Team der Flugsicherung antizipieren, dass etwa bei FL70 ein Segelflugzeug in etwa 200-300 Meter lateralem Abstand an der Citation vorbeifliegen würde. Dieses befindet sich in einer Steilkurve und es kann nicht geklärt werden, ob der Segelfliegende den Jet gesehen hat. Die APEG bewertet diesen Fall mit der Kategorie B und erkennt dabei an, dass die Sicherheit mindestens eines Flugzeuges nicht gewährleistet war.

Beitragend zum Vorfall kann die relativ hohe Steiggeschwindigkeit der Citation mit etwa 3000 Fuß/min genannt werden. Eine gute Luftraumbeobachtung ist dabei schlecht möglich. Die Besatzung erkundigte sich zwar beim Lotsenpersonal nach anderem Verkehr, aber in Deutschland sind Segelflugzeuge und andere am Luftraum Teilnehmende ohne genügende Stromversorgung von der Betriebspflicht eines Transponders ausgenommen. In Luftraum E muss also jederzeit mit Verkehr gerechnet werden, den weder TCAS noch die Flugsicherung (er-) kennen.

TCAS RAs

Fast jeder hat die folgende Situation so oder so ähnlich schon einmal erlebt: in Stuttgart bekommt eine Airbus-Besatzung bei einem nächtlichen Anflug die Landefreigabe und gleichzeitig Informationen über einen Polizeihelikopter, der sich im Tiefflug südlich der Anfluggrundlinie im Einsatz befindet. Der Hubschrauber hat den Airbus in Sicht, bewegt sich allerdings genau in entgegengesetzter Richtung auf diesen zu. Auch der Lotse hat beide Verkehrsteilnehmer in Sicht. Nachdem sich Airbus und Hubschrauber mit einem Abstand von 0,5 NM lateral und 500 Fuß vertikal passiert haben, meldet der Airbus eine TCAS RA und startet durch.

AIRPROX-Hotspots in Deutschland, Stand 25. März 2021 – nicht zur Navigation geeignet.

- Luftraum der Klasse E unter FL100 bis zum Erreichen der Kontrollzone wurde nicht durch eine TMZ verbessert. Erhöhtes Risiko eines AIRPROX mit VFR-Verkehr!
- Luftraum der Klasse E unter FL100 bis zum Erreichen der Kontrollzone wurde durch eine TMZ verbessert. Erhöhtes Risiko eines AIRPROX mit VFR-Verkehr!
- Luftraum der Klassen C oder D unter FL100 bis zum Erreichen der Kontrollzone. Niedriges Risiko eines AIRPROX mit VFR-Verkehr!

Für Verkehrspilotinnen und -piloten ist TCAS oft die letzte Abwehr, um eine gefährliche Annäherung zu verhindern. Trotzdem hat das System auch Grenzen. Schließlich kann es nicht vorausschauen und weiß nicht, wie sich die anderen Luftfahrzeuge verhalten werden. Auch in unkritisch erscheinenden Situationen kann deshalb eine TCAS RA erzeugt

werden, oft überraschend für die Besatzung und alle anderen Beteiligten. In der APEG haben wir schon einige Fälle von TCAS RA in sehr niedrigen Höhen untersucht. Auch wenn das Risiko einer Kollision vielleicht gebannt oder der Verkehr vermeintlich in Sicht ist, muss einer RA immer gefolgt werden! In diesem Fall hat die Airbus-Besatzung vorbildlich gehandelt.

Im Sturzflug

In der Nähe des Flughafen Marl finden Fallschirmsprünge statt. Eine Cessna 208 Caravan, die gerade in FL140 ihre Springenden abgesetzt hat, sinkt nun schnellstmöglich wieder Richtung Flugplatz. Im Luftraum C steht sie noch in Kontakt mit der Flugsicherung, meldet sich aber beim Eintauchen in Luftraum E beim Lotsen ab. Dabei bemerkt der Pilot wahrscheinlich nicht, dass er kurze Zeit später in etwa 2400 Fuß nur wenige Meter an einer Cessna 172 im Reiseflug vorbeifliegt. Der 172er-Pilot kann gerade noch seine Maschine herumreißen, bevor beide Maschinen kollidiert wären. Aufgrund der Schnelligkeit des Absetzflugzeuges im Zusammenhang mit dem komplexen Luftraum und hoher Arbeitsbelastung wurden weder der Fluglotse, der kurz vorher noch mit dem Absetzflugzeug gesprochen hatte, noch die FIS-Spezialistin, die in Kontakt mit der Cessna 172 stand, rechtzeitig auf den Konflikt aufmerksam. Der Fall wird in der höchsten Risikokategorie A eingeordnet und zeigt, dass gerade im Luftraum E immer eine aktive Luftraumbeobachtung notwendig ist. Die BFU untersucht das Ereignis ebenfalls.

Fazit

Die Reduktion des gewerblichen Verkehrs im Jahr 2020 ging mit einer Zunahme an VFR-Flügen einher. In der APEG sehen wir daher leider keinen Abwärtstrend bei der Meldung von AIRPROX. Bis auf einen Fall mit einer Drohne in Hamburg (wir berichteten in der VC Info), fanden sämtliche gefährlichen Annäherungen der Kategorie A und B im Luftraum E statt. Dabei sind vor allem die kleineren Flugplätze betroffen gewesen.

Einige Fälle konnten wir in diesem Jahr aufgrund Zeitmangels in der APEG nicht bewerten. Dies betrifft auch eine große Anzahl von Fällen mit unbemannten Luftfahrzeugen. Trotz der Abnahme der IFR-Verkehrszahlen werden immer noch sehr viele Drohnen gesichtet, was oft auch Auswirkungen auf die Betriebsabläufe an den Flughäfen hat.

Gerade in Zeiten, in denen es weniger gewerblichen Verkehr gibt, wiegen wir uns oft in Sicherheit. Machen Sie sich dennoch bitte vor jedem Flug mit der aktuellen Luftraumstruktur vertraut, fliegen Sie in Luftraum E weiterhin defensiv und nutzen Sie die Möglichkeiten der Automation ihres Flugzeuges, um genügend Kapazitäten für die Luftraumbeobachtung zu haben.

Was ist AIRPROX?

Ein „Aircraft Proximity“, kurz AIRPROX, ist eine Situation, in der sich nach Ansicht der Cockpitcrew oder der Flugsicherung zwei Flugzeuge zu nah gekommen sind. Neben der relativen Position wird auch die Annäherungsgeschwindigkeit berücksichtigt. Eine Meldung erfolgt mit einem gesonderten Formular an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF).

Risikokategorien:

A – Es bestand ein ernsthaftes Kollisionsrisiko
B – Die Sicherheit mindestens eines Flugzeuges war nicht sichergestellt
C – Es bestand kein Kollisionsrisiko
D – keine Bewertung möglich

Jetzt einen AIRPROX melden oder das AIRPROX-Magazin mit Empfehlungen zum sicheren Fliegen herunterladen:

https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Flugsicherungsorga/Meldesystem/Meldesystem_node.html

OPERATIONS IN AIRSPACE CLASS E IN GERMANY BELOW FL100

RECOMMENDED BEST PRACTICES FOR COMMERCIAL OPERATORS

The following best practices have been developed by flight safety officers and experts to enhance the safety of operations in airspace Class E below FL100 to prevent collisions between controlled and uncontrolled aircraft in a mixed traffic environment.

Recommendations for training departments and pilots

- IMPROVE AIRSPACE AWARENESS

  Train pilots to be aware of shortfalls in the existing airspace structure – annual training and NOT only by bulletin using two components:
  - Generic briefing on airspace Class E in Germany
  - Dedicated airport briefing documents
  - Include risk and threats in unprotected airspace in individual departure and arrival briefing

- OPERATING RECOMMENDATIONS

  - FLY DEFENSIVELY!
  - Maintain Minimum Clean Airspeed or as slow as reasonable
  - Request to use protected airspace – minimise time in airspace Class E and refuse shortcuts if necessary. Most standard departures and approaches/transitions will facilitate this.
  - Descend according to airspace structure on arrival. Steep/expedited climb through airspace Class E on departure.
  - Consider airspace structure for engine out procedures
  - Consider delaying take-off if conflict with other aircraft is anticipated

- USE OF AUTOMATION IN AIRSPACE CLASS ECHO

  - Minimise visual approaches – they require additional attention and increase flight time in unprotected airspace
  - Maximise lookout capacity through use of automation (FMS/task sharing)

- SEE AND AVOID
    - Maximise lookout – expect gliders directly below convective clouds
    - No briefings and sterile cockpit below FL100
    - Train right-of-way rules – traffic avoidance in airspace Class E may be contradictory to ATC clearance!
    - VFR traffic may operate up to FL100 (FL130 in the Alps region) without transponder
- TCAS
    - Consider additional mitigation if TCAS inoperative: restrict flights into concerned airports and advise ATC
- MAXIMUM DISPLAY OF LIGHTS

Recommendations for airline management

- Participate at an airline level in appropriate activities, such as aircraft proximity evaluation groups (e.g. German APEG) and airspace coordination committees (e.g. German "Luftraumabstimmungsgespräch"), industry and regulating authority meetings
- Maximise reporting through internal process optimisation and pilot awareness. Forward all reports via below reporting channels:

  For German operators or international operators reporting events in German airspace:
  www.aviationreporting.eu or mail directly to occurrence@lba.de

  For accidents and serious incidents:
  online reporting form https://onl-meldung.bfu-web.de/onlmeldung/index.php
  or alternatively by phone +49 (0)531 35480 or box@bfu-web.de

  NOTE: TCAS/AIRPROX events will not be forwarded to the Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) and an additional report has to be filed! Please use the form published in NfL 1-915-16 or follow this link https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_Andere/AIRPROX_Meldeformular.pdf?__blob=publicationFile&v=2
  More information is available at the BAF website: https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Flugsicherungsorga/Meldesystem/Meldesystem_node.html

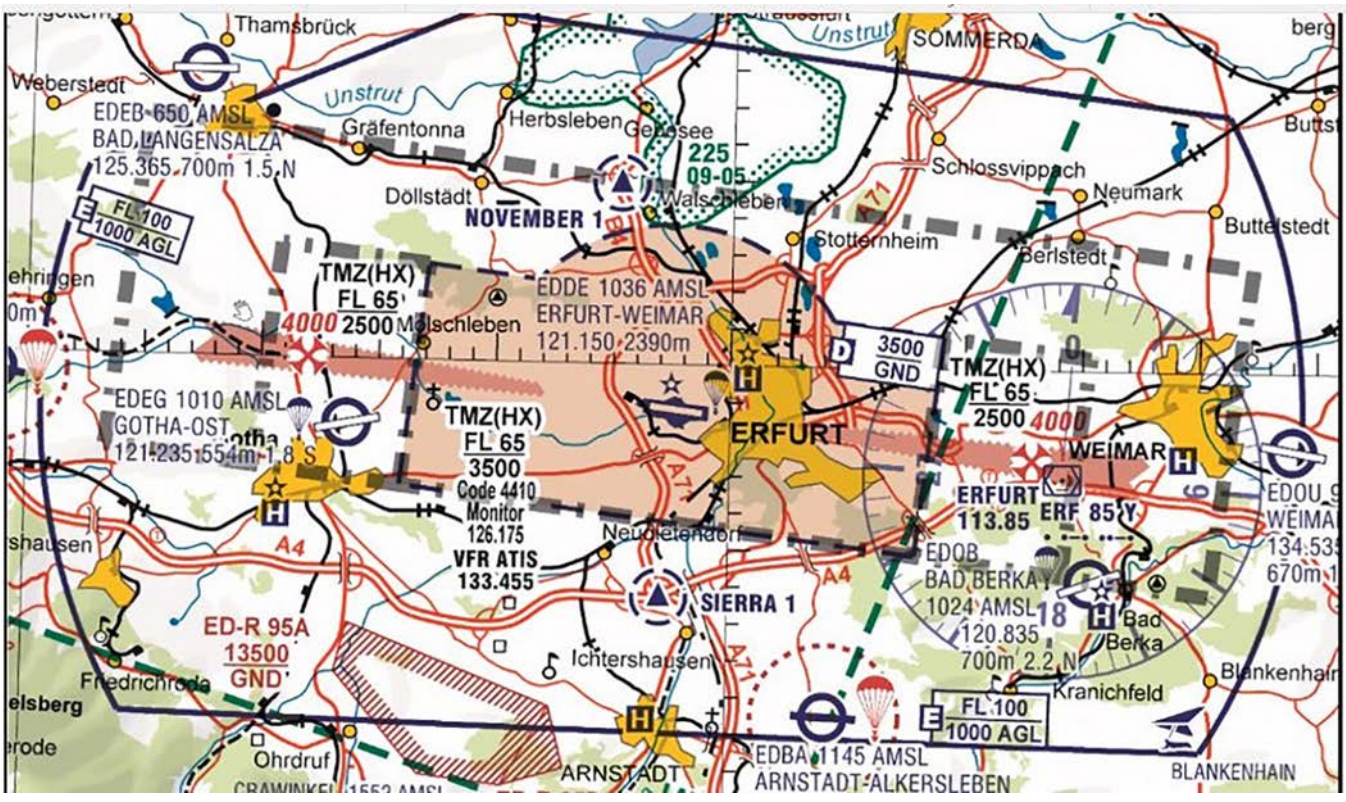
Luftraumänderungen 2021

Wie jedes Jahr wird es auch 2021 Anpassungen an den Luftraumstrukturen einiger Flughäfen geben. Dies kann zum einen aufgrund der Änderung von Verfahren notwendig werden, aber auch, wenn Sicherheitsrisiken erkannt wurden.

Felix Gottwald
SFO MD-11F
AG Air Traffic Services

Anpassungen werden unter Leitung der DFS mit den verschiedenen Luftraumnutzern (kommerzielle und allgemeine Luftfahrt, Militär) diskutiert. Die Arbeitsgruppe ATS der VC begleitet diesen Vorgang intensiv und bringt aktiv Änderungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit ein. Die Entscheidungen fällt aber schlussendlich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bitte lasst die AG ATS wissen, wenn Euch Verbesserungsmöglichkeiten bei Lufträumen oder Flugverfahren auffallen.

Neben einer Ausweitung der „geschützten Lufträume C/D (im auch als „kontrolliert“ klassifizierten Luftraum E findet Mischverkehr mit unkontrolliertem VFR-Verkehr statt) werden immer öfter „Transponder Mandatory Zones“ (TMZ) eingerichtet. Sämtlicher Verkehr (inklusive Segelflug) muss in diesem Bereich einen Transponder betreiben und ist damit für die Flugsicherung und TCAS sichtbar. Außerdem muss der VFR-Verkehr ständig auf der für die betroffene TMZ festgelegten Frequenz hörbereit sein. Damit soll erreicht werden, dass der Fluglotse bei einem sich anbahnenden Konflikt mit einem VFR-Verkehr auch diesen zur Gefahrenabwehr ansprechen kann. Sollten die ATC-Maßnahmen nicht ausreichen, muss in VMC nach den grundsätzlichen Regeln zur Kollisionsvermeidung möglicherweise auch der IFR-Verkehr ausweichen, selbst wenn dabei von der ATC-Freigabe abgewichen werden muss!



© DFS (Nicht zur Navigation geeignet)

Eine Neuerung in den VFR-Streckenkarten ist die Einführung eines roten Kreuzes, das den Beginn des Endanfluges von IFR-Verfahren kennzeichnet, wie hier für Erfurt zu sehen ist.

> Die Arbeitsgruppe ATS der VC begleitet die Anpassung der Luftraumstruktur intensiv und bringt aktiv Änderungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit ein. Die Entscheidung fällt aber schlussendlich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Eine Neuerung in den VFR-Streckenkarten ist die Einführung eines roten Kreuzes, das den Beginn des Endanfluges von IFR-Verfahren kennzeichnet. Da vielen Piloten der allgemeinen Luftfahrt diese Information bisher fehlte, waren sie sich oft nicht bewusst, dass sie anderen Flugzeugen im Anflug hier ein Vorflugrecht zu gewähren hatten. Exemplarisch können Sie dies auf der Erfurt-Karte sehen.

Bremen

IFR-Verkehr im Anflug auf Bremen wird in Zukunft besser geschützt. Es wird eine TMZ bis zum Anschluss an FL 100 eingerichtet und der Luftraum D von FL60 auf FL65 erhöht. Dadurch sollte relevanter VFR-Verkehr durch den Lotsen sicht- und ansprechbar sein. Aber bitte aufpassen: bei Directs auf den Endanflug wird der Sinkflug in vielen Fällen noch vor der TMZ im Luftraum E beginnen!

Dresden

Die Ausmaße der TMZ rund um den Flughafen Dresden wurden angepasst. Dies soll dem VFR-Verkehr weiterhin die nötige Freiheit geben, während gleichzeitig die An- und Abflüge geschützt sind. Da leider nach wie vor die wenigsten Fluggesellschaften TMZ auf den Karten darstellen, empfehlen wir den Sinkflug so zu gestalten, dass dieser möglichst nah am Platz stattfindet, z.B. in Form eines Gegenanflugs statt eines Directs auf den Endanflug. Es befinden sich rund um Dresden viele stark frequentierte Segelfluggebiete.

Erfurt

Rund um Erfurt wird eine TMZ eingerichtet, die bedarfsabhängig von der Flugsicherung aktiviert wird (HX). Außerdem wird die Kontrollzone des Luftraums D (CTR) auf 3.500 Fuß angehoben. Dies soll vor allem den Endanflug und den Beginn der Abflugstrecken absichern. Es besteht aber weiterhin kein durchgängiger Anschluss an FL100. Bitte achten Sie also weiterhin auf VFR-Verkehr und bleiben Sie auch in der Nähe des Flughafens und besonders im Bereich des ERF VOR ausweichbereit.

Frankfurt

Im nordwestlichen Bereich des Luftraums wird es zu einer Vereinfachung kommen, von der vor allem der VFR-Verkehr profitieren sollte. Im Bereich Bingen wird dazu ein Stück abgesenkten Luftraums wieder angehoben.

Hamburg

Der Flughafen Fuhlsbüttel benötigt aufgrund der kreuzenden Bahnen und komplizierten An- und Abflugkoordination einen relativ großen Luftraum, der nun nochmals etwas erweitert werden musste. Dies soll der Flugsicherung die Möglichkeit geben, IFR-Verkehr auch bei wieder erstarkenden Verkehrszahlen sicher in geschütztem Luftraum führen zu können.

Hannover

Anflüge aus Süden müssen aktuell relativ lange hoch gehalten werden, um in sicherem Luftraum zu fliegen. Da es im Bereich der Luftraumgrenzen zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko kam, werden die Grenzen des Luftraums D und der TMZ (teilweise als HX je nach Bahnrichtung) angepasst. Bitte trotzdem immer daran denken: Die Flugsicherung erteilt in Luftraum D und E (mit oder ohne TMZ) nur Verkehrsinformationen (in E soweit möglich). Auch IFR Flüge sind je nach Situation ausweichpflichtig!

Leipzig

Da in Leipzig vor allem nachts IFR-Verkehr stattfindet, werden die TMZ im Osten und Westen nur noch je nach Landerichtung und nicht mehr dauerhaft aktiviert (HX).

Memmingen

Im Bereich rund um Memmingen kommen sich IFR- und VFR-Verkehr immer wieder sehr nahe. Deshalb wurden sowohl die SIDs und STARs als auch der Luftraum komplett überarbeitet. Dadurch soll es möglich sein, die Verkehrsströme vorhersehbar und konzentriert zu lenken, während sich das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht. Dafür ist es aber wichtig, die besser geschützten Verfahren auch abzufliegen, anstatt eine Abkürzung auf den Endanflug zu nehmen.

Strausberg

Ab dem 17.06.2021 wird es in Strausberg ein IFR-Anflugverfahren auf Basis von GPS geben. Deshalb wird der Luftraum E in diesem Bereich abgesenkt und eine Radio Mandatory Zone (RMZ) eingerichtet. Dies entspricht dem in Deutschland üblichen Standard für einen Platz dieser Größe.

Weitere Informationen

Alle Karten zu den Luftraumänderungen findet Ihr unter https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/luftraumaenderungen-2021

Bitte lasst die AG ATS wissen, wenn Euch Verbesserungsmöglichkeiten bei Lufträumen oder Flugverfahren auffallen: AGATS@vcockpit.de

Neue Grundlage für Drohnenbetrieb

Risikobewertung mit Hilfe von Specific Operations Risk Assessment (SORA)

Zum Jahreswechsel sind zwei EU-Verordnungen in Kraft getreten, die den Betrieb von Drohnen in Europa unter ein einheitliches Regelwerk stellen. Weil dieser Bereich der Luftfahrt Neuland ist, kann der risikobasierte Ansatz der EASA erstmals von Beginn an umgesetzt werden.

© Jacque Tarnero / Shutterstock

Was aber heißt risikobasiert? Dieser Ansatz wird in Europa seit rund einem Jahrzehnt verfolgt. Man möchte weg von einer sturen Einhaltung detaillierter Regeln hin zu einer Definition von (Safety-)Zielen. Die Art und Weise, wie diese Ziele erreicht werden, liegt stärker als früher in der Verantwortung derer, die die Drohnen betreiben. Die Erreichung der Ziele soll dennoch messbar und damit von den Behörden überprüfbar sein.

Einteilung in drei Kategorien: Schnittstellen zur bemannten Luftfahrt

Der Betrieb von Drohnen wird nach den neuen Regularien in drei Kategorien eingeteilt: Die offene, die spezielle und die zertifizierte Kategorie.

- Die **offene Kategorie** umfasst den Betrieb innerhalb der Sichtweite und Verantwortlichkeit der Fernpilotinnen und -piloten mit entweder sehr leichten Drohnen oder buchstäblich auf dem Acker. Details dazu hatte Moritz Bürger in der VC Info 03/2019 dargestellt. Registrierungspflicht und Fernidentifikation sollen ermöglichen, die verantwortlichen Personen tatsächlich zu finden.
- In die **zertifizierte Kategorie** fällt der Betrieb mit besonderen Risiken, wie der Transport von Menschen oder ein Flug mit großen Drohnen über Menschenansammlungen. Die Regeln hier werden denen der bemannten Luftfahrt in vielen Bereichen ähneln.
- In die **spezielle Kategorie** fällt alles, was in keine der beiden anderen passt.

Warum ist das für uns interessant? Erstens fallen sehr viele Anwendungen von Drohnen, die in der näheren Zukunft zu erwarten sind, in diesen Bereich. Darunter auch Vermessungsaufgaben und Überwachung in der Nähe von Flughäfen. Wir haben also ein Interesse daran, dass dieser Betrieb sicher stattfindet. Wir sehen an verschiedenen Stellen Möglichkeiten, unsere Erfahrungen einzubringen, um dieses Ziel zu erreichen, zum Beispiel in der Ausbildung: Während die neuen Kompetenznachweise für die offene Kategorie seit Jahresanfang erworben werden können, sind die Anforderungen für den Betrieb in der speziellen Kategorie aktuell noch kaum definiert. Ein anderer Bereich, in dem wir uns versuchen einzubringen, ist das Thema Bewusstsein. Wir möchten erreichen, dass sich Betreiberinnen und Betreiber von Drohnen als Teil der sicherheitsbewussten Luftfahrt verstehen.

Risikobewertung mit SORA

Zweitens wird im Rahmen des erforderlichen Genehmigungsprozesses eine Methode der Risikobewertung verwendet, die dem oben beschriebenen risikobasierten Ansatz entspricht und in Zukunft auch auf die bemannte Luftfahrt übertragen werden könnte. Die im Bereich Drohnen gesammelten Erfahrungen könnten uns also langfristig betreffen.

Die Methode der Risikobewertung nennt sich SORA: Specific Operations Risk Assessment. Sie umfasst einen mehrstufigen Prozess, in dem die mit dem Betrieb verbundenen Risiken und Maßnahmen, die das Risiko verringern, bewertet werden. Das Ergebnis dieses Prozesses ist die Grundlage für eine Betriebsgenehmigung durch die Luftfahrtbehörde am Firmensitz der Organisation, die die Drohne betreibt (die Aufteilung der Zuständigkeit zwischen Landesluftfahrtbehörden und dem LBA ist in Deutschland noch nicht abschließend geklärt).

In diesem Prozess wird allein die Safety bewertet. Themen wie Security, Anforderungen an die Privatsphäre oder den Umweltschutz sind zusätzlich zu betrachten. Der Ansatz geht von drei Schadensfällen aus: Personen am Boden kommen durch den Absturz einer Drohne zu Schaden, die Drohne kollidiert mit einem bemannten Luftfahrzeug oder Infrastruktur am Boden wird beschädigt. Aus der Kombination der Risiken für unbeteiligte Menschen am Boden (Ground Risk) und in der Luft (Air Risk) ergeben sich die Anforderungen an die Organisation, die die Drohne betreibt, die Crew sowie die technischen Anforderungen an das unbemannte Luftfahrzeug.

Das bedeutet, dass jede risikomindernde Maßnahme zweierlei erfüllen muss: Sie muss einerseits prinzipiell geeignet sein, das erkannte Risiko zu mindern und andererseits zuverlässig funktionieren. Als Beispiel für die Eignung: Ein Kabel kann verhindern, dass die Drohne einen bestimmten Luftraum verlässt, nicht aber, dass sie abstürzt. Die Zuverlässigkeit, mit der es diesen Zweck erfüllen kann, hängt an seiner Festigkeit.

Neue Herausforderungen für alle Verantwortlichen

Die Methode verlangt, dass das Betriebsszenario detailliert beschrieben und die aktuellen Rahmenbedingungen betrachtet werden: Der Betrieb einer Drohne in der Nähe eines Segelflugplatzes ist ganz anders zu bewerten, wenn dort das Sommerlager des örtlichen Flugvereins stattfindet, als an einem diesigen Dienstmorgen im Februar.

Insgesamt stellt diese neue Methode sowohl Betreiberinnen und Betreiber als auch die Behörden vor einige Herausforderungen. Nicht umsonst sprießen Beratungsfirmen und Online-SORA-Tools wie Pilze aus dem Boden.

Weitere Informationen

Wer Details zu den neuen Regularien wissen möchte: Die EASA hat die Regularien in einem Dokument, den Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems zusammengestellt. Sie sind als PDF und Online-Sammlung verfügbar:
https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems?page=0#_DxCrossRefBm9000001

Unser europäischer Verband, die ECA, hat zum SORA ein Positionspapier veröffentlicht:
https://www.eurocockpit.be/positions-publications/specific-operations-risk-assessment-sora

Germania: Klage des Insolvensverwalters zu Type-Rating-Kosten abgewiesen

Das LAG Berlin Brandenburg hat jüngst die Klage des Insolvenzverwalters gegen den Piloten abgewiesen, mit der die Kosten des Type Ratings eingeklagt worden waren. Das Urteil 20.01.2021 (Az.: 15 Sa 1128/20) ist nicht rechtskräftig.

© Shutterstock / Daniel Jedzura

Dr. Claudia Jakobi
Leiterin Rechtsabteilung

Die Parteien stritten über die Rückzahlung eines Darlehens in Ratenformen in Höhe von insgesamt 19.287,66 Euro. Der Kläger ist Insolvenzverwalter über das Vermögen der Germania Fluggesellschaft mbH. Zwischen der Germania und dem ehemaligen Flugbegleiter, der über eine allgemeine Erlaubnis als Verkehrsflugzeugführer verfügte, wurde ein als Darlehensvertrag betitelter Vertrag abgeschlossen. Auf Grundlage dieses Vertrages gewährte die Germania eine Zahlung in Höhe von 20.950,00 Euro. Zugleich schlossen die Parteien eine Ausbildungsvereinbarung zum Erwerb der Musterberechtigung als Copilot auf dem Flugzeugmuster Airbus A 320 Family.

Nachdem der Beklagte eine entsprechende Musterberechtigung erwarb, wurde er als Copilot beschäftigt. In der Folgezeit tilgte er das Darlehen in Höhe von 1.662,34 Euro. Nach Eröffnung des vorläufigen Insolvenzverfahrens und des Verlustes der Betriebserlaubnis (AOC) schlossen die damaligen Arbeitsvertragsparteien einen Aufhebungsvertrag, beendeten das Arbeitsverhältnis also einvernehmlich. In der Folge wurden die 19.287,66 von der Germania geltend gemacht.

Das Gericht kommt in den Entscheidungsgründen zu dem Ergebnis, dass die Rückzahlungsklausel in § 4 Abs. 1 des Darlehensvertrages unwirksam sei, denn sie benachteilige den Piloten unangemessen gemäß § 307 Abs. 1 S. 1 BGB.

Ob eine Rückzahlungsklausel aus dem Darlehensvertrag den Arbeitnehmer unangemessen benachteilige, bestimme sich nach den Kriterien der Rechtsprechung zu arbeitsvertraglichen Rückzahlungsklausel bei Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wenn die Aus- und Fortbildungsmaßnahme auch im Interesse des Arbeitgebers

durchgeführt werde. Insofern sei ein einheitliches Rechtsgeschäft anzunehmen.

Vorliegend sei von einem einheitlichen Rechtsgeschäft zwischen dem Darlehensvertrag und dem später abgeschlossenen Arbeitsvertrag als Copilot auszugehen. Die Insolvenzschuldnerin habe dem Arbeitnehmer nicht ein Darlehen für einen Autokauf oder Ähnliches zur Verfügung gestellt. Ziel war der Erwerb einer Musterberechtigung für einen Flugzeugtyp, der auch bei der Insolvenzschuldnerin genutzt wurde. Es handele sich in dieser Konstellation bei den vorgeschossenen Aus- und Fortbildungskosten um eine Investition im Interesse des arbeitgeberischen Unternehmens. Der Arbeitgeber wende die Kosten auf, um später vom Arbeitnehmer erworbene Kenntnisse für seinen Geschäftsbetrieb nutzbar zu machen.

Im Übrigen habe die arbeitsgerichtliche Rechtsprechung auch bei Vorliegen eines Darlehensvertrages in der hiesigen Konstellation immer eine Angemessenheitskontrolle mit dem Argument durchgeführt, es läge eine gestörte Vertragsparität vor. Auch insofern könne es nicht darauf ankommen, ob die entsprechende Rückzahlungsverpflichtung in einer separaten Vertragsurkunde in Gestalt eines Darlehens aufgenommen worden sei.

Zusätzlich ergebe sich der notwendig gehaltene Verknüpfungswille schon aus der Rückzahlungsklausel selbst. Die Tilgung nach § 4 des Darlehensvertrages hat „mit dem Beginn des Arbeitsverhältnisses“ zu erfolgen. Ohne das Vorliegen eines Arbeitsvertrages könne es somit nicht zur Tilgung des Darlehens in monatlichen Raten kommen. Insofern sei es auch unerheblich, dass der Änderungsvertrag mit der Verpflichtung zur Tätigkeit als Copilot zeitlich erst nach Abschluss des Darlehensvertrages geschlossen wurde.

Eine Rückzahlungsverpflichtung für die Kosten eines Lehrgangs zum Erwerb einer Musterberechtigung (Type Rating) für das Flugzeug A 320 Family stelle nur dann keine unangemessene Benachteiligung im Sinne von § 307 Abs. 1 S. 1 BGB dar, wenn dem Arbeitnehmer die Möglichkeit eingeräumt werde, der Rückzahlungsverpflichtung durch Betriebstreue zu entgehen.

Bei Anwendung dieser Kriterien liege in der Rückzahlungsverpflichtung nach § 4 Abs. 1 des Darlehensvertrages eine unangemessene Benachteiligung des Arbeitnehmers vor. Ihm war an keiner Stelle dieses Vertrages oder eines anderen Vertrages die Möglichkeit eingeräumt worden, einer Rückzahlungsverpflichtung durch entsprechende Betriebstreue zu entgehen.

Soweit das BAG in einer früheren Entscheidung (5 AZR 158/00 – 21.11.2001) es für ausreichend im Rahmen einer Angemessenheitsprüfung erachtet habe, dass ein Arbeitnehmer nur etwa 1/3 eines Darlehens zurückzuzahlen braucht, folgt das LAG Berlin Brandenburg dem nicht. Das BAG scheine der Ansicht zu sein, dass eine unbedingte Kostenbeteiligung vorab anders zu beurteilen sei, als eine nachträgliche Zahlungsverpflichtung bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses vor Ablauf bestimmter Fristen. Weil der Arbeitnehmer nicht mittelbar gebunden werde, spiele die Bewertung von Bindung und Option keine Rolle. Insofern solle es ausreichen, wenn der Arbeitnehmer mit dem Erwerb der Musterberechtigung eine angemessene Gegenleistung erhalte. Diese Kriterien berücksichtigen zu wenig, wie sich üblicherweise die Vertragsverhältnisse zwischen den Parteien nach Abschluss des Darlehensvertrages weiterentwickeln. Es dürfte äußerst selten sein, dass der jeweilige Arbeitnehmer nach Erwerb der Musterberechtigung nunmehr von einem anderen Arbeitgeber ein besser vergütetes Arbeitsvertragsangebot als Pilot erhalte, dass er dann annehme. Hiergegen könne der potentielle Arbeitgeber sich dadurch absichern, dass er in einem solche Fall die vollständige Rückzahlung der Kursgebühren regele. Komme es – wie auch hier – zur Arbeitsaufnahme, dann stellten die angefallenen Kursgebühren aus Perspektive des Arbeitgebers Investitionen in die Zukunft dar. In einem solche Fall sei aber nicht nachvollziehbar, warum ein Arbeitnehmer auch dann voll mit den Kursgebühren belastet werden dürfe, wenn er über die übliche Bindungsdauer hinaus in dem Arbeitsverhältnis verbleibe. Dies wäre eine unangemessene Abwälzung der Investitionsrisiken auf den Arbeitnehmer. Insofern können ein angemessener Ausgleich der wechselseitigen Interessen nur dadurch erfolgen, dass ratierlich mit Fortbestehen des Arbeitsverhältnisses die an sich mögliche Belastung des Arbeitnehmers mit den Ausbildungskosten sinke.

Mangels wirksamer Rückzahlungsklausel könne der Kläger – der Insolvenzverwalter – vom Beklagten – dem Piloten – keinerlei Rückzahlung verlangen.

Gegen das Urteil kann Revision eingelegt werden, es ist daher nicht rechtskräftig.

„Mangels wirksamer Rückzahlungsklausel könne der Kläger – der Insolvenzverwalter – vom Beklagten – dem Piloten – keinerlei Rückzahlung verlangen. Gegen das Urteil kann Revision eingelegt werden, es ist daher nicht rechtskräftig.

Mitgliederversammlung 2021

Save the date! Die nächste MGV findet am 20. Mai 2021 erneut virtuell statt.

Jetzt Mitgliedsdaten aktualisieren!

Für die Teilnahme an der virtuellen Mitgliederversammlung wird in diesem Jahr ein Login im Mitgliederbereich der VC-Webseite erforderlich sein.

Daher ist es wichtig, dass Eure Mitgliedsdaten aktuell sind! Bitte kontrolliert im Mitgliederbereich der Website, ob Eure Daten dort korrekt hinterlegt sind und aktualisiert diese gegebenenfalls.

Ihr findet das Formular dazu unter

"Mitglieder" -> "Mein Cockpit" -> "Mitgliedsdaten" auf der VC-Website oder

https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/mein-cockpit/mitgliedsdaten.html

(Anmeldung erforderlich)

© Schira / shutterstock.com

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**

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Achim Honigbaum

*18.03.1947
† 26.01.2021

Achim Honigbaum war Kapitän einer A340 bei der Lufthansa. Er war seit 1972 VC Mitglied, wir danken für 48 Jahre Mitgliedschaft.

Bernd Becker

*26.07.1965
† 07.01.2021

Bernd Becker war zuletzt Fluglehrer bei SKY4U, Proflight und Air Berlin. Er trat der VC 1999 bei, wir bedanken uns für 22 Jahre Treue.

Lutz Dürsch

*12.07.1955
† 17.12.2020

Lutz Dürsch flog als Kapitän den A300 für die Lufthansa. Er wurde 2001 Mitglied der VC, wir bedanken uns für 20 Jahre Mitgliedschaft.

Heiner Schroer

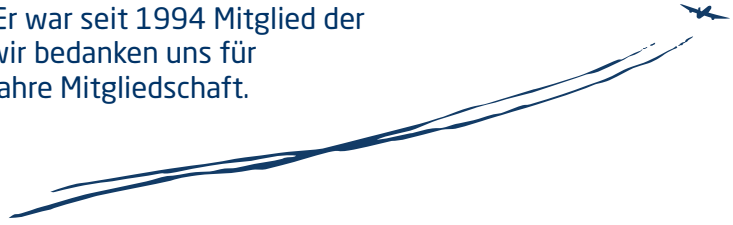
*18.09.1966
† 24.02.2021

Heiner Schroer war Type Rating Instructor und Kapitän einer B737 bei Tuifly. Er trat der VC 1990 bei, wir bedanken uns für 31 Jahre Treue.

Ingolf Schorn

*24.02.1970
† 07.03.2021

Ingolf Schorn flog als Kapitän den A330 für EAT Leipzig. Er war seit 1994 Mitglied der VC, wir bedanken uns für 27 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)

☑ 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)

☑ 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.

☑ 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 Oktober bis Dezember 2020

© Schira@shutterstock

06. - 07.10.2020
FPWG-Meeting der IFALPA (Nina Moers)

34 Pilotinnen aus 20 Ländern nahmen im Oktober am virtuellen Treffen der Female Pilots' Working Group teil. In dem Meeting wurde unter anderem das Leitbild der Arbeitsgruppe und dessen Kernfunktionen entwickelt. Ein erstes Ergebnis dazu wurde als Missionserklärung schon am zweiten Tag vorgestellt:

The mission of the IFALPA Female Pilots' Working Group is to be the global advocate of women in the piloting profession; promoting diversity, equity and inclusivity; by providing representation and support to their members, to empower them to improve their working environment and to encourage women to be active participants of the Next Generation of Pilots.

Außerdem stellte eine Teilnehmerin einen Papierentwurf mit dem Thema "Diversity and Inclusion in the Aviation Industry" vor und nahm Input aus der Gruppe dazu auf. Ein weiteres Thema befasste sich mit den verschiedenen Arbeitsgruppen der IFALPA. Ziel der Präsentation von Carol Couchman war es, die Arbeitsgruppe über die ihnen zur Verfügung stehenden Committees zu informieren und sie zur Teilnahme an den Ausschüssen zu ermutigen. Das Treffen wurde im Februar 2021 fortgesetzt.

08.10.2020
Treffen der ULA Arbeitsgruppe "Diversity" (Bernd Römmelt)

Auch dieses Treffen fand virtuell statt.
Die Mixed-Leadership Veranstaltung in Zusammenarbeit mit ULA und Bayer, die das Motto trägt **„Gemischte Teams – Erfolgsfaktor für Wandel und Innovation"**, musste auf Grund der Pandemie-Situation verschoben werden und findet nun im Juni 2021 statt.
Weitere Themen waren "Rollenbilder und Corona-Pandemie" und "Sexismus in der Arbeitswelt". Zu Ersterem soll eine Erklärung erarbeitet und ein Leitfaden entwickelt werden.
Bernd Römmelt konnte die neue Taskforce der VC für neue Jobperspektiven für Cockpitpersonal vorstellen.
Zum Thema "Sexismus in der Arbeitswelt" wurde von der Arbeitsgruppe ein Onepager-Entwurf der ULA finalisiert, dessen Inhalt so aufbereitet wird, dass er unkompliziert in den Geldbeutel passt.
Bezüglich der massiven Jobverluste bei den Cockpitbesatzungen bot die ULA der VC Unterstützung bei der Vermittlung von Kontakten in Unternehmen/ Tandems oder Mentoring an.

Von Juli 2020 bis Februar 2021
Überarbeitung des Luftraum-Kriterienkatalogs (Moritz Bürger, Ludger Humpert)

Seit Juli ist die Arbeitsgruppe „Air Traffic Services" an der AG1 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beteiligt, die sich mit der Überarbeitung des Luftraum-Kriterienkatalogs beschäftigt. Dieses 1997 initiierte Dokument bildet die Grundlage für Änderungen der Luftraumstruktur in Deutschland. Seit der letzten Revision 2015 wurde unter anderem Änderungsbedarf aufgrund neuer Luftraumelemente (TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft) und Flexibilisierungsmöglichkeiten (HX) festgestellt. Außerdem sollen die Kriterien zur Wahl der Luftraumelemente (z.B. welche Luftraumklasse genutzt wird) überprüft werden und neue Prozessbeschreibungen bezüglich der Einrichtung von Lufträumen für die militärische Nutzung sowie Flugbeschränkungsgebieten aufgenommen werden. Unser Ziel ist eine transparentere Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung von objektiven Safety Management Aspekten. Auch ein Ausblick auf die zukünftige Integrierung von unbemannten Luftfahrzeugen soll soweit möglich ergänzt werden. Entsprechend sind neben der VC und den betroffenen Behörden BMVI und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auch Vertreter aller anderen Luftraumnutzer- und Nutzerinnen und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH dabei. Es ist geplant die Überarbeitung bis Ende 2021 abzuschließen.

Anzeige

Anzeige

DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

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

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

Anzeige

accadis
Hochschule
Bad Homburg
University of Applied Sciences

Bereiten Sie sich als hochqualifizierte Piloten mit dem **MBA Management and Leadership** auf Führungsaufgaben in der Wirtschaft vor – auch ohne Erststudium.

Jetzt informieren: www.accadis.eu/mba-berufspiloten

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.

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

© Andreas Tittelbach