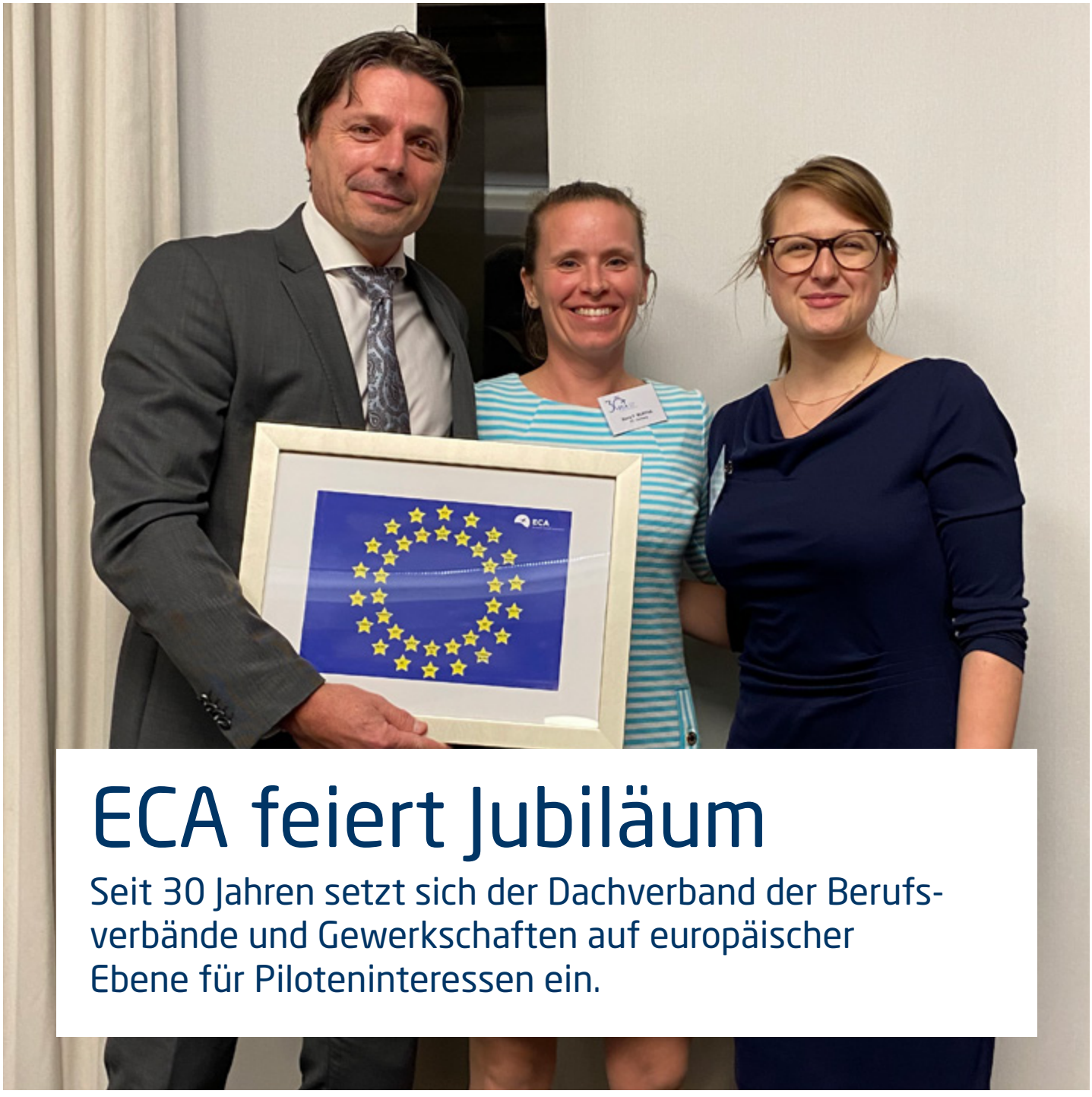
4/2021

VEREINIGUNG COCKPIT

VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



ECA feiert Jubiläum

Seit 30 Jahren setzt sich der Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften auf europäischer Ebene für Piloteninteressen ein.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir haben als Verband oft bewiesen, dass wir in der Lage sind, auch in schwierigen Situationen und Krisen passende Tariflösungen zu entwickeln. Es versteht sich von selbst, dass wir als VC auch in diesen schwierigen Zeiten ein kreativer Verhandlungspartner sind, aber natürlich auch einen kreativen Verhandlungspartner „auf der anderen Seite“ benötigen. „Business as usual“ ist während der Corona-Pandemie weder in den Flugbetrieben noch am Verhandlungstisch eine Option.

In diesen Zeiten werden immer wieder die düstersten Szenarien heraufbeschworen, die in den kommenden Jahren möglicherweise auf die Luftfahrtbranche zukommen werden. Sie basieren häufig auf den Daten des Airline-Dachverbandes IATA. Stellt man sich allerdings in der Informationsgewinnung breiter auf und bemüht weitere Quellen, so lässt sich oftmals ein anderes, durchaus positiveres Bild der Zukunft zeichnen. So geht beispielsweise Eurocontrol im „7-year forecast“ davon aus, dass die Anzahl von IFR-Flugbewegungen in Europa kommendes Jahr wieder 89 Prozent der Kapazität des Rekordjahres 2019 erreichen wird. 2023 wird mit 96 Prozent prognostiziert. Das sogenannte „high scenario“ geht für 2023 sogar von einer deutlichen Steigerung gegenüber 2019 aus. Auch Airbus prognostiziert im „Global Market Forecast“ ein Überschreiten des Verkehrsaufkommens von 2019 in den Jahren 2023 bis 2025. Natürlich handelt es sich auch dabei nur um Prognosen, aber eben um deutlich positivere. Dennoch ist klar: Wir sind noch nicht über den Berg.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Stefan Herth
Präsident Vereinigung Cockpit

Perspektivisch sollte man aber von einer Rückkehr zum „alten Markt“ ausgehen. Daher sind Personalanpassungen und -verschiebungen nur mit temporären und nicht mit dauerhaften Maßnahmen zu begleiten. Nicht zuletzt deshalb, um reaktionsfähig zu bleiben und Marktchancen schnell wahrnehmen zu können. Allen Ansätzen, Profit aus der aktuellen Krisensituation schlagen zu wollen, erteilen wir als VC eine klare Absage! Was wir stattdessen brauchen, sind Flexibilität und Besonnenheit auf beiden Seiten, denn Krisen können nachhaltig nur gemeinsam bewältigt werden. Hier verstehen wir VC und Unternehmen als Partner. Unsere Mission ist es, gemeinsam in einem komplexen Umfeld erfolgreich zu navigieren. Wir werden aber keine Partnerschaft leben können, wenn es um das Ausnutzen einer Krise zum Nachteil der Pilotinnen und Piloten geht. Verlässlichkeit, Verantwortungsbewusstsein und Klarheit auf beiden Seiten ist gefordert - ohne den Teufel an die Wand zu malen und ohne das Schreckgespenst der Kündigungen permanent zu bemühen!

Die Bedrohung unserer Arbeitsplätze darf nicht von den Unternehmen selbst ausgehen. Bedrohungen kommen von außen. Derzeit wird - fast unbemerkt aufgrund der vielen Coronaschlagzeilen - über eine echte Bedrohung für die Luftfahrtbranche in Brüssel verhandelt. Kerosin- und CO_2-Besteuerung, Corsia und ETS-Handel entscheiden mit über unsere Zukunft im internationalen Wettbewerb. Der Wettbewerb mit den Airlines aus den Golfstaaten, der Türkei oder UK ist so nicht fair. Die europäischen Airlines - und damit auch deren Beschäftigte sowie deren Vertreter - müssen sich für fairen Wettbewerb einsetzen.

Die deutsche und europäische Politik ist gefordert und wird von uns gefordert werden. Wir erkennen den Willen der deutschen Airlines, bei dieser Herausforderung mit der VC und der ECA zusammenarbeiten zu wollen und begrüßen diesen ausdrücklich. Ein fairer internationaler Wettbewerb liegt in unser aller ureigenstem Interesse.

Als VC sind wird über den Bereich Flight Safety bei diesen Themen inhaltlich sehr gut aufgestellt und vernetzt. Wir sind in der Lage fachlich, tariflich und politisch überall kreativ an Lösungen und Vereinbarungen mitzuwirken. Wir bieten den Arbeitgebern Zusammenarbeit und Interessenbündelung bei politischen Themen an und erwarten, dass bei der Lösung von Tarifthemen den Piloteninteressen verantwortungsbewusst Rechnung getragen wird.

Unser Ziel ist aber nicht nur der partnerschaftliche Austausch mit den Arbeitgebern, wir wollen auch mit Euch in einen stärkeren Dialog treten, denn die VC lebt von Euren Ideen und Eurem kreativen Denken. Dazu haben wir in den vergangenen Monaten verschiedene Formate entwickelt, wie z. B. Live-Webcasts oder Podcasts aus verschiedenen Bereichen der VC. Wenn die Lage es wieder zulässt, möchten wir auch gern endlich wieder persönlich mit Euch ins Gespräch kommen.

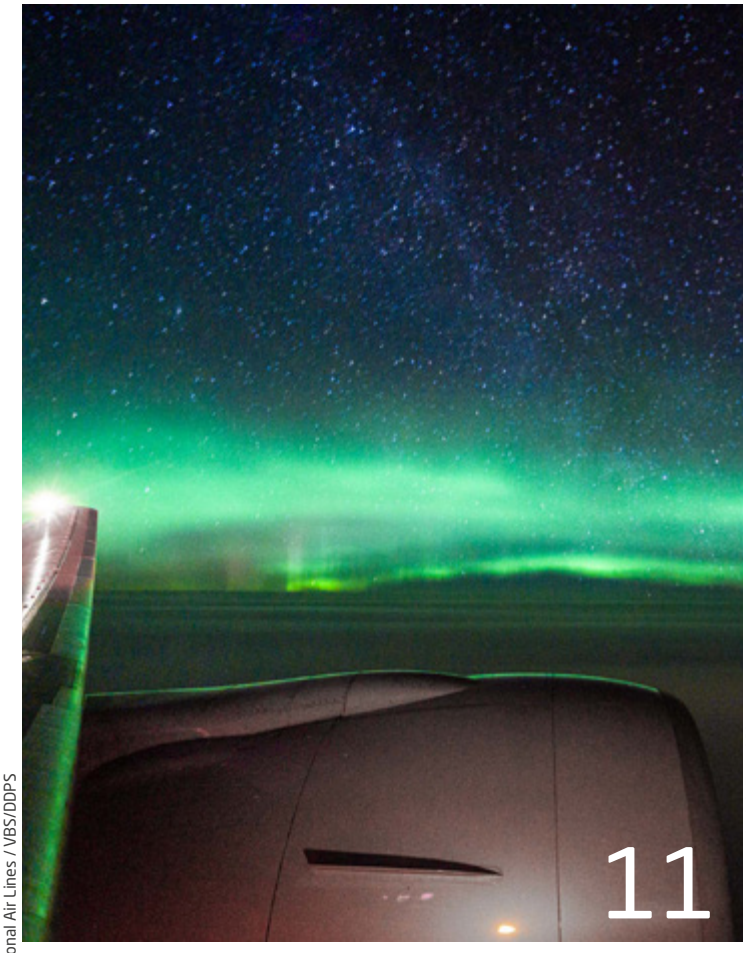
Die erfolgreiche Geschichte der VC seit 1969 ist keine Erfolgsgeschichte, weil wir Piloten sind - auch wenn wir es manchmal glauben. Es ist eine Erfolgsgeschichte, weil wir organisiert sind, weil wir partnerschaftlich denken können, Sachverstand besitzen, vernünftige Lösungen anbieten - und zusammenstehen. VC macht stark!

Ich möchte mich bei allen bedanken, die sich in der VC dafür einsetzen, dass wir ein starker Verband sind und es bleiben: Danke für Euer Engagement, Euren ehrenamtlichen Einsatz und Euer Vertrauen. In diesem Sinne wünsche ich Euch allen einen guten Start ins Jahr 2022.

Herzlichst

10

© Courtesy of Swiss International Air Lines / VBS/DDPS



11

© Andy Luten, Andy's Travel Blog

08

© Vereinigung Cockpit e.V.

18

© Vereinigung Cockpit e.V.

Inhalt

06 Nachrichten aus dem Vorstand

08 European Cockpit Association feiert 30-jähriges Bestehen

10 ICAO OPS Bulletin „Loss of Communication"

11 Süßes, sonst gibt's Strahlung?!
Die Halloween Sonneneruption 2021

14 European Drone Forum

16 Airport News

17 Mehr Arbeitssicherheit für uns Piloten
Jetzt IVTV-Mitglied werden!

18 READ YOU 5 Podcast gestartet
Fachlicher Austausch von Experten der GdF und der VC

19 AIRPROX Update 2021

24 Der Cross Border Forecast
Eine konsolidierte Gewittervorhersage für Europas Luftfahrt

27 Die neue Beitragsermittlung
Mehr Fairness und Flexibilität

28 Die VC-SupportLine

29 IVTV und BG Verkehr
Mitglieder dringend gesucht

33 Terminrückblick

34 Kleinanzeigen

37 Seminare

38 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:
Leila Belaasri

Redaktion:
Leila Belaasri, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein, Wilhelm Stolte, Bastian Roet, Hendrik Rybicki

Layout:
Anke Fleckenstein, Viola Assmann

Druck: Göhde Druck+Medien GmbH, 64295 Darmstadt

© 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:
Johannes Bade, Moritz Bürger, Felix Gottwald, Sven Grassmück
Anja Hauschulz, Oliver Löwe, Michael Mineif, Patrick Pahl, Dr. Karl-Heinz Richstein, Veronica Schöner, Klaus Sievers, Clemens Weidemann, Ralph Zander

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen vom 25./26.08.21 und 28./29.09.21

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin
Vereinigung Cockpit

Außerordentliche Mitgliederversammlung 2021

Am 11.11.2021 hat die außerordentliche virtuelle Mitgliederversammlung der Vereinigung Cockpit (VC) stattgefunden.

VC-Präsident Stefan Herth leitete die Versammlung, die aus der Geschäftsstelle in Frankfurt live ab 10 Uhr gestreamt wurde. Inklusive der übertragenen Stimmen waren 518 Mitglieder zur Teilnahme angemeldet. Die zahlreichen Stimmrechtsübertragungen zeigen, wie wichtig es vielen Mitgliedern ist, sich einzubringen, auch wenn sie nicht persönlich dabei sein konnten. Die große Geschlossenheit in unserem Verband zeigte sich während der MGV aber auch dadurch, dass die im Folgenden zusammengefassten Beschlüsse allesamt mit sehr großen Mehrheiten gefasst wurden:

- Das Formelle vorweg: Der Vorstand des Geschäftsjahres 2020 wurde mit 98 Prozent Zustimmung entlastet und ein neuer Rechnungsprüfer gewählt.
- Satzung und Geschäftsordnung der MGV ermöglichen es künftig, unabhängig von den Corona-Ausnahmen und -Regelungen, Versammlungen im Online-Format abzuhalten. Dieser Punkt wurde mit rund 88 (Satzung) bzw. rund 99 (GO MGV) Prozent Zustimmung beschlossen.
- VC-Policies werden zu Positionspapieren. Diesem Antrag stimmten die Mitglieder mit rund 98 Prozent zu. Die Praxis hat gezeigt, dass es in der bisherigen Logik kaum Unterschiede gab, daher wird das Format vereinheitlicht und der Begriff Policy entfällt. Wir arbeiten damit künftig analog zu den Strukturen von IFALPA und ECA. Zudem verdeutlicht der neue Satzungstext, dass es sich bei Positionspapieren um eine inhaltliche Verbandsausrichtung handelt. Richtlinien dienen in Zukunft nur noch der Arbeitsorganisation in Form von Arbeitsanweisungen und nicht mehr einer inhaltlichen Positionierung.
- Im Falle einer Nachbesetzung von Vorstandsmitgliedern haben diese bis zur Zustimmung durch den Beirat kein Stimmrecht, dürfen aber an Vorstandssitzungen teilnehmen. Für die Definition des Quorums werden nur die stimmberechtigten Vorstandsmitglieder herangezogen, damit die Beschlussfähigkeit des Vorstandes nicht beeinträchtigt wird. Dieser Antrag wurde mit rund 99 Prozent Zustimmung beschlossen.
- Die Regeln für die Bemessung des Mitgliederbeitrags wurden so überarbeitet, dass das Gesamtbruttoentgelt eines Kalenderjahres als Berechnungsgrundlage dient und im Folgejahr abgerechnet wird. Dafür gab es knapp 96 Prozent Zustimmung.
- Die Beitragsordnung wurde mit einer Zustimmung von über 90 Prozent angepasst, um in einer Übergangsphase von drei Jahren für eine Begrenzung einer möglichen Beitragserhöhung gegenüber der alten Form der Beitragsermittlung zu sorgen. Dies würde ansonsten alle diejenigen Mitglieder betreffen, die während der Krise normal oder mehr geflogen sind als vorher. Außerdem wurden Abfindungszahlungen von der Beitragsberechnung ausgenommen.
- Zur Beschlussfähigkeit des Beirats und den Abstimmungsverfahren wurde eine Klarstellung mit über 98-prozentiger Zustimmung verabschiedet.

- Die Vereinsordnung Lizenzerhalt wurde an diversen Stellen aufgrund von Erfahrungswerten aus der Praxis mit Unterstützungsanträgen der Mitglieder angepasst. Dieser Antrag wurde mit knapp 99 Prozent der Stimmen beschlossen.

Das detaillierte Sitzungsprotokoll finden Sie demnächst auf unserer VC-Webseite.

Personalia VC-Geschäftsstelle

Sonja Braun, unsere kompetente Ansprechpartnerin der VC-Geschäftsstelle in Sachen Reisen und allem was dazu gehört wie z. B. Hotelbuchungen und Reisenkostenabrechnungen wird zum 22.12.2021 in die Elternzeit wechseln. Wir wünschen ihr alles Gute für diesen neuen Lebensabschnitt! Simone Molter-Arnemann – bislang Assistentin der Tarifabteilung – wird die Vertretung übernehmen und zukünftig das Team „Reisestelle“ verstärken. Die Nachbesetzung der Position „Assistentin Tarifabteilung“ ist bereits in die Wege geleitet.

Willi Stolte, Technical Director Flight Safety, hat sich aus persönlichen Gründen entschieden, die VC zum 30.11.2021 verlassen. Er hat durch sein profundes Fachwissen und dank seiner umsichtigen menschlichen und sympathischen Art viele Veränderungen im Verband angestoßen und die Professionalisierung der Abteilung Flight Safety entschieden vorangetrieben. Willi Stolte hat sich stets in den Dienst der Sache gestellt; dabei aber nie den Blick und das Engagement für die Menschen aus den Augen verloren. Wir bedauern seinen Weggang sehr und wünschen ihm im Namen der Kolleginnen und Kollegen der VC-Geschäftsstelle und der Gremien alles Gute für die Zukunft.

Hygienekonzept

Das VC-Hygienekonzept wurde nochmals gemäß den Vorgaben der für Hessen gültigen Corona-Verordnungen grundlegend überarbeitet. Grundsätzlich gilt in der VC für Mitarbeitende und ehrenamtlich tätige Aktive die 3G-Regel. Wichtig dabei zu erwähnen ist: Die VC muss im Rahmen des Hygienekonzepts nicht nur ihren Pflichten als Veranstalter nachkommen, sondern auch ihrer Fürsorgepflicht als Arbeitgeber. Aus diesem Grund gelten die aufgestellten Regeln in der VC-Geschäftsstelle auch für alle Besucher entsprechend der Beschilderung.

Aktualisierungen Policies/Richtlinien

Der Vorstand hat zwei neue Richtlinien in Kraft gesetzt:

1. Richtlinie „Auswahl/Bewerbung Trainings/Workshops“: Diese Richtlinie soll der Sicherung von Qualität, Nachvollziehbarkeit und der Vermeidung von eigener Vorteilnahme im Rahmen des Vergabeprozesses dienen, indem sie sicherstellt, dass die Vergabe oder Bewerbung von Trainings oder Workshops anhand geeigneter Kriterien und transparent erfolgt.
2. Richtlinie „Externe Kommunikation“: Die Richtlinie schließt eine Regelungslücke, was den Umgang mit Veröffentlichungen, Interviews, Medienauftritten sowie der politischen Kommunikation und Lobbyarbeit betrifft.

Am 11. November fand die außerordentliche Mitgliederversammlung der VC statt. Die virtuelle Veranstaltung wurde aus den Räumen der VC-Geschäftsstelle gestreamt.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Willi Stolte, Leiter der VC-Flight-Safety-Abteilung, hat die VC zum 30. November verlassen.

European Cockpit Association feiert 30-jähriges Bestehen

Johannes Bade
Referent Internationales
Vereinigung Cockpit

Unser Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Piloten auf europäischer Ebene ist 30 geworden! Seit 1991 vertritt die ECA Piloteninteressen gegenüber den zuständigen EU-Organen und beheimatet inzwischen nicht nur mehr als 30 Pilotenverbände aus EU-Mitgliedsstaaten, sondern darüber hinaus auch assoziierte Verbände, zum Beispiel aus Israel und der Türkei.

Zur Freude aller Beteiligten konnten sich die Vertreterinnen und Vertreter der ECA-Mitgliedsverbände am 25. und 26. November zum ersten Mal seit zwei Jahren wieder persönlich zur Generalversammlung treffen, um das 30-jährige Bestehen zu feiern. Durch die Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs in den kommenden Jahren zeigte sich die Mehrzahl der Teilnehmer optimistisch beim Blick in die Zukunft.

Für die VC waren Maria-P. Murtha (Vorstandsmitglied Internationale Beziehungen), Vivianne Schumacher (Vorstandsmitglied Flight Safety), Bastian Roet (Leiter der VC-Hauptstadtrepräsentanz) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) dabei.

"30 years ECA - A look at pilot representation - A vision of the pilot profession" war der Titel der Paneldiskussion anlässlich des Jubiläums. Neue Beschäftigungsformen und

© Vereinigung Cockpit e.V.

Otjan de Bruijn (ECA-Präsident) mit Maria-P. Murtha (VC-Vorständin Internationales) und Vivianne Schumacher (VC-Vorständin Fight Safety)

Geschäftsmodelle, immer aggressiverer Wettbewerb, das Drängen nach weltweiter Liberalisierung, globale Pandemie, Nachhaltigkeit und künstliche Intelligenz waren die Schlagworte der Diskussion, an der unter anderem Tanja Harter (ECA Technical Affairs Director), Hannah Schleussner (LAT-Flugschülerin und VC-Mitglied) und Dirk Polloczek (ehemaliger ECA-Präsident) teilnahmen.

ECA Social Strategy und Umweltthemen

Als weiterer wichtiger Punkt der Versammlung stand die ECA Social Strategy Campaign im Zusammenhang mit der Revision der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft auf der Tagesordnung. In diesem Zusammenhang präsentierte der stellvertretende Generalsekretär Ignacio Plaza Sevillano erste Änderungsvorschläge. Zukünftig sollen unter anderem Begriffe wie "Operational Base", "Homebase" und "Commercial Air Crew" in der Verordnung klarer definiert und so die Rechte der Piloten in ganz Europa gestärkt werden. Gleichzeitig soll die Verordnung Klarheit bezüglich der Betriebsstruktur von Luftfahrtunternehmen schaffen, um nationalen und EU-Behörden eine wirksame Überwachung und Beaufsichtigung zu ermöglichen.

Auf der Agenda stand außerdem die künstliche Intelligenz (KI). Das Thema soziale Sicherheit wurde damit in gewisser Weise noch einmal in abstrakterer Form aufgegriffen, denn die KI kann sich mittel- und langfristig absehbar stark auf unsere Arbeit auswirken. Mit seinem sehr informativen Gastvortrag "AI in the cockpit – safety first or profit first?" beleuchtete Luuk van Dijk, Gründer und Chef der Daedalean AG, den aktuellen Stand der Technik und gab einen Ausblick auf die absehbare Zukunft.

ECA-Präsident Otjan de Bruijn und Vizepräsident Juan Carlos Lozano informierten in ihren Vorträgen über die Herausforderungen in Sachen Umwelt und Klima und betonten dabei, was in diesem Zusammenhang für die Luftfahrtindustrie und den Berufsstand der Piloten auf dem Spiel steht. Sie ermutigten die Mitgliedsverbände, sich verstärkt in der ECA Environmental Working Group zu engagieren.

Zu guter Letzt stand noch die Wahl des neuen Vorstands an (Executive Board): Vizepräsident Juan Carlos Lozano von der SEPLA wurde im Amt bestätigt. Patrick Arpino von der SNPL und Paul Reuter von der ALPL Luxemburg sind die beiden neuen Professional Affairs Directors. Kris Vansteenkiste von der Irish ALPA übernimmt das Amt des Admin & Finance Director. Besonders erfreulich ist aus unserer Sicht die Wiederwahl von VC-Mitglied Arik Zipser zum Technical Affairs Director. Wir wünschen allen Gewählten viel Erfolg und alles Gute in ihren Ämtern.

© Vereinigung Cockpit e.V.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Im Bild von links nach rechts: Uwe Harter (IFALPA Executive Vice President Technical & Safety Standards), Arik Zipser (ECA Technical Affairs Director), Tanja Harter (ECA Technical Affairs Director), Vivianne Schumacher (VC-Vorstandsmitglied Flight Safety), Johannes Bade (VC-Referent Internationale Beziehungen), Maria-P. Murtha (VC-Vorstandsmitglied Internationale Beziehungen), Bastian Roet (Leiter VC-Hauptstadtrepräsentanz).

ICAO OPS Bulletin „Loss of Communication“

VC-Mitglied Felix Gottwald arbeitet auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums an der Erstellung eines neuen ICAO OPS Bulletins, um dem aktuellen Trend zunehmender ComLoss-Fälle entgegenzuwirken.

Felix Gottwald
SFO MD11F
AG Air Traffic Services

Im europäischen Lufttraum wird es zunehmend zum Problem, dass einzelne Luftfahrzeuge über einen längeren Zeitraum keinen Kontakt zu ATC haben. Dies betrifft vor allem den Reiseflug und führt oft dazu, dass militärische Alarmrotten aktiviert werden und eventuell sogar aufsteigen müssen, nur um dann festzustellen, dass doch wieder Kontakt zum Flugzeug hergestellt werden konnte. Neben unnötigen Aufwand und Kosten führt das immer wieder zu Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss und stellt schlussendlich ein Sicherheitsproblem dar.

Um diesem Trend zu begegnen, hat die ICAO auf europäischer Ebene eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um ein OPS Bulletin zu verfassen. Es beschreibt die Situation und gibt Empfehlungen an Flugzeugbesatzungen, Flugsicherungspersonal, aber auch die ICAO. Für uns Crews wurde beispielsweise das Abwählen oder Herunterdrehen der Lautstärke des VHF2 und damit der Notfrequenz 121.5 als eines der großen Probleme identifiziert. Auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums konnte Felix Gottwald aus der AG Air Traffic Services (ATS) als Teilnehmer der deutschen Delegation bei der Erstellung des OPS Bulletin mitwirken.

In insgesamt sechs virtuellen Sitzungen und über einen Zeitraum von rund drei Monaten entwarf die Gruppe einen Text, der nun noch durch die entsprechenden Gremien abgesegnet werden muss, sodass wir in diesem Winter mit einer Veröffentlichung rechnen können. Die VC konnte in diesem Forum viele Fragen der Mitarbeitenden klären und gleichzeitig ihre Expertise inhaltlich einfließen lassen, so dass das Dokument einen echten Mehrwert für alle Luftverkehrsteilnehmer darstellt. Dass dies auf Einladung des BMVI stattfand, zeigt, dass wir hier über die Jahre eine Atmosphäre des Vertrauens aufgebaut haben, die uns hoffentlich auch in Zukunft eine konstruktive und kooperative Zusammenarbeit zwischen Behörden und der VC erlauben wird.

Weitere Informationen

Das ComLoss-Leaflet "Maintain Safety and Security" von Eurocontrol und Nato findet Ihr zum Download (PDF) auf der VC Info-Website unter: https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/icao-ops-bulletin-loss-of-communication

Das Leaflet stellt Best Practices sowie typische Fehlerquellen dar. Außerdem werden die Regularien zur Notfallfrequenz 121.5 MHz übersichtlich zusammengefasst.

© Andy Luten, Andy's Travel Blog

Süßes, sonst gibt's Strahlung?!

Die Halloween Sonneneruption 2021

Ralph Zander
KA A320
AG Strahlenschutz

Ist es ein Vogel? Ist es ein Flugzeug? Nein, es ist ein koronaler Massenauswurf! Dieses Jahr feierten am 31. Oktober nicht nur Kinder ihre vollen Süßigkeitentöpfe zu Halloween und Protestanten den Reformationstag. Das Internet war voll von den ausgelassen, fröhlichen Bildern der Aurora-Hunter – Fotografen auf Jagd nach Polarlichtern. Wundervoll war es anzusehen, wie die Nordlichter sogar bis weit in südlichere Breitengrade über den nächtlichen Himmel tanzten.

Was tut sich denn da auf der Sonne?

Der Jesuitenpater Christoph Scheiner erkannte in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zwei wichtige Fakten:
1. Galilei lag mit seinem heliozentrischen Weltbild falsch.
2. Die Sonne hat Flecken.
Wenigstens mit einer der beiden Aussagen lässt sich heute noch etwas anfangen.

Sonnenflecken zeigen eine Zu- und Abnahme in einem grob elfjährigen Zyklus. Momentan befinden wir uns seit Dezember 2019 im Sonnenzyklus Nummer 25. Dieser wird ca. 2025 sein Maximum erreichen. Die Anzahl der Sonnenflecken wird bis dahin weiter zunehmen. Die Flecken entstehen, wenn die Magnetfeldlinien der Sonne sich verwerfen und eine Art Schlinge bilden, die durch die Photosphäre ein- und

wieder austritt. Bricht die Magnetfeldschlinge plötzlich zusammen, wird Plasma ins All hinausgeschleudert und es kommt zu einem koronalen Massenauswurf. Wenn dieser in Richtung der Erde stattfindet, wird es interessant für uns. Mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 500-800 Kilometern pro Sekunde schießen hauptsächlich Elektronen und Protonen knapp drei Tage durch das All, bis sie auf unsere irdische Atmosphäre treffen.

Hefte raus, Klassenarbeit, Geschichtsunterricht!

1859: Die Mutter aller Sonnenstürme, das Carrington-Event, induziert in die damals neumodischen Telegrafenleitungen derart viel Strom, dass die Papierstreifen der Empfangsgeräte Feuer fangen. „Nord"-lichter sind noch in Rom und der Karibik zu sehen.

1972: Eine Eruption trifft die Erde, die Telefonleitungen in Illinois und weiteren Orten Nordamerikas quittieren ihren Dienst.

1989: In Kanada werden etliche Transformatoren von einem losgelösten Solar Flare förmlich zusammengebacken. Rund sechs Millionen Menschen sitzen ohne Strom da.

2000: Ein X5-Sonnensturm zerstört elektronische Bauteile einiger Satelliten und sorgt für Störungen im Funkverkehr.

2003: Halloween, wann sonst. Diesmal schlägt eine Sonneneruption auf das Erdmagnetfeld auf, die später in die Kategorie „X45" klassifiziert wird. Damit ist sie die stärkste bis jetzt beobachtete Eruption seit dem Carrington-Event. Satelliten, GPS und der Funkverkehr sind betroffen, fallen aus oder werden beschädigt. Transformatoren von Südschweden bis Südafrika werden zerstört. Die Besatzung des ISS verschanzt sich in einem besser isolierten Teil der Raumstation. Der Flugverkehr wird angewiesen, in höheren Breiten tiefer zu fliegen. Auf dem Saturn werden Polarlichter registriert. Ein halbes Jahr später kann die Voyager 2 Sonde, die schon weit außerhalb der Umlaufbahn des Neptuns ist, die Eruption registrieren.

Was heißt denn bitte X5 oder X45?

Mal davon abgesehen, dass es beeindruckend klingt, etwas als „X" zu bezeichnen (siehe X-Men, Bell X-1 oder X-Ray), handelt es sich hierbei um die Klassifizierung eines Sonnensturms nach der Intensität der Röntgenstrahlung. Die Skala teilt sich in die Klassen von niedrig bis hoch ein und ist, ähnlich der Richter-Skala für Erdbeben, logarithmisch aufgebaut:

A(1-9), B(1-9), C(1-9), M(1-9) und X(1-...)

Die X-Klasse ist in den Zahlenwerten nach oben offen. An dieser Stelle möchte man sich den X45 Flare noch einmal auf der Zunge und der Atmosphäre zergehen lassen. Bei diesem X45 „Halloween-Storm" von 2003 stiegen die Sensoren der Messinstrumente übrigens bei X28 aus. Erst später konnte nachgerechnet werden, was die Erde denn nun wirklich getroffen hatte.

Und was hat uns an Halloween 2021 erwischt?

Am 28.10. ereignete sich, vom Sonnenfleck „AR2887" ausgehend, ein koronaler Massenauswurf. Große Mengen Plasma wurden auf direktem Weg in Richtung Erde geschleudert. Mit ca. vier Millionen Kilometern pro Stunde traf die Plasmawolke am 31.10. auf unser Erdmagnetfeld. Die Bilder der Polarlichter, wie eingangs erwähnt, begeisterten das Internet und die Aurora-Fans weltweit. So schön das Spektakel auch war, was bedeutet das für uns Flieger und Fliegerinnen?

Alles Strahlung, oder was?

Der Massenauswurf wurde als ein X1 klassifiziert. Durchaus signifikant, aber verglichen mit 2003 gerade mal der 45. Bruchteil der Stärke.

Wenn nun die geladenen Teilchen auf unser Magnetfeld treffen, geht es in der Atmosphäre los, und wir gehen wieder zurück in den Physik-Grundkurs. Fingerknöchel knacken lassen und an die „Dreifinger-Regel" erinnern: Da war was mit Strom, bewegter Leiter, Magnetfeld, Zeigefinger, eins im Sinn, Zunge in die Ecke vom Mund geklemmt... kurzum: Die auftreffenden Ionen werden, als bewegte Ladungen im Magnetfeld, abgelenkt und „aktivieren" quasi das Erdmagnetfeld. Dabei verstärkt sich sogar erst einmal die Schutzschildwirkung.

In den Polarregionen, wo die Magnetfeldlinien nahezu senkrecht zur Erdoberfläche stehen, haben die Teilchen jedoch die Möglichkeit, so tief vorzudringen, dass sie bereits auf Stickstoff- und Sauerstoffatome unserer Atmosphäre treffen. Diese werden durch die „Zusammenstöße" kurzzeitig ionisiert, die Elektronen trennen sich von den Atomkernen. Wenn die beiden Bauteile wieder zu Atomen rekombinieren, fluoreszieren sie. Voilà, Polarlichter.

In 100 Kilometern Höhe herrscht eher grünes Licht von Sauerstoffatomen vor, in 200 Kilometern geht es dann ins Rötliche über. Die Stickstoff-Ionen emittieren dagegen im violett-blauen Bereich und das auch nur, wenn der Einfluss auf die Magnetosphäre energetisch sehr hoch ist.

Müssen wir uns deshalb Sorgen um ein erhöhtes Strahlungsniveau und andere Auswirkungen auf die Fliegerei machen?

Hier gibt's die bekannte Radio Eriwan-Antwort: Im Prinzip, vielleicht nicht unbedingt.

Die Tatsache, dass die Ionosphäre in manchen Bereichen, wie oben erklärt, eine größere Menge an freien Elektronen aufweisen wird, wenn ein Haufen solarer Teilchen hinein-

rauscht, führt oft dazu, dass der Funkverkehr gestört wird. GPS-Signale können davon natürlich auch betroffen sein. Wenn einige Satelliten zum Schutz der elektronischen Bauteile in eine Art Sleep Mode versetzt werden müssen, hat das natürlich auch entsprechende Auswirkungen.

Was die Höhenstrahlung während der Aurora angeht, werden wir erst einmal durch das Magnetfeld der Erde ziemlich gut geschützt. Ist dieser Schutzschild auch noch angeregt durch den Sonnensturm, sehen wir in der ansonsten immerwährend präsenten kosmischen Hintergrundstrahlung sogar einen kurzzeitigen Abfall, den so genannten Forebush Decrease. Inwieweit sich die auftreffenden Partikel eines akuten SPE (Solar Particle Event) allerdings konkret auf das Strahlungsniveau in Reiseflughöhe auswirken, darüber kann man nur vorsichtige Aussagen treffen. In erster Linie wird dies von der Stärke des Massenauswurfs abhängen. Und wie wir gerade eindrucksvoll beobachten durften, sorgt sogar ein X1 für eine beachtliche Lightshow auf der Erde.

Wer „Good Airmanship“ an den Tag legen will, wird also an einem Tag, an dem man im Licht der Aurora Borealis im Cockpit Zeitung lesen könnte, weder den persönlichen Höhenrekord brechen. Andererseits ist es auch nicht vernünftig zu begründen, so tief zu fliegen, dass man die Furchen im Acker vom Huber Bauern nochmal nachzieht. Nur als Beispiel: 4000 Fuß tiefer (ausgehend von normalen Reiseflughöhen) reduziert sich die Dosisleistung bereits um ungefähr ein Viertel.

Wir geben als AG Strahlenschutz den Strahlenschutz-Newsletter heraus. Manche Mitglieder haben uns in der Vergangenheit gefragt, ob es uns bzw. den Newsletter noch gibt. Ja, gibt es. Aber die Sonne war die letzten Jahre recht ruhig, deshalb hat man auch von uns nichts gehört. Wer jetzt die Stirn runzelt: „Was denn für ein Newsletter?“, der kann sich gerne im Mitgliederbereich der VC-Homepage anmelden und erhält von uns im Fall der Fälle die besten uns vorliegenden Informationen. Die Sonne befindet sich erst am Anfang des Solar Cycle 25 und es immer gut zu wissen, wo der Barthel den Newsletter holt.

Vielleicht konnten wir mit diesem Artikel ein wenig Klarheit in den Nachthimmel bringen. Wir wünschen Euch immer eine Handbreit Magnetfeld über dem Rumpf.

Strahlenschutz-Newsletter abonnieren

Für den Strahlenschutz-Newsletter könnt Ihr Euch anmelden unter:

https://www.vcockpit.de/die-vc/flight-safety/arbeitsgruppen/strahlenschutz-str/solarflares.html

© NASA Goddard Space Flight Center - Flickr

Ein koronaler Massenauswurf vom 31. August 2012

European Drone Forum

Das European Drone Forum (EDF) wird jährlich vom Dachverband der Drohnenindustrie im deutschsprachigen Raum, dem UAV Dach, veranstaltet und fand am 15. November in Köln als Hybridveranstaltung statt. Neben der Drohnenindustrie nahmen in diesem Jahr auch wieder Vertreter der EASA, nationaler Behörden und auch Vertreter der VC am EDF teil.

Courtesy of DRONES Magazin, UAV DACH e.V

Veronica Schömer
SFO B747
AG UAS+

In früheren Ausgaben hatten wir darüber berichtet, dass der Betrieb von Drohnen EU-weit einheitlich in drei Kategorien eingeteilt wird: Die offene, die spezielle und die zertifizierte Kategorie. Die Regularien für die zertifizierte Kategorie werden - übrigens unter Beteiligung der VC – noch erarbeitet. Die für den Betrieb in der offenen und speziellen Kategorie relevanten Verordnungen (EU) 2019/945 und 2019/947 werden seit 2021 angewendet. Auf dem European Drone Forum wurde über erste Erfahrungen mit den Betriebsgenehmigungen für die spezielle Kategorie berichtet.

Grenzübergreifende Betriebsgenehmigungen

Nachdem lange darum gerungen wurde, liegt die Zuständigkeit für diese Genehmigungen in Deutschland grundsätzlich bei der Landesluftfahrtbehörde am Firmen- oder Wohnsitz des Drohnenbetreibers. Die Landesluftfahrtbehörden können diese Zuständigkeit jedoch an das Luftfahrtbundesamt übertragen; davon haben aktuell sieben Bundesländer Gebrauch gemacht. Eine Betriebsgenehmigung ist europaweit gültig. Wird die Drohne in einem anderen Mitgliedsstaat betrieben, prüft dessen Behörde nur noch die Besonderheiten des neuen Ortes und die Maßnahmen, die getroffen wurden, um die hier bestehenden, von der ursprünglichen Genehmigung abweichenden Risiken zu mindern. Für die Bearbeitung dieser grenzübergreifenden Betriebsgenehmigungen ist ebenfalls das LBA zuständig.

Auf dem EDF stellten die italienische Luftfahrtbehörde ENAC, die österreichische Austrocontrol und das Unternehmen Flying Basket ihre Erfahrungen mit dem ersten Verfahren dieser Art vor: Flying Basket besitzt eine Genehmigung der ENAC für den Betrieb von Lastendrohnen mit einem MTOW von ca. 170 Kilogramm in

> *Ein Thema auf dem European Drone Forum war das europäische Konzept für die Integration von bemanntem und unbemanntem Verkehr im U-Space, das ab 2023 - zunächst im städtischen Raum - umgesetzt werden soll. Für die bemannte Fliegerei wird mit der Einführung von U-Space Airspace die Verpflichtung zur elektronischen Sichtbarkeit verbunden sein.*

schwer zugänglichen Gegenden und hat diese in Österreich und Deutschland anerkennen lassen. Aus Sicht von Austrocontrol passte die vorliegende italienische Genehmigung jedoch nicht für den Ort, an dem die Drohne in Österreich betrieben werden sollte. Zudem ist der Aufwand für die Prüfung der zusätzlichen Maßnahmen zur Risikominderung aus Sicht der Behörde erheblich. Infolgedessen wurde die Genehmigung in Österreich nicht allgemein für schwer zugängliches Gebiet, sondern nur für einzelne Orte erteilt. Der Antragsteller Flying Basket kritisiert den hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand für diese „doppelte“ Genehmigung.

Light UAS Operator Certificate

Besitzt einen Drohnenbetreiber ein so genanntes Light UAS Operator Certificate (LUC), muss er nicht mehr für jeden Flug eine Betriebsgenehmigung beantragen. Er muss zwar eine Risikobewertung durchführen, kann sie jedoch intern prüfen lassen. Ein LUC beschränkt sich auf ein oder mehrere Betriebskonzepte (CONOPS). Es ersetzt NICHT eventuell notwendige zusätzliche Genehmigungen wie die der Flugsicherung oder des Grundstückseigentümers.

Ein Vertreter der französischen Luftfahrtbehörde DGAC und RTE (ein Energieversorger) berichteten von der ersten Erteilung eines Light UAS Operator Certificate (LUC) in Frankreich. Um die interne Durchführung und Überprüfung der Risikobewertung zu gewährleisten, werden bestimmte Anforderungen an die Organisation gestellt, die ein LUC beantragt, beispielsweise muss sie ein Safety Management System implementieren. Laut der französischen Behörde sei das LUC eine Frage des Vertrauens seitens der Behörde in die Organisation – eine Einschätzung, die das LBA teilt - und daher könne ein LUC erst erteilt werden, wenn der Betreiber mit mehreren Risikobewertungen gezeigt habe, dass er die vorgeschriebene Methode angemessen umsetzen kann.

Der Energieversorger RTE besitzt bereits einen Flugbetrieb mit bemannten Hubschraubern, d.h. die Strukturen innerhalb des Unternehmens mussten nur angepasst, nicht neu aufgebaut werden. Im Falle von RTE sind lokale Inspektionen (z.B. von Masten) und Reparaturarbeiten mit Hilfe von Drohnen unter dem LUC erlaubt. Möchte die Firma Streckeninspektionen außerhalb der Sichtweite (BVLOS) durchführen, braucht sie dafür eine Genehmigung für den einzelnen Flug/Ort oder muss ihr LUC erweitern lassen.

U-Space ersetzt nicht bisherige Luftraumklassen

Ein weiteres Thema auf dem European Drone Forum war das europäische Konzept für die Integration von bemanntem und unbemanntem Verkehr: U-Space. Dieses Jahr wurden die Verordnungen dazu verabschiedet, die ab 2023 umgesetzt werden sollen. Die ausgestaltenden AMC/GM sind Ende diesen Jahres zu erwarten. Ein Luftraum, in dem bestimmte Leistungen, die U-Space Services, angeboten werden, ersetzt nicht die bisherigen Luftraumklassen. Er kann grundsätzlich innerhalb jeder der uns bekannten Luftraumklassen liegen. In Deutschland ist er zunächst im städtischen Raum geplant. Für die bemannte Fliegerei wird mit der Einführung von U-Space Airspace die Verpflichtung zur elektronischen Sichtbarkeit verbunden sein. Wie das technisch umgesetzt wird, ist noch nicht klar: Unter anderem werden ADSB light (low energy), Flarm oder LTE/5G diskutiert.

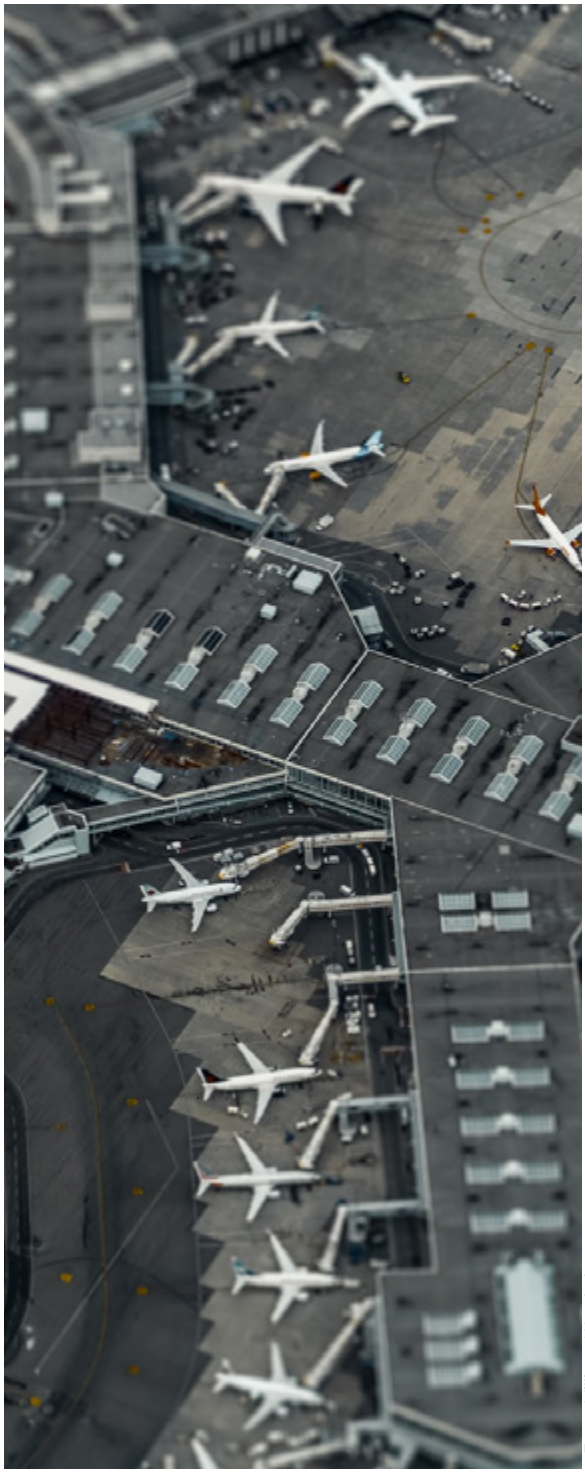
Courtesy of DRONES Magazin, UAV DACH e.V

Courtesy of DRONES Magazin, UAV DACH e.V

Airport News

Hier findet Ihr aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

Sven Graßmück
FO A330
AG Airport and Ground Environment



© Tomas Williams / Unsplash

Reduced Runway Separation

Wir wollen darauf hinweisen, dass aufgrund der Verkehrszunahme an den deutschen Flughäfen wieder verstärkt das Reduced Runway Separation Verfahren angewendet wird. Dies ist ab 27.01.22 in Deutschland nur noch bei Tag zulässig (SR +30min / SS -30min). Über eine erneute Einführung des Verfahrens bei Nacht wird derzeit beraten. Bei Wiedereinführung werden wir darüber informieren.

BER

- Vorfeld B und D werden durch eine Betriebsstraße (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/airport-news
- Seit dem 01.12. stehen alle Runways zur Verfügung.

Allgemeine Hinweise

- Auf Grund von gefährlichen Vorfällen bitten die Flughäfen, erst in die Parkposition einzurollen, wenn das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!
- Sicherheitsschuh? Es wurden erneut Türen beschädigt, bzw. abgerissen, da nach dem Öffnen der Türen der Sicherheitsschuh nicht vorgelegt wurde. Diese Schuhe geben einen Alarm oder justieren die Brücke/Treppe nach, falls sich das Flugzeug auf den Schuh beim Be-/Entladen absenkt. Achtet bitte nach Möglichkeit darauf, dass diese Sicherheitsschuhe vorliegen und brieft Eure Kabinen.
- Hydraulic clearance: 1000 mal ist nichts passiert - auf Grund von Vorfällen bitte im Eigeninteresse sicherstellen, dass dem Fahren von z.B. Klappen mit Sicherheit nichts im Wege steht.
- PV-Anlagen: Wurdet ihr schonmal von PV-Anlagen geblendet? Auch hier freuen wir uns über Input.

Meldet Euch bei uns!

Wann immer euch Hotspots an Flughäfen auffallen, meldet euch gerne bei Sven Grassmueck unter:
sven.grassmueck@vcockpit.de

Mehr Arbeitssicherheit für uns Piloten

Wir brauchen Deine Unterstützung!

Lieber Kollege, Liebe Kollegin,

wir, die IVTV e.V. (Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- und Verkehrswesen), setzen uns seit vielen Jahren innerhalb der Berufsgenossenschaft Verkehr (Eurer gesetzlichen Unfallversicherung bei Arbeits- und Wegeunfällen) für Eure Fliegerinteressen auf Arbeitnehmerseite ein.

Dazu entsenden wir Piloten in die wichtigen Ausschüsse der Arbeitnehmervertretung der BG-Verkehr und setzen uns dabei aktiv für Eure Arbeitssicherheit ein.

So konnten wir z.B. erreichen, dass Noise-Compensated Headsets oder auch Ozon-Filter in unseren Flugzeugen heute Standard sind.

Um unseren Einfluss als Piloten in der BG zu behalten, brauchen wir mindestens 500 zahlende Mitglieder (gesetzliche Vorschrift). Wir haben momentan viele Altersabgänge und brauchen deshalb dringend neue Mitglieder, um die 500-Mitglieder-Schwelle wieder zu überschreiten.

Deshalb werde bitte Mitglied in der IVTV e.V. und unterstütze uns damit aktiv dabei, uns weiter für Eure Arbeitssicherheit einzusetzen. Es kostet nur 12 Euro pro Jahr und ist jederzeit kündbar.

Der Antrag kann einfach am PC ausgefüllt und per E-Mail abgeschickt werden.

Dankeschön!!

Jetzt Mitglied werden!

Mit nur 12 Euro Jahresbeitrag könnt Ihr dabei helfen, unsere Interessen für einen besseren Arbeitsschutz zu unterstützen.
Antrag unter: http://ivtvev.com/mitgliedschaft/

© Starline / Freepik

READ YOU 5-Podcast gestartet

Fachlicher Austausch von Experten der GdF und der VC

Moritz Bürger
FO CRJ900
AG Air Traffic Services

Auf dem „VC Podcast“-Kanal ist die erste Folge von READ YOU 5 erschienen. Alle ein bis zwei Monate werden bei dieser Reihe Experten der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und Aktive aus unseren VC-Arbeitsgruppen gemeinsam über die Zusammenarbeit und die unterschiedliche Sichtweisen sowie Erwartungen von Flugsicherungspersonal und Flugzeugbesatzungen diskutieren. Denn beide kommunizieren zwar auf den gleichen Frequenzen und mit den selben Sprechgruppen. Auch das übergeordnete Ziel ist gleich, Flugzeuge sicher, pünktlich und effizient von A nach B zu bekommen. Doch die Arbeitsplätze und der jeweilige Fokus sind durchaus unterschiedlich. Während die Flugsicherung die Kontrolle des gesamten Verkehrs im Auge haben muss, geht es im Cockpit doch primär um den eigenen Flug.

In der nun erschienen ersten Folge „Anflug“ unterhalten sich Thorsten Raue von der GdF und Moritz Bürger aus der VC-Arbeitsgruppe Air Traffic Services darüber, welche Faktoren den Sinkflug von Flugzeugen beeinflussen. Warum möchten die Besatzungen des gleichen Flugzeugtyps an unterschiedlichen Punkten ihre Reiseflughöhe verlassen? Wieso weist die Flugsicherung mal frühzeitig einen Sinkflug an, während bei einem anderen Flug aktiv danach gefragt werden muss? Gibt es eigentlich festgelegte Mindestsinkraten oder muss zur Vermeidung von TCAS-Warnungen die Sinkrate gegen Ende immer reduziert werden?

Den Kanal „VC Podcast“ mit der ersten Folge READ YOU 5 findet ihr bei allen gängigen Podcastanbietern, z.B bei Podcast.de über den unten angegebenen Link bzw. QR-Code.

Über Rückmeldungen, Verbesserungs- und Themenvorschläge freuen wir uns per Mail unter podcast@vcockpit.de.

Weitere Informationen

Den READ YOU 5-Podcast findet Ihr bei den gängigen Podcast-Plattformen, z.B. auf Podcast.de unter https://www.podcast.de/episode/587904367/read-you-5-1-anflug.

© Vereinigung Cockpit e.V.

© NORRIE3699 / Shutterstock

AIRPROX Update 2021

In der VC Info informieren wir regelmäßig über Fälle aus der „Air Proximity Evaluation Group“ (APEG), die gefährliche Annäherungen zwischen Luftfahrzeugen (AIRPROX) bewertet.

Felix Gottwald
SFO MD11F
AG Air Traffic Services

In der APEG sind neben der VC auch noch Verbände der allgemeinen Luftfahrt, Flight Safety Officers deutscher Fluggesellschaften und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vertreten. AIRPROX-Meldungen werden von den Flugsicherungsorganisationen (DFS, Austro Control) aufbereitet und vorgestellt.

Zusätzlich zu den bisherigen Einzelbeispielen finden Sie im Folgenden eine statistische Übersicht über die Fälle des Jahres 2021.

Datenquelle

Die folgenden Zahlen beziehen sich auf alle Fälle, die im Jahr 2021 analysiert wurden. Dies beinhaltet auch AIRPROX, die 2020 gemeldet wurden (die Aufbereitung benötigt teils mehrere Monate) und bedeutet, dass Fälle von Ende 2021 hier noch nicht erfasst sind.

Behandelte Fälle stellen dabei leider nicht alle AIRPROX in Deutschland dar, sondern nur solche, die explizit an die

APEG gemeldet wurden. Daten zu Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und das BAF nach §9 LuftVO (sicherheitsrelevante Ereignisse) und an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) nach §7 LuftVO (Unfälle und Störungen) werden derzeit leider nicht mit der APEG ausgetauscht und auch nicht übergreifend statistisch ausgewertet.

Kategorien von AIRPROX

Ein „Aircraft Proximity“, kurz AIRPROX, ist eine Situation, in der sich nach Ansicht des Piloten oder Fluglotsen zwei Luftfahrzeuge 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

Glücklicherweise gab es keinen AIRPROX zwischen zwei IFR-Flugzeugen – hier scheinen die vorhandenen Sicherheitsbarrieren (Scheiben im „Schweizer-Käse-Modell“) alle ausreichend gut funktioniert zu haben.

Allerdings gab es insgesamt sechs AIRPROX der Kategorie A und B, die in Zusammenhang mit einem unbemannten Luftfahrzeug (Drohne) oder einem Modellflugzeug stehen. Leider gibt es für Annäherungen und Zwischenfälle mit Drohnen bisher ebenfalls keine weiterführende Statistik der Behörden.

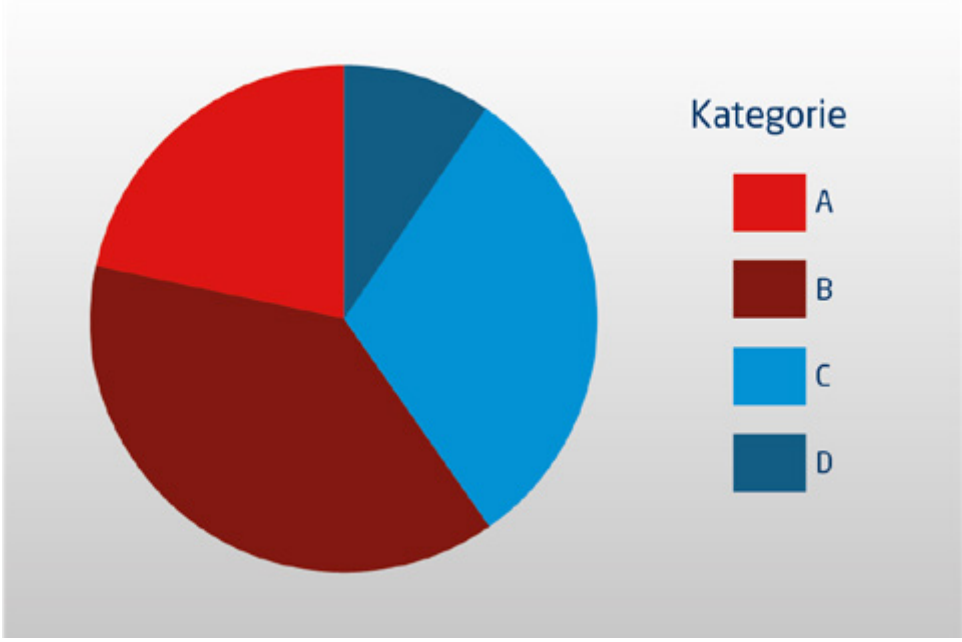
Art des Verkehrs in den verschiedenen Kategorien

In der Risikokategorie A landen Vorfälle, bei denen nur durch Zufall kein Zusammenstoß passierte. In der Regel konnten sich die Flugzeugbesatzungen nicht gegenseitig sehen oder nicht mehr ausweichen. Dabei spielten nicht nur die Entfernung, sondern auch die Annäherungsgeschwindigkeit und Begleitumstände eine Rolle.

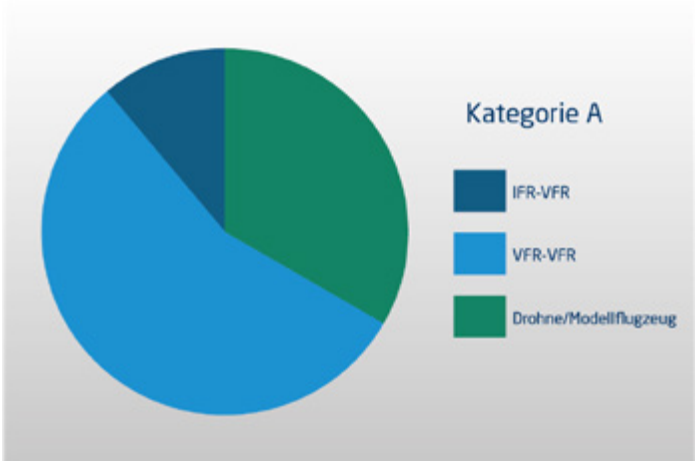
Zur Risikokategorie B gehören Fälle, in denen zwar meist Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen wurden, aber immer noch ein Restrisiko bestand. So waren die Maßnahmen wie Ausweichmanöver der Flugbesatzungen oder Empfehlungen durch die Flugsicherung vielleicht nicht ausreichend oder zielführend. Eventuell wurden auch keine Maßnahmen getroffen und die Flugzeuge waren zufällig relativ weit voneinander entfernt.

In die Risikokategorie C fallen die meisten übrigen Meldungen. Ein akutes Kollisionsrisiko bestand dabei nicht mehr, was aber nicht heißt, dass es keine potenzielle Gefährdung gab. Vielmehr wurden in der Regel Maßnahmen getroffen, die die Situation entschärften, auch wenn noch Defizite vorhanden waren. Auch wenn mehrere Sicherheitsbarrieren nicht funktionierten, konnten die restlichen Barrieren diese in ausreichendem Maße abmildern, um einen Zusammenstoß zu verhindern.

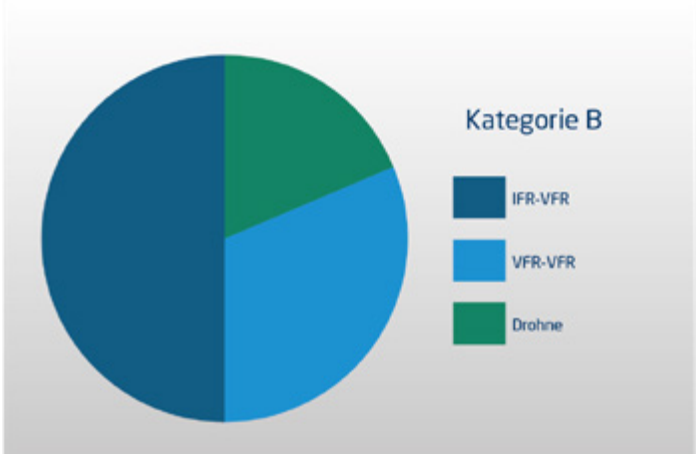
Viele Fälle fallen in die Risikokategorie D, konnten also nicht abschließend bewertet werden. Das liegt u.a. daran, dass keine Berichte oder Stellungnahmen der Piloten vorlagen. Das passiert z.B. wenn ein AIRPROX zwar durch die Flugsicherung gemeldet wurde, die



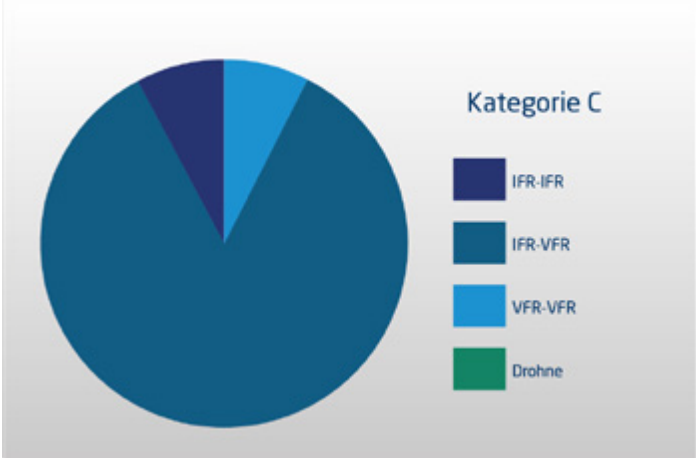
Insgesamt wurden 42 AIRPROX durch die APEG analysiert. Nach Kategorien verteilen sich die Fälle folgendermaßen: A: 9 Fälle B: 16 Fälle C: 13 Fälle D: 4 Fälle.



Kategorie A: IFR-VFR: 1 Fall, VFR-VFR: 5 Fälle, AIRPROX mit Drohne oder Modellflugzeug: 3 Fälle



Kategorie B: IFR-VFR: 8 Fälle, VFR-VFR: 5 Fälle, AIRPROX mit Drohne: 3 Fälle



Kategorie C: IFR-IFR: 1 Fall, IFR-VFR: 11 Fälle, VFR-VFR: 1 Fall, AIRPROX mit Drohne: 0 Fälle

Piloten aber keine Angaben machen wollten oder nicht erreichbar waren. Andererseits sind Segelflugzeuge teilweise gar nicht oder nur als vereinzelte Primärziele auf den Radarbildern sichtbar und eine genaue Messung der Abstände zwischen ihnen und anderen Luftfahrzeugen ist dann unmöglich.

Bewertung

Auffällig ist, dass fast alle Fälle der Kategorie A in den Lufträumen E und G stattfanden. Das ist andererseits aber auch nicht verwunderlich, da VFR-Verkehr hier oft nicht kooperativ ist – also nicht in Kontakt mit der Flugsicherung steht und mit anderem Verkehr koordiniert wird.

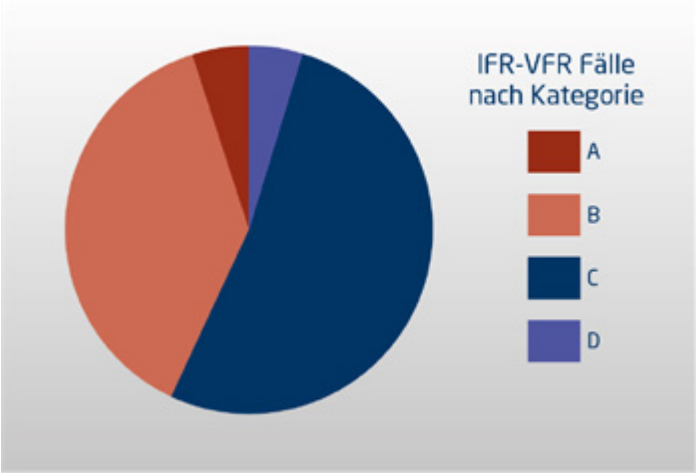
Auch in der Kategorie B findet der überwiegende Teil der AIRPROX-Ereignisse in Luftraum E und G statt, wobei oft auch Luftraum D (CTR), also die Kontrollzonen kleinerer Flughäfen betroffen sind. Auch das kann man wieder aus der Beteiligung des VFR-Verkehrs an den AIRPROX herleiten.

Interessant ist die Verteilung der Meldungen. Normalerweise würde man sehr wenige A-Fälle, einige B-Bewertungen und viele C-Fälle erwarten. Nur sehr selten kommt es zu gefährlichen Annäherungen. Auf der anderen Seite passiert es sehr häufig, dass man sich mal etwas näher kommt, aber noch weit voneinander entfernt ist. Schauen wir uns die Verteilung der IFR-VFR-AIRPROX an, stimmt diese Rechnung auch in etwa.

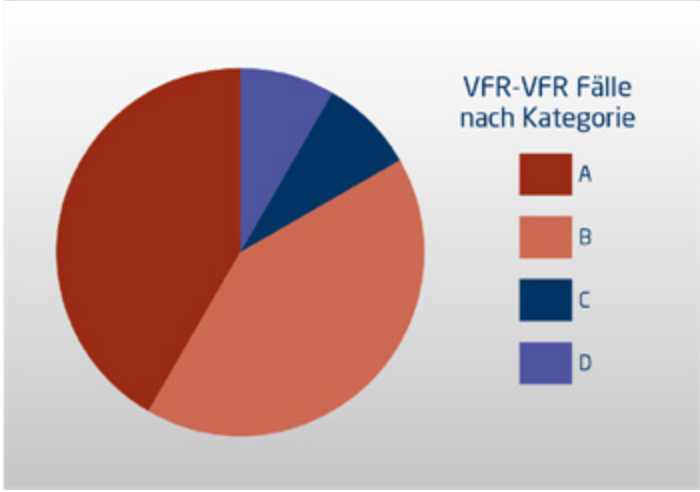
Ganz anders verhält es sich aber, wenn man sich die VFR-VFR-AIRPROX ansieht, immerhin die Kategorie mit den meisten kritischen Beinahezusammenstößen.

Wenn die APEG also mal ein Bericht aus dem Bereich VFR-VFR erreicht, so ist dieser Vorfall in der Regel sehr kritisch und die Flugzeugbesatzungen sehen sich nur wenige Sekunden vor oder sogar erst nach der nächsten Annäherung. Erstaunlich ist aber, dass es nur einen C-Fall in dieser Verkehrskonstellation gibt – aus Sicht der VC ein eindeutiger Hinweis auf die ungenügende Meldekultur der allgemeinen Luftfahrt an die APEG. Dafür gibt es viele Gründe. Allerdings muss man feststellen, dass uns dadurch viele Erkenntnisse zu potenziellen Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit verloren gehen.

Gerade die häufigen, für sich alleinstehend gefühlt unkritischen Ereignisse können dafür wertvolle Erkenntnisse liefern. Wenn man jetzt noch bedenkt, dass ein Teil der VFR-VFR-Meldungen von kommerziellen Betreibern wie den Luftrettungsdiensten stammt, muss man konstatieren, dass wir alle (also Piloten, Betreiber, Behörden) eigentlich keine Ahnung haben, wie hoch das Risiko im VFR-Flugbetrieb wirklich ist.



IFR-VFR: Kat A: 1 Fall, Kat B: 8 Fälle, Kat C: 11 Fälle, Kat D: 1 Fall



VFR-VFR: Kat A: 5 Fälle, Kat B: 5 Fälle, Kat C: 1 Fall, Kat D: 1 Fall

Die VC setzt sich zusammen mit anderen Luftfahrtverbänden und -institutionen dafür ein, dass in Zukunft alle Luftfahrzeuge mit geeigneten Kollisionswarngeräten nach dem „Sense and Avoid“-Prinzip ausgerüstet werden. Bis es so weit ist, schätzen wir das Risiko von Kollisionen als real und sehr hoch ein![1]

Die BFU stellte in einer Studie für den Zeitraum 2010-2015 fest, dass es 15 Unfälle und 31 schwere Störungen in ihrem Ermittlungsbereich gab, die aus Kollisionen/AIRPROX resultierten. Dabei starben 19 Menschen und 17 wurden teils schwer verletzt! Der Großteil der Zwischenfälle ereignete sich dabei im VFR-IFR-Mischverkehr, der größtenteils im Luftraum E stattfindet. Bei allen Unfällen und schweren Störungen hatte das Prinzip „See and avoid“ versagt.[2]

Für uns alle kann daher nur gelten, im Luftraum E und G defensiv und aufmerksam zu fliegen, egal ob im Hubschrauber, Business-Jet oder Airliner! Und sollte es doch mal zu einer Annäherung mit einem anderen Luftfahrzeug kommen, dann meldet diese an Euren Betreiber (diese sind in der Regel für das Thema sensibilisiert und leiten Meldungen an die APEG weiter) oder einfach direkt an die APEG.

Literaturverzeichnis

[1] „Flugsicherheitskonzept SafeSKY 2021,“ Vereinigung Cockpit e. V., 2021.
[2] A. Rokohl, C. Blanke und J. Eisenreich, „Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum 2010 - 2015,“ Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Braunschweig, 2017.

Weitere Informationen

Jetzt einen AIRPROX melden oder das AIRPROX-Magazin mit Empfehlungen zum sicheren Fliegen und weiteren Berichten von Annäherungen herunterladen unter
https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Flugsicherungsorga/Meldesystem/Meldesystem_node.html

AIRPROX-Risiko 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.

© Tijs van Leur / Unsplash

Der Cross Border Forecast

Eine konsolidierte Gewittervorhersage für Europas Luftfahrt

© IgorZh / Shutterstock

Clemens Weidemann
Deutscher Wetterdienst
Geschäftsbereich Wettervorhersage

Von Mai bis September 2021 hat der Deutsche Wetterdienst (DWD) als zertifizierter Flugwetterdienst für den deutschen Luftraum im vierten Jahr in Folge am EUMETNET Cross Border Forecast Trial für den Network Manager bei EUROCONTROL teilgenommen.

Der Network Manager wurde durch die Single European Sky (SES)-Verordnungen der Europäischen Union ins Leben gerufen und ist Dreh- und Angelpunkt für die Planung und Koordinierung der Luftfahrt im europäischen Raum. Seine Aufgabe ist die stetige Verbesserung des Verkehrsflusses und der multilateralen Zusammenarbeit zwischen den nationalen Flugsicherungsdienstleistern.

Flugverspätungen als Auslöser

Je ausgelasteter der Luftraum ist, desto stärker ist der Einfluss des Wetters auf die sichere und pünktliche Durchführung des Luftverkehrs. So summierten sich beispielsweise während einer stark konvektiven Wetterlage am 27.07.2019 die Verspätungen aller Flüge im Luftraum der Mitgliedsstaaten von EUROCONTROL auf 229.654 Minuten. Dies wird durch die relativ kleinteilige und staatsgebundene Aufteilung des europäischen Luftraums verkompliziert, die eine zentralisierte Entscheidungsfindung wie beispielsweise in den Vereinigten Staaten kaum möglich macht.

Vor diesem Hintergrund beauftragte der Network Manager bereits nach dem gewitterreichen Frühsommer 2018 EUMETNET, den Verband der nationalen europäischen Wetterdienste, mit der Entwicklung einer gemeinsamen Gewittervorhersage für den europäischen Luftraum, da bisher nur nationale Produkte erstellt wurden, die weder koordiniert wurden noch tatsächlich vergleichbar waren.

Nach dem erfolgreichen Testlauf im Spätsommer 2018 wurde das Produkt in den folgenden Jahren unter aktiver Mitgestaltung des Deutschen Wetterdienstes kontinuierlich weiterentwickelt und auf einen immer größeren Vorhersagebereich ausgedehnt.

Von der Kundenanforderung zum meteorologischen Produkt

Inhalte der Cross Border-Vorhersagen sind Wetterkarten zu jeweils vier Zeitausschnitten des Folgetages (D-1), die am folgenden Morgen sowie am Mittag aktualisiert werden (D-0, D-0/U). Für jede Vorhersagekarte werden Risikogebiete gezeichnet, die auf das mögliche Auftreten von Konvektion hinweisen. Konvektion ist in der Cross Border-Vorhersage gleichbedeutend mit dem Auftreten von Cumulonimben, da diese von den Luftverkehrsteilnehmern meist gemieden werden, was zu Abweichungen der Flugrouten und somit einer erhöhten Komplexität der Vorgänge im Luftraum führt. Innovativ hierbei ist die Verwendung einer maßgeblich durch die Experten des DWD entwickelten Risiko-Matrix, welche die Gewittersituation mittels einer Zusammenschau aus Eintrittswahrscheinlichkeit und Wetterausprägung zu erfassen versucht. Sie trägt dabei den Anforderungen von Flugsicherungsdienstleistern Rechnung, indem sie die Kapazitätseinschränkungen je nach Häufung von Gewittern im Luftraum und damit steigende Verspätungsminuten näherungsweise berücksichtigt und durch eine Wahrscheinlichkeitseinschätzung die Entscheidungsfindung unterstützt.

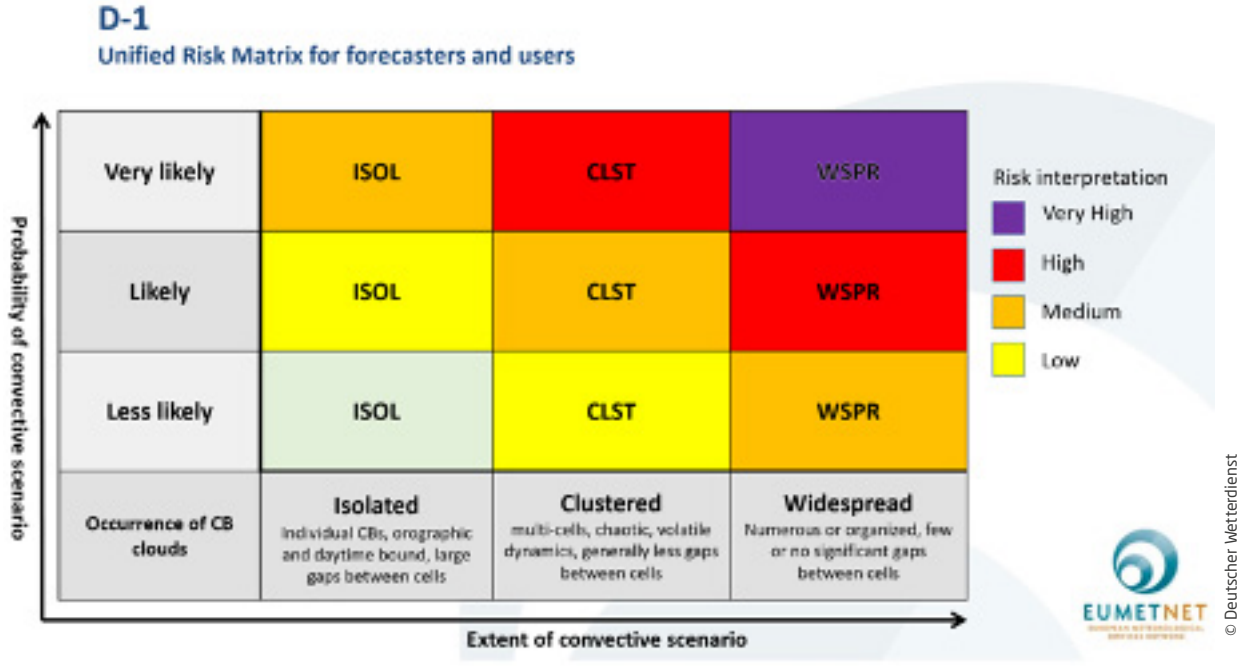
Das Format dieser Gewittervorhersage verdeutlicht, dass die Prognose von konvektiven Ereignissen selten punkt- und termingenau erfolgen kann, sondern vor allem Risikoinformationen beinhaltet. Obgleich der Cross Border Forecast zur Verwendung auf Seiten der Flugsicherungsdienste ausgelegt ist, sind wichtige Informationen zur Flugvorbereitung und Planung enthalten, die die vorhandenen Grundlagen (WAFC, TAFs, etc.) ergänzen können.

Um die Zusammenarbeit der Meteorologinnen und Meteorologen zu vereinfachen, hat der DWD eine Software entwickelt, die eine simultane Wetterkartenerstellung beliebig vieler Meteorologie-Fachleute auf einer Oberfläche ermöglicht. Dieses Tool, EuFoCS (European Forecast Collaboration System), nutzt moderne Cloud-Technologie, ist somit hochverfügbar und hat sich bisher als stabiles Produktionssystem bewiesen, welches die technischen Barrieren der Zusammenarbeit der diversen Teilnehmer überwinden konnte.

Damit konnte für die Fortsetzung des Trials die Zahl der teilnehmenden Wetterdienste von fünf im Jahre 2019 (Deutscher Wetterdienst, UK Met Office, skeyes (Belgien), KNMI (Niederlande), Météo-France) auf nunmehr 13 erhöht (zusätzlich MeteoSchweiz, Austro Control (Österreich), Croatia Control (Kroatien), ARSO (Slowenien), SHMU (Slowakei), OMSZ (Ungarn), AEMET (Spanien) und ITAF (Italien)) und somit die Gebietsabdeckung stark erweitert werden.

Zusammenarbeit über Grenzen hinweg

Gemeinsam führen die zahlreichen Wetterdienste einen neuartigen Arbeitsprozess durch, bei dem jede Organisation die Gewittervorhersage für den eigenen Zuständigkeitsbereich übernimmt, mit allen Nachbarn koordiniert und gegebenenfalls Anpassungen vornimmt. Dabei arbeiten alle Flugwetterberaterinnen und -berater in Echtzeit auf einer gemeinsamen Oberfläche. Seitens des DWDs ist die Flugwetterzentrale (FWZ) Frankfurt beteiligt. Unterstützt durch eine Chatfunktion, Telefonlisten und gemeinsame Arbeits-



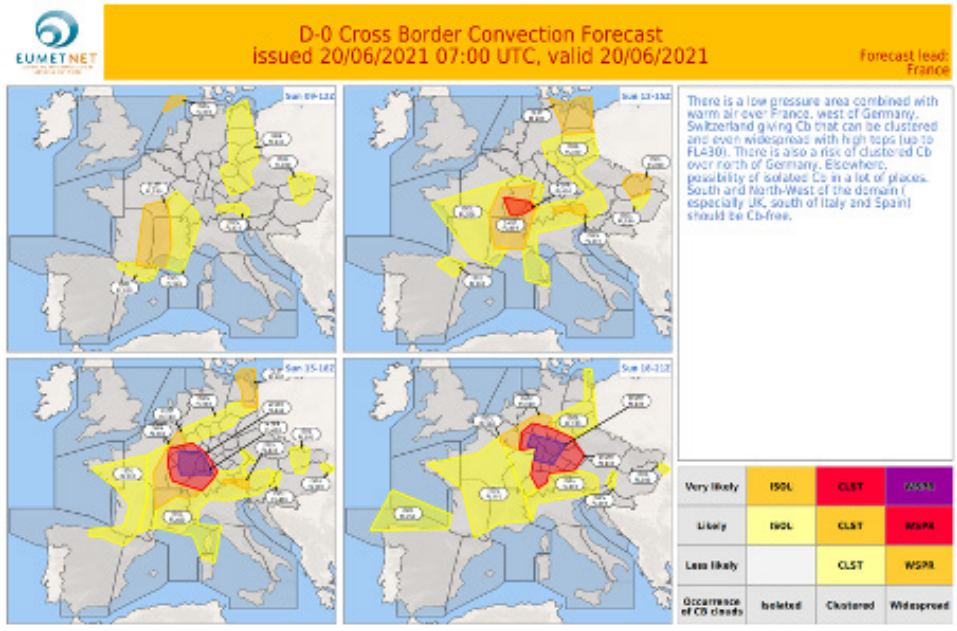
© Deutscher Wetterdienst

Abbildung 1: Die seit 2020 verwendete Risk-Matrix zur kundengerechten Vorhersage von Gewittern

anweisungen erproben die Flugwetterberaterinnen und -berater somit eine digitale und kollaborative Arbeitsweise, die trotz unterschiedlicher Randbedingungen der europäischen Wetterdienste auf ein gemeinsames, konsistentes Produkt abzielt.

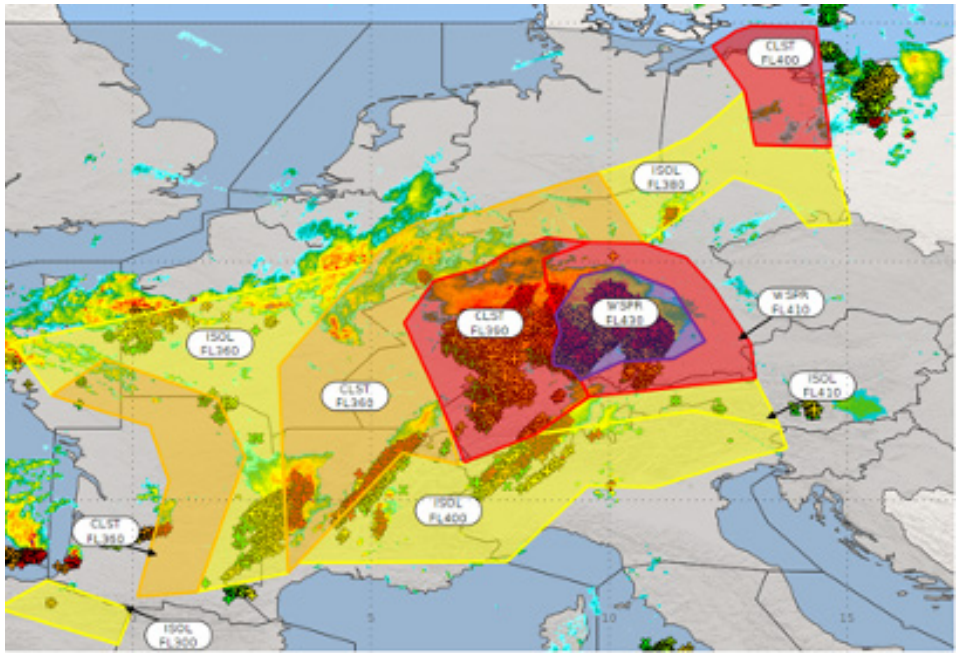
Sobald die Fachleute hohes Gewitterpotenzial vorhersagen, was sich durch rote oder lila Gebiete verdeutlicht, wird der eigentliche Nutzen des Cross Border Forecasts deutlich: In diesen Situationen organisiert der Network Manager gemeinsame Videokonferenzen mit den betroffenen Flugsicherungen, Wetterdiensten und weiteren Entscheidungsträgern und bespricht die möglichen Maßnahmen, um den Wettereinflüssen so gut wie möglich begegnen zu können. Dazu zählen unter anderem Verschiebung von Militärübungen, Bereitschaftsdiensten der Fluglotsen, RAD-Relaxations, oder die Koordination von Steuerungsmaßnahmen der beteiligten Flow Manager. In diesen Konferenzen unterstützen die Meteorologinnen und Meteorologen mit weiterführenden Informationen und Details.

Auch wenn durch die COVID-19-Pandemie die gewohnt hohe Auslastung des europäischen Luftraumes und die damit verbundene Anfälligkeit für weitreichende wetterbedingte Verspätungen aktuell eine Erinnerung ist, wird die Vorhersage tagtäglich erstellt, um die Arbeitsweise zu trainieren und Erkenntnisse für die Folgejahre mit wieder steigenden Verkehrszahlen zu sammeln.



© Deutscher Wetterdienst

Abbildung 2: Cross Border Forecast-Produkt bei der Gewitterlage am 20.06.2021



© Deutscher Wetterdienst

Abbildung 3: Die Cross Border-Gebiete samt gemessener Wetterradar-Reflektivitäten und Blitze am Nachmittag des 20.06.2021

Der DWD als europäischer Flugwetterdienst

Mit der Durchführung des Cross Border Forecast hat der DWD Flugwetterdienst es ermöglicht, grenzübergreifend und harmonisiert eine sehr spezifische Nutzeranforderung zu bedienen und somit seiner zentralen Rolle im europäischen Luftraum gerecht zu werden. Aufgrund der starken Heterogenität der europäischen Flugwetterdienste ist dies keine Selbstverständlichkeit. Mit großem Elan und viel Flexibilität leisten die Flugwetterberater der FWZ in Frankfurt einen bedeutenden Beitrag zu den Zielen des Single European Sky in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz in der europäischen Luftfahrt.

Die Vorhersagekarten werden nach der Erstellung und Vermittlung seitens DWD-Systeme durch EUROCONTROL an alle angeschlossenen Flugsicherungen und einige Fluggesellschaften weitergeleitet. Auch der DWD hat diese Gewittervorhersage in seiner Briefingplattform abgebildet und stellt die Dateien zur direkten Integration in Kundensysteme – als Grafikdateien oder auch die einzelnen Polygone als Vektordaten – zur Verfügung. Bei weiteren Fragen steht das Team des Kundenservices für die Verkehrsluftfahrt VL.Kundenservice@dwd.de gerne zur Verfügung.

Die neue Beitragsermittlung: Mehr Fairness und Flexibilität

Oliver Löwe
Vorstand Mitgliederbetreuung
Vereinigung Cockpit e.V.

Seit dem 1. Dezember läuft die neue Beitragsermittlung der VC für das Jahr 2020. Die Umsetzung dieses Projektes hat über ein Jahr in Anspruch genommen und unsere Mitgliederbetreuung und unseren IT-Support vor einige Herausforderungen gestellt, die wir erfolgreich gemeistert haben. Das neue System bringt einige grundlegende Änderungen mit sich, die wir Euch an dieser Stelle vorstellen wollen.

Die Umsetzung der neuen Beitragsermittlung wurde im November 2020 auf der Mitgliederversammlung beschlossen. Mit der Umstellung ändert sich einiges für Euch:

- **Individuelle Abschläge vom Jahresbeitrag statt Monatsbeiträge**
  Wir haben von den bisher üblichen Monatsbeiträgen auf einen Jahresbeitrag umgestellt, der in monatlichen Abschlägen gezahlt wird. Die Abschläge können im Mitgliederbereich der Website mithilfe eines Schiebereglers individuell angepasst werden. Die genaue Abrechnung erfolgt im Januar des Folgejahres, dann wird der genaue Mitgliedsbeitrag von uns ermittelt und mit den gezahlten Abschlägen verrechnet.

- **Neue Berechnungsgrundlage: 0,9 Prozent des Gesamtbruttoeinkommens**
  Auch die Grundlage, auf der der Mitgliedsbeitrag der VC berechnet wird, hat sich geändert. Neue Berechnungsgrundlage ist Euer Gesamtbruttoeinkommen. Selbstverständlich berücksichtigen wir nur Einkünfte, die im Zusammenhang mit Eurer Beschäftigung in der kommerziellen Luftfahrt stehen.

Dadurch, dass das komplette Einkommen als Berechnungsgrundlage dient, schaffen wir ein faireres System, da auch einsatzabhängige Zahlungen berücksichtigt werden. Bei einer geringen Anzahl an Flugeinsätzen dagegen sinkt der individuelle Beitrag.

Der Beitragssatz von 0,9 Prozent ist im Vergleich zum bisherigen Mitgliedsbeitrag leicht gesunken (12/13 = 0,923). Bei der Festsetzung der Beitragshöhe haben wir versucht, die Auswirkungen der Coronakrise auf Eure Gehälter abzuschätzen. In Einzelfällen kann es durch diese Betrachtung allerdings zu deutlich höheren Beiträgen kommen - und eine Mehrbelastung in der Krise ist natürlich nicht im Sinne der neuen Beitragsordnung, daher haben wir auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung im November 2021 eine Änderung zur Abstimmung gestellt, die mit großer Mehrheit angenommen wurde. Sie sieht eine dreijährige Übergangsphase vor, in der eine Begrenzung der Beitragserhöhung und damit in den fraglichen Fällen eine Entlastung ermöglicht wird.

Zukünftig bietet dieses System die Möglichkeit, flexibler auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren. So können wir im Falle von Mehreinnahmen oder hohen Verlusten den prozentualen Beitragssatz anpassen und eine faire Beitragshöhe für Euch alle gewährleisten.

Nicht zuletzt bringt die neue Beitragsermittlung auch große administrative Vorteile mit sich, weil sie die Berechnung der Mitgliedsbeiträge erheblich vereinfacht und so mehr Kapazitäten schafft, um sich mit Euren individuellen Anliegen zu beschäftigen.

Hier geht's zur Beitragsermittlung 2020:
https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/mein-cockpit/beitragsermittlung.html

Die VC-SupportLine

Seit 2013 gibt es dieses Unterstützungsangebot von Piloten für Piloten. Seither haben uns über 1.000 Kolleginnen und Kollegen kontaktiert!

Dr. Karl-Heinz Richstein
Koordinator VC-SupportLine

© Dr. K.H. Richstein

Dr. Karl-Heinz Richstein, Koordinator der SupportLine

Das Anlassspektrum ist vielfältig. Und entgegen manchem Gemunkel: Menschen bewältigen Herausforderungen in ihrem Leben normalerweise aus eigener Kraft. Das ist auch bei fliegendem Personal so. Nur für etwa 20 Prozent der herausfordernden Lebensereignisse ist eine externe Unterstützung sinnvoll, manchmal sogar notwendig. Auch darin macht der Luftfahrtsektor keine Ausnahme.

Ob es sich dabei um einen failed check, die Trennungszeit in einer Beziehungsgeschichte, Erziehungsfragen oder gesundheitliche Veränderungen handelt, steht zunächst nicht im Vordergrund. Aber auch eine Auseinandersetzung mit dem Arbeitgeber, Stresserleben, Gewalterfahrung, Vereinsamung oder Angst um den Arbeitsplatz sind Anlass für die Kontaktaufnahme. All das kann zu einer ganz „normalen“ (Berufs-)Biografie dazugehören. Jede und jeder Betroffene wird zunächst versuchen, die eigenen Herausforderungen mit eigenen Ressourcen zu bewältigen. Erst wenn diese erschöpft sind, ist es gut, auf externe Angebote zurückgreifen zu können. Dann aber ist es nötig, auch beherzt darauf zuzugreifen: „Bevor Belastungen zu Problemen werden“!

Dem Koordinator der SupportLine, Dr. Karl-Heinz Richstein, ist es zunächst extrem wichtig, dass die Vertraulichkeit unter allen Umständen geschützt ist: Niemand (!) darf auch nur von der Tatsache des Anrufes erfahren, geschweige denn von den besprochenen Themen. Alle möglichen weiteren Schritte müssen von den Anrufern selbst in die Hand genommen werden. Wie im Flugzeug müssen die Piloten und Pilotinnen „den Stick ihres Lebens selbst in der Hand behalten“!

Inzwischen kann auf ein großes Netzwerk zurückgegriffen werden. Dazu gehören u.a. die Stiftung Mayday, AntiSkid, Burnoutbewältigung oder Führungskräftetraining. Aber auch ein Verbund von erfahrenen Luftfahrtpsychologen (EAAP), niedergelassenen Therapeuten mit Erfahrung im Luftfahrtbereich, Anwälten und Schuldenberatern, Apothekerinnen und (Fach-)Ärzten. Und natürlich erfahrenen Fliegerkollegen und -kolleginnen.

Piloten und Pilotinnen werden ausgewählt und trainiert, in Krisensituationen alles nur erdenkliche (und checklistenbasierte) zu unternehmen, um eine drohende Katastrophe abzuwenden. Unterstützt wird dieses (Selbst-)Bild durch den gesellschaftlichen Mythos von unerschütterlichen, immer leistungsfähigen Piloten und Pilotinnen. Dabei ist ein Flugzeug zu fliegen nicht immer mit der Aufgabe vergleichbar, durch das eigene Leben zu steuern.

Weitere Informationen

- **Stiftung Mayday**
  https://www.stiftung-mayday.de/
- **AntiSkid**
  https://www.antiskid.info/
- **Führungskräftetraining emotions2lead**
  https://www.emotions2lead.com/de/
- **European Association for Aviation Psychology (EAAP)**
  https://www.eaap.net/
- **Support-Angebote der VC**
  https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/service/vc-support/vc-supportline.html

Damit Belastungen nicht zu Problemen werden:
VC-SupportLine +49-69-69 59 76-222

IVTV und BG Verkehr: Mitglieder dringend gesucht

Die Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- und Verkehrswesen (IVTV) e.V. sucht neue Mitglieder, damit wir uns weiter in der Selbstverwaltung der BG Verkehr für gesundheitsfördernde Maßnahmen an unserem Arbeitsplatz einsetzen zu können. Für nur zwölf Euro im Jahr seid ihr dabei und leistet einen wichtigen Beitrag für unser aller Gesundheit!

© Travel Mania / Shutterstock

Michael Mineif
CPT A380 i.R.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

in der Vergangenheit habe ich als Kapitän (zuletzt auf A380) immer wieder neue Mitglieder für die Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- und Verkehrswesen (IVTV) e.V. werben können. Seit drei Jahren bin ich im Ruhestand, weshalb uns dieser Weg der Mitgliederwerbung fehlt. In unregelmäßigen Abständen hatte ich in der VC Info zudem aus der BG Verkehr berichtet. Inzwischen bin ich selbst in Vorstand und Hauptausschuss der BG Verkehr aktiv, um dort die Interessen von uns Fliegern wahrzunehmen. Auch hier benötigen wir dringend Unterstützung.

2023 wird die Zusammensetzung der Selbstverwaltung der BG Verkehr neu gewählt. Das sieht auf den ersten Blick nach einer ausreichend langen Zeit aus, aber der Wahlkalender verlangt bereits jetzt, dass bis Ende Februar 2022 die Listen eingereicht werden müssen.

Hierfür fehlen uns Vereinsmitglieder, welche wir dringend brauchen, damit wir weiterhin in der Selbstverwaltung

> Die IVTV e.V braucht mindestens 500 ordentliche Mitglieder, um an der nächsten Wahl der Selbstverwaltung der BG teilnehmen zu können. Außerdem suchen wir Mitglieder, die sich ehrenamtlich engagieren wollen!

der BG tätig sein können! Denn so haben wir einiges erreicht, z.B. die Einführung der lärmkompensierenden Kopfhörer nach Lärmmessungen, Ausstattung auch unserer Kurzstreckenflugzeuge mit Ozonfiltern, Studie zur Strahlenbelastung des fliegenden Personals, diverse Studien zu kontaminierter Kabinenluft und Zuschüsse zu Impfungen (u.a. Hepatitis).

Daher: Bitte werdet Mitglied in unserem Verein IVTV e.V. (falls ihr es noch nicht seid), über den wir an den Wahlen teilnehmen können. Dafür müssen wir allerdings mindestens 500 (Beitrag zahlende) Mitglieder haben.

Zudem brauchen wir dringend bis Februar 2022 Kolleginnen und Kollegen, die in der Selbstverwaltung der BG Verkehr ehrenamtlich mitarbeiten.

Momentan sind drei unserer Mitglieder von insgesamt 14 Personen im Vorstand der BG Verkehr und acht von 30 in der Vertreterversammlung. Zusätzlich brauchen wir noch weitere Mitglieder, die als Vertreterinnen oder Vertreter eingesetzt werden können. Momentan reicht dafür die Zahl der noch vorhandenen aktiven Mitglieder bei Weitem nicht aus!

Erschwerend kommt hinzu, dass Frauen im Cockpit leider noch immer unterrepräsentiert sind, sie jedoch laut geändertem Wahlgesetz 40 Prozent der Listenplätze ausmachen müssen. Hier deutet sich bei UFO eventuell eine Lösung durch den höheren Anteil von Frauen dort an. Außerdem darf nur maximal ein Drittel der Sitze von Pensionärinnen und Pensionären eingenommen werden.

Meldet Euch bitte, wenn Ihr Interesse habt, mitzuarbeiten. Nähere Informationen würde ich Euch gerne in einem persönlichen Gespräch bzw. Telefonat (06021 625437) mitteilen. Der Vorstand tagt zwei bis vier Mal jährlich und die Vertreterversammlung lediglich zwei Mal. Darüber hinaus gibt es noch Ausschüsse, welche auch von uns besetzt werden müssten.

Rückblick:

17.11.1884 Kaiser Wilhelm verabschiedet das von Bismarck eingebrachte Gesetz zur Unfallversicherung.

28.05.1885 Gründung der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft mit einer Selbstverwaltung in Berlin

Nach 2. Weltkrieg Verlegung nach Hamburg, wo seitdem der Hauptsitz geblieben ist.

19.01.1953 Aufnahme der Luftfahrt in der BGF (BG Fahrzeughaltungen)

2001 gab es 36 Berufsgenossenschaften in 14 verschiedenen Wirtschaftszweigen.

01.01.2005 Fusion mit der Binnenschifffahrts BG.

30.10.2008 Verabschiedung des UVMG. Ziel dabei u.a. die Reduzierung der Anzahl der gewerblichen BGen von 36 auf neun!

01.01.2010 Fusion mit der See BG.

01.01.2016 letzte Fusion mit der Unfallkasse Post Telekom (UK PT) daher nunmehr BG Verkehr (=Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft, Postlogistik und Telekommunikation). Bundesweit nun neun BGen, womit die Forderungen des UVMG erfüllt sind.

Der Verein

IVTV e.V. besteht schon sehr lange und hieß zunächst IVBF; viele Mitglieder, die seit der Anfangszeit dabei waren, gingen in Ruhestand;

Anfang der 1970er Jahre: Gründung des Vereins IVBF e.V. durch Mitglieder der DAG. Diese kamen vor allem aus der Fliegerei (VC-Cockpitpersonal, Flugbegleiter und in der VL organisiertes Bodenpersonal). Die VC hatte seinerzeit ein Kooperationsabkommen mit der DAG als Gewerkschaft.

2001 Fusioniert die DAG mit der ÖTV und drei weiteren Gewerkschaften zu ver.di.

Mit der Fusion zu ver.di wurde der Verein unabhängig und schloss Kooperationsverträge mit VC und UFO. Die VL gibt es nicht mehr.

Heute kommen die meisten Mitglieder aus der VC, etwas

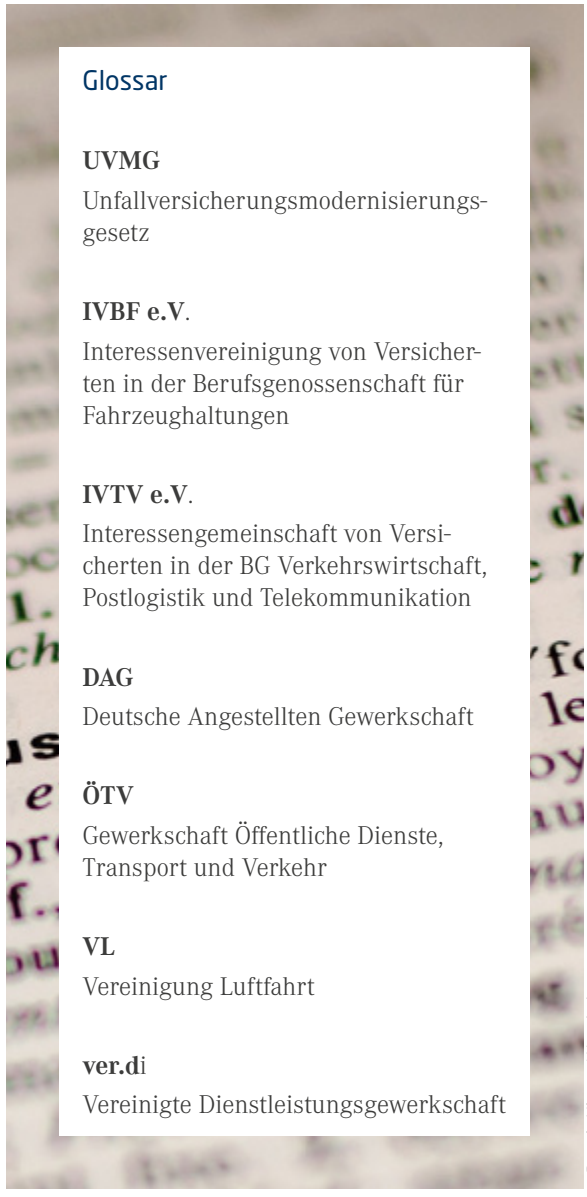
weniger von UFO und noch einige wenige ehemalige Mitglieder der VL hauptsächlich aus dem Werftbetrieb in Hamburg.

Nach den erwähnten Fusionen und der Namensänderung der BG Verkehr mussten wir dann auch den Verein umbenennen: Seitdem heißen wir IVTV e.V.

Der Beitrag beträgt nur zwölf Euro pro Jahr. Viele Mitglieder setzen den Beitrag steuerlich ab. Manche Mitglieder setzen auch die Fahrten zur Mitgliederversammlung (meistens Hamburg) ab. Ob darauf ein Anspruch besteht, ist uns nicht bekannt, allerdings haben wir bisher noch nicht mitbekommen, dass es einmal abgelehnt wurde.

Warum hat es wenig Sinn, dass die VC selbst unter ihrem Namen an den Wahlen teilnimmt?

Das liegt daran, dass selbst dann, wenn alle Pilotinnen und Piloten für eine VC-Liste stimmten, voraussichtlich keine einzige bzw. keine einziger einen Sitz in der Selbstverwaltung bekommen würde. Bei 1,8 Mio. Versicherten (= Wahlberechtigten) läge das im Promillebereich. Die IVTV e.V. hat den Vorteil, dass sie durch ihren Namen keiner Berufsgruppe zuzuordnen ist. Bei der einzig stattgefundenen Wahl Anfang der 1980er Jahre hatte die IVBF e.V. auf Anhieb ein Drittel der Stimmen bekommen. Das lag vermutlich weniger daran, dass unser Verein so beliebt war, sondern vielmehr daran, dass viele Wähler unzufrieden waren mit der ÖTV. Seitdem haben wir immer Friedenswahlen abgehalten, d.h. wir und ver.di haben uns verständigt, dass wir jeweils so viele Bewerber auf unsere Listen setzen, dass in die Summe aller eingereichten Listenplätze genau mit der Gesamtzahl der verfügbaren Listenplätze übereinstimmt. Dadurch würde bei einer Wahl immer die gleiche Verteilung der Sitze entstehen und eine Wahl obsolet. Das hat zudem den Vorteil, dass die BG einen Millionenbetrag einspart, welcher dann für wichtige Präventionsausgaben zur Verfügung stünde.



Glossar

UVMG
Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz

IVBF e.V.
Interessenvereinigung von Versicherten in der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

IVTV e.V.
Interessengemeinschaft von Versicherten in der BG Verkehrswirtschaft, Postlogistik und Telekommunikation

DAG
Deutsche Angestellten Gewerkschaft

ÖTV
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr

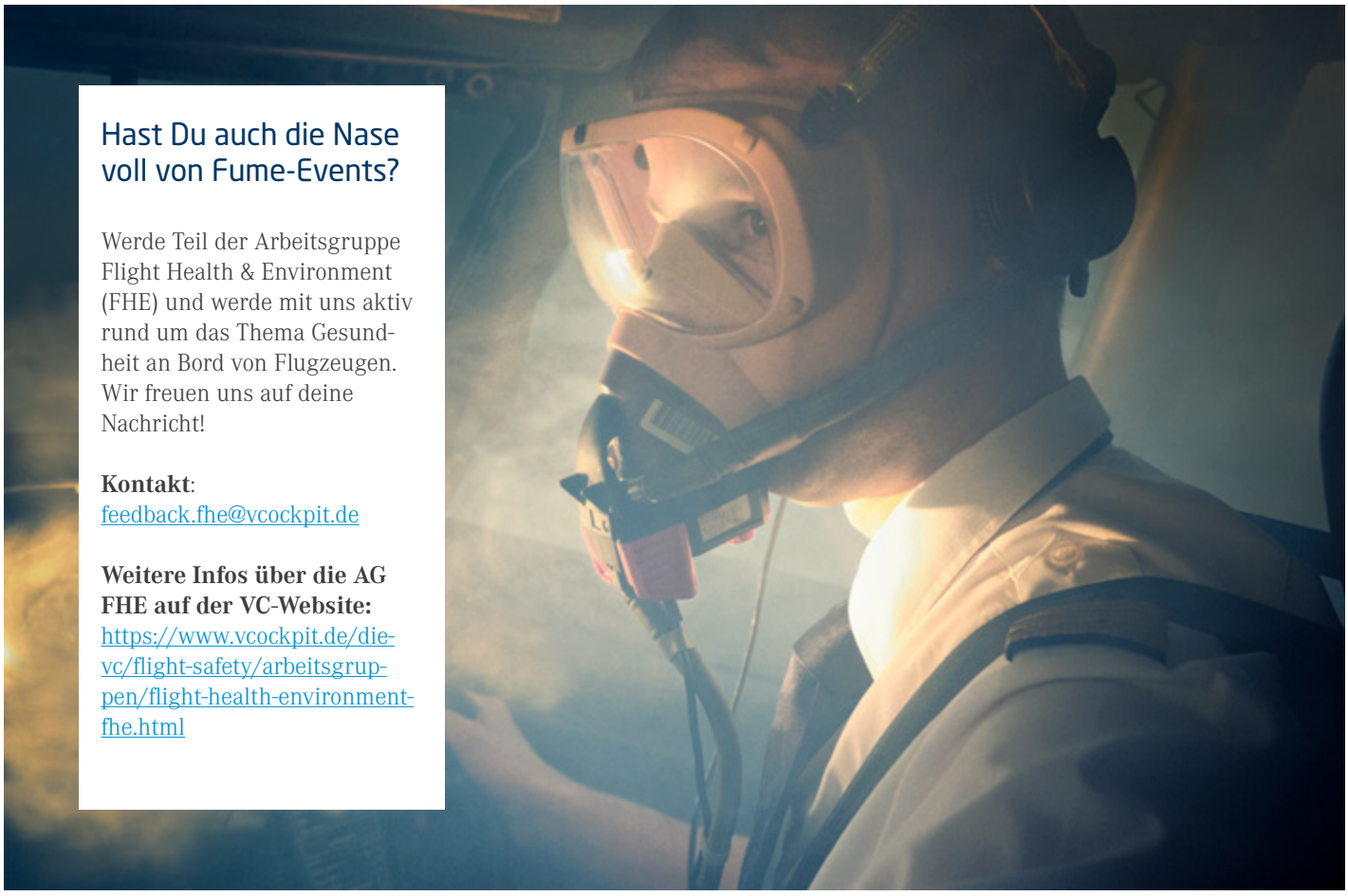
VL
Vereinigung Luftfahrt

ver.di
Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft

© Romain Vignes / Unsplash

Weitere Infomationen

Wenn Ihr Interesse habt im IVTV mitzuarbeiten und Euch über die verschiedenen Möglichkeiten informieren wollte, wendet Euch bitte direkt an Michael Mineif, er steht euch gern für ein persönliches Gespräch oder ein Telefonat zur Verfügung: 06021 625437



Hast Du auch die Nase voll von Fume-Events?

Werde Teil der Arbeitsgruppe Flight Health & Environment (FHE) und werde mit uns aktiv rund um das Thema Gesundheit an Bord von Flugzeugen. Wir freuen uns auf deine Nachricht!

Kontakt:
feedback.fhe@vcockpit.de

Weitere Infos über die AG FHE auf der VC-Website:
https://www.vcockpit.de/die-vc/flight-safety/arbeitsgruppen/flight-health-environment-fhe.html

© Vereinigung Cockpit e.V.

Terminrückblick

21.-23. September 2021
5. Nationaler Weltraumwetter-Workshop (Klaus Sievers)

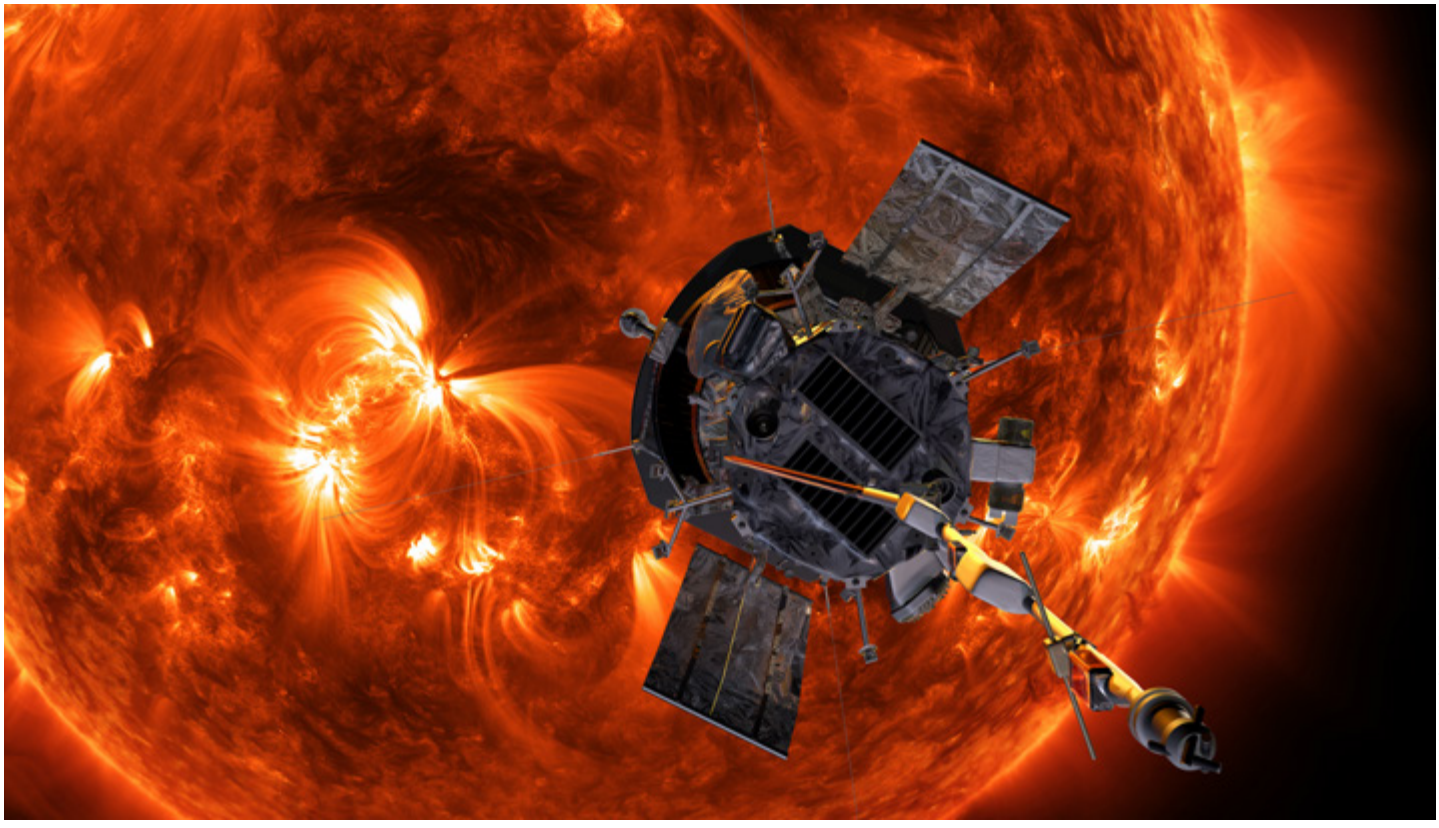
Nach sechs Jahren fand vom 21. bis 23. September erstmals wieder ein Nationaler Weltraumwetter-Workshop statt, an dem 80 Personen virtuell teilnahmen.

Am ersten Tag ging es um Spezialgebiete der Forschung, um Forschungssatelliten mit deutscher Beteiligung, wie die Parker Solar Probe (Corona-Graph). Am zweiten Tag folgten weitere Vorträge zu Weltraumwetter-Forschung in Deutschland. Der Nachmittag war anwendernahen Themen wie z.B. ESA Space Safety vorbehalten und auch ein Beitrag der VC fand hier seinen Platz. Der dritte und letzte Tag galt dann der Fortschreibung eines Papiers zu Weltraumwetter in Deutschland.

Diese Überarbeitung ist noch im Gange; eine Gruppe mit VC-Beteiligung formuliert die grundsätzlichen Anforderungen zur Bündelung der Weltraumwetter-Aktivitäten in Deutschland. Ziel ist ein Deutsches Weltraumwetter-Zentrum.

Wenn man sich international umschaut, findet sich in England ein solches Zentrum und es gibt eine nationale Risikobewertung aller evtl. durch das Weltraumwetter betroffenen Infrastruktur im Lande. Hier, so wurde festgestellt, hat Deutschland erheblichen Nachholbedarf.

Auf dieser Veranstaltung zeigte sich, dass hierzulande viel zu Weltraumwetter geforscht wird, dass es aber an einer effektiven Bündelung der Aktivitäten sowie einem wirklichen Weltraumwetter-Zentrum fehlt. Es gilt, ausreichend Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Das erarbeitete Papier kann in der Politik und Öffentlichkeit dazu beitragen, entsprechende Änderungen einzuleiten und einen wichtigen Beitrag leisten.



© NASA/Johns Hopkins APL/Steve Gribben, Courtesy Volker Bothmer, Univ. Göttingen

Parker Solar Probe vor der Sonne

KLEINANZEIGEN

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

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

Anzeige

ICAO SPRACHPRÜFUNG
LEVEL 4 BIS 6

ONLINE DURCHGEFÜHRT VIA ZOOM

Erst- und Verlängerungsprüfungen anerkannt in allen EASA Mitgliedsstaaten gemäß EU (VO) 2019/1747 EASA FCL.055 und ICAO Doc 9835

25 € RABATT
für VC Mitglieder
Code: VC25ICAO

Terminauswahl, mehr Infos und Buchung unter: www.icao-sprachpruefung.de

Anzeige

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

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:
flightsafety@vcockpit.de
069/695976-121

© geralt@pixabay

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Dierk Finke

*23.10.1949
† 11.09.2021

Dierk Finke war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. 1971 wurde er Mitglied der VC, wir bedanken uns für 50 Jahre Treue.

Winfried Hense

*30.01.1931
† 06.12.2021

Winfried Hense war zuletzt Flugingenieur für die Deutsche Lufthansa. Er war Gründungsmitglied der VC und so bedanken wir uns für 52 Jahre Mitgliedschaft.

Ulrich Langer

*23.05.1964
† 12.06.2021

Ulrich Langer flog als Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Seine VC Mitgliedschaft begann 1993, wir sagen Danke für 28 Jahre Treue.

Ulrich Max Reifenstein

*08.01.1926
† 18.10.2021

Ulrich Max Reifenstein war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Seine Mitgliedschaft bei der VC begann 1969, vielen Dank für 52 Jahre Treue.

Joachim Böhringer

*30.03.1979
† 25.10.2021

Joachim Böhringer flog als Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1999 VC Mitglied, wir sagen Danke für 22 Jahre Treue.

Wir halten ihr Andenken in Ehren

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 erstmalig Freitag bis Dienstag, 22. - 26.04.2022

Anmeldeschluss 08.04.2022
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

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

Wir wünschen Euch allen einen
guten Start ins Jahr 2022!