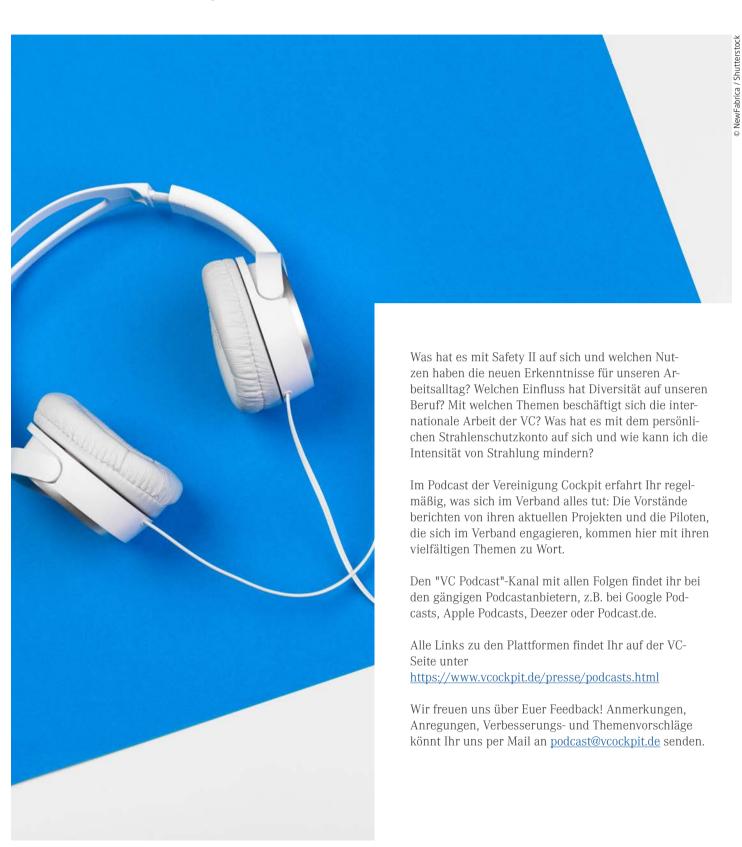


VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



VC-Podcasts - Jetzt reinhören!



Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit über einem Monat dauert der Krieg in der Ukraine nun schon an. Immer wieder erreichen uns Nachrichten von Angriffen, grausamen Verbrechen und schrecklicher Zerstörung, von Menschen, die fliehen und um ihr Leben fürchten müssen. Was wir uns bis dahin kaum vorstellen konnten, ist traurige Realität geworden: Ein Krieg mitten in Europa, nur wenige Flugstunden von uns entfernt. Seine Folgen sind nicht absehbar und sorgen weltweit für Entsetzen und Verunsicherung.

Auch die Luftfahrt als internationale Branche ist von den Auswirkungen dieses Krieges betroffen. Aber gerade unsere Branche steht wie kaum eine andere dafür, Austausch, Kooperation und gegenseitigen Respekt über Länder und Kulturen hinweg zu unterstützen. Werte, die jeder von uns schätzt, repräsentiert und vertritt. In diesem Sinne hoffen wir weiterhin auf Erfolge auf diplomatischem Wege, die eine Beilegung des Konfliktes und ein Ende der Kampfhandlungen ermöglichen.

Ein Ende der Kämpfe ist jedoch noch nicht absehbar und einstweilen können wir nur unser Möglichstes versuchen, um die humanitäre Katastrophe zu lindern, die dieser Krieg verursacht. Dabei kann jeder und jede von Euch helfen. Zahlreiche Hilfsorganisationen organisieren die Lieferung von Hilfsgütern oder bereiten sich auf die Aufnahme von Flüchtlingen vor. Unsere Dachorganisationen IFALPA und ECA stehen in Kontakt mit Verbänden und Behörden, um ukrainische Piloten sowie deren Familien zu helfen und unterstützen weitere luftfahrtspezifische Initiativen.

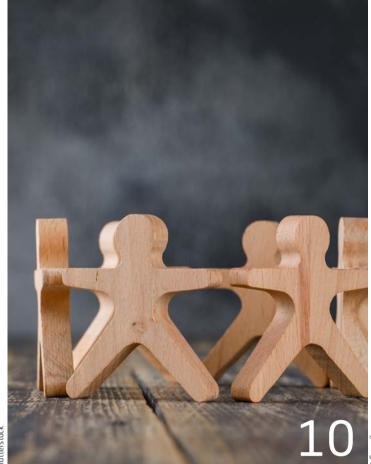


Stefan Herth Präsident Vereinigung Cockpit

Die VC hat nicht die Expertise, dabei selbst aktiv zu werden, aber zahlreiche Hilfsorganisationen, die in der Ukraine vor Ort helfen oder Geflüchtete in den Aufnahmeländern unterstützen, sammeln Spenden. Wir folgen der Empfehlung der ECA, sich an bekannte international agierende und unparteiische Organisationen, wie z.B. das Rote Kreuz oder das World Food Programme der Vereinten Nationen, zu wenden. Aber einige von Euch haben sich auch bereits mit Ideen für private Initiativen bei uns gemeldet. Wir werden versuchen, Euch bei der Vernetzung zu unterstützen, damit Eure Hilfe ankommt.

Euer Stefan Herth









Inhalt

06 Nachrichten aus dem Vorstand

O8 Zeit für ein Update

Das neue Leitbild der Vereinigung Cockpit

10 Warum Betriebsrat?

12 Mit Abstand betrachtet
Das Verfahren "Reduced Runway Separation"

17 Rainbow Stripes
Wir bekennen Farbe

18 Nachruf: Professor Gerhard Faber
Der geistige Vater des ILST-Studiums ist unerwartet verstorben

19 Dr. Werner Joost-Preis an Prof. Dr. Gerhard Faber verliehen (posthum)

20 Airport News

21 AG UAS+ sucht Mitglieder

22 Recht

BAG bekräftigt dreimonatige Ankündigungsfrist für Brückenteilzeit

24 Kleinanzeigen

28 Terminrückblick

32 Mitglied werden

Impressum

Vereinigung Cockpit e.V.

Main Airport Center (MAC) Unterschweinstiege 10 60549 Frankfurt

BIC PBNKDEFFXXX

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

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, 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:

Benjamin Bringewat, Katharina Dieseldorff, Markus Germann, Sven Graßmück, Anja Hauschulz, Frederic Hurd, Dr. Claudia Jakobi, Susanne Klitscher, Bernd Kopf, Andreas Pöhlitz, Malte Sommer

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen vom 27./28.10., 23./24.11./, 15./16.12.2021

Anja Hauschulz Vorstandsreferentin Vereinigung Cockpit

Bericht des Personalvorstands

Seit November 2021 berät Herr Professor Rose, vielen Kollegen bekannt als Flugmediziner, den VC-Vorstand als Betriebsarzt und unterstützt bei der Ausgestaltung des Hygienekonzepts zur Durchführung von Veranstaltungen während der Corona-Pandemie.

Anfang Januar hat Michaela Flicker als Assistentin der Tarifabteilung ihre Tätigkeit in der VC aufgenommen. Nach dem Wechsel von Simone Arnemann in die Reisestelle ist das Sekretariat der Tarifabteilung wieder komplett. Wir wünschen ihr viel Erfolg!

Der Personalvorstand hat in konstruktiven Verhandlungen mit dem VC-Betriebsrat folgende Betriebsvereinbarungen für die Geschäftsstellenmitarbeiter und -mitarbeiterinnen überarbeitet: Umgang mit Überstunden, Gleitzeit und Bildschirmarbeitsplatzbrille. Wir arbeiten daran, weitere Vereinbarungen gemeinsam zu modernisieren.

Die VC gratuliert Viola Assmann zu ihrem 10-jährigen Betriebsjubiläum. 2012 hat sie ihren Dienst in der VC aufgenommen und seit dieser Zeit den Aufbau der Abteilung "Presse- und Öffentlichkeitsarbeit" erfolgreich mitgestaltet. Darüber hinaus ist sie nicht nur in ihrer Abteilung eine Teamplayerin und sehr geschätzte Kollegin, die sich stets in den Dienst der Sache und des Gesamterfolgs stellt. Wir danken ihr für ihr großes Engagement und ihren Einsatz und wünschen ihr weiterhin viel Erfolg bei ihrer Tätigkeit.

VC-Mitgliederversammlung: Bis 21.04. registrieren!

Die Einladungen zur virtuell stattfindenden VC-Mitgliederversammlung am 5. Mai 2022 um 10:00 Uhr sind bereits versandt worden. WICHTIG: Für die Teilnahme und den Erhalt der persönlichen Zugangsdaten ist eine vorherige Registrierung notwendig. Bitte registriert Euch bis zum 21.04.2022 auf der VC Webseite im Mitgliederbereich über folgenden Link:

 $\frac{https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/termine-semi-nare/mitgliederversammlung.html.}{}$

VC Web- und Podcasts

Zum neuen Jahr hat die VC ein neues Format für den Austausch mit ihren Mitgliedern gestartet: Den VC-Webcast! Damit informiert der VC-Vorstand künftig zu aktuellen Themen der VC und greift vor allem auch Fragen an den Vorstand auf. Deshalb schickt uns bitte Eure Fragen an den Vorstand und Eure Anregungen an podcast@vcockpit. de. Wir sammeln den Input und gehen dann in den Videos mit wechselnden Vorstandsmitgliedern direkt darauf ein. Wir freuen uns sehr auf Eure Fragen und den Austausch mit Euch. Schaut Euch den ersten Webcast hier an: htt-ps://www.vcockpit.de/presse/webcast.html

Lufthansa-Hauptversammlung

Schon heute möchten wir Euch auf die für den 10. Mai 2022 terminierte Lufthansa-Hauptversammlung (HV) hinweisen. Falls Ihr nicht selbst teilnehmen könnt, bitten wir Euch, uns Euer Stimmrecht zu übertragen. Motiviert gerne auch Familienangehörigen, Freunde und Bekannten, deren Stimmrechte uns ebenfalls willkommen sind. Diese Einladung gilt insbesondere auch für Kolleginnen und Kollegen anderer Berufsgruppen im Lufthansa-Konzern. Lasst uns mit einem möglichst hohen Stimmrechtsvolumen im Sinne unserer gemeinsamen Zielsetzung auftreten!

Unsere Abstimmungsempfehlungen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten werden wir rechtzeitig vorab per E-Mail bekannt geben und auf unserer Homepage veröffentlichen. Darüber hinaus werden wir entweder ein Video-Statement oder – sofern wir dies per Los zugeteilt bekommen – einen Live-Beitrag senden.

Aufsichtsratswahlen EWG

Die Geschäftsführung der Eurowings Deutschland GmbH hat die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Arbeitnehmer nach dem Mitbestimmungsgesetz eingeleitet.

Die Vereinigung Cockpit will mit ihrer zukünftigen Kandidatenauswahl ein möglichst geschlossenes Signal nach außen senden und aktiv Präsenz zeigen. Für die Eurowings GmbH hat sie am 2. Mai 2022 zur Nominierungsveranstaltungen für die Kandidatenfindung eingeladen.

Aktualisierungen VC-Positionspapiere und -Richtlinien

Der Vorstand hat die Aktualisierung der VC-Richtlinie "Flight Safety" in Kraft gesetzt. Die VC-Policy 34 "IT-Security"" wurde außer Kraft gesetzt. Diese Maßnahme ist inhaltsgleich als Beitrag im Flugsicherheitskonzept veröffentlicht. Sämtliche VC-Positionspapiere, -Policies und -Richtlinien sind auf der VC-Webseite zu finden.

Darüber hinaus hat der Vorstand Richtlinien zur Organisation der Arbeit in der VC beschlossen. Mit der Richtlinie zur Auswahl und Bewerbung von Trainings / Workshops wurde zum ersten Mal ein Prozess in diesem Bereich definiert, mit dem Ziel, die Qualität von Trainings zu sichern und die Vergabe nachvollziehbar zu gestalten. In der Richtlinie zum Prozess der externen Kommunikation wurden erstmals alle intern angewendeten Verfahren in diesem Bereich dokumentiert.





Zeit für ein Update: Das neue Leitbild der Vereinigung Cockpit

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

es ist Zeit für ein Update! Ein Update für das Selbstverständnis und das Selbstbild unseres Verbandes, für das Miteinander unter den Pilotinnen und Piloten und damit auch für unsere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit. Die Bedingungen für unseren sehr speziellen Beruf haben sich in vielerlei Hinsicht verändert. Teils durch externe Faktoren, die oft die Luftfahrt als Ganzes betreffen, in vielen Punkten aber auch ganz gezielt durch bewusst getroffene Entscheidungen und Maßnahmen unserer Arbeitgeber. Diese veränderten Rahmenbedingungen verlangen nach zeitgemäßen Antworten.

Viele dieser Antworten finden wir in den Ergebnissen der Arbeit unserer Wertekommission, die voriges Jahr ihren Vorschlag für ein neues Leitbild der Vereinigung Cockpit vorgelegt hat. Dieses Leitbild ist ein echter Meilenstein für unseren Verband, der vor über 50 Jahren unter dem Motto "Von Piloten, für Piloten" gegründet wurde. Es soll künftig als gemeinsamer Kompass fungieren, der uns allen Orientierung bietet. Auf der kommenden Mitgliederversammlung am 5. Mai möchten wir dieses Leitbild nun als konstituierenden Bestandteil in unsere Satzung aufnehmen.

Für dieses Grundsatzvorhaben möchten wir als Vorstand um breite Unterstützung werben.

Das Leitbild umfasst insgesamt neun Punkte, die Ihr in Gänze nachlesen könnt (Link s.u.). Im Folgenden möchten wir einige wenige zentrale Aspekte näher betrachten, um die Bedeutung des Leitbildes als Grundlage für unsere Arbeit als Berufsverband aufzuzeigen.

Ein neues Miteinander

Die Notwendigkeit für ein neues Miteinander in der Pilotenschaft sehen wir beispielsweise im Bereich Tarifpolitik. Seit etwas mehr als 20 Jahren haben wir als VC die Hoheit über unsere eigenen Tarifverträge. Das war damals ein riesiger Fortschritt und er erlaubt uns heute, adäquate Antworten für unsere spezielle Situation zu finden. Wenn wir von Tarifpolitik reden, geht es ausdrücklich nicht nur ums Geld! Es geht vielmehr um alle beruflichen Rahmenbedingungen, die uns als Piloten betreffen. Das geht von den unterschiedlichen Auswahlkriterien für Bewerber von Flugschulen und Airlines über Tarifflucht und "atypische" Beschäftigungsverhältnisse bis hin zu den Marktveränderungen durch transnationale Airlines, die eine EU-weite Rosinenpickerei im Arbeitsrecht betreiben, die am Ende des Tages alle von uns durch die Veränderungen im internationalen Wettbewerb treffen.

Um es klar zu sagen: Wir können dem nicht entgehen, aber wir können adäquate Antworten auf diese veränderten Rahmenbedingungen finden! Diese adäquaten Antworten bedürfen eines neuen Miteinanders und Selbstverständnisses.

Solidarität als zentraler Wert

Einer der zentralen Werte im Leitbild ist "Solidarität".

Solidarität heißt: Wir bewegen uns unter Gleichen mit gleichen Zielen in die gleiche Richtung und alle bekommen und geben die gleiche Wertschätzung und Behandlung. Das Vertrauen aller Mitglieder darin, dass die VC als Ganzes für jeden Einzelnen und jede Einzelne einsteht, ist ein elementarer Punkt für das Funktionieren unseres Berufsverbandes und muss immer wieder aufs Neue bestätigt werden.

Es mag nicht auf den ersten Blick offensichtlich sein, aber die Solidarität als Grundwert steht in einem sehr engen Zusammenhang mit der Frage "Was ist ein Pilot oder eine Pilotin wert?". Denn eine der Daseinsberechtigungen der Vereinigung Cockpit ist es, den "Wert" unseres Berufsstandes zu erhalten oder zu erhöhen. Dies kann nur gelingen, wenn wir gemeinsam und geschlossen als Verband agieren, was wiederum nur gelingen kann, wenn sich alle gleichermaßen wertgeschätzt, wahrgenommen und gleichberechtigt fühlen.

Bei politischen Parteien sieht man, dass zerstrittenes Auftreten nach Außen meist zu schlechter Wählergunst und damit zu schwachen Wahlergebnissen führt. Das gleiche gilt für die VC und die öffentliche Wahrnehmung unseres Berufs: Grabenkämpfe und Eitelkeiten zerstören Solidarität und führen damit letztlich

zu einer Abwertung des Bildes von Pilotinnen und Piloten in der Öffentlichkeit. Dies gilt es zu verhindern und dafür ist unser neues Leitbild ein großer Schritt.

Dieses Update unseres Selbstverständnisses und eine größere Solidarität könnten mittel- bis langfristig auch zu gemeinsamen Tarifverträgen führen. Darin würde der gleiche Wert aller Cockpit-Beschäftigten auch schriftlich kodifiziert.

Gemeinsamkeiten stärken

Auch am Beispiel der Auswahlkriterien lässt sich die Notwendigkeit von Solidarität veranschaulichen: Hier ist deutlich geworden, dass die unterschiedlichen Bedingungen von Flugschulen und Airlines, die sie an ihre Bewerber stellen, für uns als Gewerkschaft im Nachhinein zu vielen internen Problemen führen. Von Streitigkeiten über die Wertigkeit dieser oder jener Ausbildung oder von der Überzeugung einiger, zu den vermeintlich "besseren" oder den vermeintlich "schlechteren" Piloten zu gehören, profitieren am Ende nur die Arbeitgeber! Sie sind daher nicht nur überflüssig und gestrig, sondern laufen auch der Durchsetzung unserer gemeinsamen Interessen zuwider.

Wir alle fliegen beruflich Luftfahrzeuge.

Wir alle haben umfassende Ausbildungen und Weiterbildungen erfolgreich durchlaufen.

Wir alle sind Garanten für das hervorragende Sicherheitsniveau der Luftfahrt in Deutschland.

Wir alle haben viel mehr Gemeinsames als Trennendes durch unseren Beruf.

Lasst uns diese Gemeinsamkeiten nutzen. Denn aus den oben beschriebenen Auseinandersetzungen kann niemand von uns einen Vorteil ziehen, und zwar vollkommen unabhängig davon, zu welcher Gruppe man sich selber zählt. Der einzige Vorteil liegt hier bei unseren Arbeitgebern, weil wir Arbeitnehmer als Ganzes davon geschwächt werden.

Auch alle weiteren Aspekte des Leitbildes unterstützen den grundlegenden Ansatz der Solidarität und können uns dabei helfen, Spaltungstendenzen zu überwinden und unsere gemeinsamen Interessen besser zur Geltung zu bringen, indem wir es zur Richtschnur unseres Handelns als Verband aber auch als Mitglieder der VC machen.

Wir zählen deshalb auf Eure breite Unterstützung, um das neue Leitbild in die Satzung aufzunehmen und damit die VC zukunftsfest zu machen.

Weitere Informationen

Alle neun Punkte des Leitbildes findet Ihr auf der VC Info-Website unter

https://vcinfo.vcockpit.de/fileadmin/user_upload/VC_ Wertekommission_Leitbild.pdf

Warum Betriebsrat?

Warum sollte man für einen Betriebsrat kandidieren, warum ist ein Betriebsrat so wichtig und wie unterstützt die VC die Gründung eines Betriebsrats? Diese und weitere Fragen sollen in diesem Artikel beantwortet werden.

Markus Germann

Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt) Vereinigung Cockpit

Personalvertretung oder Betriebsrat?

In diesem Jahr stehen wieder in ganz Deutschland turnusmäßige Betriebsratswahlen an und auch einige unserer auf dem Tarifvertrag Personalvertretung legitimierten Personalvertretungen in den Flugbetrieben stehen zur Neuwahl an. Seit dem 1. Mai 2019 gilt ein neuer § 117 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG), der es ermöglicht, dass das fliegende Personal einen Betriebsrat wählen kann, wenn es keine Personalvertretung aufgrund eines Tarifvertrages gibt. Im Gegensatz zum Abschluss eines Tarifvertrags Personalvertretung (TV-PV), der eine Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaft voraussetzt, setzt der Gesetzgeber mit dem BetrVG die gesetzliche Grundlage zur Etablierung eines Betriebsrats. Die Mitwirkung des Arbeitgebers wird

hier schlicht vorgeschrieben. Insofern unterstützen wir von Seiten der Vereinigung Cockpit (VC) die Bemühungen der Beschäftigten des fliegenden Personals, eine betriebliche Mitbestimmung zu etablieren, wenn der Arbeitgeber sich verweigert, mit uns einen TV-PV zu verhandeln. Erfolgreich ist uns das gelungen im Flugbetrieb der SN Brussels in Düsseldorf, auch wenn dieser Betrieb inzwischen leider nicht mehr existiert. Bei EW Discover haben wir die ersten Schritte zu einer Betriebsratswahl eingeleitet und jüngst haben sich auch Kolleginnen und Kollegen der German Airways an uns gewandt und um Unterstützung bei der Wahl eines Betriebsrats gebeten.



Free

Aufgaben

Der Betriebsrat ist eine ehrenamtliche Interessenvertretung für die Belange der Beschäftigten. Er ist für die Einhaltung von Vorschriften - gesetzlichen und auch tarifvertraglichen - zuständig und gestaltet betriebliche Entscheidungen zum Wohle der Belegschaft – aber auch des Betriebes – mit. Aufgrund für ihn geltender Schutzvorschriften (z.B. besonderer Kündigungsschutz, s.u. ausführlich) kann er die Rechte der Beschäftigten effektiver einfordern und durchsetzen als jeder Beschäftigte für sich allein, der sich aufgrund seiner wirtschaftlichen und persönlichen Abhängigkeit häufig in einer schwachen Position zum Arbeitgeber sieht.

Es bestehen Mitwirkungsmöglichkeiten verschiedenster Art und Intensität bei personellen Angelegenheiten (z.B. Versetzung, Abmahnung, Kündigung, Weiterbildung, Personalplanung, Umgang mit Beschwerden) sowie bei wirtschaftlichen Angelegenheiten, insbesondere etwa bei Betriebsänderungen. Der Betriebsrat/die PV vertritt dabei die Interessen der Beschäftigten im Betrieb. Trotz der Verpflichtung zu vertrauensvoller Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeber kann es dabei zu Meinungsverschiedenheiten kommen. Daher ist er vom Gesetz mit speziellen Rechten ausgestattet und steht unter einem besonderem, oben bereits erwähnten, Schutz. So soll die – gegebenenfalls auch streitige – Durchsetzung der Arbeitnehmerrechte sicher gestellt werden.

Persönliche Voraussetzungen

Natürlich fragen sich viele, was sie sich möglicherweise mit dem Amt eines Betriebsrats oder Personalvertreters aufbürden. Spezialkenntnisse sind, um das deutlich herauszustreichen, nicht erforderlich. Der Gesetzgeber möchte Betriebsratsmitglieder in ihrem Amt stärken und gewährt die Unterstützung, die man braucht, um das Amt erfolgreich auszuüben. So hat jedes Betriebsratsmitglied z.B. Anspruch auf Freistellung von der Arbeit und auf Schulungen, um sich das erforderliche Wissen anzueignen. Ergo: Jeder "kann" Betriebsrat!

Schutz vor Kündigungen

In vielen Gesprächen mit Interessenten kam die Sorge zum Ausdruck, dass der Arbeitgeber Druck auf den Betriebsrat bzw. Personalvertreter bis hin zu der Androhung oder gar dem Ausspruch einer Kündigung ausüben könnte. Auch hier hat der Gesetzgeber vorgesorgt mit einem besonderen Kündigungsschutz. Und dieser Schutz beginnt schon sehr frühzeitig! Der Gesetzgeber hat mit dem hier einschlägigen § 15 Kündigungsschutzgesetz (KSchG) eine ganz spezielle Vorschrift geschaffen, die vor einer möglichen Willkür des Arbeitgebers schützt. Die Vorschrift gilt neben den allgemeinen Kündigungsschutzre-

gelungen. Danach ist schon die ordentliche Kündigung eines Beschäftigten, der Vorbereitungshandlungen (z.B. Gespräche mit anderen Beschäftigten oder der Gewerkschaft) zur Errichtung eines Betriebsrats unternimmt und eine öffentlich beglaubigte Erklärung mit dem Inhalt abgegeben hat, dass er die Absicht hat, einen Betriebsrat zu errichten, unzulässig. Darüber hinaus ist die ordentliche Kündigung eines Arbeitnehmers, der zu einer Betriebsversammlung oder Wahlversammlung einlädt oder die Bestellung eines Wahlvorstands beim Arbeitsgericht beantragt, unzulässig. Der Kündigungsschutz gilt für die ersten sechs in der Einladung oder die ersten drei in der Antragstellung aufgeführten Arbeitnehmer und gilt vom Zeitpunkt der Einladung oder Antragstellung an bis zur Bekanntgabe des Wahlergebnisses. Wird ein Betriebsrat nicht gewählt, besteht der Kündigungsschutz vom Zeitpunkt der Einladung oder Antragstellung an für drei Monate. Mitglieder eines Wahlvorstands sind von ihrer Bestellung an bis sechs Monate nach Bekanntgabe des Wahlergebnisses vor ordentlichen Kündigungen geschützt. Kandidaten für die Betriebsratswahl, die nicht gewählt wurden, sind bis sechs Monate nach Bekanntgabe des Wahlergebnisses vor einer ordentlichen Kündigung geschützt. Für gewählte (ordentliche) Betriebsratsmitglieder gilt der besondere Kündigungsschutz ab Beginn ihrer Amtszeit bis zum Ende ihrer Amtszeit plus zwölf Monate.

Die Kandidatur

Wer für den Betriebsrat kandidieren möchte, benötigt in der Regel die Unterschriften von einer Vielzahl an Unterstützern aus dem Betrieb. Sofern er in der VC Mitglied ist, kann er sich als potenzieller Kandidat alternativ dazu die erforderlichen zwei Stützunterschriften seiner Gewerkschaft geben lassen. Im Falle von Listenwahlen – das ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich – unterstützen wir in diesem Sinne ganze Listen, auf der sich ausschließlich VC Mitglieder befinden dürfen. Die Formulare für eine Kandidatur sind in der VC erhältlich. Melden Sie sich unter der Telefonnummer 069 / 69 59 76 111 bei Frau Bauer und vereinbaren Sie rechtzeitig vor Ende der Bewerbungsfrist für die Betriebsratswahl/die Personalvertretungswahl einen Termin in der VC.

Sollten Sie Wahlwerbung wünschen, senden Sie uns bitte ein Foto mit einer hohen Auflösung und der Freigabe, dass wir dieses verwenden dürfen.

Für weitere detaillierte Auskünfte stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Engagieren Sie sich, denn Mitbestimmung kommt von mitmachen!

Mit Abstand betrachtet: Das Verfahren "Reduced Runway Separation"

Slots sind auf vielen Verkehrsflughäfen ein knappes Gut. Um die Bahnbelegung möglichst kurz zu halten, kann "Reduced Runway Separation" Anwendung finden. Doch dieses wirft bei vielen Kolleginnen und Kollegen noch immer Fragen auf. Im Folgenden beleuchtet die VC Info daher das effizienzsteigernde Verfahren.



Benjamin Bringewat Vereinigung Cockpit

Sven Graßmück Vereinigung Cockpit

Frederic Hurd
Deutsche Lufthansa

Susanne Klitscher Deutsche Flugsicherung

Andreas Pöhlitz Deutsche Lufthansa

Malte Sommer Condor Flugdienst Nach einem weitestgehend ereignislosen Flug befand sich der A330 aus Nordamerika kommend am frühen Morgen bei besten Bedingungen im Anflug auf Frankfurt. Der CM1 hatte die Kontrolle auf diesem Leg, das ILS 25L wurde stabilisiert geflogen und die Crew erwartete die Erteilung der Landefreigabe. Der preceding traffic einer A321 einer ortsunkundigen Airline rollte bereits auf Runway 25L aus, verringerte die Geschwindigkeit jedoch noch auf der Runway unerwartet stark. Für die im Anflug befindliche Crew sah es beinahe so aus, als habe der A321 auf der Bahn angehalten. Ob sich die Crew des A321 zwecks Rollnavigation erst orientieren musste oder ein anderer Grund für die sehr geringe Rollgeschwindigkeit auf der Bahn vorlag, ist nicht bekannt. Es blieb jedoch dem aufmerksamen Controller des Towers ebenfalls nicht verborgen, dass der bis dahin komfortable Abstand zwischen den beiden Flugzeugen sich nun schnell verringerte. Mit ca. 70 Metern pro Sekunde kam der A330 der Bahnschwelle näher. Der A321 wurde mehr ermahnt als ermutigt, die Runway zügig zu verlassen, und setzte Kurs in Richtung des nächsten erreichbaren Abrollweges. Der Abstand zwischen den beiden Flugzeugen wurde nun eher eng. Auf dem short final erhielt die A330-Crew die Landefreigabe: "ABC123 cleared to land runway 25L, preceding traffic is about to vacate, twothousandfourhundred meters assured".

Der letzte Teil der Landefreigabe führte im Cockpit des A330 teilweise zu Irritation. Während dem PF die 2.400-Meter-Thematik grundsätzlich vertraut war, schien der PM dies nicht sofort einordnen zu können. In der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit einigte man sich darauf, die Landung durchzuführen. Die Zweifel des PM wurden dadurch unterdrückt, dass die Berechnung der Landing Performance vor dem Anflug eine ILD (Inflight Landing Distance) von weniger als 2.400 Meter ergeben hatte. Als der A330 die Räder auf der Landebahn aufsetzte, hatte der A321 den Abrollweg bereits erreicht und mit der gesamten Rumpflänge die Runway verlassen.

Im Debriefing des Fluges wurde klar, dass die Informationslage zur Thematik Clearance "Landing behind Landing" durchwachsen war und, wie so oft, mithilfe der verfügbaren Dokumentation nicht sofort und intuitiv verständlich aufgearbeitet werden konnte. Dies veranlasste die Besatzung, einen Report an ihre Flight Safety-Abteilung zu verfassen, für den wir uns an dieser Stelle noch einmal herzlich bedanken möchten.

Ein weiterer Bericht der Besatzung eines anderen Fluges: Ein Anflug am Flughafen München bei hoher Wolkenuntergrenze, guten Sichtverhältnissen, schwerem Flieger und einer technischen Einschränkung, die die Landedistanz etwas erhöht. Bei der Übergabe zum Tower konnte die Crew das vorausfliegende Flugzeug, das seine Landefreigabe bereits erhalten hatte, gut erkennen. Unter 1.000 Fuß bekam die Besatzung folgende Information vom Tower: "Traffic is about to vacate, expect late Landing Clearance". Der Fokus der Crew lag nun auf dem ausrollenden Flugzeug, das auf der Runway sichtbar immer langsamer wurde, aber dennoch den aus der Luft scheinbar passenden High-Speed Turn-off nicht zum Abrollen nutzte. Die Landefreigabe wurde erteilt, als der Flieger noch nicht von der Bahn gerollt war. Die Piloten waren nicht auf der Towerfrequenz gewesen, als das vorausfliegende Flugzeug die Anweisung vom Towerlotsen erhalten hatte, den hinteren High-Speed-Taxiway zu nutzen. Die für die Crew dadurch unklare Situation, das hohe Landegewicht und die technische Einschränkung führten dazu, dass man sich dazu entschied, in Bodennähe durchzustarten.

Den Kollegen war nicht bewusst, dass der Lotse das Verfahren Reduced Runway Separation angewandt hatte und es sich nicht um eine Unterschreitung vorgegebener Abstände handelte. Damit sind sie nicht allein. Im Gespräch mit einigen in der Vereinigung Cockpit aktiven Kolleginnen und Kollegen wurde ersichtlich, dass viele Besatzungen nicht genau wissen, was sich hinter diesem Verfahren, das seit 25 Jahren Anwendung findet, verbirgt.

Reduced Runway Seperation ist nicht mit Land And Hold Short Operations (LAHSO) zu verwechseln. LAHSO ist in den meisten deutschen Flugbetrieben untersagt und besteht aus einer Freigabe zur Landung mit Stillstand an einem Haltebalken vor z.B. einer kreuzenden Piste.

Wirbelschleppenstaffelung bleibt von der Anwendung des Verfahrens Reduced Runway Separation unberührt.

Reduced Runway Separation

Gerade in Zeiten mit starkem Verkehrsaufkommen sind die Slots auf der Runway eines großen Verkehrsflughafens ein knappes Gut. Insbesondere an großen Drehkreuzen, in denen Passagiere möglichst nahtlos auf Anschlussflüge umsteigen sollen, wechseln sich geringes Verkehrsaufkommen mit regelrechten Rush Hours ab. Um die zur Verfügung stehende Runway Capacity nutzen zu können, versucht man, die Bahnbelegung durch ein startendes oder landendes Flugzeug möglichst kurz zu halten, u.a. durch bauliche Maßnahmen wie geeignete High-Speed-Turnoffs. Im A380 (gone but not forgotten) gibt es dafür sogar eine Brake-to-vacate-function der Autobrake. Oft findet sich in den AOI's der Hinweis auf HIRO (High Intensity Runway Operations) mit Hinweisen zu den gewünschten Abrollwegen von einer Runway für die verschiedenen Flugzeugklassen. Eine weitere Möglichkeit, die Kapazität der Runway möglichst gut zu nutzen, ist die Anwendung der Reduced Runway Separation durch die Lotsen und Lotsinnen.

ICAO Doc. 4444 beschreibt im Kapitel 7.11 das Verfahren und die Voraussetzungen für die Anwendung. Grundsätzlich muss hierfür eine Risikobewertung für jede Runway durchgeführt werden, auf der das Verfahren genutzt werden soll, um ein akzeptables Sicherheitsniveau nachzuweisen. Das Verfahren muss in der AIP veröffentlicht sein und ist seitens ICAO nur bei Tag vorgesehen.

Die DFS nutzt das Verfahren dennoch seit jeher auch bei Nacht und hat diese Abweichung zur ICAO auch in der AIP veröffentlicht. Vor kurzem hat allerdings die EASA diese und andere ICAO-Vorgaben in europäisches Recht übernommen. Möchte man nun davon abweichen, muss ein gleichbleibendes Sicherheitsniveau nachgewiesen werden. Dazu muss der entsprechende

Reduced Runway Seperation ist nicht mit Land And Hold Short Operations (LAHSO) zu verwechseln. LAHSO ist in den meisten deutschen Flugbetrieben untersagt und besteht aus einer Freigabe zur Landung mit Stillstand an einem Haltebalken vor z.B. einer kreuzenden Piste. Wirbelschleppenstaffelung bleibt von der Anwendung des Verfahrens Reduced Runway Separation unberührt.

Flight Safety

Staat ein so genanntes "Alternate Means of Compliance" einreichen. Inhalt sind u.a. mehrere Nutzerkonsultationen und ausführliche Risikobewertungen zu jeder einzelnen Landebahn, auf der das Verfahren angewendet werden soll. Dies wurde von der DFS durchgeführt.

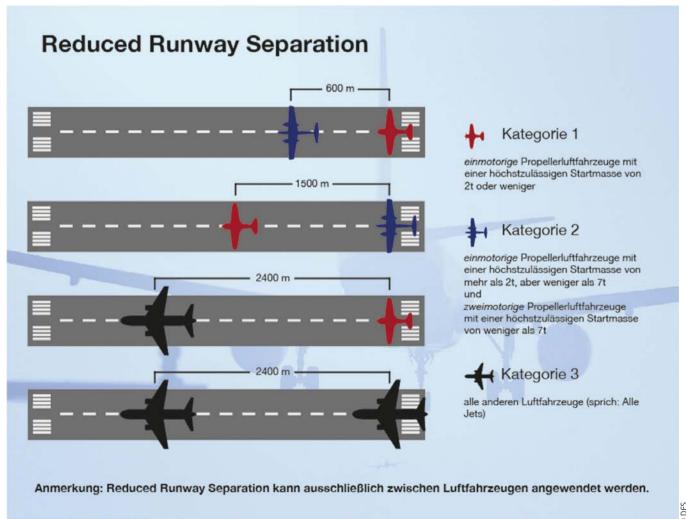
Somit kann in Deutschland Reduced Runway Separation weiterhin bei Tag und bei Nacht angewendet werden. Die Lotsinnen und Lotsen stellen sicher, dass dafür bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind:

- Preceding Traffic is in motion (dies wird von der Flugsicherung beurteilt)
- Dry or wet RWY ("Braking action not adversely affected"), GRF RWYCC mind. 5 auf gesamter Piste
- Ceiling & Visibility min. 1.000 Fuß bzw. 5.000 Meter
- TWC ≤ 5kts
- Nachfolgendes Flugzeug erhält eine Verkehrsinformation
- Die Runway muss dafür zugelassen sein
- Es müssen eindeutige visual cues (Landmarken oder Bodenlageradar) zur Bemessung des Mindestabstands vorhanden sein

Die Landmarken müssen es den Lotsen ermöglichen, die Entfernung zwischen zwei Luftfahrzeugen zu beurteilen. Diese können z.B. Abrollwege oder Masten sein. Alternativ kann ein Bodenradar genutzt werden, welches die Abstände genau markieren kann. In der DFS wird ein Systemverbund aus verschiedenen technischen Systemen genutzt, der als Advanced Surface Movement Guidance and Control System (ASMGCS) bezeichnet wird. Dadurch kann an einigen Towern die Bodenlagedarstellung zur Kontrolle genutzt und die darauf dargestellten Abstände zwischen Luftfahrzeugen zur Staffelung verwendet werden.

Hierbei sind die erlaubten Mindestabstände abhängig von der Kategorie der Flugzeuge und der Konstellation (wer fliegt hinter wem?): Folgt z.B. ein Jet einem anderen Jet, beträgt der Mindestabstand 2.400 Meter. Folgt ein Jet einem LFZ der Kategorie 1 oder 2, ist das Verfahren der Reduced Runway Separation nicht zulässig.

Sind alle Voraussetzungen erfüllt und wird der Abstand zwischen zwei Flugzeugen den beschriebenen Werten beim Überflug der Pistenschwelle entsprechen, kann der Tower



Losgelöst vom Verfahren Reduced Runway Separation gilt: Die Landefreigabe braucht nicht zurückgehalten zu werden, bis die vorgeschriebene Staffelung hergestellt ist, wenn ausreichende Gewissheit darüber besteht, dass die erforderliche Staffelung zu dem Zeitpunkt bestehen wird, an dem das Luftfahrzeug die Pistenschwelle überfliegt. Ein Luftfahrzeug darf jedoch nicht zur Landung freigegeben werden, bevor nicht ein vorher landendes Luftfahrzeug die Pistenschwelle überflogen hat.

einem nachfolgenden Flugzeug eine Landefreigabe erteilen. Wichtig zu verstehen ist, dass dem nachfolgenden Flugzeug nach wie vor die gesamte Runway zur Verfügung steht. Es wird lediglich der entsprechende Mindestabstand zu einem voraus gelandeten oder startenden Flugzeug zu jeder Zeit auf oder über der Piste gewährleistet. Dieser muss zum Zeitpunkt der Landefreigabe an das nachfolgende Flugzeug noch nicht erreicht sein; es muss lediglich sichergestellt sein, dass der Abstand erreicht sein wird, wenn das nachfolgende Flugzeug die Pistenschwelle überfliegt.

Losgelöst vom Verfahren Reduced Runway Separation gilt:

"Die Landefreigabe braucht nicht zurückgehalten zu werden, bis die vorgeschriebene Staffelung hergestellt ist, wenn ausreichende Gewissheit darüber besteht, dass die erforderliche Staffelung zu dem Zeitpunkt bestehen wird, an dem das Luftfahrzeug die Pistenschwelle überfliegt. Ein Luftfahrzeug darf jedoch nicht zur Landung freigegeben werden, bevor nicht ein vorher landendes Luftfahrzeug die Pistenschwelle überflogen hat." (Auszug aus Betriebsanweisung Flugverkehrsmanagement, der Arbeitsgrundlage für das Lotsenpersonal)

Während für einen bevorstehenden Take-off die Take-off Clearance i.d.R. unmittelbar vor dem Take-off erteilt wird, ist bei der Erteilung der Landing Clearance ein etwas größerer Puffer wünschenswert. Die Landing Clearance erst in einer Höhe von 50 Fuß zu erhalten, wäre schon wegen der möglichen Belegung der Frequenz durch andere Verkehrsteilnehmer (z.B. ein beim Tower eincheckendes anderes Flugzeug) nicht praktikabel.

In der Praxis kommt Reduced Runway Separation hauptsächlich zwischen Start und Landung zur Anwendung. Der Standard ist Pistenstaffelung, das heißt, eine Pistenlänge liegt zwischen einem Start und einer Landung. Der Abstand zwischen den involvierten Flugzeugen ist also je nach Flughafen sehr unterschiedlich und hat dann bei einer 4.000 Meter langen Piste deutlich größere kapazitive Auswirkungen als beispielsweise bei einer 3.000 Meter Piste. Lotsinnen und Lotsen "zielen" nicht auf die herabgesetzte

Pistenstaffelung, dennoch können sie sich bewusst dafür entscheiden, keine 4.000 Meter Abstand zwischen den Flugzeugen unter den genannten Voraussetzungen zu planen. Rein juristisch dürfen sich sogar zwei Flugzeuge gleichzeitig auf der Runway befinden, sofern der Abstand gewährleistet ist, beispielsweise wenn ein voraus gelandetes Flugzeug einen long rollout auf der Bahn macht. In diesem Fall darf das nachfolgende Flugzeug trotzdem eine Landefreigabe erhalten und die Räder auf die Bahn setzen. Aus Sicht von Flight Safety stellt sich die Frage: Sollten wir auf einer Bahn aufsetzen, auf der sich noch ein anderes Flugzeug befindet?

Zwei Beispiele aus dem Flugbetrieb illustrieren die Risiken:

Im Juni 2010 landete ein A320 bei bestem Wetter in München. Bis kurz vor dem Abrollen von der Landebahn gab es keinerlei Auffälligkeiten, doch dann wurde die Situation plötzlich nochmal spannend, wie der folgende Report zeigt: "Nach einer normalen Landung in München auf der Bahn 26R steuerte ich das Flugzeug auf den Abrollweg. Während der Kurve fiel die Bugradsteuerung aus und das Flugzeug rollte trotz Lenkeinschlages geradeaus weiter in Richtung Wiese. Die ECAM Warnung ,Antiskid and Nose Wheel Steering Fault' erschien. Trotz defektem Antiskid konnte ich das Flugzeug wenige Meter vor dem Rand des Rollweges zum Stehen bringen. Unser Leitwerk ragte noch in die Landebahn hinein, so dass diese etwa 15 Minuten gesperrt wurde. Nach APU Start ließ ich die Triebwerke abstellen. Ein Schlepper konnte sich gerade eben noch vor unser Bugfahrwerk positionieren und schleppte uns zum Parkplatz. Alle Reifen der Hauptfahrwerke wurden durch das Blockieren beim Bremsen beschädigt."

Dieser Fall illustriert: Auch wenn alles darauf hindeutet, dass ein Flugzeug die Bahn in Kürze verlassen wird, kann es plötzlich doch ganz anders kommen. Aber selbst, wenn dieser unwahrscheinliche Fall eintritt, reichen dann 2.400 Meter nicht trotzdem, um rechtzeitig zum Stillstand zu kommen? In aller Regel schon, aber vielleicht ist es gerade die unerwartete Situation auf der Bahn voraus, die eine Long Landing auslöst.

So geschehen bei einem A340 im März vergangenen Jahres

beim Anflug auf Frankfurt. Auch diesmal war der preceding traffic noch dabei, die Bahn zu verlassen, als der Lotse dem Flugzeug in etwa 200 Fuß die Landefreigabe erteilte. Der FO, Pilot Flying, berichtet: "Der Flieger auf der Bahn lenkte mich stark ab, sodass ich ein bisschen von der Centerline und vom Vertikalprofil abwich. Bei Überfliegen der Schwelle war der andere Flieger geradeso von der Bahn, soweit man das in der Dunkelheit beurteilen konnte. Ich konnte den Flieger noch in Limits korrigieren, durch die Distraction flarte ich aber etwas zu früh, sodass die Landung etwas lang wurde."

Die Sichtbarkeit des vorausfliegenden Flugzeuges ist bei Nacht beeinträchtigt, da die Positionsbeleuchtung in der Bahnbeleuchtung untergehen kann. Die Suche nach vorausfliegenden Flugzeugen bindet Kapazitäten der Besatzung, die an der Stelle für den Endanflug genutzt werden sollten. Die späte Erkenntnis, dass sich ein weiterer Flieger auf der Bahn befindet, kann in dieser dynamischen Situation – bei Unwissenheit über die herabgesetzte Staffelung – zur Überraschung der Crew beitragen. Eventuelle hektische Reaktionen bergen immer ein Risiko für Fehler, die durch eine frühzeitige und klare Kommunikation zwischen Lotsenpersonal und Crews vermeidbar wären.

Lotsinnen und Lotsen haben die Verpflichtung, dem nachfolgenden Verkehr eine Verkehrsinformation über das vorausfliegende Flugzeug zu geben. Oft wird dabei zusätzlich erwähnt, dass mit einer späten Landefreigabe zu rechnen ist. Diese Information an das landende Flugzeug trägt dazu bei, der Besatzung die Situation im Endanflug bewusst zu machen.

Bei der Anwendung von Reduced Runway Separation ist es essenziell, mit der Besatzung des nachfolgenden Flugzeugs die Anwendung von herabgesetzter Pistenstaffelung und Verkehrsinformationen über das voraus landende oder startende Flugzeug so früh und so klar wie möglich zu kommunizieren, um Missverständnissen und Unruhe im Cockpit in der kritischen Phase des Fluges vorzubeugen.

Der Hinweis "[...] traffic is about to vacate[...]" hat im oben geschilderten Fall anscheinend nicht für Klarheit über die Anwendung von Reduced Runway Separation bei der Besatzung gesorgt. Hierzu gibt es leider bisher keine Standard-Phraseologie. Neben der genannten Möglichkeit kursiert u.a. die Freigabe "Reduced Runway Separation applies; Runway XX cleared to land". Die Festlegung einer Standard-Phraseologie wurde innerhalb der DFS angestoßen.

Sollte der Anflug doch abgebrochen werden müssen (z.B.

aufgrund eines ungeplanten Stehenbleibens des zuvor gelandeten Flugzeuges auf der Runway, wie im oben geschilderten Fall eines kaputten Bugfahrwerks, oder aus anderen Gründen ATC- oder cockpitseitig), sind vom Lotsenpersonal folgende Aktionen zu erwarten:

- a. Vorausfliegender Start: Sollte das landende Flugzeug einen GoAround einleiten müssen (egal aus welchem Grund), hat die Crew bereits eine Information über das vorausfliegende LFZ bekommen. Das Situationsbewusstsein ist sofort erhöht. Die Lotsen wenden dann Staffelung nach Sicht in Flugplatznähe an und werden einem der beteiligten Flugzeuge Steuerkurse anweisen.
- b. Vorausfliegende Landung: Gibt die Flugsicherung der vorausfliegenden Landung eine Rollanweisung und wird diese korrekt zurückgelesen, ist davon auszugehen, dass das Flugzeug diesen Abrollweg benutzen wird, in Bewegung bleibt und dadurch die Reduced Runway Separation sichergestellt ist. Wird eine entsprechende Freigabe zögerlich oder falsch zurückgelesen, werden die Lotsinnen und Lotsen der folgenden Landung einen Go Around anweisen, weil sie Zweifel an der korrekten Ausführung der Freigabe haben. Dann kann oftmals das veröffentlichte MAP abgeflogen werden.

Obwohl die in diesem Artikel geschilderten Beispiele Einzelfälle waren, so möchten wir das Risiko, dass ein Flugzeug ggf. nicht wie erwartet die Runway verlässt, dennoch nicht leichtfertig abtun.

Fazit

Reduced Runway Separation ist ein sinnvolles Verfahren, das es den Lotsen erlaubt, frühzeitig eine Landefreigabe auszusprechen, obwohl sich bei Überfliegen der Schwelle noch ein anderes Flugzeug auf oder über der Piste befinden darf. Aus Sicht des Cockpits eignet sich bei vorausfliegender Landung (dem aus Cockpit-Sicht entscheidenderen Fall) das bei vielen Fluggesellschaften etablierte "1.000 Fuß-Gate". Für das Lotsenpersonal ist es allerdings zu diesem Zeitpunkt nicht immer klar, ob Reduced Runway Separation zur Anwendung kommt. Davon unbenommen haben sowohl Tower- als auch Flight-Crew natürlich jederzeit einen Plan B, falls danach etwas unvorhergesehenes passiert. Befindet sich gemäß des Verfahrens noch ein anderes Flugzeug auf der Landebahn, während man selbst die Bahnschwelle überfliegt, sollte dieses sich zweifelsfrei außerhalb der eigenen ILD befinden. Ansonsten gibt es selbstverständlich nur eine Lösung: GoAround!

Rainbow Stripes -Wir bekennen Farbe

Unsere Gesellschaft wird immer bunter und diverser, dies spiegelt sich glücklicherweise auch bei Cockpitbesatzungen wider.

Katharina Dieseldorff FO B747 AG Diversity and Social

Auch dort gibt es eine große Vielfalt von individuellen Charakteristiken, Lebensstilen oder -entwürfen und die Akzeptanz, Toleranz und Wertschätzung aller Menschen ist für uns als Vereinigung Cockpit (VC) von großer Bedeutung. Begriffe wie Diversität und Inklusion sollen mit Leben gefüllt werden, denn zahlreiche Studien zeigen, dass diverse und inklusive Unternehmen mit vielfältigen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen effektiver arbeiten, eine höhere Zufriedenheit aufweisen und innovativer auf Herausforderungen reagieren.

Doch was bedeuten Diversität und Inklusion konkret?

Diversität bedeutet Vielfalt von Menschen und Lebensformen, Inklusion bedeutet, dass alle Menschen überall beteiligt sein können. Ziel dieser Konzepte ist es, ein positives und offenes Klima zu schaffen, in dem alle Menschen wertgeschätzt und respektiert werden.

Eine Gruppe, die besonders für Aufklärung, Akzeptanz und Anerkennung einsteht und kämpft, ist die so genannte LGBTI-QA+ Community, die für einen Zusammenschluss verschiedener unterrepräsentierter Gruppen steht und deren Bezeichnungen sich im Laufe der Zeit erweitert und verändert. Dieser Prozess ist fließend und wird auch in Zukunft ständiger Veränderung und Erweiterung unterliegen, denn Menschen sind vielfältig und entwicklungsfähig.

Die Abkürzung bedeutet folgendes:

- L steht für lesbisch und bezeichnet Frauen, die sich sexuell und/oder romantisch zu Frauen hingezogen fühlen.
- G steht für gay, zu Deutsch schwul und bezeichnet Männer, die sich sexuell und/oder romantisch zu Männern hingezogen fühlen.
- B steht für bi und bezeichnet Personen, die sich sexuell und/ oder romantisch sowohl zum gleichen, als auch zu einem anderen Geschlecht hingezogen fühlen.
- T steht für trans* und bezeichnet Menschen, deren Geschlechtsidentität oder Geschlechterrolle von dem Geschlecht abweicht, das ihnen zu Beginn ihres Lebens zugewiesen wurde. Transfrauen sind Menschen, denen bei der Geburt das Geschlecht "männlich" zugeordnet wurde, Transmännern wurde entsprechend zur Geburt das Geschlecht "weiblich" zugeordnet.
- I steht für inter* und bezeichnet Menschen, die genetisch, anatomisch und/oder hormonell nicht eindeutig als weiblich oder männlich zugeordnet werden können.

- Q steht für queer und ist ein Sammelbegriff für sämtliche sexuelle Orientierungen und geschlechtliche Identitäten, die nicht der so genannten Norm entsprechen.
- A steht für asexuell und bezeichnet Menschen, die zwar eine romantische Beziehung zu einer anderen Person aufbauen können, aber kein Bedürfnis nach sexuellen Kontakten verspüren.
- Durch das + wird ausgedrückt, dass es noch weitere Arten von sexueller Identität gibt und es steht für die weitere Inklusion und Akzeptanz.

Darüber hinaus gibt es natürlich noch weitere Begriffe und Formen, die in unserem Flyer "Rainbow Stripes" dargestellt und erklärt werden, diesen findet Ihr auf der VC Website unter https://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/AG DAS/Farbe bekennen.pdf

Dabei ist es uns wichtig das Bewusstsein zu schärfen, dass "anders sein" nicht negativ, sondern eine Chance ist und als solche gesehen wird. Vor allem das beschriebene Klima der Akzeptanz, Toleranz und des Respekts soll geschaffen werden. Denn alle Menschen sind gleichwertig.

Wer Diskriminierung beobachtet, sollte einschreiten und sich für Mitmenschen einsetzen. Und wer diskriminiert wird, muss auf uns alle zählen können.



Nachruf



Professor Gerhard Faber

Der geistige Vater des ILST-Studiums ist unerwartet verstorben

Professor Dr. Gerhard Faber starb am 24.11.2021, im Alter von 82 Jahren an plötzlichem Herzversagen. Wir trauern mit den Hinterbliebenen um einen langjährigen Freund und Kollegen. Die Bestattung fand, auf seinen Wunsch hin, im engsten Familienkreis statt.

Er war, was heute kaum noch bekannt ist, der geistige Vater und Mitbegründer des heutigen ILST-Studiums (für Piloten) in Bremen, was bisher von über 1.000 Studenten und Studentinnen erfolgreich absolviert wurde. Bis zuletzt war er als Hochschullehrer in Darmstadt tätig und, bis vor wenigen Jahren, noch als Privatpilot und Fluglehrer im Hanseatischen Fliegerclub (HFC) in Egelsbach.

Gerhard Faber, Jahrgang 1939, war zeitlebens der Luftfahrt und den Piloten eng verbunden, obwohl er den Weg an die Hochschule einschlug. Er begann 1955 in der Nähe von Kassel mit dem Segelfliegen. In den sechziger Jahren folgten AZF und PPL, später CVFR, Nachtflug- und Lehrberechtigung. Unterstützt durch die VC arbeitete er 1973 in Phönix/Arizona (an der Lufthansa-Flugschule) an seiner Habilitation. Mitglieder des 78. Lehrgangs (NFF), dessen Gast er war, halfen ihm dabei wesentlich. Dabei erwarb er auch gültige FAA-Lizenzen.

Nach einer Phase der Berufstätigkeit in Nachrichtentechnik und Avionik Physik studierte er Elektrotechnik/Elektronik in Frankfurt und Didaktik der Elektrotechnik und Schaltungsanalyse an der technischen Hochschule, heute TU, Darmstadt.

Dort übernahm er später einen Lehrstuhl für Technik/Didaktik und Nachrichtentechnik. Nach dem Fall des "eisernen Vorhangs" engagierte er sich, bis zu seiner Emeritierung, zusätzlich als Professor an der TU-Chemnitz.

Die Corona-Pandemie und die damit verbundene Entlassung vieler Piloten hat einmal mehr deutlich gezeigt, wie wichtig es ist, einen anerkannten Berufsabschluss zu besitzen. Auf die Möglichkeit in Deutschland, neben der Ausbildung zum Verkehrspiloten durch ein paralleles Studium einen akademischen Abschluss zu erlangen, hat Gerhard Faber schon sehr früh (beginnend in den 1960er Jahren) u.a. durch mehrere Veröffentlichungen hingearbeitet. Die Ausbildung, z.B. an der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa, und die Qualifikation als Verkehrspilot entsprachen ohnehin einem FH-Studium. Dieses Ziel hat Gerhard Faber letztendlich mit dem ILST-Studium an der FH Bremen und der Lufthansa Verkehrsfliegerschule verwirklicht. Angehende Piloten und Pilotinnen haben dort die Möglichkeit, innerhalb von vier Jahren einen Bachelor-Abschluss (zuvor ein Diplom FH) zusammen mit dem theoretischen ATPL zu erwerben, weil unnötige oder doppelte Theorieinhalte entfallen. Der Erwerb von Fluglizenzen (ATPL, MPL) an einer Flugschule wird dabei als obligatorisches Praktikum im Studium gewertet.

Professor Faber hatte, basierend auf den Daten einer wissenschaftlichen Umfrage der VC unter Piloten, schon 1977 ein Buch publiziert: "Untersuchungen zur didaktisch-methodischen Struktur von Pilotenausbildungs-Systemen." (Verlag Holland und Josenhans, Stuttgart). Darüber hinaus war er auch für die VC in deren Schriftenreihe tätig; u.a. mit "Ausbildung von Verkehrsflugzeugführern" und: "Gutachten zur Einrichtung einer Pilotenausbildung an einer Hochschule".

Mit seinem profunden, theoretischen Wissen und seiner freundlichen Art, war er ein gern gesehenes und tragendes Mitglied der VC-Arbeitsgruppe "Hochschulausbildung für Piloten" in den 1990iger Jahren. Die VC plante damals einen eigenen Ausbildungsgang für Piloten und Pilotinnen an einer Hoch- und einer Flugschule zu etablieren. In Zusammenarbeit mit dem Vorsitzenden der Kultusministerkonferenz war man damit schon sehr weit gediehen, bis die Einführung der JAA/EASA-Regeln in Europa alle nationalen Pläne für Jahre zum Erliegen brachte. Übrig geblieben sind davon der ILST-Studiengang der Lufthansa in Bremen (mittlerweile gibt es in Deutschland allerdings mehrere Möglichkeiten zu einem entsprechenden Studium) und die wissenschaftliche Diskussionsplattform FHP e.V., die Gerhard Faber viele Jahre lang erfolgreich und engagiert als Präsident geleitet hat. Wichtige Themen dort waren u.a. "Man-Maschine-Interface" und die Zukunft der Arbeit von Piloten im Cockpit.

Wir Piloten und Pilotinnen sind Gehard Faber für seine grundlegende Vor- und Mitarbeit an einem anerkannten Berufsbild und sein großes Engagement für unseren Berufsstand dankbar. Wir werden ihn als Mensch und seine fachliche Kompetenz sehr vermissen.

In tiefer Trauer Bernd Kopf (ehem. VC-Vorstandsmitglied und Pressesprecher)

Vereinigung Cockpit verleiht Dr. Werner Joost-Preis an Prof. Dr. Gerhard Faber

In Anerkennung seiner herausragenden Verdienste um die Zivilluftfahrt und den Pilotenberuf hat die Vereinigung Cockpit den Dr. Werner Joost-Preis an Prof. Dr. Gerhard Faber verliehen.

Da Prof. Faber leider im November vorigen Jahres unerwartet verstorben ist, wurde der Preis posthum an seine Tochter Meike Faber übergeben.

Die Übergabe fand pandemiebedingt in kleinem Rahmen in der Hauptstadtrepräsentanz der VC in Berlin statt. Anwesend waren neben Meike Faber auch Capt. Raimund F. Neuhold, der u.a. in seiner Funktion als Vorstand (und heutiger Vorsitzender) des Forschungsnetzwerkes für Verkehrspilotenausbildung (FHP) lange und eng mit Prof. Faber zusammengearbeitet hat, VC-Vorstandsmitglied Lars Frontini, der den Dr. Werner Joost-Preis stellvertretend für den gesamten Vorstand übergab sowie der Leiter der VC-Hauptstadtrepräsentanz, Bastian Roet.

Prof. Faber hinterlässt die Gewissheit, dass sich seine Arbeit nicht nur im akademischen Kontext ausgewirkt hat, sondern auch ganz konkrete Verbesserungen für die Verkehrspilotinnen und -piloten in Deutschland gebracht hat. Durch die von ihm und dem Forschungsnetzwerk für Verkehrspilotenausbildung angestoßenen Möglichkeiten der Professio-

nalisierung und Akademisierung der Ausbildung sind die heutigen Schritte zur Einordnung des Pilotenberufs in den Deutschen Qualifizierungsrahmen überhaupt erst möglich geworden.

Ihm gebührt unser Dank und unsere tiefe Anerkennung für seine Verdienste um unseren Beruf, die sich in der Verleihung des Dr. Werner Joost-Preises spiegeln.

"Mein Vater hatte praktisch selbst Flügel" - Meike Faber

Von Prof. Faber bleibt neben seiner stets hilfsbereiten, unkomplizierten und bescheidenen Art, die mit einem ausgeprägten Verantwortungsbewusstsein zusammenkam, vor allem auch seine tiefgehende Begeisterung für das Fliegen in all seinen Facetten in Erinnerung. Wie Meike Faber berichtete, zog es ihren Vater selbst im Familienurlaub in fremden Ländern oft an die örtlichen Flugplätze, in seinem Arbeitszimmer hingen Bilder zur Fliegerei und letztlich hatte ihr Vater praktisch selbst Flügel, wie sie sagt.



VC-Vorstand Lars Frontini, Meike Faber, Raimund F. Neuhold (v.l.n.r)

Airport News

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

Sven Graßmück

FO A330

AG Airport and Ground Environment

Reduced Runway Separation

Wir wollen darauf hinweisen, dass aufgrund der Verkehrszunahme an den deutschen Flughäfen wieder verstärkt das Reduced Runway Separation Verfahren angewendet wird. Im Gegensatz zur ICAO wird dieses Verfahren in Deutschland auch bei Nacht angewendet. Weitere Details dazu findet Ihr im Artikel auf Seite 12 oder unter https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/airport-news

MUC

Bauarbeiten auf Apron 1 in zwei Phasen: In der ersten Phase (25.04.2022 – 15.05.2022) werden C3 Center, Blue und Orange gesperrt. C3 Center für Push-Back ist verfügbar. In der zweiten Phase (16.05.2022 – 10.06.2022) bleibt C3 Blue Line gesperrt, C3 Center und Orange sind uneingeschränkt nutzbar.

NUE

Auf Grund von häufigen Verrollern, wurde an der Kreuzung von M2/M3 ein Hotspot eingerichtet - Check Taxi Clearance!

PAD

Baustelle im Westen des Vorfeldes vorraussichtlich bis Anfang Mai abgeschlossen. Hier entstehen die neuen Positionen 12 (Code B), 13 (Code B) und 14 (Code C nicht parallel zu Code B). Die dazugehörigen neuen Positionen 12A, 13A und 14A können gleichzeitig von Code A Flugzeugen verwendet werden - Achtung Prop-Wash/Jet-Blast!

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

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 Graßmück unter: sven.grassmueck@vcockpit.de





AG UAS+ sucht Mitglieder

Denkst Du manchmal darüber nach, was für Luftfahrzeuge wir womöglich in 30 Jahren fliegen werden und ob es dann Homeoffice für Piloten gibt? Dich interessieren stark automatisierte oder potenziell autonome Systeme, unbemannten Luftfahrzeuge oder Luft-Taxis? Du steuerst nicht nur beruflich Dein Flugzeug oder Deinen Helikopter, sondern vielleicht auch Drohnen oder Modellflugzeuge?

Dann ist die AG UAS+ genau das Richtige für Dich. Wir beschäftigen uns mit der sicheren Einführung von Unbemannten Luftfahrzeugen (Unmanned Aircraft Systems) und dem großen Plus, also Themen wie Automatisierung oder neuen Konzepten wie Drohnentaxis. Dabei sind wir national bis auf Ebene des Bundesverkehrsministeriums aktiv, unterstützen auf europäischer Ebene in EASA-Arbeitsgruppen und vertreten die Pilotensicht durch unseren weltweiten Dachverband IFALPA selbst bei ICAO.











BAG bekräftigt dreimonatige Ankündigungsfrist für Brückenteilzeit

Dr. Claudia Jakobi Leiterin Rechtsabteilung Vereinigung Cockpit

Arbeitnehmer sollten bei Anträgen auf eine zeitlich befristete Verringerung ihrer Arbeitszeit gemäß § 9a TzBfG (Brückenteilzeit) darauf achten, dass sie die gesetzlich vorgeschriebene Mindestankündigungszeit von drei Monaten einhalten. Wird eine zeitlich befristete Teilzeit ("Brückenteilzeit") unter Verkürzung der dreimonatigen Ankündigungsfrist beantragt, ist damit nicht immer ein Teilzeitbeginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt gewollt. (§§ 8, 9a Teilzeitund Befristungsgesetz (TzBfG))

Hintergrund

Seit Anfang 2019 können Arbeitnehmer in Betrieben mit mehr als 45 Arbeitnehmern vom Arbeitgeber nicht nur eine dauerhafte, sondern auch eine zeitlich beschränkte Verringerung ihrer Arbeitszeit verlangen. Voraussetzung einer solchen "Brückenteilzeit" ist u.a., dass das Arbeitsverhältnis länger als sechs Monate bestanden hat und dass die gewünschte Zeitdauer einer Arbeitszeitverringerung mindes-

tens ein Jahr und höchstens fünf Jahre beträgt (§ 9a Abs.1 Teilzeit- und Befristungsgesetz - TzBfG).

Ebenso wie bei der "normalen", zeitlich unbefristeten Arbeitszeitverringerung gemäß § 8 TzBfG müssen Arbeitnehmer, die eine Brückenteilzeit in Anspruch nehmen wollen, dies dem Arbeitgeber in Textform mitteilen, und zwar spätestens drei Monate vor dem Beginn der gewünschten Arbeitszeitverringerung (§ 9a Abs. 3 S. 1 i.V.m. § 8 Abs. 2 S. 1 TzBfG). Die Dreimonatsfrist soll es Arbeitgebern ermöglichen, sich auf die neue Situation einzustellen, z.B. durch Einstellung einer Ersatzkraft.

Viele Arbeitnehmer halten in der Praxis bei einem Teilzeitantrag die gesetzliche Dreimonatsfrist nicht ein, oft weil sie wegen einer plötzlichen Änderung ihrer privaten Lebensumstände sehr schnell eine Arbeitszeitverringerung benötigen. Damit weichen diese Anträge zwar vom Gesetz ab, müssen aber trotzdem vom Arbeitgeber beachtet werden.

Denn Anträge auf eine dauerhafte Arbeitszeitverringerung gemäß § 8 TzBfG, denen zufolge die gewünschte Arbeitszeitverringerung bereits früher als in drei Monaten beginnen soll, legt das Bundesarbeitsgericht (BAG) in der Weise aus, dass damit "hilfsweise" der rechtlich frühestmögliche Beginn der Teilzeit beantragt werden soll (BAG, Urteil vom 20.07.2004, 9 AZR 626/03, Leitsatz 1). Denn in erster Linie geht es dem Arbeitnehmer, so das BAG, um die Arbeitszeitverringerung als solche und nicht so sehr um die Frage, ob sie einen oder zwei Monate früher oder später beginnt.

Mit Urteil vom 07.09.2021 hat das BAG nun klargestellt, dass diese für Arbeitnehmer günstige Auslegungsregel nicht ohne weiteres auf Brückenteilzeit-Anträge übertragen werden kann, die unter Verstoß gegen die Ankündigungsfrist gestellt werden. Denn da eine Brückenteilzeit von vornherein nur für eine begrenzte Zeit gelten soll, macht es (anders als bei einer dauerhaften Arbeitszeitverringerung) einen Unterschied, wann die Teilzeit beginnen soll.

Das Arbeitsgericht Düsseldorf (Urteil vom 30.06.2020, 5 Ca 1315/20) und das Landesarbeitsgericht (LAG) Düsseldorf gaben der Klägerin recht (Urteil vom 28.10.2020, 12 Sa 450/20). Das BAG hob die Entscheidungen der Vorinstanzen auf und wies die Klage ab.

Der Arbeitgeber hatte sich zwar bei einer zweiten Ablehnung, die er Ende Januar 2020 erklärte, u.a. auf betriebliche Ablehnungsgründe berufen. Das allein bedeutete aber noch keinen Verzicht auf die Einhaltung der gesetzlichen Mindestankündigungsfrist von drei Monaten. Entgegen der Auffassung der Arbeitnehmerin konnte ihr Antrag, den sie unter Verletzung der gesetzlichen Mindestankündigungsfrist gestellt hatte, nicht als ein Angebot ausgelegt werden, dass die Änderung der Arbeitszeit dann eben zum frühestmöglichen Zeitpunkt wirksam werden sollte.

Eine solche Auslegung eines zu kurzfristig gestellten Teilzeitantrages ist zwar bei Anträgen auf eine dauerhafte Verringerung der Arbeitszeit der BAG-Rechtsprechung möglich, doch lässt sich diese Rechtsprechung nicht auf Anträge auf eine zeitlich befristete Brückenteilzeit übertragen.

Denn anders als bei einer dauerhaften Arbeitszeitverringerung, bei der es dem Arbeitnehmer in der Regel nur wichtig ist, dass sie überhaupt einmal beginnt, ist bei einem zu kurzfristig vor dem gewünschten Beginn gestellten Brückenteilzeitantrag unklar, ob der Arbeitnehmer eine Verkürzung der zeitlich befristeten Teilzeit wünscht oder aber eine Verschiebung des Zeitraums nach hinten.

Hinweis

Arbeitnehmer sollten bei Anträgen auf eine zeitlich befristete Verringerung ihrer Arbeitszeit gemäß § 9a TzBfG (Brückenteilzeit) darauf achten, dass sie die gesetzlich vorgeschriebene Mindestankündigungszeit von drei Monaten einhalten.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 07.09.2021, 9 AZR 595/20

Weitere Informationen

Haben Sie Fragen zur Teilzeitbeschäftigung? Gerne beraten wir Sie hierzu unter <u>recht@vcockpit.de</u>. Ihre VC Rechtsabteilung

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

Studium an der Embry-Riddle Aeronautical University

VC-Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf die Studiengebühren an der Embry-Riddle Aeronautical University (ERAU)

Die Embry-Riddle Aeronautical University gilt als renommierteste Hochschulen für Luft- und Raumfahrt und bietet knapp 70 Studiengänge und Zertifikate an. Die Kurse werden online oder in einem virtuellen Klassenzimmer angeboten. Das bedeutet, dass die Studenten ihre Bachelor- und Master-Studiengänge komplett online absolvieren können, ohne dass persönliche Seminare erforderlich sind, und dass sie bequem von zu Hause aus, im Büro, im Café oder auf Reisen studieren können. Die Kurse beginnen an zahlreichen Terminen über das ganze Jahr verteilt, so dass es keine langen Wartezeiten gibt.

Rabatt und Vorteile für VC-Mitglieder

Bei Nachweis der Mitgliedschaft erhalten VC-Mitglieder 10% Ermäßigung auf die Studiengebühren. Embry-Riddle bietet zudem Credits für das Abitur, Luftfahrtlizenzen und Vorbildung in Verbindung mit mehr als zwölf Jahren Berufserfahrung.

Weitere Informationen

- Kursangebot https://worldwide.erau.edu/degrees
- Zulassungsprozess
 https://europe.erau.edu/about-europe/earn-atpl-college-credits
- Kosten https://worldwide.erau.edu/admissions/cost-tuition

Kontakt

Kerstin Alicki +49(0)152-06522400 europe@erau.edu



Die **Kranken**versicherung für Piloten und deren Kinder

Als Pilot sorgen Sie tagtäglich für einen ökonomischen und sicheren Flugbetrieb. Ähnliches bieten wir Ihnen: Leistungscheck sowie Kostenoptimierung Ihrer Krankenversicherung. Häufig sind gerade Ihre Kinder nicht angemessen und viel zu teuer versichert.



Kindertarife starten bei uns ab 117 Euro.

Auf die Leistung kommt es an! Die Gesundheit Ihrer Familie, insbesondere der Kinder, ist das Wichtigste. Und das wollen Sie optimal abgesichert wissen. So gilt es zum einen finanzielle Aspekte zu berücksichtigen.

Für Ihre Kinder bieten wir Ihnen TOP Tarife zu besonderen Konditionen. Denn was die wenigsten wissen: Kinder müssen nicht zwangsläug dort versichert sein, wo die Eltern versichert sind. Diese Lösung ist nach der Geburt zwar unkomplizierter, meist aber nicht die beste Wahl. Die Prioritäten bei der Absicherung eines Kindes liegen anders, als bei einem Elternteil. Übrigens bilden Kinder noch keine Altersrückstellungen, daher kann man sie altersgerecht positionieren.

Und auch, wenn Sie Ihre Kinder in der gesetzlichen Krankenversicherung positionieren, können Sie sich für viele Bereiche ein "Mehr" an Leistungen über private Ergänzungsversicherungen sichern. Wir zeigen Ihnen gern alle Vor- und Nachteile bei den bestehenden und zukünftigen Absicherungen auf.



Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Achim Huck

*05.04.1955 † 04.12.2021

Achim Huck flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. 1979 trat er der VC bei. Wir bedanken uns für 42 Jahre Mitgliedschaft.

Detlef Bosin

*13.01.1961 † 25.12.2021

Detlef Bosin war Kapitän bei der Germanwings. Seine VC-Mitgliedschaft begann er 2000, er war 21 Jahre treues Mitglied.

Erhard Grube

*07.10.1930 † 30.10.2021

Erhard Grube flog als Kapitän für die Lufthansa und er war Gründungsmitglied. Wir danken ihm für 52 Jahre Mitgliedschaft.

Liebe VC Freunde.

uns hat die Meldung erreicht, dass Herr Dirk Schwiezer am 10.1.2022 verstorben ist. Herr Schwiezer war Gründungsmitglied und Mitglied des ersten Vorstandes unter Dieter Gades sowie langjähriger Vorsitzender der DLH Gruppenvertretung der Kapitäne.

Geboren am 5.11.1938 in Kaiserswert, verstorben am 10.1.2022 in Dreieich.

Josef Vollmert

*18.11.1938 † 23.01.2022

Josef Vollmert war Kapitän bei der LCAG. Er war seit 1971 VC-Mitglied, vielen Dank für 51 Jahre Treue.

Lüder Wittstock

*31.10.1944 † 26.02.2022

Lüder Wittstock flog als Kapitän für die Lufthansa. Er war seit 2001 Mitglied und so bedanken wir uns für 21 Jahre Treue.



Wir halten ihr Andenken in Ehren

Terminrückblick

20.-21. Oktober 2021 Klausur AG AGE

Die AG Airport and Ground Environment hat sich vom 20. – 21. Oktober in Bad Schandau zu einer Klausur getroffen. Inhaltlich wurde vor allem am Flughafencheck gearbeitet und die Kriterien anhand von Safety Risk Analysis neu bewertet, um den Flughafencheck transparenter zu machen und auf ein breiteres Fundament zu stellen.

Mehr über Kriterien und Methodik des Bewertungssystems findet Ihr auf www.vc-flughafencheck.de. Die Ergebnisse der AG-Arbeit erscheinen jedes Jahr auch in der VC Info mit dem Artikel "VC-Flughafencheck".



VC-Engagement bei den Europeans for Fair Competition (E4FC)

Europeans for Fair Competition (E4FC) ist ein Zusammenschluss von europäischen Fluggesellschaften und Berufsverbänden / Gewerkschaften, die Beschäftigte von Fluggesellschaften vertreten, die sich für fairen Wettbewerb und hohe Sozialstandards einsetzen, um den europäischen Luftverkehr und Arbeitsplätze in Europa zu sichern und die Konnektivität für die Bürger Europas zu erhalten. Auch die Vereinigung Cockpit (VC), vertreten durch Bastian Roet (Leiter VC-Hauptstadtrepräsentanz) und Johannes Bade (VC-Referent Internationale Beziehungen), ist Mitglied bei den E4FC.

In den vergangenen Monaten haben die E4FC vermehrt an Treffen mit Abgeordneten und Mitarbeitern der EU-Kommission und des EU-Parlaments teilgenommen. Es wurde verstärkt über das "Fit for 55 package" der EU-Kommission und dessen Auswirkungen auf die europäische Luftfahrt insbesondere im internationalen Kontext gesprochen. Außerdem wurden intensive Gespräche mit EU-Stakeholdern zur Revision der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemein-

schaft geführt. Hier stand insbesondere die Neudefinition der Begriffe "Home Base" und "Operational Base" im Vordergrund. Außerdem wurden Diskussionen zu Luftverkehrsabkommen, welche die EU vermehrt mit Drittstaaten schließt, geführt. Im Mittelpunkt stand hier das Luftverkehrsabkommen (Comprehensive Air Transport Agreement, CATA) welches die EU-Kommission mit dem Staat Katar ausgehandelt hat. Im Kontext der aktuellen COVID-19-Pandemie wurde verstärkt dafür geworben, dass die Aussetzung des Abkommens der EU-Kommission und ihren Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben würde, die Bestimmungen dieses Abkommens neu zu bewerten und möglicherweise zu ändern, um einen fairen Wettbewerb mit den europäischen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und die Erholung der europäischen Luftfahrtindustrie und den Schutz ihrer Arbeitsplätze zu gewährleisten.

Weitere Informationen

Findet Ihr auf der Website von Europeans for Fair Competition unter https://e4fc.eu/

28. Oktober 2021

2. Sitzung der AG Sprechfunk 2021 (Moritz Bürger, FO CRJ900)

Die AG Sprechfunk ist eine Institution des Bundesamtes für Flugsicherung (BAF) mit dem primären Ziel, das so genannte Sprechfunk-NfL aktuell zu halten. In diesem Dokument sind die in Deutschland gültigen Sprechgruppen- und Verfahren veröffentlicht. Während englischer Sprechfunk den europäischen Vorgaben folgen muss (z.B. SERA – Standardised European Rules of the Air), sind Sprechgruppen auf Deutsch Sache der Bundesrepublik. Die Vertreter der verschiedenen Flugsicherungen, Luftraumnutzer und des Flugsicherungspersonals diskutieren deswegen meist einmal jährlich über notwendige Anpassungen und mögliche Ergänzungen. Aufgrund mehrerer noch offener Themen aus der ersten Sitzung des Jahres, fand im Oktober 2021 ein zweites virtuelles Treffen der Gruppe statt. Die VC wurde dabei von Moritz Bürger vertreten, stellvertretender Leiter unserer Arbeitsgruppe Air Traffic Services. Es wurde unter anderem über die Notwendigkeit einer neuen Sprechgruppe für das Verlassen von geschütztem Luftraum diskutiert. Damit sollen Besatzungen von IFR-Flügen besser darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie in einen Luftraum einfliegen, in dem nicht jeder Verkehr bekannt ist und See and Avoid angewendet werden muss (z.B. Luftraum E oder G). Außerdem wurde sich die Gruppe darüber einig, dass die deutsche Abweichung von ICAO, TO oder FOR im Zusammenhang mit Flughöhen nicht zu benutzen, unnötig ist. SERA bietet hierfür alle Möglichkeiten, Missverständnisse zu vermeiden.

Oktober und November 2021 Leitlinien zur Drohnenpolitik (Moritz Bürger)

Bereits seit einigen Jahren ist die VC durch Mitglieder der Arbeitsgruppe UAS+ im sogenannten UAV-Beirat des Verkehrsministeriums (inzwischen mit dem Namen BMDV) vertreten. Insbesondere ist die VC in zwei der vier Arbeitsgruppen des BMDV aktiv – der AG1 "Luftverkehrssicherheit und Luftraumintegration", sowie der AG2 "Standards und Recht".

Der UAV-Beirat hat die Zeit seit der Bundestagswahl in mehreren virtuellen Treffen dazu genutzt, Leitlinien zur Drohnenpolitik zu entwerfen. Diese sollen den zukünftigen Verantwortlichen im Verkehrsministerium als Empfehlung und Orientierung dienen. Die VC vertritt hierbei unter anderem immer wieder die Stimme der beruflichen Helikopterbesatzungen. Diese sind nicht nur zu Start und Landung in niedrigen Höhen unterwegs, sondern führen dort auch ihre Einsätze durch. Das Höhenband bis 450ft beanspruchen aber eben auch unbemannte Luftfahrzeuge für sich. Die verschiedenen Nutzungszwecke sehen dabei auch den Einsatz von Drohnen außerhalb der Sichtweite ihrer Steuerer vor. In diesem Konfliktfeld setzt sich die VC für sichere Konzepte und den Einsatz entsprechender Technik ein, wie z.B. elektronische Erkennbarkeit. Außerdem ist auch immer ein adäquater Umgang mit unkooperativen Drohnen und damit verbundene Detektionstechnologien sowie Abwehrmaßnahmen an Verkehrsflughäfen ein wichtiges Anliegen.

Covid hat die Welt verändert, eine Chance für neues Denken?



Ein kostenfreier ½-Tages-Online-Workshop für unsere Mitglieder, in dem Wissen und Ressourcen ausgetauscht werden, um neuen Herausforderungen auf allen Ebenen Stand halten zu können:

- Wie finde ich emotionale Sicherheit und Souveränität in diesen unsicheren Zeiten?
- Was kann ich selbst beitragen, um all den Unsicherheiten besser zu begegnen?
- Wie kann ich standhaft und sicher auf die Zukunft blicken?

Nächster Termin: 22.04.2022 - 08:30-12:30





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

VC-Supportline

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

+49 (0)69 6959 76 222

Antiskid-Team

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

Benjamin Adler LH, 0176 34525962 Jens v. Allwörden LH, 0170 9668562 Marcus Baum LH, 0175 2963267 Klaus Bergert TUI, 0172 5179921 Falk Friedrichs, 0179 2955583 Volker Gold LH, 0177 7983735 Jens Gurges LCAG, 0172 9701200 Patrick Gramlich ex IQ, 0162 9898797 Sven Hammerstein TUI, 0160 90828000 Christian Hirschmann DLH, 0175 2271279 Jörg Höhnerbach Aerologic, 0170 4166060 Fabian Kant LH, 0163 1561662

Rouven Katz GWI, 0160 91119119 Ralf Konschak EWG, 0177 7029337 Timo Kratz GWI, 0151 46148778 Manfred Kuntz ex LH, 0151 58964747 Lars Lenwerder CLH, 0151 70004340 Steve Literski EW, 0151 40108727 Rolf Münter DLH. 0175 8384700 Matthias Naß TUI, 0173 2156839 Dirk Petersen BCS, 0162 2401331 Steffen Rauth CFG, 0151 58900166 Ebbi Schmidt SXD, 0151 70302686 Marcel Ohneberger GWI, 0173 7648990 Toni Warbruck LCAG, 0151 52517740

Bernd Würz ex CLH, 0175 2983639

Hans Zika LH, 0176 64939601

CISM-Team

CISM-Hotline: 0700-77007703



www.Stiftung-Mayday.de

Stichwort "CISM"



VC-Mediationsteam

Mediationsteam@vcockpit.de

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

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

Fluguntauglich?

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

✓ Medizinisches/Fachärzte

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

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

✓ Loss of Licence-Versicherung

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

Arbeits- und Versorgungsrecht

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

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

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



Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht's zur Online-Version des Aufnahmeantrags



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