2/2022

VEREINIGUNG COCKPIT

VC INFO

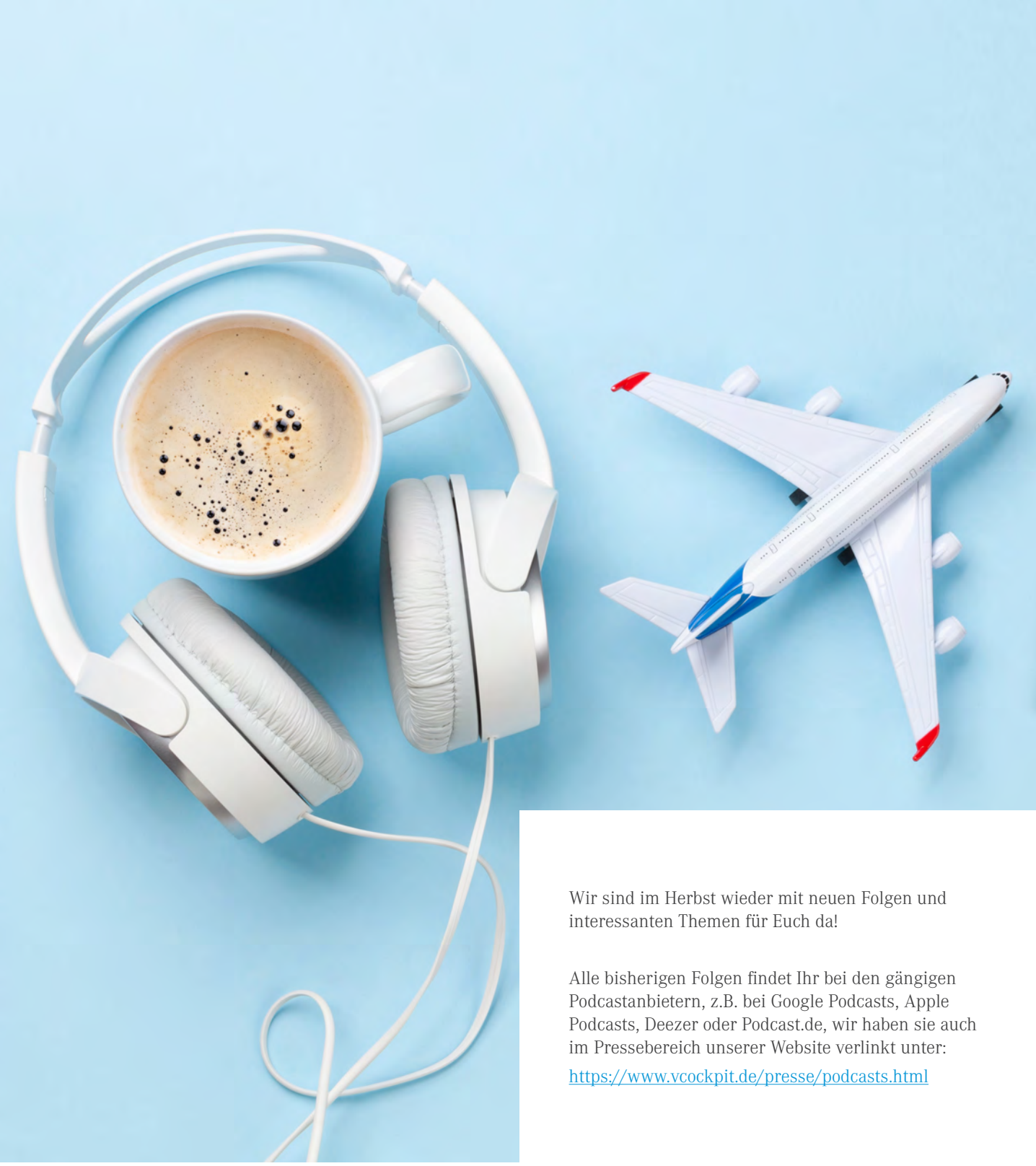
Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit

VC wird Mitglied im dbb

Stärkung unserer Interessenvertretung bei gleichzeitiger tariflicher Unabhängigkeit

© dbb, Vereinigung Cockpit e.V.

Der VC-Podcast macht Sommerpause



Wir sind im Herbst wieder mit neuen Folgen und interessanten Themen für Euch da!

Alle bisherigen Folgen findet Ihr bei den gängigen Podcastanbietern, z.B. bei Google Podcasts, Apple Podcasts, Deezer oder Podcast.de, wir haben sie auch im Pressebereich unserer Website verlinkt unter:

https://www.vcockpit.de/presse/podcasts.html

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

©Vereinigung Cockpit e.V.

Stefan Herth
Präsident Vereinigung Cockpit

die aktuelle Situation an den deutschen Flughäfen lässt uns mit großer Sorge auf die Sommerreisezeit blicken. Bereits jetzt hat die sehr stark ausgedünnte Personaldecke zu einer komplett überlasteten Infrastruktur geführt, sodass hunderte Flüge nicht wie geplant abheben und somit viele Reisende ihren Urlaub oder ihre Dienstreise nicht wie geplant antreten konnten. Täglich verliert der Luftverkehr an Vertrauen in der Bevölkerung.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wohin das Sparen der Unternehmen an personellen Ressourcen geführt hat. Während diese die Krise als Vorwand genutzt haben, um Personal abzubauen, hat die VC bereits im letzten Sommer davor gewarnt, dass ein schnelles Wiederhochfahren des Luftverkehrs nach der Krise nur möglich sein würde, wenn die Beschäftigten an Bord gehalten werden, und eine vorausschauende Personalpolitik angemahnt. Dennoch stehen wir jetzt vor der Situation, dass die verbliebenen Beschäftigten an der Belastungsgrenze arbeiten und der Druck zunehmend wächst. Da wirkt die Aussage von Lufthansa-CEO Carsten Spohr, man habe es "(...) mit dem Sparen an der ein oder anderen Stelle übertrieben", für viele Betroffene wie ein Schlag ins Gesicht. Dies gilt insbesondere für die tausenden mitten in der Corona-Krise arbeitslos gewordenen Beschäftigten der geschlossenen Lufthansa-Group-Flugbetriebe Germanwings, SunExpress Deutschland und Brussels Deutschland. Ein schwarzer Fleck auf den Westen der Sozialpartner!

Die Bundesregierung hat jetzt ihre Unterstützung zugesagt, um dem Luftverkehr aus dieser - diesmal selbstverschuldeten - Notlage zu helfen. Aber mit kurzfristigen Initiativen ist es nicht getan. Um die Branche für Beschäftigte wieder attraktiver zu machen, ist es unabdingbar, dem zunehmenden Verfall der Arbeitsbedingungen und -standards entgegenzuwirken und Unternehmen und Gewerkschaften gleichermaßen in die Pflicht zu nehmen, zukunftsfähige und faire Strukturen für Arbeitgeber sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu schaffen. Dabei dürfen Unternehmen und Arbeitnehmer erwarten, dass sich die Bundesregierung auch für fairen internationalen Wettbewerb und für vergleichbare Rahmenbedingungen in der Luftfahrtindustrie einsetzt.

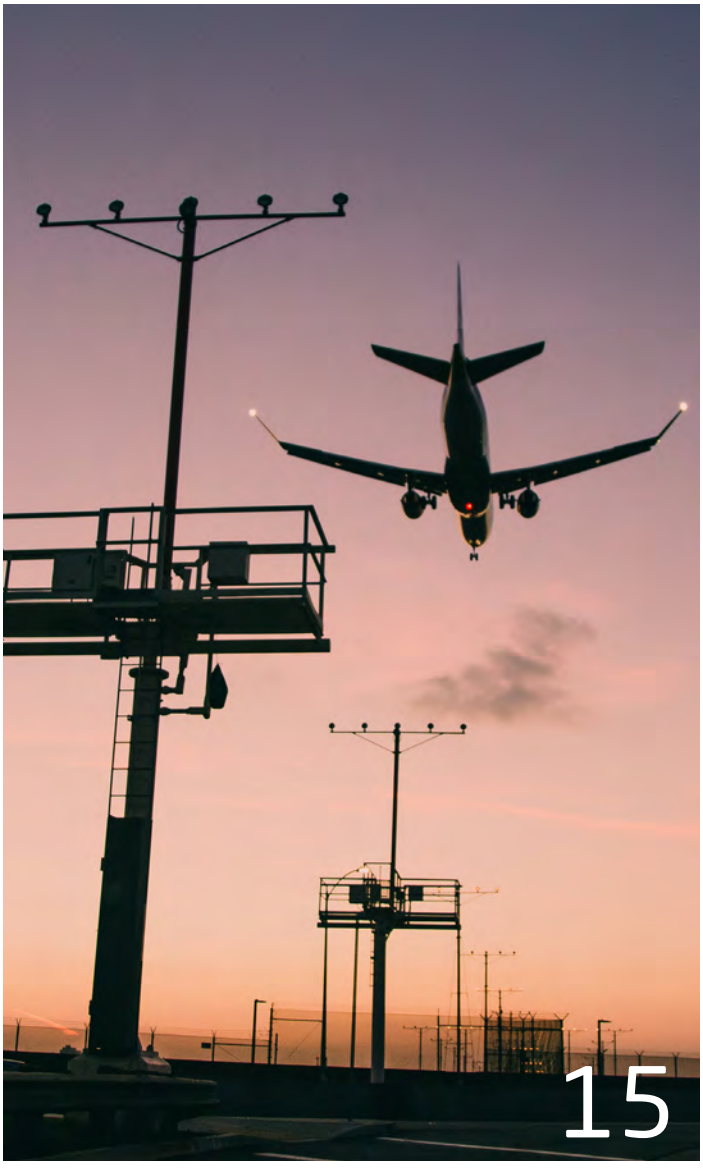
Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz ausländischer Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter zur Stabilisierung des Luftverkehrs aus unserer Sicht deutlich kritisch zu bewerten. Der Einsatz der Leiharbeitskräfte wird nicht schnell genug wirken, sondern kann erst ab Herbst Stabilisierungseffekte im System erzeugen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass Arbeitsbedingungen im Luftverkehr weiter großflächig auf schlechtem Niveau gehalten werden und unser Sektor damit langfristig unattraktiv für die Beschäftigten bleibt. Das kann nicht im Interesse von Unternehmen, Politik oder Arbeitnehmern liegen.

Ganz im Gegenteil: Die Arbeits- und Vergütungsbedingungen müssen langfristig verbessert und krisensicher stabil gehalten werden, um qualifiziertes Personal zu finden und dauerhaft zu binden. Doch das geht nicht von allein, es braucht strukturelle Verbesserungen: Die Rechte von Gewerkschaften und Betriebsräten bei der Aufnahme von Verhandlungen müssen deutlich gestärkt werden!

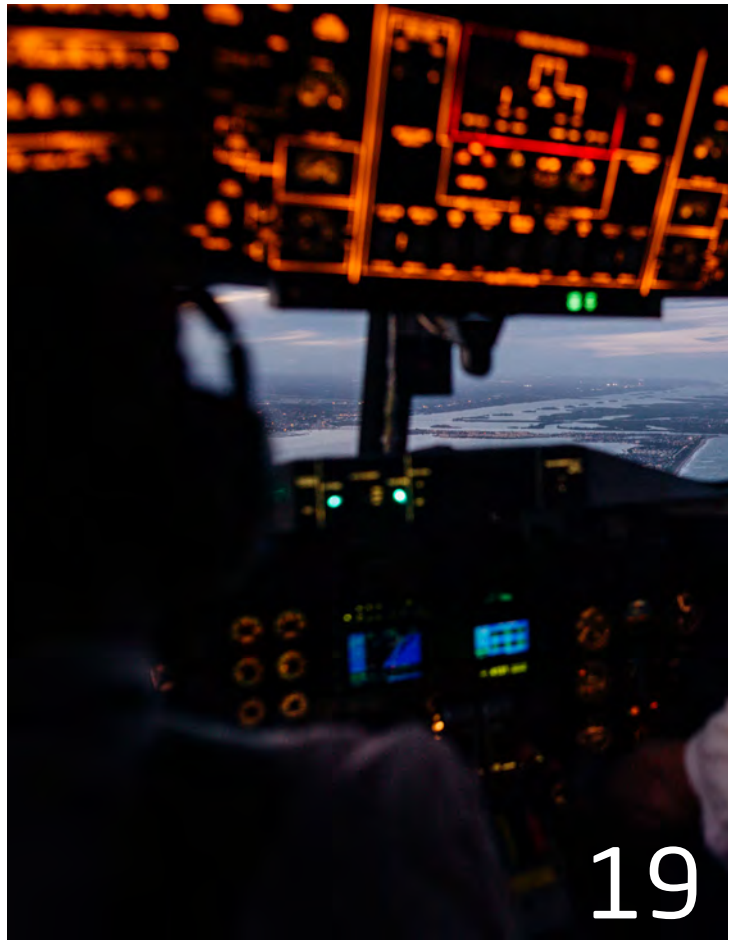
Nicht zuletzt darf es bei kurzfristigen Initiativen keinerlei Abstriche bei der Flugsicherheit geben. Eine sichere Flugdurchführung hat für uns oberste Priorität.

Wie wichtig unsere Branche für eine Exportnation wie Deutschland ist, haben wir in den vergangenen Jahren immer wieder gesehen. Damit der Flugverkehr im kommenden Jahr wieder reibungslos funktioniert, müssen Politik und Unternehmen jetzt Maßnahmen ergreifen - wir sind offen für kreative, faire und zukunftsfähige Lösungsentwicklungen mit klarer Perspektive.

Euer



© Upal Patel / Unsplash



© Kelly L / Pexels

© Pixabay

© Felix Gottwald

Inhalt

06 Nachrichten aus dem Vorstand

08 Vereinigung Cockpit ist Mitglied im dbb

09 Kurznachrichten

11 Breitschwert und Skalpell
Die Tarifkommissionen der Lufthansa Group gehen neue Wege

13 IFALPA-Konferenz 2022
Cockpitpersonal weltweit beklagt Pandemiefolgen und Sicherheitsprobleme

15 "Rusty Aviation" – Return to Normal Ops

18 Pilot's Best Practices for the Prevention of Runway Excursions

19 Social Media im Cockpit?
Private Foto- und Filmaufnahmen im Cockpit unterliegen vor allem bei Unfällen zunehmend großer Bedeutung.

21 Airport News
Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

22 Wie ist die Luftverkehrssicherheit in Deutschland geregelt?

24 Weltraumwetter - Space-Weather - SWx

26 Elektrisch Fliegen – ein Erfahrungsbericht

29 Konflikte konstruktiv lösen
Das VC-Mediationsteam stellt seine Arbeit vor

30 Treffen der ECA Legal Working Group in Brüssel

31 Update Sozialwahlen 2023 für die BG Verkehr

32 Terminrückblick

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:
Matthias Baier, Lars Frontini

Redaktion:
Matthias Baier, Lars Frontini, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein, Daniel Schaad, 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:
Kolja Bollhorst, Moritz Bürger, Anke Fleckenstein, Thilo Ganser, Sven Graßmück, Felix Gottwald, Dr. Marcel Gröls, Anja Hauschulz, Tom Kickstein, Michael Mineif, Nina Moers, Ralf Parzinger, Peter Rix, Hendrik Rybicki, Bianca Scheidt, Klaus Sievers

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin
Vereinigung Cockpit

Personalia VC-Geschäftsstelle

Anfang April hat Dr.-Ing. Daniel Schaad seine Tätigkeit als neuer Leiter der Abteilung Flight Safety aufgenommen. Seine Erfahrungen als Stabschef des Flugsicherungsbetriebs der österreichischen Flugsicherung Austro Control in Wien und seine im Studiengang Luft- und Raumfahrttechnik an der Technischen Universität in Berlin und im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten kann er dabei optimal einbringen. Seine Begeisterung gilt den betrieblichen und technischen Aspekten des Fliegens. Hierbei steht das Thema Flight Safety und Human Factors selbstverständlich im Vordergrund. Wir freuen uns sehr, ihn an Bord zu haben und wünschen ihm viel Erfolg bei seiner Arbeit!

© privat.

Dr.-Ing. Daniel Schaad, Leiter Flight Safety

Hygienekonzept

Das vormals gültige Hygienekonzept wurde außer Kraft gesetzt. Zukünftig werden Betriebsrat und Personalvorstand – beraten durch den Betriebsarzt, Herrn Professor Rose - gemeinsam Schutzmaßnahmen vereinbaren, umsetzen und kommunizieren. Diese Lösung wurde gewählt, da Coronaschutzmaßnahmen und Arbeitsschutzregeln sich auf Bundes- und Landesebene fortlaufend ändern und eine schnelle Reaktionszeit notwendig ist.

Zum jetzigen Zeitpunkt gelten folgende Schutzmaßnahmen in der VC-Geschäftsstelle: Abstandsregeln, Hände-Desinfektion vor dem Anfassen von gemeinsam genutzten Gegenständen, Maskenpflicht bei Unterschreitung von 1,5m Abstand, regelmäßiges Lüften und das freiwillige Bereitstellen von Selbsttests. Die allgemeine Maskenpflicht entfällt somit.

Wichtig dabei zu erwähnen ist: Die VC muss in diesem Rahmen 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.

VC-Mitgliederversammlung am 5. Mai 2022

Für alle, die am 5. Mai 2022 nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen konnten, haben wir hier noch einmal die wichtigsten Informationen und Ergebnisse der Abstimmungen zusammengestellt.

VC-Präsident Stefan Herth leitete die Versammlung, die aus der Geschäftsstelle in Frankfurt live ab 10 Uhr gestreamt wurde. Inklusive der übertragenen Stimmen waren 346 Mitglieder zur Teilnahme angemeldet.

Nach anfänglichen Berichten zur Gesamtlage der VC sowie zur Arbeit in den Bereichen Tarif und Flight Safety folgte der Geschäftsbericht für das Jahr 2021. Durch eine stringente VC-Haushaltsführung konnte der Vorstand Administration und Finanzen, Arne Karstens, dem Plenum für 2021 ein Ergebnis mit einem leichten Überschuss im VC-Geschäftsbericht präsentieren. Dieser Überschuss resultiert jedoch aus Kapitalerträgen und Sondereffekten für das Jahr 2021. Auch wenn dies eine leichte Entspannung bedeutet: Die VC muss sich weiterhin den Herausforderungen stellen, die swohl tarifliche Situation als auch die wirtschaftlichen Entwicklungen bedingen.

Im Anschluss an den Bericht wurden die Vorstände des Geschäftsjahres 2021 mit 95 Prozent Zustimmung entlastet. Mit Dirk Bollweg (CPT B757/767 CFG) wurde ein neuer Rechnungsprüfer für das Jahr 2023 gewählt.

Mit Ergänzung der Satzung um das Ergebnis der Wertekommission als neue Ziffer 3 „Leitbild und Werte“ wurde ein außerordentlich wichtiger Meilenstein in der VC erreicht. Der wegweisende Antrag wurde mit eindeutigen 100% beschlossen. Die darin festgehaltenen Werte werden künftig die Arbeit in der VC bestimmen und unseren gesamten Verband leiten.

Die geänderte Satzung unter dem Punkt 8.1.2 ermöglicht es künftig, Versammlungen in Hybrid-Form (online und Präsenz) abzuhalten. Eine virtuelle Teilnahme auch an Präsenzveranstaltungen ist zukunftsgerichtet und trägt dem Einsatzprofil unserer Mitglieder Rechnung. Dieser Punkt wurde mit rund 98 Prozent Zustimmung beschlossen.

Infolge der Öffnung der Satzung für die Durchführung von hybriden Mitgliederversammlungen ist ebenfalls die Geschäftsordnung anzupassen. Da es sich in diesem Abschnitt der Geschäftsordnung nur um eine Wiederholung des Satzungstextes handelt, wurde dieser gestrichen. Die Vereinsordnung Lizenzerhalt macht nun deutlich, dass die VC nur drei Jahre lang Maßnahmen finanziert. Auch die Motivation, an der Beitragsermittlung teilzunehmen, konnte erhöht werden. Dieser Punkt wurde mit rund 99 (GO MGV) bzw. rund 98 Prozent (Vereinsordnung) Zustimmung beschlossen.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Die MGV 2022 wurde am 5. Mai aus der Geschäftsstelle der VC gestreamt. Zukünftig sollen auch hybride Verstaltungen stattfinden, bei denen die Teilnahme sowohl online als auch in Präsenz möglich sein wird.

Sämtliche formalen Änderungen in Satzung, Geschäfts- und Vereinsordnung werden erst mit dem Eintrag ins Vereinsregister gültig. Das ausführliche Protokoll der Mitgliederversammlung finden Sie demnächst auf der VC-Website.

Deutsche Lufthansa AG Hauptversammlung am 5. Mai 2022

Mit den übertragenen Stimmen konnte die VC-Aktionärsvereinigung, vertreten durch Arne Karstens (Vorstand Administration und Finanzen) auf der Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG in einem Live-Statement ein klares, kritisches, aber auch konstruktives Signal senden. Mit der Enthaltung bei der Entlastung des Vorstands hat die VC mit den gebündelten Stimmrechten ihre Unzufriedenheit mit wichtigen Teilen der Amtsführung des Vorstands demonstriert.

Aktualisierungen von VC-Positionspapieren und Richtlinien etc.

Der Vorstand hat das Leitbild der noch jungen VC-Taskforce Envi (Environmental) in Kraft gesetzt. Darin wird festgehalten, dass Flugbesatzungen Teil der Lösung und ihren Beitrag dazu leisten wollen, die Luftfahrt umweltschonend und klimaneutral zu gestalten. In der Taskforce Envi werden die Grundlagen gelegt, um eine langfristige Position der VC zu erarbeiten.

Sämtliche VC-Positionspapiere, Policies und Richtlinien sind auf der VC-Website zu finden.

Vereinigung Cockpit ist Mitglied im dbb

Die Vereinigung Cockpit ist Mitglied im gewerkschaftlichen Dachverband "dbb beamtenbund und tarifunion" geworden. Der dbb wird uns künftig politische, rechtliche und organisatorische Unterstützung bieten. Besonders wichtig, damit wir als Verband und Gewerkschaft innerhalb des dbb eigenständig bleiben: Unsere Tarifautonomie bleibt zu 100 Prozent bestehen.

© dbb / Vereinigung Cockpit e.V.

dbb-Bundesvorsitzender Ulrich Silberbach (links) und VC-Präsident Stefan Herth

Über den dbb können wir als VC die Interessen der Pilotinnen und Piloten besser vertreten. Unser Verband wird durch die Mitgliedschaft im dbb stärker und robuster aufgestellt. Der dbb gewinnt im Gegenzug einen schlagkräftigen neuen Mitgliedsverband mit vielen hochengagierten Mitgliedern und einer großen Fachexpertise.

Zur Aufnahme der VC in seinen Verband sagte der dbb-Bundesvorsitzende Ulrich Silberbach: "Mit der Pilotenvereinigung Cockpit können wir ein neues Mitglied in der dbb-Familie begrüßen. Der Verkehrssektor steht, wie so viele Branchen, vor großen Herausforderungen, nicht nur aufgrund der Folgen des Klimawandels. Diesen Prozess wollen wir als dbb im Sinne unserer Mitglieder auf allen Ebenen gestalten, ob auf Schienen, Straßen, Kanälen oder im Flugverkehr."

Mit dem dbb hat die Vereinigung Cockpit einen starken Partner gefunden, der hervorragende Verbindungen in die Politik pflegt. Der direkte Kontakt zu Ministern, Staatssekretären und Entscheidern ist durch nichts zu ersetzen. So kann der dbb politisch Themen setzen und Gedanken platzieren, wie es uns als vergleichsweise kleiner Gewerkschaft nicht immer möglich ist. Als große und einflussreiche Interessenvertretung gilt der dbb als konstruktiver Partner in Politik, Verwaltung und Gesellschaft, der die Fachexpertise seiner Mitgliedsverbände nutzt, um die Interessen seiner Mitglieder optimal zu vertreten.

Dass unsere Mitgliedschaft zum beiderseitigen Nutzen sein wird, ist an den bereits vorhandenen Schnittmengen sichtbar. Die VC pflegt seit Langem gute Beziehungen zu vielen dbb-Mitgliedsverbänden, zum Beispiel zu der Deutschen Polizeigewerkschaft und der GDL. Ein Thema, das uns als VC in den vergangenen Jahren stark beschäftigt hat und das wir in der Zukunft gemeinsam mit dem dbb angehen werden, ist das Tarifeinheitsgesetz. Es sind genau solche Themen von übergeordneter Bedeutung, in denen wir Kräfte bündeln und durch diese Partnerschaft auch stärker sein können.

Kurznachrichten

Personalmangel, Klimaschutz und Luftverkehr im Fokus des Tourismusgipfels in Berlin

Der diesjährige Tourismusgipfel des Bundesverbands der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) hatte die kurz-, mittel- und langfristigen Herausforderungen der Branche im Fokus. Ebenso wie die Luftfahrt werden auch alle anderen Bereiche des Tourismus vom Personalmangel nach der Coronakrise geplagt.

Insbesondere in mittleren und unteren Gehaltsgruppen hat sich sehr viel Personal umorientiert. Wie die Vereinigung Cockpit in diesem Zusammenhang schon an zahlreichen Stellen kritisiert hat, waren weder Ausgestaltung noch Umsetzungskontrolle des Kurzarbeitergeldes ausreichend, um den Bedürfnisse der Beschäftigten gerecht zu werden.

In der Diskussion zum Thema Nachhaltigkeit nahm der Luftverkehr beim Tourismusgipfel eine besondere Rolle ein. 60 bis 70 Prozent der urlaubsbedingten CO2-Emissionen entfallen auf die An- und Abreise, die häufig mit dem Flugzeug stattfindet. Die Umsetzung des FitFor55-Pakets der EU wird die Branche insbesondere auf der Kostenseite vor massive Herausforderungen stellen. Die Teilnehmer diskutierten unterschiedliche Lösungsansätze, zum Beispiel synthetische Kraftstoffe. Durch die mittelfristige Knappheit dieser Ressourcen wird sich der Luftverkehr und der Tourismus allerdings in einer immer stärkeren Energie-Konkurrenz zum Beispiel mit dem Straßenverkehr befinden.

© Svea Pietschmann/BTW

Politischer Austausch mit SPD-Berichterstatterin für Luftverkehr

Die neue Berichterstatterin der SPD-Bundestagsfraktion für den Luftverkehr, Anja Troff-Schaffarzyk, hat sich zu einem umfassenden Austausch zur aktuellen Lage der Branche mit Verstandsmitglied Lars Frontini und Generalsekretär Bastian Roet getroffen.

Das Themenspektrum reichte von der aktuellen Gesetzgebung aus Brüssel über die Wettbewerbsnachteile gegenüber Airlines aus dem Mittleren Osten, Asien und der Türkei bis zu den aktuellen Problemen in den Unternehmen. Gerade die immer weitere erodierende Betriebs- und Sozialpartnerschaft - auch in den deutschen Unternehmen - wurde ausführlich diskutiert und erzeugt aus Sicht von Frau Troff-Schaffarzyk Handlungsbedarf.

In diesem ersten sehr guten und konstruktiven 90-minütigen Austausch konnten zahlreiche inhaltliche Schnittstellen gefunden werden. Nach der Sommerpause soll an das Gespräch angeknüpft werden.

Neuer Bundesvorsitzender des BfPP zu Gast in der VC

VC-Präsident Stefan Herth empfing R. Uwe Kraus, Bundesvorsitzender der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei (BfPP), Anfang Juni zu einem ersten Kennenlerngespräch in der Geschäftsstelle der Vereinigung Cockpit. Kraus ist seit März Vorsitzender der BfPP, mit der die VC seit langem enge Kontakte pflegt. Inhaltlich vereinbarten beide eine Vertiefung der Zusammenarbeit, die sich durch das Aufgabenspektrum der Polizeiflieger bedingt insbesondere in den Bereichen Helikopter und Drohnen/Unmanned Aerial Systems (UAS) intensivieren soll.

Kraus nutzte bei seinem Besuch auch die Möglichkeit, unseren seit zwei Monaten neu amtierenden Technical Director Flight Safety, Dr. Daniel Schaad, kennen zu lernen. Auch in diesem Gespräch ging es um die gewünschte Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich Drohnen und die Mitarbeit eines Vertreters der BfPP in der AG UAS+. Außerdem wird eine Wiederaufnahme der Zusammenarbeit über die AG HEL angestrebt. Dr. Schaad betonte in diesem Zusammenhang auch noch einmal die Relevanz, die die Helikopter-Crews für die VC haben, da wir uns als umfassenden Berufsverband für alle Cockpit-Crews sehen und somit auch kleinere Gruppen wie die der Helikopter-Flieger kompetent vertreten sein sollen.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Vereinigung Cockpit im Gespräch mit SPD-Bundestagsfraktion

Auf Einladung der SPD-Bundestagsfraktion hatte die VC Mitte Juni die Gelegenheit mit zahlreichen politischen Vertretern anlässlich der Konferenz "Sozialer Zusammenhalt in Betrieb und Gesellschaft - Neue Verantwortung in besonderen Zeiten" ins Gespräch zu kommen und die Interessen unserer Mitglieder zu vertreten.

© Büro Ryglewski

Als Mitglied der PV der Fluglehrer der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule in Bremen konnte Philip Walker aus erster Hand über die aktuelle Situation im Luftverkehr und die Folgen der verfehlten Personalpolitik der Branche berichten und an den Austausch im Zuge der Schließung der Flugschule anknüpfen.

In hochrangigen Gesprächen, unter anderem mit Bundesarbeitsminister Hubertus Heil und der Staatsministerin im Bundeskanzleramt, Sarah Ryglewski, konnte er zu dringenden Themen im Bereich Arbeit und Soziales unsere Ansichten platzieren und somit auf die Anliegen der Pilotinnen und Piloten einerseits und der Beschäftigten in der gesamten Luftfahrtbranche andererseits aufmerksam machen. Für die Zukunft ist weiterhin von allen Seiten ein regelmäßiger und enger inhaltlicher Austausch vorgesehen.

Breitschwert und Skalpell

Die Tarifkommissionen der Lufthansa Group gehen neue Wege

Dr. Marcel Gröls
Vorsitzender Tarifpolitik
Vereinigung Cockpit

Es ist eine Forderung, die gerade zuletzt in der Krise immer wieder zu hören war: Können die Gremien der VC nicht noch geschlossener arbeiten? Können wir nicht Wege finden, die es dem Arbeitgeber unmöglich machen, uns aufzuteilen, ja teilweise sogar gegeneinander auszuspielen? Ob Tarifkommissionen, Vorstand oder Vorsitzender Tarifpolitik: Mit dieser Frage haben sich viele Organe in den vergangenen Monaten auseinandergesetzt.

Unsere Antwort auf diese Manöver des Konzerns lautete lange "Oberurseler Verständnis". Zur Erinnerung: Das Oberurseler Verständnis legt fest, dass die Tarifkommissionen des Lufthansa-Konzerns untereinander größtmögliche Transparenz schaffen, um taktische Manöver des Unternehmens frühzeitig zu erkennen und darauf reagieren zu können. Das geht so weit, dass wir gegenseitig in die Tarifverhandlungen der jeweils anderen Kommissionen Vertreter entsenden.

Bei allen Verdiensten dieses Verfahrens – es hat auch seine Schwächen. Anders als die Arbeitgeberseite sind wir mit unserem Modell vergleichsweise umständlich und schwergängig aufgestellt. Wo auf Lufthansa-Seite möglicherweise ein schneller Call zwischen Frankfurt und München oder Frankfurt und Düsseldorf für Klarheit und eine Entscheidungsgrundlage reicht, braucht es auf unserer Seite mit den vielköpfigen Gremien naturgemäß deutlich mehr Abstimmungszeit. Auch die (seltenen) Vetos des VC-Vorstandes

© fizkes / Shutterstock

hatten in der Vergangenheit immer den Hintergrund, dass weitere Abstimmung zwischen den Gremien angemahnt wurde, weil ein möglicher Abschluss potenziell von anderen Gremien als nachteilig interpretiert wurde.

Maximale Schlagkraft, Schnelligkeit und Transparenz

Was benötigen wir in der VC, um künftig mit möglichst maximierter Schlagkraft, Agilität und Transparenz eine zukunftsgetriebene Tarifpolitik für die Group betreiben zu können? Unsere Antwort darauf lautet: Wir benötigen ein neues gemeinsames Gremium, das Group Strategic Board (GSB). Das GSB soll uns gezielt immer da als gemeinsames Breitschwert dienen, wo gemeinsame, übergreifende Interessen tangiert sind. Zusammen haben wir in den vergangenen Monaten miteinander um das beste Setting gerungen, um dem Arbeitgeber künftig eine geschlossene und kraftvolle Antwort auf immer neue Plattformen, tarifpolitische Umgehungskonstrukte und undurchsichtige Taktiken geben zu können.

GSB: Wie und wann arbeitet dieses Gremium?

Viele von Euch haben sicherlich bereits den Podcast der KTK zum Thema gehört. Keine Frage - die KTK, die EW-TK und die CLH-TK sind natürlich nach wie vor Eure gewählten und bewährten Vertreter für sämtliche Belange in den jeweiligen Flugbetrieben. Sie sind sozusagen das „Skalpell“, welches vor Ort maßgeschneiderte Lösungen für Euch findet.

Das GSB hingegen, welches vorläufig mindestens monatlich tagt, ist für übergreifende Themen zuständig. Dieses Gremium bezieht seine Kraft und seine Aufträge aus den drei Tarifkommissionen: Nur wenn alle drei Gremien eine Zuständigkeit beim GSB verorten und dieses mit der Lösung beauftragen, wird das GSB tätig.

Das Gremium setzt sich deshalb auch konsequenterweise aus Vertretern aller drei Gremien zusammen, die jeweils von den Einzel-TKs entsandt werden. Moderiert wird das GSB neutral vom Vorsitzenden Tarifpolitik. Wenn ein übergreifendes Thema aufkommt, hat das GSB grundsätzlich zwei Möglichkeiten, darauf zu reagieren:

Möglichkeit 1: Es koordiniert die Verhandlungen und Aktivitäten der drei Group-TKs, so dass das Agieren der VC nicht widersprüchlich erscheint oder im schlimmsten Fall sogar geeignet ist, ein „gegeneinander Ausspielen“ zu ermöglichen.

Möglichkeit 2: Das GSB wird von den beteiligten Gremien direkt mit der Lösung des Themas beauftragt. Auch dann gilt natürlich: Ein durch dieses Gremium erzieltes Verhandlungsergebnis wird den drei TKs zur Zustimmung vorgelegt, andernfalls kann es keine Gültigkeit erlangen.

Stärker als die Summe seiner Teile: Das GSB

Wie Ihr seht, bedeutet Variante 2 einen „One-Face-To-The-Company-Ansatz“: Egal wo die Lufthansa uns anspricht, trifft Sie immer wieder auf dieselbe Gruppe. Zugegeben – das Prinzip „Teile und Herrsche“ hat die Lufthansa in den vergangenen Jahren zur Kunstform erhoben. Doch mit unserem neuen Setting machen wir es dem Management künftig maximal schwer und erzeugen eine geeinte Front, wo immer wir es für nötig halten.

In einer sich konstant verändernden Welt muss auch die VC-Tarifpolitik immer wieder neue Antworten finden, um in Eurem Interesse bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Tatsache ist, dass wir mit diesem Vorgehen mutig Neuland betreten. Das bedeutet aber auch, dass unser GSB noch in der Beta-Phase ist und im Zeitverlauf Schritt für Schritt angepasst wird, wenn wir die Notwendigkeit dazu sehen. Was sich im praktischen Tarif- und Verhandlungsalltag bewährt, das bleibt und wird verstärkt. Was nicht funktioniert, wird in kleinen evolutionären Schritten angepasst und optimiert.

Was ist mit den anderen Tarifkommissionen des Verbandes?

Die drei TKs des Lufthansa-Konzerns machen nun erste Erfahrungen mit dem neuen Setting, welche uns sehr dienlich sein werden, wenn der Verband sich für eine dritte „Ausbaustufe“ entscheidet, die uns branchenübergreifende Lösungen immer da erlaubt, wo wir sie wollen. Im Idealzustand haben wir letztlich drei Stufen, die wir jeweils da zum Einsatz bringen, wo es am zielführendsten ist.

Um es mit einem Beispiel deutlich zu machen: Wir benötigen eine betriebsspezifische Anpassung für einen „Tarifvertrag Personalvertretung“ (TV PV)? Ein klarer Fall für die Tarifkommission dieses Unternehmens. Doch was ist, wenn wir es für ratsam halten, übergreifende Regelungen zum Manteltarifvertrag im Lufthansa-Konzern zu installieren? Dann beauftragen die drei TKs das GSB. Doch was, wenn wir zum Beispiel für alle Luftfahrtunternehmen Deutschlands gemeinsame Mindestruhezeiten einführen möchten? Dann tritt in der dritten Ausbaustufe ein gemeinsames Branchengremium in Aktion.

Das klingt alles möglicherweise spektakulär und revolutionär – doch in anderen Branchen sind branchenweite Standards mit betriebsspezifischen „Durchbrüchen“ eher der Standard als die Ausnahme. Unser Bemühen ist jetzt, dass wir neue und vielversprechende Ansätze mit Augenmaß so implementieren, dass wir dadurch an Macht und Koordiniertheit gewinnen, ohne auf der anderen Seite bewährte Stärken einzuschränken.

Wichtig an dieser Stelle ist, dass die Ansätze der dritten Ausbaustufe als Idee diskutiert werden, jedoch noch nicht mit den beteiligten Gremien in der nötigen Breite und Tiefe erörtert wurden. Wie ihr jedoch sehen könnt, sind wir auf einem guten Weg.

IFALPA-Konferenz 2022

Cockpitpersonal weltweit beklagt Pandemiefolgen und Sicherheitsprobleme

© Vereinigung Cockpit e.V.

Nina Moers
CPT Embraer
AG Diversity and Social

Seit jeher ist diese Konferenz für die Abstimmung und den Zusammenhalt der Cockpitbesatzungen auf globaler Ebene sehr wichtig. Die Vereinigung Cockpit (VC) wurde durch Maria-P. Murtha, VC-Vorständin für Internationale Beziehungen, und Johannes Bade, VC-Referent Internationale Beziehungen, als Delegierte vertreten. Darüber hinaus nahmen folgende VC-Mitglieder an der Konferenz teil: Nina Moers, Leiterin der IFALPA Female Pilots' Working Group, Nikolaus Braun, Leiter des IFALPA ADO Committee, David Schöne, Stellvertretender Leiter der IFALPA Safety Management Working Group, Uwe Harter, IFALPA Executive Vice-President Technical & Safety Standards und Tanja Harter, ECA Technical Affairs Director.

Während der Konferenz wurden unter anderem die Arbeitsergebnisse der vergangenen Jahre besprochen, beschlossen sowie neue politische Entwicklungen und allgemeine Herausforderungen für Cockpitpersonal und deren Mitgliedsverbände diskutiert und bewertet.

Pandemiefolgen weiterhin spürbar

Bei den Vorträgen der Regional Meetings war klar ersichtlich, dass alle Mitgliedsverbände weiterhin mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen haben.

Afrika & Mittlerer Osten:
In der Region Africa and Middle East (AFI/MID) dominieren vor allem die Themen Vereinigungsfreiheit und Redefreiheit („Freedom of Association/ Freedom of Speech“). Hier haben die Mitgliedsverbände mit grundsätzlichen und existenzbedrohenden Themen zu kämpfen. Airlines scheinen bei dem Cockpitpersonal eine Art Angstkultur etabliert zu haben. Genau aus dieser Furcht vor Repressalien wird kaum berichtet, was konsequenterweise massive Auswirkungen auf die Flight Safety hat.

Karibik und Nordamerika:
In der Region Caribbean and North America (CAR/NAM) war ein riesiges Gefälle ersichtlich: Die Karibik ist sehr hart von Covid getroffen, da sie sehr abhängig vom Tourismus ist. Langsam geht es jedoch bergauf. Auch in Kanada erholt sich der Markt, allerdings etwa sechs bis zwölf Monate langsamer als in den USA, da hier strengere Regeln gelten. In den USA gibt es einen vermeintlichen Mangel an Cockpitpersonal, dies trifft allerdings nur auf die regionalen Airlines zu. Hier herrschen schlechtere Bedingungen und es bedarf weniger Stunden für den ATPL. Diese werden zudem vermehrt als Fluglehrerin oder -lehrer gesammelt. Trotzdem ist eine Anhebung der Altersgrenze von 65 auf 68 Jahre geplant.

Europa:
In Europa gibt es, bedingt durch die Pandemie, ein massives Personalproblem an den Flughäfen. Zusätzlich spüren wir die Folgen des Ukraine-Kriegs. Zudem spielt das Thema Reduced Crew Operation (RCO) eine sehr große Rolle. Die European Union Aviation Safety Agency (EASA) bereitet derzeit die Konzepte Extended Minimum Crew Operations (eMCO) und Single Pilot Operations (SiPO) vor, welche in naher und mittlerer Zukunft umgesetzt werden sollen. Auch das Fit for 55-Paket war dominierendes Thema. Sollte der europäische Gesetzgeber as Legislativpaket nicht nachbessern, kann es nach Meinung der IFALPA hierdurch zu Wettbewerbsnachteilen für europäische Airlines und zur Senkung der europäischen Sozialstandards kommen.

Südamerika:
Ähnlich wie in der Karibik sind die Folgen der Pandemie in der Region South America (SAM) groß. In Uruguay musste auch der letzte Carrier Insolvenz anmelden. In Argentinien sank die Anzahl der Airlines von acht auf drei, aber ein Trend nach oben ist ersichtlich. Auch in Brasilien ist die Lage sehr volatil. Erfreulich ist, dass in Kolumbien den wegen Streik gekündigten Cockpitbesatzungen vor Gericht Recht zugesprochen wurde.

Asia-Pazifik:
In der Region Asia and Pacific (APAC) ist vor allem Hong Kong von der Pandemie gezeichnet. Dort wird aktuell nur 15 Prozent des Vor-Corona-Niveaus geflogen. Ein Drittel des Cockpitpersonals wurde entlassen, der Rest musste Gehaltskürzungen von ca. 53 Prozent hinnehmen. In Indonesien haben sich die zwei großen Berufsverbände zusammengeschlossen. Diese werden aber leider nicht von den Airlines anerkannt. In Korea gibt es große Sicherheitsprobleme. Hier findet immer noch ein Flight Data Monitoring statt, welches bei vermeintlichen Fehlverhalten bestraft wird. Durch dieses kann keine positive Sicherheitskultur entstehen. Auch in Sri Lanka gibt es massive Sicherheitsprobleme, herbeigeführt durch Differenzen zwischen dem Verband und dem Verkehrsministerium. Der zuständige Verkehrsminister erlaubt explizit das Abweichen von internationalem Standard.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Für die VC bei der IFALPA-Konferenz (v.l.n.r.): Uwe Harter, Nikolaus Braun, Tanja Harter, Johannes Bade, David Schöne, Nina Moers, Maria-P. Murtha

Wiederwahl von VC-Aktiven

Auch dieses Jahr fanden wieder Wahlen statt. Sehr erfreulich für die VC ist die Wiederwahl von Uwe Harter zum IFALPA Executive Vice-President Technical & Safety Standards (EVP TSS) und die Wahl von David Schöne zum Leiter des IFALPA AAP Committee. So hatten gleich mehrere VC-Aktive die Gelegenheit, die entsprechenden Verantwortlichen bei IFALPA und anderen Verbänden kennenzulernen. Wir versprechen uns davon einen verbesserten Austausch, denn auch hier gilt wie an so vielen Stellen in der Fliegerei: Alle können von allen lernen. Entsprechend bot auch das Rahmenprogramm der Konferenz viele Gelegenheiten, um mit den anderen Aktiven ins Gespräch zu kommen.

"Scroll of Merit" für Oliver Sellmann

Im Rahmen des am Samstagabend stattfindenden Gala-Dinners wurde unser VC-Kollege Oliver Sellmann für seinen Einsatz und seine herausragenden Leistungen im Interesse des Cockpitpersonals mit dem „Scroll of Merit“ Award ausgezeichnet. Seinen Preis nahm Maria-P. Murtha stellvertretend in Empfang. Sellmann hat an außerordentlich vielen Sitzungen teilgenommen, sei es als verantwortlicher Arbeitsgruppenvorsitzender bei der VC oder als IFALPA-Vertreter. In seiner Rolle als Leiter des IFALPA LEG Committee und Leiter der VC-Arbeitsgruppe Legal hat Sellmann mehrere wichtige Initiativen zur Unterstützung des Airline-Personals angestoßen. Eine seiner bemerkenswerten Bemühungen war die Aufklärung der Luftfahrtbehörden über die negativen Auswirkungen auf die Flugsicherheit, die sich aus der strafrechtlichen Verfolgung von Cockpitcrew-Mitgliedern ergeben, die an schweren Flugzeugunfällen beteiligt sind, bei denen es sich um unbeabsichtigtes, menschliches Versagen handelt. Die VC gratuliert recht herzlich zu dieser verdienten Auszeichnung.

"Rusty Aviation" – Return to Normal Ops

Kolja Bollhorst
CPT A320
AG Air Traffic Services

Teil 1: Ausschnitt aus dem VY Safety Letter des Unternehmenssicherheitsmanagement der DFS als Gastbeitrag für die VC.

Beteiligt an einer Runway Incursion war eine BE90 Beech 90 King Air und eine Boeing B738 im kurzen Endanflug. Es war früher Abend und es herrschte bereits Dunkelheit. Der Rolllotse (GND) in Ausbildung (Trainee) hatte schon mehrjährige Vorerfahrung als Towerlotse an einer anderen DFS Niederlassung. Die BE90 wurde vom Rolllotsen zum Rollhalt der Piste im Schnellabrollweg freigegeben. Der Pilot bestätigte lediglich den Runway Designator. Das fehlerhafte Readback wurde vom Trainee auf Ground zwar wahrgenommen, aber nicht korrigiert. Dem Coach fiel das unvollständige Readback nicht auf.

Nachdem sich die BE90 abflugbereit gemeldet hatte, wurde der Pilot vom Rolllotsen aufgefordert den Towerlotsen (TWR) zu kontaktieren. Wenige Sekunden später überrollte die BE90 den Rollhalt und kam 35m dahinter zum Stehen. Zeitgleich wurde von der Bodenlagedarstellung an beiden betroffenen Arbeitsplätzen ein optischer Alarm generiert und ausgegeben. Zu diesem Zeitpunkt waren die akustischen Alarme in der Kanzel grundsätzlich ausgeschaltet, da es in der Vergangenheit mehrfach zu Fehlalarmen gekommen ist. Auf der Frequenz des Towerlotsen hatte sich die BE90 noch nicht gemeldet.

Zum Zeitpunkt des optischen Alarms befand sich eine B738 im kurzen Endanflug der Piste ca. 300m vor der Schwelle. Der Towerloste entschied sich dagegen, der B738 unverzüglich die Anweisung zum Durchstarten zu geben, da er erst

visuell mit einem Fernglas überprüfen wollte, ob die BE90 den Rollhalt wirklich überrollt hatte. Nachdem er dies bestätigt hatte, hätte aus seiner Sicht ein Durchstarten keinen Sicherheitsgewinn mehr gebracht.

Zwei Sekunden nachdem die landende B738 die Rollbahneinmündung passiert hatte, meldete sich die BE90 dann beim Towerlotsen im Schnellabrollweg ohne Nennung der Piste oder eines Rollhaltes. Die BE90 wurde danach zum Aufrollen und Start freigegeben. Auffällig war, dass die BE90 während des gesamten Funkkontaktes mit Roll- und Towerlotse durchgehend von der vorgeschriebene Standardphraseologie abwich.

Im Nachgang des Ereignisses wurde als Safety-Maßnahme die akustische Alarmierung der Bodenlage an allen Arbeitsplätzen wieder aktiviert. Darüber hinaus wurde vom lokalen Safety Team eine Info an alle operativen Mitarbeiter verteilt, in denen noch einmal auf die lokal spezifischen Probleme der Unterlast eingegangen wurde.

Eine persönliche Analyse des DFS-Untersuchers der „Rusty Aviation“ Gesamtsituation:

Wie konnte es dazu kommen, dass bei zwei erfahrenen Lotsen auf Ground einem das unvollständige Readback zwar auffällt, er es aber nicht korrigiert, während es der Coach gar nicht bemerkt? Wieso wird vom Platzlotsen erstmal die Bodenlagedarstellung/-alarmierung mit dem Fernglas überprüft und die Situation „laufen gelassen“, statt ein Durchstartmanöver anzuweisen?

Der o.a. Vorfall ereignete sich im Winter 2020, einer Zeit, die stark vom Verkehrseinbruch durch die Coronapandemie geprägt war. Der Flugverkehr war weit von den Peaks der vergangenen Jahre entfernt. Nach knapp 9 Monaten konstanter Unterforderung scheint sowohl auf Piloten- als auch auf Lotsenseite die Proficiency merklich gesunken.
Viele Lotsen werden das Phänomen kennen, dass man größere Probleme hat, die Konzentration in Unterlast aufrecht zu halten, als wenn man „am Limit“ arbeitet. Nicht umsonst ist der Vigilanz Test Bestandteil des Auswahlverfahrens für Lotsen.
Was wir zusätzlich nicht vergessen dürfen: Wir als Flugsicherung sind nur ein Teil des Systems Luftfahrt. Auch auf der anderen Seite des Funks waren die letzten Monate von weit weniger Flügen und größtenteils sogar Kurzarbeit bestimmt.

Es besteht zudem die Gefahr, dass zwar alle wissen, dass sie selbst nicht bei vollen 100 Prozent Leistungsfähigkeit sind, trotzdem gleichzeitig unterbewusst davon ausgehen, dass alle anderen weiterhin mit höchster Professionalität und großer Erfahrung agieren.

Das gilt aktuell umso mehr im Umgang mit „expedite“ und „immediate“ Freigaben. Wenn ein Plan nur dann funktionieren kann, wenn alle „mitspielen“ sollte man sich zumindest bewusst sein, dass es momentan häufiger passiert, dass die entscheidenden Sekunden -gefühlt- „vertrödelt“ werden können. Dies passiert, obwohl man sich im Cockpit bemüht so effizient wie möglich zu arbeiten, die fehlende Routine aber schlicht etwas mehr Zeit als „normal“ kostet.

Teil 2: Ausschnitt aus dem VY Safety Letter des Unternehmenssicherheitsmanagement der DFS als Gastbeitrag für die VC.

Wir als Safety Team haben Berichte von Piloten großer europäischer Airlines erhalten, in denen sie beschreiben, dass sie sich bei eigentlich normalen Situationen wie reduzierter Pistenstaffelung derzeit sehr unsicher und am Rand der Überlast fühlen.

Hierzu ein Beispiel eines Pilot Reports (ASR):

"Upon checking in on tower frequency, about 9 NM out, we've had one aircraft ahead on short final with visual contract. Tower instructed us to reduced min. approach speed due to one departure in between. PM complied and quickly briefed actions in case of go-around. I've reminded tower controller several times of our position by relaying our distance to runway.

Tower responded with wind checks and cleared an aircraft for take-off which was still taxiing on B, with us closing in to 2 NM. At 2 NM I gave another reminder of our position while the proceeding aircraft was performing a static take off. Landing clearance was given exactly at minimums call out from the aircraft at 350". Proceeding aircraft rotated while we've been below 50" in the flare. I've already reminded the PM

during the approach briefing of my state of tiredness, taking this into account as a threat. Since I had a clear view of the taxing aircraft being subsequently cleared for take-off, I could see how close we would get to this aircraft, so my mind went into emergency mode, playing out several "what if" scenarios and how to fly the escape route in case of go-around. Without noticing, I immediately went from "green" into "red", missing callouts and tunnel visioning. I'm convince that if we had needed to perform a go-around, even though mentally preparing for a scenario, my mental capacity would have been drastically reduced by the additional stress created by tower controller.

Upon touch down I was so startled that I've forgotten the call sign and could barely follow freq. changes or taxi instructions. Exact scenarios like this have happened now multiple times to me within just a few flights, all returning to BER at different times of day. Controllers are now aware of the lack of recency in the cockpit and expect us to perform 100 per cent in times that are mentally challenging, either due to furloughs or just plain lack of recency. BER is being operated to the edge during single RWY operation, creating unnecessary pressure during peak risk flight phases, when it is recommended to take more time to recheck and reevaluate."

In den Aufzeichnungen der Bodenlagedarstellung war zu entnehmen, dass Mindestabstand für Reduced Runway Separation (2400m) im o.a. ASR mit 2900m deutlich übertroffen wurde.

Auf den Tonbandaufzeichnungen des Ereignisses bot sich ein unerwarteter, konträrer Eindruck, nachdem man den o.a. ASR gelesen hatte. Meine Erwartungshaltung war, einen unsicheren Piloten zu hören, eventuell Abweichungen von der Standard Phraseology, fehlerhafte oder stockende Readbacks. Das genaue Gegenteil war der Fall. Der Pilot wirkte hoch professionell, mit ruhiger klarer Stimme und korrekten Readbacks. Von den Tonbändern ausgehend, wäre ich niemals auf die Idee gekommen, dass der Pilot sich einem stark steigenden Stresslevel ausgesetzt sah und sich nach eigenen Angaben im "roten Bereich" befand.

Als Fluglosten sollten wir stattdessen davon ausgehen, dass es ebenso wie bei uns auch auf Cockpitseite gerade wieder eine Lernkurve gibt. Wir als System Luftfahrt sind noch weit von der Form von 2019 entfernt.
Darauf sollten wir auch als Fluglosten bei unserer Planung und Ausführung achten: Vielleicht verzichten wir noch ein paar Monate darauf fünf Anweisungen in einen Funkspruch zusammenzufassen, um Zeit zu sparen. Spätestens wenn der Pilot nachfragen muss oder wir das Readback korrigieren müssen ist der Zeitgewinn mehr als aufgebraucht.

© Upal Patel / Unsplash

Pilot's Best Practices for the Prevention of Runway Excursions

Moritz Bürger
FO CRJ900
AG Air Traffic Services

Peter Rix
CPT A350
AG Air Traffic Services

Im Mai 2021 haben die Flight Safety Foundation und EUROCONTROL ein Industry Guidance und Best Practices Dokument zum Thema Runway Excursions veröffentlicht, den Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE). Insgesamt sind über 100 Empfehlungen sowie bewährte Verfahren für Stakeholder in der gesamten Branche zusammengekommen. Diese zielen darauf ab, die häufigste Unfallursache der Luftfahrt zu vermeiden, das unbeabsichtigte Verlassen einer Piste. Die Empfehlungen richten sich u. a. an Flughäfen, Flugsicherungen und Fluggesellschaften, aber auch direkt an Behörden und die ICAO. Experten der VC hatten im Namen der European Cockpit Association (ECA) u.a. an den Empfehlungen für Airlines mitgearbeitet. Allein diese Handlungsempfehlungen sind insgesamt 60 Seiten lang.

Damit die Umsetzung des GAPPRE nicht nur den Flugbetrieben überlassen wird, hat die ECA für uns Piloten aus diesem Teil ein 15-seitiges Dokument zusammengestellt: Die "Pilot's Best Practices for the Prevention of Runway Excursions". Hierfür haben europäische Piloten (u. a. zwei Mitglieder der VC AG ATS) die wichtigsten Empfehlungen aussagekräftig zusammengefasst und zum Teil mit Vorfällen verlinkt, die bei Beachtung der jeweiligen Empfehlung evtl. hätten verhindert werden können. Einige aus dem GAPPRE übernommene, generische Checklisten sollen als Denkanstöße zur Anwendung von Thread and Error Management in verschiedenen Flugphasen dienen.

Die Empfehlungen wurden von den GAPPRE-Koordinatoren genehmigt, auf ihre Allgemeingültigkeit geprüft und sollten keinen flugbetrieblichen Vorgaben oder Verfahren widersprechen. Wir können euch dieses kompakte Dokument nur wärmstens empfehlen. Wir halten es für sehr lesenswert für Piloten aller Erfahrungshintergründe. Damit können wir als Cockpitbesatzungen unseren Teil dazu beitragen, niemals eine Runway Excursion erleben zu müssen.

Weitere Informationen

Das Dokument findet Ihr auf der ECA-Website zum Download:
https://www.eurocockpit.be/positions-publications/pilots-best-practices-prevention-runway-excursions

© Simlinger / Shutterstock

© Kelly L / Pexels

Social Media im Cockpit?

Private Foto- und Filmaufnahmen im Cockpit unterliegen vor allem bei Unfällen zunehmend großer Bedeutung.

Thilo Ganser
SFO A340
AG Accident Analysis and Prevention

Nach ICAO Annex 13 ist das alleinige Ziel einer Flugunfalluntersuchung nicht die Klärung von Schuld und Haftung, sondern die Aufklärung der Unfallursache, um eine Wiederholung zu vermeiden und so weitere Flugunfälle und -zwischenfälle zu verhindern.

Dazu wurden den Untersuchern weitgehende Rechte eingeräumt. Während sich die Spezialistinnen und Spezialisten zu Beginn nur auf die Analyse von Wrackteilen und Beobachtung von Zeugenaussagen beschränken mussten, beinhaltet eine Untersuchung heute eine Vielzahl von Elementen. Vor allem der Cockpit Voice Recorder (CVR) und der Flugdatenschreiber (FDR) sind hierfür elementare Quellen. Entsprechend stehen diese auch nach internationalem Recht unter besonderem Schutz.

Mittlerweile bedienen sich Untersuchungen jedoch nicht mehr alleine der flugzeugseitigen Daten. In dem zunehmend komplexen Umfeld der Luftfahrt kann sich eine Untersuchung nicht mehr nur auf das Flugzeug, die Umwelt und die unmittelbaren Handlungen der Crew beschränken. Schon vor über zehn Jahren erlaubte der Einzug der Digitalisierung den NTSB (National Transportation Safety Board)-Beamten und Beamtinnen 2013 bei der Untersuchung eines Landeunfalls einer FedEx MD-11 in Tokio erste Rückschlüsse auf begleitende Umstände. „Fatigue“ stellte sich als ein entscheidender Faktor heraus. Der Unfallbericht erwähnte dabei stundengenaue Schlafenszeiten der beiden Piloten anhand der Analyse von Dienst- und Ruhezeiten, Aussagen der Hinterbliebenen über Telefongespräche, Zeugenberichte von Hotelangestellten und eine Betrachtung der Hotelzimmerkartenbenutzung in der Nacht vor dem Flug.

Mittlerweile enthalten viele Abschlussberichte sehr detaillierte Einblicke in die Aktivitäten der Besatzungen auch außerhalb der Dienstzeiten und das bis mehrere Tage vor einem Unfall. Gerade die Berichte der NTSB beleuchten minutengenau Hotel-Key-Card-Verwendung, Logins in das Crewportal, Telefon- und Laptopverwendung oder sogar den Inhalt einzelner Textnachrichten:

> *He logged into the CrewTrac system at 1421 and 1658, made telephone calls at 1624, 1801, 1915, and 1930,31 and received a call at 1649.* (NTSB im Unfallbericht eines Airbus A300, Flug UPS 1354, Birmingham, AL)

> *About 2 hours later, she sent another text stating, “hey, ba[c]k in the...office, and I’m sleepy... .* (NTSB im Unfallbericht einer Dash Q8-400, Flug Colgan Air 3407, Buffalo, NY)

Diese Daten unterliegen eigentlich dem Datenschutz und auch wenn Sie für die Aufklärung der Hintergründe eines Flugunfalls dienlich waren, ist deren Verwendung durch die Flugunfalluntersucher durchaus kritisch zu betrachten.

Besonders interessant ist in diesem Zusammenhang der Absturz eines Hawker Hunter T7 Jets bei einer Flugshow in England im Jahr 2015. Während einer Akrobatikvorführung führte der Pilot eine Kunstflugfigur in zu niedriger Höhe aus und stürzte dabei auf eine Autobahn. Er selbst überlebte, elf Menschen am Boden kamen allerdings ums Leben. Der Bericht der AAIB bezog sich neben den flugzeugseitigen Systemen und der Zeugenaussage des Piloten auch auf die Filmaufnahmen der von ihm im Cockpit installierten Actionkameras sowie den Daten, die sein Smartphone während des Unglücksfluges aufgezeichnet hatte.

Nachdem der Abschlussbericht der englischen Behörde erschienen war, versuchte die Staatsanwaltschaft, die Zeugenaussagen, die aufgezeichneten Daten und die sichergestellten Videoaufnahmen für ein Verfahren wegen fahrlässiger Tötung gegen den Piloten zu beschlagnahmen. Eines der höchsten Gerichte Englands urteilte, dass zwar die Aussagen und ggf. Daten des CVR und FDR (Hawker Hunter T7 hat weder CVR noch FDR installiert) durch ICAO Annex 13 unter besonderem Schutz stehen. Bei den Videoaufnahmen erfolgte jedoch eine Abwägung zwischen den Persönlichkeitsrechten des Piloten und dem Interesse der Öffentlichkeit. Gerade unter dem Aspekt, dass der Pilot die Kameras selbst auslöste und sich der Aufnahme bewusst war, entschied das Gericht, dass diese der Staatsanwaltschaft zugänglich gemacht werden müssten.

Bildmaterial unserer Arbeit, sei es ein Einblick in unseren Berufsalltag oder auch nur die sonnige Aussicht außerhalb des Flugzeuges, sind tolle Aufnahmen. Dank Smartphone können sie nicht nur von öffentlichkeitswirksamen Influencern, sondern mittlerweile von fast jedem geteilt werden, sei es in den sozialen Medien oder nur in Form einzelner Nachrichten an Freunde oder Familie.

Wir wollen hier keine Diskussion über soziale Medien, das Auftreten von Influencern, die Angemessenheit des Fotomaterials oder die Nutzung des Smartphones am Arbeitsplatz anstoßen. Piloten sollten sich jedoch stets bewusst sein, dass sämtliches von Ihnen aufgenommenes Bild- und Videomaterial nicht dem gleichen Schutz unterliegt wie der Inhalt der CVR und FDR. Das gilt nicht nur für den Flugdienst selbst, sondern gleichermaßen auch für den Zeitraum und die Aktivitäten vor dem Dienstbeginn. Sollte etwas schief gehen, so können diese Aufnahmen, auch vor einer Veröffentlichung, von Strafverfolgungsbehörden beschlagnahmt und als Beweismaterial sichergestellt werden.

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 wird auch bei Nacht angewendet

Aufgrund der Verkehrszunahme an den deutschen Flughäfen wird wieder verstärkt das Reduced Runway Separation Verfahren angewendet wird. Ursprünglich sollte dies nur bis zum 27.01.2022 tagsüber in Deutschland zulässig sein (SR +30min/ SS -30min).

Entgegen der ursprünglichen Planung wird das Verfahren nun auch über den 27.01.2022 hinaus bei Nacht angewendet.

Hintergrund ist, dass EU-Recht eine Nutzung bei Nacht nicht zulässt, jedoch ein Antrag zur Weiternutzung bei Nacht durch die DFS gestellt wurde. Während der Bearbeitung dieses Antrags bleibt alles beim Alten.

Weitere Details dazu findet Ihr unter
https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/airport-news

MUC: Der Taxiway O1 wird demnächst zu E1, um mit den EASA Vorgaben konform zu sein.

© Tomas Williams / Unsplash

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

DRS: In Dresden kommt es regelmäßig zu Anzeigen gegen Piloten, auf Grund von Missachtung der Apron/Ground-Boundary. Bitte haltet euch an die Freigaben und die Hotspots 1-4.

ERF: Erneuerung beider ILS. ILS 27 soll am 22.08.2022 in Betrieb gehen. Danach wird das ILS 09 bis Mitte Dezember 2022 abgeschaltet.

Vogelzug

Infos zum aktuellen und anstehenden Vogelzug findet ihr unter
https://www.davvl.de/unsere-leistungen/vogelzug-vorhersage

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 unter:
sven.grassmueck@vcockpit.de

Wie ist die Luftverkehrssicherheit in Deutschland geregelt?

Tom Kickstein
Referent Flight Safety
Vereinigung Cockpit

Safety Management als systematischer und systemischer Ansatz zur Erkennung, Analyse, Bewertung, Minderung und Überwachung von Risiken hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Verbesserung der Flugsicherheit. Weiterhin ermöglicht es strukturierte und risikobasierte Entscheidungsfindungen, einen Einblick in die Safety Performance einer Organisation und damit Früherkennung der Reduzierung der Safety Marge inklusive rechtzeitiger Korrekturen und fördert den effektiven Informationsaustausch. Ein gut ausgeprägtes Safety Management sollte somit Ziel aller Beteiligten im Luftverkehr sein. In diesem Artikel wird deshalb einmal genauer betrachtet, wie eigentlich die Luftverkehrssicherheit in Deutschland geregelt ist.

Einleitung

Das System der Luftverkehrssicherheit in Deutschland ist sehr komplex und beinhaltet einige Besonderheiten. Die oberste Luftfahrtbehörde ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Aufgaben der Bundesrepublik Deutschland sowie die Verordnungen der Europäischen Union in Bezug auf die Luftfahrt wahrnimmt (Luftverkehrsgesetz (2022). § 31 Abs. 1, S. 1). Zu diesen Aufgaben und Zuständigkeiten des BMDV gehören u.a.:

- Entscheidungen zu Anlage und Betrieb von Flughäfen,
- Erstellung von Gesetzesentwürfen für die Bundesregierung,
- Vertretung Deutschlands bei der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO,
- Verhandlung, Abschluss und Vollzug von internationalen Luftverkehrsabkommen.

Ein Großteil der weiteren Aufgaben werden nachgeordnet beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA), der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) angesiedelt (Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland (2020), S. 10ff).

- Das Luftfahrt-Bundesamt beschäftigt sich dabei schwerpunktmäßig mit technischen Prüfungs-, Zulassungs- und Erlaubnisbefugnissen der Bereiche „Luftfahrzeuge und Luftfahrer“.
- Der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung obliegt die Aufgabe Unfälle und schwere Störungen, die beim Betrieb von Flugzeugen in Deutschland auftreten, zu untersuchen sowie deren Ursachen aufzuklären.
- Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist für die zivilen Flugsicherungsorganisationen in Deutschland zuständig. Weiterhin gehören die Zertifizierung und Sicherheitsaufsicht des Deutschen Wetterdienstes (DWD) und die Festlegung von Flugverfahren zu den Aufgaben des BAF.

Safety Management

Zur Gewährleistung einer stetigen Verbesserung der Luftverkehrssicherheit in Deutschland werden drei wesentliche

© Pixabay

Dokumente erstellt und angewendet:
1. Das Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland (State Safety Programm – SSP)
2. Der Deutsche Plan für Luftverkehrssicherheit (German Plan for Aviation Safety – GPAS)
3. Der Deutsche Luftverkehrssicherheitsbericht

Die Inhalte, Ziele und Anwendung der unterschiedlichen Dokumente werden im Folgenden detaillierter vorgestellt.

1. Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland (State Safety Programm - SSP)

Die Grundlage des nationalen Luftverkehrssicherheitsmanagements bildet das Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland. Gemäß europäischem Recht beschreibt das SSP den strukturellen und organisatorischen Rahmen an Regelungen und Maßnahmen, welche die stetige Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr gewährleisten sollen (VO (EU) 2018/1139, Artikel 7). Somit erfolgt im SSP eine Systembeschreibung der gültigen Rechtsgrundlagen, des Aufbaus und der Arbeitsweise der Luftfahrtverwaltung sowie die Benennung von Zuständigkeiten und Verfahren von Luftfahrbehörden in Deutschland. Die maßgeblichen Ziele zur Verbesserung der Luftsicherheit in Deutschland stehen hierbei im Einklang mit den Zielen des European Plan for Aviation Safety (EPAS) und umfassen aktuell:
- die Etablierung von datenbasierten Gefährdungs- und Risikomanagementsystemen,
- die Weiterentwicklung sicherheitsrelevanter Verfahren und
- die Förderung bisher implementierter Sicherheitsmanagementsysteme inklusive Ereignismeldung und Redlichkeitskultur (Just Culture) (Deutscher Plan für Luftverkehrssicherheit (2021), S. 7).

Für die Entscheidungswege des SSP hat das Safety Board Luftfahrt die oberste Befugnis und setzt sich als Gremium wie folgt zusammen aus:
- der Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA),
- der Direktor des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherheit (BAF),
- der Direktor der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung (BFU),
- der General Flugsicherheit der Bundeswehr,
- der Präsident des Deutscher Wetterdienstes,
- Vertreter der Bundesländer sowie
- Vertreter aller Luftfahrt- Abteilungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

2. Deutscher Plan für Luftverkehrssicherheit (German Plan for Aviation Safety – GPAS)

Gemäß Verordnung (EU) 2018/1139 Artikel 8 soll von jedem europäischen Mitgliedsstaat ein Plan für Flugsicherheit erstellt werden. Dabei beschreibt der Deutsche Plan für Luftverkehrssicherheit (GPAS) die wichtigsten Sicherheitsrisiken für die Zivilluftfahrt in Deutschland auf Basis eines Risikomanagements und stellt weiterhin konkrete Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken dar. Neben dem übergeordneten Planziel, der stetigen Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr, werden weitere konkrete Unterziele für systemische Bereiche (u.a. Safety Management Systeme und Human Factors), betriebliche Bereiche (insb. Flugbetrieb, Flugplätze und Unbemannte Luftfahrt) sowie besondere Themenfelder (u.a. neue Technologien und Auswirkungen der Coronapandemie) beschrieben und formuliert.

3. Deutscher Luftverkehrssicherheitsbericht

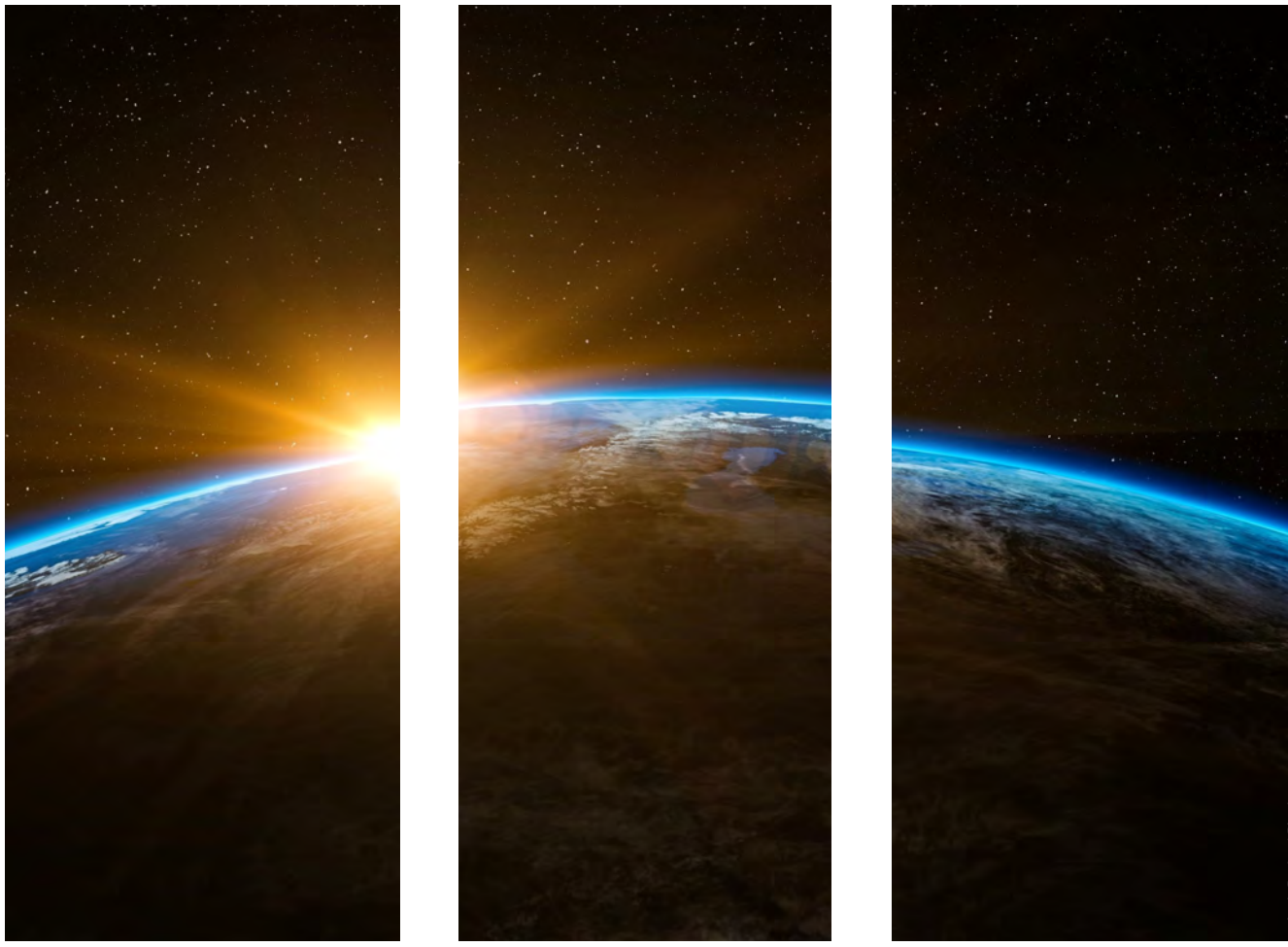
Das dritte wichtige Dokument ist der Deutsche Luftverkehrssicherheitsbericht. Im Rahmen von Verordnung (EU) 376/2014 Artikel 13 (11) sind die europäischen Mitgliedsstaaten verpflichtet einmal jährlich einen Sicherheitsbericht zu veröffentlichen. Dieser Bericht soll die Öffentlichkeit über das aktuelle Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt in ihrem Land informieren. Dabei werden Anzahl und Kategorie von Ereignismeldungen aufgeführt sowie Projekte und durchgeführte Maßnahmen zur Risikominderung beschrieben.

Zusammenfassung

Für das Engagement der VC im Bereich Flight Safety sind speziell der Luftverkehrssicherheitsbericht sowie der GPAS von großer Bedeutung. Die im Luftverkehrssicherheitsbericht aufgeführten Informationen zu Kategorie und Anzahl von Ereignismeldungen geben einen guten Überblick über die momentanen Probleme und Risiken im deutschen Luftverkehr. Das zur Erstellung des GPAS angewandte Risikomanagement stellt einen wichtigen Prozess zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit in Deutschland dar. Die inhaltliche Arbeit wird dabei von verschiedenen Facharbeitsgruppen des BMDV mit festgelegten Themenschwerpunkten durchgeführt. Hier werden Sicherheitsrisiken identifiziert, bewertet und mitigiert. Diesen Facharbeitsgruppen gehören auch Mitglieder der VC Flight Safety an, die sich aktiv für die Verbesserung der Flugsicherheit einsetzen. Unsere ehrenamtlich aktiven Mitglieder können dabei eine wichtige Perspektive in die Arbeit der Facharbeitsgruppen einfließen lassen, die Perspektive der Arbeitsebene aus dem Cockpit. Hier produzieren Pilotinnen und Piloten täglich in ihrer Arbeit Safety und ermöglichen damit einen sicheren Flugbetrieb.

Weitere Informationen

Über die aktuellen Themen unserer VC Flight Safety Arbeitsgruppen können Sie sich im Flugsicherheitskonzept SafeSKY informieren:
https://www.vcockpit.de/die-vc/flight-safety/vc-flugsicherheitskonzept.html



© Arek Socha / Pixabay

Weltraumwetter - Space-Weather - SWx

Es gab vor langer Zeit einen Western mit dem Titel "The Good, The Bad and The Ugly", mit Clint Eastwood in der Hauptrolle. Etwas umgestellt beschreibt dieser Artikel "The Bad, The Ugly and the Good" - natürlich in Bezug auf Space Weather!

Klaus Sievers
CPT B747 i.R.
AG Air Traffic Services

Ralf Parzinger
FO A320
AG Air Traffic Services

Fangen wir also an mit "The Bad"

Wie den Beiträgen des diesjährigen virtuellen "Annual Meetings" des Space-Weather Prediction Centers (SWPC, Boulder, Co.) zu entnehmen war, gibt es in den USA und auch in England neue Programme zur besseren Versorgung mit Weltraumwetter. Titel: "Promoting Research and Observations of Space Weather to Improve the Forecasting of Tomorrow (PROSWIFT) Act". Dies hat zur Gründung einer speziellen Gruppe mit dem Namen Space Weather Advisory Group, SWAG, geführt.

Fazit: Vorbereitung auf SWx ist eine nationale Aufgabe in den USA. Und wo ist es nun "BAD"? Nun, obwohl das SWPC eines der vier globalen ICAO Space Weather Centres ist, sind diese Advisories auf dessen Aviation Community Dashboard nicht verfügbar. Und es gibt auch keine Hinweise darauf.

Weiter geht´s mit "The Ugly"

Zum vor allem europäisch geprägten, globalen ICAO SWx Centre Konsortium PECASUS gehört auch das UK Met

Office und hat dort die "backup" Rolle (Ersatzspieler). Soweit, so gut. UK Met hat ein eigenständiges SWx-Centre für die nationalen Bedürfnisse Englands, also Verteidigung, Zivilschutz und Luftfahrt. Insbesondere für die Flugsicherungsorganisation Englands, NATS, werden eigene SWx Informationen herausgegeben; NATS nutzt die ICAO SWx Advisories also nicht. Eine eher unverständliche Situation.

Die EASA? EASA ist in Sachen ICAO SWx bisher wenig tätig geworden, erst zum Sommer 2022 hat man nun ganz allgemein die ICAO SWx Regelungen in Annex 3 und einem Begleitpapier (ICAO DOC 10100) übernommen, die 2018 publiziert wurden. Beachtenswert ist jedoch das Safety Information Bulletin vom April 2021. Es trägt den Titel "Effects of Space Weather on Aviation". Die EASA empfiehlt hier unter anderem, bei Vorliegen von Space Weather ggf. die Route zu ändern, Flüge in polare Regionen zu verschieben und zum Schutz vor erhöhter Strahlung tiefer zu fliegen.

Nun zum Abschluss: "The Good"

Hier in Deutschland mangelt es bisher an einer eigenen Struktur zur Vorsorge in Bezug auf Weltraumwetter. Es gibt eine Reihe von Forschungsinstituten, doch es gibt keine Institution, die eine organisatorische Klammer darstellt und auch die Vorbereitung auf und ggf. Warnung vor Weltraumwetter für Deutschland übernehmen könnte. Wie wichtig dies ist, hat die Überflutung im Ahrtal letztes Jahr gezeigt, dort gab es gute Warnungen durch den DWD, doch es haperte an Vorbereitung auf die Flut, an der richtige Einschätzung der kommenden Naturgewalten und letztlich am Ergreifen der richtigen Maßnahmen.

Das unlängst in Darmstadt eröffnete Weltraumwetter-Zentrum der ESA dient deren Bedürfnissen als Satelliten-Betreiber und das Weltraum-Lagezentrum der Bundeswehr ist primär auf deren Anwendungen ausgerichtet. Letztes Jahr fand nun der 5. Nationale Weltraumwetter Workshop statt und eine Arbeitsgruppe mit VC-Beteiligung erstellte ein Papier mit dem Titel "Empfehlungen zum Ausbau der deutschen Weltraumwetter-Fähigkeiten und Kapazitäten in einem koordinierten Ansatz", das die zu ergreifenden Maßnahmen umfassend darlegt. Es zeigt auf, was zu tun ist, und es bleibt zu hoffen, dass es von der Politik aufgegriffen wird. Ein Papier mit bemerkenswertem Inhalt.

Wie sieht es bei Ihnen aus?

Übrigens bekommen viele Piloten weltweit immer noch keine SWx Advisories mit den Flugplanungsunterlagen von ihrem Flugbetrieb, obwohl es doch "Wettermeldungen" sind. Dazu wurde auf VC-Initiative das IFALPA Safety Bulletin "Space Weather Advisories" (PDF) herausgegeben.

Und in Ihrem Flugbetrieb?

Bekommen Sie SWX-Advisories? Nein? Dann fragen Sie doch mal nach.

Feedback auch gerne an uns!
wetter@vcockpit.de

Weitere Informationen

- Easy Weltraumwetter: User's guide to Space Weather Advisories for Pilots (PDF) https://pecasus.eu/wp-content/uploads/2020/10/users-guide-for-pilots.pdf
- ECA: Space-Wx on ICAO radar screen https://www.eurocockpit.be/news/space-wx-icao-radar-screen
- ECA: ICAO Space-WX Advisories - instructions to be included in the Ops-Manual https://www.eurocockpit.be/news/icao-space-wx-advisories-instructions-be-included-ops-manual

Linksammlung

- Space Weather Advisory Group (SWAG) https://www.weather.gov/swag
- Aviation Community Dashboard des Space Weather Prediction Centers (SWPC) https://www.swpc.noaa.gov/communities/aviation-community-dashboard
- ICAO SWx Centre Konsortium PECASUS https://pecasus.eu/?p=730
- Ionosphere Monitoring and Prediction Center "Empfehlungen zum Ausbau der deutschen Weltraumwetter-Fähigkeiten und Kapazitäten in einem koordinierten Ansatz" (25. März 2022) https://impc.dlr.de/news/details/5-nationaler-weltraumwetter-workshop-1
- IFALPA Safety Bulletin "Space Weather Advisories" (PDF) https://ifalpa.org/media/3755/22sab10-space-weather-advisories.pdf
- EASA Safety Information Bulletin April 2021, "Effects of Space Weather on Aviation" https://ad.easa.europa.eu/ad/2012-09R1

Elektrisch Fliegen – ein Erfahrungsbericht

Felix Gottwald hat mit der Pipistrel Velis Electro den ersten von der EASA zugelassenen Flugzeugtyp getestet, der rein elektrisch fliegt. Die zweisitzige Echo-Klasse-Maschine kommt auf Energiekosten von gerade einmal sechs bis acht Euro pro Stunde!

© Felix Gottwald

Felix Gottwald
SFO B777F
AG Air Traffic Services

An einem schönen Junimorgen stehe ich am Flugplatz Aachen-Merzbrück (EDKA) und blicke auf zwei schnittige Zweisitzer der Marke Pipistrel in der Halle der Flugschule Westflug. Eigentlich nichts Besonderes, außer dass neben ihnen ein Ladeblock mit einem langen Kabel steht. Es handelt sich hierbei nämlich um den ersten von der EASA-zugelassenen Flugzeugtyp, der rein elektrisch fliegt!
Die beiden Velis Electro in der Halle basieren auf dem Ultraleichtflugzeug Pipistrel Virus und haben mit ihrer begrenzten maximalen Startmasse von 600 kg lediglich eine Nutzlast von 172 kg, sind aber in Deutschland als Echo-Klasse-Flugzeuge zugelassen.

Mein Fluglehrer Rob Akron ist nicht nur UPRT-Ausbilder und erfahrener Buschpilot, sondern auch Mitglied der VC-Arbeitsgruppe UAS+ ("Drohnen und mehr"). Er führt mich zuerst in die Theorie ein. Neben Details zum Flugzeug selbst legt er dabei natürlich einen Schwerpunkt auf die Unterschiede zur konventionellen Fliegerei. Im Elektroflugzeug ist besonders die Lade- und Lebensdauer der Batterie wichtig und erfordert eine genaue Beobachtung des Ladezustands und eine gute Flugplanung! Aktuell kann man etwa 45 Minuten Flugzeit aus den Batterien herausholen, ohne sie dauerhaft zu schädigen.

Batterie im Auge behalten

Der erste wichtige Parameter ist die State of Health (SOH) der Batterie, die anzeigt, wie hoch ihre Kapazität und ihr allgemeiner Zustand ist. Für den jeweiligen Flug ist dann noch die State of Charge (SOC) maßgebend, die angibt

wie gut geladen die Batterie ist. Aufgrund der kurzen Reichweite ist hier jedes Prozent von Vorteil und wir starten heute immer mit 100 Prozent.

Geladen werden die Flugzeuge über mobile Ladestationen, die genauso wie bei einem Elektroauto oder Handyakku den optimalen Ladestrom regeln. Die maximale Stromstärke beträgt dabei 32 A und wird zum Ende hin heruntergeregelt. Zum Aufladen brauchen die Batterien mindestens eine Stunde. Wir können also immer ein Flugzeug laden und mit dem anderen fliegen gehen, anschließend eine kurze Pause machen und dann wieder abheben.

Neue Berechtigung: "Single Engine (land)", ohne "Piston"

Die Einweisung umfasst insgesamt vier Flüge, wobei wir meist in der Platzrunde bleiben und zum Abschluss noch einen "Überlandflug" nach Geilenkirchen (ETNG) durchführen. Für mich wird dies gleichzeitig die Verlängerung meiner SEP-Klassenberechtigung sein, wodurch sich mein Lizenzeintrag in eine SE-Berechtigung ändert – "Single Engine (land)", ohne "Piston". Ich bin wohl der erste Pilot in Deutschland, der Verlängerung und Umschreibung gleichzeitig macht.

Beim Einsteigen passe ich mit angezogenen Beinen gerade so in das Flugzeug und finde eine Position, in der mein Kopf nicht dauernd an die Streben in der Decke stößt – mit 1,92m habe ich anscheinend die maximale Größe für Piloten in der Velis Electro ausgereizt. Das Cockpit selbst ist modern mit wenigen Anzeigen und einem großen Display ausgestattet, auf dem die Triebwerks- und Batterieparameter sowie weitere Angaben abgebildet sind. Per Checkliste führt mich Rob in die Preflight-Checks ein, die nach einiger Übung schnell gemacht sind. Die große Überraschung findet aber beim Starten des Triebwerks statt, denn es passiert: nichts.

Selbst wenn das Triebwerk an ist, bewegt sich der Propeller erst, wenn die Schubhebel aus der Leerlaufstellung heraus nach vorne geschoben werden. Dann surrt der Motor aber bereitwillig los und gibt sofort seine Leistung. Einen klassischen Run-Up an der Bahn braucht es auch nicht und so stehen wir mit stehender Luftschraube an der Piste, während vor uns laut knatternd ein konventionelles Flugzeug landet.

Leistung setzen in kW

Auf der Bahn regele ich die Leistung kurz über den Schwellenwert von 50 kW und ziehe sie dann wieder etwas zurück. Schon geht es los! Der erste Start ist etwas wackelig, aber irgendwie schaffe ich es halbwegs geradeaus zu fliegen. Auch Elektroflugzeuge brauchen zum Start rechtes Ruder, ein Umstand, an den mich Rob an diesem Tag noch oft erinnern wird.

Neben Verkehrsflugzeugen habe ich in den letzten Jahren nur die gutmütigen Cessna 172 geflogen und tue mich am Anfang schwer mit dem leichten Flugzeug, dessen Motor so willig meine Befehle in Schub umsetzt. Geflogen wird dabei, indem wir eine Leistung in kW setzen. Die RPM ist dann abhängig von der Geschwindigkeit. Jedes Mal, wenn sie mir im Steigflug in den gelben Bereich rutscht, nehme ich die Nase hoch und daraufhin sinkt die RPM wieder in den grünen Bereich.

Zur Eingewöhnung fliegen wir geradeaus, dann Kurven und Steilkurven. Die großen Scheiben erlauben dabei einen fantastischen Blick nach vorne und unten, was besonders bei 60°-Kurven sehr beeindruckend ist. Ich übe auch das Überziehen in verschiedenen Konfigurationen und immer bringt der Motor sofort seine Leistung, sodass jede Recovery einfach glückt.

Nach dem Flugzeugwechsel fliegen wir Platzrunden in Aachen. Im Gegenanflug setze ich dazu etwa 20 kW Leistung, sodass sich die Geschwindigkeit etwa bei 70 kn einpendelt. Wie sonst auch, wird auf Höhe der Schwelle reduziert, konfiguriert und man fliegt standardmäßig mit Klappenposition 2 und 60 kn an. Einzig die Position des Klappenhebels ist sehr gewöhnungsbedürftig, da er hinter meinem rechten Arm platziert wurde und ich mich jedes Mal verrenken muss, um die Klappen aus- oder einzufahren. Nach jedem Durchstarten überprüfen wir den SOC – sobald die Batterie unter 30 Prozent geladen ist, bekommen wir eine Warnung und sollten tunlichst in der Nähe eines Flugplatzes zum Landen sein! Spätestens bei einem SOC unter 15 Prozent wollen wir am Boden sein, um die Batterien zu schonen.

Die gute Aerodynamik der Velis Electro kann im Notfall helfen

Auf dem dritten Flug üben wir Notfälle. Hier besteht vor allem die Gefahr des Überhitzes der Batterien, zum Beispiel weil die Kühlmittelpumpe oder -leitung kaputt ist, oder irgendetwas im elektrischen Kreislauf nicht rund läuft. Wie im "großen" Flugzeug würden im Fall der Fälle Master Cautions und Master Warnings generiert und die entsprechenden Fehler auf dem Display angezeigt. Selbst wenn der Motor ausfällt, hat man aber noch genügend Zeit einen geeigneten Landeplatz zu finden. Mit einer Gleit-

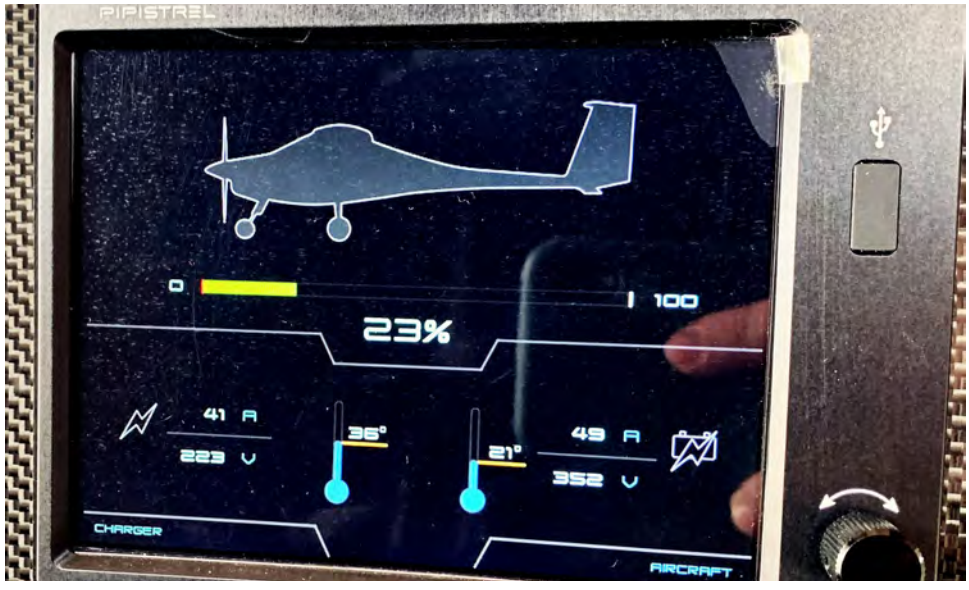
zahl von 1:15 segelt die Velis Electro bei Bedarf sehr lang, sodass ich mich regelmäßig bei der Auswahl "meines Ackers" verschätze.

Unseren elf NM langen Überlandflug nach Geilenkirchen nutzen wir, um das Garmin-GPS zu besprechen. Zum Glück lässt uns "Frisbee TWR" einige Platzrunden drehen, bevor es schon wieder zurück gehen muss, wenn wir noch mit genügend "Saft" in Aachen ankommen wollen. Auf dem Rückweg rechnen wir kurz durch, was uns eine Flugstunde an Strom kostet.

Sechs bis acht Euro Energiekosten für eine Stunde in der Luft

Die Betriebskosten sind erstaunlich niedrig! Die beiden Batterien fassen zusammen etwa 24 kWh Energie. Wenn man bedenkt, dass wir mit etwa 30 Prozent SOC landen wollen, verbraucht die Velis Electro also ungefähr 17 kWh in 45 Minuten. Wenn Ökostrom etwa 35 Cent/kWh kostet, sind das Energiekosten von gerade einmal sechs Euro, bzw. acht Euro pro Stunde! Das gleiche Flugzeug als Verbrenner würde bei Avgas-Kosten von heutzutage bis zu drei Euro pro Liter dagegen schon etwa 55 Euro pro Stunde für Energie verbrauchen.

Nach dem letzten Flug und etwa 15 Landungen in der Velis Electro, bekomme ich nicht nur meinen Lizenzeintrag von Rob, sondern bin auch hellauf begeistert vom elektrischen Fliegen! Es ist einfach, effizient und vor allem sehr schön leise. Natürlich ist noch nicht alles perfekt, aber die nächste Batteriegeneration steht in den Startlöchern und wir werden bald etwas größere Flugzeuge sehen, die auch eine vernünftige Höchstflugdauer haben. Gerade für Flugschulen bieten sich jetzt schon sehr gute Möglichkeiten, ihre Schüler an diese Art des Fliegens heranzuführen und mit etwas Planung lassen sich auch die Ladezyklen gut organisieren. Die lärmgeplagten Anwohner werden es danken, langfristig ergibt sich ein Geldvorteil und wenn man Ökostrom "tankt", kann Fliegen tatsächlich auch weniger umweltschädlich sein – dem Elektroflugzeug gehört die Zukunft!



© Felix Gottwald

Konflikte konstruktiv lösen

Die Arbeit des VC-Mediationsteams basiert auf den drei Grundsätzen Vertraulichkeit, Allparteilichkeit und Freiwilligkeit. Das Team ist für alle Mitglieder ansprechbar, sei es bei Konflikten zwischen einzelnen Personen oder auch auf der Ebene der Gremien. Die Unterstützungsmöglichkeiten gehen von einer Gesprächsmoderation bis hin zu einer Mediation.

Mediationsteam
Vereinigung Cockpit

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Mediationsteam (ehemals Konfliktkommission der VC) besteht nun seit mehr als zehn Jahren, und wir freuen uns, dass wir bei Kommunikationsschwierigkeiten oder Konflikten als kompetente Partner wahrgenommen werden.

Um die Prozesse des Mediationsteams für alle transparent darzustellen, möchten wir hier ein paar grundlegende Informationen bereitstellen:

Das Mediationsteam ist für alle ansprechbar, sei es bei Konflikten zwischen einzelnen Personen, ebenso wie auf der Ebene der Gremien. Von einer Gesprächsmoderation bis hin zu einer Mediation können wir unterstützend tätig werden und haben das in der Vergangenheit mit Erfolg umgesetzt.

- **Vertraulichkeit** ist komplexer als allgemein angenommen, und deshalb widmen wir diesem Thema zu Beginn jeder Moderation oder Mediation so viel Zeit, bis alle Beteiligten auch wirklich zufrieden sind. Das Mediationsteam mit seinen Mitgliedern ist hierbei wie eine geschlossene Box zu betrachten - alle Informationen, die wir im Laufe unserer Arbeit erhalten, verbleiben in dieser Box.
- **Allparteilichkeit** bedeutet, dass wir uns für alle beteiligten Parteien eines Konflikts gleichermaßen einsetzen. Wir bieten unter professioneller Führung einen zeitlichen und örtlichen Rahmen für den Austausch zwischen verschiedenen Parteien, und achten schon bei der Besetzung der Mediatoren von vornherein auf Neutralität in Bezug auf den Konflikt.
- **Freiwilligkeit** bedeutet, dass bei allen involvierten Parteien der Konsens besteht, eine Lösung suchen zu wollen. Hier sei betont, dass eine Mediation immer ein ergebnisoffener Prozess ist, also kein Zwang zur Einigung besteht.

Wie kann ich mich an das Mediationsteam wenden?

Aus den oben genannten Punkten ergibt sich ein gewisses Prozedere, welches wir einhalten müssen, wenn wir um Unterstützung gebeten und kontaktiert werden:

© yanalya / Freepik

Wir sind unter der E-Mail-Adresse mediationsteam@vcockpit.de erreichbar. E-Mails haben sich als Medium bewährt, da wir alle auch Flieger sind und somit die Erreichbarkeit und Aktivierung des Teams gewährleistet bleibt. Eine erste Antwort erfolgt meist sehr kurzfristig und alles weitere wird dann in einem ersten Telefongespräch oder per E-Mail erörtert.

Eine wichtige Voraussetzung für die Aktivierung des Mediationsteams ist jedoch, dass wir als „einziger Adressat“ in der E-Mail genannt sind - damit der oben genannte Grundsatz der Vertraulichkeit gewahrt werden kann. Werden wir jedoch zusammen mit mehreren Adressaten genannt oder werden wir ins „cc:“ gesetzt, so bedeutet das für uns nur „zur Info“ und löst keine Aktivität des Mediationsteams aus.

Konflikte sind Teil unseres Lebens - und wir können dabei unterstützen, Destruktives in Konstruktives zu wandeln und daraus Chancen zu machen.

Wenn es also ein Anliegen gibt, so bitten wir um eine direkte Ansprache unter mediationsteam@vcockpit.de.

Treffen der ECA Legal Working Group in Brüssel

Bianca Scheidt LL.M.
Syndikusrechtsanwältin, Fachanwältin für Arbeitsrecht
Vereinigung Cockpit

Im März hatte die European Cockpit Association (ECA) die Vertreter der ECA Legal Working Group zu einem persönlichen Treffen in ihre Geschäftsstelle nach Brüssel eingeladen. Neben Vertretern der ECA sowie der VC nahmen auch Juristinnen und Juristen der FPU (Dänemark), der FIA (Island), der SSL (Finnland) und der VNV (Niederlande) an dem zweitägigen Treffen teil.

Dabei standen der inhaltliche Austausch und die Zusammenarbeit in Bezug auf verbandsübergreifend relevante Themen im Vordergrund.

Nach einem Rückblick auf die Aktivitäten der ECA Legal WG seit dem letzten Treffen im September 2021, stellten die einzelnen Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Länderberichte vor und erläuterten im Zuge dessen die inhaltlichen bzw. rechtlichen Schwerpunkte ihrer Arbeit. Alle Teilnehmer berichteten dabei übereinstimmend über wachsende Herausforderungen im Zusammenhang mit sog. Low-Cost Carriern.

Gleichzeitig erörterten die Teilnehmer Möglichkeiten, die Rechte der Piloten und Pilotinnen auf europäischer Ebene, u.a. durch Anpassung entsprechender EU-Regelungen, zu erreichen.

Die ECA war mit dieser Zielsetzung bereits im November 2021 auf die EU-Kommission zugegangen und hatte um Anpassung der EU-Verordnung zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten (EG 1008/2008) gebeten. Die ECA beabsichtigt insoweit, der EU-Kommission einen konkreten Formulierungsvorschlag zu unterbreiten. Einzelne Punkte des Textentwurfes wurden innerhalb der ECA Legal WG noch einmal besprochen.

Die ECA Legal WG möchte den konstruktiven persönlichen Austausch und die enge Abstimmung zu verbandsübergreifenden Themen weiterhin aufrecht erhalten. Das nächste Arbeitstreffen der ECA Legal WG soll daher im September stattfinden.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Die ECA Legal Working Group (v.l.): Ignacio Plaza (ECA), Jan Gloggengieser Gam (FPU), Roger Poulussen (VNV), Bianca Scheidt (VC), Heli Hagmann (SLL), Anastasiia Prychta (ECA), Sonja Bjarnadottir (FIA).

Update Sozialwahlen 2023 für die BG Verkehr

Michael Mineif
CPT A380 i.R.

Seit unseren letzten Schreiben zu dem Thema ist einiges passiert und die Fristen wurden konkreter. Die BG hat uns zugesagt, dass wir , als bereits langjährige Mitglieder der Selbstverwaltung nun bis November Zeit haben unsere Liste vorzubereiten und abzugeben. Auch die Mitgliederzahl ist jetzt stabil über der 500er Grenze. Es kamen zwar nach unserem Schreiben in den Waypoints (4/2021) einige neue Mitglieder hinzu, aber so richtig „gezündet“ hat der Einsatz der Kollegen aus der AG FHE! Diese hatten bei Kolleginnen und Kollegen sehr erfolgreich direkt geworben und damit unseren Mitgliederstand auf ein beruhigendes Niveau gehoben. Vielen Dank dafür!

Auch haben wir neue Mitglieder gefunden, welche bereit sind, für die kommende Wahl zu kandidieren und können so unsere Liste wieder aufstellen. Problematisch ist nach wie vor der geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von einem Drittel der Plätze. Da allerdings bei uns im Flugbetrieb die Pilotinnen deutlich unterrepräsentiert sind, können wir damit rechnen, dass eine Ausnahmeregelung gewährt wird. Dennoch würden wir uns freuen, wenn sich unter den Kandidaten eine aktive Pilotin fände!

Ein anderes Problem sind die „Beauftragten“, d.h. nicht mehr direkt beschäftigte ehemalige Kolleginnen und Kollegen. In erster Linie sind dies Rentner. Bei anderen Gewerkschaften können dies Funktionäre sein, welche nicht bei der BG Verkehr versichert sind. In unseren Fall kämen VC Mitarbeiter in Betracht, welche aber nicht zur Verfügung stehen. Auch Übergangsversorgte, die bisher noch als aktiv Versicherte anerkannt wurden, können sich nicht mehr aufstellen lassen. Nachdem es gesetzlich vorgeschrieben ist, dass maximal ein Drittel der zur Verfügung stehenden Sitze einer Liste Beauftragte sein dürfen, müssen wir auch hier sehen, wie wir unsere Mitglieder aufstellen können. Hinzu kommt, dass auch während der sechsjährigen Amtszeit das Drittelverhältnis erhalten bleiben muss.

Nachdem die UK Post, Telekom (UK = Unfallkasse) mit der BG Verkehr fusioniert ist, hatte sich auch der Name der BG geändert (BG Verkehr / Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation). Wir haben unsere Mitglieder deshalb vor kurzem die Änderung der Satzung der IVTV mitgeteilt, damit wir bei unserem Listennamen keinen Formfehler machen.

So, das war’s für den Moment; wir werden im Verlauf der Wahl weiterhin sporadisch berichten.

Terminrückblicke

© Schira@shutterstock

19.-22. April 2022
Podiumsdiskussion AERO, Moritz Bürger

Moritz Bürger, stellvertretender Leiter der AG ATS und Mitglieder der AG UAS+, nahm bei der Aero in Friedrichshafen im April an einer Podiumsdiskussion zum Thema Luftraum E teil. Die Diskussion konzentrierte sich stark auf unbemannte Fluggeräte und die Zeit war mit 45 Minuten relativ kurz bemessen, um das komplexe Thema unterer Luftraum mit VFR- und IFR-Verkehr sowie absehbar zunehmendem Drohnen-Verkehr umfänglich zu diskutieren.

Moritz konnte darauf hinweisen, dass die Drohnenproblematik vor allem für unsere Helikopterkollegen ein Problem darstellt und dass langfristig wohl nur elektronische Sichtbarkeit aller Luftraumteilnehmer über den Weg air-to-air funktionieren kann, weil die Flugsicherung nicht die Kapazität und auch nicht den Auftrag hat, alles zu sehen und alle zu warnen.

Anzeige

Verdientes Geld richtig anlegen

Ganzheitliche Anlagekonzepte – ein MUSS für starke Rendite

In vielen Bereichen unseres Lebens sind wir sehr kostenbewusst. Wir handeln beim Kauf eines Autos oder vergleichen Preise im Internet. Beim Thema Geldanlage werden ETFs zur Kostenreduktion gewählt, aber geht da nicht noch mehr? Wie sieht es beispielsweise mit dem Thema Steuern aus? Und wie steht es um Kosten bei Vorsorgeprodukten oder seit Jahren bestehenden Berufsunfähigkeitsversicherungen?

Der Ansatz ETFs zu wählen ist mehr als vernünftig. Die Kosten halten sich gering, sind aber zumeist nicht so gering wie angegeben. Auch bestehende, versteckte Kosten gilt es zu vermeiden. Da die meisten ETFs einen Index abbilden, kommt es durch Austausch einzelner Werte im Index und unterschiedlichen Wertentwicklungen der jeweiligen Aktien zu Transaktionen innerhalb des ETFs. Diese verursachen Kosten, welche durch die Wahl speziell wissenschaftlich, evidenzbasierter zusammengestellter ETFs vermieden werden können.

Hat man die Kosten der Produkte weitestgehend minimiert, so muss auch das Thema Steuern in die ganzheitliche Betrachtung einbezogen werden. Der Gesetzgeber fördert die Altersvorsorge. Nutzt man diese Möglichkeiten, so können große Teile der Kapitalertragssteuer eingespart und die Rendite der Geldanlage erheblich erhöht werden, da ein weiterer Kostenblock reduziert wird. Dabei ist es wichtig, dass die Produkte korrekt aufeinander abgestimmt sind und somit eine steuerliche Optimierung erfolgen kann. Die gesamte Geldanlage, inklusive Versicherungen sollte somit aus einer Hand kommen, da diese ganzheitliche Betrachtungsweise nur so gewährleistet werden kann.

Die Kosten bei Vorsorgeprodukten, wie auch von gekoppelten Berufsunfähigkeitsversicherungen, zu überblicken ist leider mehr als schwer. Zumeist sind die Kosten nur aus dem Kleingedruckten zu erfahren, was einen Vergleich zwischen einzelnen Anbietern erheblich erschwert. Die Unterschiede aber sind enorm, die Höhe der Kosten teilweise erschreckend. Sehr vielen Kunden fällt dies, wenn überhaupt, erst nach Jahren auf. Leider sind dann nicht nur zu hohe Kosten gezahlt worden, darüber hinaus gibt es auf diese gezahlten Beträge leider auch keinen Zinseszinseffekt, was also doppelt schmerzt.

Jedem, der diesen Artikel liest und nicht selbst die Kosten seiner (Vorsorge-) Versicherungen verglichen hat, kann nur empfohlen werden dies entweder selbst nachzuholen oder einen unabhängigen Fachmann zurate zu ziehen. Dieser hat einen guten Marktüberblick und kennt die entsprechenden Anbieter und Produkte. Hier ist darüber hinaus zu erwähnen, dass es so genannte Nettopolicen gibt. Diese verzichten komplett auf Provisionszahlungen und sind auch von der Kostenstruktur deutlich günstiger als Bruttopolicen. Leider werden diese Policen auf dem Markt nur extrem selten angeboten. Reinen Versicherungsmaklern fehlt so die Einnahmequelle. Bei ganzheitlichen Finanzberatern können stattdessen faire Honorarzahlungen vereinbart werden, die dann die Vermittlung solcher Policen beinhalten.

Zuletzt muss in Verbindung mit Kostenreduzierung zur Renditeoptimierung auch das Thema „Erben und Verschenken“ genannt sein. Durch konsequente Ausnutzung der Freibeträge können hier erhebliche Summen an Steuern gespart werden. Einen vorzeitigen Übertrag von Vermögen kann mit dem entsprechenden Know-How nach den Wünschen des Kunden bestmöglich optimiert werden. Vielen Menschen ist dabei wichtig ihr Vermögen noch nicht komplett aus der eigenen Hand zu geben. Auch hierzu gibt es Möglichkeiten, die ein kompetenter Berater aufzeigen kann.

Unter folgendem QR-Code gibt es weitere Informationen die aufzeigen welche enormen Potentiale in einer Umstrukturierung stecken können.

Weitere Infos

GANZHEITLICHE FINANZBERATUNG:

- Kostenminimierung bei Geldanlage und Versicherungen
- Steueroptimierung
- Abstimmung von Produkten aufeinander
- Absicherung von Risiken
- Richtig Erben und Verschenken

Anzeige

PILOTENFINANZEN

GANZHEITLICHE FINANZBERATUNG

INORMATIONSVERANSTALTUNG

22.09.2022 10:00 Uhr am Flughafen Frankfurt

Wir bringen Euch auf den neuesten Stand zu folgenden Themen:

- steuerlich optimierter Berufsunfähigkeitsschutz für Piloten
- wissenschaftlich evidenzbasierte ETF-Vermögensverwaltung
- Kapitalertragsteuer optimierte Geldanlage
- Richtig Vererben und Verschenken

Anmeldung

Wir freuen uns auf Eure Anmeldung unter www.pilotenfinanzen.de/anmeldung oder unter info@pilotenfinanzen.de.
Den genauen Ort der Veranstaltung geben wir per E-Mail rechtzeitig bekannt.

Weitere Informationen zu uns gibt es unter www.pilotenfinanzen.de/wer-wir-sind

Wer wir sind

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

emotions2lead

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:

16.09.2022
08:30-12:30

Anzeige

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

KLEINANZEIGEN

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

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Benni Doornbos

*28.02.1945
† 18.05.2022

Benni Doornbos flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. Er wurde 2001 VC Mitglied, wir danken ihm für 21 Jahre Treue.

Karl Reinhard Philipp

*27.06.1932
† 09.01.2022

Karl Reinhard Philipp war zuletzt Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er trat der VC 1970 bei, wir bedanken uns für 51 Jahre Mitgliedschaft.

Kurt Wiegand

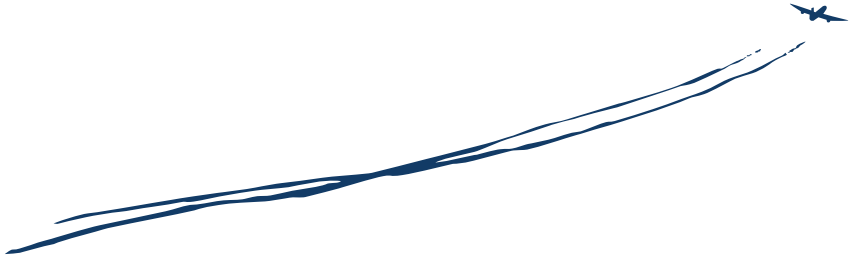
*20.03.1934
† 06.05.2022

Kurt Wiegand war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er war Gründungsmitglied der VC und somit bedanken wir uns für 53 Jahre Mitgliedschaft.

Michael Theile

*12.04.1978
† 14.02.2022

Als SFO flog Michael Theile für die Deutschen Lufthansa. Er war seit 2002 VC Mitglied, wir danken ihm für 20 Jahre Mitgliedschaft.



Wir halten ihr Andenken in Ehren

VC-Supportline

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

+49 (0)69 6959 76 222

Antiskid-Team

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

Benjamin Adler LH, 0176 34525962
Jens v. Allwörden LH, 0170 9668562
Marcus Baum LH, 0175 2963267
Klaus Bergert TUI, 0172 5179921
Falk Friedrichs, 0179 2955583
Volker Gold LH, 0177 7983735
Jens Gurges LCAG, 0172 9701200
Patrick Gramlich ex IQ, 0162 9898797
Sven Hammerstein TUI, 0160 90828000
Christian Hirschmann DLH, 0175 2271279
Jörg Höhnerbach Aerologic, 0170 4166060
Fabian Kant LH, 0163 1561662
Rouven Katz GWI, 0160 91119119
Ralf Konschak EWG, 0177 7029337
Timo Kratz GWI, 0151 46148778
Manfred Kuntz ex LH, 0151 58964747
Lars Lenwerder CLH, 0151 70004340
Steve Literski EW, 0151 40108727
Rolf Münter DLH, 0175 8384700
Matthias Naß TUI, 0173 2156839
Dirk Petersen BCS, 0162 2401331
Steffen Rauth CFG, 0151 58900166
Ebbi Schmidt SXD, 0151 70302686
Marcel Ohneberger GWI, 0173 7648990
Toni Warbruck LCAG, 0151 52517740
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)151 5896 3983
- Marcus Baum Tel.: +49 (0)151 5894 2096
- Hannah Brauner Tel.: +49 (0)176 9313 9944
- Ralph Grünewald Tel.: +49 (0)171 5170 884

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

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

DAILY ON YOUR EMERGENCY FREQUENCY

EUROCONTROL

WATCH THE VIDEO ON SKYBRARY

https://skybrary.aero/video/emergency-frequency-skyclip

FUNNY OR INAPPROPRIATE? YOU DECIDE!