

1/2023

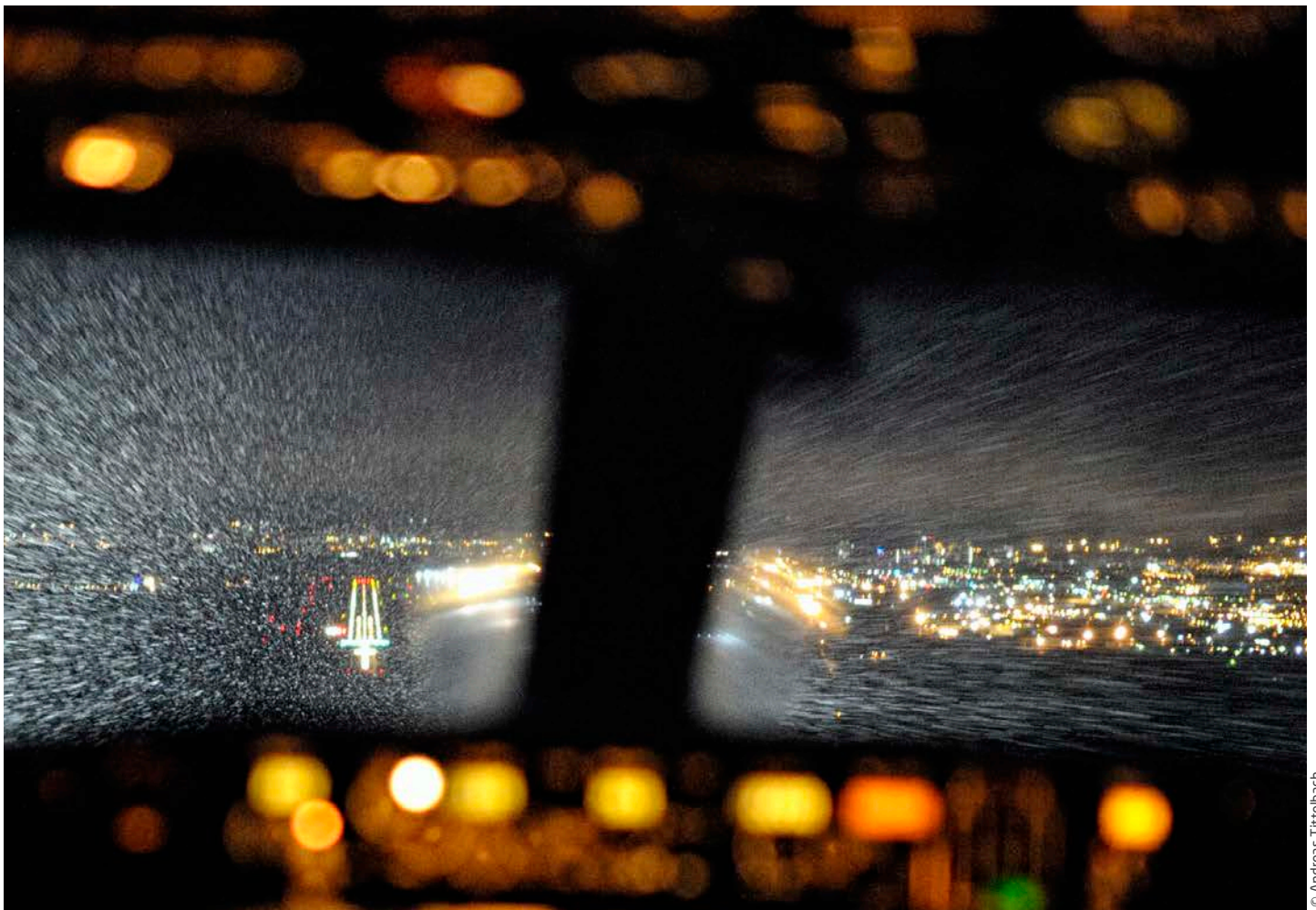
VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



Qatar-Gate

Ermittlungen ziehen weitere Kreise



© Andreas Tittelbach

Cockpit Perspektive

Der neue VC Podcast

Die kreative Pause für den VC-Podcast über den verlängerten Sommer haben wir genutzt und sind nun mit verschlanktem Konzept zurück. Unter dem neuen Namen "Cockpitperspektive - Der VC-Podcast" gibt es künftig regelmäßig Neues auf die Ohren. Moderiert wird der Podcast von VC-Pressesprecher Matthias Baier.

Die erste Folge dreht sich unter dem Titel "Limits are no Targets" um die Themen Arbeitszeiten und -belastung. Zu Gast: Carsten Reuter von der AG Flight Time Limitations und Patrick Storm, der Mitglied einer Tarifkommission ist.

Weitere Informationen

In unserem Podcast Cockpit Perspektive erfahrt Ihr regelmäßig, was sich in der Vereinigung Cockpit tut: Die Vorstände berichten von ihren aktuellen Projekten und die Piloten, die sich im Verband engagieren, kommen hier mit ihren vielfältigen Themen zu Wort.

Die Folgen findet Ihr unter:

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

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

unter dem Titel „Berlin brennt!“ haben in den vergangenen Jahren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Berliner Feuerwehr ihrem Ärger über zu niedrige Gehälter, schlechte Ausstattung und zu wenig Personal Luft gemacht. In den sonst eher ruhigen Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst liegen aktuell 10,5% und mindestens 500 Euro als gut begründete Forderungen auf dem Tisch.

Beschäftigte aus den unterschiedlichsten Bereichen haben in den vergangenen Wochen gestreikt. Ob in der Verwaltung, in Kindergärten, Schulen oder den Verkehrsbetrieben des Landes, überall zeigt sich das gleiche Bild: So wie es ist, geht es nicht weiter. Die Gehälter stagnieren seit Jahre, die Inflation frisst die Kaufkraft und Personalmangel lässt die ohnehin schon steigenden Belastungen für die verbleibenden Kolleginnen und Kollegen explodieren wie die Energiepreise.

Noch brennt Deutschland nicht, aber die Arbeitgeber spielen mit dem Feuer. Gleiche oder mehr Leistung bei massiven Reallohnverlusten ist nicht mehr hinnehmbar. Von niemandem. In keiner Branche. Als Pilotinnen und Piloten sind wir vielleicht stärker mit unseren Unternehmen verbunden als andere Beschäftigte, aber gleichzeitig sind wir als hochspezialisierte Fachkräfte genau so schwer zu ersetzen wie erfahrene Wissens- und Kompetenzträger in anderen Branchen. Fehlt ein Zahnrad im Getriebe, geht es kaputt oder kann schlicht nicht ersetzt werden, weil der Markt leergefegt ist, dann steht am Ende die ganze Maschine.

Das Gebot der Zeit ist es, das Getriebe, von dem so viel abhängt, am Laufen zu halten. Was Wartung, Pflege und hochwertiger Kraftstoff für die Flugzeuge ist, die wir täglich bewegen, sind Respekt, wettbewerbsfähige Gehälter und gute Arbeitsbedingungen für uns Flieger. Ohne geht es auf auf Dauer nicht!

Ob während der Pandemie oder in anderen Krisen: Ich kann mich nicht daran erinnern, dass wir als Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Firmen haben im Regen stehen lassen. Jetzt ist es an den Firmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht im Regen stehen zu lassen. In Tarifverhandlungen zu einer fairen Einigung zu kommen ist gerade in Zeiten von Krisen nicht mehr nur eine Frage von Zahlen und Unternehmensbilanzen; es sind gerade jetzt auch Fragen von Charakter und der Bilanz des Anstands auf Arbeitgeberseite.

Euer Stefan Herth



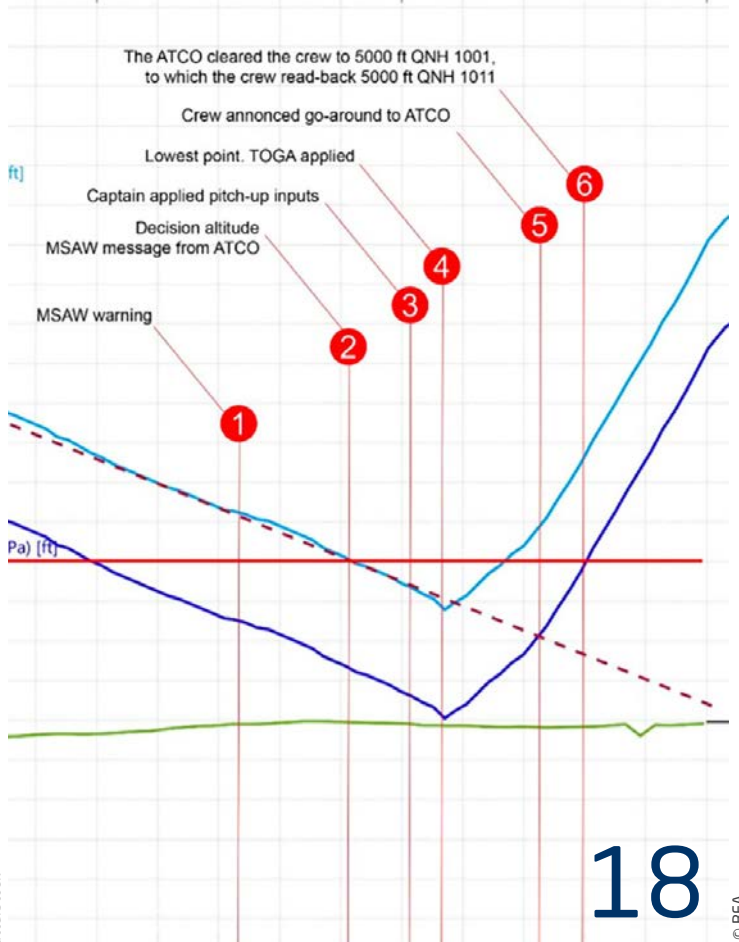
©Vereinigung Cockpit e.V.

Stefan Herth
Präsident Vereinigung Cockpit

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stefan Herth'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.



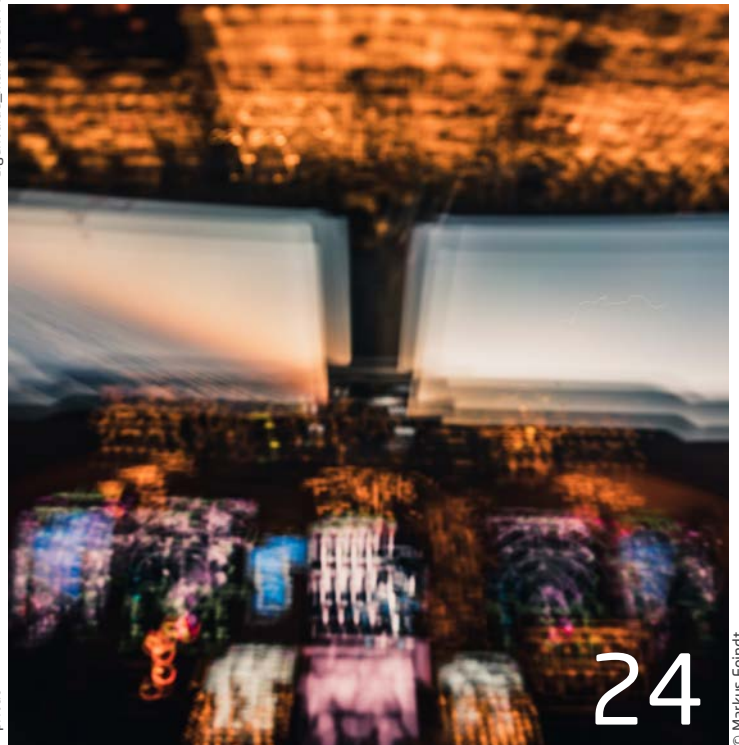
© Eigenvalue_multimedia / Shutterstock



© BEA



© privat



© Markus Feindt

Inhalt

- | | |
|---|--|
| <p>06 Nachrichten aus dem Vorstand</p> <p>07 Kurznachrichten</p> <p>14 Qatar-Gate
Ermittlungen ziehen weitere Kreise</p> <p>16 ECA TF RCO zu Gast in Frankfurt
Am 21. und 22. Februar 2023 traf sich die ECA TF RCO in der VC-Geschäftsstelle in Frankfurt.</p> <p>18 Controlled Flight Towards Terrain in Paris
Wie ein Versprecher zu einem gefährlichen Vorfall an einem der größten Verkehrsflughäfen der Welt führte und was sich daraus lernen lässt.</p> <p>21 Klaus Sievers mit AVT Excellence Award der NATO ausgezeichnet</p> <p>22 Bereit sein für Vulkaneruptionen...
...hieß es am 23. Februar 2023 in Island. Nein, noch rumort es nur, noch gibt es keine Warnung für die Luftfahrt, wie z.B. ein Colour Code „orange“ oder „red“. Doch was ist jetzt zu tun?</p> <p>23 ICAO Space Weather Advisories for Aviation</p> | <p>24 Just Culture & Reporting Guide</p> <p>25 Wie das richtige APU Handling
Fume Events vermindern kann</p> <p>26 Fume Kit jetzt erhältlich</p> <p>27 Airport News</p> <p>28 AIRPROX Magazin jetzt erhältlich</p> <p>29 Mittelfinger gegen Corona rechtfertigt keine fristlose Kündigung
Außerordentliche fristlose Kündigung eines Flugkapitäns wegen Posierens im Flugzeug für ein Gemeinschafts-Foto der Crew</p> <p>31 Das VC-Mediationsteam sucht Verstärkung!</p> <p>33 Supportangebote</p> <p>33 Kleinanzeigen</p> |
|---|--|

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:

Johannes Bade, Kola Bollhorst, Anke Fleckenstein, Lars Frontini, Felix Gottwald, Sven Grassmück, Anja Hauschulz, Maria-Pascaline Murtha, Bastian Roet, Hendrik Rybicki, Daniel Schaad, David Schöne, Klaus Sievers, Hendrik Wille

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin
Vereinigung Cockpit

Online VC-Mitgliederversammlung 11.05.2023 - Bitte bis 27.04.2023 registrieren

Die Einberufung zur virtuell stattfindenden VC-Mitgliederversammlung am 11.05.2023, um 10:00 Uhr erreicht Euch in diesen Tagen. Für die Teilnahme und den Erhalt der persönlichen Zugangsdaten ist eine vorherige Registrierung notwendig. Bitte registriert Euch bis zum 27.04.2023 auf der VC Website im Mitgliederbereich über folgenden Link: <https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/termine-seminare/mitgliederversammlung.html>.

Personalia VC-Geschäftsstelle

Am 17.02.2023 feierte Markus Germann sein 20-jähriges Betriebsjubiläum. Er trat als Rechtsanwalt 2003 in den Dienst der VC und ist seit dieser Zeit als Tarifreferent der Tarifabteilung mit der sehr engagierten Betreuung unterschiedlicher Tarifkommissionen betraut. Gemeinsam mit den Kollegen und Kolleginnen konnte er dabei eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Cockpitpersonals bei den Airlines erwirken. Auch in seiner Funktion als Personalleiter in der VC-Geschäftsstelle von 2012 bis 2017 hat er sich aktiv für die Bedürfnisse der Mitarbeitenden eingesetzt. Wir danken ihm für sein großes Engagement und seinen unermüdlichen Einsatz und wünschen ihm weiterhin viel Erfolg bei seiner Tätigkeit.

Deutsche Lufthansa AG Hauptversammlung

Schon heute möchten wir Euch auf die für den 09.05.2023 terminierte Lufthansa-Hauptversammlung (HV) hinweisen. Falls Ihr nicht selbst teilnehmen könnt, bitten wir Euch, uns Euer Stimmrecht zu übertragen. Motiviert gerne auch Eure Familienangehörigen, Freunde und Bekannten, deren Stimmrechte uns ebenfalls willkommen sind. Diese Einladung gilt insbesondere auch für Kolleginnen und Kollegen anderer Berufsgruppen im Lufthansa Konzern. Lasst uns mit einem möglichst hohen Stimmrechtsvolumen im Sinne unserer gemeinsamen Zielsetzung auftreten!

Unsere Abstimmungsempfehlungen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten werden wir rechtzeitig vorab per E-Mail bekannt geben und auf unserer Homepage veröffentlichten. Darüber hinaus werden wir in jedem Fall ein Video-Statement oder einen Live-Beitrag senden.

Lufthansa-Aufsichtsratswahl

Ein Dankeschön an alle VC-Mitglieder für die bisherige Unterstützung im Rahmen der Aufsichtsratswahl der Lufthansa. Ein Teil der Wahl wird voraussichtlich wiederholt werden müssen. Eine gesonderte Information hierzu folgt.

Aktualisierung VC-Richtlinien

Der Vorstand hat die Aktualisierung der „VC-Richtlinie zur Kostenerstattung“ in Kraft gesetzt. Sämtliche VC-Positionspapiere und Richtlinien sind auf der VC-Website zu finden.

TUI-Hauptversammlung: Erfolgreiche Stimmrechtsbündelung

Die VC hat in diesem Jahr erstmalig bei der TUI AG eine Stimmrechtsbündelung von Aktieninhabern unter den Mitgliedern durchgeführt. Auf diese Weise bilden wir bei Themen, die für die Beschäftigten relevant sind, ein Gegengewicht zu inhaltlichen Darstellungen der Geschäftsführung.

So konnten wir beispielsweise mit Nachfragen den Blick auf die Problematik von Wet Lease-Vereinbarungen lenken. Denn trotz der wiederholten Beteuerungen Sebastian Ebels an unterschiedlichen Stellen, wie wichtig ein eigener Flugbetrieb und eigene Flugzeuge seien, so orientieren sich die Kapazitäten der TUI-eigenen Airlines dennoch am Winterbetrieb. Durch die breite Beteiligung unserer Mitglieder an der Stimmrechtsbündelung konnten wir dafür sorgen, dass eine kritische Stimme der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf der Hauptversammlung vertreten war. Diesen Kurs werden wir mit Eurer Unterstützung in den kommenden Jahren fortsetzen.

Kurznachrichten

VC unterstützt industrieübergreifende Solidarität zur Sicherung des Standorts Deutschland

Vorstandsmitglieder der Vereinigung Cockpit haben die Kundgebung der dbb-Jugend am Brandenburger Tor am 2. März unterstützt. Unsere gemeinsamen Interessen gelten der Sicherung des Industriestandorts Deutschland und den dafür notwendigen attraktiven Arbeitsbedingungen für alle Beteiligten. Das gilt für unsere Arbeit im Cockpit ebenso wie für die unserer Kollegen am Boden, die in aktuellen Tarifrunden für angemessene Gehaltsanpassungen kämpfen.

Wir treten unter dem Dach des dbb solidarisch mit vielen Partnergewerkschaften an, um dem immer deutlicher wer-

denden Mangel an Arbeitskräften und Nachwuchs in weiten Teilen der deutschen Industrie zu begegnen. Nur gemeinsam, mit einer Bündelung unserer Kräfte, können wir die überall ähnlich zu Tage tretenden Probleme bewältigen. Die Teilnahme an der Demo vor dem Brandenburger Tor stellt in diesem Sinne die Solidarität unter den Beschäftigtengruppen als Kernpunkt unserer gemeinsamen gewerkschaftlichen Arbeit dar.

Diese Solidarität ist heute wichtiger denn je, damit der Standort Deutschland stark bleiben kann!



Auf dem Bild unter anderem (v.l.n.r): VC-Präsident Stefan Herth, dbb-Fachvorstand Tarifpolitik Volker Geyer, VC-Generalsekretär Bastian Roet, VC-Vorstand Mitgliederbetreuung Oliver Löwe.

Verkehrsgerichtstag unterstreicht die Bedeutung von "Just Culture" im Luftverkehr

Erstmals in der Geschichte des Deutschen Verkehrsgerichtstags beschäftigte sich in diesem Jahr ein Arbeitskreis mit rechtlichen Fragen des Luftverkehrs. Bei der Premiere stellten sich die Experten der unterschiedlichen Bereiche dem Spannungsfeld zwischen dem Schutz sensibler Informationen und dem Strafverfolgungsinteresse des Staates und gaben Empfehlungen zu Anpassungen des deutschen Rechts.

Im Zentrum der zweitägigen Beratungen stand das Konzept der "Just Culture" (Redlichkeitskultur), welches den Umgang mit der Meldung von Fehlern zur Steigerung der Flugsicherheit bezeichnet. In seiner Empfehlung stellte der Arbeitskreis VIII übereinstimmend fest, dass "Just Culture" und der Schutz sicherheitsrelevanter Daten im Sinne der Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und Nr. 376/2014 wesentlich zur Förderung und Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

Die Empfehlung, dass hinsichtlich der zunehmenden Bedeutung einer Fehlerkultur in sicherheitssensiblen Bereichen wie dem Luftverkehr das Vertrauen in Meldesysteme geschützt werden sollte, stellt aus Sicht der Vereinigung Cockpit einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung der Flugsicherheit dar.

"Nur wenn das Vertrauen aller beteiligten Personen in ein Meldesystem besteht, kann es dauerhaft funktionieren. Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags bilden nun die Grundlage für die Weiterentwicklung und Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen", so Matthias Baier, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

AAP Meeting mit der BFU Dezember 2022

Die AG AAP Klausur fand vom 7. bis 9. Dezember 2022 im Tagungswerk Braunschweig statt. Nach einer Begrüßung durch AG-Leiter Sebastian Kloth haben wir uns sehr gefreut, ein neues Mitglied willkommen heißen zu können: Pim Bakker, SFO bei Lufthansa Cargo auf B777.

Als AG haben wir die drei Tage genutzt, um die Arbeit in unseren zur Zeit aktiven Subgroups „Flugunfalluntersuchung“ und „Just Culture“ fortzusetzen. In der Just-Culture-Gruppe lag der Fokus auf der Vorbereitung für den anstehenden

Die Vereinigung Cockpit war mit drei Vertretern im Arbeitskreis VIII aktiv. Der Leiter der Arbeitsgruppe Accident Analysis & Prevention, Sebastian Kloth, war einer der Referenten des Arbeitskreises und unterstrich in seinem Eingangsreferat die Notwendigkeit, mehr Verständnis von Just Culture als Baustein von Safety Management Systemen aufzubauen und damit im Deutschen Rechtsrahmen zu verankern.

Die Empfehlungen des Arbeitskreises finden Sie hier: <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editors/61.%20VGT/AK%20VIII%20Der%20schmale%20Grat%20im%20Luftverkehr.pdf>



Auf dem Verkehrsgerichtstag für die VC (v.l.n.r.): David Streif (stv. Leiter AG AAP), Sebastian Kloth (Leiter AG AAP), Bastian Roet (VC-Generalsekretär).

Deutschen Verkehrsgerichtstag und der Fertigstellung eines Just Culture Reporting Guides für unsere Mitglieder.

Am zweiten Tag fand unser jährliches Treffen mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) statt. Wir konnten uns mit fünf Vertretern der BFU zu aktuellen Themen und Veränderungen in der Flugunfalluntersuchung austauschen und zu beleuchtende Themenfelder identifizieren. Der jährliche Austausch mit der BFU ist für unsere AG sehr wertvoll und wir freuen uns schon auf unser nächstes Meeting in Braunschweig Ende 2023.

Taskforce Environmental (TF ENVI) trifft DFS zum Thema Nachhaltigkeit / Umwelt

Am 18. Januar 2023 trafen sich Mitglieder der TF ENVI mit Verantwortlichen der DFS Deutsche Flugsicherung, um über das Thema Nachhaltigkeit und Umwelt zu sprechen.

Die VC wurde vertreten durch Dr. Daniel Schaad (Leiter Flight Safety), Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen), Felix Gottwald (Leiter TF ENVI), Anne-Sophie Regner und Kai Kampelmann (beide Mitglieder der TF ENVI). DFS-seitig waren Fabio Ramos (Bereichsleiter Unternehmenskommunikation), Gregor Thamm, Christian Zwiener und Dirk Pulver (alle Vertreter aus der Umweltabteilung) zugegen.

Ziel des Treffens war ein erstes Kennenlernen und das Abstecken von gemeinsamen Themen im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt. Während des zweieinhalbstündigen Austausches wurde über die Verknüpfung der Cockpit- mit der Fluglotsensicht in einer sehr freundlichen und angenehmen Atmosphäre diskutiert.

Die DFS gab uns einen kurzen Überblick über diverse An- und Abflugrouten, die dem Lärmschutz dienen bzw. im Continuous Descent Profile geflogen werden sollen. Hierbei wurde sich auf den gemeinsamen Tenor verständigt, dass

Piloten und Pilotinnen einerseits und Fluglotsen und Fluglotsinnen andererseits anstreben sollten, ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln und es jeder betrieblichen Seite somit ermöglicht wird, das Gesamtsystem zu verstehen. Außerdem wurde zum Thema Fluglärm beispielhaft über die Flugverfahren bei Betriebsrichtung 07/18 in Frankfurt gesprochen. Die DFS betonte in diesem Zusammenhang, dass eine Entlastung durch Lärmschutz für gewisse Regionen gleichzeitig auch immer eine Belastung für andere Region darstelle.

Darüber hinaus wurde das Thema Kondensstreifen und Zirrenbildung besprochen. In diesem Zusammenhang wurde auf die sogenannten Nicht-CO₂- Effekte und eisübersättigte Luftschichten (ISSR-Gebiete) eingegangen. Weiterhin wurden CO₂-Effekte und Lärm diskutiert. In diesem Zusammenhang kam auch das Thema Horizontal Flight Efficiency zur Sprache.

Nach einem sehr angenehmen Gespräch hat die VC durch Dr. Schaad noch das Angebot zu gemeinsamen Veröffentlichungen auf unseren Plattformen/Kanälen unterbreitet, was bei Herrn Ramos auf grundsätzlich positive Resonanz stieß. Dieses erste Kennenlernertermin stellt eine positive Grundlage für eine weitere vertrauensvolle Zusammenarbeit dar.

Photovoltaikanlagen auf unbebauten Grünflächen und Taxiway Naming

Aktuelle Themen der AG Airport and Ground Environment (AGE)

Viele unbebaute Grünflächen in der Nähe von Flughäfen eignen sich für Photovoltaikanlagen. Die AG AGE sucht daher zusammen mit der Taskforce Environment und den deutschen Flughäfen nach Wegen, um die Flughäfen nachhaltiger zu machen, ohne dabei die Sicherheit zu minimieren. Probleme könnten u.a. etwa dadurch entstehen, dass Piloten durch Solaranlagen geblendet werden oder dass Hindernisfreiflächen bebaut werden.

Ein weiteres sehr großes Themenfeld mit dem sich die AG aktuell befasst ist die ICAO-Vorgabe zum Taxiway-Naming. Hier freuen wir uns, dass der Flughafen Köln-Bonn als erster deutscher Flughafen im Rahmen der teilweise Umbenennung seiner Rollwege mit uns in Kontakt getreten ist.

Ob und wie beide Themen in einem Flughafencheck bewertet werden können bleibt eine von vielen Aufgaben, die vor uns liegen.

Erfolgreiche Nachwuchsarbeit auf der Pilot Expo in Berlin

Die Pilot Expo in Berlin ist eine der größten Recruiting-Veranstaltungen für Cockpit-Nachwuchs in Deutschland und Europa. Das Interesse an der Arbeit der VC unter den Besuchern war sehr groß. Wir konnten mit deutlich über 200 Personen Gespräche führen, die VC präsentieren und wertvolle Informationen und Einblicke weitergeben.

In diesem Jahr war die Messe besonders durch zwei Arten von Ausstellern geprägt: Flugschulen und ausländische Fluggesellschaften. Als neue Aussteller waren diesmal unter anderem Cathay Pacific und Emirates Flight Training Academy dabei. Im asiatischen Raum scheinen die Sorgen um den Nachwuchs also größer zu werden. Unter den anwesenden Airlines befanden sich auch viele Wet Lease/ACMI-Anbieter mit teils fragwürdigen Beschäftigungspraktiken. Ihre Anwesenheit zeigte uns ganz praktisch das Wachstum dieses Geschäftsfeldes. Die damit einhergehenden Arbeitsbedingungen beobachten wir seit geraumer Zeit sehr genau und setzen uns auf tariflicher wie politischer Ebene dagegen ein.

Als Berufsverband und Gewerkschaft waren wir vermutlich

die einzigen auf der Pilot Expo, die den großteils jungen Besuchern mit Ambitionen, Pilot zu werden, ohne Verkaufsdruck ein realistisches Bild der Ausbildung und unserer Arbeit vermitteln konnten. Es war unser Anliegen, die Besucher über die blumigen Versprechen vieler Aussteller aufzuklären.

Gleichzeitig haben wir selbstverständlich viel Wert darauf gelegt, die Begeisterung und Passion für die Fliegerei, die uns von allen Besuchern am Stand begegnete, zu fördern. Ein wesentlicher Hilfsfaktor dafür war unser neuer 737-Simulator, der u.a. mit Force Feedback Yokes und einem Throttle-Quadranten ausgestattet ist. Durch den konstanten Zustrom an Flug-Interessierten gab es dort oft eine kleine Warteschlange, wodurch sich automatisch noch mehr Gespräche ergaben.

Zusätzlich zum Austausch mit den Besuchern am Stand hielt Tobias Hinsch, Mitglied der AG QUAT, im Rahmen des Konferenzprogramms einen Vortrag zur Arbeit der Vereinigung Cockpit. Insgesamt hat sich unsere Teilnahme an der Pilot Expo sehr gelohnt und wir werden sicherlich auch in den kommenden Jahren wieder dabei sein.



© Vereinigung Cockpit e.V. / Hendrik Rybicki

Als VC-Crew vor Ort (v.l.n.r.): Hendrik Rybicki (Referent Politik und Kommunikation), Tobias Hinsch (AG QUAT), Lars Frontini (stv. Vorstand Öffentlichkeitsarbeit), Bastian Roet (Generalsekretär), Gregor Winkler (Beirat), Matthias Baier (Vorstand Öffentlichkeitsarbeit).



© Vereinigung Cockpit e.V. / Hendrik Rybicki

Hessen Aviation: Welcome 2023

Austausch über Zukunftsthemen in der Luftfahrtbranche

Am 26.01.2023 fand im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt die Veranstaltung „Hessen Aviation: Welcome 2023!“ statt. Das HOLM ist ein interdisziplinär und branchenübergreifend arbeitendes Forschungs- und Bildungszentrum im Bereich Logistik und Mobilität des Landes Hessen. Von Seiten der VC nahmen an der Veranstaltung Dr. Daniel Schaad (Leiter Flight Safety) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) teil. Andere Teilnehmer kamen aus dem Bereich von Fachhochschulen (Hochschule Worms und Frankfurt University of Applied Sciences), sowie von luftfahrtnahen Firmen (z.B. SAF-Produktion, Drohnen) und dem Flughafenbetreiber Fraport.

Das HOLM stellte zunächst eine Trendanalyse für die Luftfahrt unter dem Titel „Trendflugplan“ vor, anhand derer die Beteiligten anschließend zu drei großen Trendbereichen (Sustainability, Autonomous Systems, New Aircraft Architectures) in Einzelgruppen diskutieren konnten. Ziel war es, hierbei einerseits das Interesse der einzelnen Teilnehmerorganisationen an den Bereichen darzustellen und zugleich Themen-Überschneidungen zu identifizieren, in denen sich

ggf. Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Teilnehmern oder gar gemeinsame Projekte ergeben könnten. Der letzte Schritt war im zeitlichen Rahmen der Veranstaltung kaum zu leisten und wurde daher auf einen noch zu benennenden Folgetermin verschoben, an dem die Themen Kooperation und gemeinsame Projekte nochmal im Vordergrund stehen sollen.

Die VC-Vertreter haben in Gruppengesprächen das Interesse unseres Verbands an Sustainability-Fragen (insb. im betrieblichen Bereich), sowie an autonomen Systemen (z.B. als Element von Reduced Cockpit Operations (RCO) und im Bereich von Drohnen) und dem Thema neuer Luftfahrzeugkonzepte erläutert und sehen hier evtl. Überschneidungen mit den Arbeitsinhalten der AGs ADO und UAS+ sowie den VC Task Forces Environment“ und RCO.

Die Veranstaltung im HOLM kann somit schon recht früh nach der Gründung des luftfahrtspezifischen Teils dieses Zentrums im letzten Jahr als gelungene Plattform für den brancheninternen Austausch zu Zukunftsthemen gesehen werden und die VC wird ihre Beteiligung an diesem wertvollen Austausch fortsetzen.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Treffen der IFALPA-Flugunfalluntersucher in Tel Aviv

Im Oktober letzten Jahres fand das jährliche Treffen der Flugunfalluntersucher der International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA) in Tel Aviv auf Einladung von ISRALPA statt.

Anwesend waren Piloten und Flugunfalluntersucher aus allen Teilen der Welt, Vertreter der israelischen Luftaufsichtsbehörde sowie Vertreter der Flugzeughersteller (Airbus, ATR, Boeing und Embraer).

Die drei Tage waren gefüllt mit Präsentationen zu aktuellen Entwicklungen in den Regularien zur Unfalluntersuchung (Annex 13) und Sicherheitsmanagementsystemen (Annex 19), sowie mit dem Besprechen und Diskutieren von aktuellen Flugunfällen. In diesem Zusammenhang wurden anschließend mehrere Positionspapiere und Safety Bulletins erarbeitet und von der IFALPA veröffentlicht.

Das Accident Analysis and Prevention (AAP) Komitee des Weltpilotenverbandes wird seit letztem Jahr von VC-Mitglied David Schöne geleitet.



© Vereinigung Cockpit e.V. / David Schöne

Safety Management Panel (SMP) der ICAO

VC stellt IFALPA-Repräsentanten im SMP

Die Regularien (Annexe) und Dokumente (Documents) der International Civil Aviation Organisation (ICAO) unterliegen ständiger Veränderung und Erweiterung. Diese Updates werden von den entsprechenden Gremien erarbeitet und anschließend der Air Navigation Commission zur Veröffentlichung vorgestellt. ICAO-Mitgliedsstaaten sowie betroffene Verbände (wie IATA oder IFALPA) dürfen jeweils einen Repräsentanten stellen.

Das Safety Management Panel (SMP) der ICAO befasst sich mit den Änderungen in Annex 19 (Sicherheitsmanagementsysteme) und Doc 9859 und traf sich, seit Beginn der Pandemie zum ersten Mal wieder im November in Person, in São Paulo Brasilien.

Über drei Tage hinweg wurden granulare Änderungen der Regularien in fünf unterschiedlichen Gruppen erstellt und diskutiert. Die Anwesenden bestanden hauptsächlich aus

Repräsentanten der Verkehrsministerien der ICAO-Mitgliedsstaaten, so war zum Beispiel auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vertreten. Repräsentant des Weltpilotenverbandes (IFALPA) zum Safety Management Panel ist seit 2021 VC-Mitglied David Schöne.



© Vereinigung Cockpit e.V. / David Schöne

Qatar-Gate

Ermittlungen ziehen weitere Kreise

Maria-Pascaline Murtha
Vorständin Internationales
Vereinigung Cockpit



Erstmals ist mit Henrik Hololei ein Vertreter der EU-Kommission ins Visier geraten, der im direkten Umfeld der Verhandlungen des EU-Luftverkehrsabkommens mit Katar agiert. Die Folgen für unsere Branche und das Abkommen sind noch offen.

Der Generaldirektor des Transport Department der EU-Kommission (DG MOVE), Henrik Hololei, ist zwischen 2015 und 2021 neun Mal kostenlos mit Qatar Airways in der Business Class geflogen. Das berichtet das Magazin Politico. Sechs dieser Freiflüge hätten demnach während der Verhandlungen zum Open Skies-Abkommen mit Katar ("CATA") stattgefunden und vier davon wurden von der Regierung des Emirats oder einer Gruppe mit Verbindungen zu Katar bezahlt.

Diese Enthüllungen folgen auf weitreichende Korruptionsvorwürfe gegen Mitglieder des Europäischen Parlaments, die im vergangenen Jahr von der belgischen Justiz erhoben wurden. Die Beschuldigten sollen u.a. Bargeldzahlungen von Vertretern des Staates Katar angenommen haben. Aufgrund der Anschuldigungen gab es bereits Rücktritte im Menschenrechtsausschuss des EU-Parlaments.

Mit den neuen Vorwürfen rückt nun erstmals ein Akteur im direkten Umfeld der Verhandlungen über das Luftverkehrsabkommen mit Katar in den Fokus. Auch wenn Hololei nicht selbst an den Verhandlungen beteiligt gewesen sei, wie es in dem Bericht heißt, so bleiben die Einflussmöglichkeiten eines Generaldirektors in die Arbeit seiner Verhandler selbstverständlich weitreichend.

Dass nun mutmaßlich auch Mitarbeiter der EU-Kommission, die das CATA-Abkommen verhandelt hat, Freiflüge angenommen haben, verstärkt unsere Befürchtung, dass das Emirat Katar auch auf diese Verhandlungen Einfluss gehabt haben könnte. Solange diese Möglichkeit auch nur theoretisch im Raum steht, ist die vorläufige Anwendung von CATA unangemessen und die Aussetzung dieser vorläufigen Anwendung daher notwendig.

Wir wissen, dass die Ermittlungen zum Einfluss Katars auf Entscheidungsträger in Europa fortgeführt werden und stehen im Austausch mit verschiedenen Abgeordneten in Brüssel, um die Situation weiterhin sehr genau zu beobachten.

EU-Kommission sieht keine Gründe für eine Aussetzung von CATA

Im Gegensatz zur EU-Kommission, die keine Gründe für eine zumindest temporäre Aussetzung des Abkommens sieht, bestehen auf Seiten des EU-Parlaments weiterhin große Zweifel. Einige Parlamentarier, beispielsweise Izaskun Bilbao Barandica von Renew Europe, fordern, die vorzeitige Anwendung des Abkommens auszusetzen, bis alle möglicherweise bestehenden Ungereimt-

heiten bei den Verhandlungen des Abkommen ausgeräumt sind. Dieser Position können wir uns nur anschließen.

Das Europäische Parlament hatte sich bereits im Dezember 2022 dafür ausgesprochen, alle legislativen Vorgänge, die Katar betreffen, vorerst auszusetzen. Das schließt auch die finale Zustimmung für das bereits aktive Open-Skies-Abkommen ein. Und im Januar forderte die Chefin des Transport-Komitees des EU-Parlaments, Karima Delli, weitere Informationen, wie der CATA-Deal zustande gekommen ist.

Sollten Medien-Recherchen oder behördliche Ermittlungen weitere Ergebnisse zu Tage fördern, die Einflussnahmen des Staates Katar auf die europäische Seite der CATA-Verhandlungen belegen, so wird eine ehrliche Debatte um die Zukunft dieses Abkommens auch in Deutschland zu führen sein.

Unsere Position ist klar: CATA schadet europäischen Interessen

Unserer Ansicht nach - und diese Ansicht teilen wir mit der großen Mehrzahl der Vertreter der europäischen Luftverkehrswirtschaft - werden durch das CATA-Abkommen europäische Interessen unterlaufen.

Es kann nicht im Interesse der EU, ihrer Bürger und Unternehmen liegen, unseren Markt mit rund 450 Millionen Kunden einer staatlichen Airline mit geographisch günstig gelegenen Hub, riesigen Ambitionen und offensichtlicher staatlicher Unterstützung in großem Maßstab, zu öffnen und im Gegenzug einen

für hiesige Airlines weitgehend uninteressanten Marktzugang zu nicht einmal drei Millionen Kunden zu bekommen.

Darüber hinaus sind sämtliche Passagier-Zahlen Richtung Katar mit Vorsicht zu genießen, denn laut EU-Kommission diente Katar im Jahr 2021 für etwa 86 Prozent der Passagiere lediglich als Umsteige-Airport. Der O&D-Markt für Fluggesellschaften aus Europa ist dort also extrem beschränkt, um nicht zu sagen: unattraktiv. Gleichzeitig stehen auch weiterhin Vorwürfe wegen ungerechtfertigter staatlicher Subventionen von Qatar Airways, ausbeuterischer Arbeitsbedingungen bei der Airline sowie künftig auch die Fragen zum Umgang mit europäische Emissionsvorschriften und SAF-Quoten im Raum.

Von rein ökonomischen Aspekten abgesehen stellt sich beim Thema Katar/Qatar Airways und anderen Fluggesellschaften der Region für Deutschland und Europa aber auch die Frage der strategischen Unabhängigkeit immer drängender. Wir können es uns in heutigen Zeiten schlichtweg nicht mehr erlauben, diese Fragen auszublenden.

Die Europäische Union braucht einen eigenständigen starken Luftverkehrssektor, der nicht von Airlines in außereuropäischen Autokratien abhängt. Europa muss Entwicklungen zu weiter steigenden Abhängigkeiten im Verkehrssektor entschieden entgegen treten. In der Luftfahrt ist dies nur mit eigenen starken Fluggesellschaften möglich. Daher ist eine tiefgehende Prüfung aller Vorgänge rund um die CATA-Verhandlungen unerlässlich.

Hintergrund: Was ist "CATA"?

Die EU-Kommission hat 2021 mit dem Staat Katar ein umfassendes Luftverkehrsabkommen namens CATA (Comprehensive Air Transport Agreement) unterzeichnet. Es regelt primär Streckenrechte zwischen Katar und Airports der EU. Nach einer Übergangsphase von fünf Jahren sieht das Abkommen die komplette Freigabe von Flugfrequenzen auf allen Strecken zwischen Katar und allen EU-Airports vor.

Nach Ansicht führender Branchenvertreter läuft die Grundidee eines Open-Skies-Abkommens mit Katar den europäischen Interessen bei Wirtschaft und Beschäftigung diametral zuwider. Neben dem wirtschaftlich für europäische Anbieter eher unattraktiven weil sehr kleinen Zielmarkt Katar sind vor allem die offenen Fragen rund um die Kontrolle von Sozial- und Umweltklauseln im Abkommen sowie die Vorwürfe staatlicher Subventionen für Qatar Airways Anlass für Kritik.

Das CATA-Abkommen muss von allen EU-Mitgliedstaaten ratifiziert werden, was voraussichtlich noch mehrere Jahre dauern wird. Das Abkommen wird dennoch bereits vorläufig angewandt, wodurch Qatar Airways bereits heute, also vor der offiziellen Ratifizierung, umfangreiche Streckenrechte in die EU bekommen hat. Die vorläufige Anwendung wird in Artikel 29, Absatz 3 geregelt: "Ungeachtet des Absatzes 1 vereinbaren die Parteien, dieses Abkommen im Einklang mit ihren internen Verfahren und/oder Rechtsvorschriften ab dem Datum der Unterzeichnung des Abkommens vorläufig anzuwenden." Sollte der Einklang mit internen Verfahren und Rechtsvorschriften der EU nicht gegeben sein, könnte das Abkommen also ausgesetzt werden.

ECA TF RCO zu Gast in Frankfurt

Am 21. und 22. Februar 2023 traf sich die ECA TF RCO in der VC-Geschäftsstelle in Frankfurt.



© Vereinigung Cockpit e.V. / Johannes Bade

Johannes Bade
Referent Internationales
Vereinigung Cockpit

Die ECA ist der Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Piloten auf europäischer Ebene und vertritt die Piloteninteressen gegenüber den zuständigen EU-Organen. Der Verband wurde 1991 gegründet und beheimatet inzwischen nicht nur mehr als 30 Pilotenverbände aus EU- Mitgliedsstaaten, son-

dern darüber hinaus auch assoziierte Verbände, wie z.B. die Pilotenverbände aus Israel und der Türkei.

Zum Thema Reduced Crew Operations (RCO) hat die ECA eine TF gegründet, welche sich intensiv mit der Thematik reduzierter Flugbesatzungen sowie der da-

mit verbundenen Forschung und Einsatzmöglichkeiten auseinandersetzt. Die VC wurde vertreten durch Max Scheck, Niklas Ahrens, Damiano De Tomassi, Tobias Hinsch, Michael Petry, David Schöne, Veronica Schömer und Johannes Bade. Auch Tanja Harter (ECA Technical Affairs Director), Arnaud Du Bedat (IFALPA Senior Technical Officer) und John Sluys (ALPA-I) waren anwesend. Außerdem waren Vertreter des DLR, EUROCONTROL, der ESMT Berlin, des Peace Research Institute Oslo und der Sapienza University Rome zu Gast.

Das DLR stellte das Projekt NICO (Next Generation Intelligent Cockpit) vor. Hierbei werden das Konzept und die Architektur eines zukünftigen, hochautomatisierten Cockpits entwickelt und in mehreren Simulatorstudien sowohl im Cockpitsimulator GECO (Generic Experimental Cockpit) als auch im Full Motion Simulator AVES (Air Vehicle Simulator) untersucht. Außerdem werden ausgewählte NICO-Systeme durch Flugversuche im DLR-Forschungsflugzeug ISTAR (In-flight Systems and Technology Airborne Research) demonstriert.

Weiterhin präsentierte EUROCONTROL mit einem Gastvortrag „Unearthing Weak Signals for safer and more efficient socio-technical systems“ das Design des SECA und verwies auf ein EUROCONTROL White Paper zu dieser Thematik.

Bei dem zweitägigen Hybridmeeting standen nicht nur die beiden ECA-Positionspapiere, „Unmanned Aircraft Systems and the concepts of Automation and Autonomy“ und „The Human and the concepts of Extended Minimum Crew Operations and Single Pilot Operations“, auf dem Prüfstand, sondern es wurde

auch über den IFALPA Strategic Plan zum Thema RCO konstruktiv diskutiert. Außerdem stellten die ESMT Berlin und EUROCONTROL/ Sapienza University Rome erste Ergebnisse der Auswertung der ECA-Umfrage „Pilots as Resource for System Resilience“ vor.

Weiterhin wurde zum Thema RCO von der 41. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO in Montreal berichtet. Arnaud Du Bedat berichtete vom WP 323 („Extended Minimum Crew Operation“), welches sich inhaltlich mit den Konzepten des erweiterten Flugbetriebs mit Mindestbesatzung (eMCO) und des Betriebs mit einem Piloten (SiPO) befasst. Die Unterstützung für WP 323 wurde als Antwort auf das WP 99 („Extended Minimum Crew Operation“) und WP 101 („An Approach to New Operational Concepts Involving Extended Minimum Crew Operations and Single-Pilot Operations“) auf der Generalversammlung strukturiert von der IFALPA platziert. Das WP 323 und die Intervention der IFALPA wurden von anderen Staaten gut aufgenommen, und es gab Unterstützung von Staaten wie Uruguay, Kolumbien und Mexiko sowie von Organisationen wie der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF). Darüber hinaus brachten Singapur, die Niederlande und die Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck, dass das WP 323 sehr wertvolle Informationen enthalte, die bei allen Diskussionen über eMCO und SiPO berücksichtigt werden sollten.

Nach zwei Tagen intensiver Diskussionen und spannender Gastbeiträge wurden neue To-Dos identifiziert und innerhalb der TF aufgeteilt.

Controlled Flight Towards Terrain in Paris

Wie ein Versprecher zu einem gefährlichen Vorfall an einem der größten Verkehrsflughäfen der Welt führte und was sich daraus lernen lässt.

Hendrik Wille
 CPT A320
 Vereinigung Cockpit

Der folgende Vorfall wird dem einen oder anderen von Euch vielleicht schon aus einschlägigen Medien bekannt sein. Wir möchten die daraus möglichen Lehren gerne in den Fokus stellen und greifen den Fall daher hier noch einmal für Euch auf. Unsere Informationen basieren auf dem vorläufigen Untersuchungsbericht der französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde BEA. Im Gegensatz zur jeher auch von der VC gelebten internationalen Praxis, Vorfälle, die einer Untersuchung unterliegen, erst nach Veröffentlichung des Abschlussberichts zu kommentieren, sind die Gründe des vorliegenden Falls offensichtlich und untersucht. Da sie di-

rekt relevant für den fliegerischen Alltag unserer Mitglieder sind, haben wir uns entschlossen, bereits nach Veröffentlichung des vorläufigen Berichts darüber zu schreiben.

Der Vorfall

Ein A320 befindet sich im Anflug auf RWY27R in Paris Charles de Gaulle. Das ILS für die Bahn ist inop, daher ist der A320 auf dem Weg zu einem RNP Approach mit LNAV Minimum. Die Wettermeldung für die Vorbereitung lautet TL70 280/10 9999 BKN015 FEW050CB 19/14 Q1001 -

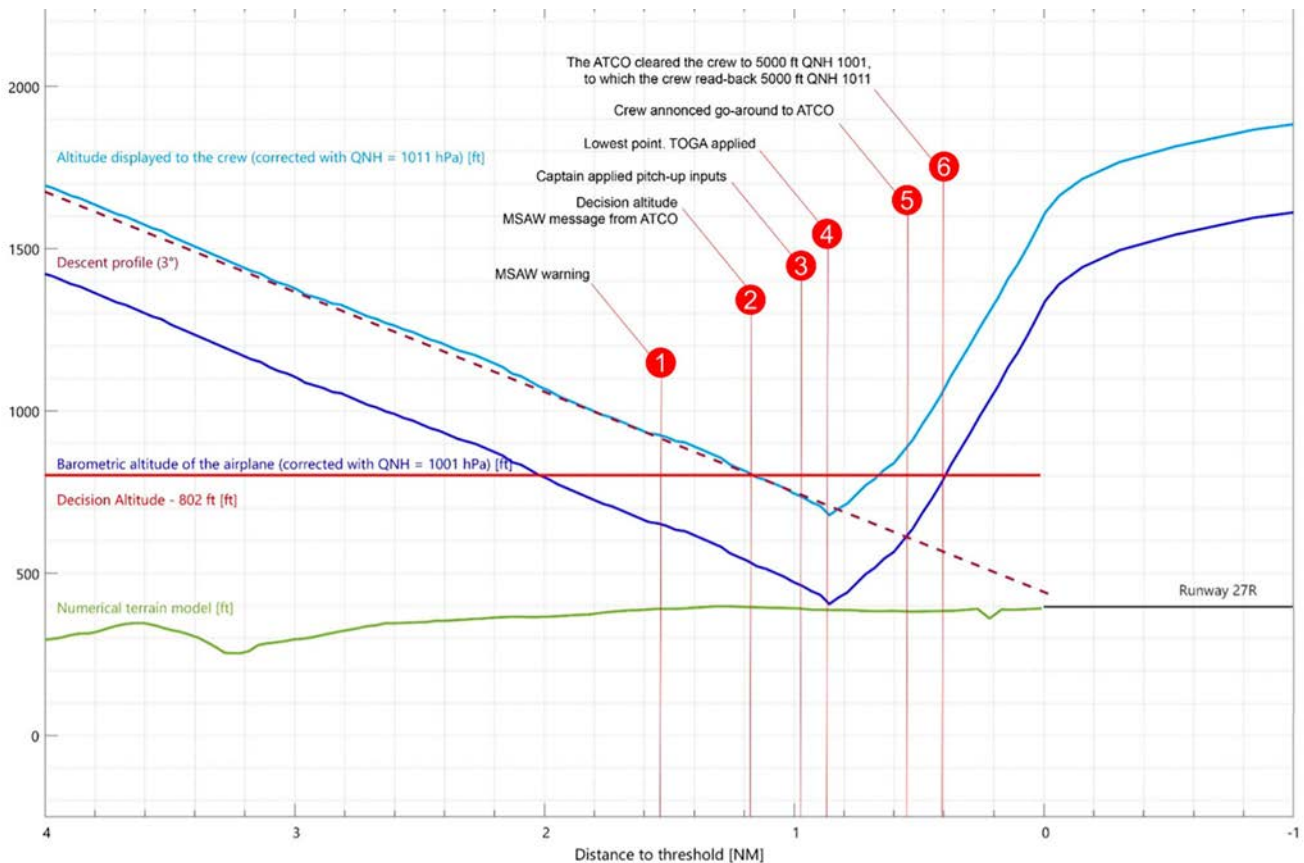


Figure 1: First approach profile, flight path computed from recorded flight parameters (source: BEA)

also bis auf „few CB“ eigentlich unauffällig. Für die Besatzung herrschen aber während des gesamten Anfluges IMC durch starken Regen. Der zur Landezeit gültige METAR enthält im Wesentlichen o.g. Bedingungen plus RESHRA TEMPO 3500 SCT 060CB.

Mit der Sinkflugfreigabe auf 6000ft teilt die Fluglotsin dem Flug irrtümlich den QNH 1011 anstatt 1001 mit. Der PM liest die Freigabe mit dem falschen QNH zurück, wenn auch zögerlich. Mit dem nächsten Step-Descent und der Approach Clearance wiederholt die Fluglotsin den falschen QNH 1011, der nun auch von der Flugbesatzung übernommen worden ist.

Auf der Frequenz bekommt noch ein anderer Flug eine Sinkflugfreigabe mit QNH 1011, welche allerdings mit dem korrekten QNH 1001 beantwortet wird. Keinem der Beteiligten scheint jedoch der Fehler aufgefallen zu sein. Mit einem weiteren Flugzeug findet danach noch einmal eine Kommunikation mit korrektem QNH statt, allerdings in französischer Sprache. Danach wird unser A320-Flug auf die Tower-Frequenz geschickt. QNH-Werte werden im Funkverkehr bis zum Ende dieses Anfluges nicht mehr erwähnt.

Es gibt nun für die Besatzung bordseitig keine Möglichkeit mehr zu erkennen, dass sie kontinuierlich ca. 280ft zu tief den Endanflug entlang sinkt. (ICAO DOC9613 und Airbus SOPs fordern bereits bei -75ft-Abweichung einen Go-Around.) Die Instrumente zeigen die vermeintlich richtige Höhe an, Distance-/Altitude-Checks sind korrekt, während das Flugzeug sich in Wahrheit fast 300ft zu tief befindet. Der Anflug verläuft ansonsten stabilisiert und weiterhin in IMC. Einzig der Radarhöhenmesser zeigt ab 2500ft AGL die korrekte Höhe über Grund an. Die Crew nimmt aber lediglich die Auto-Call-Outs „2500“ und „1000“ wahr (warum die übrigen nicht wahrgenommen wurden, wird noch untersucht). Der leichte Mismatch zwischen Radioaltimeter und der Baro-Höhe bzw. Entfernung zur Schwelle bleibt von der Besatzung unbemerkt. An ihrem Baro-1000ft-Gate, 1392ft, befand sich die Crew tatsächlich schon in 1123ft, 837ft RA.

Während der A320 weiter mit gut 700fpm sinkt, wird in etwa 200ft RA eine Minimum Safe Altitude Warning (MSAW) auf dem System der Fluglotsen im Tower ausgelöst. Bis zur Ansprache des Lotsen diesbezüglich vergehen aber neun Sekunden und die Cockpit Crew bekommt sie schon nicht mehr mit. Immer noch in IMC und noch 1,2NM vor der Landebahn hat ihr Flugzeug inzwischen 122ft RA erreicht. Glücklicherweise ist hier auf den Cockpitinstrumenten mit 802ft das Minimum erreicht und die Besatzung entscheidet sich nach eigener Aussage mangels Sicht zum Durchstarten. Es vergehen laut Datenlage noch einmal einige Sekunden und mehr als 100ft, bis endlich der Sinkflug abgebrochen

wird und der entsprechende Schub gesetzt ist. Die niedrigste aufgezeichnete Radio Altitude (RA) beträgt 6ft, knapp eine Meile vor der Landebahnschwelle.

Mit der Meldung des Go Arounds an ATC erhält der A320 eine Freigabe auf 5000ft mit dem richtigen QNH1001. Auch bei diesen Funksprüchen wurde das Readback des falschen QNH 1011 leider nicht bemerkt. Für den anschließenden erneuten RNP Approach war dieser Funkspruch die einzige und letzte Chance, den Fehler zu entdecken. Erst etwas später verlässt der A320 Regenschauer und Wolken und kommt für die Towerlotsen in Sicht – in geringer Höhe, aber steigend. Zu diesem Zeitpunkt bemerkt man im Tower auch die noch nicht eingeschalteten Approach Lights.

Auch der zweite RNP Approach verläuft in IMC und kontinuierlich etwa 280ft unter dem vorgesehenen Profil. Erneut, diesmal aber an anderer Stelle, wird ATC-seitig eine Minimum Safe Altitude Warning ausgelöst. Die Verwunderung der Flugbesatzung, als diese Warnung übermittelt wird, lässt uns erahnen, wie mächtig und tückisch die Täuschung durch einen falschen QNH-Wert ist. Der korrekte QNH-Wert wird leider nach keinem der MSAW-Alarme von den Controllern übermittelt. Ebenso sprach zu keinem Zeitpunkt das Terrain Awareness-System des Flugzeuges an. Auch dies sind Themen der weiteren Untersuchung. Gleichzeitig mit der Verwunderung im Cockpit kommen glücklicherweise die Approach Lights in Sicht, der PF leitet in etwa 500ft AGL einen Level Flight bis zum normalen 3°-Profil ein und landet auf der Piste 27R.

Fassen wir zusammen: Bei Tageslicht fand ein Non Precision Approach auf einen der größten Verkehrsflughäfen der Welt statt – bei am Platz selbst akzeptablen Wetterbedingungen. Ein „Versprecher“ bei der Übermittlung des QNH wurde von keinem der Beteiligten erkannt und berichtet. Gegen einen Fehler an dieser Stelle verbleiben nur noch sehr wenige Sicherheitsbarrieren, die in diesem Fall aber leider nicht effektiv waren.

Am Ende war ein voll besetzter, voll funktionsfähiger A320 mit, bis auf die Radio Altitude, stimmigen Anzeigen nur durch den glücklichen Terrainverlauf noch 6ft von einem Totalverlust entfernt.

Take Aways

Wir maßen uns nicht an, hier den abschließenden Empfehlungen des BEA vorzugreifen oder gar das Verhalten der Beteiligten, die in der Situation steckten, vom Schreibtisch aus zu bewerten. Vielmehr möchten wir Euch einige Punkte anbieten, die wir für wichtige Denkanstöße aus diesem Be-

richt halten und die vielleicht in der daily ops wieder etwas Augenmerk verdienen.

1. Crosscheck QNH

Nicht nur auf den Altimetern, sondern auch den ATC-Wert gegen den erwarteten bzw. geschriebenen (ATIS) Wert. Aufgrund der gravierenden Auswirkungen eines falschen QNHs bei Non Precision Approaches ist es vielfach schon SOP, den QNH dann noch einmal beim Tower zu bestätigen oder allgemein mindestens zwei unabhängige QNH-Quellen zu verwenden. Und wenn man sich diesen Check stumpf vor jedem Non Precision Approach angewöhnt, bleibt man bei einem zweiten Anflug auch nicht in der Falle stecken, wie in unserem Fall hier.

2. 1000ft-Call

Je nach Operator und Flugzeugmuster ruft man die barometrischen 1000ft über der Schwelle aus oder es genügt der Auto-Callout des Radiohöhenmessers, der von beiden Piloten verbal bestätigt wird. Damit soll an dieser Stelle eine Incapacitation ausgeschlossen und ein stabilisierter Endanflug sichergestellt werden. Hier bietet sich aber auch ein ungefähre Plausibilitätscheck zwischen Radio- und Barohöhenmessern an. Über die zu erwartenden Werte sollte man sich am besten schon während der Anflugvorbereitung Gedanken gemacht haben und dann generell hellhörig werden, wenn der „1000“-Auto-Callout deutlich zu früh kommt bzw. die Baro-Höhe deutlich über dem erwarteten Wert bei 1000ft RA liegt. Ähnliche Gedanken könnte man sich für die zu erwartende Radio Altitude am (Baro-) Minimum machen. 1000ft - stabilized.

3. (Selbst-)Disziplin im Funkverkehr

Zahlreiche Gelegenheiten, es nicht zu diesem Vorfall kommen zu lassen, wurden durch Schwachstellen in der Kommunikation zwischen Piloten und Lotsen vertan. Zusätzlich hat wahrscheinlich die Zahlenkombination mit der Dopplung der Ziffern („1001“, „1011“ und auch das Callsign endete übrigens auf „11“) zu diesem Fehler geradezu eingeladen. Beides zeigt die Wichtigkeit, aktiv und konzentriert zuzuhören, auch und erst recht beim Readback. Denn erst beim Empfänger des Readback wird der Safety-Loop geschlossen und nur er ist dazu in der Lage. Ein Readback, dem niemand mehr aktiv zuhört,

dient nur noch der Entropie- oder gar Risikoerhöhung. Diesen Loop zu schließen, benötigt immer aufs Neue Bemühen und Konzentration.

Ähnliches gilt auch für den Umgang mit Unklarheiten in der Kommunikation. In der Abschrift der ersten Begegnung des PM mit „1011“ hat man fast den Eindruck, er oder die gesamte Cockpitbesatzung sei sich nicht sicher. Auch wenn dieser Eindruck natürlich Mutmaßung ist, hätte hier eine offene Nachfrage die Situation klären können. Die offene Nachfrage bietet für uns die einzige Möglichkeit, einem nicht geschlossenen Readback-Loop, auf den wir ja gar keinen Einfluss mehr haben, entgegenzuwirken. Sie sollte daher als ebenso elementarer Sicherheitsbaustein angesehen werden, wie das Readback selber.

4. Keine Visual Reference am Minimum: Go Around!

Auch wenn das Manöver für die Crew vielleicht nicht im Zusammenhang mit der zu niedrigen tatsächlichen Flughöhe stand, hat das Einhalten dieses SOPs den Flug gerettet.

5. Complacency vermeiden

Bei einem Flug nach CDG haben die meisten von uns wahrscheinlich eher einen dicht beflogenen Luftraum, einen komplexen Flughafen und in unserem Szenario vielleicht noch die CBs im Kopf, als Probleme mit Terrain oder ATC. Wir befinden uns in einer gut ausgebauten, professionellen Umgebung, meist in einem voll funktionsfähigen, modernen Fluggerät. Ein komplizierterer Approach, kritischeres Terrain oder weniger professionelles ATC würden uns wahrscheinlich automatisch kritischer auf die oben aufgeführten Punkte schauen lassen.

Der Vorfall wird zurzeit in Frankreich weiter untersucht. Er bietet sicher noch einmal interessante Einblicke in Themen wie Human Factors, groundbased und airborne Safety Nets und vielleicht auch Wetterinformationen und deren Interpretation. Wir haben uns hier sehr auf die Pilotensicht beschränkt, zu gegebener Zeit kommen wir gerne für Euch auf die anderen Themen zurück.

Always happy landings!

Weitere Informationen:

Den Bericht zum aktuellen Stand der Untersuchung findet Ihr auf der Website der BEA:

<https://bea.aero/en/investigation-reports/notified-events/detail/serious-incident-to-the-airbus-a320-registered-9h-emu-operated-by-airhub-on-23-05-2022-at-paris-charles-de-gaulle-ad/>

Klaus Sievers mit AVT Excellence Award der NATO ausgezeichnet

Anke Fleckenstein
Referentin Politik und Kommunikation
Vereinigung Cockpit

Klaus Sievers, Mitglied in der Arbeitsgruppe Air Traffic Services (ATS) und Vulkanasche- sowie Wetterexperte der VC, ist im vergangenen Jahr mit dem Excellence Award des Applied Vehicle Technology (AVT) Panel der NATO Science and Technology Organization ausgezeichnet worden.

Klaus beschäftigt sich seit vielen Jahren mit den Auswirkungen von Umweltpartikeln (environmental particles, EP) wie z.B. Vulkanasche, aber auch Sand, Staub, Salz und Aerosolen auf die Flugsicherheit.

Lange Zeit galt der Grundsatz, dass Aschewolken unbedingt zu meiden seien, um Triebwerksschäden zu verhindern und die Flugsicherheit zu gewährleisten. In der Realität ist dies jedoch nicht immer durchführbar und eine andere Möglichkeit, sicher und wirtschaftlich mit Umweltpartikeln umzugehen, sind sog. Dosis-Modelle: Die Bewertung von Schäden auf der Grundlage der "Dosis". Der neue Ansatz befasst sich also damit, zu untersuchen, welche Umweltpartikel welche

Auswirkungen haben können und wissenschaftlich basierte Entscheidungen darüber zu treffen, unter welchen Bedingungen eine sichere Operation möglich ist. Daraus ergibt sich eine weitere neue Anforderung, nämlich die Bereitstellung von Sensoren an Bord von bemannten und unbemannten Flugzeugen.

Als Teilnehmer des NATO AVT Panels konnte Klaus seine Erkenntnisse zu diesem Thema in einer Forschungsarbeitsgruppe von Fachleuten aus militärischen Nutzern, nationalen Laboratorien und der Industrie einbringen.

Der Abschlussbericht "Gas Turbine Engine Environmental Particulate Foreign Object Damage" des Panels ist leider nicht öffentlich zugänglich, aber Klaus berichtet in der VC Info regelmäßig zu neuen Entwicklungen rund um das Thema Vulkanasche und deren Auswirkungen.

Wir gratulieren zu dieser prestigeträchtigen Auszeichnung!



© privat

Bereit sein für Vulkaneruptionen...

...hieß es heute, am 23. Februar 2023, in Island. Nein, noch rumort es nur, noch gibt es keine Warnung für die Luftfahrt, wie z.B. ein Colour Code „orange“ oder „red“. Doch was ist jetzt zu tun?

Klaus Sievers

CPT B747 i.R.

AG Air Traffic Services/Wetter

Meine Empfehlung wäre, regelmäßig das Wissen über die Auswirkungen von Aschewolken anhand der Operations Manuals Ihrer Airline aufzufrischen. Und darüber hinaus? Nun, vergangenes Jahr fand eine Vulkan-Asche-Übung hier in Europa statt, genannt VOLCEX22. Diese verlief in gewohnten Bahnen, brachte aus meiner Sicht als IFALPA-Beobachter aber zwei wichtige Erkenntnisse:

1. Die European Ash Concentration Charts sind jeweils nur für einen bestimmten Zeitpunkt gültig, nicht für einen Zeitraum. So ist beispielsweise die 12z Ash Concentration Chart für 12z gültig, und nicht - wie früher - für einen Zeitraum. Dies ist eine Angleichung an die Ash Advisories der Volcanic Ash Advisory Center, die ja ebenfalls für Zeitpunkte gelten. (Beispiel s.u.)
2. Die halb offiziellen, aber beliebten Informationsquellen versagen bei der Darstellung der Sigmets völlig. (Daher diese Seiten bitte nicht verwenden: <https://aviationweather.gov/> oder <https://skyvector.com/>)
3. Vertrauen Sie nur den offiziellen Informationen der VAACs, den offiziellen Ash Concentration Charts und den Text-Sigmets. Hinsichtlich der Darstellungen von Ash-Sigmets auf eFB empfehle ich mindestens eine Plausibilitätsprüfung: Es gilt bei Sismet einzig und allein der ausgedruckte / angezeigte Text!

An dieser Stelle mag die Frage aufkommen, ob es denn auch Neuigkeiten hinsichtlich des Umgangs mit Vulkan-Aschewolken

gibt. Nun, bei der ICAO sind wesentliche Teile der 'Quantitative Volcanic Ash', QVA, in Paragraphen gegossen worden. Es handelt sich hierbei um eine verfeinerte Form der European Ash Concentration Charts, die ab Ende 2024 schrittweise global eingeführt werden sollen. Eckpunkte sind diesem Papier zu entnehmen: [Quantitative Volcanic Ash \(QVA\) Concentration Information](#) (PDF)

Es sind noch ziemlich viele Punkte offen, angefangen von der Speicherung der großen Mengen an Daten, deren Austausch mit den Nutzern bis hin zum Gebrauch der Informationen im Flugbetrieb. Fest steht aber, dass die bisherigen Volcanic Ash Advisories zunächst weiter in Text- und Grafikform herausgegeben werden, um Kontinuität und Sicherheit zu gewährleisten.

Und was gibt's sonst noch Neues? Wer zwölf Minuten Zeit hat, mag sich vielleicht meinen Beitrag zu einer Veranstaltung der World Meteorological Organization zum Thema Vulkanwolken ansehen: <https://bit.ly/40u3oqd>

Weitere Informationen:

Residents of East Iceland told to be aware of ash eruption guidelines:

<https://www.ruv.is/english/2023-02-23-residents-of-east-iceland-told-to-be-aware-of-ash-eruption-guidelines>

Aviation colour code map des Icelandic Met Office:

<https://en.vedur.is/weather/aviation/volcanic-hazards/>



Beispiel eines Ash Concentration Chart aus 2021

ICAO Space Weather Advisories for Aviation

In November, 2018, ICAO - International Civil Aviation Organization - launched its real-time worldwide space weather advisory service. Today, four global Space Weather Centers (SWXC) generate and share space weather advisories using aviation weather information distribution networks. The advisories can also reach aircraft throughout the flight!

The advisories are providing the most up to date information possible on any solar event which could potentially impact aircraft systems or passenger health.

The format of the space weather report (SWX-ADVISORY) largely follows that of the well-known SIGMET. The messages address effects on HF communications, Global Navigation Satellite System (GNSS)-based navigation, and radiation. They come in two levels: moderate (MOD) and severe (SEV). Real examples from March 2022, are shown on the right.

The introduction of space weather in the ICAO framework has been a great achievement. What is still pending is the development of procedures that are globally standardized on the application of the advisories, as well as the provision of adequate space weather knowledge to pilots, controllers and other aviation personnel.

Further reading:

European Cockpit Association:
<https://bit.ly/2VBT4zW>



Australian Bureau of Meteorology
 (click to the advisories):
<http://www.bom.gov.au/aviation/space-weather-advisories/>



PECASUS - A Global Space Weather
 Advisory Center -
<https://pecasus.eu/>



IFALPA Safety Bulletin
<https://ifalpa.org/publications/library/space-weather-advisories-3595>



EASA Safety Information Bulletin
<https://ad.easa.europa.eu/ad/2012-09R1>



NOAA Space Weather Scales vs. ICAO Space Weather Advisory Thresholds

> No directly comparable, NOAA equivalents for ICAO Swx advisories for GNSS and Radiation

> ICAO Swx advisories for HF: more comprehensive and detailed

	MOD	SEV	
Auroral Absorption (Kp)	8	9	Severe Extreme
PCA (dB from 30MHz Riometer data)	2	5	
Solar X-rays (0.1 - 0.8 nm)(W-m ⁻²)	1X10 ⁻⁴ (X1)	1X10 ⁻³ (X10)	Strong Severe
Post-Storm Depression (MUF)**	30%	50%	

ICAO Advisory Thresholds

GNSS

Doc 10100
 Manual on Space Weather Information
 in Support of International Air Navigation
 First Edition, 2019

Table 3-1. Thresholds for space weather advisory

	Moderate	Severe
GNSS		
Amplitude Scintillation (S4)(dimensionless)	0.5	0.8
Phase Scintillation (Sigma-Phi)(radians)	0.4	0.7
Vertical TEC (TEC Units)	125	175

ICAO Advisory Thresholds

Radiation

Doc 10100
 Manual on Space Weather Information
 in Support of International Air Navigation
 First Edition, 2019

Table 3-1. Thresholds for space weather advisory

	Moderate	Severe
RADIATION		
Effective Dose (micro-Sieverts/hour)*	30	80

* MOD advisories will only be issued when the MOD threshold is reached at FL450 and below. SEV advisories will be issued when the SEV threshold is reached at any FL.

Space Weather Advisories

Deutscher Wetterdienst
 Wetter und Klima aus einer Hand

letzte Aktualisierung: 03.04.2022 07:56 UTC

632
 FNXX02 EFKL 021607
 SWX ADVISORY
 DTG: 202204021608Z
 SWXC: PECASUS
 ADVISORY NR: 2022/33
 SWX EFFECT: HF COM MOD
 OBS SWX: 02/1601Z HNH HSH W180 - E180
 FCST SWX +6 HR: 02/2300Z HNH HSH W180 - E180
 FCST SWX +12 HR: 03/0500Z HNH HSH W180 - E180
 FCST SWX +18 HR: 03/1100Z HNH HSH W180 - E180
 FCST SWX +24 HR: 03/1700Z HNH HSH W180 - E180
 RMK: SPACE WEATHER EVENT (HF COM POLAR CAP ABSORPTION) IN PROGRESS. IMPACT ON LOWER HF COM FREQUENCY BANDS EXPECTED AT HIGH LATITUDES. HIGHER FREQUENCY BANDS MAY BE LESS IMPACTED. SOUTHERN HEMISPHERE LESS IMPACTED
 NAT ADVISORY: WILL BE ISSUED BY 20220402/2201Z=



Just Culture & Reporting Guide

Was ist Just Culture eigentlich? Warum ist Reporting wichtig und wer ist dafür zuständig? Was kann, was muss reportet werden? Welcher Schutz gilt, wenn ich einen Report schreibe? Die AG Accident Analysis and Prevention (AAP) veröffentlicht einen umfassenden Guide rund um inhaltliche und organisatorische Fragen sowie Informationen zur Umsetzung in einer Organisation und auf nationaler Ebene.

Im Cockpit finden wir uns alltäglich in Situationen wieder, in denen Entscheidungen zügig gefällt werden müssen, basierend auf Informationen, wie sie uns gegenwärtig zur Verfügung stehen. Diese sind oft unvollständig und uneindeutig. Im Alltag von Piloten und Pilotinnen lauern Risiken, denen wir schlussendlich als letzte Instanz entgegenstehen müssen. In dieser komplexen Arbeitswelt kommt es zwangsläufig zu Situationen, denen auch erfahrene Piloten noch nicht begegnet sind. Hieraus ergibt sich die Unvermeidbarkeit von Fehlentscheidungen oder ganz allgemein: Fehler.

Aus diesem Grund bleibt eine „Zero-Accidents-Strategie“ auch weiterhin Wunschdenken. Wo Menschen arbeiten, passieren Fehler. Die allermeisten davon sind unbeabsichtigt und ergeben sich aus einer Vielzahl an Hinter-

gründen: Unzureichende Ausbildung, lückenhafte Dokumentation, Ermüdung, schlechte Arbeitskultur, wirtschaftlicher Druck oder andere.

Allerdings nützt uns Menschen eine weitere Fähigkeit, solche ungewollten Ereignisse letztendlich in einen Vorteil umzukehren: Die Fähigkeit zum differenzierten Denken und die damit verbundene Erkenntnis, dass ein Fehler mehr sein kann als ein Grund zur Bestrafung. Die Luftfahrt hat sich dies zu Nutze gemacht, da sie eine High Reliability Organization ist, in der bestimmte Fehler ungewünschte unumkehrbare negative Konsequenzen haben. Allerdings konnte trotz teils hoher Komplexität und unvermeidbarer Risikofaktoren ein sehr hohes Sicherheitsniveau erreicht werden.

Grundlage dafür ist der Wille, aus Fehlern zu lernen, um eine Wiederholung zu vermeiden. Auf dem Weg dorthin sind vertrauliche und geschützte Meldesysteme inzwischen Pflicht und es wurde ein Umfeld geschaffen, das es erlaubt, Fehler (auch und insbesondere eigene Fehler) auf eine Weise zu melden, zu analysieren und zu bewerten, um einen positiven Mehrwert für die gesamte Organisation zu generieren.

Die Stichworte dazu lauten Reporting und Just Culture. Der Erfolg einer Organisation beim Lernen aus und Vermeiden von Fehlern hängt jedoch im Wesentlichen von der Einbeziehung und vom Engagement ihrer Mitarbeiter ab. Wenn es gewährleistet ist, dass Etablierung, Betrieb und Weiterentwicklung des Meldesystems und der Fehlerkultur die Akzeptanz der Belegschaft finden, werden sie dies mit Leben füllen. Daraus ergibt sich automatisch: People are Safety!

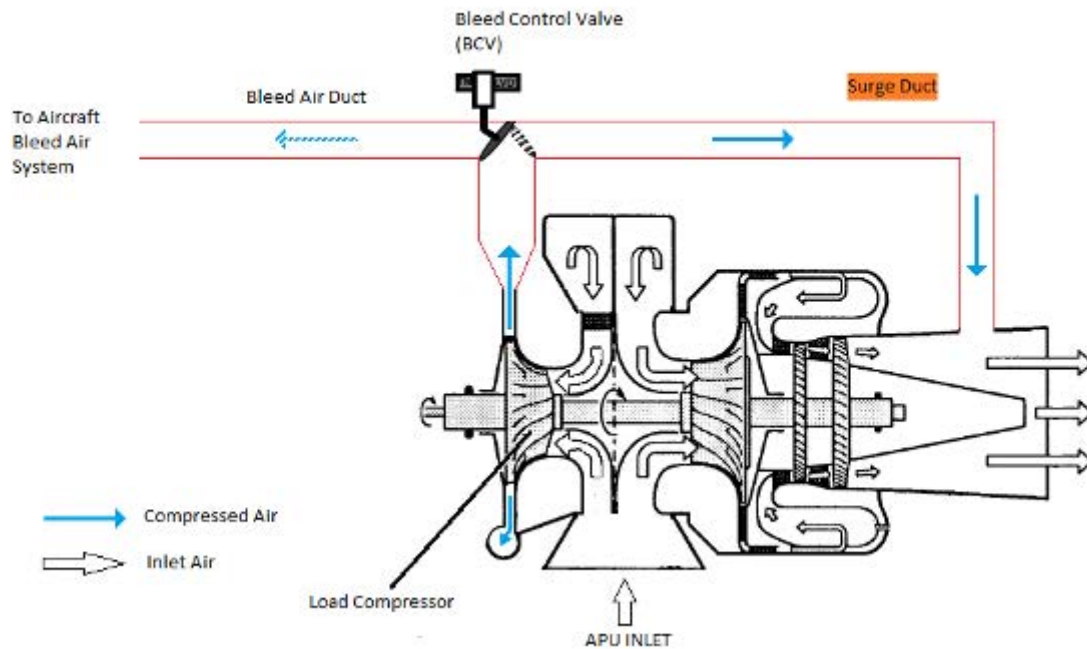
Weitere Informationen:

Den Just Culture & Reporting Guide findet Ihr als PDF auf der VC-Website unter https://vcinfo.vcockpit.de/fileadmin/user_upload/Just_Culture_Reporting_Guide.pdf



© AG AAP

Wie das richtige APU Handling Fume Events vermindern kann



© Pratt & Whitney

Vereinfachte Darstellung einer Pratt & Whitney APS3200 (Baseline APU der A320-Familie)

AG Flight Health & Environment
Vereinigung Cockpit

Teil 1: Abschalten der Batterien

Wir haben erfahren, dass es beim A320 zu einer Überfüllung des APU-Öls kommen kann, wenn die Batterien nach dem Abstellen der APU zu früh abgeschaltet werden.

Üblicherweise sehen die Verfahren vor, dass mit dem Ausschalten der Batterien gewartet werden soll, bis die Klappe geschlossen ist. Werden die Batterien nun jedoch zu früh abgeschaltet, kann es dazu kommen, dass noch nicht das komplette Öl in den Sumpf zurückgelaufen ist (und sich noch Öl in der APU befindet). Würde nun Öl von der Technik bis zur „Voll“-Markierung aufgefüllt, käme es

bei der nächsten Inbetriebnahme zu einem Überlaufen des Ölsumpfes. Das Öl läuft in des APU-Gehäuse und kann so in die Zapfluft gelangen. Es kann sogar aus dem APU-Gehäuse heraustropfen und tritt dann meistens aus dem vorderen Bereich aus (siehe Grafik).

Deshalb ist es empfehlenswert, nach dem Abstellen der APU und dem Erscheinen der Kreuze auf dem Display weitere zwei Minuten zu warten, bevor die Batterien abgeschaltet werden.

Teil 2: Pause zwischen APU-Start und Bleed-Air-Nutzung

Immer wieder kommt es zu Verunreinigungen des ECS (Environmental Control System, Packs...) nicht zuletzt durch die APU. Im Zuge unserer Recherchen haben wir erfahren, dass für die Benutzung der APU folgendes wissenswert ist:

Wird nach dem Starten der APU drei Minuten gewartet bevor die Bleed Air benutzt wird, hat dies folgende positive Auswirkungen:

1. Die APU kann warmlaufen und Bauteile werden somit weniger stark beansprucht.

2. Die optimale Leistung der Dichtungen wird erreicht.
3. Eventuelle Ölrückstände innerhalb der APU können über den Surge Duct ausgestoßen werden (siehe Grafik).

Hintergrundinfo: Sobald die APU eingeschaltet ist, wird immer - unabhängig vom Drücken des APU Bleed Buttons - Zapfluft entnommen. Über eine „Weiche“ (Bleed Control Valve) wird diese entweder über Bord oder zum Environmental Control System (Klimaanlage) geleitet.



Es ist empfehlenswert nach dem Abstellen der APU und dem Erscheinen der Kreuze auf dem Display weitere zwei Minuten zu warten, bevor die Batterien abgeschaltet werden.

Fume Kit jetzt erhältlich

Das derzeit von der Berufsgenossenschaft Verkehr vorgesehene „Medizinische Standardverfahren nach einem Fume Event“ erachten wir als unzureichend, da es nicht auf spezifische Toxine aus kontaminierter Kabinenluft testet. Daher haben wir in Zusammenarbeit mit dem Labor des Instituts für Arbeits-, Sozial-, und Umweltmedizin der Friedrich-Alexander Universität (IPASUM) eine ergänzende Urinuntersuchung entwickelt, bei welcher eine Urinprobe des Crewmitglieds auf spezielle Stoffwechselprodukte (Metaboliten) von (neuro-)toxischen Stoffen aus der Kabinenluft untersucht wird. Die Auswertung liegt dem behandelnden D-Arzt nach ein paar Tagen vor und kann dort eingesehen werden.

Wir sind der Überzeugung, dass diese Urinuntersuchung im Falle einer längeren oder gar dauerhaften Fluguntauglichkeit die Chancen erhöht, Ansprüche aus der gesetzlichen Berufsunfallversicherung geltend zu machen. Zusätzlich können die Ergebnisse den behandelnden Ärzten Hinweise für die weitere Behandlung liefern.

Weitere Informationen rund um das Thema findet ihr zusammengefasst auf fumeguide.vcockpit.de. Schickt uns Eure Fragen oder Anregungen gerne an feedback.fhe@vcockpit.de.



Bestellung

Ihr könnt das Fume Kit ab sofort kostenfrei unter folgendem Link bestellen: <https://fumeguide.vcockpit.de/mitglieder/fume-guide-bestellung.html>

Wichtig: Meldet Euch dazu bitte zuvor mit Euren V Cockpit-Nutzerdaten auf fumeguide.vcockpit.de an.

Airport News

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

Sven Graßmück

FO A330/340

AG Airport and Ground Environment

MUC

Baumaßnahmen im Bereich TWY C3 und C4 des Vorfeldes 1 in 3 Phasen:

1. Phase (22.05.2023 - 11.07.2023): TWY C3 incl. Blue und Orange Line zwischen E1 und W1 gesperrt.
2. Phase (12.07.2023 - 07.08.2023): C3 Blue und Orange Line gesperrt. C3 Center bis Code F nutzbar. TWY C4 gesperrt.
3. Phase (08.08.2023 - 13.09.2023): C3 Blue und Orange Line bis Code C und die C3 Center bis Code F nutzbar. TWY C4 gesperrt.

Detaillierte Informationen zu den Baumaßnahmen inklusive Visualisierungen findet Ihr auf der VC Info Website unter:

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/airport-news>

Reduced Runway Separation

Reduced Runway Separation wird auch bei Nacht angewendet.

Weitere Informationen findet Ihr im Artikel "[Mit Abstand betrachtet: Das Verfahren Reduced Runway Separation](#)" auf der VC-Info-Website.

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.

Wildlife

Für eine effektive Vogelschlagvermeidung ist eine gute Datenlage nötig. Bitte meldet dem Tower jeden Vorfall mit Tieren. Auch ein knapp verfehlt Vogel verendet durch die Wakes.

Vogelzug

Infos zum aktuellen und anstehenden Vogelzug findet ihr unter <https://www.davvl.de/unsere-leistungen/vogelzugvorhersage>

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.

Meldet Euch bei uns!

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



AIRPROX Magazin 2022 veröffentlicht

Kolja Bollhorst
CPT/FO MUSTER?
AG Air Traffic Services

Die AG ATS ist sehr engagiert, die Bewertung von AIRPROX (gefährliche Annäherungen von Luftfahrzeugen) -Fällen im Rahmen der Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) in konkrete Empfehlungen umzusetzen, die im besten Fall zu einer deutlichen und konkreten Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

Dazu gehört, über den Rahmen der Beteiligung an den regelmäßigen APEG-Sitzungen hinaus, auch die Mitarbeit am AIRPROX Magazin im Rahmen der Safety Promotion. Dieses wird jährlich vom Bundesamt für Flugsicherung (BAF) mit exemplarischen AIRPROX-Fällen herausgegeben.



In diesem Jahr scheint der Umgang mit der Transponder Mandatory Zone (TMZ) mit verpflichtender Hörbereitschaft (HB) eine Herausforderung darzustellen. Unter anderem aufgrund der Bewertungen in der APEG ist das Verfahren in Deutschland endlich vereinheitlicht worden, sodass der Wechsel von Flight Information Service auf die Radar-Frequenz nicht mehr optional ist, sondern nun alle Luftfahrzeuge innerhalb einer TMZ auf der gleichen Frequenz sein müssen. Auch wenn das Verfahren immer noch holprig läuft, so ist die Vereinheitlichung ein großer Schritt in Richtung Verbesserung der Flugsicherheit.

Der im Magazin geschilderte Fall der Annäherung einer B737 und einer Militärformation zeigt, dass es trotz der TMZ-Regeln immer noch Ausnahmen gibt, die unsere volle Aufmerksamkeit erfordern und für die die TMZ mit HB an ihre Grenzen stößt. Auch dieser Fall hatte für einen interessanten Austausch innerhalb der APEG gesorgt und unter anderem für einen besseren Austausch der militärischen und zivilen Verkehrsdienste gesorgt (s. VC Info-Artikel, Link am Ende dieses Artikels).

Wie jedes Jahr können wir das AIRPROX-Magazin der APEG nur wärmstens empfehlen. Wenn man auch privat als VFR-Flieger unterwegs sein sollte, so bitten wir um Bekanntmachung und Weiterverteilung in den entsprechenden Vereinen und Fliegergruppen. Auf der Seite des BAF kann entweder eine PDF-Version heruntergeladen oder auch ein gedrucktes Exemplar kostenfrei bestellt werden:

Weitere Informationen:

AIRPROX-Magazin:

https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/Airprox_Magazin/2022.html

VC Info: Transponder Mandatory Zone mit Hörbereitschaft – Ausnahmen für's Militär?

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/transponder-mandatory-zone-mit-hoerbereitschaft-ausnahmen-fuers-militaer>

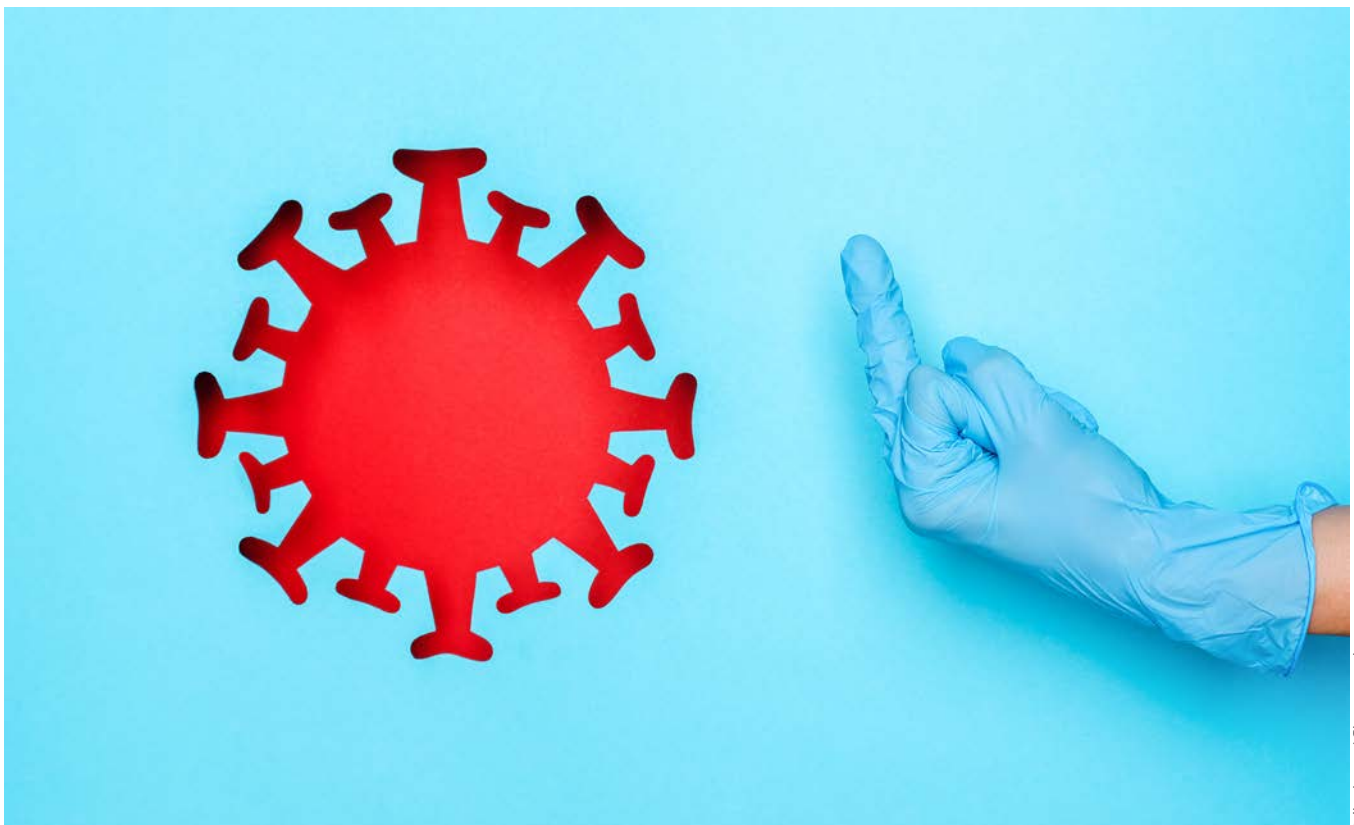
Mittelfinger gegen Corona rechtfertigt keine fristlose Kündigung

Außerordentliche fristlose Kündigung eines Flugkapitäns wegen Posierens im Flugzeug für ein Gemeinschafts-Foto der Crew

Rechtsabteilung
Vereinigung Cockpit

LAG Düsseldorf, Urteil vom 05.04.2022 - 3 Sa 364/21 (rechtskräftig)

1. Die fotografisch festgehaltene Geste eines Flugzeugkapitäns, der am Ende des letzten regulären Flugeinsatzes an der von seinem Arbeitgeber geschlossenen Station nach Landung und Räumung des Flugzeugs mit seiner Crew gemeinsam den ausgestreckten Mittelfinger in Richtung Kamera hält, kann einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung begründen, wenn diese Geste nachweislich gegen den Arbeitgeber gerichtet und damit beleidigend gemeint ist.
2. Ist die Geste hingegen unwiderlegt als ein symbolisches Ausstrecken des Mittelfingers in Richtung "Corona" als dem Grund für die Schließung der Flugzeugbasis und damit den Verlust der Arbeitsplätze gemeint, begründet das damit lediglich noch vorliegende unangemessene Verhalten keine außerordentliche Kündigung. Das gilt erst recht dann, wenn sich in der Firmenzentrale bekanntermaßen ein großes Wand-Bild mit einer beide



© ikrolevet/ Shutterstock



Crew-Mitglieder sollten sich der Wirkung der Geste bewusst sein. Diese kann mehrdeutig verstanden werden und je nach den Begleitumständen zu einer Abmahnung bzw. Kündigung führen. Auch kann die Geste als Beleidigung strafrechtlich geahndet werden

Mittelfinger ausstreckenden Seniorin als Kunstobjekt befindet und mithin der Arbeitgeber selbst gegenüber derlei Gesten ein entspanntes Verhältnis pflegt.

3. Die Verletzung der Maskenpflicht bei einer solchen, spontanen und kurzzeitigen sowie nicht generell gegen COVID-Hygienevorschriften gerichteten Aktion rechtfertigt ohne vorangegangene einschlägige Abmahnung keinerlei Kündigung. (amtl. Leitsätze)

Sachverhalt

Der Arbeitnehmer, ein Flugkapitän, hatte gemeinsam mit weiteren Crewmitgliedern – insoweit unstreitig, weil auf Kamera festgehalten – im Anschluss an einen Flug im Flugzeug in Uniform bekleidet mit ausgestrecktem Mittelfinger vor der Kamera posiert. Sämtliche Crew-Mitglieder und auch der Kapitän, hielten dabei ihren ausgestreckten Mittelfinger in die Kamera. Auf dem Foto trugen alle Beteiligten zudem entgegen anderslautenden Vorgaben keine Maske. Das Foto wurde über WhatsApp auch Personen zugänglich gemacht, die auf demselben nicht zu sehen sind und an der Aktion nicht beteiligt waren. Das Foto kam dem Arbeitgeber in die Hände und der kündigte das Arbeitsverhältnis wegen der beleidigenden Geste des Piloten fristlos.

Der Pilot erhob Kündigungsschutzklage. Gegen das Zeigen des Mittelfingers hatte er wenig Argumente vorzubringen. Jedoch wollte er seine Geste komplett anders verstanden wissen: Er habe nicht seinem Arbeitgeber den Mittelfinger gezeigt, sondern dem

Corona-Virus und den Folgen der Pandemie. Corona habe schließlich dazu geführt, dass die Flugzeugbasis der Beklagten geschlossen werden musste und deshalb viele Arbeitsplätze wegfielen. Dieser Argumentation folgte das Landesarbeitsgericht Düsseldorf und erkannte keinen Grund für die außerordentlichen Kündigung im Sinne des § 626 Abs. 1 durch das Zeigen des Mittelfingers.

Das Gericht führt in den Entscheidungsgründen aus, dass die Beklagtenseite (also die Fluggesellschaft) sprichwörtlich "die Kirche im Dorf lassen" solle: Schließlich hänge in der Firmenzentrale ein Wandfoto einer älteren Dame mit ausgestreckten Mittelfingern – ungeachtet der Einstufung jenes Fotos als Kunstobjekt. Daraus schloss das Landesarbeitsgericht auf ein recht entspanntes Verhältnis der Beklagten zu entsprechenden Gesten.

Der Kapitän bezeichnete die Aktion und Geste zutreffend im Nachhinein als „Schnapsidee“ – insbesondere aufgrund seiner herausgehobenen Funktion als Flugkapitän. Das LAG pflichtete der Vorinstanz bei, dass dieser Pflichtverstoß hätte abgemahnt werden können und müssen.

Tipp

Crew-Mitglieder sollten sich der Wirkung der Geste bewusst sein. Diese kann mehrdeutig verstanden werden und je nach den Begleitumständen zu einer Abmahnung bzw. Kündigung führen. Auch kann die Geste als Beleidigung strafrechtlich geahndet werden. Fazit: Der Mittelfinger bleibt unausgestreckt!



© BOKEH STOCK/ Shutterstock

Das VC-Mediationsteam sucht Verstärkung!

Wir suchen Kolleginnen und Kollegen, die sich langfristig im Mediationsteam engagieren wollen. Da es uns wichtig ist, in unserem Team Pilotinnen und Piloten aus verschiedenen Flugbetrieben zu haben, wünschen wir uns insbesondere neue Mitglieder außerhalb der Lufthansa Group. Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit im Mediationsteam ist die Bereitschaft, die Kommunikationsgrundsätze des Konfliktmanagements der VC zu erlernen, zu verinnerlichen und anzuwenden (z.B. Vertraulichkeit, Urteilsfreiheit, Allparteilichkeit).

Folgende Schwerpunkte erwarten Euch:

- Weiterentwicklung des Konfliktmanagementsystems der VC
- Etablierung einer wirksamen Konfliktprävention innerhalb der VC
- Teilnahme an Mediationsschulungen
- Arbeit in der Konfliktbearbeitung nach entsprechenden Schulungen

Bei Interesse und Fragen richtet bitte eine E-Mail an:
mediationsteam@vcockpit.de

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Nils Dirks

*09.09.1971
† 27.05.2022

Nils Dirks war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. 2001 begann seine Mitgliedschaft bei der VC, wir danken für 21 Jahre Treue.

Dieter-Joachim Grewe

*12.01.1961
† 08.02.2023

Dieter-Joachim Grewe war SFO bei der Deutschen Lufthansa. Er trat der VC in 2020 bei. Wir bedanken uns für 3 Jahre Mitgliedschaft.

Klaus Schuhmacher

*21.07.1951
† 16.12.2022

Klaus Schuhmacher flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa.

Seine Mitgliedschaft bei der VC begann 1974. Wir sagen Danke für 48 Jahre Treue.



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 Er-
krankungen 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
Markus Becker CFG,
0173 595 7376
Klaus Bergert TUI, 0172 5179921
Falk Friedrichs DHL/EAT,
0179 2955583
Volker Gold LH, 0177 7983735
Jens Gurses LCAG, 0172 9701200
Patrick Gramlich ex IQ,
0162 9898797
Sven Hammerstein TUI,
0160 90828000
Marvin Hägele OCN, 017629560884
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
Lisa Lademann CLH, 0171 3186863
Lars Lenwerder CLH, 0151 70004340
Steve Literski EW, 0151 40108727
Rolf Münter DLH, 0175 8384700
Matthias Naß TUI, 0173 2156839
Ebbi Schmidt SXD, 0151 70302686
Marcel Ohneberger GWI, 0173 7648990
Toni Warbruck ex 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)

☑ Loss of Licence-Versicherung

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

☑ Arbeits- und Versorgungsrecht

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

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

☑ Haben Sie noch Fragen?

Gibt es noch Themenkomplexe, die die genannten Experten nicht abdecken? Dann sprechen Sie mit unserer Abteilung Flight Safety:
flightsafety@vcockpit.de
069/695976-121

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

KLEINANZEIGEN



Recovery from unusual attitude, spatial disorientation, high-G manoeuvre, 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



PLATZ FÜR EURE ANZEIGE

Kostenlose Kleinanzeigen für VC-Mitglieder

Hier könnt Ihr Eure Kleinanzeige schalten, für VC-Mitglieder kostenlos. Schickt uns einfach den Text mit max. 600 Zeichen zusammen mit Eurem Namen und Eurer Mitgliedsnummer an presse@vcockpit.de.



PILOTEN TARIFE
VON 1948 BIS HEUTE

Lohn im Sinkflug & Krankenversicherungsbeiträge steigen!

Wir unterstützen Sie in diesen turbulenten Zeiten. Kontaktieren Sie uns!

CONTACT NOW! [0049 561 585 805 70](tel:004956158580570) / WWW.PILOTEN-TARIFE.DE / **DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.**



AHC

Assekuranzmakler
HAGEMANN UND CHARLES GMBH
Sachsenring 43-47
50677 Köln
T: +49 221 33604-15
M: info@ahc-assekuranz.de
www.ahc-assekuranz.de

Damit Ihre Vorsorge nicht ins Trudeln gerät!
Mit unseren Spezialprodukten für Cockpitpersonal
sind wir seit über 30 Jahren Ihr Experte für
Versicherungen und Finanzdienstleistungen.



Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht' s zur Online-Version
des Aufnahmeantrags



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