

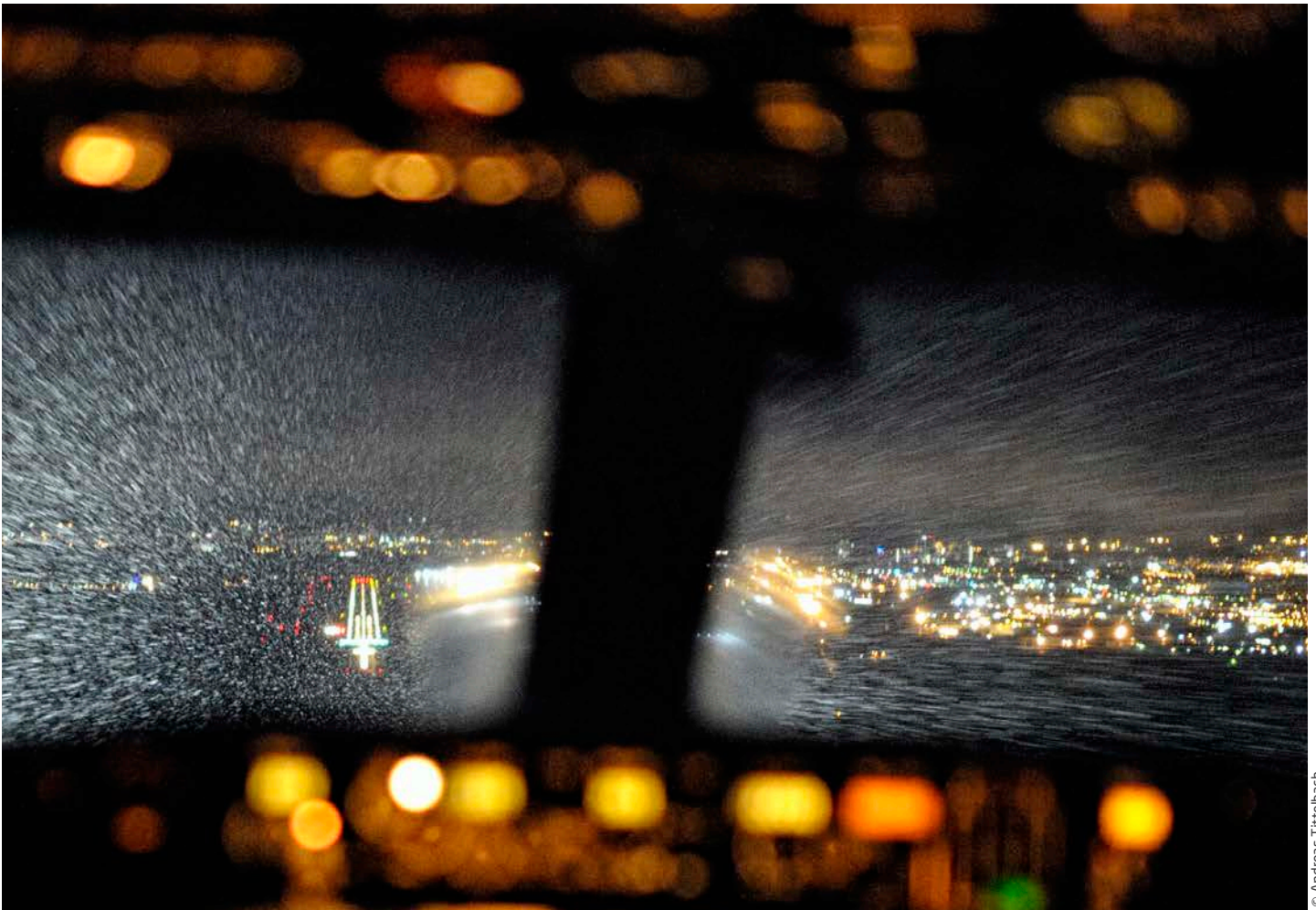
VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



Stefan Herth trifft Volker Wissing

Der VC-Präsident hat sich mit dem Bundesverkehrsminister zu aktuellen Themen der Branche ausgetauscht.



© Andreas Tittelbach

Cockpit Perspektive

Der VC Podcast

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>

oder auf den gängigen Podcast-Plattformen.

Meldet Euch bei uns, wenn Ihr Fragen oder Anregungen habt!

Ihr erreicht uns unter podcast@vcockpit.de.

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

alle Jahre wieder: Wir bewegen uns in großen Schritten auf das Weihnachtsfest und den Jahreswechsel zu. Ein Grund einmal innezuhalten und über hinter uns Liegendes nachzudenken.

Wir erleben eine Welt mit enormen Herausforderungen. Große (geo)politische Konflikte halten die Luftfahrt in Atem, genauso wie Fragen um das Weltklima oder den möglichen Einsatz von KI im Cockpit. Vieles steht auf dem Prüfstand und wir sind in der Gesellschaft und in unserem beruflichen Umfeld mit neuen Fragestellungen konfrontiert.

Wir Pilotinnen und Piloten brauchen daher eine VC, die Herausforderungen annehmen und meistern kann. Auf allen Ebenen ist es für uns als Pilotenverband wichtig „mitspielen“. Gesetze werden von der Politik gemacht, Tarifverträge von Tarifkommissionen und Betriebsvereinbarungen von Personalvertretungen und Betriebsräten.

Zentral dafür, dass eine VC als wichtiger Player und Garant für Piloteninteressen wahrgenommen wird, sind politische Ausrichtung, klare tarifpolitische Inhalte, ganzheitliche Führung, Know How, Kultur und last but not least kontinuierliches Networking. Eben eine umfassende Ausrichtung zielgerichtet auf Piloteninteressen.

Rückblickend haben wir 2023 einiges erreicht: Tarifabschlüsse in verschiedenen Flugbetrieben. Die Gründung der Lufthansa Group TK. Wir haben die Neugründung von Betriebsräten mit anschließender Tarifierung von Airlines initiiert. Und nicht zuletzt haben wir unsere politischen Kontakte ausgebaut und die politische Sichtbarkeit der VC - bis hin zum Kanzleramt - erhöht.

In puncto politischer und strategischer Ausrichtung stehen aber auch noch einige Punkte auf dem weihnachtlichen Wunschzettel.

Ganzheitliche kulturelle, politische und strukturelle Konzepte müssen in unserem gewerkschaftlichen Berufsverband weiter entwickelt werden. Es ist wichtig, dass wir der Verband bleiben, der aufgrund von einzigartigem Know-How als kompetenter Ansprechpartner für Institutionen und Politik bei den großen Herausforderungen der Luftfahrtbranche „mitspielt“.

Natürlich wird der Fokus des gewerkschaftlichen Berufsverbandes auch weiter auf Euren Arbeitsbedingungen liegen - da geben die aktuellen MTVs und Betriebsvereinbarungen noch viel Spielraum für Verbesserungen her. Beim Einkommen muss es einen fairen Ausbau der Arbeitnehmerbeteiligung an guten Unternehmensergebnissen geben. Die Flugsicherheit ist gefordert - da gilt es „Limits are no targets“ im Bewusstsein von Politik und Unternehmenslenkern zu verankern. Und natürlich geht es ganzheitlich um die Zukunft unserer Branche - da stehen Klimawandel, SAF, RCO, Wetlease-Rahmenbedingungen etc. im Fokus.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Gedanken sollen ein offener, kritischer Rückblick zum Jahresende sein und zum Nachdenken und Hinterfragen anregen.

Auch 2024 werden alle wieder gefordert werden. Umso wichtiger ist es, dass die VC mehr denn je an ihrer politischen Sichtbarkeit feilt, um die großen Herausforderungen annehmen und mitgestalten zu können.

„Lehrjahre sind keine Herrenjahre“- sie helfen (mir) jedoch ungemein alles zu erkennen und die Strukturierung und Ausrichtung der VC für die Zukunft zu justieren.

In diesem Sinne wünsche ich Euch und Euren Familien eine schöne Weihnachtszeit und einen guten und gesunden Start für 2024!

Euer



©Vereinigung Cockpit e.V.

Stefan Herth
Präsident Vereinigung Cockpit



34

© Airport Stuttgart



20

© Markus Mainka / Shutterstock.com



08

© Vereinigung Cockpit / Hendrik Rybicki



09

© Vereinigung Cockpit

Inhalt

- 06 Nachrichten aus dem Vorstand
- 08 Stefan Herth trifft Volker Wissing
Der VC-Präsident hat sich mit dem Bundesverkehrsminister zu aktuellen Themen der Branche ausgetauscht.
- 08 Kurznachrichten
- 20 Interview zur aktuellen Situation bei TUIfly
- 22 "Yippee ki-yay, motherfucker"
Die Hard 2: Einfacher Actionfilm oder Lehrstück über IT-Sicherheit in der Luftfahrt
- 26 ALPA Advanced Accident Investigation Course
- 30 Flight Safety zu Besuch bei Frankfurt Apron
- 31 Airport News Spezial zu FRA
- 32 Airport News
- 34 Achtung bei ALT-Constraints oberhalb der Transition Altitude
- 34 Nationale Besonderheiten in den USA bei Akzeptanz eines Visual Approaches
- 22 FHP-Symposium
Luftfahrtstandort Deutschland – attraktiv, nachhaltig, zukunftsicher?
- 32 Richtungsweisender Einsatz für Flight Safety
Die VC dankt Felix Gottwald für sein Engagement
- 32 Flugbetrieb unter Vereisungsbedingungen
Flugsicherheitskonzept 2023
- 41 Empfehlungen zum Umgang mit psychischen Erkrankungen
- 42 Die VC-Rechtsabteilung: Arbeitsschutz für das Cockpitpersonal
- 44 Auch ausländische Fluggesellschaften können während Corona Kurzarbeitergeld beanspruchen
- 45 Die Zukunft der Luftfahrt aktiv mitgestalten
Interviewstudie zu Automatisierung auf dem Vorfeld im FastGate-Projekt
- 46 Verstärkung im Mediationsteam
- 48 Kleinanzeigen

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:

Niklas Ahrens, Tim Bäßler, Johannes Bade, Moritz Bürger, Anke Fleckenstein, Sven Graßmück, Anja Hauschulz, Stefan Herth, Tom Kickstein, Tom Pablo Lenz, Maria-Pascaline Murtha, Michael Petry, Hendrik Rybicki, Daniel Schaad, Max Scheck, Daniel Streif, Hendrik Wille, VC-Rechtsabteilung

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen
aus den Vorstandssitzungen

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin
Vereinigung Cockpit

Ressortwechsel Vorstand

Arne Christian Karstens hat als Vorstandsmitglied seine Ressortverantwortlichkeit für Administration & Finanzen (Admin & Finance „A&F“) Ende November niedergelegt, um sich intensiver seinen Aufgaben als Sprecher der Group-TK und Mitglied im Lufthansa Aufsichtsrat zu widmen. Diese Niederlegung erfasst ausdrücklich nicht sein Amt als Vorstandsmitglied der Vereinigung Cockpit e.V. Als neuer Ressortverantwortlicher wurde Kristian Wagner, Vorstandsmitglied, benannt. Wir bedanken uns

an dieser Stelle recht herzlich bei Arne Christian Karstens für sein effizientes und nachhaltiges Engagement, die Finanzen der VC durch die Coronakrise zu navigieren und wünschen Kristian Wagner in seinem neuen Ressort viel Erfolg.

Haushaltsplan 2024

Der Vorstand verabschiedete den Etat für das VC-Geschäftsjahr 2024. Der Beirat billigte das vorgestellte Budget.

Mitgliederversammlung 2024

Save the Date!

Am 16. Mai 2024 findet die nächste Mitgliederversammlung der Vereinigung Cockpit statt. Um möglichst vielen Mitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen, werdet Ihr die Möglichkeit haben, sowohl persönlich als auch online an der Mitgliederversammlung teilzunehmen.

In Kürze erhaltet Ihr dazu mehr Infos per Mail.



Ein letzter Gruß

Die Vereinigung Cockpit (VC) trauert um Kapitän Xavier "Ferry" Adams, VC-Mitglied der ersten Stunde und ehemaliger VC-Vizepräsident im Team von Hans-Dieter Gades.

Ferry Adams begann seine Laufbahn bei der Deutschen Lufthansa im Mai 1956 und flog anfangs als Zweiter und dann als Erster Offizier auf der Lockheed 1049 (Super Constellation) sowie der B707. Im Jahr 1965 wurde er Kapitän, zunächst auf Vickers Viscount, dann auf B727, B707 und schließlich auf der Königin der Lüfte, der B747-200.

Als Vizepräsident der VC, Seite an Seite mit Präsident Hans-Dieter Gades, engagierte er sich nachhaltig in Tarifverhandlungen mit den damaligen Airlines. Dabei scheute er keine Herausforderungen und verhandelte mit Unternehmen, die heute in der Erinnerung kaum mehr präsent sind, wie Calair, Atlantis und Paninternational.

Ein Engagement mit Herzblut und Verantwortungsbewusstsein, das häufig wenig Raum für Familie und Freizeit ließ - wie sein Sohn, Ingo Adams (Flugkapitän a. D. und ehemaliges VC-Beiratsmitglied), noch zu berichten weiß.

Neben seinem beruflichen Wirken engagierte sich Ferry Adams auch in seinem Wohnort in der Städtepartnerschaft mit Bassens, Frankreich. Auch diese ehrenamtliche Tätigkeit unterstreicht sein Verantwortungsbewusstsein für die Menschen und seine Bereitschaft, über den Tellerrand hinauszuschauen.

Ferry Adams hat sich bleibende Verdienste erworben und sich als engagierter Kämpfer für die Belange der Piloten eingesetzt. Er hat die Geschichte der VC



© privat

Xavier "Ferry" Adams

mitgeprägt und wir werden das Andenken an sein Engagement und seine Leistungen für den Verband bewahren. Unsere aufrichtige Anteilnahme gilt seiner trauernden Familie.

Im Namen der gesamten Vereinigung Cockpit,
Vorstand und Beirat

Kurznachrichten

VC-Präsident Stefan Herth trifft Verkehrsminister Wissing

Beim Abend der Luftfahrt in Berlin am 18. Oktober hat sich VC-Präsident Stefan Herth mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing zu aktuellen Themen der Branche ausgetauscht. Dabei waren insbesondere die starke Zunahme von Wet-Leasing im Europäischen Markt und der teilweise Missbrauch zum Nachteil der Beschäftigten sowie die Bedeutung von fairen internationalen Wettbewerbsbedingungen von EU- und Nicht-EU-Airlines Thema.

Den Wettbewerb mit Fluggesellschaften, die außerhalb der EU ihre Drehkreuze betreiben, brachte der Minister auch in seiner Rede auf. Er versprach den deutschen und europäischen Airlines seinen Einsatz für faire Bedingungen auch in Bezug auf Beimischquoten für nachhaltig erzeugte Treibstoffe.

Der Abend der Luftfahrt wird einmal pro Jahr vom Bund der Deutschen Luftverkehrswirtschaft in Berlin veranstaltet und bringt weite Teile der Branche zusammen. Vertreterinnen und Vertreter von Flugzeugherstellern und Zulieferern über Flughäfen und Forschungseinrichtungen bis hin zu Airlines und Gewerkschaften kommen dort ins Gespräch über die Zukunft der Branche.

Für die VC waren dieses Jahr Präsident Stefan Herth, Vorstand Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Matthias Baier, der Vorsitzende Tarifpolitik Dr. Marcel Gröls, Generalsekretär Bastian Roet und Referent Politik und Kommunikation Hendrik Rybicki vor Ort.



© Vereinigung Cockpit / Hendrik Rybicki

Gewerkschaften von Lufthansa Group und ITA Airways unterstützen Partnerschaft der Unternehmen



© Vereinigung Cockpit

In einer gemeinsamen Erklärung von neun Gewerkschaften aus Deutschland, der Schweiz, Österreich und Italien haben Arbeitnehmervertreter ihre Unterstützung für den Einstieg der Lufthansa Group bei ITA Airways öffentlich bekundet.

VC-Präsident Stefan Herth sagte zu der Erklärung:

"Ich bin sehr glücklich, dass wir es geschafft haben, alle beteiligten Gewerkschaften konzertiert zu dieser Positionsbestimmung zusammen zu bekommen. Das war ein großer politischer Schritt für die Zusammenarbeit und für die Vertretung gemeinsamer Interessen. Ich bin mir sicher, dass die breite Unterstützung der Arbeitnehmerseite für den Lufthansa-ITA-Deal auch auf politischer Seite Gehör finden wird.

Ganz entscheidend für mich: Am Ende müssen beide Seiten profitieren, die Unternehmen und die Beschäftigten. Wir

können das schaffen, denn das gemeinsame Vorgehen von neun Gewerkschaften unterstreicht unseren Anspruch und unsere Fähigkeiten, für die Beschäftigten die bestmöglichen Lösungen zu finden.

Vor einigen Wochen haben wir den Grundpfeiler für diese Kooperation in Rom mit einem regen Austausch zwischen den Gewerkschaften gelegt. Nun haben wir mit der gemeinsamen Erklärung einen echten Meilenstein erreicht. Weitere Schritte der Kooperation werden folgen."

Das Statement wurde in Berlin bei einem gemeinsamen Meeting vorbereitet und am folgenden Tag zeitgleich auf Deutsch, Englisch und Italienisch veröffentlicht. Neben der federführenden Vereinigung Cockpit waren beteiligt: UFO, Verdi, AEROPERS, ACA, Vida, ANPAC, UILTrasporti und FILT CGIL.

ECA-Konferenz 2023 mit Fokus auf Arbeitsbedingungen und Plänen zu Reduced Crew Operations

Zwei Tage voller Diskussionen, Austausch und spannender Vorträge - Für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer war die Hauptversammlung unseres europäischen Dachverbands ECA voller neuer Einblicke. Highlights waren ein Vortrag zu neuesten Entwicklungen im Bereich Reduced Crew Operations, eine Paneldiskussion zu Arbeitsbedingungen bei Transnational Airlines, die Vorstellung von Forschungsergebnissen zu Arbeitszufriedenheit und Mental Health in europäischen Cockpits, die Erörterung von mangelndem UV-Schutz durch Cockpit-Scheiben sowie Ergebnisse des Baines Simmons FTL-Reports zu Übermüdung unter Pilotinnen und Piloten.

Die EASA pusht seit Jahren das Thema Reduced Crew Operations sehr stark. ECA Board Member und VC-Mitglied Tanja Harter berichtete über die aktuell weitgehend im Hintergrund ablaufenden Prozesse zu Zertifizierungs- und Zulassungsfragen. Es besteht die Möglichkeit, dass die EASA die Reduzierung von Cockpit-Crews auch auf globaler Ebene künftiger stärker vorantreiben könnte. Denn offenkundig macht eine Zulassung nur in Europa keinen Sinn auf einem globalen Markt. Warum die Behörde mit solchem Eifer in diesem Gebiet agiert, während andere Bereiche - zum Beispiel Arbeitsüberlastung und Übermüdung in den Cockpits - viel zu wenig beachtet werden, bleibt eine offene Frage.

Atypische Arbeitsverhältnisse fördern psychische Probleme und damit potenziell auch Risiken für die Flugsicherheit - Das war die zentrale Message im Vortrag von Filippa Folke. Sie berichtete über Ergebnisse ihrer Arbeitsgruppe am Karolinska Institutet in Schweden.



Die Teilnehmer der diesjährigen ECA-Konferenz

Die Forscher haben während der Corona-Zeit eine Studie zu verschlechterten Arbeitsbedingungen in Cockpit und Kabine durchgeführt. Ein Muster, das sich durch nahezu alle Antworten zieht, ist, dass unsichere Arbeitsbedingungen neben persönlichen Problemen auch Gefahren für die Flugsicherheit auslösen können. So reporten atypisch Beschäftigte bei Problemen aus Furcht vor Sanktionen beispielsweise weniger als "normal" Beschäftigte. Die Forscher haben außerdem festgestellt, dass es weit verbreitete Unzufriedenheit unter Pilotinnen und Piloten mit Anerkennung und Respekt innerhalb der Unternehmen gibt. Viele fühlen sich nicht wertgeschätzt sondern stattdessen konstant unter Druck gesetzt, für finanzielle Probleme der Unternehmen oder mangelhaftes Management verantwortlich gemacht.

Unter dem ironischen Titel "We love TNAs" diskutierten zwei ECA-Experten mit drei Kollegen von Easyjet, Ryanair und Wizzair zu den Bedingungen bei den immer zahlreicher werdenden Transnational Airlines. Quintessenz: Gewerkschafter haben bei diesen Unternehmen sehr dicke Bretter zu bohren, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Beim irischen Low Coster gibt es durch die seit Jahren sehr aktive Ryanair Transnational Pilots' Group starke Bestrebungen, um die Vernetzung unter den Beschäftigten europaweit zu fördern. Der Austausch im Rahmen der ECA wurde von allen Teilnehmern als sehr wertvoll erachtet, um sich untereinander zu koordinieren und gegenseitig zu unterstützen.

Star Alliance Pilots Meeting in Taipeh mit hohen politischen Gästen

Vom 31.10. bis 02.11. fand in Taipeh das ASAP (Alliance of Star Alliance Pilots) Meeting statt. Nach einer kurzen Einführung durch den ASAP Chair, Craig Malcolm, und der Präsidentin der Taiwanesischen Pilotenvertretung (Taoyuan Union of Pilots), Anny Lee, wurden die Teilnehmer durch taiwanesischen Amtsträger willkommen geheißen. Der Vize-Arbeitsminister An-Pang Wang, der Vize Außenminister Zhong-Guang Tian, der Vize-Minister für Verkehr und Kommunikation Wen-Jong Chi sowie der Vizepräsident Taiwans, Ching-Te Lai begrüßten die Teilnehmer und hoben die Wichtigkeit der Luftfahrt und den internationalen Austausch besonders hervor.

Neben den üblichen Member Reports, gab es auch einen Flight Safety Report und ein Sustainability Vortrag. Ben Mansumitchai, IFALPA Präsident, hielt einen kurzen Vortrag zur IFALPA und betonte mehrfach die Bedeutung der Allianzen zwischen den Piloten, um den wachsenden Herausforderungen begegnen zu können. Neben einem legal Briefing durch die ALPA gab es auch ein Update zu RCO (IFALPA PGA). Zum Schluss wurde noch der administrative Teil des Meetings durchgeführt.

2024 wird im Herbst das ASAP Meeting von der VC ausgerichtet.



Die Teilnehmer des ASAP-Meetings senden ein starkes politisches Signal, indem sie das Motto des Taiwanesischen Verbandes "I deserve better" präsentieren.

VC informiert künftige Kollegen auf der Pilot Careers Live in Frankfurt

Am 23. September fand in Frankfurt die Piloten-Nachwuchsmesse Pilot Careers Live statt. Dort können sich Interessenten für unseren Beruf über die diversen Schulungsangebote und den Job im Allgemeinen informieren. Da ein Großteil der Aussteller kommerzielle Flugschulen und andere Trainingsanbieter waren, war unsere Präsenz als Berufsverband und Gewerkschaft für die potenziellen neuen Kolleginnen und Kollegen umso wichtiger, damit sie ausgewogene Informationen bekommen. Nur so können sie sich ein umfassendes Bild des Berufsalltags machen, das nicht durch einseitige Interessen verzerrt ist.

Wir waren diesmal mit vier Vertretern vor Ort und durften etliche Besucher an unserem Stand begrüßen, die wir mit unabhängigen Informationen versorgen konnten. Daneben haben wir auch einen Vortrag über die VC gehalten, in dem die konkreten Vorteile und Leistungen für Mitglieder vorgestellt wurden.

Am großen Publikums- und Veranstalterinteresse bei dieser Art von Nachwuchsveranstaltungen zeigt sich immer wieder, dass unsere Arbeit wahrgenommen und wertgeschätzt wird und sich das Engagement unserer Mitglieder für die Zukunft unseres Berufes auszahlt.



Das Team der VC stellt die Arbeit des Verbandes auf der Pilot's Career Live vor.

Die Rolle des Menschen im Cockpitumfeld - Vortrag von Vivianne Rehaag beim Tag der Luft- und Raumfahrt Berlin-Brandenburg

Am 11. Oktober 2023 nahmen Vivianne Rehaag, Vorständin Flight Safety, und Dr. Daniel Schaad, Leiter Flight Safety, am Tag der Luft- und Raumfahrt Berlin-Brandenburg teil, der seit 2004 regelmäßig vom Verband der Berlin-Brandenburg Aerospace Alliance veranstaltet wird und in diesem Jahr an der Technischen Hochschule Wildau stattfand.

Vivianne Rehaag hielt dort einen Vortrag mit dem Titel "Welche Rolle hat der Mensch im heutigen Cockpitumfeld?". Ihr Thema hat damit einen wichtigen Beitrag zu den zahlreichen Diskussionen um die Zukunft der Luftfahrt und insbesondere zu den weitreichenden Automatisierungsbestrebungen geleistet. Die Kernaussage ihres Vortrags war, dass sich jedwede Entwicklung hin zu weiterer Automatisierung und Autonomisierung luftfahrttechnischer Systeme zuerst der sicherheitswirksamen Rolle



des Menschen in der Mensch-Maschine Interaktion bewusst sein müsse, um hier eine sinnvolle Symbiose zu schaffen.

Die Veranstaltung hatte im weiteren Verlauf ihren Fokus auf innovativen Luft- und Raumfahrtentwicklungen, insbesondere aus der Startup- und Forschungslandschaft Berlins und Brandenburgs.

Arik Zipser zieht sich nach langjähriger Tätigkeit für die VC aus der Aktivenarbeit zurück

Arik Zipser war gut 20 Jahre lang einer der aktivsten Ehrenamtler der VC. Er hat sich in verschiedenen Positionen für Pilotenbelange eingesetzt und als Berufsverband können wir stolz darauf sein, dass er seine große Erfahrung und sein Wissen eingebracht hat. Arik war unter anderem als Leiter der AG Security sowie als Mitglied der Taskforces IT-Security und Menschenhandel, im VC-Beirat sowie im IFALPA SEC Committee und der ECA SEC Working Group aktiv. Daneben hat er sich auch noch über viele Jahre in der Lufthansa-Personalvertretung engagiert.

Die Beschäftigten der VC und die Aktiven werden seine Erfahrung und sein Wissen zu Themen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Flight Deck ebenso vermissen wie seine positive,



Arik Zipser (Mitte) mit Dr. Daniel Schaad, Technical Director Flight Safety, und Karin Werner, Assistentin Flight Safety.

offene und stets zielorientierte Art. Vielen Dank für zwei Jahrzehnte Engagement, Arik!

IFALPA Professional & Government Affairs (PGA) Meeting

Am 25. und 26. Oktober 2023 tagte das IFALPA PGA Committee in Rom. Ausgerichtet wurde diese Veranstaltung von unserem italienischem Schwesterverband ANPAC. Von Seiten der VC nahmen Lars Frontini (Vorstandsmitglied), James Phillips (ECA Industrial Working Group Chair) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) an dem Treffen teil. Da die internationale Arbeit der IFALPA von größter Bedeutung für den Erhalt von fairen Arbeitsbedingungen ist, sind die Beiträge der VC auf globaler Ebene gerne gesehen. Durch unseren persönlichen Einsatz unterstützen wir die internationale Arbeit sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene.

Insgesamt kamen 45 Vertreter aus allen fünf Weltregionen sowie von der European Cockpit Association (ECA), der International Transport Workers' Federation (ITF), der Oneworld Cockpit Crew Coalition (OCCC), der Association of Star Alliance Pilots (ASAP) und der italienische Zivilluftfahrtbehörde (ENAC) zusammen. Zu den Diskussions-themen gehörten u.a. das IFALPA System der gegenseitige Unterstützung (Mutual Assistance), globale Interessenvertretung, Vorbereitungen auf die kommende Vollversammlung der International Civil Aviation Organization (ICAO), die Arbeit der IFALPA im ICAO Air Transport Regulation Panel (ATRP) und die Reduced Crew Operations (RCO) – Kampagne <https://safetystarts-with2.com/>. In diesem Zusammenhang diskutierte das IFALPA PGA Committee den Entwurf eines IFALPA Policy Statements zum Thema „Single Pilot Airline Operations – An Unnecessary Risk for Commercial Aviation“. In jedem Falle soll mit der Formulierung „Single Pilot Airline Operation“ der Kern des Risikos klar benannt werden, da es nicht um die Reduzierung von drei auf zwei Besatzungsmitgliedern im Cockpit geht, sondern dass nur noch ein Pilot im Cockpit sein soll.



© Vereinigung Cockpit

Die Teilnehmer des IFALPA PGA Meetings in Rom.

Themen wie RCO (UAS/Drone), ILO, AFI/MID, Mutual Assistance 2.0 und Incident response haben laut PGA Steering Group Report die Priorität „high/urgent“ erhalten. Themen wie die 42. ICAO Vollversammlung und ICAO ATRP sind zwar als „high“ eingestuft worden, gelten jedoch nicht als „urgent“.

Am zweiten Tag des Treffens berichtete Gabriel Mocho Rodríguez (ITF) von einem „Technical Meeting on a green, sustainable and inclusive recovery for the civil aviation sector“ mit der International Labour Organization (ILO) im April 2023 in Genf. Das Treffen hatte folgendes Ziel: „The purpose of the meeting was to discuss opportunities and challenges relating to best practices in occupational safety and health and the promotion of decent work and productive employment to shape the recovery of the aviation industry beyond the COVID 19 pandemic, with the aim of adopting conclusions, including recommendations for future action.“ Sowohl Regierungsvertreter, Arbeitgeber – und Arbeitnehmervertreter als auch Beobachter von internationalen Organisationen und NGOs haben an dem Treffen teilgenommen. Mocho Rodríguez stellte sowohl „Trends and Developments“ als auch „Opportunities to shape recovery“ vor. Außerdem ging er auf das Thema „Social protection“ und „Social dialogue“ ein. Es wurde nochmals die enorme Wichtigkeit der Zusammenarbeit von IFALPA, ITF und ILO herausgestellt. Nur im Schulterschluss können wir gemeinsame globale Themen effektiv beeinflussen.

Außerdem wurde davon berichtet, dass die Vorbereitungen zum Global Pilots Symposium (GPS) 2024, während der kommenden IFALPA Conference 2024 in Mexico City, bereits angelaufen sind und ein Core Team diesbezüglich zusammengestellt wird.

Neben der Vorstellung der einzelnen nationalen „Industrial Reports“ wurde erfreulicherweise Diana Martinez (ACDAC Colombia) einstimmig zum zweiten IFALPA PGA Committee Vice-Chair gewählt. Das nächste IFALPA PGA Meeting wird voraussichtlich Anfang 2025 in Nairobi, Kenia stattfinden.

Reduced Crew Operations sind Gefahr für die Sicherheit

VC-Präsident Stefan Herth und ECA Technical Affairs Director Tanja Harter beim Schweizer Aviatik Symposium zum Thema "Reduced Crew Operations: Fortschritt oder gefährliche Entwicklung?"

- Reduced Crew Operations gefährden bei aktuell und absehbar verfügbarer Technik unser hohes Level an Flugsicherheit.
- Der über Jahrzehnte bewährte Betrieb mit mindestens zwei Pilotinnen oder Piloten im Flight Deck ist ein unverzichtbarer Teil der Sicherheitsarchitektur in der Zivilluftfahrt.

Kurz zusammengefasst sind diese beiden Punkte der Kern des Themas Reduced Crew Operations aus Pilotensicht. Diese wurde bei der Podiumsdiskussion des Schweizer Aviatik Symposiums hervorragend von Tanja Harter, ECA Technical Affairs Director und VC-Mitglied, vertreten. Auch VC-Präsident Stefan Herth war vor Ort, um mit verschiedensten Vertretern der Branche die neuesten Entwicklungen zu diskutieren und die Cockpit-Perspektive in den Diskurs einzubringen.

Stefan Herth schrieb zu der Veranstaltung auf LinkedIn:

Seit jeher gilt in der Luftfahrt, dass neue Technik dafür genutzt wird, das Fliegen sicherer zu machen. Davon wollen nun Teile der Industrie und High Tech Start Ups mit der Unterstützung mancher Behörden abweichen. Das ist ein absoluter Irrweg! Der Wert, den die Piloten im System Flugsicherheit bringen, soll wirtschaftlichen Themen untergeordnet werden. Dabei greifen Piloten bei Systemfehl-



Die Teilnehmer des Aviatik-Symposiums

verhalten permanent - das heißt bei quasi jedem Flug - ein und garantieren letztendlich 99,99999999 Prozent Sicherheit in der Flugdurchführung. Dieses millionenfache kreative Eingreifen ist unersetzlich.

Es lässt sich momentan zweifelsfrei festhalten: Reduced Crew Operations können nicht dasselbe Level an Flugsicherheit aufrechterhalten wie der bewährte Betrieb mit mindestens zwei Crew Members im Cockpit. Die fehlende Redundanz bei nur einer Person auf dem Flight Deck kann derzeit keine Technik der Welt ersetzen - und keine Technik der Welt hat jemals fehlerfrei funktioniert. Ganz im Gegenteil hat die Technik manchmal sogar verhindert, dass Piloten eingreifen und Schlimmeres verhindern konnten. Daher darf man nicht dem Irrglauben erliegen, dass Technik Piloten ersetzen kann. Bestmöglich unterstützen ja - aber immer gemanagt von mindestens 2 gut ausgebildeten Piloten. Das muss auch im Cockpit der Zukunft so bleiben.

Daher müssen Gesellschaft, Industrie, Regulierungsbehörden und Politik sich klar zum bewährten Sicherheitssystem im Luftverkehr mit Piloten im Cockpit bekennen, damit auch in Zukunft technisches Fehlverhalten abgefangen wird.

Eine versteckte Personalkosten-/ Effizienzdiskussion darf die reisende Gesellschaft nicht Industrielobbyisten und gewählten Politikern überlassen. Die reisende Gesellschaft hat ein Recht darauf, dass das bewährte Prinzip im Luftverkehr aufrechterhalten wird - Neue Technik soll genutzt werden, um das Sicherheitsniveau zu steigern!

Warum also aus wirtschaftlichen Gründen damit aufhören?

TF ENVI Meeting

Am 10. und 11. Oktober 2023 traf sich die Task Force (TF) ENVI in der VC-Geschäftsstelle in Frankfurt. VC Aktive aus den unterschiedlichsten VC Arbeitsgruppen kamen zusammen, um aktuelle Umweltthemen wie Contrails, effiziente Verfahren (ATM), effizientes Fliegen, SAF, Hydrogen, Intermodalität, Tankering und Leerflüge/Slots zu besprechen.

Teilnehmer berichteten von einem Online-Meeting mit der Association for Zero-Emission Aircraft (AZEA). Hierbei handelt es sich um ein „Concept of Operations for the Introduction of Electric, Hybrid-electric and Hydrogen-powered Zero Emission Aircraft“. Über die European Cockpit Association (ECA), unseren Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Pilotinnen und Piloten auf europäischer Ebene, haben wir hier einen Platz in einer Working Group („Integration of electric and hydrogen aircraft into European network“) erhalten.

Drüber hinaus wurde vom IFALPA Climate Working Group Meeting in Madrid berichtet. Die IFALPA ist ein weltweiter Zusammenschluss nationaler Berufsverbände der Flugzeugführer. Themen wie Tankering, ATM Improvements, ESG Investing, SAF und Research Projekte wie „European Research for Future ATM / SESAR-3 Joint Undertaking“, FABEC (Einbeziehung der Piloten) und INDRA wurden hierbei diskutiert. Zudem gab es einen Workshop zum Thema „The Role of the Pilot in Green ATM Operations“.

Überdies berichtete Bastian Roet, VC Generalsekretär, von aktuellen Entwicklungen in Berlin und Brüssel. U.a. erwähnte er den dbb-Verkehrstag und die 3. Nationale Luftfahrtkonferenz, welche



© Vereinigung Cockpit

Auf dem Foto von links: Yannik Hampe (TF IT-SEC), Daniel Tandoi (AG Aircraft Design & Operation, AG Flight & Health Environment), Kai Kampelmann (Leiter TF ENVI), Axel Graumann (AG Qualification & Training), Anne Sophie Regner (Stellvertretende Leiterin TF ENVI), Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) und Alexander Korff (Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität der Bundeswehr München).

unter dem Titel „Luftfahrt: innovativ und klimaneutral“ stattgefunden hat. Ferner gab Bastian Roet einen kurzen Bericht zur aktuellen politischen Lage in Berlin und erwähnte die anstehende Europawahl im Jahr 2024.

Auch finalisierte die TF ENVI während des Meetings ihr Positionspapier mit dem Titel „Sicherung einer nachhaltigen Zukunft für die Luftfahrt - Die Perspektive der Piloten“.

Ebenfalls fand während des TF ENVI Meetings ein hybrider Austausch mit dem Flight OPS Sustainability Team der Lufthansa statt. Es wurde erörtert, welche Themen jeweils von der VC TF ENVI und dem Flight OPS Sustainability Team der Lufthansa bearbeitet werden. Hierbei stellte sich schnell heraus, dass sich die LH-Nachhaltigkeitsabteilung lediglich mit operationellen, also fliegerischen Verfahren und somit mit Themen, die vorher in der daily OPS angesiedelt waren, beschäftigt. Einer künftigen Zusammenarbeit steht die TF ENVI aufgeschlossen gegenüber.

Am zweiten Tag des Treffens begrüßte die TF ENVI den Gastredner Alexander Korff (Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität der Bundeswehr München). Dieser hielt einen Vortrag zum Thema „Lagerung und aktuelle Transportmöglichkeiten Hydrogen Anwendungen und Ausblick“. Im Anschluss gab es einen sehr informativen Austausch zu den unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten von Hydrogen in der Luftfahrt.

Bei Rückfragen ist die TF ENVI erreichbar unter: tfenvi@vcockpit.de.

Safety of Vertical Navigation on Final Approach Workshop

Seit einem Zwischenfall in Paris im Mai 2022, bei dem die betroffene Maschine während eines RNP-Approach bis auf sechs Fuß über dem Boden gesunken war, diskutiert die Industrie über Anflüge, deren Vertikalführung auf dem barometrischen Höhenmesser basieren. Dadurch sind diese sowohl für falsche QNH-Einstellungen als auch kalte Temperaturen anfällig.

Bei einem von Eurocontrol organisierten Workshop zu diesem Thema, vertrat Moritz Bürger, Mitglied der VC-Arbeitsgruppe Air Traffic Services (ATS), die Sichtweise der europäischen Piloten und Pilotinnen im Namen der European Cockpit Association (ECA). Er erklärte unter anderem, dass falsche QNH-Einstellungen deutlich häufiger vorkommen als bisher bekannt, bei den häufig geflogenen ILS-Anflügen aber selten auffallen. Aufgrund der Anfälligkeit für solche Fehler kritisiert der Weltverband der

Pilotenverbände IFALPA solche „Baro-VNAV“ Anflüge bereits seit Jahren. Dazu gehören sowohl NDB, VOR und Localiser, als auch die aufgrund der nicht benötigten Bodeninfrastruktur immer weiter verbreiteten RNP-Anflüge zu LNAV oder LNAV/VNAV Minimum. Während die meisten Flughäfen inzwischen auch sicherere RNP-Anflüge mit geometrischer Vertikalführung anbieten (erkennbar am LPV-Minimum), zeigen die Flugzeugbetreiber und -Hersteller bisher wenig Bestrebungen, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Das ist vor allem deshalb problematisch, weil aufgrund einer europäischen Verordnung ab 2030 RNP-Anflüge die primäre Anflugart werden sollen.

Link zur Aufzeichnung des Vortrags:

<https://skybrary.aero/video/eca>

76. International Aviation Safety Summit

Der seit 1947 jährlich stattfindende International Aviation Safety Summit (IASS) ist eine der wichtigsten globalen Veranstaltungen zum Thema Sicherheit in der Luftfahrt. Organisiert und durchgeführt wird der IASS von der Flight Safety Foundation, einer internationalen Non-Profit-Organisation, deren einziges Ziel es ist, unparteiische, unabhängige und fachkundige Sicherheitsberatung und -ressourcen für die Luft- und Raumfahrtindustrie bereitzustellen. Bis zu 500 Vertreter von Airlines, Behörden, Service Provider u.v.m. aus über 50 Ländern nehmen an der jährlichen Konferenz teil, um Informationen auszutauschen und neue Wege zur weiteren Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt aufzuzeigen. Die Inhalte der Konferenz befassen sich grundsätzlich mit Themen rund um Sicherheit, Ausbildung, praktische Lösungen, Management, menschliche Faktoren, Wartung und Technik.

Die diesjährige Veranstaltung fand vom 06. bis 08.11.2023 in Roissy-en-France statt. Thematische Überschrift der Veranstaltung war die "Nutzung von Innovation und Zusammenarbeit für die globale Flugsicherheit". Im Rahmen von rund 50 Vorträgen und Diskussionsrunden wurden neueste Erkenntnisse, "Best Practices" und Ideen aus sämtlichen Bereichen der Luftfahrtbranche vorgestellt. Im Fokus standen dabei die Themen Mental Health, Flight Path Management & Manual Flight Skills, Datenanalyse und Automation. VC-Mitglied und stv. Leiter der Arbeitsgruppe



Unmanned Aircraft Systems Rob Akron-Punselie hielt einen Vortrag zum Thema Upset Recovery Training.

Für die VC bietet sich durch die Teilnahme auf dem International Aviation Safety Summit eine tolle Gelegenheit zum Austausch von Informationen und Themen der Flugsicherheit mit allen Branchenteilnehmern.

Für Mitglieder: Forum zur Durchführung von Rückführungen

Am 7. November lud die AG SEC der Vereinigung Cockpit in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und der Abschiebungsbeobachtung Frankfurt ihre Mitglieder zu einer besonderen Veranstaltung in die Geschäftsstelle im MAC ein.

Angesichts der jährlich rund 20.000 Rückführungen über deutsche Flughäfen in den Jahren 2015 bis 2019 spiegelt diese Thematik einen wesentlichen Aspekt unserer täglichen Arbeit wider. Mit dem steigenden Flugaufkommen wurden bereits im Jahr 2022 wieder etwa 11.000 Maßnahmen durchgeführt, und sie werden auch in Zukunft einen bedeutenden Anteil unserer Arbeit bilden.

Das Ziel des Forums bestand darin, Transparenz über die rechtlichen Grundlagen von Rückführungen, die Verfahren, Risikobewertungen und Abläufe sowie die zusätzliche Qualifikation und Ausbildung gegebenenfalls begleitender Bundespolizeibeamtinnen und -beamten zu schaffen.

Der Vortrag der Abschiebebeobachtung von Caritas und Diakonie am Frankfurter Flughafen beleuchtete zudem die hohe Transparenz dieser bundespolizeilichen Maßnahme. Obwohl diese am Flughafen höchst standardisiert abläuft, zeigt sich aufgrund der Vielzahl an



Die Teilnehmer des Rückführungsforums in der Geschäftsstelle der Vereinigung Cockpit in Frankfurt.

individuellen Schicksalen immer wieder Verbesserungspotenzial, das alle beteiligten Stellen in regelmäßigen Gremien offen diskutieren.

Auch in der Zusammenarbeit mit unseren Besatzungen ergeben sich in seltenen Fällen Situationen, in denen Rückführungen gem. den Regelungen in unseren Flugbetriebshandbüchern (OM-A) und Dienstvorschriften abgelehnt werden müssen.

Überlegungen zu Fragen der Bordgewalt rundeten die Vorträge ab und alle Referenten identifizierten gelungene Kommunikation aller Beteiligten miteinander als Lösung für auftretende Problemstellungen. Dabei ist insbesondere beruhigende Kommunikation mit den rückzuführenden Personen hervorzuheben.

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Forums lobten den konstruktiven und professionellen Austausch zwischen allen Beteiligten sowie die Einblicke in die Arbeit der BPol und der Abschiebebeobachtung.

Safety II und Learning Improvement Teams Thema beim AG AAP-Meeting

Bengt Jansson, A320 Kapitän und ALPA SMS Chair bei Frontier Airlines in den USA, war zu Besuch beim September-Meeting der Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention (AAP). Sein Vortrag zum Thema "Learning Improvement Teams" gab einen sehr interessanten Einblick in die Safety II-Arbeit, der er sich widmet. Erstmals von American Airlines eingeführt werden sogenannte "Learning Improvement Teams" nun auch durch Herrn Jansson koordiniert bei Frontier Airlines eingesetzt.

Ziel dieser Safety-Arbeit ist es, statt dem traditionellen Fokus auf Fehlerquellen und Risikoeerkennung (Safety I) sich der Frage zu widmen, warum in einem Hochrisikoumfeld mit vielen Herausforderungen eigentlich tagtäglich alles gut läuft (Safety II). Speziell geschulte Piloten in sogenannten "Learning Improvement Teams" suchen zum



© Vereinigung Cockpit

Die Mitglieder der AG Accident Analysis and Prevention

Beispiel im Rahmen von Bodenereignissen das Gespräch mit Piloten, um herauszufinden, welche Workarounds Piloten tagtäglich anwenden, um eine sichere Operation trotz widriger Voraussetzungen zu gewährleisten. Zusätzlich sind auch Mitflüge von speziell geschulten Beobachtern möglich. Hieraus ergeben sich wertvolle Einblicke in eine komplexe Operation, die man sonst nicht zwangsläufig erkennen kann.

Besuch des Runway Safety Teams Frankfurt

Benjamin Bringewat aus der AG Airport & Ground Environment (AGE) und der Leiter Flight Safety, Dr. Daniel Schaad, waren am 14.12. auf dem DFS Tower Frankfurt beim Runway Safety Team des Flughafens Frankfurt zu Gast um dort für eine dauerhafte und regelmäßige Teilnahme der VC Flight Safety in diesem Gremium zu werben. Benjamin Bringewat hat hierzu die Geschichte und Hintergründe des VC-Flughafenchecks sowie die Vorzüge einer direkten Zusammenarbeit mit anderen Flughafen Stakeholdern im LRST (Local Runway Safety Team) aufgezeigt. Dr. Daniel Schaad hat zudem noch einmal die grundsätzliche Arbeitsweise der VC Flight Safety erläutert und die Wichtigkeit eines offenen und regelmäßigen Austauschs mit Flugsicherung und Flughafenbetreiber betont. Die Entscheidung, ob die VC ein fester Bestandteil des LRST Frankfurt wird, steht noch aus.



© Vereinigung Cockpit

Daniel Schaad (links) und Benjamin Bringewat auf dem DFS Tower Frankfurt

TUIfly Tarifkommission und Personalvertretung im Austausch

Aktuelle betriebliche und tarifliche Themen waren Inhalte des Austauschs zwischen TUIfly-Tarifkommission und -Personalvertretung Anfang November. Während der Sitzungswoche der PV am Unternehmenssitz in Hannover kamen die beiden Gremien zusammen.

Auf der Agenda standen unter anderem Neueinstellungen von Cockpit-Personal, Urlaubsvergabe,

Arbeitsbedingungen, die Besetzung des Wirtschaftsausschusses, Gehaltsstrukturen sowie Altersteilzeit. Das Treffen diente vor allem dem Austausch zu Gemeinsamkeiten und Überschneidungen der Interessen beider Gremien. Aufgrund der Möglichkeiten, die Gesamtbedingungen der Beschäftigten zu verbessern, soll der Dialog auch in Zukunft fortgesetzt werden.



© Vereinigung Cockpit

TK und PV der TUIfly in Hannover.

Interview zur aktuellen Situation bei TUIfly

Interview mit Oliver Staiger, TK-Sprecher, und Tanja Viehl, Senior-Tarifreferentin und Mitglied des Aufsichtsrates der TUI AG im November 2023



© Markus Mänka / Shutterstock.com

Lars Frontini: Tanja und Oliver, es freut mich, dass wir heute miteinander zur Situation bei TUIfly sprechen können. Lasst uns gleich starten: Wo steht ihr als TK im Moment in Bezug auf das Tarifgeschehen?

Oliver Staiger: Ich würde sagen: Wir befinden uns gerade in der Mitte zwischen zwei Phasen. Die Corona-Krise haben wir alle hinter uns gelassen und das spürt natürlich auch der Arbeitgeber. Für uns als TK eröffnet das einerseits Chancen, andererseits müssen wir aber feststellen, dass die durch diese Krise bedingten heftigen Einschnitte weiterhin Bestand haben. Der Arbeitgeber hat uns erhebliche Zugeständnisse abgerungen, die in Teilen wirklich weh getan haben. Umso wichtiger ist es deshalb jetzt für uns, in eine neue Phase zu kommen, wo sich die positive Geschäftsentwicklung der TUIfly endlich auch bei uns als Arbeitnehmer angemessen auswirkt.

Frontini: Kannst Du das noch etwas präzisieren?

Staiger: Na klar. Eine offensichtliche Sache ist, dass es mittlerweile wieder Einstellungsangebote für FOs gibt und dass auch die Kapitänswerdung für unsere FOs wieder eine Option wird. Es freut mich besonders, dass ehemalige Kollegen, die zwischenzeitlich bei anderen Airlines beschäftigt waren, die Möglichkeit erhalten, wieder zurück zu TUIfly zu kommen. Über die Bedingungen wäre noch zu reden, aber in jedem Fall ein toller Fortschritt, sowohl in fachlicher als insbesondere auch in kollegialer Hinsicht. Das sind glasklare Indizien für ein Ende der Krise! Und dieses Ende muss in Form von einem Ende der Krisenbedingungen jetzt bei uns ankommen!

Frontini: Tanja, was heißt das für die Verhandlungen mit der Arbeitgeberseite und die weitere Entwicklung der TUIfly? Gibt es eine Wachstumsperspektive?

Tanja Viehl: Zunächst einmal heißt das, dass die Basis für Gespräche und Verhandlungen aus unserer Sicht nicht das aktuelle Niveau sein sollte, sondern dass wir als Ab-

sprungbasis das Vorkrisenniveau aufgreifen wollen. Für den Arbeitgeber sind die Geschäfte auch wieder auf Vorkrisenniveau. Insofern ziehen wir nur nach und kommen hier wieder auf Augenhöhe. Außerdem gilt: Der Arbeitgeber konnte in den vergangenen Monaten klar ablesen, dass mit einer größeren Flotte eine deutlich bessere Wirtschaftlichkeit der TUIfly zu erreichen gewesen wäre. Daher wäre Wachstum sinnvoll. Genauso steht für uns fest, dass wir für Wachstum keine Zugeständnisse machen werden, gerade weil es sich allein durch die verbesserten Stückkosten bezahlt machen wird.

Frontini: Wenn ich es richtig erinnere, hatten die Kolleginnen und Kollegen bei der TUIfly mit erheblichen Einschnitten zu kämpfen. Viele sagen, diese Einschnitte gingen weit über das in der Coronakrise notwendige für das Unternehmen hinaus. Wie seht ihr das?

Viehl: Ganz genauso! Es stimmt leider, was Du sagst, da ist ganz schön was zusammen gekommen: Wir hatten in den Vorjahren Nullrunden, eine Aussetzung der Stufensprünge und auch noch eine sehr schmerzhaft Halbierung der Altersvorsorge. Das ist schon eine ganze Menge, die das Unternehmen den Arbeitnehmern zugemutet hat. Ganz allgemein kommt dann natürlich auch noch die sehr hohe Inflation dazu, die wir alle jeden Tag spüren.

Die Erhöhung von 8% in diesem Jahr im Rahmen des VTV reicht deshalb bei weitem nicht aus. Wenn es der Arbeitgeber ernst meint mit einer gemeinsamen Zukunft und guten Arbeitsbedingungen, reden wir von deutlich zweistelligen Steigerungen, die wir brauchen.

Frontini: Beim Geld muss also ordentlich etwas passieren. Wie sieht es denn bei Euren konkreten Arbeitsbedingungen aus, Stichwort MTV?

Staiger: Auch hier haben wir aktuell erheblichen Handlungsbedarf. Im MTV müssen wir zu einem deutlichen Belastungsabbau kommen, insbesondere in Hinblick auf unsere Arbeitszeiten und auf disruptive Dienste. Ich bin davon überzeugt, dass Verbesserungen hier auch im Interesse des Arbeitgebers liegen. Einerseits, um uns alle fit und belastbar für den Job zu halten, andererseits natürlich auch allein schon dafür, um die Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern.

Frontini: Tanja, wie ordnest Du als Mitglied im Aufsichtsrat der Konzernmutter TUI AG das Gesagte in die Situation des Konzerns ein?

Viehl: Wir haben als TUI-Konzern die Coronakrise schon in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2022 hinter uns gelassen und sind seit 2023 zurück auf dem Wachstumspfad. Strategisch hat sich der Konzern schon vor 2023 neu aufgestellt und ehrgeizige Ziele in den Bereichen Hotels & Resorts, Kreuzfahrten, Märkte & Airlines und TUI Musement entwickelt. Es zeigt sich, vieles wird angeschoben und weiterentwickelt, natürlich auch bei den Megatrends Digitalisierung und Nachhaltigkeit. In dem starken Team der TUI mit über 70.000 Beschäftigten steckt ein unglaubliches Qualitäts- und Innovationspotenzial. Die Kundenzufriedenheit in allen Bereichen auf einem hohen Niveau zu halten und ggf. Verbesserungspotenziale zu nutzen, das bleibt eine wichtige Aufgabe - und die kann nur mit motivierten Mitarbeitenden gelingen.

Frontini: Das klingt nach herausfordernden Gesprächen, die ihr zu führen haben werdet. Oliver, Tanja, vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg für Eure Arbeit in der TUIfly-TK.

Über die Interview-Partner

Tanja Viehl arbeitet seit 2017 für die Vereinigung Cockpit. Sie ist Rechtsanwältin (Syndikusrechtsanwältin) und als Senior-Tarifreferentin unter anderem für die TUIfly-Tarifkommission zuständig. Seit 2021 ist sie für die Vereinigung Cockpit Mitglied im Aufsichtsrat der TUI AG.

Oliver Staiger arbeitet seit 26 Jahren für die TUIfly. Er fliegt seit 22 Jahren als Kapitän auf Boeing 737 und ist seit 15 Jahren als Sprecher der TUIfly-Tarifkommission tätig.

Das Interview wurde geführt von Lars Frontini, der VC-Vorstandsmitglied und stellvertretender VC-Pressesprecher ist und im Hauptberuf als Kapitän auf Airbus A320 bei Lufthansa fliegt.

“Yippee ki-yay, motherfucker“

Die Hard 2: Einfacher Actionfilm oder Lehrstück über IT-Sicherheit in der Luftfahrt

Niklas Ahrens

AG Aircraft Design & Operation
Vereinigung Cockpit

Erinnern Sie sich an den besinnlichen Weihnachtsfilm *Stirb Langsam 2*? Eine bewaffnete Söldnertruppe möchte den Ex-General Ramon Esperanza freipressen und zapft zu diesem Zweck die Infrastruktur der Flugsicherung am Dulles International Airport (IAD) an. Im Laufe dieses filmischen Meisterwerks wird zunächst die Kontrolle über den gesamten Sprechfunk und anschließend das Instrumentenlandesystem (ILS) erlangt. Um eine DC-8 der fiktiven Windsor-Airlines beim vorherrschenden Schneesturm zum Absturz zu bringen, verschieben die Terroristen den Gleitpfad über eine einfache digitale Programmierung nach unten. Nur durch den heldenhaften Einsatz des Ordnungshüters John McClane kann eine größere Katastrophe verhindert werden.

In den Augen der Fachkundigen mag beispielsweise dieses Verschieben für eine gewisse Erheiterung sorgen, angesichts der weitgehend analogen Arbeitsweise des ILS wirkt dieses Angriffsszenario doch eher haltlos. Doch handelt es sich bei dem dargestellten Szenario wirklich um eine hanebüchene Dystopie, die nur mittels eines Idar-Obersteiner Actionhelden aufgelöst werden kann oder lohnt es sich die gezeigten Angriffsvektoren einmal näher zu betrachten?

In den Augen eines Flugzeugführers ist letzteres der Fall, liefert uns der Film – so (unfreiwillig) humorvoll seine Darstellung auch manchmal sein

mag – einige Anhaltspunkte, die auf eine massive Verwundbarkeit der Luftfahrt schließen lassen.

Im Folgenden werden wir vier Szenarien näher beleuchten, die für sich betrachtet bereits ein deutliches Bedrohungspotential für den zivilen Luftverkehr bieten.

UKW-Sprechfunk

Ein relatives einfach zu realisierendes Szenario ist sicherlich das Aussenden von Funksprüchen auf den bekannten UKW-Frequenzen. Der technische Aufwand ist außerordentlich gering: Ein einfaches Handfunkgerät und ein Standort in Flughafennähe können in kurzer Zeit für eine komplette Sperrung desselben sorgen. Bis der mutmaßliche Angreifer gefunden und der Angriff beendet ist, kann der störungsfreie Ablauf einer gängigen Anflugkontrolle nicht garantiert werden.

Rückfallverfahren setzen auf die Nutzung anderer Frequenzen und Funkstation. Aber auch damit kann nicht garantiert werden, dass die Flugsicherung von nun an störungsfrei durchgeführt werden kann. So wäre es etwa denkbar, dass mehrere Angreifer an verschiedenen Standorten Funkfrequenzen kapern. Ein Szenario, das durch die ubiquitäre Verfügbarkeit von mobilen Datenverbindungen dahingehend erweitert werden kann, dass mehrere ferngesteuerte „falsche Bodenstationen“ im Wechsel die Aussendung übernehmen. In der Folge stellte sich die genaue Lokalisierung als sehr schwer, wenn nicht gar unmöglich, heraus.



Darstellung eines USB-SDR-Sticks (Quelle: Hersteller)

GPS-Jamming/Spoofing

Durch die zunehmende Stilllegung von Bodenfunkfeuern erhöhte sich in der Vergangenheit zunehmend die Abhängigkeit der Zivilluftfahrt von anderen Navigationslösungen. Jahrelang wurde ein komplettes Umschwenken auf Navstar GPS oder andere Global Navigation Satellite System (GNSS) propagiert. Die verwendeten Funkstandards für die zivile Nutzung sind hierbei jedoch wenig robust: Es findet weder eine Authentifizierung noch eine Verschlüsselung der von den Satelliten ausgesendeten Signale statt. Angreifen ist es also relativ einfach möglich, auf den verwendeten GNSS-Frequenzen eigene valide Ausstrahlungen auszustrahlen und so entweder Satellitensignale zu blockieren (Jamming) oder aber gezielt gefälschte Signale auszusenden (Spoofing).

War es in der Anfangszeit der Satellitennavigation zwar theoretisch möglich, diese Angriffe auszuführen, so bedurften sie doch eines größeren technischen Wissens und entsprechender Technik, so dass diese Art von Angriffen lange Zeit nicht öffentlich dokumentiert waren.

Mit der zunehmenden Miniaturisierung integrierter Schaltkreise ist es jedoch heutzutage einfach darstellbar, die notwendige Technik in Form eines Laptops und eines kleinen USB-Sticks mitzuführen.

Software-defined radio (SDR) bezeichnet eine Technik von Hochfrequenz-Sendern und -Empfängern, bei denen kleinere oder größere Anteile der Signalverarbeitung mit Software verwirklicht werden.

Diese geringe Einstiegshürde eröffnet diese Angriffsszenarien einerseits für bisher eher unbedarfte – nicht zwangsläufig terroristische Absichten verfolgende – Personen (Skript-Kiddies), andererseits erlaubt es beispielsweise das Mitführen eines Setups an Bord eines Fliegers. Letzteres Szenario erscheint insbesondere bedeutsam, da nur eine geringe Sendeleistung an Bord eines Flugzeugs benötigt würde, um Satellitensignale zu überstrahlen.

Angreifer, die die Position des Flugzeugs kennen, können nun über einen längeren Zeitraum die Satellitensignale gezielt progressiv verfälschen, so

dass eine zunehmende Abweichung der GPS- von der wahren Flugzeugposition die Folge wäre. In diesem Angriffsszenario wäre es möglich, Flugzeuge von ihrem geplanten Kurs abzulenken und so für Luftraumkonflikte zu sorgen. Dass diese Szenarien wahrscheinlicher werden, zeigen nicht nur wissenschaftliche Demonstrationen (Psiaki & Humphreys, 2016) sondern auch zunehmende Meldungen einiger Piloten über durchgeführte Angriffe dieser Art im Bereich des nördlichen Irak (OPS Group, 2023).

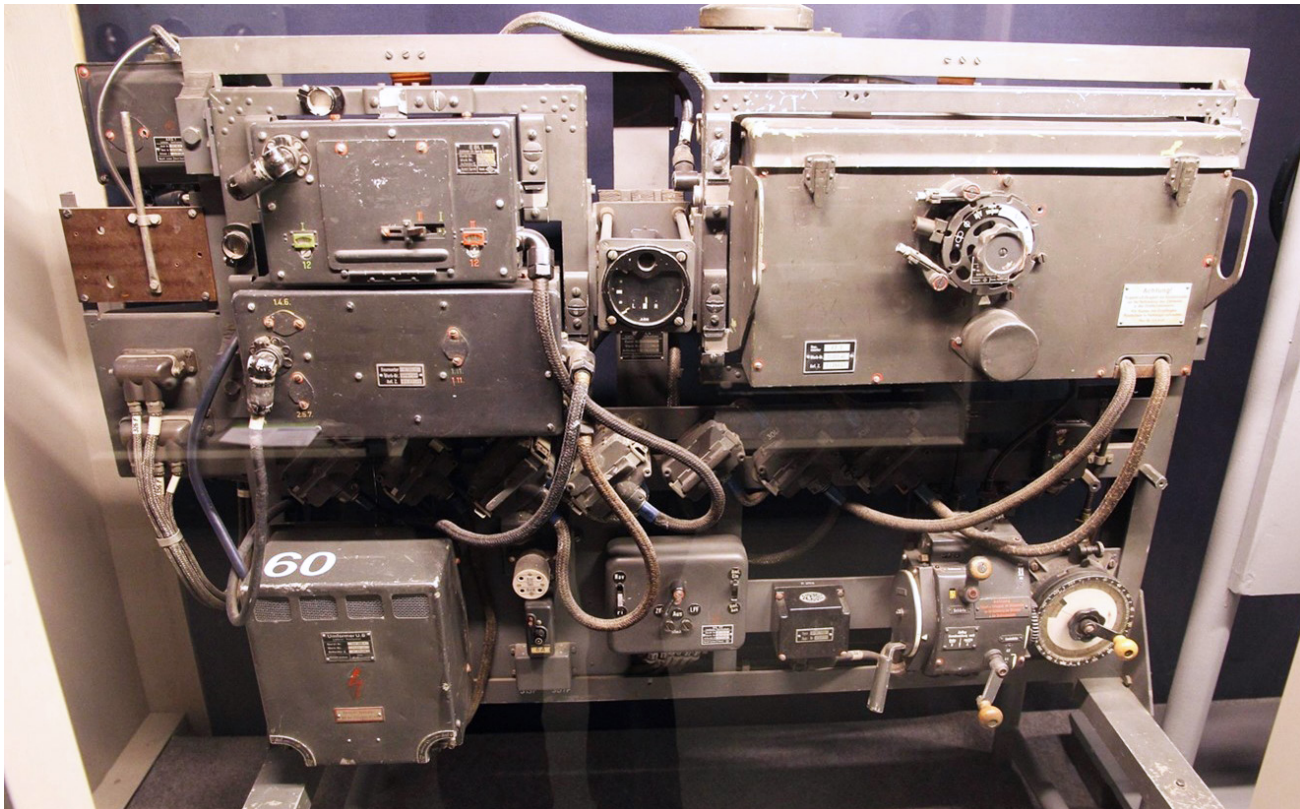
Es zeigt sich, dass der Einsatz relativ alter und nicht auf IT-Sicherheit ausgerichteter Standards ein erhebliches Gefährdungspotenzial bietet, das nicht einfach abzustellen ist. GPS-Jamming-Attacken sind relativ einfach für die Besatzungen zu erkennen: Die GPS-Position wird invalide und zur Navigationslösung müssen andere Systeme (Radio/IRS etc.) zum Einsatz kommen.

Spoofing-Attacken dagegen werden unter Umständen überhaupt nicht erkannt: Wird die Position gezielt über einen längeren Zeitraum verfälscht, so kann unter Umständen bei manchen Flugzeugtypen – ausgehend von der Prämisse eines driftenden IRS – die Trägheitsposition zugunsten der gefälschten GPS-Position verworfen werden. Ein wirksames Erkennen setzt das Vergleichen mit mehreren Systemen voraus, sofern diese in der geographischen Region in ausreichender Zahl vorhanden sind. Wirksame Algorithmen zur automatischen Erkennung werden derzeit diskutiert, sind jedoch noch nicht implementiert (Tanil et al., 2016).

Erreicht der Flug jedoch die Terminal-Area kann ein Update mit dem ILS erfolgen und die Position wieder korrigiert werden. Ein einfaches Verschieben des ILS wie durch Col. William Stuart geschehen, scheint dagegen unmöglich, oder?

ILS-Spoofing

Betrachten wir diese Szene im Spielfilm, so ist relativ klar, dass ein Verfälschen des ILS auf diese Weise nicht möglich ist. Das auf weitgehend analoge Technik setzende System sendet verschiedene Sendekerulen als Leitstrahl direkt vom jeweiligen Zielpunkt



Sendeanlage einer Lorenzbake

aus. Eine einfache Deplatzierung digitaler Art ist also nicht möglich, vielmehr müsste die Antenne physisch verschoben werden.

Die eigentliche Ermittlung der jeweiligen Ablage erfolgt an Bord des Flugzeugs mit Hilfe des Unterschieds in der Modulationstiefe, also des Verhältnisses zwischen den Signalamplituden der abgestrahlten Keulen. Soll versucht werden, ein derartiges Signal zu fälschen, müsste die Position des anzugreifenden Flugzeugs und die Abstrahlungscharakteristik des ILS bekannt sein.

Bisher im universitären Umfeld demonstrierte Versuche nutzen hierfür ebenfalls SDR (Sathaye et al., 2019). Ein denkbare Szenario ist hier der sich an Bord befindliche Angreifer: Dort kann das derzeit empfangbare ILS-Signal ebenfalls empfangen und nun versucht werden, durch Abstrahlung eines gefälschten und stärkeren Signals eine Ablenkung des Flugzeugs herbeizuführen. Im Vergleich zum GPS kommen beim ILS wesentlich stärkere Sendeanlagen zum Einsatz, was diese Art von Angriff nicht ganz so

trivial erscheinen lässt. Da sich jedoch die Energie quadratisch mit der Entfernung von der Sendeanlage verringert, können wenige Seemeilen entfernt bereits mit batteriebetriebenen SDR-Installationen signalstärkere gefälschte Signale erzeugt werden. Ein mit einem SDR-Stick versehener Laptop fände problemlos in einer Aktentasche an Bord des Flugzeugs Platz. Die Bedienung kann weitestgehend automatisiert werden. Das Gefährdungspotential ist immens, zumal bereits kleinste Ablagen vom Landekurs – schlechtes Wetter vorausgesetzt – katastrophale Konsequenzen hätten, zieht man neben der Bodenkollision auch Zusammenstöße mit Hindernissen in Betracht.

GLS-Spoofing

Die Ablösung analoger Standards in der Luftfahrt durch ihre digitalen Konterparts wird zunehmend verfolgt. Das noch auf dem in den 1920er-Jahren etablierten Prinzip der Lorenzbake aufbauende ILS sollte bereits seit längerer Zeit abgelöst werden. Aus historischer Sicht erwähnenswert, da bereits 1940

von der britischen Armee Störangriffe auf diese Systeme (X-Verfahren) erfolgreich durchgeführt werden konnten.

Galt früher das Microwave Landing System (MLS) als aussichtsreicher Nachfolger, so ist derzeit das Ground Based Augmentation (GBAS) Landing System (GLS) Anwärter, diese Nachfolge anzutreten.

Anflug- und Korrekturdaten können dabei von einer Bodenstation für mehrere Anflüge ausgesendet werden, was diesem System gegenüber dem unflexiblen ILS einen deutlichen Kostenvorteil und viele Anhänger dezidiert bei Flughafenbetreibern verschafft.

Im Vergleich zum ILS wäre ein Angriff hierbei sogar noch einfacher zu realisieren: Die Daten werden unverschlüsselt und nicht authentifiziert an die Flugzeuge übertragen, so dass falsche Anflug- und/oder Korrekturdaten direkt in die Flight Management Systeme (FMS) der Flugzeuge gelangen. Ein verfälscht übertragener Anflug könnte gezielt Hindernisse einschließen und hätte ähnlich dem ILS-Spoofing katastrophale Folgen.

Bisher vorgeschlagene technische Systeme, die dieses Manko beseitigen könnten, sind bereits publiziert (Maurer et al., 2021), nicht jedoch im produktiven Einsatz. Andere Mitigationen sehen sogar explizit den Piloten als Resilienzfaktor des Systems (Lo & Enge, 2010).

Fazit

Die oben dargestellten Angriffsszenarien zeigen deutlich, dass die langen Lebenszyklen technischer Systeme in der Luftfahrt und die Tendenz, alte Systeme durch neue Funktionen zu erweitern, zu einer erheblichen Verwundbarkeit des zivilen Luftverkehrs geführt haben.

Nahezu alle etablierten Systeme sind davon betroffen und die technische Realisierbarkeit wird auch zukünftig immer einfacher werden. Wirksame Gegenmaßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt hauptsächlich im Vergleich der ermittelten Positionen der unterschiedlichen Systeme zu finden. Dies setzt einerseits die Existenz dieser etwa in Form von Bodenfunkfeuern oder funktionierenden GNSS voraus, hebt andererseits aber auch die Rolle des Menschen in der Luftfahrt als resilienzbringenden Faktor hervor: Nur eine kompetente Flugzeugbesatzung kann die zu Tage tretenden technischen Mängel erkennen und situationsgerecht handeln. Dabei hadert sie mit unzureichenden Standards, die insbesondere

Aspekte aktueller Cybersicherheit jahrzehntelang außer Acht gelassen haben. Heldentaten eines Hollywood-Polizisten – zumal mit großkalibrigen Handfeuerwaffen – sind dabei keineswegs von Nöten, eine gewisse Skepsis gegenüber geschlossen arbeitenden Systemen wie dem GNSS jedoch unbedingt angebracht. Leider existieren nach wie vor keine geeigneten Trainingsszenarien für Besatzungen, Cyberattacken wirksam zu erkennen und vor allem von regulären Systemfehlern zu unterscheiden.

Ein Überdenken der Standards in der Luftfahrt und Anpassen an moderne Standards der IT-Sicherheit ist unbedingt erforderlich. Betrachtet man die langen Lebenszyklen so ist damit jedoch definitiv nicht vor dem Ruhestand von John McClane (oder seines Sohnes) zu rechnen.

Quellen

Lo, S. C., & Enge, P. K. (2010). Authenticating aviation augmentation system broadcasts. *IEEE/ION Position, Location and Navigation Symposium*, 708–717. <https://doi.org/10.1109/PLANS.2010.5507223>

Maurer, N., Graupl, T., Bellido-Manganell, M. A., Mielke, D. M., Filip-Dhaubhadel, A., Heirich, O., Gerbeth, D., Felux, M., Schalk, L. M., Becker, D., Schneckenburger, N., & Schnell, M. (2021). Flight Trial Demonstration of Secure GBAS via the L-band Digital Aeronautical Communication System (LDACS).

OPS Group. (2023, September 26). Flights misled over position, navigation failure follows. *International Ops 2023 - OPSGROUP*. <https://ops.group/blog/gps-spoof-attacks-irs/>

Psiaki, M. L., & Humphreys, T. E. (2016). GNSS Spoofing and Detection. *Proceedings of the IEEE*, 104(6), 1258–1270. <https://doi.org/10.1109/JPROC.2016.2526658>

Sathaye, H., Schepers, D., Ranganathan, A., & Noubir, G. (2019). Wireless Attacks on Aircraft Instrument Landing Systems.

Tanil, C., Khanafseh, S., & Pervan, B. (2016). An INS Monitor Against GNSS Spoofing Attacks During GBAS and SBAS-assisted Aircraft Landing Approaches. 2981–2990. doi.org/10.33012/2016.14779

ALPA Advanced Accident Investigation Course

David Streif

AG Accident Analysis & Prevention
Vereinigung Cockpit

Oktober 2023: In der Nacht vom 13. Oktober erreicht mich eine E-Mail der US- Air Line Pilot's Association (ALPA). Flug Eastern Wings Airlines 576 ist auf dem Weg von Sioux City, Iowa nach Grand Forks, North Dakota bei der Landung von der Bahn abgekommen und verunfallt. Am Steuer: Hans Gruber, ein deutscher Kapitän. Um meine Mithilfe bei der Flugunfalluntersuchung wird gebeten. Ich packe also die nötigste Ausrüstung und begeben mich früh morgens auf den langen Weg nach Grand Forks.

15. Oktober 17.00 LT: Ich finde mich rechtzeitig zum Organizational Meeting des National Transportation Safety Board (NTSB) in einem großen Auditorium ein. Die Stimmung ist angespannt. Der Investigator-in-Charge läutet die Flugunfalluntersuchung offiziell ein und präsentiert erste Fakten sowie die geplante Vorgehensweise. Die Boeing 727 hat nach Touchdown die Bahn nach links verlassen. Zum Zeitpunkt des Unfalls befand sich ein CB direkt über dem Platz. Ich unterschreibe mehrere Dokumente, die mich zur Verschwiegenheit verpflichten und ich werde mehrfach da-



© David Streif

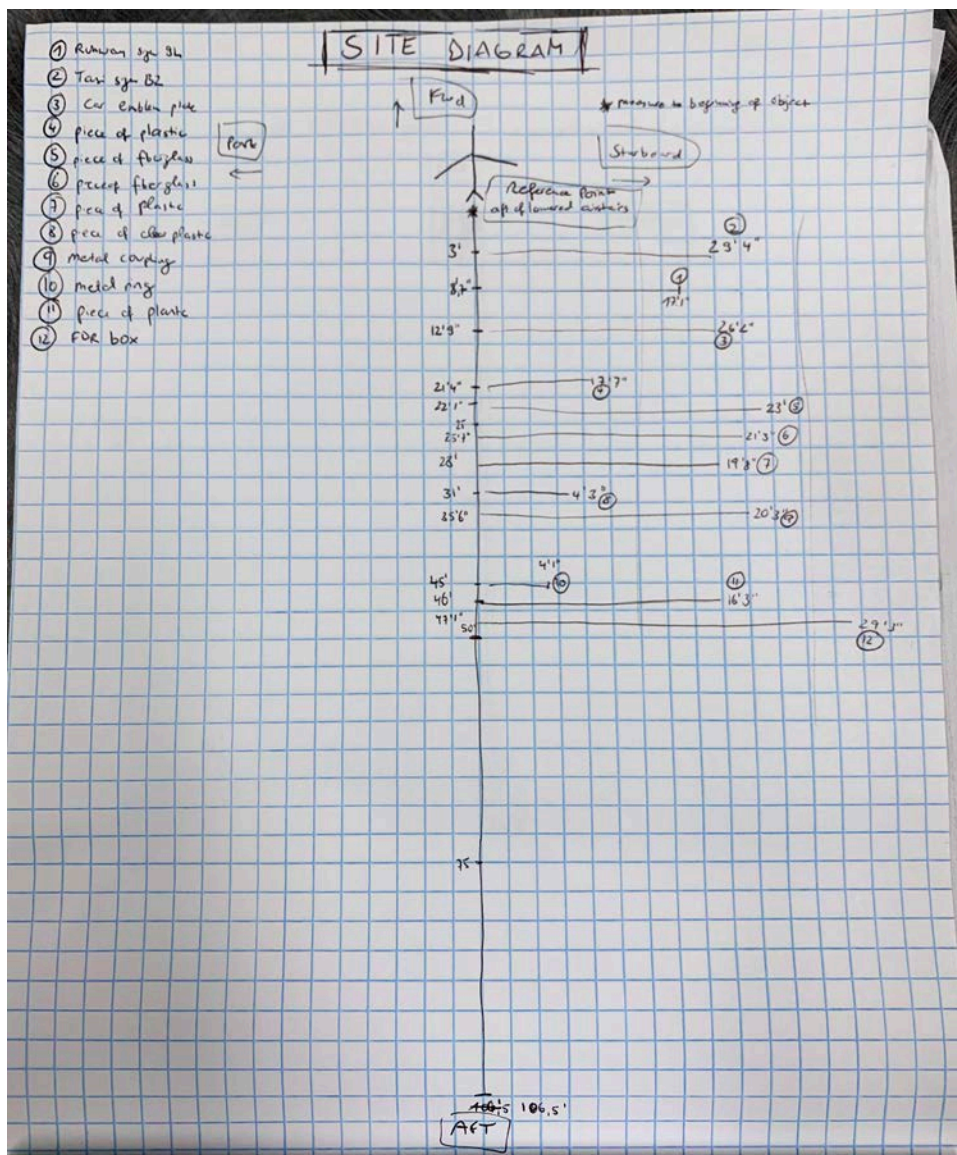
David vor "verunfallter" B727

rauf hingewiesen, weder mit Vertretern der Medien noch mit Versicherungen oder Anwälten zu sprechen.

Was sich hier sehr reell anfühlt ist in Wirklichkeit einer von zwei jährlichen Advanced Accident Investigation Kursen der ALPA. Über unsere Mitgliedschaft bei der IFALPA habe ich eine Einladung bekommen, am amerikanischen Kurs teilzunehmen. Über vier Tage wird eine Flugunfalluntersuchung bis ins letzte Detail simuliert und den Teilnehmenden somit ein Einblick in die Gruppen Operations, Structures, Systems und Cockpit Voice Recorder ermöglicht. Das Ziel ist es, die Teilnehmer und Teilnehmerinnen als mögliche Helfer einer Flugunfalluntersuchung zu schulen. In den USA gibt es die Möglichkeit bei der NTSB den sogenannten „Party Status“ zu beantragen, um an einer Flugunfalluntersuchung teilzunehmen. ALPA beantragt diesen regelmäßig und entsendet geschulte Mitglieder der jeweiligen Airline zusammen mit erfahrenen ALPA-Ingenieuren.

16. Oktober: Früh morgens bei Sonnenaufgang trifft mein fünfköpfiges Team der nächsten drei Tage an der Unfallstelle ein. Der erste Eindruck ist trotz Sonnenaufgang bedrückend. Die Boeing 727 zeigt viele Spuren einer Evakuierung. Wir entdecken bei der ersten Begehung im Cockpit Blut am Kapitäns-Panels sowie eine kaputte Brille und persönliche Gegenstände. Der Eigenschutz und das Buddy System haben absoluten Vorrang. Wir arbeiten immer zu zweit und geben aufeinander Acht.

Unsere Hauptaufgabe ist es, so viele Fakten wie möglich zu sammeln, zu dokumentieren, zu messen und zu fotografieren. Dabei ist es wichtig, uns nicht von einer Spur vorweg leiten zu lassen, sondern den Blick so breit wie möglich auf das Geschehene zu richten.



Site Diagram von gefundenen Teilen hinter der B727.

Nichtsdestotrotz gibt es viele interessante Spuren der Runway Excursion. Der Nummer 3 Reifen zum Beispiel hat keine Bremsspur wie die anderen Main Gear Reifen hinterlassen, nachdem das Flugzeug die Bahn nach links verlassen hat. Die hintere Treppe der 727 zeigt Beschädigungen und auch die Rutsche an 1R ist nicht aufgeblasen.

Nun fängt unsere systematische Katalogisierung von Cockpit, Flight Controls und Landing Gear an. Jeder Schalter und jede Anzeige muss genauestens dokumentiert werden. Dies dauert mehrere Stunden und ist sehr mühsam. In Teamarbeit wird gesammelt, protokolliert, gemessen und fotografiert. Auch Monate nachher muss es uns noch möglich sein, etwaige Detailfragen anhand unserer Dokumentation sicher zu beantworten. Erstaunt bin ich, wie schwierig es ist, in einem Satz genau zu beschreiben, was ich aktuell vorfinde.



© David Streif

Abbildung 3: GPWS Versandfertig fürs "Bench-Testing".

Durch den unerbittlichen Wind ist es trotz mehrerer Schichten, die ich trage, einfach nur kalt. Wir messen unter anderem die Flap Jack Screws, um nachher feststellen zu können, welches Flap Setting an allen Flaps zur Landung bestand.

In der Zwischenzeit hat sich ein Reporter der lokalen Medien unerlaubt Zugang zur Unfallstelle verschafft und fängt an Fragen zu stellen. Die Rechnung hat er allerdings ohne zwei Teilnehmer der Royal Canadian Mounted Police (RCMP) gemacht, die ihn sofort in Gewahrsam nehmen und aus dem Sicherheitsbereich eskortieren. Der Reporter ist einer von vielen kleinen Tests, die sich die Ausbilder ausgedacht haben, um uns auf wichtige Punkte hinzuweisen.

Am Nachmittag folgt dann ein Einblick in die Gruppen „Operations“ und „Cockpit Voice Recorder“ (zum Glück im Warmen). Wir hören einen sehr gut nachgestellten Cockpit Voice Recorder und fertigen als Gruppe eine Abschrift an. Wieder liegt das Augenmerk auf kleinsten Details. Für 30 Sekunden Mitschrift brauchen wir am Ende knapp 90 Minuten. Neben allem Gehörten interessiert uns gerade auch, was man nicht hört, z.B. GPWS-Warnungen, die eigentlich hätten generiert werden müssen.

In „Operations“ gehen wir etliche Dokumente durch. Neben OFP und Loadsheet auch Wetterdaten und Lizenzen. Wir sammeln lediglich Fakten und analysieren diese nicht. Die Field Investigation, die wir üben, konzentriert sich ausschließlich auf Fakten. Erst nach Ende der Faktensammlung folgt die Phase der Analyse, die sich über Monate hinweg erstrecken kann. In jeder Gruppe treffen wir immer wieder auf Diskrepanzen, die weitere Fragen aufwerfen und denen nachgegangen werden muss, nicht immer finden wir eine klare Antwort.

17. Oktober: Wieder an der Unfallstelle lerne ich morgens, wie man ein Site Diagram erstellt, in dem das Trümmerfeld hinter dem Flugzeug und die Schäden am rechten Flügel genauestens dokumentiert werden. Alles, was wir finden, wird mit einer Flagge markiert, aber nicht angefasst.

Am Nachmittag folgt das Interview des Kapitäns Hans Gruber (Fans von Bruce Willis Action-Filmen wird der Name freuen). Das Interview ist eine sehr sensible Angelegenheit und die Fragen wollen sehr gut vorbereitet sein, um möglichst viele Informationen zu gewinnen. Eine einzige schlecht formulierte Frage könnte dazu führen, dass die befragte Person vorzeitig abriegelt.

Als sehr unangenehm empfinde ich die Katalogisierung der Inhalte der Crewkoffer. Bei diesem Vorgang ist in den USA meist ein ALPA-Mitglied dabei, um im Nachhinein die persönlichen Gegenstände an das betroffene Crewmitglied oder im schlimmsten Fall an Hinterbliebene zurückzuführen.

Am Abend bleibt noch diverses „Bench-Testing“ von Komponenten übrig. Wir beschäftigen uns näher mit dem GPWS und führen Tests an Komponenten des Anti-Skid durch. Hier wird mangels teurem Hersteller-Equipments improvisiert, was für uns als Gruppe hohen Unterhaltungswert hat. Auch Fuel Samples aus Tankwagen und Flugzeugtank werden durch uns auf Kontaminierung untersucht.

Trotz des bedrückenden Gefühls angesichts der Materie, mit der wir uns beschäftigen, ist es doch ein großer Spaß, mit den fast 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern von unterschiedlichen amerikanischen und kanadischen Airlines zusammenzuarbeiten und sich auszutauschen. Alle nehmen motiviert an dem Kurs teil und es entwickelt sich schnell ein guter Group Spirit.

Nun die letzte Frage: Was habe ich hier zu suchen?

In der VC-Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention (AAP), deren Mitglied ich bin, beschäftigen wir uns mit allem rund um Flugunfälle und Vorkommnisse. Wir pflegen einen Austausch mit der

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), der ein jährliches Treffen in Braunschweig beinhaltet. Als Service für unsere Mitglieder betreut unsere Arbeitsgruppe das VC-Notfalltelefon.

Über mein Engagement in der AAP hinaus bin ich ebenfalls beim europäischen Dachverband der VC – der European Cockpit Association (ECA) - in der Flight Data Working Group aktiv. Dort sind wir an einer Vielzahl von Projekten mit Bezug zu Flugunfalluntersuchung und Flugdatenschreibern beteiligt, um Piloteninteressen zu vertreten. Hierfür ist eine solide Ausbildung als Hintergrundwissen und Qualifikation essenziell.

Am Ende ist der Kurs dann viel zu schnell vorbei und es bleiben Eindrücke, die mich noch weiter beschäftigen. Ich bin beeindruckt von der Detailtiefe und Arbeit, die seitens der ALPA unter professioneller Federführung von ALPA Senior Staff Engineer Christian Heck in den Kurs gesteckt werden. Die sieben Ausbilder und eine Ausbilderin haben alle langjährige Erfahrung bei der Mithilfe an Flugunfalluntersuchungen, verstehen es gut, ihr Wissen weiterzuvermitteln. Alles zusammen resultiert in einer sehr realistischen Simulation einer Flugunfalluntersuchung.

Vielen Dank für die Einladung und die tolle Erfahrung!



VC-Notfalltelefon

bei Incident/Accident & Fume Event

+49 69 34 87 29 32

VC-Supportline

Beratung, bevor Belastungen zu Problemen werden

+49 69 69 59 76 222

> Alle Beratungsangebote und
Hinweise zum Datenschutz

Flight Safety zu Besuch bei Frankfurt Apron

Dr. Daniel Schaad
Leiter Flight Safety
Vereinigung Cockpit

Die Arbeitsgruppe Airport & Ground Environment (AG AGE) der VC Flight Safety hat am Dienstag, den 17.10.2023 zusammen mit dem Leiter Flight Safety, Dr. Daniel Schaad, die Gelegenheit gehabt, die Vorfeldkontrolle (Apron Control) Frankfurt zu besuchen. Der Besuch begann mit einem Vortrag des operativen Geschäftsführers der FRA-Vorfeldkontrolle GmbH, einem Tochterunternehmen der Fraport AG, über die Unternehmensstruktur, Arbeitsweise und die von den rund 80 Lotsinnen und Lotsen genutzte Infrastruktur und Tools.

Anschließend konnte sich die Gruppe ein Bild von der Arbeit auf dem Turm der Vorfeldkontrolle Ost sowie Mitte

machen und dabei auch im Gespräch mit den Lotsinnen und Lotsen Fragen zur täglichen Arbeit stellen. Der Austausch hat damit einen sehr gewinnbringenden Perspektivwechsel ermöglicht und konnte sowohl auf Lotsen- als auch Pilotenseite für neue Einblicke in die jeweilige Arbeitsweise sorgen.

Der freundliche Kontakt soll fortgesetzt werden, auch im Hinblick auf evtl. gemeinsame Schulungen im Zusammenhang mit der Flughafenfeuerwehr.



© Vereinigung Cockpit

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe Airport & Ground Environment waren zusammen mit Daniel Schaad, Leiter Flight Safety der Vereinigung Cockpit, zu Besuch bei Frankfurt Apron

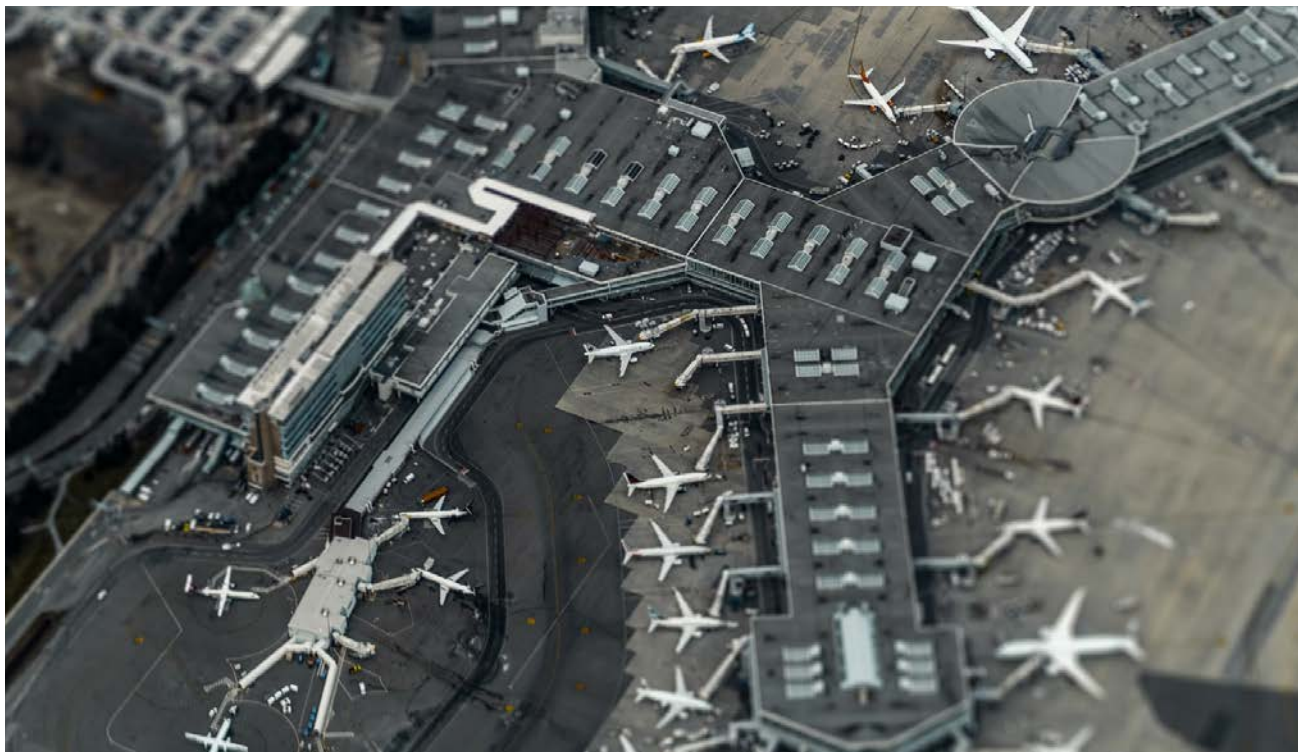
Airport News Spezial zu FRA

Die Mitglieder der AG AGE haben den Besuch außerdem genutzt, um sich mit den Lotsen und Lotsinnen darüber auszutauschen, wie sich die Zusammenarbeit aus ihrer Sicht noch verbessern ließe, und haben zahlreiche nützliche Hinweise erhalten.

- Da der Rollweg N7 aus zwei zueinander versetzten Teilstücken besteht, ist es wichtig, auf dem Rollweg N in westlicher Richtung an der Intermediate Holdingposition vor dem ersten N7-Teilstück zu halten. Dies ist der auf Höhe des westlichen Endes des Flugsteigs A gelegene Abschnitt zwischen den Rollwegen L und N, welcher zusätzlich zur gelben Hauptrollleitlinie die Rollleitlinien blue/orange für Code C_lfz aufweist.
- Auf B10 muss "Engine Start" bei Apron requested werden, da sonst das Personal auf A1 gefährdet werden kann. Z.B. könnte der Follow Me gerade auf A1 ein Flugzeug einwinken. Auf A1 und C2 wäre es nett sich vor dem Engine Start zur Rollkoordination zu melden. Das hilft Apron abzuschätzen, ob andere Pushbacks durchgeführt werden können.
- Wird der Eingang des "Silent Pushback Request" vom Controller bestätigt, kommt es bereits zur ersten Antwort im Flugzeug und der Request ist dementsprechend angekommen. Ein Nachfragen ist nicht nötig, da beim Losten ein sehr deutlicher grüner Balken erscheint. Das System soll zukünftig sukzessive auch auf andere Airlines erweitert werden, wenn der Datenübertragungsweg geklärt ist.
- Wichtiger Hinweis: Ist ein Silent Pushback verschickt worden und wird dieser von der Crew wieder zurückgenommen, kann kein weiterer Request verschickt werden. Eine neue Anfrage muss über Funk gestellt werden.
- "Hold short of Position" heißt, dass man gerade auf dem Taxiway stehen bleiben soll und auch nicht ein klein bisschen eindrehen soll. Hintergrund ist, dass bei leichtem Eindrehen der stärkere Jetblast beim wieder Anrollen das Personal auf dahinter liegenden Positionen gefährdet. Dies ist übrigens weltweit ein großes Thema und Grund für viele Vorfälle und Unfälle.
- Es wird darum gebeten erst nach Pushback zu fragen, wenn man wirklich fertig ist. Sollte eine TOBT oder TSAT in Gefahr sein, hilft der Lotse bei kurzer Verzögerung gerne weiter. Apron ist aufgefallen, dass häufig Langstrecken dazu tendieren, noch drei bis fünf Minuten auf der Position zu verharren. In dieser Zeit könnten unter Umständen weitere Outbounds pushen.
- Im Osten des Vorfeldes (121.955) bitte auch Apron vor dem Pushback sagen, ob man "Able S" ist oder nicht. Dies führt zu einem Push-Back in die richtige Richtung. Eine Meldung an Delivery wird nicht zwingend weitergeleitet, da Apron und Delivery in unterschiedlichen Türmen sitzen.
- Es gibt derzeit zu wenig Follow Me's, da die früheren Marshaller (ca. 40 Fahrzeuge!) wieder als Ramp Agents (Lademeister) benötigt werden. Da hilft leider nur Geduld. Personal soll aufgestockt werden, muss aber nach erfolgter Neueinstellungen mindestens ein halbes Jahr ausgebildet werden.
- In der Nähe der Runway 25C erfolgt ein kurzer Besuch der 121.955 bevor man zum Tower darf, da es sonst zu Konflikten auf TWY L kommen kann, falls der Tower doch eine andere Abflugposition als L6 plant, z.B. erst bei L3 o.ä.
- Ein Position Report beim Anmelden auf allen Frequenzen ist immer hilfreich, da Apron mehrere Übergabe Punkte hat. Auch Positionsangaben bei Pushback Request erleichtern ein schnelleres Finden im System.
- Bitte an Mode S denken, sonst sieht Apron kein Label im Bodenradar.
- Medicals oder Unruly: Bitte zuerst eine Meldung an die gerastete Frequenz und nicht ausschließlich über die Company. Zum einen hilft es bei eventuellen Directs oder Verkehr wird am Boden gehalten. Zum anderen kann so z.B. das Abfertigungspersonal und der Krankenwagen schneller vor Ort sein. In der Vergangenheit sind bei Meldungen ausschließlich über die Company Informationen verloren gegangen, Positionen waren belegt oder Personal war nicht zur Übernahme da.

Airport News

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen



© Tomas Williams / Unsplash

Sven Graßmück
AG Airport and Ground Environment
Vereinigung Cockpit

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:

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/mit-abstand-betrachtet-das-verfahren-reduced-runway-separation>

FRA

Die Mitglieder der AG AGE waren zu Gast bei FRA Apron und haben den Besuch außerdem genutzt, um sich mit den Lotsen und Lotsinnen darüber auszutauschen, wie sich die Zusammenarbeit aus ihrer Sicht noch verbessern ließe, und haben zahlreiche nützliche Hinweise erhalten, die Ihr im Airport News Spezial FRA auftrachlesen könnt.

CGN

Seit 05.10.23:

- TWY B endet bei Apron B, es gibt keine Verbindung zu A5/A7
- TWY A nach M zu Apron C/D bzw. Terminal 2 für maximal A/C CAT C mit Marshaller
- LDG 32R - letzter Exit A5 für A/C CAT D und größer

Alle Details findet Ihr im aktuellen CGN Flight Safety Briefing auf der VC Info Website unter:

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

BRE

- Da nicht alle Vögel aus dem Tower erkannt werden können, bittet BRE TWR um Reports, falls Vergrämungsmaßnahmen einzuleiten sind.

- BRE ist nun Hauptalternative für die Eurofighter aus Wittmund. Bei Landung bewaffneter EuFis in Bremen müssen diese an bestimmten Positionen (TWY A/F je nach active RWY auf bestimmten Safe HDGs) „dearmed“ werden. Für diese Zeit ist einer der genannten TWY geschlossen und auf RFF CAT 5 reduziert. Das Verfahren nimmt ca. zehn Minuten in Anspruch.

MUC

Neue Sortier- und Kreuzungsmarkierungen

Der Flughafen München hat ein neues Konzept für die Markierung von Rollspurkreuzungen entwickelt. Alle Erläuterungen im Detail findet Ihr in dieser aktuellen Safety Information:

Alternative Parallel Taxi Routing TWY C3 - New Sorting & Intersection Markings

https://vcinfo.vcockpit.de/fileadmin/user_upload/SI-2023-09_APTR_Intersection_Markings_TWY_C3_en.pdf

LEJ

HIRO-Verfahren Südpiste in der Nachtzeit - bei Landung auf Piste 26L und Abrollen über TWY S4 haben die Lotsen festgestellt, dass einige Piloten im Sicherheitsbereich der Piste stehen bleiben oder sich verrollen. Laut AIP ist in den Nachtstunden die Piste über S4 zu verlassen und TWY Y zu kreuzen.

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. Besonders wichtig ist die Ereignishöhe. Angaben wie Anflug oder Landung sind zu ungenau. In der Regel werden RWYs bei kleineren Vögeln nicht automatisch gesperrt.

Vogelzug

Infos zum aktuellen und anstehenden Vogelzug findet ihr unter

<https://www.davvl.de/unsere-leistungen/vogelzugvorhersage>

Allgemeine Hinweise

- **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



Guidance System

Auf Grund hoher Fallzahlen und einiger Near-Misses beachtet bitte, dass die Flughäfen dringend darum bitten, 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!

Achtung bei ALT-Constraints oberhalb der Transition Altitude

Hendrik Wille
AG Air Traffic Services
Vereinigung Cockpit

In letzter Zeit wurden von der DFS in Stuttgart auf „K“-Departures über TEGDO vermehrt unterschrittene Mindesthöhen bei den Punkten DS004 (min 5200ft) und TEGDO (min 6260ft) festgestellt. Die 9,9% Climb Gradient der „K“-Departures sind deutlich steiler als auf den meisten unserer Abflugrouten und beide Mindesthöhen liegen bereits über der Transition Altitude von 5000ft. Woran hier die einzelnen Flüge gescheitert sind, können wir nicht sagen, wichtig zu beachten ist aber, dass hier tatsächlich Minimum *Altitudes* vorgeschrieben sind. Sie gelten auch oberhalb der Transition Altitude und müssen im Zweifel von uns in Minimum Flight Level umgerechnet werden.

Minimum Altitudes auch oberhalb der Transition Altitude noch vorzuschreiben ist immer dann nötig, wenn im Verfahren eine Höhe über Grund wichtig ist. Neben Terrain oder Luftraumstruktur können das auch kreuzende VFR Routen sein oder ausgewiesene Segelfluggelände. In EDDN oder EDNY finden sich beispielsweise ebenfalls SIDs mit teils hohen Minimum Altitudes, Stuttgart ist also kein Einzelfall. Andererseits sind solche Constraints auch noch nicht die Regel, sonst könnte man in Deutschland eventuell auch einmal über eine Anhebung der Transition Altitude nachdenken. Die ICAO fordert generell eine möglichst niedrige TA, jedoch mindestens 3000ft. So entschied sich Deutschland seinerzeit für die bekannten 5000ft, Österreich z.B. für 10000ft.

Ein kleiner Altimetrie-Refresher: Während des Steigfluges, bei einem QNH um 1013 und darüber fällt der Unterschied zwischen ALT und FL in der Regel kaum ins Gewicht bzw. geht in die richtige, konservativere

Richtung. Mit dem Umstellen auf STD zeigt der Höhenmesser das gleiche oder ein kleineres Flight Level an. Wird der Constraint mit diesem angezeigten FL Wert erfüllt, so ist auch die Altitude am Constraint erreicht bzw. sogar übertroffen.

Anders sieht es mit einem QNH unter 1013 aus. Nach dem Umstellen auf STD zeigt der Höhenmesser einen höheren Flight Level an als unsere QNH-Altitude. Um die geforderte Minimum Altitude zu erreichen müssen wir daher auf einen Flight Level steigen, der pro 1hPa Druckunterschied 30ft über der QNH-Altitude des Constraints liegt.

Das Monitoring der DFS ist übrigens unabhängig von dem bei uns eingestellten QNH. Unser Transponder übermittelt bekanntlich stets unsere Höhe bezogen auf 1013hPa, also „Flight Level“. Mit der jeweiligen Korrektur für das tatsächliche QNH kann den Lotsen daraus dann eine Altitude angezeigt werden.

Um das Überschießen des freigegebenen Flight Levels zu vermeiden, empfehlen wir auf jeden Fall, die primären Höhenmesser an der Transition Altitude auf STD umzustellen, wie es die ICAO und unsere OMs vorsehen. Je nach Funktionsweise des FMS kann es sinnvoll sein, die betroffenen Constraints mit einem korrigierten FL-Wert zu überschreiben, um ihre Einhaltung sicherzustellen.



© Stuttgart Airport



© Sundry Photography/Shutterstock

Nationale Besonderheiten in den USA bei Akzeptanz eines Visual Approaches

Information der Arbeitsgruppen Air Traffic Services, Accident Analysis & Prevention und Aircraft Design & Operation.

Immer wieder kommt es aufgrund nationaler Besonderheiten in den Vereinigten Staaten zu Verwirrung, welche Verantwortung mit der Akzeptanz eines Visual Approach einhergeht.

Wir möchten auf ein vor knapp zwei Jahren veröffentlichtes Dokument der IFALPA (International Federation of Airline Pilots' Associations) hinweisen, das auf die Besonderheiten von Visual Approaches in den USA hinweist.

So besteht z.B. in den USA zu allen Tageszeiten die Möglichkeit einer Trennung zwischen dem navigatorischen Teil des Anflugs (Visual Flight Path) und der Staffelung zum vorausfliegenden Flugzeug, die

bei ATC verbleiben kann. Dies hängt allein von der Genauigkeit der durch die Crew verwendeten RT-Phraseologie ab.

Es ist als Information zu Verfahren in den USA zu verstehen und ersetzt nicht Airline-spezifische Regelungen z.B. im OM-A. Die Entscheidung über die Akzeptanz oder Ablehnung von angebotenen Anflugverfahren bleibt in jedem Fall beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer.

Das Dokument findet Ihr unter folgendem Link:

<https://www.ifalpa.org/media/3722/21atsbl04-visual-approach-considerations-in-the-usa.pdf>

FHP-Symposium

Luftfahrtstandort Deutschland – attraktiv, nachhaltig, zukunftssicher?

Max Scheck
AG Qualification and Training
Vereinigung Cockpit

Deutschland, als bedeutender Luftfahrtstandort, stand vom 5. bis 6. Oktober 2023 im Zentrum des 25. Symposiums des Forschungsnetzwerks für Verkehrspilotenausbildung (FHP). Das zweitägige Event fand an der Hochschule Bremen statt und beleuchtete in elf Vorträgen verschiedene Aspekte der Luftfahrt in Deutschland.

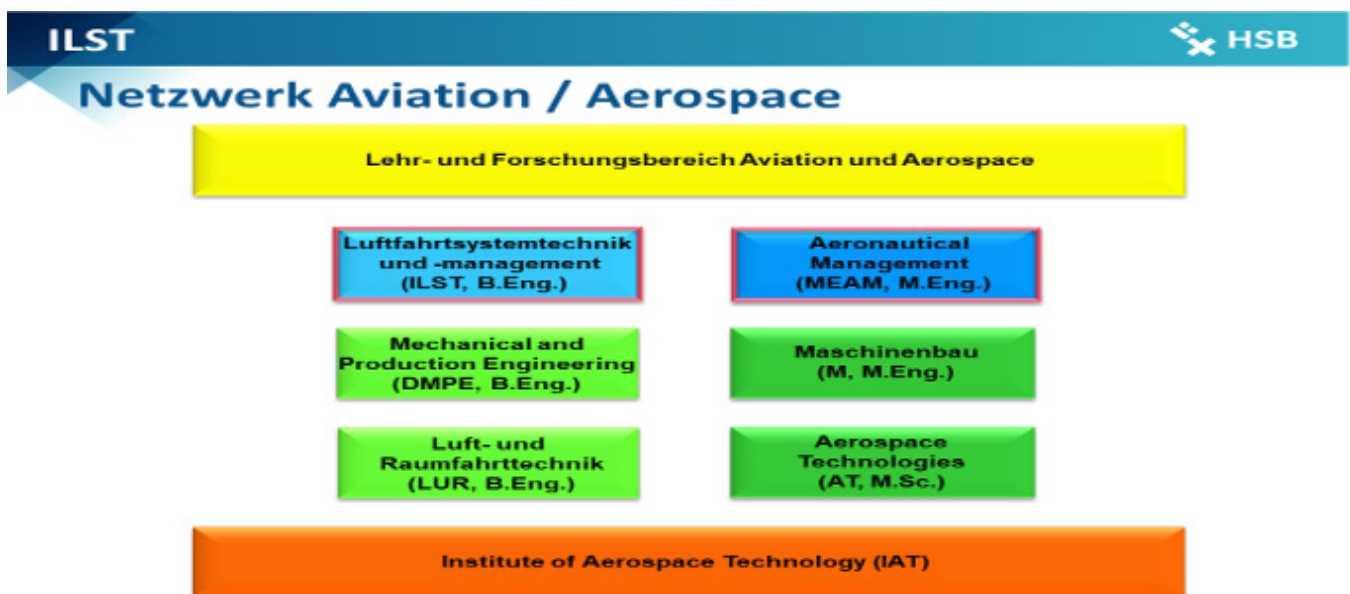
Hochschule Bremen

Der Eröffnungsvortrag von Prof. Frank Jablonski von der Hochschule Bremen thematisierte die Umstrukturierung des Studiengangs Luftfahrtsystemtechnik und -management (ILST) aufgrund der Schließung der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen. Die Hochschule Bremen strebt künftig nach Unabhängigkeit und hat dies durch die Erlangung der Zertifizierung als Approved Training Organization (ATO) verwirklicht. Zur Verstärkung des Teams wird Prof.

Jablonski ab diesem Semester von Prof. Jorgen von der Brellie unterstützt, der als erfahrener Senior First Officer auf dem Airbus A380 wertvolle praktische Einblicke aus dem Flugbetrieb mitbringt.

Rechtliche Rahmen bei der Luftfahrtausbildung

Tobias Hoffmann vom Luftfahrtbundesamt gab einen Überblick über die rechtlichen Rahmenbedingungen der Luftfahrtausbildung in Deutschland. Besonders betonte er zukünftige Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit, einschließlich des verstärkten Einsatzes von Simulatoren und elektrisch angetriebenen Trainingsflugzeugen. Er thematisierte auch die gegenwärtig langen Bearbeitungszeiten in verschiedenen Abteilungen des LBA. Das Amt ist sich der Problematik bewusst und reagiert darauf, indem derzeit neue Mitarbeitende eingearbeitet werden. Die Erwartung



Die Studiengänge, die die Hochschule Bremen im Rahmen ihres Netzwerks „Aviation/Aerospace“ anbietet.

besteht darin, dass diese Maßnahme zu einer deutlichen Verbesserung der Bearbeitungsgeschwindigkeiten führen wird.

Herausforderungen in der Tarifarbeit

Dr. Marcel Gröls, Leiter Tarifpolitik der Vereinigung Cockpit, diskutierte die Herausforderungen der Tarifarbeit in der Luftfahrt. Dabei legte er den Fokus auf gesetzliche Rahmenbedingungen in Europa, insbesondere die Problematik der „Scheinselbstständigkeit“ und „Atypical Employment“. Er unterstrich die Bedeutung der kürzlich ins Leben gerufenen Group Tarifkommission und betrachtet diese als einen sinnvollen Schritt, um künftig für ausgewogene Tarifverträge zugunsten des Cockpitpersonals sorgen zu können.

Historischer Blick

Dr. Andreas Greiner vom Deutschen Historischen Institut Washington warf einen Blick auf die Geschichte. Sein Forschungsprojekt „Hangars in Dschungel und Wüste. Reparatur und Wartung von Flugzeugtechnik im interkontinentalen Flugverkehr der Zwischenkriegszeit“ beleuchtet die Entwicklung der Infrastruktur für Interkontinentalflüge in den 1920er und 1930er Jahren.

Luftfahrt-Nautiker

Die Idee einer kombinierten Ausbildung zum Luftfahrer-Nautiker präsentierten Tobias Eilert und Dr. Christoph Wand. Eilert, aktiver Berufspilot und Nautiker, sieht hierin nicht nur eine effiziente Option für Studierende, sondern auch eine Möglichkeit, die Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen. An der Hochschule Jade, vertreten durch Dr. Wand, wurden bereits erste Ansätze für eine entsprechende Ausbildung erarbeitet.

Die Möglichkeit einer kombinierten Luft- und Seefahrt-Ausbildung hängt entscheidend davon ab, ob Interesse



Statistik Luftfahrt-Bundesamt

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Betrieb			
Genehmigte deutsche Luftfahrtunternehmen	110	112	104
Anzahl ausländischer Fluggesellschaften in Deutschland	1.519	1.563	1.594
Verkehrsgenehmigungen für ausländische Fluggesellschaften	6.646	6.487	3.315
Abgelehnte Verkehrsgenehmigungen für ausländische Fluggesellschaften	642	743	759
Ramp Checks an ausländische Flugzeugen	835	1.209	1.394
Alkoholkontrollen	47	74	290
Drogenkontrollen	49	28	160
Ereignismeldungen	5.136	7.132	7.307
Gemeldete Gefahrgutzwischenfälle	91.703	100.879	106.942
Registrierte Betreiber, Unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS)	-	357.000	465.391
Bestandene Prüfungen A1/A 3, Unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS)	-	236.900	296.214
Bestandene Prüfungen A 2, Unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS)	-	9.107	15.605
Vom LBA benannte Prüfstellen für Fernpiloten (STF)	-	16	21



Statistik Luftfahrt-Bundesamt

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Luftfahrtpersonal			
<u>Flugmedizin</u>			
Zahl der flugmedizinischen Zentren (AMC)	5	5	5
Fliegerärzte AME Klasse 1	236	236	224
Fliegerärzte AME Klasse 2 (seit 08/2013)	179	160	159
<u>Organisationen</u>			
Anerkannte Flugschulen	71	72	72
<u>Synthetischen Flugübungsgeräte (FSTD)</u>			
Full Flight Simulatoren (FFS)	55	55	52
Flug- und Navigationsübungsgeräte (FNPT)/Flugübungsgeräte (FTD)	53	54	56
<u>Prüfungen</u>			
Theoretische Prüfungen fliegendes Personal	1.116	1.227	1.337
<u>Lizenzen Luftfahrtpersonal</u>			
Vom LBA erteilten Lizenzen für Piloten	22.556	23.663	24.131

© Luftfahrt-Bundesamt

dafür besteht, sowohl bei Studienanfängern als auch bei bereits ausgebildeten See-/Luftfahrern, die nachträglich die jeweils andere Ausbildung absolvieren möchten. Aufschluss könnte beispielsweise eine noch durchzuführende Bachelor-Arbeit geben, für die zwecks notwendiger Umfragen eine Kooperation mit der VC begrüßenswert wäre.

Forschung zu Single Pilot Operations

Christian Niermann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) schloss den ersten Tag des Symposiums mit einem Vortrag über die Forschung zu Single Pilot Operations (SPO) ab. Das DLR erforscht wissenschaftlich neutral die Möglichkeiten und Risiken von SPO, wobei Projekte wie KoKo 2 und Safeland präsentiert wurden. Besonders hervorgehoben wurde das Projekt „Next Generation Intelligent Cockpit“ (NICo), das bis 2024 läuft. Mit einem Budget von 9,7 Millionen Euro sind sechs DLR-Institute und rund 30 Mitarbeitende an diesem Projekt beteiligt. NICo fokussiert sich auf die Bewertung der Umsetzbarkeit von Single-Pilot-Operationen hinsichtlich Sicherheit, Systemzuverlässigkeit, Komplexität und Training.

Weitere Informationen zu dieser Veranstaltung folgen in der nächsten VC-Info.

Richtungsweisender Einsatz für Flight Safety

Die VC dankt Felix Gottwald für zwölf Jahre leidenschaftliches,
ehrenamtliches Engagement

Anke Fleckenstein
Referentin Verbandskommunikation
Vereinigung Cockpit

Felix hat sich seit 2011 in den verschiedensten Gremien der VC und auf internationaler Ebene engagiert, um die Sicherheit und die Entwicklung der Luftfahrtbranche zu fördern, und hat in diesem vergleichsweise kurzen Zeitraum viele beachtliche Ziele erreicht.

So war Felix nicht nur als Mitglied der Arbeitsgruppen Air Traffic Services (ATS) und Unmanned Aircraft Systems (UAS+) aktiv, sondern hat die AG ATS auch von Februar 2019 bis September 2021 geleitet. Außerdem hat Felix die Gründung der Task-Force Environmental (ENVI) mit innovativen und zukunftsweisenden Ideen vorangetrieben und sich als erster Leiter der Task Force engagiert.

Darüber hinaus hat Felix im Namen der VC seine Expertise als langjähriges Mitglied der deutschen Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung und des Luftraumabstimmungsgesprächs des BMDV unter Beweis gestellt. Sein Einsatz für Verbesserungen bei der Vermeidung von Kollisionen im unteren Luftraum, insbesondere im Luftraum Echo, ist in zahlreichen VC-Info Artikeln dokumentiert.

In seiner Rolle als Leiter der Arbeitsgruppe "Airprox und APEG" im Auftrag des BMDV von September 2020 bis Juni 2022 hat Felix richtungsweisende Empfehlungen ausgearbeitet, die im Abschlussbericht veröffentlicht wurden und nach der Umsetzung einen bedeutenden Beitrag zur Sicherheit in der Luftfahrt leisten können.

Als Mitglied der AG UAS+ hat Felix die Bundespolitik in einer Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages im April 2021 beraten, um als Experte für die Regulierung des Einsatzes von Drohnen auf die technischen Hintergründe und auf Nachbesserungsbedarf des Gesetzentwurfes aus Sicht der Verkehrspiloten einzugehen. Darüber hinaus hat Felix die VC z.B. beim Symposium Nachhaltige Luftfahrt repräsentiert.

Nicht nur national, sondern auch international hat Felix Spuren hinterlassen. So hat er als Mitglied der ECA ATMA

working group u.A. das erste Remote Tower Position Paper erstellt. Als ECA Subject Matter Expert in SESAR Projekten zu Remote and Virtual Tower sowie als Mitglied der EASA CAG ATM hat er direkten Einfluss auf die Prioritäten der EASA genommen und maßgeblich zur Gestaltung von Sicherheitsstandards beigetragen. Im Rahmen seiner Mitgliedschaft im IFALPA ATS Committee, vertrat er die Pilotengemeinschaft im ICAO Separation and Airspace Safety Panel (SASP), in der ICAO Unmanned Aircraft Systems Advisory



© privat

Group und war das Verbindungsglied zum Fluglotsen-Weltverband IFATCA.

Neben seinem beeindruckenden Engagement in der VC und auf internationaler Ebene war Felix in den vergangenen Jahren u.a. als First Officer auf A320, sowie später als SFO auf MD-11 und B777 fliegerisch aktiv.

Seine herausragenden Leistungen wurden kürzlich mit dem IFATCA Executive Board Award gewürdigt, was nicht nur eine persönliche Anerkennung ist, sondern auch die Wertschätzung für sein Engagement und seine Verdienste für die Zusammenarbeit von Piloten und Lotsen auf internationaler Ebene verdeutlicht.

Das ehrenamtliche Engagement unserer Aktiven steht im Zentrum der Verbandsarbeit in der VC. Von Mitarbeit in Arbeitsgruppen der VC oder unserer Dachorganisationen ECA und IFALPA bis zur Teilnahme an gemeinsamen Projekten mit anderen Verbänden oder über politisches Engagement macht ehrenamtliche Arbeit die Ausgestaltung unserer Arbeitsbedingungen und die Mitgestaltung des Rahmens für unseren Beruf überhaupt erst möglich.

Wir danken Felix für seinen persönlichen Einsatz für die Sicherheit und Entwicklung der Luftfahrtbranche. Mit seiner Expertise und seinem Engagement insbesondere für die Themen Luftraumstruktur, Drohnenregulierung und für mehr Nachhaltigkeit in der Luftfahrt hat Felix einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Flugsicherheit geleistet.



© Jaromir_Chalabala / Shutterstock.com

Flugbetrieb unter Vereisungsbedingungen

Flugsicherheitskonzept 2023

Tom Kickstein
Referent Flight Safety
Vereinigung Cockpit

In Europa werden Luftfahrzeuge nach den Spezifikationen der EASA zugelassen. Diese definieren u. a. exakte Bedingungen wie Flüssigkeitsanteil, Tröpfchengröße, Flughöhe und Temperatur, unter denen Vereisung auftreten kann und geben zusätzlich Modelle für Tests unter Vereisungsbedingungen an.

Die bisher genutzten Modelle für Zulassungstests unter Vereisungsbedingungen spiegeln die real anzutreffenden atmosphärischen Bedingungen nicht vollständig wider. Daher kann es dazu kommen, dass Luftfahrzeuge unter Umweltbedingungen betrieben werden, die aktuell nicht von den Zertifizierungsspe-

zifikationen abgedeckt sind und damit eine stärkere als die angenommene Vereisung bewältigen müssen.

Wie werden diese Aspekte aus sicherheitstechnischer und operationeller Sicht bewertet? Unsere Experten der Flight Safety analysieren die Problematik in SafeSKY 2023 (Kapitel 4.9.2). Neben diesem Thema finden sich weitere spannende Themen aus dem Bereich Flight Safety in SafeSKY.

Flugsicherheitskonzept 2023

<https://www.vcockpit.de/die-vc/flight-safety/flugsicherheitskonzept-safesky-2023.html>

Empfehlungen zum Umgang mit psychischen Erkrankungen

VC Position zum Horizon Airlines Vorfall, Flug QX-2059/AS-2059 von Everett, WA nach San Francisco, CA am 22. Oktober 2023

Pablo Lenz
AG Diversity and Social
Vereinigung Cockpit

Während des Fluges versuchte eine Person auf dem Jump Seat beide Triebwerke abzuschalten. Die Cockpitbesatzung konnte dies jedoch verhindern und entfernte die Person aus dem Cockpit. Die Kabinenbesatzung setzte Handschellen ein, um die Person zu sichern. Die Cockpitbesatzung entschied sich für eine Landung in Portland. Nach der Landung wurde die Person von den Behörden in Gewahrsam genommen.

Die betroffene Person gab an, seit 40 Stunden nicht geschlafen zu haben und vor etwa sechs Monaten an Depressionen erkrankt zu sein. Zudem führte sie Müdigkeit, Dehydrierung und den erstmaligen Konsum von psychedelischen Pilzen als mögliche Gründe für ihr Verhalten an.

Wir haben bisher keine genauen Informationen darüber, was zu dem Vorfall geführt hat und möchten uns nicht an Spekulationen beteiligen. Dennoch nehmen wir diesen Zwischenfall zum Anlass, unsere Mitglieder auf die Gefahren schleichender psychischer Erkrankungen hinzuweisen. Es ist wichtig zu betonen, dass fast jeder dritte Mensch im Laufe seines Lebens an einer behandlungsbedürftigen psychologischen Erkrankung leidet.

Psychische Erkrankungen werden immer noch vielerorts tabuisiert und in Teilen der Bevölkerung lösen sie Verunsicherung und Ängste aus. Dies führt dazu, dass Betroffene sich oft als stigmatisiert und ausgegrenzt empfinden. Wir möchten darauf aufmerksam machen, wie wichtig es ist, offen über psychische Gesundheit zu sprechen, um das Bewusstsein zu schärfen und Unterstützung anzubieten.

Empfehlungen

1. Die Vereinigung Cockpit setzt sich entschieden für die Entstigmatisierung von psychischen Problemen und Erkrankungen ein. Dies ist entscheidend, um Betroffenen den Zugang zu Präventions- und Hilfsprogrammen zu erleichtern. Die Unterbrechung und Behandlung schleichender oder sich aufsummierender psychologischer Erkrankungen kann einen erheblichen Sicherheitsgewinn bedeuten.
2. Wir plädieren dafür, dass Personen, die mit psychischen Krisen wie Trennungen oder Trauer konfrontiert sind, die Möglichkeit haben, professionelle Hilfe in Anspruch zu nehmen. Dabei sollen sie die Gelegenheit haben, mit Fach-



© Małgorzata Tomczak / Pixabay

leuten zu sprechen und sich gegebenenfalls krankschreiben zu lassen, ohne sich wegen möglicher Konsequenzen für ihre Lizenz sorgen zu müssen.

3. Es ist von höchster Bedeutung, dass Cockpitpersonal nur dann fliegt, wenn es körperlich und mental fit ist. Psychische Erkrankungen sollten hierbei genauso selbstverständlich behandelt werden wie körperliche Erkrankungen. Dabei bedeutet die Inanspruchnahme psychologischer Hilfe nicht automatisch den Lizenzverlust.
4. Seit 2018 existieren in der EU (EASA-Staaten) verpflichtende Strukturen für Pilot Peer Support Programme, die Unterstützung bieten können (EU VO 2018/1042). Bei Bedarf kann eine therapeutische Behandlung ohne fliegerische Tätigkeit erfolgen, bis sichergestellt ist, dass einer sicheren Flugdurchführung nichts im Wege steht. Bei schweren, anhaltenden psychologischen Störungen könnte es ggf. zu einem dauerhaften Lizenzverlust kommen. Alle Hilfsprogramme werden dabei engmaschig begleitet.

Weitere Informationen

- Aviation Herald: <http://avherald.com/h?article=510218dd&opt=0>
- Bundesministerium für Gesundheit: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/begriffe-von-a-z/s/seelische-gesundheit.html>

Die VC-Rechtsabteilung: Arbeitsrechtsschutz für das Cockpitpersonal

In der Luftfahrt gibt es eine Vielzahl arbeitsrechtlicher Besonderheiten. Ob Fragen beispielsweise zu den Themen Teilzeitbeschäftigung, Mehrflugdienststundenvergütung oder etwa der Übergangsversorgung. Die VC-Mitgliedschaft beinhaltet für das Cockpitpersonal ein breites Angebot der VC-Rechtsabteilung. Wir möchten an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen und das "Paket" des VC-Rechtsschutzes vorstellen.

Rechtsabteilung
Vereinigung Cockpit

Unsere VC-Crew

Die VC-Rechtsabteilung hat sich auf die Rechtsberatung und Rechtsvertretung ihrer Mitglieder spezialisiert: Die Crew im Cockpit.

Die Crew der VC-Rechtsabteilung besteht aktuell aus vier SyndikusrechtsanwältInnen sowie zwei Rechtsanwaltsfachangestellten. Unser Schwerpunkt liegt in der Unter-

stützung auf dem Gebiet des deutschen Arbeitsrechts. Rechtsberatung und Rechtsschutz wird daher im Zuständigkeitsbereich der deutschen Arbeitsgerichtsbarkeit gewährt.

VC-Rechtsberatung

Ob im Cockpit oder in der Rechtsberatung des fliegenden Personals - manchmal ist es erforderlich, schnell zu reagieren.

Eine Rechtsberatung durch die VC-Rechtsabteilung ist bereits ab dem ersten Tag der Mitgliedschaft möglich. Gerne beraten wir telefonisch oder vor Ort in der VC-Geschäftsstelle nach einer vorherigen Terminvereinbarung. Die Rechtsberatung erfolgt durch Syndikusrechtsanwälte und -anwältinnen mit der Befähigung zum Richteramt (Rechtsberater).

Unser Anspruch ist es, möglichst zeitnah auf die eingehenden Anfragen zu antworten. Damit der "Funkkontakt" zwischen unseren Mitgliedern und der VC-Rechtsabteilung reibungslos hergestellt werden kann, ist es für uns hilfreich, im Zusammenhang mit der eingehenden Anfrage den konkreten Sachverhalt und die erforderlichen Unterlagen (Arbeitsvertrag, Zusatzvereinbarungen etc.) - bevorzugt per Email an die Adresse: recht@vcockpit.de - zu erhalten. Außerdem ist die Angabe einer aktuellen Mobilnummer nützlich.

VC-Rechtsschutz

Für die Inanspruchnahme des individuellen Rechtsschutzes gilt eine dreimonatige Wartezeit ab Eintritt in die VC. Erster und vertrauensvoller Ansprechpartner für die Beantragung von Rechtsschutz ist die VC-Rechtsabteilung.

Die Gewährung von Rechtsschutz setzt immer die vorherige



© ChingizDs / Shutterstock.com

Einreichung eines Rechtsschutzantrages voraus.

Nach der üblichen Erstberatung und Einschätzung der Rechtslage geht der Antrag des Mitglieds weiter an das Präsidium der VC. Hier wird über die Gewährung von Rechtsschutz entschieden und in Rücksprache mit der VC-Rechtsabteilung das weitere Verfahren besprochen.

Einen Rechtsschutzantrag können ordentliche und außerordentliche Mitglieder stellen. Hier gilt es zu beachten, dass die verspätete Einreichung des Antrages grundsätzlich zur Ablehnung des Rechtsschutzbegehrens führt. Zu beachten ist weiterhin, dass für jede (weitere) Instanz ein separater Rechtsschutzantrag zu stellen ist.

Hat das Mitglied Anspruch auf Leistungen einer privaten Rechtsschutzversicherung, so ist diese vorrangig in Anspruch zu nehmen. In diesem Fall übernimmt die Vereinigung Cockpit e.V. aus der Rechtsschutzzusage den Teil der Kosten, der von der Rechtsschutzversicherung nicht gedeckt ist (Selbstbehalt).

Es gelten die Bestimmungen der Rechtsschutzordnung der Vereinigung Cockpit e.V.

VC-Vertretung vor den Arbeitsgerichten

Die Syndikusrechtsanwältinnen und -anwälte der VC-Rechtsabteilung vertreten Sie grundsätzlich persönlich vor den Arbeitsgerichten. Im Anschluss an die jeweilige Terminswahrnehmung erhalten Sie eine zeitnahe Rückmeldung.

Unterstützung des dbb

Mit dem Beitritt zum dbb können VC-Mitglieder nun auch auf die Unterstützung des dbb-Rechtsschutzes zugreifen. Hieraus ergeben sich viele Vorteile. Verfahren, die aus Kapazitätsgründen bisher an externe Kanzleien abgegeben wurden, können nun auch von den Kolleginnen und Kollegen des dbb bearbeitet werden. Dadurch spart die VC Kosten, für VC-Mitglieder hat dies jedoch vor allem den Vorteil, dass sie von Anwälten betreut werden, die in kontinuierlichem Austausch mit den erfahrenen Expertinnen und Experten der VC-Rechtsabteilung stehen. Zusätzlich profitieren VC-Mitglieder von der breiteren

geografischen Aufteilung der dbb-Servicecenter, weil Gerichtstermine flexibler vor Ort betreut werden können. Im Einzelfall kann dann eine Betreuung durch die Kollegen des dbb erfolgen. Bei der Beantragung von individuellem Rechtsschutz ändert sich nichts. Erster und vertrauensvoller Ansprechpartner ist und bleibt die VC-Rechtsabteilung.

Kontakt

Für Fragen rund um die Rechtsberatung und den VC-Rechtsschutz stehen wir gerne unter recht@vcockpit.de zur Verfügung.

Geschäftsstelle

Vereinigung Cockpit e.V.
Unterschweinstiege 10
60549 Frankfurt am Main
+ 49 69 59 76-130

Büro Berlin

Vereinigung Cockpit e.V.
Reinhardtstr. 44
10117 Berlin
+49 30 280 391-98

Auch Nichtmitglieder können sich gerne über das Angebot des VC-Rechtsschutzes unter recht@vcockpit.de informieren.

Wir freuen uns, behilflich sein zu können!



© Nicoleta Ionescu / Shutterstock

Auch ausländische Fluggesellschaften können während Corona Kurzarbeitergeld beanspruchen

LSG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 19.10.2023 - L 9 AL 43/22 (nicht rechtskräftig)

Rechtsabteilung
Vereinigung Cockpit

Beschäftigten von ausländischen Fluggesellschaften, die aufgrund der Einschränkungen des Flugverkehrs während der Corona-Pandemie ihren Betrieb drastisch einschränken mussten, steht Kurzarbeitergeld zu. Die Unterhaltung von "Heimatbasen" an deutschen Flughäfen ist nach einem Urteil des LSG Nordrhein-Westfalen für einen Anspruch ausreichend.

Sachverhalt

Es ging um die Frage, ob auch ausländische Fluggesellschaften für ihre in Deutschland beschäftigten Mitarbeitenden Kurzarbeitergeld beanspruchen können, als diese coronabedingt in Kurzarbeit geschickt worden waren. Betroffen waren hunderte Beschäftigte - Pilotinnen und Piloten, Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter. Während der Corona-Pandemie war in den Jahren 2020 und 2021 aufgrund von Reisebeschränkungen der Flugverkehr weltweit drastisch eingeschränkt. Die Fluglinien konnten oft nicht fliegen, ihre Beschäftigten nicht arbeiten. Der Gesetzgeber hatte u.a. die Zugangsvoraussetzungen zum Kurzarbeitergeld erheblich erleichtert, um Massenarbeitslosigkeit zu verhindern. Fluggesellschaften mit Sitz in Deutschland konnten Kurzarbeitergeld beanspruchen. Nach Auffassung der beklagten Bundesagentur für Arbeit galt dies aber nicht für ausländische Fluggesellschaften, die in Deutschland lediglich über „Heimatbasen“ verfügten, also Stützpunkte an den jeweiligen Flughäfen ohne eigene Leitungsaufgaben. Die betroffenen Gesellschaften sollten auch für ihr im Inland beschäftigtes Personal, das hier sozialversicherungspflichtig war, kein Kurzarbeitergeld erhalten. Konkret stand ein Gesamtanspruch von etwa 11 Millionen Euro im Streit.

Entscheidung

Nachdem das LSG der klagenden Fluggesellschaft Air Malta Ltd. bereits im März 2021 in einem Eilverfahren Kurzarbeitergeld für das freigestellte Personal zugesprochen hatte, hat es diese Eilentscheidung nun im Hauptsacheverfahren bestätigt. Der Umstand, dass sich der Sitz der Fluggesellschaft und die Unternehmensleitung im Ausland befinden, stehe einem Anspruch auf Kurzarbeitergeld für das in Deutschland beschäftigte Personal nicht entgegen. Die „Heimatbasen“ seien ein ausreichender inländischer Anknüpfungspunkt für die Begründung eines Anspruchs auf Kurzarbeitergeld.

Verfahrensfortgang

Das Landessozialgericht hat die Revision zum Bundessozialgericht zugelassen. Über den Verfahrensfortgang halten wir gerne informiert.



© godshutter/Shutterstock.com

Die Zukunft der Luftfahrt aktiv mitgestalten

Interviewstudie zu Automatisierung auf dem Vorfeld im FastGate-Projekt



© Universität Paderborn, Heinz Nixdorf Institut

Die Wünsche von Piloten sind – neben den technischen Anforderungen – zentral für die zukünftige Entwicklung der Luftfahrt. Nutzen Sie die Chance am Projekt FastGate aktiv mitzuwirken und Teil des Innovationsnetzwerkes zu werden.

Im Rahmen des Projekts FastGate arbeiten wir vom Heinz Nixdorf Institut (HNI) an der Automatisierung der Luftfahrtstechnik, insbesondere durch den Einsatz alternativer Antriebe in Sekundäraktivitäten am Innovationsflughafen Paderborn. Das Ziel des Vorhabens ist die Automatisierung ausgewählter Abläufe auf dem Flughafen-Vorfeld, um eine radikale Reduktion der Standzeit, der Betriebskosten sowie der CO₂- und Lärm-Emissionen zu erreichen.

Besonders wichtig sind Sie als Pilotin oder Pilot, da Sie in Ihrem Arbeitsalltag wertvolle Einblicke und Berührungspunkte haben. Um die Potenziale, Risiken und Umsetzbarkeit von Automatisierungen auf dem Vorfeld zu identifizieren, möchten wir Ihnen die Chance geben, auf die Forschung zu den hochinnovativen Entwicklun-

gen Einfluss zu nehmen. Sehr gerne möchten wir Sie als Gesprächspartner für ein Interview zu diesen Themen einladen. Ihre Sichtweise und Ihre Einschätzung werden uns wertvolle Impulse für unsere Arbeit liefern.

Im Rahmen der Gespräche möchten wir mehr über automatisierte Abläufe auf dem Flughafen-Vorfeld aus Ihrer Sicht als Piloten erfahren. Die Gespräche werden digital stattfinden und im Gegenzug erhalten Sie von uns exklusive Einblicke in die aktuelle anwendungsorientierte Forschung. Durch Ihre Teilnahme können Sie die Zukunft der Luftfahrtstechnik gestalten.

Nehmen Sie gerne Kontakt mit uns auf – eine kurze Nachricht per E-Mail ist ausreichend. Wir freuen uns auf Sie!

Kontakt

Felix Schröder: felix.schroeder@uni-paderborn.de
oder
Anja Isenbort: anja.isenbort@uni-paderborn.de

Verstärkung im Mediationsteam

Tim Bäßler
Mediationsteam
Vereinigung Cockpit

Vor ca. sechs Wochen haben wir neue Mitglieder im Mediationsteam begrüßt. Unser Team ist somit auf 13 Personen angewachsen und kann dadurch besser auf unvorhergesehene Konflikte reagieren sowie noch umfangreichere Präventionsarbeit leisten. Bei ihrer Auswahl haben wir darauf geachtet, dass möglichst unterschiedliche Flugbetriebe vertreten sind.

Es sind folgende Mitglieder neu in unser Team dazugekommen:

- Markus Benz arbeitet seit 12 Jahren bei Cityline und Lufthansa – aktuell als SFO auf A340.
- Martin Kaufmann war 8 Jahre bei GWI und fliegt nun als Kapitän bei Lufthansa auf A320. Er ist Schiedsperson der Stadt Königswinter und hat Mediation an der Fernuniversität Hagen studiert.
- Gernot Proboll ist seit 30 Jahren bei Cityline – aktuell als Kapitän auf A320.
- Peter Tanju Reiche flog 4 Jahre für Condor und ist aktuell Kapitän auf A320 bei Lufthansa.
- Margit Sonntag arbeitete 35 Jahre bei Cityline und Lufthansa – zuletzt als Kapitänin auf B747. Seit Oktober 2022 ist sie in der Übergangsvorsorgung und als Mediatorin tätig.

- Andreas Tittelbach flog zuletzt bei Cityline als Kapitän auf dem Avro. Aktuell ist er als Consultant bei LH-Systems tätig.

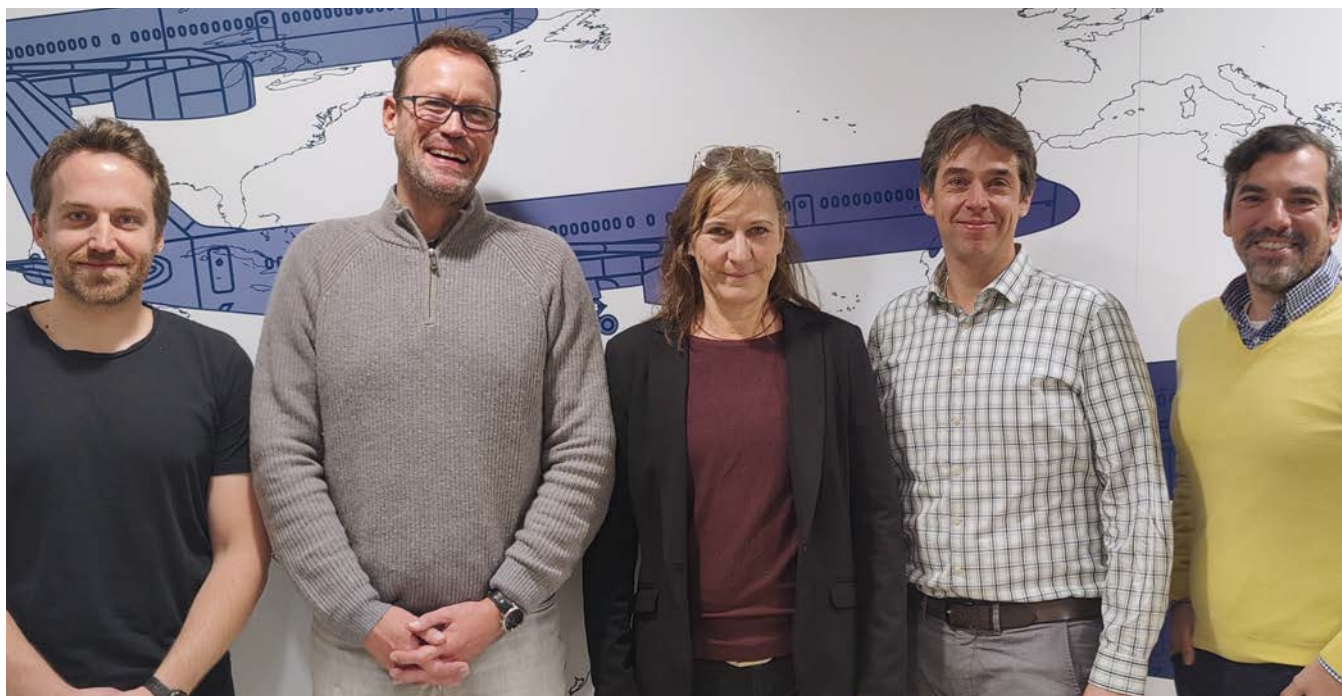
Wir möchten noch einmal daran erinnern, dass wir sowohl präventiv eingesetzt werden können als auch Konfliktbearbeitung jeglicher Art anbieten. Dies geht von Gesprächsmoderation über Konfliktberatung bis hin zu klassischer Mediation.

Eine Übersicht über unsere Grundsätze, unsere Arbeit und die gesamten Mitglieder ist auf der VC-Homepage unter:

DIE VC -> Verband -> Struktur -> Mediationsteam oder <https://www.vcockpit.de/die-vc/verband/struktur/mediationsteam/profil.html>

zu finden.

Am besten sind wir über mediationsteam@vcockpit.de zu erreichen.



Die neuen Mitglieder des Mediationsteams (v.l.n.r.): Markus Benz, Gernot Proboll, Margit Sonntag, Martin Kaufmann, Peter Tanju Reiche

PILOTEN  TARIFE
FÜR PILOTEN UND BEGLEITER

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.



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.



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

Von Kollege zu Kollege

Sehr gepflegte, abgeschlossene Souterrain Wohnung in der Nähe des Flughafen Frankfurt. Maximal 15 Minuten zum Simulatorgebäude. Separater Eingang, 130 qm, mit Küche, Terrassen- und Gartennutzung, (Putting green etc.). Sehr ruhig und idyllisch. Ich selbst wohne im EG. Ideal für Umschüler, Pendler, SB-Zimmer etc. Ab 01.01.2024 auch kurzfristig zu mieten. Weiteres unter Tel.06192 9374057 oder roger.sauter@hotmail.de



VC-Supportline

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

+49 (0)69 6959 76 222



Peer Support und professionelle Hilfe
für Pilotinnen und Piloten bei
psychischen Belastungen, psychischen
Erkrankungen und Suchtproblemen

www.antiskid.info

Support Hotline:
0800 - AntiSkid
(0800 - 26847543)

Aus dem Ausland: +49 89 999 300 99



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

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Xavier Adams

*09.03.1937
† 03.10.2023

Xavier Adams flog zuletzt als Kapitän für die Deutsche Lufthansa.
Er wurde 1969 VC Mitglied.
Vielen Dank für 54 Jahre Mitgliedschaft.

Gerhard Eggert

*15.11.1949
† 24.03.2023

Gerhard Eggert war bis zu seinem Ruhestand Kapitän bei der Condor.
1977 begann seine VC Mitgliedschaft.
Wir bedanken wir uns für 46 Jahre Treue.

Kurt von Fransecky

*19.10.1939
† 04.06.2023

Kurt von Fransecky war zuletzt Kapitän bei der Deutschen Lufthansa.
Er wurde 1973 Mitglied der VC.
Vielen Dank für 50 Jahre Mitgliedschaft.

Gert Meister

*05.06.1942
† 23.08.2023

Gert Meister war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 2001 Mitglied der VC.
Wir bedanken uns für 22 Jahre Mitgliedschaft.

Gerhard Niehaus

*22.05.1940
† 17.01.2023

Gerhard Niehaus war Flight Engineer bei der Deutschen Lufthansa.
Er wurde 1971 VC Mitglied.
Wir sagen Danke für 52 Jahre Treue.

Michael Slomka

*25.01.1947
† 09.09.2023

Michael Slomka war SFO bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1996 Mitglied der VC.
Wir bedanken uns für 27 Jahre Mitgliedschaft.



Wir halten ihr Andenken in Ehren

Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht' s zur Online-Version
des Aufnahmeantrags



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



Wir wünschen Euch allen
frohe Weihnachten und einen
guten Start ins Jahr 2024!