



Vereinigung  
Cockpit

VC INFO | 02/2024

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



© Adobe Stock

## ECA Conference & General Assembly

Am 19. und 20. Juni 2024 fand die Konferenz und Generalversammlung der European Cockpit Association (ECA) in Brüssel statt.

# Editorial

## Liebe Mitglieder,

Liebe Mitglieder,

natürlich könnte man viele Geschehnisse der letzten Monate analysieren. Ich möchte aber in diesem Editorial nach vorne schauen und euch einen Überblick, der doch nicht mehr als ein Ausschnitt sein kann, über das geben, was uns als Vorstand beschäftigt.

Im Bereich der Tarifpolitik sehen wir große Aufgaben auf die Tarifkommissionen zukommen: Die LH-Group meldet eine Ergebniskrise bei der Lufthansa Airlines, die im Vergleich zu den Konkurrenten an Boden verloren hat. Bei der Tui-Fly haben wir den VTV gekündigt. Unsere Kolleginnen und Kollegen der Malta Air (Ryanair) mussten erfahren, dass der Arbeitgeber seine Fürsorgepflicht, wenn überhaupt, hinter Phrasen versteckt, indem er seine Pilotinnen und Piloten ohne eigene Entscheidungsmöglichkeit nach TLV fliegen lässt.

Um auf das Schreiben der LH-Group einzugehen: Die Arbeitgeber sind in ihren unternehmerischen Entscheidungen frei aber auch dafür verantwortlich. In den letzten Jahren wurden hier aus unserer Sicht in der LH-Group Fehler gemacht. Fehler sind keine von außen einwirkende Naturereignisse, die eine neue Realität schaffen. Sie gehören dazu und man muss damit umgehen. Deswegen stehen wir auch zur Verfügung, wenn es um die Verhandlung von guten Lösungen für die anstehenden Probleme geht. Wir werden den Tarifkommissionen jedwede Unterstützung zukommen lassen, die sie benötigen. Genau das wünschen wir uns aber auch von euch, den Mit-

gliedern. Denn eines ist klar: Ohne eure Unterstützung bringt die beste Strategie, die beste Taktik nichts! Daher: Informiert euch und tretet mit den Tarifkommissionen in den Austausch!

International sehen wir auch in der ECA Herausforderungen auf uns zukommen: Im November wird ein neuer Präsident oder eine Präsidentin gewählt. Eine europaweite Kampagne zum Thema RCO (Reduced Crew Operations) läuft gerade an und die neue Zusammensetzung des Europäischen Parlaments bedeutet für das Lobbying ebenfalls neue Herausforderungen. Dieses Thema beschäftigt uns auf nationaler Ebene gleichermaßen. Ebenfalls betreiben wir Aufklärungsarbeit in Bezug auf die starken Belastungen, denen unsere Crews gerade in der Sommerzeit ausgesetzt sind. Wir müssen uns abwenden von der Idee eines „New Normal“: eine dauerhafte Überbelastung des Systems kann in niemandes Interesse liegen, schon gar nicht im Sinne der Flugsicherheit.

VC-Intern haben wir wahrgenommen, dass die Prozesse in der Mitgliederbetreuung unser Augenmerk benötigen. Außerdem haben uns seit Anfang des Jahres drei Mitarbeiter verlassen. In der Presse und Öffentlichkeitsabteilung möchten wir mit gezielten Kampagnen unsere Wahrnehmung stärken. Die Büroarbeit und die Verwaltungsprozesse sind teilweise sehr kompliziert und machen es den Mitarbeitern der VC nicht einfach ihre Arbeit effizient zu verrichten. Daher sind wir gezwungen durch die Einführung einer einheitlichen IT-Plattform und

moderner IT eine effizientere Arbeitsweise einführen. Wir brauchen dringend eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten aber auch strukturelle Änderungen, um die VC zukunftsfähig zu machen!

Zum Schluss noch ein Wort zur gemeinsamen Kommunikation: Diese ist für einen Verein unerlässlich. Wir werden die Kommunikation, wie auf der MGV beschlossen, auf eine einheitliche Plattform heben. Hier laufen die letzten Tests mit der Plattform „Discourse“. Weiterhin werden wir uns regelmäßig mit einem Podcast „Vorstands-Update“ als Teil der „Cockpit-Perspektive“ bei euch melden.

Solltet ihr Fragen oder Anliegen haben, oder einfach nur ein Feedback abgeben wollen, so könnt ihr euch jederzeit an uns wenden, am besten per Mail an [vorstand@vcockpit.de](mailto:vorstand@vcockpit.de).

Wir freuen uns auf den Austausch mit euch!

Euer Andreas (PIN)



© Vereinigung Cockpit

**Dr. Andreas Pinheiro**  
Präsident Vereinigung Cockpit

# Inhalt

- 07 Nachrichten aus dem Vorstand
- 16 Kurznachrichten
- 22 ECA Conference & General Assembly
- 26 78. IFALPA Conference in Mexico City
- 30 Scroll of Merit für Klaus Sievers
- 32 ECA Industrial Working Group Meeting
- 35 Die Bedeutung einer zweiköpfigen Cockpit-Besatzung für die Flugsicherheit
- 36 Warum Automatisierung und KI das menschliche Team nicht ersetzen können
- 39 Pilot Fatigue während der Sommerreisewelle
- 40 VC Flughafencheck 2024  
Erstmals in Zusammenarbeit: Vereinigung Cockpit und Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers
- 44 IFALPA ATS Treffen Luxemburg
- 46 Fälle von GPS Jamming und Spoofing nehmen zu
- 47 Klare Sicht über den Wolken
- 49 AIRPROX Magazin 2023 veröffentlicht
- 50 Airport News
- 51 Mitglied werden
- 52 100 Years Air Traffic Control
- 53 Operation Vittles
- 57 Luftfahrtgeschichte mitten unter uns
- 61 Kleinanzeigen
- 62 Supportangebote

# Bericht aus den Vorstandssitzungen

**Anja Hauschulz**

Vorstandsreferentin

Vereinigung Cockpit e.V.

## Liebe Kolleginnen und Kollegen,

an dieser Stelle möchten wir Euch kurz nach Beginn unserer Amtszeit den Überblick darüber geben, wie wir die Arbeitsaufteilung im neuen Vorstand festgelegt haben. Uns ist wichtig, dass wir im Vorstand kontinuierlich arbeits- und sprechfähig sind, auch wenn Krankheit oder Urlaub die Arbeit einzelner kurzfristig unterbrechen sollten. Daher haben wir uns dazu entschieden eine Vertretungsregelung festzulegen, so

dass eine kontinuierliche Betreuung der einzelnen Bereiche der VC immer gegeben ist. Zu den satzungsmäßig vorgesehen Ressorts haben zudem eine feste Zuordnung des Aufgabenbereichs IT vorgesehen, da wir in unserer Amtszeit in der Weiterentwicklung dieses Themas in der VC einen Fokus setzen werden. Daher sieht unsere Aufstellung folgendermaßen aus:

| Ressort                    | Vorstand               | Stellv. Vorstand       |
|----------------------------|------------------------|------------------------|
| Präsidium                  | Andreas Pinheiro       | Katharina Dieseldorff  |
| Personal                   | Moritz Renn            | Arne von Schneidmesser |
| Administration & Finanzen  | Arne von Schneidmesser | Frank Blanken          |
| Internationale Beziehungen | Marc Sutakovic         | Katharina Dieseldorff  |
| Öffentlichkeitsarbeit      | Frank Blanken          | Vivianne Rehaag        |
| Mitgliederbetreuung        | Oliver Löwe            | Moritz Renn            |
| Flight Safety              | Anja Granvogl          | Vivianne Rehaag        |
| IT                         | Moritz Renn            | Andreas Pinheiro       |

Den direkten Kontakt zu uns findet ihr immer unter [vorstand@vcockpit.de](mailto:vorstand@vcockpit.de) Wir freuen uns sehr auf den Austausch mit Euch und die kommenden vier Jahre im Dienst der VC.



Frank Blanken

### Frank Blanken in den Vorstand berufen

Frank Blanken wurde für das Ressort Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in den Vorstand berufen. Wir freuen uns sehr, dass der Beirat in seiner Sitzung am 06.06.2024 seiner Berufung zugestimmt hat.

Hier ein kurzer Steckbrief:

1992 Ausbildung CPL/IFR

1993 - 1996 General Aviation

1996 - 1997 Ausbildung Bremen  
(Ready Entry)

1998 - 2000 FO B737 Hapag-Lloyd  
Flug GmbH

2000 - 2007 FO B737 DLH

2007 - 2022 CP B757/767 CFG

Seit 2022 CP A330 CFG

Sonstiges und Mitbestimmung:

2021 - 2024 Mitglied der KTK/GTK

Sonstige Erfahrung:

Studium der Betriebswirtschaftslehre

Aufbau des „Career Centers“ der  
DLH-Verkehrsfliegerschule in  
Bremen

2001 - 2003 Teilnahme am ProTeam  
Programm der DLH

2004 - 2007 Referent in der Kon-  
zernstrategie der DLH

## VC Mitgliederversammlung 2024

### Eine Zusammenfassung

Nachfolgend haben wir hier noch einmal die wichtigsten Informationen und Ergebnisse der Abstimmungen der VC-Mitgliederversammlung am 16.05.2024 zusammengestellt.

VC-Präsident Stefan Herth eröffnete die Versammlung, die erstmals in hybrider Form stattfand und aus der Geschäftsstelle in Frankfurt live ab 10 Uhr gestreamt wurde. Inklusiv der übertragenen Stimmen waren 400 Mitglieder zur Teilnahme angemeldet. Die ordentlichen Mitglieder vertraten mittels Stimmrechtsübertragungen 75 nicht anwesende Mitglieder.

#### Versammlungsergebnisse

Das Formelle vorweg: Die Vorstände des Geschäftsjahres 2023 wurden mit 93% Zustimmung entlastet und mit Dirk Bollweg (CPT A330 CFG) ein neuer Rechnungsprüfer für das Jahr 2025 gewählt. Der VC-Geschäftsbericht weist wieder ein Ergebnis mit einem Jahresüberschuss auf.

Mit Änderung der Satzung unter Ziffer 9.1.2 wurde klargestellt, dass die Mitgliederrechte auf dem Wege der elektronischen Kommunikation zukünftig auch bei reinen Präsenzveranstaltungen verwendet werden können. Dies ersetzt das frühere Hochhalten von Stimmkarten. Dieser Antrag wurde mit eindeutigen 99% beschlossen.

In der Geschäftsordnung Mitgliederversammlung ist aufgrund der Satzungsänderung unter 9.1.2 die Regelung zum Stimmverfahren auf der Mitglieder-versammlung nicht mehr erforderlich. Auch das Prozedere wurde vereinfacht: In den Vorstandswahljahren erfolgt nun die Verkündung des Ergebnisses des ersten Wahlgangs nach Abschluss der Berichte des amtierenden Vorstands sowie dem Tagesordnungspunkt Entlastung des Vorstands. Dieser Punkt wurde mit gut 99% Zustimmung beschlossen.

Damit kommen wir zu einem der zentralsten Punkte der Mitgliederversammlung - der Verkündung des Wahlergebnisses der Vorstandswahl (Ergebnis der abgegebenen gültigen Stimmen in Prozent):

Team Herth/Kittel: 32,7% und

Team PIN/Katharina: 67,3%.

Die Wahlbeteiligung lag bei 45,1%.

Mit Änderung der Satzung unter Ziffer 7 - 10 wurden klarstellende redaktionelle Veränderungen vorgenommen. Die Satzungsänderung unter 7.3 stellt zusätzlich klar, dass sich das Verbot der Mitgliedschaft in Tarifkommissionen auf die Tarifkommissionen der VC bezieht und keine VC-externen Tarifkommissionen umfasst. Hintergrund hierzu ist, dass durch die Mitgliedschaft im dbb VC-Vertreter in die Bundesstarifkommission des dbb entsandt werden. Diese Punkte wurden mit rund 99% und 89% Zustimmung beschlossen.

Auf Grundlage der vom Mitglied Sebastian Seebass eingebrachten Anträge stellte der Vorstand die Frage, ob Copiloten, die in eine Tarifkommission gewählt wurden und eine KA-Schulung beginnen, automatisch ausscheiden sollen. Diese Frage wurde durch das Plenum mit einem Ja beantwortet (55%). Hintergrund: Die 2023 eingeführten Satzungsänderungen streben eine paritätische Besetzung der Tarifkommissionen an. Daher scheidet Copiloten-Mitglieder aus der Tarifkommission aus, sobald sie eine KA-Schulung beginnen.

Im nächsten Punkt wurde erfragt, ob Mitglieder, die eine KA-Schulung zum Zeitpunkt der Bekanntmachung einer TK-Wahl beginnen (Ground-Kursbeginn) oder begonnen haben, sich auf einen Tarifkommissionssitz als Kapitän bewerben können. Dem stimmte das Plenum mit 69% zu. In diesem Zusammenhang hat sich das Plenum mit rund 85% einverstanden erklärt, dass bei Nichtbestehen der Kapitänsschulung ein Kapitän - gemäß Satzung - nachrückt.

Der Antrag in ähnlicher Sache der vormaligen Tarifkommission Condor zur Streichung des Punktes unter 10.6.1 „Ein Mitglied einer Tarifkommission scheidet bei Aufnahme einer Schulung zum Wechsel der Berufsgruppe aus“ fand mit einer Zustimmung von rund 14% keine Mehrheit und wurde abgelehnt.

Um für alle Abstimmungen der VC das gleiche Abstimmungsverfahren auch bei Mitgliederabstimmungen zu erreichen, beantragte das Mitglied Tijmen Geuze eine Änderung der Satzung unter dem Punkt 5.4. Dieser Antrag erreichte mit 25% der Stimmen keine Mehrheit und wurde abgelehnt.

Die Vereinigung Cockpit unterstützt den Wechsel von Mitgliedern der europäischen und weltweiten Pilotenverbände. Mit den Änderungen der Satzung unter den Ziffern 4.3 b) und c) werden Mitglieder mit dem übermittelten Eintrittsdatum der vorhergehenden Gewerkschaft geführt. Diese Anträge wurden mit 97% und 100% Zustimmung beschlossen. Zusätzlich sollen durch Strukturänderungen auf europäischer Ebene die Mitgliedschaft für Piloten und Pilotinnen in transnationalen Airlines unkomplizierter und attraktiver werden. Hierfür wurden die Mitgliedsgruppen „International“ und „Übernational“ unter 4.1 c) & d), 4.1.3 und 4.1.4 gestrichen. Der Antrag wurde mit 92% Zustimmung ebenfalls beschlossen.

Der Aufbau eines zeitgemäßen Mitgliederforums mit App-Zugang für die VC-Mitglieder - und dies möglichst innerhalb von neun Monaten - wurde vom Mitglied Ingo Wagner beantragt. Dieser Punkt wurde mit 67% Zustimmung beschlossen.

Das Mitglied Ingo Wagner beantragte mit Änderung der Ziffer 8.1 der Satzung eine Abwandlung der Funktion des Beirats. Hierbei sollte dem VC Beirat unter anderem die Kontrolle des Vorstands ermöglicht werden. Ähnlich argumentierte Norbert Walther mit seinem Antrag zum gleichen Punkt. Beide Anträge erreichten nur jeweils 27% und 19% Zustimmung und wurden abgelehnt.

Der Antrag des kandidierenden Vorstandsteams PIN/Katharina, „Änderung des Beitragssatzes für ordentliche Mitglieder gem. 2.1 der gültigen Beitragsordnung von 0,9 Prozent auf 0,85 Prozent“, wurde mit rund 85% Zustimmung beschlossen.

Die vom Team Herth/Kittel beantragte „Änderung der Bezugsgröße des Beitragssatzes für ordentliche Mitglieder gem. 2.1 der gültigen Beitragsordnung“ erreichte mit rund 14% Zustimmung keine Mehrheit und wurde abgelehnt.

Als letzten Punkt der Tagesordnung wurde der Antrag des Mitglieds Bernd Hinrichs zum Thema „LH Anpassung des TV Lufthansa Rente Cockpit“ behandelt. Knackpunkt ist hier die gegenwärtige 1%ige-Rentenerhöhung, die nicht dem Verbraucherpreisindex

gemäß BetrAVG entspricht. Dies hat seit 2002 zu einem hohen Kaufkraftverlust geführt. Mit Ende der vereinbarten Laufzeit des TV „Lufthansa Rente Cockpit“ zum 31.12.24 besteht die Möglichkeit, die Inhalte zu überprüfen und neue Rahmenbedingungen zu schaffen. An der Diskussion nahm auch Arne Karstens, Sprecher der GTK, teil. Der GTK ist dieser Umstand bekannt und sie wird sich als verantwortliche Tarifkommission der VC dieser Problematik annehmen.

Sämtliche Änderungen der Satzung werden erst mit dem Eintrag ins Vereinsregister gültig. Die Beitragsordnung ist mit der Änderung ab sofort gültig. Das ausführliche Protokoll der Mitgliederversammlung findet Ihr demnächst auf der VC-Webseite.



© VC



# Cockpit Perspektive: Vorstands-Update

VC-Präsident Dr. Andreas Pinheiro spricht mit Vorständin Vivianne Rehaag über die aktuellen Themen des Verbandes. Diesmal: Neue Kommunikationsplattformen, ECA-Konferenz und Versammlung des Bundesvorstandes des Deutschen Beamtensbundes.

VIVIANNE Moin PIN, schön, dass du da bist. Lass uns gleich starten: In den Wochen seit der Mitgliederversammlung war viel los, was war das genau?

PIN Wir sind jetzt seit dem 16. Mai im Amt und in dieser Zeit war tatsächlich viel los. Wir haben ein neues Vorstandsmitglied vom Beirat bestätigt bekommen, Frank Blanken, Vorstand für Presse und Öffentlichkeitsarbeit. Zwischen dem Vorstand und den verschiedenen Gremien der VC gab es einen regen Austausch, so haben wir z.B. in der Zwischenzeit etwa mit dem geschäftsführenden Austausch des Beirats und dem Berat selbst gesprochen, haben uns mit den Tarifkommissionen ausgetauscht, mit Mitgliederbelangen wie Rechtsschutzanträgen beschäftigt und mit dem Betriebsrat der VC gesprochen. Dazu kommt noch das Tagesgeschäft, wir sind jetzt für die Unternehmensführung der VC verantwortlich.

VIVIANNE Eins der Themen, die in den letzten Wochen eine große Rolle gespielt haben, war der Aufbau einer neuen Plattform, auf der sich die Mitglieder untereinander austauschen können. Anlass dafür waren die recht emotionalen Diskussionen, die während des Wahlkampfes in Slack geführt wurden, was dazu geführt hat, dass die Plattform geschlossen werden musste. Wie wollen wir uns als VC beim Umgang der Mitglieder untereinander positionieren und was macht die Entwicklung der neuen Plattform?

PIN Wir wollen natürlich einen respektvollen Umgang der Mitglieder untereinander und selbstverständlich auch gegenüber und zwischen den VC-Aktiven. Das ist auch in unserer Satzung niedergeschrieben und das ist völlig klar. Aufgrund der Vorkommnisse im Vorfeld der Wahlen und in den letzten Jahren haben wir jetzt einen Prozess aufgesetzt, der bei der Objektivierung solcher Vorfälle helfen soll und der den Mitgliedern einen fairen Umgang garantieren soll, wenn Probleme auftreten.

Die neue Plattform selbst soll dann die Kommunikation zwischen den Mitgliedern erleichtern. Wir befinden uns derzeit im technischen Testing und suchen eine Single Sign-On Lösung, die den Mitgliedern den Umgang mit der Plattform erleichtert und die sich von Seiten der VC besser verwalten lässt als andere Lösungen. Parallel müssen Nutzungsbedingungen und organisatorische Fragen geklärt werden. Das wird sicher noch ein bis zwei Monate in Anspruch nehmen, bevor wir da Ergebnisse präsentieren können. Bitte habt noch etwas Geduld.

VIVIANNE Im Juni hat die ECA-Konferenz in Brüssel stattgefunden. Gibt es hier von unserem europäischen Dachverband Neuigkeiten? Und wie wollen wir uns als Vorstand hier zukünftig aufstellen?

PIN Bei der ECA-Konferenz treffen sich die Spitzen der europäischen Pilotenverbände zweimal jährlich zum Austausch über aktuelle Themen. Wir hatten Gelegenheit, Kontakte zu knüpfen, z.B. mit den Spaniern. Als größter Verband in Europa ist es uns wichtig, dass wir eine Führungsrolle in der ECA einnehmen. Aus diesem Grund müssen wir dort präsent sein und waren mit Präsidium und den zuständigen Fachvorständen dort vertreten.

Inhaltlich war bei der ECA-Konferenz vor allem der Pilotenmangel in ganz Europa ein Thema. Davon leiten sich natürlich auch mögliche tarifliche Themen ab.

VIVIANNE Ein weiteres Thema auf der Konferenz war die geplante Reduzierung der Mindestbesatzung im Cockpit, Stichwort Reduced Crew Operations oder kurz RCO. Als ehemalige Vorständin Flight Safety ein Thema, das mir sehr wichtig ist. Wir haben in Brüssel u.A. die Lobbystrategien der einzelnen Länder abgestimmt, da die EASA sehr offensiv auf eine Einführung bereits 2027 drängt - das ist also keine Zukunftsmusik mehr. Aus unserer Sicht ist das Konzept noch vollkommen unausgegoren und

schlicht sicherheitsbedrohend. Wie habt ihr die Diskussion darüber aus Sicht des Präsidiums wahrgenommen?

PIN Ich finde es interessant, dass bei dieser Diskussion die Frage nach dem Selbstverständnis unseres Berufes aufgebracht wurde: Was ist eigentlich unsere Rolle im System aus gesetzlicher Regulation auf der einen Seite und den Airlines auf der anderen Seite? Sind wir lediglich Arbeitnehmer, wie die Arbeitgeber es gern hätten? Oder ist das zu kurz gesprungen?

Es ist wichtig, dass wir solche Fragen für uns beantworten und entscheiden, wie wir gegenüber Arbeitgebern und Politik auftreten wollen. Denn nur so können wir auch gegenüber der Öffentlichkeit erklären, warum RCO eine so schlechte Idee ist.

VIVIANNE Die ECA ist aber nicht der einzige Dachverband, in dem wir Mitglied sind. Du warst auch bei der jährlichen Versammlung des Bundesvorstands des dbb. Kannst du uns dazu ein bisschen was erzählen?

PIN Der dbb, der Deutsche Beamtenbund, besteht aus Fachgewerkschaften, Landesverbänden und dem Beamtenbund. Dazu zählen z.B. der Richterbund, die Polizeigewerkschaft, Philologenverband und traditionell auch die GDL. Wir sind da das jüngste Mitglied in diesem doch sehr großen Verband. Mit der Mitgliedschaft im dbb verfolgen wir mehrere Ziele. Zum einen bekommen wir Inputs aus dem Fachkreisen des DBB, beispielsweise in Bezug auf die Anwendung von KI. Diese Informationen können wir als Grundlage für unsere eigene Verbandsarbeit verwenden.

Zum anderen handelt es sich bei den Gewerkschaften im dbb um solche, die einen Dienstherren haben, also ihre Tarifverhandlungen mit dem Staat führen. Dadurch ist das Netzwerk zu staatlichen Institutionen extrem eng, da wird z.B. der Finanzminister auf so einer Veranstaltung geduzt. Wir hoffen, dass wir über unsere Mitgliedschaft im dbb hier natürlich auch in eine bessere Position kommen, wenn es um unsere Inputs auf dem Berliner Parkett geht.

VIVIANNE Ich möchte gerne noch ein Blick auf verbandssinterne Themen werfen: Microsoft 365 soll eingeführt werden. Was ist da genau geplant?



© Vereinigung Cockpit

Aktuelle News aus dem Vorstand bekommt ihr in unserem Podcast unter <https://www.vcockpit.de/newsroom/cockpit-perspektive/>

PIN Wir haben beschlossen, dass wir zunächst alle Gremien und die Geschäftsstelle mit einem Microsoft 365-Zugang ausstatten wollen. Auch hier wollen wir Single Sign-On einführen. Im zweiten Schritt werden wir anbieten, dass wir dieses Microsoft 365-Konzept auch auf die Flight Safety ausrollen, falls das gewünscht ist.

VIVIANNE Ein weiteres Thema, das alle unsere Mitglieder interessiert, ist eine Entscheidung in Bezug auf die Zukunft der VC Info. Wir haben als Vorstand beschlossen, unsere Mitgliedszeitschrift wieder als Printversion auszugeben.

PIN Genau, wir werden eine Abfrage auf der Webpage erstellen, bei der man sich melden kann, wenn man die VC Info wieder als Printversion erhalten möchte. Über den Ablauf werden wir euch separat informieren. Die VC Info wird außerdem auch weiterhin auf der VC-Website verfügbar sein.

Die Seite selbst wird auch überarbeitet und auch der Mitgliederbereich wird noch komplett neu gemacht. Momentan ist er noch im alten Layout, weil die Überarbeitung komplexer ist und noch einige Monate dauern wird.

# Offener Brief an Ryanair

## Liebe Kolleginnen und Kollegen,

bedingt durch die dynamische weltpolitische Lage entstehen immer wieder Krisengebiete, in denen das Fliegen ziviler Luftfahrzeuge und der Aufenthalt von Flugbesatzungen besondere Gefahren birgt. Durch die derzeitige Lage rund um Israel ist die Thematik leider wieder enorm präsent.

Während die EASA über Conflict Zone Information Bulletins (CZIB) Empfehlungen für Krisengebiete veröffentlicht, unterliegt die offizielle Einschränkung oder Sperrung einzelner Lufträume nationalen Behörden. Darüber hinaus bewerten Fluggesellschaften nicht gesperrte, aber risikobehaftete Lufträume zusätzlich intern, was zum Umfliegen dieser Lufträume führen kann. Was für viele von uns vollkommen selbstverständlich erscheinen mag, ist die Möglichkeit von Flügen in Krisengebiete zurückzutreten. Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand haben die Kolleginnen und Kollegen der Ryanair diese Möglichkeit nicht. Bereits im Oktober vergangenen Jahres haben wir das Management um eine Stellungnahme gebeten, die unbeantwortet blieb. Ende Juni hat sich der Präsident der VC, Dr. Andreas Pinheiro, ein weiteres Mal mit dem unten angeführten offenen Brief an den zuständigen Chief Operation Officer Neal McMahon und Chief

Executive Officer David O'Brian gewandt und eine Stellungnahme zum Sachverhalt gefordert. Ryanair verwies in ihrer Antwort auf das Safety Management des Flugbetriebes und auf die Tatsache, dass es derzeit keine Schließung des israelischen Luftraumes gebe. Jegliche durch den Brief aufgebrachten Bedenken wurden nicht kommentiert.

Auch wenn eine ausnahmslose Vermeidung von Flügen in und über Krisengebiete nicht immer möglich ist, lehnt die VC diese aufgrund der damit einhergehenden unvermeidbar erhöhten Risiken grundsätzlich ab. Als Pilotinnen und Piloten in der Zivilluftfahrt haben wir keinen militärischen Hintergrund und somit keine notwendige Expertise zur Beurteilung vor Ort (Contingency Procedures etc.). Die finale Entscheidungsgewalt von Kommandantinnen und Kommandanten über die Durchführung oder Änderung des Fluges, z. B. durch Umfliegen von Krisengebieten oder Anflug eines Ausweichflughafens sollte jederzeit ohne arbeitsrechtliche Sanktionen oder wirtschaftlichen Druck gewährleistet sein. Dies betrachten wir als Voraussetzung für ein funktionierendes und der Sache gerecht werdendes Safety Management.



Vereinigung Cockpit e.V., Unterschweinstiege 10, 60549 Frankfurt

Mr. Neal Mc Mahon  
Chief Operation Officer  
Mr. David O'Brien  
CEO Malta Air  
Malta Air Ltd.

E-Mail: [mcmahonn@ryanair.com](mailto:mcmahonn@ryanair.com)  
CC: [cartys@maltaair.com](mailto:cartys@maltaair.com), [hughesd@ryanair.com](mailto:hughesd@ryanair.com)

E-Mail  
[pinheiro@vcockpit.de](mailto:pinheiro@vcockpit.de)

Date

24 June 2024

Dear Mr. Mc Mahon,  
dear Mr. O'Brien,

As already described in a letter from the RTPG to you, we at Vereinigung Cockpit would like to draw your attention to a situation of which you are probably aware. The letter from RTPG had the following content:

*We are receiving an increasing number of concerns from pilots scheduled to fly to AMM, TLV. They feel that the situation is not being diligently assessed by the company, both due to navigational threat and, specifically, TLV for the situation of danger described by the foreign offices of many European countries.*

*For the first issue, we are all aware that EGPWS and GPS spoofing affecting the flights operating in those areas pose significant threats to operational safety.*

*Information shared to the pilots on the above topics is generally sufficient for an aseptic environment but when all of the above is added to a dangerous airspace overflying / flying in vicinity of various conflict zones, it all becomes academic.*

*To better understand our concerns regarding the spurious EGPWS alerts, please refer to the ASRs submitted under CFIT (Controlled Flight Into Terrain) where crews experienced "Pull Up" warnings. These situations were resolved thanks to the professionalism of our pilots as the warnings were experienced during visual conditions, but the outcome could have been different under IMC or adverse weather conditions.*






*Regarding the War Zone, Danger Zone definition of TLV / Israel by various foreign offices in Europe, we urge you to review the crewing policy for the flights to Israel to better match what is in use at other airlines. Both the LH group, incl. all its subsidiaries, and easyJet have considered the flight to TLV as "right to refuse", and respect the individual pilot's wish not to enter a danger / war zone, also in light of an unknown insurance position in terms of life and health / accident insurance (private or provided by the company ).*

*A comprehensive daily risk assessment should be put into force and if so, communicated to the commander well in advance of the sensitive flight commencement.*

*The above constitutes essential minimum actions to establish and maintain the necessary confidence of crews in the safety and security system ability to protect them.*

Vereinigung Cockpit asks you to comment on the above-mentioned presentation and to explain to us in detail what measures Ryanair is taking to protect its employees.

Yours sincerely  
GERMAN ALPA / VEREINIGUNG COCKPIT



Dr. Andreas Pinheiro  
President

# Kurznachrichten

## Nationale und europäische Kompetenzen im Luftverkehr erhalten - Positionen der Piloten zum ICAO Air Transport Regulation Panel

Der zentrale inhaltlich Punkt der Kommentierung der VC ist: Das Thema Ownership und Control bei Fluggesellschaften und Luftfahrtkonzernen muss weiterhin auf nationaler bzw. auf EU-Ebene geregelt bleiben. Nur so können wir in den demokratischen Staaten Europas die Hoheit über unseren Luftverkehr bewahren. Die strategische Souveränität Europas ist auch im Luftverkehr ein hohes Gut, das es zu verteidigen gilt.

Ein weiterer wichtiger Punkt unserer Kommentierung ist die Zusammenarbeit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der ICAO. Wir fordern, dass in künftigen Vorlagen für Luftverkehrsabkommen (Templates for Air Service Agreements - TASA) Sozialstandards offiziell berücksichtigt werden. Eine engere Abstimmung zwischen ILO und ICAO wäre hierfür hilfreich.

Diese Punkte hat Lars Frontini (ehemaliger Vorstand,

derzeitiger stellv. Sprecher GTK) auf dem Air Transport Regulation Panel (ATRP) der ICAO vom 16. bis 18. April in Montreal vertreten. Vorab hat eine Abstimmung mit den Vertretern des BMDVs stattgefunden.

Die VC-Bereiche Politik und Internationale Beziehungen haben dafür am umfangreichen Konsultationsverfahren des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Vorbereitung des ICAO ATRP teilgenommen und zu unterschiedlichsten Punkten die Positionen der Pilotinnen und Piloten eingebracht.

Darüber hinaus ist auch der direkte Austausch mit persönlichen Gesprächen in den politischen Regelungsbereichen der ICAO essenziell. Neben den schriftlichen Stellungnahmen, die wir eingereicht haben, wird VC-Vorstand Lars Frontini deshalb bei der ICAO ATRP-Tagung auch persönlich vor Ort sein, um unsere Interessen zu vertreten.

## Austausch zu Unfalluntersuchung und Human Factors

### **AG Accident Analysis & Prevention zu Gast bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**

Am Montag, den 10. Juni war unsere Arbeitsgruppe Accident Analysis & Prevention (AAP) in Hamburg bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zu Gast. In einem intensiven und konstruktiven Austausch haben wir unsere Erfahrungen bei Themen der Unfalluntersuchung und Human Factors teilen können. Unterschiede und Gemeinsamkeiten haben sich leicht identifizieren lassen.

Die Verbesserung der Sicherheit im Verkehrssegment hat keine starren Grenzen und ein Austausch zwischen den Bereichen See und Luft hat dabei interessante Erkenntnisse geliefert, von denen beide Seiten profitieren können. Das Treffen hat uns gezeigt, dass interdisziplinärer Austausch wichtige Inputs geben kann, um die eigene Arbeit zu verbessern.

Wir bedanken uns bei der BSU für die Gastfreundschaft und den offenen Austausch.

## Deutsche Lufthansa AG Hauptversammlung 7. Mai 2024

Mit den übertragenen Stimmen konnte die VC-Aktionärsvereinigung, vertreten durch Arne von Schneidmesser (Vorstand Administration und Finanzen) auf der Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG in einem Live-Statement ein klares, kritisches,

aber auch konstruktives Signal senden. Mit der Ablehnung der Entlastung des Vorstands hat die VC mit den gebündelten Stimmrechten ihre Unzufriedenheit mit wichtigen Teilen der Amtsführung des Vorstands demonstriert.



© DLH

## Aktualisierung VC-Positionspapiere/-Richtlinien

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

Weiterhin wurde das Positionspapier Crew Resource Management-Training und Assessment aktualisiert und die Position EMAS sowie Ionisierende Strahlung außer Kraft gesetzt, da beide vollständig in Safesky vorhanden ist. Sämtliche VC-Positionspapiere Policies und Richtlinien sind auf der VC-Webseite zu finden.

### Weitere Informationen

Sämtliche VC-Positionspapiere, Policies, Richtlinien und das VC-Flugsicherheitskonzept SafeSky findet Ihr auch auf unserer Website.

<https://www.vcockpit.de/flight-safety/policies-positionsapiere/>

## Europeans for Fair Competition aktualisieren Grundsatzprogramm

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

Die E4FC freuen sich, ihr aktualisiertes Manifest vorstellen zu können, das ihr Engagement für die Förderung der europäischen Luftfahrt zum Nutzen aller widerspiegelt. E4FC fördert starke EU-Luftfahrtunternehmen, die sich für soziale Verantwortung, Nachhaltigkeit und faire Wettbewerbsbedingungen für alle einsetzen.

2024 ist ein entscheidendes Jahr für die Europäische Union. Die neue Führung muss die globalen Herausforderungen meistern, indem sie die Luftfahrtindustrie stärkt, und gleichzeitig hohe soziale Standards und Klimaneutralität erreicht. Unser überarbeitetes Grundsatzprogramm unterstreicht die Bedeutung eines umfassenden Regulierungsrahmens für die internen und externen EU-Luftverkehrsmärkte. Wir glauben, dass es wichtig ist, für eine Politik einzutreten, die die Zukunft der Luftfahrtindustrie unterstützt, und zwar mit einem Fokus auf folgende Ziele:

- Sicherstellung der strategischen Autonomie des EU-Luftfahrtsektors.
- Förderung der EU-Interessen und fairer Wettbewerbsbedingungen durch eine EU Luftfahrtaußenpolitik.
- Bewältigung der Nachhaltigkeits Herausforderungen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Bekämpfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Aufrechterhaltung europäischer Standards und

Anforderungen für einen sozial verantwortlichen Luftfahrtsektor.

Unterstützt uns bei unserer Mission, eine nachhaltigere, besser vernetzte und sozialere Luftfahrtindustrie zu schaffen!

### Grundsatzprogramm der E4FC zum Download

[https://vcinfo.vcockpit.de/fileadmin/user\\_upload/E4FC-Manifesto-2024.pdf](https://vcinfo.vcockpit.de/fileadmin/user_upload/E4FC-Manifesto-2024.pdf)





## Die Reise von Hessen Aviation geht weiter – AI in Aviation

**Am 19.03.2024 fand im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt eine Veranstaltung zum Thema „AI in Aviation“ statt.**

AI ist aus der Luftfahrtindustrie nicht mehr wegzu-denken und in allen Bereichen im Einsatz: Von der Planung, über Produktion, bis hin zum Betrieb von Flughäfen, Airlines und Flugzeugen. Zu diesem Thema kamen Partner des Netzwerks Hessen Aviation, aber auch Interessierte zusammen, um die Rolle und Chancen von AI zu diskutieren. Von Seiten der VC nahm Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) teil.

Nach einer kurzen Begrüßung durch Sascha Barthel (Abteilungsleiter Innovations- und Netzwerkmanagement) und Niklas Butz (Clustermanager Hessen Aviation bei der HOLM GmbH) gab es auch dieses Mal wieder spannende Impulsvorträge aus Wirtschaft und Wissenschaft. Diese bildeten die Grundlage zum anschließenden Austausch, Networking und zur gemeinsamen Identifikation von Herausforderungen und Schwerpunkten, die sich Hessen Aviation stellen möchte. Themen dieser Veranstaltung waren u.a.:

- Paul Rathke von zeroG mit dem Thema „Mit Daten Impact schaffen: Potenziale und Herausforderungen für die Luftfahrt im KI-Zeitalter“,
- Christian Wrobel von Fraport AG mit seinem Vortragstitel „Künstliche Intelligenz hebt ab: Wo Technologie auf Wolken trifft“,
- Christoffer Bäcker und Maximilian Wichert von greybee GmbH mit dem Thema „Zeemless: Digitale Transformation neu definiert und mit KI beschleunigt“ und
- Hosei Halim von AI Quality & Testing Hub mit ihrem

Thema „Der Mensch im Mittelpunkt - ethische Herausforderungen rund um KI“.

Ein Ergebnis der anschließenden Workshops war, dass AI die Möglichkeit bietet, reale Probleme effizienter und schneller zu lösen, vor allem, um einfach und schnell Daten griffbereit zu haben sowie diese schnell übermitteln zu können. Bisher gibt es in Unternehmen überwiegend einen gemischten Einsatz von AI und Mensch. Es braucht Know-how und viel Personal zur Einführung von AI-Systemen. In Bezug auf den ethischen Aspekt unterliegen AI-Systeme oft klassifizierten Daten, die das Individuelle nicht immer erfassen und so Fehler z.B. bei der Personenerkennung geschehen können. Wichtig sei stets die ethischen Fragestellungen bei der technischen Entwicklung von AI-Systemen im Blick zu haben.

Die Fragestellungen berühren auch die Arbeit der VC an verschiedenen Stellen, z.B. die Aufgabengebiete der AG Airport & Ground Environment oder der Taskforces Reduced Crew Operation oder IT Security.

### Weitere Informationen:

Das HOLM ist ein interdisziplinär und branchenübergreifend arbeitendes Forschungs- und Bildungszentrum im Bereich Logistik und Mobilität des Landes Hessen. Es bietet eine Plattform für den brancheninternen Austausch zu Zukunftsthemen und die Vernetzung der Stakeholder.

<https://frankfurt-holm.de/>

## VC-Team im intensiven Fachaustausch auf der AERO Expo Friedrichshafen

Auf der AERO in Friedrichshafen ist die VC mit eigenem Stand vor Ort, um sich intensiv mit Besucherinnen und Besuchern sowie zahlreichen Mitgliedern auszutauschen. Da auf der größten Fachmesse für allgemeine Luftfahrt in Europa nicht nur alle relevanten Hersteller vor Ort sind, sondern auch zahlreiche Vertreter von deutschen und europäischen Behörden und Verbänden, ist die AERO ein idealer Ort zum Netzwerken und für den Austausch unter Fachleuten.

Stefan Herth, ehem. VC-Präsident, sprach unter anderem mit dem Direktor des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, Dr. Karsten Baumann, über das Zusammenspiel von Piloten und Lotsen sowie über künftige

Entwicklungen in unserer Branche. Außerdem war er beim European Pride in Aviation Network und bei der Stiftung Mayday vor Ort. Wir konnten daneben auch den Head of Safety Promotion bei der EASA, John Franklin am Stand begrüßen.

Neben dem Fachaustausch führt das VC-Team viele Gespräche mit VC-Mitgliedern sowie mit angehenden Kolleginnen und Kollegen, die sich in der Ausbildung befinden oder bei uns allgemein über eine Karriere im Cockpit informieren. Unser 737-Simulator ist ein optimaler Anziehungspunkt für ein breites Publikum, mit dem wir am Stand ins Gespräch kommen.



© Vereinigung Cockpit

Dr. Karsten Baumann, Direktor des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, mit Stefan Herth

## Austausch mit Bernd Reuther, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion

Die Auswirkungen des Europäischen Fit for 55 Paketes und die daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen für deutsche und europäische Airlines sowie die innereuropäischen Probleme mit Sozialdumping durch Wetleasing - diese Themen standen im Zentrum des Austauschs von Stefan Herth, ehem. VC-Präsident, Vorstand Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Matthias Baier und Generalsekretär Bastian Roet mit Bernd Reuther, dem Verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion.

Als ehemaliger Berichterstatter für Luftverkehr seiner Fraktion sieht er klar auch die Notwendigkeit einer

Wende der Luftverkehrspolitik der EU-Kommission. Gerade im Bereich der Transformation dürfen die heimischen Unternehmen mit ihren hochwertigen Arbeitsplätzen gegenüber den Konkurrenten aus dem nahen, mittleren und fernen Osten nicht benachteiligt werden.

„Hohe soziale Standards und Wettbewerbsfähigkeit schließen sich nicht aus, sie können, sollen und müssen Hand in Hand gehen“, so das Fazit von VC-Präsident Stefan Herth nach dem Gespräch.

## Umfrage „View from the Flight Deck“

Forscher der Western University (Canada) und der University of Bristol (UK) in Zusammenarbeit mit der International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) haben die Umfrage - „View from the Flight Deck 2024“ gestartet.

Das Forschungsteam, Professor Geraint Harvey (Western University) und Professor Peter Turnbull (University of Bristol), unterhält langjährige Beziehungen zu mehreren internationalen Berufsverbänden in der Zivilluftfahrt, darunter die IFALPA, die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) sowie die European Cockpit Association (ECA).

Ziel der Umfrage ist es, Daten darüber zu erhalten, wie sich der Pilotenberuf aus Eurer Sicht gewandelt

hat. Die Erkenntnisse der Umfrage können uns dazu dienen, über die IFALPA an der Gestaltung des Berufs in der Zukunft mitzuwirken.

Die Teilnahme dauert ca. 30 Minuten. Eure Stimme zählt!

### Hier geht es zur Umfrage:

[https://uwo.eu.qualtrics.com/jfe/form/SV\\_5d6WiZ7AKYPfiWW](https://uwo.eu.qualtrics.com/jfe/form/SV_5d6WiZ7AKYPfiWW)

Das Passwort zur Teilnahme lautet: vffd24

# ECA Conference & General Assembly

Am 19. und 20. Juni 2024 fand die Konferenz und Generalversammlung der European Cockpit Association (ECA) in Brüssel statt.



© Vereinigung Cockpit

Die VC-Delegation bei der diesjährigen ECA-Konferenz

## Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen

Vereinigung Cockpit e.V.

Denn in Brüssel spielt die Musik: Neuerungen in der Gesetzgebung der Luftfahrt haben zumeist ihren Ursprung auf europäischer Ebene. Durch die ECA haben Pilotinnen und Piloten in Europa eine starke Stimme, um für die Einhaltung von fairen Arbeitsbedingungen und die Verbesserung der Flugsicherheit einzustehen

Die VC unterstützt dort mit vielen Aktiven in der täglichen Arbeit und war bei der halbjährlich stattfindenden ECA Konferenz stark vertreten mit einer Delegation, bestehend aus Dr. Andreas Pinheiro (Präsident), Katharina Dieseldorff (Vizepräsidentin), Marc Sutakovic (Vorstand Internationale Beziehungen), Vivianne Rehaag (Vorstand), Bastian Roet (Generalsekretär), Dr. Daniel Schaad (Leiter der Abteilung Flight Safety), Lars Frontini (Stellvertretender Sprecher der Lufthansa-Group-TK) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen). Als größter Verband in Europa ist es wichtig, dass wir eine Führungsrolle in

der ECA einnehmen.

Zu Beginn der Konferenz ging ECA-Präsident Otjan de Bruijn (ECA Präsident) auf die Herausforderungen ein, die in der nahen Zukunft auf die Luftfahrt zukommen werden: Dazu zählen neben der Neusortierung der politischen Ausrichtung der EU nach den Europawahlen Themen wie Reduced Crew Operations (RCO), Pilot Mental Health, Spoofing und Jamming sowie der Pilotenmangel und der damit einhergehende Missbrauch von Wet Lease in der EU.

## Pilotenmangel

Eine Podiumsdiskussion mit Teilnahme von Tanja Harter (ECA Technical Affairs Director) und Lars Frontini zum Thema „Pilot shortage: Shifting the narrative“ zeigte deutlich: nicht nur in Deutschland fehlt es an gut qualifizierten Pilotinnen und Piloten. . . Derzeit entsteht nach Eindruck der Mitgliedsverbände der ECA ein Mangel an einsatzfähigen Kapitäninnen und Kapitänen in vielen Luftfahrtbetrieben. Zusätzlich getrieben durch den Demographiewandel werden in Zukunft in der gesamten Luftfahrtindustrie Folgethe-

men aufkommen wie z.B. der Anstieg von Trainingskosten, der Druck die Attraktivität des Berufstandes zu steigern aber auch die Frage wie mit Belastungen durch Personalengpässe umgegangen werden muss, um die Flugsicherheit nicht zu gefährden.

#### **Blick in die USA: Bericht von ALPA-I**

Jason Ambrosi (Präsident des amerikanischen Pilotenverbands) berichtete vom sog. „FAA Reauthorization Act 2024“. Die ALPA-I verhinderte u.a. die Anhebung des Renteneintrittsalters für Pilotinnen und Piloten, erreichte Steuerentlastungen und Bürokratieabbau beim Thema Mental Health und Fatigue. Außerdem sieht das Gesetz sinnvolle Verbesserungen der Vorschriften für die Prüfung und den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, für Luftfahrzeugzulassungen, Pilotenzulassungen und Betriebsstandards vor, so Ambrosi.

#### **Mental Health**

Dr. Antti Tuori (Finnische ALPA – FPA und IFALPA HUPER Committee Vice-Chair) hielt einen Vortrag zum Thema „Pilot Mental Health“. Tuori ging auf die Bedeutung des Unterschieds zwischen Mental Illness, also den Symptomen, und mentaler Gesundheit ein. Vorbeugung und Frühdiagnose seien die Schlüssel für mentale Gesundheit. Er erwähnte u.a. das Mental Health in Aviation Safety (MESAFE) Forschungsprojekt der EASA. In diesem Projekt werden neue medizinische Entwicklungen für die Frühdiagnose und Behandlung von psychischen Erkrankungen bewertet, die ein Sicherheitsrisiko für die Luftfahrt darstellen könnten und folglich zur Untauglichkeit von Pilotinnen und Piloten sowie Fluglotsen oder zur Einschränkung ihres ärztlichen Zeugnisses für Sicherheitszwecke führen würden.

#### **Reduced Crew Operation**

Da die EASA seit Jahren das Thema RCO stark vorantreibt, wurden erneut die beiden RCO Kampagnen „Safety Starts with 2“ (<https://safetystartswith2.com/>) und „One Means None“ (<https://www.onemeansnone.eu/>) vorgestellt. Aus ECA-Pressesicht wurde dargestellt, wie die Kampagnen in der Öffentlichkeit platziert werden sollen, welche Art von Kommunikation von den ECA-Mitgliedsverbänden gewünscht ist und wie die technischen und rechtlichen Aspekte zu bewerten sind. In einer Q&A-Session wurden viele unterschiedliche Ideen zusammengetragen und die

Bedeutung der Lobbyarbeit der einzelnen ECA-Mitgliedsverbände auf nationaler Ebene wurde betont. Die Inputs der Konferenz werden nun genutzt, um eine auf Deutschland zugeschnittene Kampagne zum Thema RCO umzusetzen.

#### **Herausforderungen für die Luftfahrtbranche aus Sicht der Europäischen Kommission**

Als Hauptrednerin dieser ECA Konferenz ging Magda Kopczyńska, Generaldirektorin für Mobilität und Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission aus ihrer Sicht auf die Herausforderungen für die europäische Luftfahrtbranche ein. Frau Kopczyńska stellte zunächst folgende strategische Prioritäten für die europäische Luftfahrt vor: Sicherheit, Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit. In Bezug auf die Nachhaltigkeit betonte sie nicht nur, dass die europäische Luftfahrt so europäisch wie möglich bleiben sollte, sondern erwähnte auch, dass Migration und die Frage der ausreichenden Beschäftigung ebenfalls betrachtet werden müsse. Europa habe ein demografisches Problem. Außerdem wollten Menschen nicht mehr im Verkehrssektor arbeiten. Dies sei eine große Herausforderung für den europäischen Luftfahrtsektor, so Kopczyńska. Für diese Herausforderungen sei der soziale Dialog von enormer Bedeutung, die soziale Dimension habe absolute Priorität. In Bezug auf die technischen und rechtlichen Entwicklungen im Bereich RCO versicherte Kopczyńska, dass sie uns als Vertreter der europäischen Pilotinnen und Piloten zu Rate ziehen werde und bot einen offenen Dialog an. Auch im Hinblick auf unfairen Wettbewerb, atypische Beschäftigungsverhältnisse und „Social dumping“ signalisierte sie Gesprächsbereitschaft.

#### **RCO-Kampagnen-Websites**

„Safety Starts with 2“

<https://safetystartswith2.com/>

„One Means None“

<https://www.onemeansnone.eu/>

### Europawahl 2024

Weiter war die Europawahl 2024 Thema auf der Konferenz. Philip von Schöppenthau (ECA Deputy Secretary General) und Loïc Michel (ECA Senior Technical Affairs & Environment Manager) skizzierten die neue politische Landschaft des EU-Parlaments und welche Auswirkungen diese auf die Luftfahrtbranche haben könnte. Außerdem präsentierten sie einen Plan zur Kontaktaufnahme mit dem neuen EU-Parlament und der EU-Kommission. Auch hier wurde betont, dass die Lobbyarbeit der einzelnen ECA Mitgliedsverbände auf nationaler Ebene enorm wichtig sei.

VC seitig stellen wir derzeit den Kontakt zu den neu gewählten Mitgliedern des Europäischen Parlaments her, um unsere Position als verlässlicher Partner der Politik aufrecht zu erhalten und die Interessen unserer Mitglieder erfolgreich vertreten zu können.

### EU Airline Social Rating

Sarah Kamer (Senior Transnational Airlines & Industrial Affairs Manager) stellte die vorläufigen Ergebnisse der zweiten Auflage der „EU Airlines Social Rating“-Umfrage vor. Im Rahmen der Umfrage wurden Pilotinnen und Piloten gebeten, sich mit Kriterien wie dem Einsatz prekärer atypischer Beschäftigungsformen in ihren Fluggesellschaften, vertraglichen Vereinbarungen, Gewerkschaftsbeziehungen, Tarifverhandlungen und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu befassen. Hierbei wurden mehr als 120 Fluggesellschaften von europäischen Pilotinnen und Piloten bewertet und die Qualität der Arbeitgeber in einer Rangliste zusammengefasst.

Bevor sich die Konferenz dem Ende zuneigte, berichtete Gianluca Carpino (ECA Technical Affairs Director) noch zum Thema „Spoofing & jamming: the new threat“. Carpino machte die

Konferenzteilnehmer auf eine beunruhigende Entwicklung aufmerksam: Flugzeuge werden vermehrt mit gefälschten GPS-Signalen angegriffen. Die Nutzung der Satellitennavigation ist aus der Verkehrsflurfahrt seit Jahren nicht mehr wegzudenken. Nicht nur Enroute, sondern auch in der Terminal-Area ist die Nutzung von GNSS-Daten immer mehr in den Vordergrund gerückt. Bereits in der Vergangenheit kam es in einigen Regionen der Welt immer wieder zu gezielten Blockaden des GPS-Signals. Beunruhigend ist jedoch die Tatsache, dass vermehrt nicht mehr nur einfache Blockaden des letztlich schwachen GPS-Signals sondern gezielte Verfälschungen der Positionsberechnung beobachtet werden. Dabei wird ein valides, jedoch manipuliertes PRN (Pseudorandom Noise)-Signal vom Angreifer gesendet. Auf diese Weise wird dafür gesorgt, dass bordseitige Navigationscomputer selbst bei funktionierender Trägheitsplattform in ihrer Positionslösung gestört werden. Gezieltes Verfälschen (Spoofing) kann unter bestimmten Umständen dazu führen, dass neben der nun falschen GPS- auch die IRS-Position verworfen wird. Dies gibt unter anderem aufgrund der relativ engen Flugkorridore in Kriegs- und Krisenregionen Anlass zu Besorgnis.



© European Cockpit Association

Die Konferenzteilnehmer in Brüssel

## Rated by pilots: European Airlines Social Rating

  
**5.752**  
PILOTS

  
**137**  
AIRLINES

  
**25**  
METRICS

European pilots rated their airlines' working conditions, work-life balance & contractual arrangements. High scores represent a highly appreciated and socially responsible airline, according to surveyed pilots. Low scores indicate pilots are not satisfied with their employer on a broad range of social aspects. Based on the rating, airlines have been assigned to one of 5 categories: Social Excellence, Social Partner, Social Snail, Social Misfit, Social Junk.



**CHECK THE REST ONLINE**



### SOCIAL EXCELLENCE



- Air France
- Condor
- Wideroe
- Lufthansa CityLine
- KLM

### SOCIAL PARTNER



- Brussels Airlines
- Air Europa
- BA Cityflyer
- Norwegian
- Virgin Atlantic

### SOCIAL SNAIL



- Malta Air
- Volotea
- Aegean
- Turkish Airlines

### SOCIAL MISFIT



- Ryanair
- Wizz Air
- Lauda
- Buzz

### SOCIAL JUNK



- Avion Express
- SmartLynx



**ECA**  
European Cockpit Association

**Legal disclaimer:** While ECA has taken reasonable steps in order to ensure to the extent possible and to the best of its knowledge that the information contained in the survey (Survey) on which the present Social Rating Dashboard (Dashboard) is based is reliable, the content of the Dashboard must always be read together with the section of the Rating explaining the Survey methodology (Methodology). Full text on [www.eurocockpit.be](http://www.eurocockpit.be)

© European Cockpit Association AISBL, 2021

### European Cockpit Association

Die ECA ist der Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Pilotinnen und Piloten auf europäischer Ebene und vertritt die Interessen gegenüber den zuständigen EU-Organen. Der Verband wurde 1991 gegründet und beheimatet inzwischen nicht nur mehr als 30 Pilotenverbände aus EU-Mitgliedsstaaten, sondern darüber hinaus auch assoziierte Verbände, wie z.B. die Pilotenverbände aus Israel und der Türkei.

Im Rahmen der ECA-Konferenz tauschen sich die Spitzen der Europäischen Verbände halbjährlich zu den aktuellen Themen der Branche aus.

## 78. IFALPA Conference in Mexico City

Vom 9. bis 12. Mai fand die diesjährige IFALPA Konferenz in Mexico City statt.

### Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen

Vereinigung Cockpit e.V.

Vom 9. – 12. Mai 2024 fand die 78. IFALPA Konferenz in Mexico City statt. Wie auch auf europäischer Ebene agiert die VC auch auf weltweitem Parkett, um die Interessen der Pilotinnen und Piloten bei der Entwicklung der internationalen Gesetzgebung angemessen zu vertreten. Dies spiegelt sich auch in der Delegation auf der diesjährigen IFALPA Konferenz in Mexiko wider. Drei Vorstände der VC, ein ECA Vorstand, zwei IFALPA Committee Vorsitzende und zwei VC Mitarbeitende nutzten die Zeit, um die VC international weiter zu vernetzen und sich über Positionen und Entwicklungen mit den weltweiten Pilotenvertretungen auszutauschen.

Bevor wir detaillierter in diesem Bericht in die Themen, die Pilotinnen und Piloten derzeit weltweit beschäftigen, einsteigen wollen, möchten wir zunächst einen großen Dank aussprechen. Nach vier Jahren im IFALPA Vorstand hat Capt. Uwe Harter auf der diesjährigen Konferenz sein Amt als Executive Vice-President an FO Stacey Jackson (Canada) übergeben. Für das jahrelange erfolgreiche Engagement bedanken wir uns ausdrücklich bei Ihm! Mit seiner Nachfolgerin und Capt. Rola Hoteit (Libanon) wurden nun erstmals zwei Frauen in den IFALPA Vorstand gewählt.

### Neu gewählte Positionen im IFALPA Vorstand

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Capt. Ron Hay (USA)                  | Vice-President  |
| Capt. Wouter Houben (Niederlande)    | Executive Vice-President Administration, Membership & Finance |
| FO Stacey Jackson (Canada)           | Executive Vice-President Technical & Safety Standards         |
| Capt. Kevin Judkins (Großbritannien) | Executive Vice-President Professional & Government Affairs    |
| Capt. Rola Hoteit (Libanon)          | Executive Vice-President Africa & Middle East                 |



### Die Themen der diesjährigen Konferenz

Am Vortag der offiziellen Konferenzeröffnung fand das sog. Global Pilots' Symposium (GPS) statt. Hierbei standen u.a. Paneldiskussionen zu den Themen „The State of Labour-Management Relations“, „Strategic Coordination of Advocacy“ und „Reduced Crew Operations Strategic Action Plan Update“ auf der Agenda. Während der Konferenz wurden u.a. die Arbeitsergebnisse des vergangenen Jahres besprochen, beschlossen sowie neue politische Entwicklungen und allgemeine Herausforderungen für das Cockpitpersonal und die Mitgliedsverbände diskutiert und bewertet. Im Mittelpunkt stand erneut die globale Strategie zum Thema „Reduced Crew Operation“ (RCO). Führende Vertreter der weltweit größten Pilotenorganisationen IFALPA, ALPA-I und ECA präsentierten die bisherigen Erfolge der globalen RCO-Strategie, um zu verhindern, dass Fluggesellschaften und Hersteller ihre Pläne vorantreiben, Pilotinnen und Piloten aus dem Cockpit zu entfernen (s.a. <https://safetystartswith2.com/> und <https://www.onemeansnone.eu/>).

Außerdem wurde von den Liberalisierungsbestrebungen der ICAO im sog. Air Transport Regulation Panel (ATRP) berichtet. Durch die enge Zusammenarbeit mit der IFALPA und dem mittlerweile guten Kontakt zum Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), haben wir die Möglichkeit zur Stellungnahme zu Arbeitspapieren des ICAO ATRP bekommen, um die für uns wichtigsten Themen zu bewerben und unseren Standpunkt darzustellen.

### Regional Meetings

Anschließend folgten die Regional Meetings, wo die VC-Delegation Einblick in die Themen der einzelnen Regionen gewinnen konnten.

In der Region **Africa and Middle East** waren lediglich die Mitgliedsverbände aus Kenia, Libanon, Südafrika, Algerien und Tunesien anwesend. Dies zeigt die zwei Hauptprobleme mit der diese Region zu kämpfen hat: Zum einen wird durch nationale Gesetze die Verbandsarbeit nahezu unmöglich gemacht und zum anderen besteht ein Mangel an finanziellen oder personellen Ressourcen. Umso wichtiger ist es, die Arbeit in dieser Region fortzusetzen. Dadurch, dass die Arbeit der IFALPA in dieser Region kaum bekannt ist, ist es umso schwieriger Nachwuchs zu fördern. Positiv zu

erwähnen ist jedoch, dass Marokko nun neues IFALPA Mitglied geworden ist.

Infolge des Drucks von Regierungen und Arbeitgebern auf die Arbeit von Gewerkschaften und Berufsverbänden sind Probleme wie Fatigue, atypische Beschäftigung oder eine fehlende Safety Culture allgegenwärtig. GPS Jamming und Spoofing treten täglich auf und fehlende Verfahren führen zu negativem Training, da Piloten standartmäßig EGPWS Warnungen missachten müssen, um diverse Airports und Regionen anfliegen zu können. Den Berichten zufolge sind die wenigen Mitarbeitenden der Behörden häufig nicht ausreichend ausgebildet sind, wodurch effektive Kontrolle der Luftfahrtunternehmen oftmals nicht vorhanden ist. Die IFALPA strebt an mit ihren Weiterbildungskursen an dieser Stelle unterstützen. Bisher ist es jedoch nicht gelungen, genügend Kolleginnen und Kollegen aus dieser Region auszubilden. Zu befürchten ist, dass die Region aufgrund der kulturellen und politischen Umstände der Brutkasten für die Legalisierung von Konzepten zur Reduzierung der Mindestbesetzung im Cockpit werden könnte.

In der Region **Asia and Pacific** berichtete Capt. Jaffar Hassan, Executive Vice-President APAC, davon, dass er eine generelle Wiederbelebung des Austausches zwischen den nationalen Verbänden und den Behörden wahrnimmt und führte zwei Beispiele von positiver Zusammenarbeit an. Er animierte die Anwesenden in ähnlichen Belangen auf IFALPA-Unterstützung zurückzugreifen. Capt. Nickolas Lagouros, Regional Vice-President Asia/ East, sprach von den Herausforderungen einer Strafkultur und der dieser entgegengesetzten Notwendigkeit der Entwicklung einer positiven Sicherheitskultur in seiner Region. Außerdem wurde thematisiert, dass die hohe Inflation für die Pilotinnen und Piloten aus Bangladesch, insbesondere bei Auslandsaufenthalten, ein großes Problem darstelle. Weiterhin berichtete der chinesische Verband vom Problem des Pilotenmangels. Die Lage hätte sich in China im Gegensatz zu anderen Regionen stark geändert: Gerade bei den FOs gibt es eher einen Überhang. Die großen Airlines haben in den letzten Jahren viele Kadetten eingestellt und ausgebildet. Kapitäne werden teilweise weiterhin benötigt und/oder mit ausländischen Piloten besetzt. Sehr erfreulich zu hören war, dass der neuseeländische Verband (NZ ALPA) es geschafft hat, eine Mindestbesetzung von zwei Piloten in ihre neuen

Tarifverträge mit Air New Zealand zu verankern. Der Verband aus Singapur (ALPA-S) berichtete u.a. davon, dass die nationalen Aufsichtsbehörde CCTV-Aufnahmen verwendet, um Outside Checks zu auditieren. Ein FO wurde bereits abgemahnt, weil in den Aufnahmen anscheinend nachgewiesen werden konnte, dass der Check nicht vollständig durchgeführt wurde.

In der Region **Caribbean and North America** gaben zunächst die einzelnen Mitgliedsverbände kurze Updates aus ihren Regionen. Der kanadische Verband berichtete u.a. von neuer Labor Legislation, die den Gewerkschaften zugutekommt. In Kanada haben sich zwei Pilotengewerkschaften zusammengeschlossen, was im Ergebnis sehr begrüßt wurde. Die amerikanische Delegation verwies zum einen auf die Bedeutungszunahme von Space Weather auf den täglichen Betrieb und die bestehende Infrastruktur. Zum anderen beschäftigt den amerikanischen Verband derzeit Änderungen der Pacific Organized Tracks (PACOTS). Wie auch in den NAT Clearance Änderungen verzögert sich allerdings auch hierbei der Zeitplan der Implementierung. Auch wurde auf die steigende Bedeutung von Spaceports hingewiesen, also Orten von denen i.d.R. private Raumfahrtunternehmen Raumfahrzeuge starten, die von der FAA als Restricted oder Danger Areas abgesichert werden.

In **Europa** spielt das Thema RCO weiterhin eine sehr große Rolle. Die European Union Aviation Safety Agency (EASA) bereitet derzeit die Konzepte Extended Minimum Crew Operations (eMCO) und Single Pilot Operations (SiPO) vor, welche in naher und mittlerer Zukunft umgesetzt werden sollen. Explizit geht es dabei darum die Mindestbesatzung im Cockpit zu reduzieren. In dem Zusammenhang wird die globale Kampagne „Safety starts with 2“ (s.o.) europaweit koordiniert und unterstützt. Während des Regional Meetings stellte die ECA ihre politische Arbeit zu diesem Thema vor. Die Kommunikation zum Thema RCO wird zielgruppen- und länderspezifisch angepasst. Neben dem politischen Aspekt, der vor allem Ministerien, Politik und Behörden betrifft, sei insbesondere eine intensive Aufklärung der Aufsichtsbehörden notwendig. Weiter gab es in diesem Zusammenhang ein kurzes Update zu den regulatorischen Entwicklungen der Rulemaking Task RMT.0739. Noch ist nicht bekannt, wann diese starten soll und unter welchen

Rahmenbedingung die Erstellung der neuen Regeln stattfindet .

Außerdem beschäftigt Europa weiterhin das Thema der atypischen Beschäftigung. 2015 wurde von Studie der Universität Gent durchgeführt, die aufgeschlüsselt hat, wie viele Pilotinnen und Piloten in Europa in atypischen Beschäftigungsverhältnissen arbeiten und welche Implikationen dies auf die Ausführung des Berufes hat. Im Laufe des Jahres ist eine Neuauflage der Studie geplant, um diese Entwicklung weiter zu untersuchen. Zudem wird eine neue Umfrage zum Thema Fatigue in Jahre 2025 geplant (s.a. <https://www.eurocockpit.eu/news/summer-fatigue-survey-2023>).

Die dominierenden Themen in der Region **South America** (SAM) waren die o.g. RCO Kampagne, ACMI, Wet Lease, „Flags of convenience“ und Kabotage. Auch der Druck von den CEOs der Fluggesellschaften, Flugzeuge und Besatzungen zwischen verschiedenen Ländern einzusetzen, steigt stetig. In Argentinien, Peru, Brasilien und Panama ist die Flugauslastung bereits wieder auf dem Niveau vor der Pandemie, wobei das Streikrecht weiterhin missachtet wird. Außerdem berichtete die Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) von dem Mental Health Programm „HOPE“ und einem „Critical Incident Response Programme“.

### Wahlen

Auch dieses Jahr fanden wieder Wahlen statt. Das Hauptaugenmerk lag erneut auf den Wahlen der Executive Committee Officer. Capt. Ron Hay (USA) wurde zum Vice-President und Capt. Wouter Houben (Niederlande) zum neuen Executive Vice-President (EVP) Administration, Membership & Finance gewählt. Weiterhin wurde FO Stacey Jackson (Canada) zum EVP Technical & Safety Standards (TSS) und Capt. Kevin Judkins (United Kingdom) zum EVP Professional & Government Affairs (PGA) gewählt. Mit Capt. Rola Hoteit (Libanon) und FO Stacey Jackson wurden erstmals zwei Frauen in den IFALPA Vorstand gewählt.

Im Rahmen des am Samstagabend stattfindenden Galadinner wurde VC-Mitglied Capt. (rtd.) Klaus Sievers für seinen Einsatz und seine herausragenden Leistungen im Interesse des Cockpitpersonals mit dem „Scroll of Merit“ Award ausgezeichnet (s. Artikel auf der folgenden Seite).

Die dominierenden Themen in der Region **South America** (SAM) waren die o.g. RCO Kampagne, Wet Lease, Ausfluggung und Kabotage. Auch der Druck von den CEOs der Fluggesellschaften, Flugzeuge und Besatzungen zwischen verschiedenen Ländern einzusetzen, steigt stetig. In Argentinien, Peru, Brasilien und Panama ist die Flugauslastung bereits wieder auf dem Niveau vor der Pandemie, wobei das Streikrecht

weiterhin missachtet wird. Außerdem berichtete die Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) von den Weiterentwicklungen zu den Themen Mental Health und Critical Incident Response.

Die Delegation der VC hat sich ausdrücklich für die mexikanische Gastfreundschaft bedankt und wird den internationalen Austausch im kommenden Jahr auf der 79. IFALPA Konferenz in Incheon, Südkorea fortsetzen.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Die VC-Vertreter auf der 78. IFALPA-Konferenz in Mexico City

#### Die wichtigsten Themen auf einen Blick

**Reduced Crew Operations (RCO):** Die IFALPA setzt sich weiterhin vehement gegen die Pläne von Fluggesellschaften und Herstellern ein, Piloten aus dem Cockpit zu entfernen.

**Atypische Beschäftigungsverhältnissen** für Piloten stellen weiterhin eine Herausforderung dar.

**Entwicklung von Programmen zur psychischen Gesundheit** von Piloten spielt in den Mitgliedsor-

ganisationen zunehmend eine Rolle. **GPS-Jamming und Spoofing** nehmen weltweit zu und werden immer problematischer.

**Regionale Herausforderungen:** Die IFALPA hat sich mit den spezifischen Herausforderungen in verschiedenen Regionen der Welt befasst, darunter der Mangel an Ressourcen in Afrika und dem Nahen Osten, der Pilotenmangel in China und der Druck auf Piloten in Südamerika.

## CPT(ret.) Klaus Sievers erhält IFALPA „Scroll of Merit“

Auf der diesjährigen IFALPA-Konferenz in Mexico City wurde VC-Mitglied Klaus Sievers für sein langjähriges Engagement ausgezeichnet.



© Klaus Sievers

Klaus Sievers (rechts) und IFALPA-Präsident Amornvaj Mansumitchai

### Anke Fleckenstein

Leiterin Kommunikation  
Vereinigung Cockpit e.V.

Klaus hat sich durch seine herausragenden Leistungen in verschiedenen Bereichen der Luftfahrt um die Pilotenschaft und die Sicherheit im Luftverkehr verdient gemacht. Er wirkt seit den 1980er Jahren aktiv in die IFALPA mit und hat dort mit seinen fliegerischen Fähigkeiten, seinem tiefgreifenden Fachwissen und seinem unermüdlichen Engagement für die Pilotengemeinschaft auf nationaler und internationaler Ebene wichtige Arbeit geleistet.

So war Klaus in den 1990er Jahren daran beteiligt, auf wissenschaftlicher Ebene Informationen über das Verhalten von Wirbelschleppen, die von Flugzeugen erzeugt werden, und deren Auswirkungen auf nachfolgende Flugzeuge auf kurze Entfernungen zu sammeln. Diese Dokumentation trug dazu bei, sicherer Abstands-

standards im Endanflug zu definieren.

Ein weiterer von Klaus' Verdiensten ist die Entwicklung der 8,33-kHz-Kommunikationskanäle, um den Mangel an VHF-Frequenzen zu beheben, sowie seine Beteiligung beim komplexen Thema GPS-Navigation und damit verbundenen Procedures. Mit seiner Hilfe konnten Innovationen vorangetrieben und die technologische Entwicklung von der Pilotenschaft aktiv mitgestaltet werden.

Besonders hervorzuheben ist sein Einsatz anlässlich der Vulkanasche-Ereignisse im Jahre 2010. Seine Expertise und sein Engagement, auch in NATO-Gremien, haben entscheidend dazu beigetragen, Erkenntnisse aus dieser Krise zu gewinnen und die Sicherheit im Luftverkehr zu gewährleisten. Im vergangenen Jahr erhielt Klaus den renommierte Excellence Award des Applied Vehicle Technology (AVT) Panel der NATO Science and Technology Organization, wo er seine Expertise zu Auswirkungen von Umweltpartikeln, wie z.B. Vulkana-

sche, auf die Flugsicherheit in einer Forschungsgruppe von Fachleuten einbringen konnte.

Klaus hat über die Jahre als Vertreter in diversen Gremien und Ausschüssen mitgearbeitet, zum Beispiel als Vertreter der IFALPA im ICAO MET PANEL, wo er sich für die Verbesserung der meteorologischen Informationsversorgung im Cockpit einsetzte. Sein Engagement für die Implementierung von Weltraumwettervorhersagen in die ICAO-Dokumente ist ungebrochen und unterstreicht seinen Weitblick in Sicherheitsfragen. Darüber hinaus arbeitet Klaus seit vielen Jahren in der AG Air Traffic Services der VC sowie dem IFALPA ATS Committee mit und setzt sich auch auf ECA-Ebene und in Arbeitsgruppen von Eurocontrol für die Interessen der internationalen Pilotengemeinschaft ein.

Klaus ist ein Vorbild für uns alle. Seine profunden Kenntnisse, sein unerschütterliches Engagement, seine unerschöpfliche Energie und seine tiefe Leidenschaft für die Luftfahrt machen ihn zu einem herausragenden Vertreter unseres Berufsstandes.

Lieber Klaus, wir danken dir für deinen herausragenden Einsatz und gratulieren zu dieser prestigeträchtigen Auszeichnung!

### Klaus Sievers

Seine berufliche Laufbahn begann Klaus als FO auf B737 bei Lufthansa, bevor er nach seinem Upgrade zum Kapitän auf B747 200 für Lufthansa Cargo und bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2016 auf der B747-400 und der 747-8 für Lufthansa flog. Auch nach seiner aktiven Flugzeit bleibt er der Luftfahrt und der Pilotengemeinschaft verbunden.

### Scroll of Merit

Mit der Scroll of Merit würdigt die IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations) herausragende Leistungen einzelner Mitglieder. Sie ist ein Zeichen der höchsten Wertschätzung und Anerkennung für diejenigen, die sich in besonderem Maße für die Vereinigung und die Pilotengemeinschaft eingesetzt haben und deren Engagement und Leistungen zur Verbesserung der Flugsicherheit beigetragen haben.



© Klaus Sievers

Die Scroll of Merit ist eine der wichtigsten Auszeichnungen der IFALPA.

# ECA Industrial Working Group Meeting

Am 27. und 28. März 2024 öffnete unser europäischer Dachverband, die European Cockpit Association (ECA), die Türen ihres neuen Büros für ein ECA IND WG Meeting in Brüssel.

## Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen

Vereinigung Cockpit e.V.

Für die Vereinigung Cockpit (VC) nahmen James Phillips (ECA IND WG-Chairman), Lars Frontini (ehem. Vorstand), Magnus Latus (Malta Air-TK), Tobias Hinsch (AG DAS) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) teil. Da die internationale Arbeit der ECA von größter Bedeutung für den Erhalt von fairen Arbeitsbedingungen ist, sind die Beiträge der VC auf europäischer Ebene gerne gesehen.

Insgesamt kamen mehr als 15 Vertreter aus den europäischen Mitgliedsverbänden und Vertreter unterschiedlichster Trans-National Airlines (TNAs) zusammen, um sich über tarifliche, soziale und politische Themen auszutauschen. Zu den Diskussionsthemen gehörten u.a. die Strategie der ECA im Hinblick auf

soziale Themen, Treffen mit Vertretern der Generaldirektionen der Europäischen Kommission Beschäftigung, Soziales und Integration (DG EMPL), Mobilität und Verkehr (DG MOVE) und der „European Labour Authority“ (ELA). Besonderes Augenmerk erlangten durch Gastvorträge die neuen EU-Vorschriften zur Plattformarbeit („Platform work directive“) sowie „Atypische Beschäftigung, berufsbedingtes Wohlbefinden beim europäischen Cockpit- und Kabinenpersonal und die Beziehung zur Safety“. Darüber hinaus wurde auch über Commuter Travel Policies, „Work-life balance“, die Vorbereitungen auf das nächste Treffen des ICAO Air Transport Regulation Panel (ATRP) und die Reduced Crew Operations (RCO) – Kampagne safetystartwith2.com. gesprochen.

Der erste Tag begann mit einem Update aus der ECA Social Steering Group durch Anastasiia Prychta (ECA Junior Social & Industrial Affairs Manager) und Patrick



© European Cockpit Association

Die Teilnehmer des ECA Industrial Working Group Meetings

Arpino (ECA Professional Affairs Director). In diesem Zusammenhang erwähnten sie die neu entworfene „Roadmap Social Agenda 2024“. Da die Revision der Air Services Regulation (EC) 1008/2008 trotz der Verzögerung noch läuft und die Arbeit an die nächste Europäische Kommission übertragen wurde, ist es eine der Hauptprioritäten der ECA, auf eine Verbesserung der Sozialvorschriften durch eine Überarbeitung zu drängen. Das ECA-Team hat somit die Strategie zusammen mit der ECA Social Steering Group überprüft und hierzu eine „Roadmap Social Agenda 2024“ angefertigt. Zudem berichteten sie von Treffen mit Vertretern der DG MOVE welche aus unserer Sicht insgesamt leider eher ernüchternd verliefen. Weiter berichteten beide von einem Treffen mit der ELA bei dem unsere sozialen Themen wie z.B. atypische Beschäftigungen und Wetlease erneut platziert wurden. Es wurde in diesem Zusammenhang erneut auf das ECA Positionspapier „Atypical Employment“ verwiesen.

Im Anschluss sprach Tobias Müllensiefen (Legal Officer for the European Commission DG EMPL) zu EU-Vorschriften zur Plattformarbeit („Platform work directive“). Mit den neuen Vorschriften könnte gegen Fälle fälschlicher Einstufungen von Plattformbeschäftigten vorgegangen und der Weg dafür geebnet werden, dass diese Beschäftigten als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eingestuft werden, wodurch der Zugang zu ihren Rechten als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach EU-Recht erleichtert würde. Es wurden dabei Parallelen aber auch Unterschiede zu unserem Arbeitsumfeld deutlich, wie sich in einer Diskussionsrunde im Anschluss an den Vortrag zeigte. Aktiv ist die DG EMPL im Übrigen nur geworden, weil es auffällig viele Gerichtsverfahren gab (keine Reports/Daten = kein Problem). Erwähnenswert ist auch, dass in der Vorschrift das erste Mal die widerlegbare Annahme eines Arbeitsverhältnisses formuliert wurde.

Danach folgte ein weiterer Gastvortrag von Dr. Lien Valcke (Universität Gent), die die Ergebnisse ihrer Dissertation „Happiness in the sky? (Atypical) employment, job-related wellbeing in European cockpit and cabin crew, and the relationship with safety (behavior)“ vorstellte. In ihrem Vortrag analysierte sie den Zusammenhang zwischen den Beschäftigungsbedingungen, der damit verbundenen Managementkultur und dem allgemeinen (psychischen und physischen)

Wohlbefinden des europäischen Cockpit- und Kabinenpersonals und versuchte die Frage zu klären, ob letzteres die Sicherheit (das Verhalten) im beruflichen Kontext beeinflusst. Ihre Untersuchung wird aus Sicht der Arbeitnehmer durchgeführt und besteht aus einer umfangreichen Literaturstudie und einer Analyse des bestehenden Rechtsrahmens, basiert aber hauptsächlich auf verschiedenen, selbst erhobenen Datensätzen und damit verbundenen statistischen Analysen. Die Ergebnisse ihrer Doktorarbeit zeigen, dass sich die Arbeitsbedingungen und der Beschäftigungskontext des europäischen Flugpersonals in den letzten 10 Jahren nicht verbessert haben. Gerade die Legacy-Carrier haben sich in Richtung der Low-Cost-Carrier entwickelt. Darüber hinaus konnte sie feststellen, dass der „grüne Wandel“ und die Covid-19-Krise zusätzlichen Stress und Druck auf die Löhne, die Arbeitsplatzsicherheit und die Arbeitsbedingungen ausgeübt und zu einem noch stärker entmenschlichenden Managementstil geführt haben. Die größten Einflüsse auf die Flight Safety haben dabei der Managementstil, das persönliche Wohlbefinden und sozioökonomische Faktoren. Leider ignorieren nicht nur die Airlines, sondern auch die EASA diese Erkenntnisse, da sie nicht einfach mit Kennzahlen zu managen sind. Allerdings gäbe es durchaus Methoden, die man nutzen könnte. Die Untersuchungen haben zudem ergeben, dass die Gewerkschaftszufriedenheit ein wichtiger und signifikanter Puffer ist. Die Bedeutung einer aktiven Verhandlungskultur, der Anerkennung der Gewerkschaften und des sozialen Dialogs in der Luftfahrt sollte daher nicht unterschätzt werden, so Dr. Valcke.

Darüber hinaus stand das Thema „Interoperability“ auf der Agenda. Viele Fluggesellschaften arbeiten heute mit AOCs, die von verschiedenen europäischen Mitgliedstaaten ausgestellt wurden. Die gemeinsame Nutzung von Piloten – offiziell „Crew Interoperability“ genannt - ist ein von der EASA geprüftes Konzept, das ihnen mehr Flexibilität zu einem niedrigeren Preis bieten soll. Das EASA BIS Crew Interoperability befindet sich derzeit immer noch in der Bearbeitung. Eine Veröffentlichung ist für Q1/2024 geplant. Enttäuschenderweise ist man an die ECA nur zu „sozialen“ Aspekten herangetreten. Fest steht aber, dass selbst grundlegende Fragen wie zum Beispiel, ob einzelne Personen oder ganze Crews ausgetauscht werden können, nicht geklärt sind. Aktuell ist der Wildwuchs enorm und

eine Regulierung daher sinnvoll. Erfreulicherweise besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der European Transport Workers' Federation (ETF) und der ECA zu diesem Thema. Siehe hierzu auch die ECA Position.

Ein interessanter Aspekt zum Thema RCO wurde von Mark Segaloff, der als Gast von der ALPA-I berichtet hat, genannt: Die Homeland Security, dem Ministerium für Innere Sicherheit der USA, verlangt noch heute zu jeder Zeit mindestens zwei Personen im Cockpit. Interessant war auch die durch eigene Daten belegte Aussage, dass von den über 62-jährigen Piloten nur 30 Prozent voll für den Flugdienst zur Verfügung stehen.

Außerdem wurde von den Vorbereitungen auf das nächste Treffen des ICAO ATRP berichtet. In Vorbereitung der Sitzung wurden die ersten Entwürfe zu Arbeitspapieren bzw. Leitlinien übermittelt. Hierbei

handelt es sich um die Themen Investmentkonvention, Bedarf der Entwicklung eines eigenständigen internationalen Übereinkommens für Nur-Frachtdienste, Unbemannte Luftfahrt, Entwicklung von Leitlinien zur Handhabung von Luftverkehrsabkommen in Krisenzeiten und Artikel 15 des Abkommens von Chicago. Die VC hat hierzu ihre Kommentare entsprechend an das Referat LF 10 (Luftverkehrspolitik) des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) übermittelt. Neben der Vorstellung der einzelnen nationalen „Industrial Reports“ wurden erneut die für dieses Jahr geplanten Umfragen zu Fatigue, Social Rating und eine Gent Umfrage 2.0 beworben. Bereits an dieser Stelle möchten wir uns bei James Phillips, welcher im Oktober sein Amt als ECA IND WG Chairman niederlegen wird, für sein langjähriges internationales Engagement bedanken. Das nächste Meeting der ECA IND WG soll aller Voraussicht nach am 01. - 02. Oktober 2024 stattfinden.

**Der QR Code enthält den Link zum vollständigen Positionspapier der ECA.**



Position paper

# Atypical employment

**TACKLING ABUSES FROM ATYPICAL AIRCREW EMPLOYMENT**  
**Building a legislative framework that closes the loopholes**



# Die Bedeutung einer zweiköpfigen Cockpit-Besatzung für die Flugsicherheit

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Verständnis dafür, was wir im Team als Pilotinnen und Piloten jeden Tag leisten ist in unserem Kreis in jedem Fall vorhanden. Die Vorstellung, dass in Zukunft der Reiseflug in einer one-person-show betrieben werden soll, lässt viele von uns den Kopf schütteln. Leider handelt es sich dabei jedoch nicht mehr um ferne Zukunftsmusik. Das Verständnis für unsere Arbeit und die Bedingungen, die wir benötigen, um unsere beste Leistung abrufen zu können, sind leider außerhalb der Pilotenschaft zum Teil nur begrenzt vorhanden. Derzeit arbeitet die EASA unter Einwirkung der Industrie sehr bestrebt daran, die gesetzlichen Voraussetzung für die Reduzierung der Mindestbesatzung im Cockpit zu schaffen. Die EASA plant eine reduced crew operation schon 2027 einführen zu können. Die Flight Safety Abteilung arbeitet in engster Abstimmung mit unserem europäischen Dachverband ECA daran, unsere Perspektive in dieses Gesetzgebungsverfahren einfließen zu lassen. Wir stehen in engem Kontakt mit den deutschen Behörden und diskutieren an vorderster Front in Brüssel mit.

Erst dann, wenn jegliche Bedenken durch technologischen Fortschritt ausgeräumt werden konnten und sich eine Verbesserung des derzeitigen Sicherheitsniveaus entwickelt, kann eine Reduzierung der Mindestbesatzung für uns in Frage kommen. Was dazu alles zu überwinden ist, zeigt euch der folgende Artikel.

Eure

Vivianne Rehaag  
Vorständin



Vivianne Rehaag

© Vereinigung Cockpit

# Warum Automatisierung und KI das menschliche Team nicht ersetzen können

**Dr. Daniel Schaad**

Leiter Flight Safety

Vereinigung Cockpit e.V.

Die Diskussion über die Rolle von Pilotinnen und Piloten im Cockpit von Verkehrsflugzeugen hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Mit dem Fortschritt der Automatisierung und künstlicher Intelligenz (KI) in der Luftfahrt wird von wirtschaftlicher, politischer und technischer Seite zunehmend die Notwendigkeit von zwei Besatzungsmitgliedern im Cockpit in Frage gestellt. Dennoch bleiben vielfältige und entscheidende Gründe bestehen, warum ein professionell trainiertes Team aus zwei Menschen auch in Zeiten hochentwickelter Automatisierung und künstlicher Intelligenz im Cockpit immer noch unerlässlich ist.

## **Automatisierung und KI - Unterstützung und Herausforderung zugleich**

Die heute in der Luftfahrt zum Einsatz kommende Automatisierung hat zweifellos die Sicherheit und Effizienz im Luftverkehr in den vergangenen Jahrzehnten verbessert. Moderne Flugzeuge sind mit hochentwickelten Systemen ausgestattet, die viele Aspekte eines Fluges automatisieren und dabei den Menschen in Bereichen unterstützen, wo er zuvor aufgrund der mentalen und physischen Beanspruchung durchaus an die Grenzen seines Leistungsvermögens gekommen war. So können Computer heute von der Navigation über die Flugleistungskontrolle bis zur automatischen Landung eine Vielzahl von Aufgaben übernehmen, die einst ausschließlich und unmittelbar von Piloten und Pilotinnen ausgeführt wurden.

Dennoch ist es wichtig zu erkennen, dass Automatisierung (und im Weiteren auch KI) auf absehbare Zeit die menschliche Komponente im Cockpit nicht werden ersetzen können und dass dabei insbesondere auch der Aspekt der Teamarbeit zweier Besatzungsmitglieder entscheidend ist. In der Diskussion um die Bedeutung von zwei Piloten im Cockpit von Verkehrsflugzeugen ist es daher wichtig, die adaptive Natur des menschlichen Reglers und die Vorteile menschlicher Teams in Notsitua-

tionen zu betonen. Diese Aspekte tragen maßgeblich zur Sicherheit und Effizienz des Flugbetriebs bei.

## **Der Mensch als adaptiver Regler**

In der Regelungstechnik wird ein System als Regelkette betrachtet, das ausgehend von verschiedenen Eingangsgrößen darauf abzielt, einen gewünschten statischen oder dynamischen Zustand zu erreichen und/oder aufrechterhalten. Die hierbei als „Übertragungsfunktion“ bezeichneten Zuordnungsvorschriften von Eingangs- zu Ausgangsgrößen können dabei ganz unterschiedliche Charakteristika aufweisen. So kann eine Regelkette beispielsweise linear oder nicht-linear sein, dämpfende oder anfachende Elemente enthalten, u.v.m..

Der Mensch ist in einem „anthropotechnischen“ (also Mensch und Maschine beinhaltenden) Regelkreis ein bemerkenswert adaptiver Regler, dessen Verhalten und Entscheidungsprozesse sich situativ anpassen können. Anders formuliert hält der Mensch bei der Übernahme einer Regelungsaufgabe, wie z.B. als Pilotin im Cockpit, eine große Anzahl an Übertragungsfunktionen bereit, die er bei bestimmten Eingangsgrößen und Situationen abrufen kann. Die Fähigkeit des Menschen, erfolgreich adaptiv zu regeln, hängt dabei natürlich stark vom Trainingszustand der jeweiligen Person ab, weshalb regelmäßiges Training für Cockpitpersonal auch so entscheidend wichtig ist.

In Notsituationen oder bei unerwarteten Ereignissen im Flugzeug reagiert ein Pilot aber eben (anders als eine Automation) nicht nur auf vordefinierte Szenarien, sondern kann (und muss) die eigenen Handlungen kontinuierlich an sich dynamisch verändernde Bedingungen anpassen. Diese Fähigkeit zur Anpassung ist ein entscheidender Vorteil gegenüber rein automatisierten Systemen, die möglicherweise Schwierigkeiten haben, flexibel auf neue oder unvorhergesehene Situationen zu reagieren, auch wenn es Bestrebungen gibt, genau diese Fähigkeit durch Künstliche Intelligenz (KI) zu ermöglichen.

Hierbei stellt sich allerdings die Frage nach dem Black-Box Verhalten von KI-Systemen, bei denen - anders als bei einer rein deterministischen Automatisierung, wie sie bisher in Verkehrsflugzeugen zum Einsatz kommt - die Übertragungsfunktionen vollends intransparent sind, was im Kontext der Steuerung komplexer Verkehrssysteme natürlich gänzlich unerwünscht ist. Nun ließe sich argumentieren, dass auch die genauen Übertragungsfunktionen des Menschen in seinem Handeln als Pilot oder Pilotin nicht transparent im Sinne einer vollständigen mathematischen Beschreibung sind, dennoch folgen sie der im Rahmen von Training und Hintergrundwissen aufgebauten Expertise eines „vernünftigen“ Reglers, der neben dem Abrufen der verinnerlichteten Wissens- und Verfahrensbibliotheken eben auch gleichzeitig zur teamorientierten Problemlösung imstande ist.

Gleichzeitig ist in diesem Zusammenhang auch entscheidend, dass Pilotinnen und Piloten über ein eigenes Situationsbewusstsein verfügen, oder einfach ausgedrückt: Sie wissen, dass sie fliegen und berücksichtigen dies in ihren Entscheidungen und Aktionen. Dieses Bewusstsein fehlt bislang jedem auch noch so weit entwickelten KI-System und es ist fraglich, ob KI jemals in der Lage sein wird ein eigenes Bewusstsein zu generieren.

### **Beschleunigung der Situationsanalyse und Problemlösung durch Teamwork**

Insbesondere in Notsituationen trägt die Anwesenheit von zwei Piloten im Cockpit zu einer Beschleunigung der Situationsanalyse und Problemlösung bei. Die Parallelisierung von Arbeits- und Problemlösungsschritten ermöglicht es, mehrere Aspekte einer Situation gleichzeitig zu erfassen und zu bewerten.

Während sich eine der beiden Piloten auf die unmittelbaren Handlungen der Flugführung konzentrieren kann, wie beispielsweise das Stabilisieren des Flugzeugs oder die Kommunikation mit der Flugverkehrskontrolle, kann das andere Crewmitglied die Situation analysieren, alternative Lösungen evaluieren und zusätzliche Informationen sammeln. Diese parallelen Aktivitäten ermöglichen eine schnellere und umfassendere Reaktion auf die Krise, insbesondere dann, wenn beide effizient miteinander kommunizieren, wie es im Rahmen des heute üblichen „Crew Resource Managements“ (CRM) umfassend trainiert wird.

Im Gegensatz dazu würde das sequenzielle Bearbeiten von Problemen durch nur eine Pilotin in Notsituationen schnell zu einer Überlastung des einzelnen Menschen führen. Die menschliche Kapazität zur Informationsverarbeitung und Entscheidungsfindung ist begrenzt und in Stress-Situationen kann die Fähigkeit eines Einzelnen, angemessen zu reagieren, erheblich beeinträchtigt sein.



Das wiederum führt unter Umständen zu mangelhafter Problemanalyse und unzureichender Lösungsfindung, was das Risiko von Fehlentscheidungen und schwerwiegenden Folgen für die Sicherheit eines Fluges erhöht. Hier ist derzeit auch keine Abhilfe durch die Interaktion beispielsweise mit einem KI-gesteuerten virtuellen Co-Piloten absehbar, da die soziale Dimension gemeinschaftlicher menschlicher Problemlösung mehr ist als die reine sprachliche Kommunikation und von vielen sensorischen Faktoren abhängt, die bislang nur Menschen in ihrer Interaktion aufbringen können.

Zudem gilt es zu erkennen, dass nur bei mindestens zwei Besatzungsmitgliedern der Abgleich mentaler Modelle und Lösungsansätze zu einer Redundanz und damit einhergehend zu einer Fehlerverhinderung führt. Sollte im Lösungsprozess ein mentales Modell fehlerhaft sein, kann dies erst im Abgleich mit einem zweiten auffallen und ermöglicht es somit, Fehler oder einen „Tunnelblick“ zu verhindern. Diese Redundanz fehlt bei Single Pilot Konzepten gänzlich.

#### **Bore-Out Gefahr durch Automatisierung: Das Zwei-Personen-Cockpit als wichtige operative Redundanz nicht nur bei Start und Landung**

Der Einsatz zweier Pilotinnen und Piloten im Cockpit von Verkehrsflugzeugen hat noch eine weitere Dimension, die insbesondere in Zeiten fortschreitender Automatisierung an Bedeutung gewinnt. So kann ein hoher Grad an Automatisierung in der vertikalen und horizontalen Flugführung, dem Flugzeugsystemmanagement (Fuel und Engine), sowie der Kommunikation (z.B. durch digitales Position Reporting, etc.) insbesondere bei Langstreckenflügen dazu führen, dass Piloten und Pilotinnen in einen

Zustand der Langeweile und Unterforderung geraten, der unter Umständen die Aufmerksamkeit beeinträchtigt und die Reaktionsfähigkeit im Notfall verringert, was einmal mehr nur durch die Redundanz mittels zweiter aktiver Besatzungsmitglieder aufgefangen werden kann. Das gilt somit insbesondere auch im Langstrecken-Reiseflug, der oft von Befürwortern eines Ein-Personen-Cockpits fälschlicherweise als bester Anwendungsfall für „Reduced Crew Operations“ (RCO) dargestellt wird.

#### **Fazit**

Die hier diskutierten Aspekte des Menschen als adaptivem Regler in der Funktion einer Flugzeugführerin zeigen, dass die Herausforderung im Finden einer optimalen Balance zwischen Automatisierung und menschlicher Interaktion im Spannungsfeld zwischen Überlastung und Bore-Out liegt, während zugleich die Problemlösung in kritischen Systemzuständen am effizientesten durch die Kooperation zweier menschlicher Operateure sichergestellt werden kann. Diese Teamwork-Fähigkeit kann heute ebenso wenig von einer KI emuliert werden, wie die fachliche Tiefe des menschlichen Repertoires an adaptiven Übertragungsfunktionen.

Ebendiese adaptive Natur des menschlichen Reglers und die Fähigkeit zur Beschleunigung der Situationsanalyse und Problemlösung durch Teamwork im Cockpit sind entscheidende Elemente für die Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrs. Nur die Anwesenheit von zwei Piloten oder Pilotinnen ermöglicht es somit, die menschlichen Ressourcen optimal zu nutzen und die situativen Herausforderungen des Fliegens auf eine effektive und sichere Weise zu bewältigen.

# Pilot Fatigue während der Sommerreise- welle

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

der Sommer ist jedes Jahr besonders arbeitsreich. Von der Flughafensicherheit und der Gepäckabfertigung über die Flugsicherheit bis hin zu Euch als Pilotinnen und Piloten - das gesamte Luftfahrtsystem gerät unter Druck und arbeitet mit nur sehr kleinen Puffern.

Die Ermüdung der Besatzung während des Arbeitstages oder über Tage und Wochen hinweg ist eine realistische und unmittelbare Gefahr für die Flugsicherheit! Wir gehen davon aus, dass es in der Sommerreise-welle durch Überlastungen im System Luftverkehr zu zahlreichen Verspätungen und Ausfällen kommen wird. Damit sind oftmals zeitliche Überlastungssituationen verbunden, die zu Übermüdung und Erschöpfung von Crews führen.

In Ausnahmefällen können Crews auch über ihre erlaubten Dienstzeiten hinaus weiterarbeiten. Dies wird mit sogenannten Kommandantenentscheiden ermöglicht, mit denen die Kapitänin oder der Kapitän einen längeren Dienst anweisen kann. Die Flugsicherheitsexperten der Vereinigung Cockpit beobachten mit Sorge, dass die Zahl der Kommandantenentscheide in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat. Mittlerweile werden oftmals Fehlplanungen der Fluggesellschaften mit Kommandantenentscheiden wieder „geradegebügelt“. Sie sind aber von ihrer Konzeption her definitiv nur für den absoluten Ausnahmefall gedacht und nicht dazu da, die Folgen normaler „Betriebsstörungen“ und zu knapp ausgelegter Dienstpläne auszugleichen.

Denkt bitte also daran, dass ausgeruht und wach zu sein der Schlüssel für einen sicheren Betrieb ist.

Deshalb:

- Wenn ihr nicht genug Schlaf bekommen und/oder ihr euch fluguntauglich fühlen solltet, meldet euch arbeitsunfähig und ruht euch aus. Dies ist i.Ü. eine gesetzliche Verpflichtung.
- Wenn ihr im Laufe des Tages so müde werden solltet, dass ihr euren Dienst nicht mehr sicher verrichten könnt, meldet euch fatigued und scheidet noch vor dem nächsten Flug aus dem Dienst aus. Dies ist ebenfalls eine gesetzliche Verpflichtung.

- Wenn ihr von eurem Arbeitgeber gebeten werden, eure Flugzeiten nach „Ermessen des Kommandanten“ zu verlängern (s.a. oben) - z. B. aufgrund von Verspätungen, die sich im Laufe des Tages angesammelt haben - überprüft eure eigene Wachsamkeit und die eurer Kolleginnen und Kollegen, und wenn ihr oder andere Besatzungsmitglieder müde sein solltet, verlängert auf keinen Fall euren Dienst. Auch dies ist eure gesetzliche Verpflichtung (s.a. [https://www.eurocockpit.eu/sites/default/files/2018-11/SpotOn\\_1.3\\_Commanders\\_Discretion\\_18\\_0731\\_F.pdf](https://www.eurocockpit.eu/sites/default/files/2018-11/SpotOn_1.3_Commanders_Discretion_18_0731_F.pdf)).

- Bei Zweifeln über die nach EU-Recht zulässigen Höchstflugzeiten kontaktiert euren Arbeitgeber oder uns.

- Wenn ihr müde seid - meldet es! Auch dies ist eure gesetzliche Pflicht. Verwendet hierzu das Meldeformular und -verfahren eurer Fluggesellschaft; falls nicht vorhanden, verwendet die ECA Guidance & Reporting Vorlage ([https://www.eurocockpit.eu/sites/default/files/2019-07/FRM\\_FATIGUE\\_Reporting\\_ECA\\_Template\\_Guidance\\_16\\_0902\\_F.pdf](https://www.eurocockpit.eu/sites/default/files/2019-07/FRM_FATIGUE_Reporting_ECA_Template_Guidance_16_0902_F.pdf)).

- Sollte euer Arbeitgeber Druck auf euch oder eure Kolleginnen und Kollegen ausüben, damit ihr übermüdet fliegt, oder Disziplinarmaßnahmen androht, wendet euch an uns. Falls erforderlich, werden wir die EASA und das LBA darüber in Kenntnis setzen. Ihr könnt natürlich auch direkt den EASA-Kanal für vertrauliche Sicherheitsmeldungen nutzen, um sicherheitsrelevante „Fehlverhalten und Unregelmäßigkeiten“ zu melden (<https://www.easa.europa.eu/en/confidential-safety-reporting>).

In diesem Sinne wünschen wir Euch einen nicht zu stressigen, erfreulichen und vor allem sicheren Sommer 2024.

Many happy landings,  
Eure Flight Safety

# VC-Flughafencheck 2024

Erstmals in Zusammenarbeit: Vereinigung Cockpit und Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers bewerten die Flughäfen in Deutschland und Schweiz auf ihre Sicherheit. Das besondere Augenmerk liegt in diesem Jahr auf dem Thema Runway Incursions und der Ausstattung der kleineren Flughäfen.



© Freepik

## AG Airport & Ground Environment

### Vereinigung Cockpit

Die Luftfahrt ist international und so haben wir dieses Jahr zusammen mit der Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers einen Blick über den Tellerrand in die Schweiz gewagt und die Flughäfen Zürich, Genf und Basel in unsere Bewertung aufgenommen. Wir freuen uns, die Schweizer Kollegen an Bord zu haben und hoffen, den Flughafencheck in Zukunft auf weitere Länder ausweiten zu können.

Auf Platz 1 befindet sich auch in diesem Jahr wieder der Flughafen München, der durch seine exzellente Ausstattung erneut der Gewinner des Flughafen-

checks ist. Knapp dahinter liegt Leipzig auf Platz 2, wo im Gegensatz zu München nicht auf allen Bahnen ein Instrumentenlandesystem mit Entfernungsmessung (ILS-DME) verbaut ist. Neu hinzugekommen und direkt auf Platz 3 gelandet ist der Flughafen Zürich. Auf Grund der konsequenten Nutzung von Stopbars bei Tag und Nacht verdrängt Zürich den bisher drittplatzierten Flughafen Stuttgart auf Platz 4.

Auf den hinteren Plätzen gab es ebenfalls Bewegung: So konnten sich z.B. die Flughäfen Weeze und Friedrichshafen durch ihre vorbildliche Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cockpit verbessern.

### Runway Incursions: Stopbars können Unfälle verhindern

Runway Incursions sind weltweit zu einem Problem von höchster Brisanz geworden. Eine Runway Incursion beschreibt die unerlaubte Anwesenheit von einem oder mehreren Fahr- oder Flugzeugen im Sicherheitsbereich einer Start- bzw. Landbahn (Runway).

Die US-Luftfahrtbehörde FAA meldet für das Jahr 2023 insgesamt 1.756 Runway Incursions. Das sind fast fünf pro Tag! Es ist schwierig, präzise Zahlen für Europa oder Deutschland zu finden, aber in Anbetracht der Verkehrszahlen und anhand der Berichte von Flughäfen liegt die Zahl der Runway Incursions bei schätzungsweise zwei pro Woche. Diese Zahlen sind alarmierend und es ist zu erwarten, dass sie mit zunehmenden Verkehrszahlen weiter steigen werden.

Weltweit führen Runway Incursions zu fünf Prozent der Unfälle im Luftverkehr und machen ein Drittel der tödlichen Unfälle aus. Betrachtet man das Accident Dashboard der Flightsafety Foundation sind im Durchschnitt ein bis zwei Todesopfer pro tödlichem Unfall zu beklagen. Die AG AGE der Vereinigung Cockpit empfiehlt daher seit Jahren die Nutzung von Stopbars, um das Risiko von Runway Incursions zu minimieren. Dabei handelt es sich um rote Lichterketten an den Rollwegen, die auf eine Runway führen, und die dabei helfen können Unfälle zu vermeiden.

Welche katastrophalen Auswirkungen Runway Incursions haben können, lässt der Unfall in Haneda Anfang des Jahres erahnen. Ein wahrscheinlicher Faktor, der dort zur Kollision von zwei Flugzeugen führte, war, dass die Stopbars zum Unfallzeitpunkt defekt waren – eine Auffanglinie, die das Unglück hätte verhindern können. Dies verdeutlicht, dass jede Runway Incursion eine zu viel ist und die auslösenden Faktoren genau betrachtet und mitigiert werden müssen.

Mit Fokus auf Europa lässt sich feststellen, dass die schwersten Unfälle in Folge von Runway Incursions hier stattgefunden haben: Teneriffa 1977 mit 583 und Mailand Linate 2001 mit 114 Todesopfern. In Linate war unter anderem ein System defekt, das den Lotsen über das Überrollen der Haltelinie an der Runway hätte warnen können. Das österreichische Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

### Flughafencheck 2024

#### Die Gewinner

1. München  
Der Flughafen überzeugt auch in diesem Jahr mit seiner exzellenten Ausstattung.
2. Leipzig  
Dicht hinter dem Flughafen München, jedoch sind in Leipzig nicht alle Bahnen mit einem Instrumentenlandesystem mit Entfernungsmessung (DME) ausgestattet sind.
3. Zürich  
Zum ersten Mal in der Bewertung landet der Airport Zürich direkt unter den ersten drei. Ausschlaggebend dafür ist die konsequente Nutzung von Stopbars bei Tag und Nacht.

und Technologie erklärte kürzlich auf der EASA Safety Week (Youtube), dass es in Österreich seit der Einführung von Stopbars, die Tag und Nacht unabhängig vom Wetter genutzt werden, kaum eine Runway Incursion gab. Außerdem wurde hier auch ein häufig von deutschen Flughäfen vorgebrachtes Argument entkräftet: Der Gewinn an Sicherheit kostet nur ca. drei Prozent an Verkehrskapazität.

Auf Basis dieser traurigen Zahlen und Fakten empfehlen u.a. die ICAO in ihrem Global Runway Safety Action Plan und Runway Safety Handbook sowie die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) in ihrem Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI) die Nutzung von Stopbars 24/7 sowie die Teilnahme von Pilotenverbänden an Local Runway Safety Teams. Umso unverständlicher ist es aus Sicht der VC, dass man sich in Deutschland nach wie vor gegen die Einführung von Stopbars, die Tag und Nacht genutzt werden, sträubt und einige Flughäfen Pilotenverbände, die zu mehr Sicherheit beitragen könnten, aus ihren Local Runway Safety Teams ausschließen.

### Die wichtige Rolle der kleineren Flughäfen

Eine wichtige Neuerung in diesem Jahr betrifft die kleineren Flughäfen. Aus Pilotensicht ist deren gute Ausstattung von großer Bedeutung, da sie häufig als Ausweichflughäfen für große Drehkreuze fungieren, z.B. bei Unwettern am Zielflughafen oder Vorfällen mit Drohnen, und dann eine große Anzahl von Flugzeugen aufnehmen und abfertigen müssen. Trotz dieser wichtigen Funktion werden Landes- und Bundesgelder laut Aussage einiger Flughäfen ungleich verteilt.

Aus diesem Grund möchten wir die Ergebnisse nochmals etwas differenzierter betrachten und die kleineren Flughäfen jeweils mit ähnlich großen Flughäfen vergleichen. Da es keine einheitliche Klassifizierung der Flughäfen gibt, haben wir uns entschlossen sie nach ihren Verkehrszahlen aufzugliedern. Hier liegt eine Schallmauer bei 50.000 Flugbewegungen im Jahr.

Generell ist das Sicherheitsniveau auch an den kleineren Flughäfen in Deutschland sehr hoch. Auf Grundlage dieser neuen Betrachtungsweise erreicht der Flughafen Bremen Platz 1, Kassel folgt auf Platz 2 vor Erfurt auf Platz 3. Frankfurt Hahn, Karlsruhe, Münster/Osnabrück und Dresden folgen dicht dahinter.

Was dieses Ergebnis besonders interessant macht, ist die große Ähnlichkeit der beiden Tabellen. In der Gesamtbetrachtung sind nur die ersten vier Plätze den Großflughäfen München, Leipzig, Zürich und Stuttgart vorbehalten. Darauf folgen, unterbrochen von Köln, sieben Flughäfen mit teils deutlich weniger als 40.000 Flugbewegungen.

### Weitere wichtige Neuerungen

Unabhängig von den einzelnen Bewertungen möchten wir auch die Bemühungen einiger Flughäfen hervorheben, die weit über deren Tagesgeschäft hinausreichen. So hat der bereits klimaneutrale Flughafen Weeze im Jahr 2023 eine weitere Photovoltaik-Anlage in Betrieb genommen und arbeitet kontinuierlich an einer zunehmenden Elektrifizierung seines Fuhrparks. In München wurde das Thema Drohnenvorfälle in einer Instagramkampagne aufgegriffen und die Sicherheit auf dem Vorfeld durch Schulungen im neuen Vorfeldkontroll-Simulator erhöht. In Hamburg wurde unter anderem ein Instrumentenlandesystem erneuert. Auch in Friedrichshafen wurde das Instrumentenlandesystem in Landrichtung 24 erneuert und die

Anflugbefeuerung auf energiesparende LED umgerüstet. In Frankfurt wurde unter anderem die Umrüstung der Rollbefeuerung auf LED vorangetrieben.

### Ausblick auf 2025

Auch im nächsten Jahr wird uns das Thema Runway Incursions weiter beschäftigen. Vielleicht kommen uns hier auch Behörden und Flughäfen zuvor und passen ihre Verfahren an die Vielzahl von Vorfällen in diesem Bereich an. Auch werden wir auf Grund immer häufiger vorkommender GPS-Störungen die Anflugverfahren näher betrachten.

### Der VC-Flughafencheck

Die Arbeitsgruppe Airport and Ground Environment (AGE) der Vereinigung Cockpit (VC) unterzieht die deutschen Verkehrsflughäfen bereits seit 1978 einem jährlichen Sicherheitscheck. Seit 1996 werden auch kleinere Flughäfen in die Untersuchung einbezogen, insofern dort nennenswerter Linienverkehr stattfindet. In diesem Jahr erstreckt sich die Untersuchung in Zusammenarbeit mit der Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers erstmals über die Grenze Deutschlands hinaus und umfasst auch die Flughäfen in der Schweiz.

Als Grundlage für die Untersuchung dient ein Kriterienkatalog, der kontinuierlich an die sich verändernden Anforderungen angepasst wird und der die aus Pilotensicht sinnvolle und für eine optimale Sicherheit notwendige Ausrüstung von Flughäfen umfasst.

Die Bewertungskriterien orientiert sich an den Vorgaben der UN-Sonderorganisation ICAO (International Civil Aviation Authority), der Internationalen Pilotenvereinigung IFALPA, den Vorgaben der Europäischen Luftfahrtbehörde EASA und Veröffentlichungen der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt Eurocontrol.

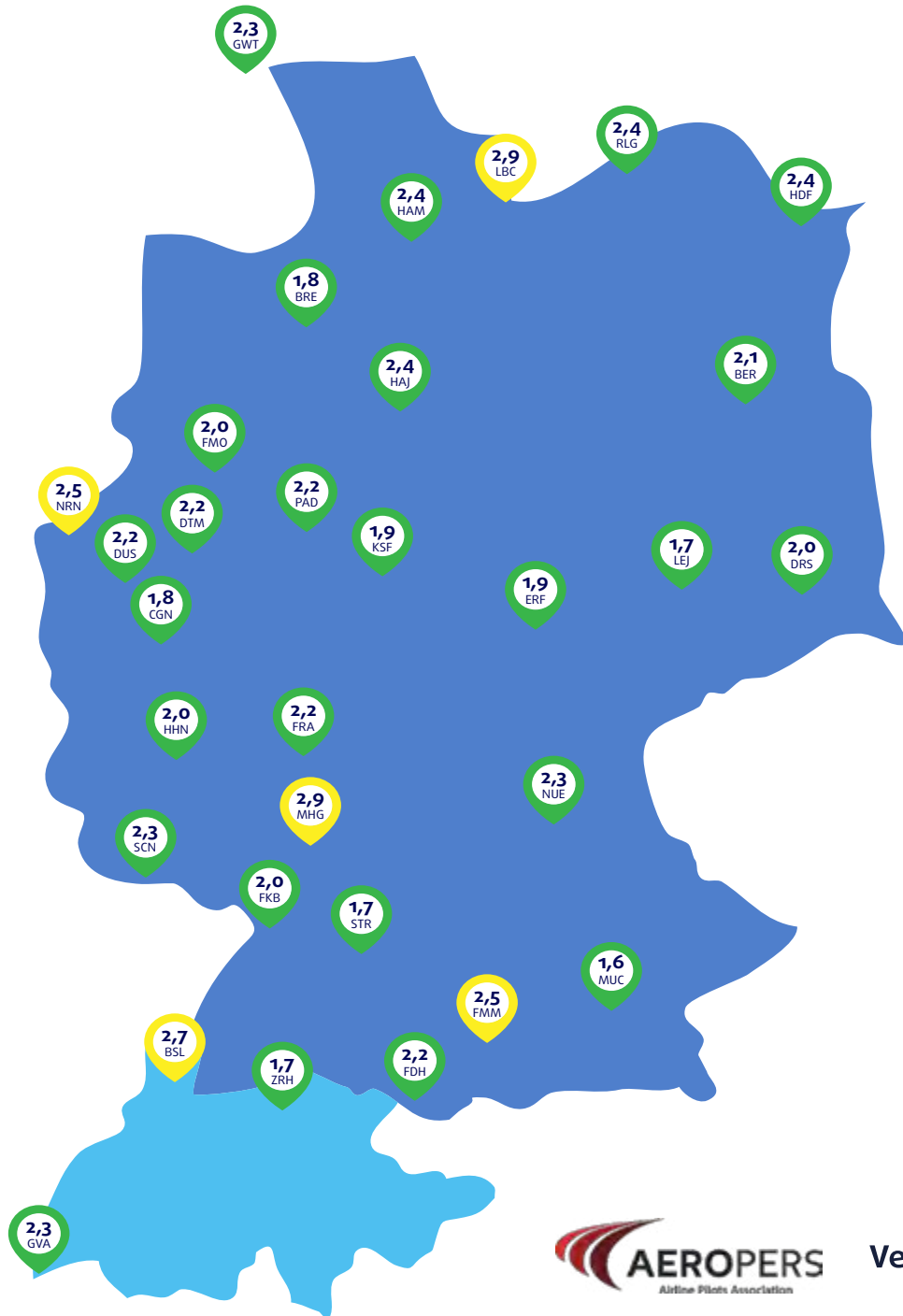
### Weitere Informationen

Youtube: EASA Safety Week 2024

<https://www.youtube.com/live/8roTkRWykmc?feature=shared>



# VC-Flughafencheck 2024



© Vereinigung Cockpit



# IFALPA ATS Treffen Luxemburg

## Stefan Fiedler

AG Air Traffic Services

Vereinigung Cockpit e.V.

Zweimal jährlich trifft sich das Air Traffic Services Committee der IFALPA, dem internationalen Zusammenschluss der nationalen Pilotenverbände. Dieses Jahr fand das dreitägige Meeting in der Woche vor Ostern in Luxemburg statt. Im September wird es zusammen mit dem internationalen Fluglotsenverband IFATCA in Madrid stattfinden.

Ziel dieses Treffens ist es, sich international auszutauschen und abzustimmen, IFALPA Dokumente (wie Policies oder Positionspapiere) zu diskutieren, und sich über nationale Probleme im Flugsicherungssystem zu unterrichten.

Schwerpunkte der Diskussionen in Luxemburg waren dieses Mal unter anderem:

### GNSS Spoofing

Jamming von globalen Satelliten-Navigationssystemen (GNSS) ist ein bekanntes Phänomen (für einige Zeit hat man kein Signal mehr) und auch für Laien durch günstige Geräte recht einfach zu bewerkstelligen. Die Änderung (Spoofing) eines GNSS-Signales ist dagegen eine andere Problematik und erfordert erhebliche Kenntnisse. Die Abhängigkeit von Flugzeugen,

A **Resolution** calls upon MAs to take action to carry out a policy.

A **Policy** does generally not call upon MAs to take specific action. They are addressed to other bodies such as ICAO and often contain suggestions for changes to existing international regulations.

A **Position Paper** can be developed in order for the Federation to be able to address or respond to an issue or topic where neither a relevant POL-STAT nor DP exists or where an existing policy needs to be further clarified into a standalone document.

aber vor allem auch Drohnen, vom amerikanischen GPS-Signal und der Cyberkrieg machen Spoofing damit zu einem immer größeren Problem. Gab es in der Vergangenheit nur einen bekannten Spoofing-Vorgang pro Monat, so werden inzwischen mehr als fünf pro Woche berichtet.

Die navigatorische Nutzung des GPS-Signals ist nur ein Teil des Systems. Die Übermittlung einer hochgenauen, synchronisierten Zeit ist für viele Flugzeugsysteme ebenfalls wichtig. Neben den bekannten Ausfällen von GPS, falschen EGPWS-Warnungen oder bei manchen Flugzeugtypen gar eine Beeinflussung der IRS an Bord, kann es auch zum Ausfall des ADS-B Transponders und von CPDLC führen.

Weitere Informationen findet ihr hier:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/faelle-von-gps-jamming-und-spoofing-nehmen-zu/> oder im folgenden Artikel.

### TA only in Denver und San Francisco

Die amerikanischen Kollegen berichteten von der Intention der amerikanischen Behörde FAA, dass bei Anflügen auf „Closely Spaced Parallel Runways“, z.B. in San Francisco und Denver das TCAS auf „TA only“ gesetzt werden soll. Dadurch sollen TCAS RAs bei Sichtanflügen auf diese Bahnen verhindert werden. Damit stellt die FAA nach Ansicht der Pilotenverbände Wirtschaftlichkeit vor Sicherheit. Mit der Rastung auf „TA only“ werden nicht nur unerwünschte RAs gegen das parallel fliegende Flugzeug verhindert, sondern auch gegen alle anderen Flugzeuge in der Umgebung. Nach europäischem Recht ist dies nicht erlaubt. Regulation (EU) 1332/2011 sagt eindeutig, dass „TA only“ nur bei Performance Limitations oder im Rahmen von Abnormal Verfahren verwendet werden darf.

### Oceanic Clearance

Gänzlich überrascht war das Gremium von der Ankündigung, dass der geplante Verzicht auf die Oceanic Clearances im Nordatlantik jetzt doch nicht ab März für alle Center gelten soll. Shanwick und Gander planen die Einführung der neuen Verfahren nun erst im Dezember dieses Jahres, Bodø hat sich noch nicht entschieden und die Einführung auf unbestimmte Zeit verschoben.

### Monitor und Stand by für Frequenzwechsel

Seit geraumer Zeit wird „Monitor“ oder „Stand by“ am Boden nicht ICAO konform genutzt. Da es aber immer öfter auch bei Frequenzwechseln in der Luft genutzt wird bzw. genutzt werden soll, um die Frequenzbelastung zu reduzieren, ergibt sich daraus ein Sicherheitsproblem. Wenn eine Crew die Frequenz wechselt, ohne danach einen Einleitungsanruf zu machen, kann nicht sichergestellt werden, dass der Transfer wie gewünscht funktioniert hat oder sich ein Loss of Communication anbahnt. Daher hat das IFALPA ATS Committee sich positioniert, dass nur mit der ICAO Sprechgruppe CONTACT ein „transfer of communication“ (ob per Voice oder CPDLC) sichergestellt wird.

#### Stand By on

a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon  
“Wait and I will call you.”

*Note. – The caller would normally reestablish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.*

#### Monitor

a frequency when information is being broadcast thereon  
„Listen out on (frequency).“

*Quelle: ICAO Annex 10 Vol. II und ICAO Doc 4444*

### Digital ATS bzw. Remote Tower

In Deutschland werden zurzeit die Tower Erfurt und Saarbrücken von Leipzig aus kontrolliert. Diese beiden Flughäfen sind weit voneinander entfernt. Zukünftig soll aber auch noch Dresden dazukommen. Das kann Auswirkungen auf die Wahl der Alternates haben. Sollte das Remote Tower Center in Leipzig ausfallen, würde das entsprechend Dresden, Erfurt und aufgrund der Lage am Fuße des Towers womöglich auch Leipzig selbst betreffen. Es ist für Besatzungen also sehr wichtig zu wissen, welche Tower fernkontrolliert werden und dadurch in Abhängigkeit stehen. Entsprechende gesetzliche Vorgaben gibt es hierzu bisher nicht! In Skandinavien und vor allem in Kanada ist geplant einen erheblichen Teil der dortigen Tower auf Fernkontrolle umzustellen. Deswegen setzen wir

uns auf IFALPA- und ECA-Ebene für eine sinnvolle Gesetzgebung in diesem Bereich ein.

### Zusammenstoß auf der Piste in Tokio Haneda

Der Zusammenstoß eines landenden Japan Airlines A350 mit einer auf der Piste stehenden Dash der japanischen Küstenwache zu Jahresbeginn in Tokio Haneda hat uns das Risiko von Runway Incursions leider erneut vor Augen geführt. Der Vertreter des japanischen Pilotenverbandes berichtete von ersten Erkenntnissen. So gibt es Anzeichen, dass die Dash in der beleuchteten Touchdownzone (bei Nacht) von der A350 Besatzung aufgrund deren Head-Up Displays nicht erkannt wurde. Diese Problematik können die Pilotenvertreter nun bei der derzeitigen Überarbeitung eines globalen Aktionsplans zur Vermeidung von Runway Incursions (GAPPRI) einbringen.

Dies sind nur einige der Punkte, mit denen wir uns auf dem Treffen in Luxemburg beschäftigt haben. Darüber hinaus berichteten die Committee-Vertreter in den verschiedenen ICAO-Panels von den Fortschritten im jeweiligen Bereich. So berichteten die Vertreter der VC unter anderem von den Geschehnissen und Diskussionen im ICAO Surveillance Panel, im ICAO Meteorology Panel, im IFATCA TOC und in der ICAO Wake Turbulence Working Group.

### Internationale Arbeit über ECA und IFALPA

Weshalb engagiert sich die VC international und verwendet Ressourcen für IFALPA und ECA? In der globalen Luftfahrt kommen die meisten unserer Vorschriften von der ICAO oder aus EU-Verordnungen. Nur international akkreditierte Verbände können dort effektiv Einfluss nehmen. So ist z.B. die ICAO eine UN-Organisation bei der nur Mitgliedsstaaten und zugelassene internationale Verbände wie die IFALPA teilnahmeberechtigt sind. Unsere Arbeitgeber sind z.B. über die IATA vertreten. Deren Ansichten und Ausrichtung entspricht aber oft nicht der von uns Piloten und Pilotinnen, sondern es geht oft zunächst um finanzielle Aspekte. Je mehr die VC durch ihre aktiven Experten aus den Arbeitsgruppen also bei ECA oder IFALPA mitarbeitet, umso mehr findet unsere Stimme frühzeitig Gehör in der internationalen Politik bei der EU oder ICAO.

Regulation (EU) 1332/2011

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32011R1332>

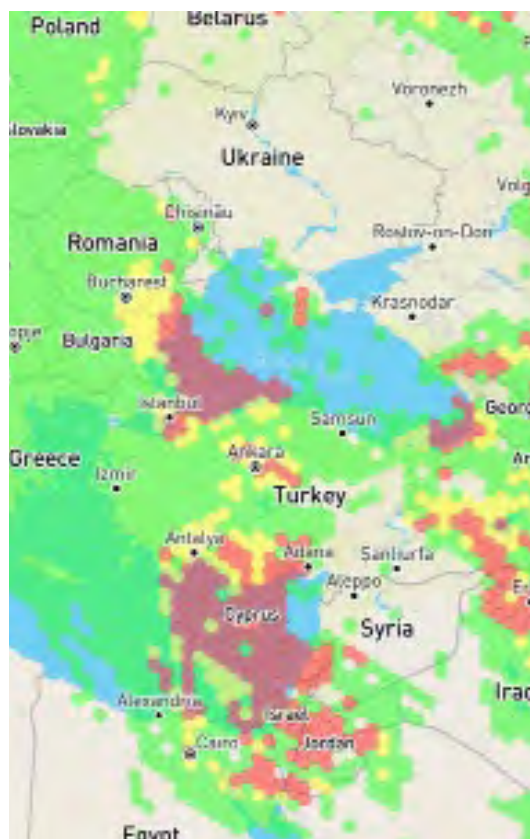
# Fälle von GPS Jamming und Spoofing nehmen zu

Die OPSGROUP hat kürzlich in einer Veröffentlichung auf eine beunruhigende Entwicklung aufmerksam gemacht: Flugzeuge werden vermehrt mit gefälschten GPS-Signalen angegriffen, was schnell zu einem vollständigen Verlust der Navigationsfähigkeit führen kann.

Die Nutzung der Satellitennavigation ist aus der Verkehrsfluffahrt seit Jahren nicht mehr wegzudenken. Nicht nur Enroute, sondern auch in der Terminal-Area ist die Nutzung von GNSS-Daten immer mehr in den Vordergrund gerückt.

Bereits in der Vergangenheit kam es in einigen Regionen der Welt immer wieder zu gezielten Blockaden des GPS-Signals. Noch beunruhigender ist jedoch die Tatsache, dass vermehrt nicht mehr nur einfache Blockaden des letztlich schwachen GPS-Signals sondern gezielte Verfälschungen der Positionsbeobachtung beobachtet werden. Dabei wird ein valides, jedoch manipuliertes PRN (Pseudorandom Noise)-Signal vom Angreifer gesendet. Auf diese Weise wird dafür gesorgt, dass bordseitige Navigationscomputer selbst bei funktionierender Trägheitsplattform in ihrer Positionslösung gestört werden. Gezieltes Verfälschen (Spoofing) kann unter bestimmten Umständen dazu führen, dass neben der nun falschen GPS- auch die IRS-Position verworfen wird und es sind bereits Positionsverschiebungen von knapp 60 Seemeilen beobachtet worden.

Dies gibt unter anderem aufgrund der relativ engen Flugkorridore in Kriegs- und Krisenregionen Anlass zu großer Besorgnis. Für den Fall, dass in der kommenden Zeit für Euch ein Überflug der Türkei, des Iraks oder Irans geplant ist, setzt Euch für konkrete Handlungsanweisungen zu Eurem Flugzeugtyp am besten mit Eurer Flotte in Verbindung.



© GPSJam.org

## Weitere Informationen:

OPSGROUP Artikel „Flights misled over position, navigation failure follows“  
<https://ops.group/blog/gps-spoof-attacks-irs/>

GPS jamming maps  
<https://gpsjam.org/>  
<https://www.flihtadarz4.com/data/gps-jamming>

# Klare Sicht über den Wolken

## Die Bedeutung mentaler Fitness für das Cockpitpersonal

### AG Diversity & Social

Vereinigung Cockpit e.V.

### Manuel Lentz

Sozialpsychologe

Als Cockpitpersonal achten wir darauf, unsere körperliche Gesundheit zu erhalten. Bei körperlichen Beschwerden suchen wir routinemäßig ärztliche Hilfe und sind uns bewusst, dass unser Beruf besondere Belastungen für unsere Gesundheit mit sich bringt, so wie das unsere Gesundheit wichtig ist, um langfristig flugtauglich zu bleiben. Doch wie gehen wir mit den mentalen Herausforderungen um? Mit Dauerstress, der uns plötzlich doch zu schaffen macht? Was hat es mit dieser mentalen Gesundheit auf sich, von der heutzutage alle berichten? Als Cockpitpersonal sind wir sehr gut ausgebildet und müssen stets leistungsfähig sein. Während unserer Laufbahn meistern wir viele Ausbildungen und Prüfungen. Sollte das uns nicht weniger anfällig machen?

In der Luftfahrtbranche wird immer deutlicher, wie wichtig es ist, sich auch um unsere mentale Verfassung zu kümmern: Mentale Gesundheit wird ein immer größerer Faktor für die Flugsicherheit. Crew Resource Management ist schon lange ein Begleiter in unseren Schulungen und immer öfter werden wir mit Schlagwörtern wie Resilienz, CISM und Peer Support konfrontiert. Doch wann ist der Kontakt zu Peer Support Programmen möglich und richtig?

### Peer Support im Cockpit: Einblick in Unterstützungsprogramme für die mentale Gesundheit von Piloten und Pilotinnen

„Jeder, der Fragen zur mentalen Gesundheit, Belastung oder zu Suchterkrankungen hat, ist bei uns an der richtigen Stelle“, erklärt ein Vertreter eines Peer Support Programmes (PSP). Die Stiftung Mayday, AntiSkid, Vertrauensteams und die VC SupportLine bieten Pilotinnen und Piloten in Deutschland (und zum

Teil darüber hinaus) spezialisierte Unterstützung durch vertrauliche Gespräche, die Aufnahme in Programme oder die Vermittlung an externe Fachleute. Sie verstehen sowohl die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt als auch die gesetzlichen Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit. Dabei zeigt das Zitat, dass man sich grundsätzlich mit allen Themen und Fragen an eines der PSP wenden kann. Selbst wenn das PSP selbst keine weitergehende Unterstützung bieten kann, wird man doch an die richtigen Kontaktstellen weitergeleitet.

Auch die AG DAS (Diversity & Social) der Vereinigung Cockpit nimmt sich dieser Themen seit über einem Jahr an. Im Rahmen des Round Tables Mental Health & Well Being (RTMH) finden regelmäßig Treffen mit Vertretern von Peer Support Programmen, psychologischen Fachverbänden und weiteren Expertinnen und Experten für mentale Gesundheit statt. Diese Treffen dienen dem Austausch zwischen der VC und den Supportprogrammen sowie der Diskussion über die Bedeutung der mentalen Gesundheit für die Flugsicherheit als auch die speziellen Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit und deren Auswirkungen auf die Tätigkeit im Cockpit.

### „Stigmatisierung überwinden: Scham isoliert, Gemeinschaft stärkt“

Peer Support richtet sich nicht ausschließlich an schwere Fälle von psychischen Problemen und Missbrauch von Substanzen

Bei Fragen der körperlichen Gesundheit wissen viele von uns, was man machen könnte, um diese zu erhalten. Doch wie sieht es bei der mentalen Gesundheit aus? Wie können wir insgesamt langfristig resilient bleiben und mit den beruflichen und privaten Belastungen umgehen?

Aus Sorge vor Verurteilung, Stigmatisierung oder gar Verlust des Medicals werden mentale Belastungen oft verschwiegen, anstatt sie aktiv anzugehen. Die Last

des immer schwerer werdenden mentalen Rucksacks kann langfristig zu ernsthaften Problemen führen. Die Sorgen vor dem Verlust des Medicals wie auch die Zweifel an der Notwendigkeit, Hilfe zu suchen, sind für jede Pilotin und jeden Piloten verständlich. Meist sind diese Sorgen jedoch unbegründet und es gibt hingegen gute Gründe, sie zu überwinden.

„Die Scham davor Unterstützung in Anspruch zu nehmen, macht einsam und isoliert, was wiederum die Bewältigung der eigentlichen Herausforderungen erschwert.“, sagt Sven, Mitglied der AG DAS. „Zu denken, dass man der/die Einzige sei, die/der diese Scham verspürt ist menschlich und das größte Hindernis bei der Bewältigung jeder Krisensituation.“

Auch aus diesem Grund legen die einzelnen Programme großen Wert auf eine niederschwellige Kontaktaufnahme.

Der Mehrwert von Peer Support entfaltet sich schon bei entstehenden und viel weniger gravierenden Problemen, indem man frühzeitig Lösungen für aktuelle Herausforderungen findet.

Peer Support richtet sich nicht ausschließlich an schwere Fälle von psychischen Problemen und Missbrauch von Substanzen. Die Kontaktaufnahme zu den Supportprogrammen ist schnell, unbürokratisch und vertraulich.

### **Es kommt darauf an, die verfügbaren Angebote zu kennen und zu nutzen**

Die Inanspruchnahme von Peer Support bietet in jedem Fall zahlreiche Vorteile. Die Programme sind darauf ausgerichtet, die medizinische Tauglichkeit der Teilnehmender zu erhalten oder beschleunigt wiederherzustellen. Es gibt viele positive Beispiele von Pilotinnen und Piloten, die durch die Inanspruchnahme von Peer Support nicht nur ihre alltäglichen Stressfaktoren besser bewältigen konnten, sondern auch aus sehr schweren Lebenssituationen wieder den Weg ins Cockpit gefunden haben.

Als Cockpitpersonal sind wir zwar per se widerstandsfähig, gut ausgebildet und kompetent, dennoch sind wir keine Superfrauen und Supermänner im Cockpit. Unsere oft hohe Belastung im Job sowie private Lebenskrisen bleiben bei keinem von uns ganz ohne Wirkung.

Und trotzdem ist es menschlich und verständlich, dass sich nicht jede oder jeder mit dem Thema mentale Gesundheit beschäftigen möchte – und das ist in Ordnung. Wichtig ist, dass wir alle wissen, welche Hilfsangebote es gibt und wie wir sie in Anspruch nehmen können.

Mentale Gesundheit und Fitness sollte im Cockpit ebenso viel Beachtung geschenkt werden wie allen anderen Aspekten unserer Flugtauglichkeit. Und ebenso wie bei anderen Aspekten der Gesundheit und Flugtauglichkeit, kann ein offener Umgang und frühzeitiges Hilfesuchen dazu führen, längere Erkrankungen zu verhindern.

### **Kontakt zu den Peer Support Programmen**

- VC-Notfalltelefon auf der Startseite der Vereinigung Cockpit  
<https://www.vcockpit.de>
- Stiftung Mayday  
<https://www.stiftung-mayday.de>
- AntiSkid  
<https://www.antiskid.info>
- Lufthansa Vertrauensteam  
<https://www.pilotssupport.com>

### **Peer Support**

#### **Der Weg durch die Programme**

Weitere Informationen Ihr auch auf der VC Inf Website:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/klare-sicht-ueber-den-wolken/>

# AIRPROX Magazin 2023 veröffentlicht

## AG Air Traffic Services

Vereinigung Cockpit e.V.

Auch das letzte Jahr hat die AG ATS sich sehr engagiert, die Bewertung von AIRPROX (gefährliche Annäherungen von Luftfahrzeugen) Fällen im Rahmen der Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) in konkrete Empfehlungen umzusetzen. Das ist teilweise ein sehr schleppender Prozess, der sich zur Verbesserung der Flugsicherheit in Deutschland aber unserer Überzeugung nach lohnt. Im Rahmen der Safety Promotion entsteht aus dieser Arbeit das jährliche AIRPROX Magazin, das vom Bundesamt für Flugsicherheit (BAF) mit exemplarischen AIRPROX-Fällen herausgegeben wird.

In diesem Jahr wird im AIRPROX Magazin ein bunter Strauß an Vorfällen vorgestellt, die die Bandbreite der AIRPROX-Risiken sehr anschaulich widerspiegeln. Der im Magazin geschilderte Fall der Annäherung eines A321 und einer PA28 zeigt, dass es trotz Einhaltung aller Regeln immer wieder zu „überraschenden“ Folgen kommen kann. Der Hinweis auf unterschiedliche Sicherheitsniveaus und der daraus entstandenen unterschiedlichen Standards erklärt, wie es zu den verschiedenen Einschätzungen kommen kann. Ein weiterer Artikel zeigt, wie schnell es an den Luftraumgrenzen eng werden kann und Sicherheitsbarrieren zusammenschmelzen.

Wie jedes Jahr können wir das AIRPROX-Magazin der APEG nur wärms-

tens empfehlen. Wenn man auch privat als VFR-Flieger unterwegs sein sollte, so bitten wir um Bekanntmachung und Weiterverteilung in den entsprechenden Vereinen und Fliegergruppen.



© BfU

## Airport Magazin 2023

Das Magazin kann auf der Seite des Bundesamtes für Flugunfalluntersuchung kostenlos bestellt oder heruntergeladen werden:

[https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen\\_BAF/Airprox\\_Magazin/2023](https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/Airprox_Magazin/2023).

# Airport News

## Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

### Sven Graßmück

AG Airport & Ground Environment  
Vereinigung Cockpit e.V.

#### 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://www.vcockpit.de/newsroom/mit-abstand-betrachtet-das-verfahren-reduced-runway-separation/>

#### 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 erwartetem Vogelzug unter <https://www.davvl.de/unsere-leistungen/vogelzugvorhersage>

#### 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!

#### GRF

Auf Grund vermehrter Rückfragen möchten einige Tower darauf hinweisen, dass eine nasse Bahn automatisch eine 5 - Good - ist. Updates sind jederzeit willkommen. Weitere Details findet Ihr unter <https://www.vcockpit.de/newsroom/global-reporting-format/>.

#### Meldet Euch bei uns!

Wann immer Euch Hotspots an Flughäfen auffallen, meldet Euch gerne unter:  
[sven.grassmueck@vcockpit.de](mailto:sven.grassmueck@vcockpit.de)



© Tomas Williams / Unsplash





**Vereinigung  
Cockpit**

Von Piloten  
für Piloten

**Jetzt Mitglied werden**

Fülle jetzt den Aufnahme-  
antrag aus und sei dabei!

<https://intern.vcockpit.de/aufnahmeantrag.html>



# 100 Years Air Traffic Control

Philipp Domogala und Philip Marien vollziehen in dieser Buchempfehlung die Geschichte der Flugsicherung nach - von den Gebrüdern Wright bis zur komplexen Flugsicherung unserer Zeit.

**Stefan Fiedler**

AG Air Traffic Services

Vereinigung Cockpit e.V.

Vor mehr als 100 Jahren unternahmen die Gebrüder Wright den ersten offiziellen Motorflug. Keine 10 Jahre später kam es zur ersten Kollision in der Luft.

Mit der Zunahme des Luftverkehrs nach dem 1. Weltkrieg erfolgte eine Art von Fluginformationen durch die Fluggesellschaften selbst. Zu dieser Zeit musste noch jeder Pilot die Sprache des Landes sprechen, das er überflog. Auch gab es noch viel mehr Q-Gruppen als wir heute kennen. Anbei ein Beispiel des „Funkverkehrs“ aus dieser Zeit.

Erst nach dem 2. Weltkrieg wurden erste Standardisierungen und Freigaben eingeführt. Davor galt die Meinung, dass Anweisungen von Außen ein inakzeptabler Eingriff in die fliegerische Tätigkeit des Piloten wäre, da es den „Freedom of Flight“ einschränkte!

Im englischsprachigen Buch „100 Years Air Traffic Control“ geben uns Philipp Domogala und Philip Marien, beides angesehene IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers Association) Experten, Einsicht in mehr als 100 Jahre Flugsicherung und deren Entwicklung. An verschiedenen Beispielen und auch Unfällen zeigen sie den Weg von der einzelnen Flugbewegung der Gebrüder Wright zum heute komplexen Flugsicherungssystem mit mehreren tausend Flugbewegungen am Tag auf.

„100 Years Air Traffic Control“ wird über das Print on demand Netzwerk lulu.org vertrieben und kann auf deren Webseite zum Selbstkostenpreis von \$30 plus Versand bestellt werden.

<https://atc100years.org/>

|   |   |
|---|---|
| PS?   | G-CD from Paris, weather observation at 10 am visibility 10 Km; cloud base 300m 10/10 (changed later to 8/8 of overcast); wind southwest 15 Km/h; pressure on the ground 1003 millibars |
| GCD QAM PS 1000<br>QBA 10KM QBB 300M<br>10/10 QAN SW 15KH<br>QFE 1003MB |   |
| PD GCD QGA SBA?   | Paris G-CD request permission to land using Standard Beam Approach  |
| G-CD QGP 2 QFM<br>600M G-CD   | you are number 2 to land keep circling at 600 m   |
| GCD DE PS QGP 1<br>QGA  | G-CD from le Bourget you are now number 1; clear to land  |

© IFATCA

Beispiel für „Funkverkehr“ nach dem 1. Weltkrieg



© IFATCA

# Operation Vittles

Das Wiesbaden Army Airfield erinnerte am 15./16. Juni mit einem großen Luftfahrtfest an die Berliner Luftbrücke vor 75 Jahren

## Dr. Daniel Schaad

Leiter Flight Safety

Vereinigung Cockpit e.V.

Am 24. Juni 2024 jährt sich die Berliner Luftbrücke zum 75. Mal. Diese historische Luftoperation, die von 1948 bis 1949 dauerte, symbolisiert die Entschlossenheit und Solidarität der westlichen Alliierten im Angesicht der sowjetischen Blockade Berlins. Die Luftbrücke sicherte in einem Zeitraum von rund 11 Monaten das Überleben von rund 2,5 Millionen Menschen in West-Berlin, indem sie lebenswichtige Güter wie Lebensmittel, Kohle und Medikamente per Flugzeug in die belagerte Stadt transportierte. Zwei zentrale Knotenpunkte dieser beispiellosen humanitären Aktion waren auf westdeutscher Seite der Rhein-Main-Flughafen Frankfurt und die Wiesbaden Airbase. Weitere Ausgangspunkte der Luftbrücke waren die niedersächsischen Flugplätze Bückeburg, Celle und Faßberg sowie Hamburg und Lübeck im Norden Deutschlands.

## Der Rhein-Main-Flughafen Frankfurt

Die Rhein-Main-Airbase in Frankfurt (ehem. ICAO Code EDAF), heute bekannt als Flughafen Frankfurt (EDDF), spielte eine entscheidende Rolle bei der Berliner Luftbrücke. Als einer der größten und modernsten Flughäfen Europas bot er die notwendige Infrastruktur und Kapazität, um die massiven Mengen an Fracht zu bewältigen. Täglich starteten und landeten hier unzählige Flugzeuge, die mit Vorräten beladen waren, um die Bevölkerung in West-Berlin zu versorgen. Anfangs ging man von nur 750 Tonnen Fracht pro Tag aus. Zu Spitzenzeiten waren es jedoch 12.849 Tonnen - bei 1398 Flügen in 24 Stunden.

Die logistische Effizienz des Frankfurter Flughafens war maßgeblich für den Erfolg der Operation verantwortlich.

## Die Wiesbaden Airbase

Die Wiesbaden Airbase, heute bekannt als Clay Kaserne, oder Wiesbaden Army Airfield (ICAO Code ETOU), war ein weiterer wichtiger Stützpunkt während der Luftbrücke.



Zwei der historischen C-47 Maschiner in Wiesbaden

© Daniel Schaad



© Daniel S. Chadd

Der Moment des „Candy Drops“ über Wiesbaden

cke. Von hier aus koordinierten die US-Luftstreitkräfte zahlreiche Versorgungsflüge nach Berlin. Die Nähe zur Frankfurter Airbase ermöglichte eine enge Zusammenarbeit und schnelle Reaktionszeiten. Die Stadt Wiesbaden war zudem Standort des Hauptquartiers für die Planung und Durchführung der Luftbrücke (Taunusstrasse 11), was zusammen mit der Airbase ihre strategische Bedeutung unterstrich.

#### **Douglas C-47 und C-54 – die zwei „Stars“ der Luftbrücke**

Die Douglas C-47 „Skytrain“ und die C-54 „Skymaster“ waren die tragenden Säulen der Berliner Luftbrücke. Beide Flugzeugtypen spielten eine entscheidende Rolle bei der Versorgung der eingeschlossenen Stadt und sind bis heute Symbole für die menschliche Solidarität und Entschlossenheit sowie die großen technischen Herausforderungen, die diese historische Operation prägten.

#### **Douglas C-47 „Skytrain“**

Die C-47 „Skytrain“, auch bekannt als „Dakota“, war das Arbeitspferd der Luftbrücke. Ursprünglich für militärische Transporte entwickelt, absolvierte die C-47 ihren Erstflug im Jahr 1941. Mit einer Länge von 19,43 Metern und einer Spannweite von 29,11 Metern konnte sie bis zu 28 Passagiere oder 3.400 Kilogramm Fracht transportieren. Angetrieben von zwei Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp Sternmotoren, erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 360 km/h und eine

Reichweite von 2.575 Kilometern. Ihre Robustheit und Vielseitigkeit machten die C-47 in der frühen Phase der Luftbrücke unverzichtbar, da sie zahlreiche Versorgungsflüge durchführte und lebenswichtige Güter nach Berlin brachte.

#### **Douglas C-54 „Skymaster“**

Die C-54 „Skymaster“ übernahm im Verlauf der Luftbrücke zunehmend die Hauptrolle bei den Versorgungsflügen. Sie absolvierte ihren Erstflug im Jahr 1942 und bot im Vergleich zur C-47 eine größere Ladekapazität und längere Reichweite. Mit einer Länge von 28,6 Metern und einer Spannweite von 35,8 Metern konnte die C-54 bis zu 50 Passagiere oder 9.000 Kilogramm Fracht befördern. Angetrieben von vier Pratt & Whitney R-2000-9 Twin Wasp Sternmotoren, erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 450 km/h und eine Reichweite von 6.400 Kilometern. Die größere Kapazität der C-54 ermöglichte einen effizienteren Flugbetrieb mit höherer Tonnage, was entscheidend zum Erfolg der Luftbrücke beitrug. Die Skymaster wurde besonders durch den amerikanischen Luftbrücken-Piloten Gail Halvorsen bekannt, dessen weiter unten beschriebene humanitäre Taten dem Flugzeugtyp den Spitznamen „Rosinenbomber“ gaben.

### „Uncle Wiggle Wing“ Gail Halvorsen – das freundliche Gesicht der Menschlichkeit

Gail Seymore Halvorsen wurde am 10. Oktober 1920 in Salt Lake City, Utah, USA, als Sohn einer mormonischen Bauernfamilie geboren. Er interessierte sich schon früh für Flugzeuge und meldete sich 1940 beim amerikanischen Militär, um Pilot zu werden. Nachdem er nach seiner Ausbildung bereits die C-54 auf weltweiten Einsätzen flog, nahm er 1948/49 als Pilot der neu gegründeten United States Air Force an der Berliner Luftbrücke teil, wo er zahlreiche Missionen zur Versorgung der eingeschlossenen Bevölkerung in West-Berlin mit lebensnotwendigen Gütern flog.

Sein Spitzname „Rosinenbomber-Pilot“ oder „Uncle Wiggle Wing“ (Onkel Wackelflügel) entstand, als er begann, kleine Fallschirme aus Taschentüchern zu basteln und daran Schokolade, Kaugummi und Süßigkeiten zu befestigen, die er dann nach einer Ankündigung durch „Flügelwackeln“ über Berlin abwarf. Diese Aktion begann spontan, nachdem er bei einem Aufenthalt am Flughafen Tempelhof eine Gruppe von Berliner Kindern getroffen hatte und von deren Tapferkeit und Bescheidenheit beeindruckt war. Gail Halvorsen und seine Nachahmer trugen mit dieser Aktion nachhaltig zur moralischen Stärkung der West-Berliner Bevölkerung bei.

Zum 70. Luftbrückenjubiläum im Jahr 2019 war Gail Halvorsen - damals 99jährig - sogar noch als Stargast in Wiesbaden mit dabei. Er verstarb 2022 im Alter von 101 Jahren in seinem Heimatstaat Utah.

Bei der diesjährigen Feier in Wiesbaden wurden in Gedanken an diese humanitäre Tat wieder Süßigkeiten aus einem „Rosinenbomber“ des Typs C-47 beim Überflug über das Wiesbaden Army Airfield abgeworfen – sehr zur Freude der anwesenden Kinder!

#### Besonderheiten des Flugbetriebs damals ...

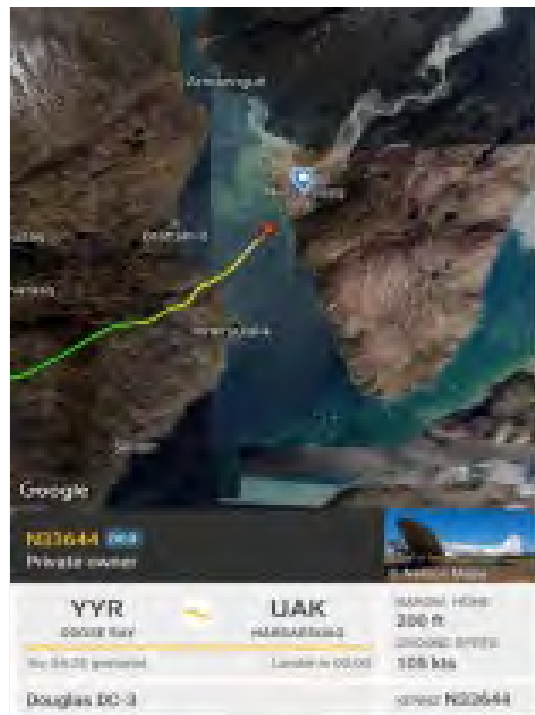
Nachdem das hohe Flugaufkommen während der Luftbrücke anfangs zu großen logistischen Problemen und auch Unfällen geführt hatte, stellte das Führungsteam um den US-Generalleutnant William H. Tunner ein einzigartiges „Fließbandsystem“ in Anlehnung an die Produktionstechnik der großen Autowerke von Detroit auf die Beine, das eine optimale Ausnutzung der im Potsdamer Abkommen vereinbarten drei Luftkorridore zwischen den westlichen Besatzungszonen und

Berlin gewährleistete. So flogen die Maschinen vertikal gestaffelt in fünf Ebenen zwischen 5.000 und 7.000 Fuß mit 500 Fuß Abstand und hatten dabei eine 15-minütige „in trail“ Separation auf ihrer Flugfläche, während der Abstand zu zwei Levels darunter maximal 3 Minuten



© Wikipedia

Die Luftkorridore zwischen den West-Zonen und West-Berlin



© flightradar24.com

Die Landung der DC-3 (Registrierung N33644) in Nararsuaq/Grönland auf dem Weg nach Europa am 20. Mai 2024

betragen durfte. Bei Fehlanflügen in Berlin (Tempelhof, Gatow und später auch Tegel) mussten die Maschinen aufgrund des engen Verkehrsflusses direkt unverrichteter Dinge nach Westdeutschland zurückfliegen, da ein erneuter Anflug im dichten Verkehr unmöglich war. Im Rekordmonat Juli 1949 ermöglichte das System eine gesamte (britische und US-amerikanische) Tonnage von beeindruckenden 253.090 t bei 27.592 Flügen.

### ... und heute

Beim Luftbrückenfest in Wiesbaden waren insgesamt fünf DC-3 bzw. C-47 vor Ort, von denen drei Ende Mai aus den USA nach Europa gekommen waren, u.a. um an den Jubiläumsveranstaltungen zum 80. Jahrestag des D-Day in der Normandie teilzunehmen. Die Maschinen gehören zum Teil zum sog. D-Day Squadron bzw. der Commemorative Air Force, die sich dem Erhalt dieser historischen Flugzeuge im flugtüchtigen Zustand verschrieben haben.

Ein Flug über den Atlantik in einer über 80 Jahre alten Kolbengetriebenen Propellermaschine ohne Druckkabine ist bis heute ein Abenteuer und so konnte die Überführung der DC-3/C-47 Maschinen von Amerika nach Europa in der zweiten Maihälfte an einigen Tagen an öffentlichen ADS-B Anzeigesystemen wie beispielsweise „flightradar24“ mitverfolgt werden. Die betagten Maschinen flogen dabei entlang der sog. „blue spruce routes“ über Goose Bay (CYR) in der kanadischen Provinz Neufundland und Labrador, Narsarsuaq (BGBW) in Südgrönland und dem isländischen Reykjavik (BIRK) sowie Prestwick (EGPK) in Schottland bevor es dann weiter auf den europäischen Kontinent ging. Die „blue spruce“ Routen (benannt nach der in arktischen Breiten beheimateten Blaufichte) zeichnen sich, anders als beispielsweise die auf kommerziellen Transatlantikflügen üblicherweise geflogenen North Atlantic Tracks (NAT), dadurch aus, dass sie immer in Reichweite des terrestrischen VHF-Funks verbleiben und somit auch mehrere Zwischenlandeoptionen bieten, die für reichweitebeschränkte Flugzeuge notwendig sind. Üblicherweise kommen die Routen heute noch bei der Überführung von Kleinflugzeugen zur Anwendung.

### Historische Bedeutung und Vermächtnis

Die Berliner Luftbrücke ist ein herausragendes Beispiel für internationale Zusammenarbeit und humanitäres

Engagement und bis heute eine luftfahrttechnische und -betriebliche Meisterleistung. Sie demonstrierte die Entschlossenheit der westlichen Alliierten, die Freiheit und Unabhängigkeit West-Berlins zu verteidigen. Die Rollen des Rhein-Main-Flughafens Frankfurt und der Wiesbaden Airbase waren dabei unverzichtbar. Beide Standorte trugen durch ihre logistische und strategische Bedeutung wesentlich zum Erfolg der Operation bei, weshalb die Feierlichkeiten am 15./16. Juni in Wiesbaden ein würdiges Gedenken an das 75-jährige Jubiläum dieses besonderen historischen Ereignisses darstellten.

Heute erinnern u.a. Denkmäler an die Opfer und Helden dieser Zeit, so z.B. auch das Luftbrückendenkmal am Frankfurter Flughafen, mit den zwei permanent ausgestellten Flugzeugen C-47 und C-54, sowie das Pendant des Denkmals am ehemaligen Flughafen Tempelhof in Berlin. Die Luftbrücke bleibt ein Symbol für die Überwindung von Widrigkeiten und vormaliger Feindschaften durch Solidarität und Zusammenarbeit angesichts neuer Bedrohungen und ihre Bedeutung ist auch 75 Jahre später noch tief in das kollektive Gedächtnis der deutsch-amerikanischen Freundschaft eingebettet.

### Online Quellen:

- 1.) <https://www.tagesspiegel.de/berlin/die-luftbruecke-in-zahlen-6533326.html>
- 2.) [https://www.gg-online.de/html/gail\\_halvorsen.htm](https://www.gg-online.de/html/gail_halvorsen.htm)
- 3.) Jubiläumsfeier in Wiesbaden: „Rosinenbomber“ erinnern an Berliner Luftbrücke | hessenschau.de | Panorama
- 4.) 75 Jahre Berliner Luftbrücke: „The Big Lift“ lief wie ein Uhrwerk (faz.net)
- 5.) Wiesbaden celebrates 75th anniversary of Berlin Airlift | Stars and Stripes
- 6.) DC-3 Society | D-Day Squadron (ddaysquadron.org)
- 7.) <https://www.flightradar24.com/>
- 8.) BerlinerBlockadeLuftwege - Luftkorridor (Berlin) – Wikipedia
- 9.) C-47A Skytrain – Air Mobility Command Museum (amcmuseum.org)
- 10.) C-54M Skymaster – Air Mobility Command Museum (amcmuseum.org)

# Luftfahrtgeschichte – mitten unter uns

**Dr. Daniel Schaad**

Leiter Flight Safety

Vereinigung Cockpit e.V.

Wenn der eigene Blick manchmal weg vom Smartphone und in achtsamer Schärfe in die alltägliche Umgebung schweift, kann es sein, dass man zuweilen ganz unverhofft eine Entdeckung macht, die einen überrascht und begeistert. Umso mehr, wenn man etwa durch weiterführende Recherchen - dann wieder am Smartphone - interessante Hintergrundinformationen erhält und sich plötzlich ein wenig wie ein „Alltags-Archäologe“ fühlt. Ich habe neulich eine solche Entdeckung gemacht, von der ich berichten möchte, da sie meine Begeisterung für die Luftfahrt und ihre Geschichte einmal mehr entfachen konnte.

## Der Fund

Als ich kürzlich bei einem Spaziergang durch meine Heimatstadt Frankfurt den Hauptfriedhof der Mainmetropole durchquerte, fiel mir beim Blick über alte Gräber ein Name auf, den ich als geschichtsinteressierter Luftfahrer schon einmal gehört hatte, aber irgendwie nicht sofort zuordnen konnte: Olaf Bielen-

stein. Als ich näher an den Grabstein herantrat, stand dort „Pilot im Südatlantik-Postdienst der Lufthansa[...]seit dem 14./15. Febr. 1936 verschollen mit dem Dornier Wal D-ADYS „Tornado“ auf dem Nachtflug von Brasilien nach Gambia“. Mein Interesse war geweckt.

Später erinnerte ich mich daran, woher ich seinen Namen kannte: Ich hatte ihn auf einer Junkers Ju-52 der Deutschen Lufthansa gelesen und zwar auf einem alten Foto aus den 1930er Jahren, als die damalige Lufthansa einige Ihre Flugzeuge nach berühmten Luftfahrern benannte.

Wer war nun also dieser Olaf Bielenstein? Geboren wurde er laut Grabplatte im Jahr 1909 in Oger (heute Ogre) bei Riga, heute Hauptstadt der Republik Lettland, damals noch zum sog. „Gouvernement Livland“ des Russischen Zarenreichs gehörig, wo in jener Zeit recht viele sog. „Deutschbalten“ lebten, denen Bielenstein offensichtlich angehörte. Das Grab im Frankfurter Hauptfriedhof ist eigentlich das seiner Frau Barbara Bielenstein-Bosse, geboren 1910 in Riga, die erst 2008 in Frankfurt verstorben ist und ihren Mann damit um beachtliche 72 Jahre überlebte. Olaf Bielen-



© Daniel Schaad

Der Grabstein des Ehepaar Bielenstein

stein ist der Grabstein „zum Gedenken gewidmet“ da er nicht vor Ort beerdigt wurde, sondern seit seinem Verschwinden auf dem Südatlantikflug am 15. Februar 1936 vermisst wird.

Zuhause angekommen habe ich sofort ein wenig den historischen Kontext recherchiert und war sogleich fasziniert, in welcher spannender Epoche der frühen Luftfahrt Kapitän Bielenstein tätig war und wie damals der lange „Ritt“ über den Südatlantik fliegerisch umgesetzt wurde.

### Südatlantik-Luftpost in den 1930er Jahren

Nach ersten Versuchen in den 1920er Jahren spielte die Luftpost spätestens im darauffolgenden Jahrzehnt eine wichtige Rolle in der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und die damalige Lufthansa war eine der führenden Fluggesellschaften in diesem Bereich. Die „erste“ Deutsche Lufthansa wurde 1926 als Zusammenschluss der beiden Gesellschaften „Deutscher Aero Lloyd AG“ und „Junkers Luftverkehr AG“ unter dem Namen „Deutsche Luft Hansa AG“ gegründet und begann bald darauf, Luftpostdienste anzubieten.

Eine der bedeutendsten Luftpoststrouen mit Flugbooten über den Südatlantik in den 1930er Jahren war die Verbindung zwischen Europa und Südamerika. Die Route verband in der Regel Deutschland oder andere europäische Staaten mit Ländern wie Brasilien oder Argentinien. Eine der frühen Luftpoststrouen der Lufthansa führte beispielsweise von Deutschland über Spanien und Westafrika nach Südamerika.

Diese frühen Transatlantikrouen waren bereits damals von großer Bedeutung für den internationalen Handel und die Kommunikation zwischen Europa und Südamerika. Sie ermöglichten es, Post in einigen Tagen statt mehreren Wochen über den Ozean zu transportieren, was einen erheblichen Fortschritt gegenüber den traditionellen Schifffahrtsrouen darstellte.

Im Vergleich zu heute waren die damalige Technologie und die eingesetzten Flugzeuge zu jener Zeit natürlich vergleichsweise primitiv und die Langstrecken-Mis-

sionen glichen im stetigen Kampf gegen Wetter und technische Gebrechen oftmals einem Abenteuer. Flüge über den Südatlantik waren somit sehr riskant und erforderten sorgfältige Planung sowie einen nicht unerheblichen Mut der Besatzungen.

Der Gedenkstein für Olaf Bielenstein erinnert daran, wie viel hier für die frühen Flieger auf dem Spiel stand, denn auch er bezahlte wie manch anderer seine fliegerische Pioniertat tragischerweise mit seinem erst 27 Jahre jungen Leben.

### Der schicksalhafte Flug

Was ist nun geschehen, an jenem 15. Februar 1936, auf jenem schicksalhaften Flug, der mit einem Dornier „Wal“ (der DO J) die beachtliche Route von Rio de Janeiro über Vitória, Belmonte, Salvador, Recife, Bathurst (heute Banjul), Sevilla und Stuttgart nach Berlin fliegen sollte, aber tragischerweise nie auf der afrikanischen Seite des Ozeans ankam?

Erstaunlicherweise gibt es sogar aus diesen „Kindertagen“ der Luftfahrt einen Unfalluntersuchungsbericht, dessen Kurzform im Internet zum Beispiel auf der Website des „Bureau of Aircraft Accidents Archives (B3A)“, einem Online-Archiv für Flugzeugunfallinformationen zu finden ist: <https://www.baaa-acro.com/crash/crash-dornier-do-j-iif-bos-wal-atlantic-ocean-4-killed>

Dort heißt es:

The crew was performing a mail flight from Rio de Janeiro to Berlin with several intermediate stops. The float plane named ‚Tornado‘ was catapulted from the deck of the German ship named ‚Westphalen‘ in the region of Fernando de Noronha around 18:18 (GMT time) on February 14, 1936. Some 9 hours and 34 minutes later, all communications with the crew were cut. SAR operations were conducted by seven countries but no trace of the aircraft nor the crew was ever found. According to the authorities, the crew was flying at a speed of some 200 km/h and some 3 to 5 metres above the water surface when the accident occurred.



Crew:

FF Olaf Bielenstein,

FF Otto Scheffler,

Bm Wilhelm Wittmann,

Bf Alfred Conrad.

Insbesondere die im Bericht erwähnte Flughöhe von drei bis fünf Metern lässt aufhorchen und mag mit dem Ausnutzen des aerodynamischen Bodeneffekts zusammenhängen, was sich jedoch in meiner Recherche nicht belegen ließ. Es lohnt sich aber, nochmal einen genaueren Blick auf das zum Einsatz gekommene Fluggerät und seinen Betrieb über dem Ozean zu werfen.

#### „Oceanic Operations“ mit dem Dornier „Wal“

Die Dornier Do J „Wal“ war in der Tat ein bemerkenswertes Flugzeug, bzw. ein sog. Flugboot, das in den 1920er und 1930er Jahren eine wichtige Rolle im Luftverkehr spielte, insbesondere auf Langstreckenrouten wie über dem Südatlantik. Die Do J wurde von den Dornier-Werken entwickelt und zunächst aufgrund der Beschränkungen des Versailler Vertrags in Italien als Weiterentwicklung des Vorgängermodells „Do Gs I“ gebaut. Sie war eines der ersten Flugzeuge, das speziell für Langstreckenflüge über Wasser konzipiert war. Spätere Modelle konnten dann auch im Dornier-Stammwerk in Manzell am Bodensee gebaut werden.

Mit ihrer robusten Konstruktion und ihrem großen Reichweitenpotenzial war die Do J „Wal“ für damalige Verhältnisse gut für den Einsatz über Ozeanen geeignet und übernahm in einer weiterentwickelten Form als sog. „10 Tonnen Wal“ (auch Do J II genannt) ab den 1930er Jahren regelmäßige Post- und Passagierdienste über den Südatlantik.

Zuvor war der Dornier Wal bei verschiedenen Pionierflügen zum Einsatz gekommen, so z.B. bei Roald Amundsens gescheitertem Versuch im Jahr 1925, mit zwei Do J zum Nordpol zu fliegen, sowie beim erfolgreichen Transatlantikflug 1930 durch den Luftfahrtpionier Wolfgang von Gronau, der 1932 gar eine Weltumrundung über 44.000 km mit der Do J durchführte.

Das Flugzeug hatte (in der Version der Do J II mit 10 t

Startmasse) eine beeindruckende Reichweite von bis zu 3.600 Kilometern und konnte sowohl auf Wasser als auch auf festen Oberflächen landen, was es äußerst vielseitig einsetzbar machte. Der „Wal“ war auch für seine vergleichsweise hohe Zuverlässigkeit und seine Fähigkeit bekannt, mit schwierigen Wetterbedingungen umzugehen, was für Flüge über den Südatlantik entscheidend war.

Eine wichtige Voraussetzung für die ab 1934 regelmäßig durchgeführten Südamerika-Postflüge der Lufthansa waren die Katapult-Operationen auf dem offenen Meer. Hierbei landeten die Dornier-Flugboote neben einem Versorgungsschiff mit Katapult und wurden zum Auftanken und Versorgen per Kran an Bord gehoben, um dann anschließend wieder per Katapult von Deck zu starten.

Eines der ersten Versorgungsschiffe hierfür war die „Westfalen“, die zunächst in der Mitte des Südatlantiks positioniert war und später weiter westwärts nahe der brasilianischen Inselgruppe „Fernando de Noronha“ lag und auf der Ostseite des südlichen Atlantiks (vor der Küste des heutigen Gambias) von der „Schwabenland“ unterstützt wurde. Während der Aufenthalte an Bord der Versorgungsschiffe fuhren diese meist mehrere Stunden auf den Atlantik hinaus, um so die verbleibende Flugstrecke weiter zu verkürzen. Da Schiffe wie die „Westfalen“ auch gleichzeitig mehrere Dornier „Wale“ aufnehmen konnte, wurden diese auch häufig im Rahmen der Zwischenlandung gewechselt. Auf nordafrikanischer Seite wurde die Post je nach Jahreszeit mit Landflugzeugen oder auch per Flugboot an- und abtransportiert.

Das ausgefeilte Logistiksystem der gesamten Transportkette von Deutschland nach Brasilien ermöglichte ab Februar 1934 eine planmäßige Beförderungsdauer von fünf Tagen, was damals einer Revolution gleichkam. Ab Sommer 1934 wurde der anfänglich alle 14 Tage durchgeführte Kurs zu einer wöchentlichen Verbindung aufgestockt.

#### Heute an gestern denken

Wenn wir uns nun mit diesen Eindrücken aus einer anderen Zeit in Menschen wie Olaf Bielenstein zurückversetzen, die den damaligen Luftpostdienst über

den Südatlantik mit all ihrem Mut und Entbehrungen ermöglicht haben, dann ist es schon erstaunlich, mit welcher Selbstverständlichkeit und in welchem Komfort heute täglich viele tausend Tonnen Fracht und Passagiere in nur wenigen Stunden über die Weiten des Südatlantiks befördert werden.

Vielleicht denkt heute der ein oder andere Kollege oder die andere Kollegin einmal im nächtlichen Cockpit eines modernen Großraumflugzeugs über dem Südatlantik im Schein der Multifunktionsdisplays und Flight Management Computer, beim sonoren Rauschen der Triebwerke und einem frisch gebrühten Kaffee aus der Bordküche an diese tollkühnen Männer in ihren fliegenden Wägen, die für all das den Anfang gewagt haben und manchmal leider auch, wie Kapitän Bielenstein, nicht davon zurückkehrten.

Man kann dann nur wache Bilder vor dem geistigen Auge haben, von „langen Nacht- und Blindflügen“, die von ihren Besatzungen „das Äußerste“ verlangten, wie der Autor eines Buchs über Claude Dornier schreibt, und er fährt fort: „[...] dazu kamen Malariaerkrankungen, Gelbfieber, Quarantäne und Sandstürme. So minutiös der Atlantikverkehr lief, so primitiv war die Unterbringung der Besatzungen auf ihren langen Flügen, spartanisch mit einem Wort, es gab auch keine Ablösungen. Sie flogen über den Atlantik

in Shorts, Sporthemd und Turnschuhen, bei sich eine Aktentasche mit Butterbroten und eine Thermosflasche mit Tee oder Kaffee.“

All das ist unsere Luftfahrtgeschichte, und manchmal, wenn man einen alten Grabstein auf dem Frankfurter Hauptfriedhof entdeckt, ist sie mitten unter uns.

#### Quellen:

Flug Revue: <https://www.flugrevue.de/klassiker/das-beruehmteste-flugboot-seiner-zeit-dornier-wal/>

Joachim Wachtel: Claude Dornier – ein Leben für die Luftfahrt, Delius Klasing Ver-lag, 2. Auflage, 2009, S.194 ff.

Luftarchiv.de: <https://www.luftarchiv.de/index.htm?flugzeuge/dornier/do16.htm>

Welt.de: <https://www.welt.de/geschichte/artikel242215045/Dorniers-Flugboot-Wal-Dieses-Flugzeug-durfte-nicht-in-Deutschland-gebaut-werden.html>

Bureau of Aircraft Accidents Archives (B3A): <https://www.baaa-acro.com/crash/crash-dornier-do-j-iiif-bos-wal-atlantic-ocean-4-killed>

# Mitglieder

## Kleinanzeigen

Alle VC-Mitglieder haben die Möglichkeit, an dieser Stelle kostenfrei eine Kleinanzeige zu schalten.

Den Text (max. 600 Zeichen) bitte unter Angabe des Namens und der Mitgliedsnummer an folgende Adresse senden: [presse@vcockpit.de](mailto:presse@vcockpit.de)

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](http://www.starfighters.net) oder [www.starfighterstore.com](http://www.starfighterstore.com) aufsuchen. Hintergrundinfo und Gruppenpreise gibt es von VC-Mitglied Detlef Stark.

Für einen telefonischen Termin bitte eMail an: [detlef@starfighters.net](mailto:detlef@starfighters.net)



© privat



© privat

Blick aufs Deutsche Eck, Rhein und Mosel

Beste Lage, bester Blick, bester Schnitt, Straßenzugang, beste Extras -- FRA Airport 55 min entfernt. Jetzt kaufen!

Condo-„Haus“ in Vallendar. 5 Zimmer, 2 ½ Bäder, 2 Etagen, 140 qm (158 qm basic ), riesige Terasse, innenausbaufig. bis zu 30qm, 1 Garage+ 2 Parkpl., viele Extras, exklusive Lage, sofort verfügbar oder Investor Flip. YouTube Video unter [https://www.youtube.com/watch?v=qYAUJ\\_zaq3w](https://www.youtube.com/watch?v=qYAUJ_zaq3w)

Angebote über Euro 399.000 an [klausstork@earthlink.net](mailto:klausstork@earthlink.net)



© privat



© privat

## VC-Supportline

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

Hotline: +49 69 6959 76 222



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

Supporthotline

Inland: 0800 268 475 43

Ausland: +49 89 999 300 99

[www.antiskid.info](http://www.antiskid.info)



CISM-Team

CISM-Hotline

0700 770 077 03 | Stichwort „CISM“

[www.stiftung-mayday.de](http://www.stiftung-mayday.de)



VC-Mediationsteam

[mediationsteam@vcockpit.de](mailto:mediationsteam@vcockpit.de)

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

Kai Feldhusen: +49 151 5896 3983

Marcus Baum: +49 151 5894 2096

Hannah Brauner: +49 176 9313 9944

Ralph Grünewald: +49 171 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 (0171 4211244)
- Wolfgang Kuck (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Sami Mothadi (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Dr. med. Karsten Kempf (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 (069 695976 130, recht@vcockpit.de)
- Rechtsanwältin Dr. Claudia Jakobi (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](mailto:flightsafety@vcockpit.de)

069 695976 121

# Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

## Peter Taubenauer

\*09.01.1940

† 25.02.2024

Peter Taubenauer flog zuletzt als SFO für die Deutsche Lufthansa. Er wurde 1971 VC Mitglied. Vielen Dank für 53 Jahre Mitgliedschaft.

## Udo Harms

\*19.03.1935

† 13.03.2024

Udo Harms war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1969 VC Mitglied. Wir sagen Danke für 55 Jahre Mitgliedschaft.

## Rudolf Tontsch

\*10.12.1944

† 13.05.2024

Rudolf Tontsch flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. Er wurde 2000 VC Mitglied. Wir bedanken uns für 24 Jahre Treue.

## Werner Passarge

\*09.04.1937

† 04.05.2024

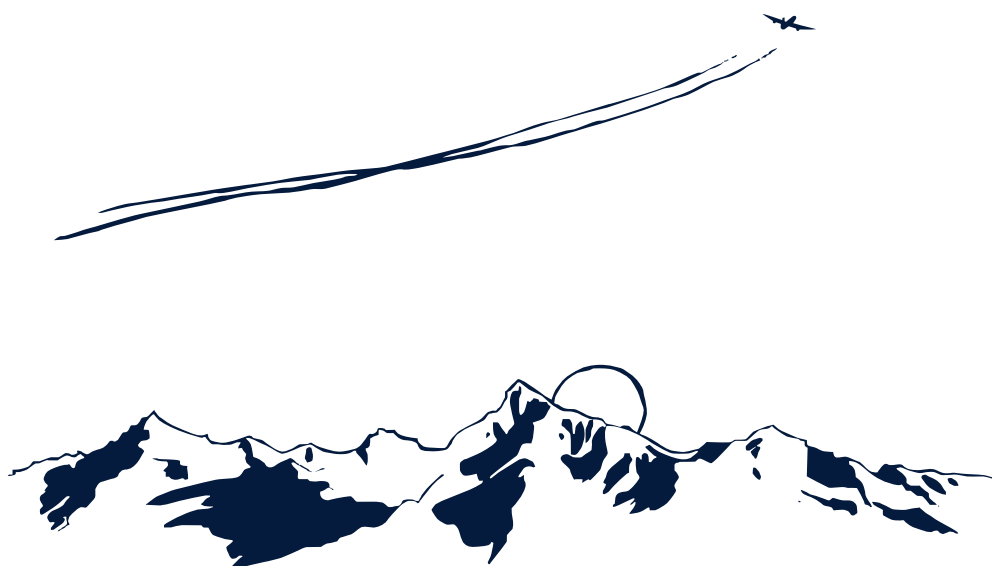
Werner Passarge flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa und war u.a. als Trainingskapitän und sachverständiger Checker für die Luftfahrt engagiert. Er wurde 1969 Mitglied und somit bedanken wir uns für 55 Jahre Mitgliedschaft.

## Jürgen Bläsner

\*07.03.1941

† 23.04.2024

Jürgen Bläsner war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er trat der VC 1969 bei. Vielen Dank für 55 Jahre Mitgliedschaft.



**PILOTEN TARIFE**

Lohn im Sinkflug & Krankenversicherungsbeiträge steigen!

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

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

**AHC**

Assekuranzmakler  
HAGEMANN UND CHARLES GMBH  
Sachsenring 43-47  
50677 Köln  
T: +49 221 33604-15  
M: [info@ahc-assekuranz.de](mailto:info@ahc-assekuranz.de)  
[www.ahc-assekuranz.de](http://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.



# Impressum

Vereinigung Cockpit e. V.  
Main Airport Center (MAC)  
Unterschweinstiege 10  
60549 Frankfurt

Tel +49 69 695976 - 0  
Fax +49 69 695976 - 150  
Mail [office@vcockpit.de](mailto:office@vcockpit.de)  
Web [www.vcockpit.de](http://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  
Frank Blanken, Vivianne Rehaag

Redaktion  
Frank Blanken, Vivianne Rehaag, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein,  
Daniel Schaad, Bastian Roet

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  
AG Airport & Ground Environment, AG Air Traffic Services, AG  
Diversity & Social, Johannes Bade, Stefan Fiedler, Anke Fleckenstein,  
Sven Grassmück, Anja Hauschulz, Manuel Lenz, Vivianne Rehaag, Dr.  
Daniel Schaad



# Hör mal rein!

## Read you 5

Experten der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und Aktive aus unseren VC-Arbeitsgruppen diskutieren gemeinsam über die Zusammenarbeit und die unterschiedliche Sichtweisen sowie Erwartungen von Flugsicherungspersonal und Flugzeugbesatzungen.

## Cockpitperspektive - 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.

Unseren Podcast-Kanal findet ihr bei den gängigen Podcastanbietern, z.B. bei Apple Podcasts, Deezer oder Podcast.de. Wir freuen uns über Euer Feedback! Anmerkungen, Anregungen, Verbesserungs- und Themenvorschläge könnt Ihr uns per Mail an [podcast@vcockpit.de](mailto:podcast@vcockpit.de) senden.





**Vereinigung Cockpit e.V.**  
Main Airport Center (MAC)  
Unterschweinstiege 10 | 60549 Frankfurt