



Vereinigung
Cockpit

VC INFO | 03/2024

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



Discover Airlines

„Wir stehen erst am Anfang“ - Mit langem Atem zur Tarifierung

Fragebogen zur UV-Belastung

Jetzt teilnehmen!

Den Fragebogen findet Ihr unter:

<https://de.surveymonkey.com/r/8R9FYz6>

Die Bearbeitung nimmt nur ca. 10 Minuten in Anspruch.

Weitere Informationen findet Ihr auf Seite 25 in diesem Heft.



Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

vor einigen Tagen wurde Claus Weselsky als Bundesvorsitzender der GDL auf der Generalversammlung in den Ruhestand verabschiedet. Wir waren als Gäste vor Ort. Die Abschiedsrede von Claus Weselsky endete mit der Erklärung, dass Gewerkschaften immer einen strukturellen Nachteil gegenüber dem Arbeitgeber hätten, der sich am Ende als ein großer Vorteil darstellt: Der Arbeitgeber „regiert“ hierarchisch durch. Wir müssen uns immer der Unterstützung unserer Mitglieder versichern. Die Gewerkschaftsführung sei nichts anderes als das Sprachrohr des kollektiven Willens der Mitglieder. Deswegen sind wir immer stärker, weil unser Wille von Vielen getragen wird. Der Wille des Arbeitgebers ggf. nur von einer oder wenigen Personen.

Das war ein gewichtiges Schlusswort. Es enthält zum einen die Verpflichtung an die Gremien einer Gewerkschaft, bspw. die Tarifkommissionen, aber auch den Vorstand, immer im Sinne der Mitglieder zu handeln, sich aber gleichzeitig auch immer zu vergewissern, was dieser Wille ist. Zum anderen zeigt es dem Arbeitgeber, dass die Forderungen am Verhandlungstisch nicht Einzelinteressen darstellen, sondern die Interessen des Kollektivs widerspiegeln, und er sich bei Missachtung dieser Interessen eben auch dem Zorn von Vielen aussetzt.

In der aktuellen Situation bei Discover scheint der Arbeitgeber diese Überlegungen entweder nicht anzustellen, oder aber sie sind ihm schlichtweg gleichgültig. Die Discover weigert sich kategorisch, unabhängig von der Forderungslage, einen Tarifvertrag mit der VC zu schließen. Sie lehnt weitere Verhandlungen mit markigen Worten ab.

Von anderer Seite hören wir ebenfalls Drohungen: Wenn wir nicht aufpassen, also die Interessen unserer Mitglieder nicht den Interessen des Arbeitgebers unterordnen, wird auch bei LHX die Verdi eine Option werden. Man droht also ein (wieder einmal) neues AOC ebenfalls, ohne die VC zu tarifieren. Übrigens: Der LH-Konzern „berbergt“ inzwischen 14 übernationale AOCs, wie mir Carsten Spohr bestätigte. Gleichzeitig werden am Tariftisch der DLH unglaubliche Forderungen gestellt, um (vielleicht) eine Eskalation zu befeuern. Lasst uns in dieser Situation „cool, calm und collect“ bleiben. Druck erzeugt aber immer auch Gegendruck, das müssen die Konzernlenker inzwischen wissen.

Machen wir uns nichts vor: Dieser Angriff ist ein Angriff auf die VC als Ganzes. Und wir werden ihn genauso behandeln. Dabei bleibt unsere Hand immer ausgestreckt und unsere Tür zum Verhandeln offen.



© Vereinigung Cockpit

Dr. Andreas Pinheiro
Präsident Vereinigung Cockpit

Wir haben im letzten Jahr bewiesen, dass die Verhandlungslösung bei DLH, LCAG, EW und auch TUI immer unser präferierter Weg ist. Das Verhalten des LH-Konzerns lässt aber zurzeit nur wenig Raum für eine sozialpartnerschaftliche Kompromisslösung.

Wir werden diese Aufgabe, wie alle Aufgaben in den letzten Jahren, mit Konsequenz und Professionalität angehen. Wir stehen hier am Anfang und am Ende werden wir uns bei der 4Y durchsetzen. Wir werden auch eine gute Lösung für unsere CLH-Kollegen finden, vorzugsweise immer in einem gesunden und weiter fortbestehenden CLH-Flugbetrieb. Die VC gibt Euch das Versprechen, für Eure Interessen einzustehen und diese zur Grundlage unseres Handelns zu machen. In diesem Sinne

Euer
PIN (Andreas)



VC Info wieder auf Papier lesen?

Jetzt Druckversion bestellen!

Meldet Euch einfach im Mitgliederbereich an der VC-Website an, wählt „Mein Cockpit“ -> „VC Info“ aus und gebt Eure Kontaktdaten ein.

Anmeldung unter
<https://intern.vcockpit.de/login.html>

Inhalt

- 07 Vorstands-Update**
Die Vorstände der VC berichten über die aktuellen Verbandsthemenf
- 10 Kurznachrichten**
- 11 Discover Airlines**
Mit langem Atem zur Tarifierung
- 14 Das Hinweisgeber-schutzgesetz**
Was Beschäftigte jetzt wissen sollten
- 16 Früher war alles besser**
Sommer 2024 Recap
- 17 GPS-Spoofing und Luftraumrisiko-bewertung**
IFALPA SEC Committee zu Gast in Frankfurt
- 18 SKYclip**
Interessante Kurzclips zu Safety Topics in der Skybrary
- 19 Luftraumplanung**
Grundlagen in Deutschland neu geregelt
- 20 Was war nochmal ...**
... die Balanced Field Length?
- 23 Airport News**
- 24 Ein lieber letzter Gruß**
Die Vereinigung Cockpit trauert um Kapitän Bernd Julius Kopf
- 25 Belastung durch UV-Strahlung**
Fragebogen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes
- 26 Ehrenamtliche Richter gesucht**

Vorstands-Update

Die Vorstände der VC berichten monatlich per Podcast über die aktuellen Verbandsthemen. Hier findet Ihr das Wichtigste zum Nachlesen.

In dieser Ausgabe spricht Vorstandin Vivianne Rehaag mit Präsident Dr. Andreas Pinheiro und Vizepräsidentin Katharina Dieseldorff unter anderem über den Arbeitskampf bei Discover Airlines, Reduced Crew Operation und bevorstehende Änderungen bei Antiskid.

VIVIANNE PIN, ein großes Thema in den vergangenen Wochen war natürlich der Arbeitskampf bei Discover. Kannst du kurz zusammenfassen, um was es geht und wie der Arbeitskampf verlaufen ist?

PIN Der Streik bei der Discover war natürlich ein großes Thema, nicht zuletzt auch aufgrund der vielen Presseanfragen, die wir dazu erhalten haben. Außerdem haben wir dazu eine gemeinsame Pressekonferenz mit der UFO veranstaltet und eine Kundgebung am Frankfurter Flughafen gemacht.

Über den gesamten Streikzeitraum von sechs Tagen hinweg sind konstant ca. 1/3 aller Flüge ausgefallen, das kann man sicherlich als Erfolg bewerten. Wir haben also eine sehr starke und treue Basis. Allerdings korrelierte diese Quote bei weitem nicht mit dem Organisationsgrad, das müssen wir intern noch analysieren. In jedem Fall muss sich der Arbeitgeber keine falschen Hoffnungen machen: Wir werden uns bei der Discover durchsetzen. Wir stehen erst am Anfang, es ist nur eine Frage der Zeit.

VIVIANNE Gehen wir noch einmal kurz auf den Solidarstreik ein. Wer hat da gestreikt und war er ebenfalls ein Erfolg?

PIN Die Kollegen und Kolleginnen der Cityline haben für sechs Stunden die Arbeit niedergelegt, bestreikt wurden nur die Frachter. Von zwei geplanten Flügen ist einer ausgefallen. Dieser Überraschungserfolg zeigt, wie ungemein solidarisch die Kolleginnen und

Kollegen dort waren. Auch die Zusammenarbeit mit der UFO kann als großer Erfolg verbucht werden und zeigt die Geschlossenheit der Fachgewerkschaften in dieser Sache.

Auf der anderen Seite ist es uns nicht gelungen, den Arbeitgeber an den Verhandlungstisch zu bewegen.

VIVIANNE Denn Ziel ist natürlich der Abschluss eines MTV und VTV für die Kollegen und Kolleginnen bei Discover. Aber Langeweile haben wir in der VC auch an anderen Stellen nicht, bei all den unterschiedlichen Themen, mit denen wir uns momentan beschäftigen. Katharina, was hat uns in den letzten Wochen noch beschäftigt?

KATHARINA Ein wichtiges Thema, das uns derzeit auf europäischer Ebene beschäftigt, ist der Umgang mit der Reduzierung der Mindestbesatzung im Cockpit, zusammengefasst unter der Bezeichnung Reduced Crew Operation oder kurz RCO. Diese Entwicklungen sehen wir definitiv als Sicherheitsbedrohung an und sehen die Aufklärungsarbeit dazu als unsere Verantwortung. Unser europäischer Dachverband ECA beschäftigt sich schon seit einer Zeit mit dem Thema und wir prüfen parallel, welche Hebel wir in und aus Deutschland dabei ansetzen wollen und können. Dieses Thema wird kein Sprint, sondern ein Marathon.

Aber das ist nicht das einzige Thema, das in den kommenden Monaten verstärkt in den Fokus rücken wird. Insbesondere die Themen Wetlease und Tarifflicht, aber auch die zunehmenden Belastung der Crews, die durch demographischen Wandel und Fachkräftemangel entsteht, werden uns weiter beschäftigen. Wir werden als Vorstand als Vorstand überlegen müssen, wie wir als Verband damit umgehen werden.

VIVIANNE Es ist eine Sache, die Themen zu identifizieren

ren, die wir angehen müssen. Aber welche Möglichkeiten haben wir denn neben Veröffentlichungen der VC und Gesprächen mit Arbeitgebern unsere Themen auch tatsächlich vorzubringen?

KATHARINA Ein gutes Beispiel ist hier unser Besuch beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dort haben wir uns mit zwei Referaten ausgetauscht, unter anderem zum Thema Ordnungswidrigkeitsverfahren vom Bundesbundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Derzeit kann es nämlich sein, dass die Tagesberichte von Lotsen dazu genutzt werden, Ordnungswidrigkeitsverfahren gegenüber Pilotinnen und Piloten einzuleiten, weswegen Lotsen in ihren Tagesberichten nicht mehr darauf eingehen. Das wiederum führt aber zu einem Sicherheitsverlust, da die systematischen Fehler über die Auswertung der Berichte nicht mehr entdeckt werden können. Diesen Punkt konnten wir in Bonn adressieren.

Zusätzlich gab es einen guten Austausch zum Thema Just Culture. Die Zusammenarbeit zwischen BMDV und VC führt höchstwahrscheinlich dazu, dass die Staatsanwaltschaften demnächst dazu verpflichtet werden, in der Aufarbeitung von Flugzwischenfällen Sachverständige aus der Luftfahrt hinzuzuziehen.

Auch über das Thema Bearbeitungszeit von Verweisung beim Luftfahrtbundesamt haben wir kurz gesprochen. Glücklicherweise betrifft dieses Thema nicht viele unserer Mitglieder, für die Betroffenen kann es aber zu erheblichen finanziellen Problemen führen. Grundsätzlich können wir leider nicht verkünden, dass es hier in Kürze zu einer zufriedenstellenden Situation kommen wird, auch wenn das Amt um Verbesserung bemüht ist. Positiv ist aber, dass das Luftfahrtbundesamt Ende Oktober an unserem Round Table Mental teilnehmen wird. Die Arbeitsgruppe Diversity and Social der VC hat einen Vorschlag zur Prozessverbesserung erarbeitet, der dem Bundesamt in dieser Runde vorgestellt werden soll.

VIVIANNE Damit stecken wir eigentlich schon mitten im Update über unsere Verbandsthemen, PIN: Ein weiteres wichtiges Verbandsthema betrifft die aktuelle Situation bei Antiskid. Kannst du uns kurz erläutern, was dort passiert?



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

PIN Erst einmal kurz zur Erklärung, was Antiskid überhaupt ist: Es handelt sich dabei um eine lose Organisation, die auf Initiative der VC und der Lufthansa 1985 gegründet wurde, um Piloten oder Pilotinnen in schwierigen Situationen zu unterstützen. Ziel war es vor allem, eine unabhängige Organisation zu schaffen, die sich für die Sicherheit der Piloten einsetzt.

Inzwischen gibt es Hinweise, dass sich das ändern soll, da Antiskid in eine Stiftung umgewandelt werden soll. Dadurch werden aus den ehrenamtlichen Peers Mitarbeiter der Stiftung, die einen fachlichen Vorgesetzten haben, nämlich deren Vorsitzenden. Außerdem wird die Stiftung wesentlich vom Stiftungsrat bestimmt. Dieser bestimmt nicht nur den Vorsitzenden, sondern übt über seine Beschlüsse auch die Fachaufsicht aus.

VIVIANNE Und was ist das konkrete Problem an dieser Stelle?

PIN Uns ist vor allen Dingen wichtig, dass die Stiftung – so sie denn gegründet wird – unabhängig bleibt, also unabhängig von den Airlines. Denn es geht um ein

sehr sensibles Thema und wir brauchen Vertrauen und Vertraulichkeit.

Bei der geplanten Organisation deutet einiges darauf hin, dass die Ehrenamtlichen, die die Antiskid bisher betreut haben, keinen großen Einfluss mehr haben werden. Geplant ist, dass von den sieben Sitzen des Stiftungsrates nur drei von Ehrenamtlichen besetzt werden sollen. Drei weitere Sitze werden von der Arbeitgeberseite besetzt, der siebte vom Träger der Stiftung, dem arbeitgebernahen Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Wir halten das im Hinblick auf die Unabhängigkeit von Antiskid für sehr bedenklich.

VIVIANNE Und was machen wir da?

PIN Wir sind gerade dabei, uns ein Stimmungsbild von den aktiven Peers bei Antiskid einzuholen. In jedem Fall sehen wir es aber so, dass die Stiftung auch von der VC unterstützt werden sollte, statt – wie aktuell vorgesehen – nur indirekt beteiligt zu sein. In jedem Fall unterstützen wir die Ehrenamtlichen, die sich bisher bei Antiskid engagiert haben.

VIVIANNE Auch an anderer Stelle haben wir leider keine so positive Resonanz erhalten. Wir haben uns in einem offenen Brief der VC an das Management der Ryanair gewandt. Katharina, kannst du kurz erläutern, worum es dabei ging?

KATHARINA Dabei ging es um die Durchführung von Flügen in Krisengebiete. Die VC lehnt Flüge in Krisengebiete grundsätzlich ab, weil sie mit einem unvermeidbar erhöhten Risiko verbunden sind. Als Pilotinnen und Piloten haben wir keinen militärischen Hintergrund und somit keine Expertise, die jeweilige Situation beurteilen zu können.

VIVIANNE Und wie gehen die deutschen Flugbetriebe normalerweise damit um, wenn Flüge trotz Reisewarnung stattfinden sollen?

KATHARINA Es ist normalerweise üblich, dass es Besatzungsmitglieder freigestellt wird, ob sie in solche Regionen fliegen möchten oder den Einsatz dorthin ablehnen. Dies ist bei der Ryanair unserer Kenntnis

nach leider nicht so. Daher haben wir die Ryanair um Klärung gebeten und auch dazu befragt, welche zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen sie für Flüge nach Israel vorsehen. Die Antwort der Ryanair verweist auf deren Safety Management und auf die Tatsache, dass es derzeit keine Schließung des israelischen Luftraums gäbe. Unsere Bedenken wurden nicht kommentiert.

VIVIANNE Das ist wirklich nicht zufriedenstellend. Aber erfolgreiche Flight Safety Arbeit ist häufig das Ergebnis jahrelanger Überzeugungsarbeit und wir bleiben natürlich an diesem Thema dran.

Zu guter Letzt kommen wir zu den organisatorischen Neuerungen. Habt ihr dazu auch ein kurzes Update für uns?

KATHARINA Ein weiteres Thema, das für viele interessant sein dürfte, ist die Umstellung unserer Kommunikationsplattform. Slack ist nun schon seit einiger Zeit geschlossen, stattdessen werden wir intern zukünftig die Plattform „Discourse“ nutzen, dabei sind wir jetzt in der letzten Phase des Testings und der Programmierung des Single Sign On für die Plattform. Auch die Umstellung auf Microsoft 365 geht voran.

PIN Von mir noch zwei Hinweise: Aktuell steht im „Superwahljahr“ in der VC eine weitere Wahl an, die des Beirats. Eure Zugangsdaten zum Wahlsystem bekommt ihr wie gewohnt per Post und könnt einfach online abstimmen. Gebt eure Stimme ab, wir hoffen auf eine gute Wahlbeteiligung.

Außerdem könnt ihr die VC Info ab sofort wieder als Magazin im Printformat bestellen und bekommt die gedruckte Ausgabe dann wieder nach Hause geschickt. Dafür könnt ihr euch einfach im Mitgliederbereich auf der Website registrieren.

Kurznachrichten

Zuordnung der Qualifikation „Verkehrspilot/in“ im DQR Niveau 6 erfolgt!

Positive Entscheidung der Gremien des Deutschen Qualifizierungsrahmen (DQR) über den Antrag der VC aus dem September 2021 entschieden.

Mit der Einordnung auf Level 6 des DQR ist der Beruf Verkehrspilot bzw. Verkehrspilotin entsprechend der Qualifikation eines Bachelors eingeordnet. Die Einordnung entspricht nicht einem akademischen Bachelor-Abschluss und qualifiziert nicht automatisch z.B. für ein Masterstudium. Er bestätigt aber die Gleich-

wertigkeit und bedeutet für Piloten und Pilotinnen eine deutlich verbesserte Ausgangslage, etwa im Falle einer beruflichen Neuorientierung oder im Hinblick auf Umschulungs- oder Weiterbildungsangebote.

Was eine DQR-Zuordnung im Detail ist und was sie Euch, aber auch potentiellen Arbeitgebern, nützt, ist auf der zugehörigen Webseite beschrieben. Insbesondere die dortigen FAQ sind recht aufschlussreich.

Weitere Informationen

- Das DQR-Zuordnungsprofil findet Ihr hier: <https://www.dqr.de/dqr/shareddocs/qualifikationen-neu/de/Verkehrspilot-Verkehrspilotin.html?nn=365830>
- FAQ: Was ist ein Qualifikationsrahmen? https://www.dqr.de/dqr/de/der-dqr/was-ist-ein-qualifikationsrahmen/was-ist-ein-qualifikationsrahmen_node.html
- FAQ: Wem nützt der DQR? https://www.dqr.de/dqr/de/wem-nuetzt-der-dqr/lernende/faq/faq_node.html

Fachgewerkschaften UFO und VC beraten über gemeinsame Strategien

Die Vorstände der Fachgewerkschaften UFO und VC haben sich getroffen, um gemeinsam die Herausforderungen der letzten Monate zu analysieren, sich über Strategien auszutauschen und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Der intensive Austausch von Ideen und Erfahrungen hat uns vor allem eines bewusst gemacht: Gemeinsam können wir mehr gestalten und durch starken Zusammenhalt werden wir die Interessen unserer Mitglieder noch besser vertreten können.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Discover Airlines

Mit langem Atem zur Tarifierung



© Vereinigung Cockpit e.V.

UFO und VC Mitglieder bei der Kundgebung anlässlich des Arbeitskampfes bei Discover Airlines

Dr. Marcel Gröls

Vorsitzender Tarifpolitik

Vereinigung Cockpit e.V.

„Fliegen Sie mit Discover, der Quality Leisure Airline der Lufthansa Group! Mit dem herzlichen Service der Crew macht Fliegen mit Discover Airlines Freude!“

So wirbt Discover Airlines auf seiner Website um Kunden – doch macht das Fliegen mit Discover auch den Kolleginnen und Kollegen Freude, die den ganzen Service erst möglich machen, oder doch nur den Kunden?

Wer den Tarifkonflikt von außen beobachtet hat, den mag nach all den Ereignissen der letzten Tage, Wochen und Monate etwas der Kopf schwirren, daher hier in einem kurzen Abriss zunächst die wichtigsten Meilensteine dessen, was bislang geschah.

Meilensteine

Discover Airlines wurde im Sommer 2021 gegründet, mitten in der Pandemie und mit dem erklärten Ziel, Opportunitäten auf dem Leisure Markt auszuschöpfen. Das „Start up“, wie es der Konzern nannte, operierte zunächst nur unter den gesetzlichen Rahmenbedingungen, was schnell zu Erschöpfungszuständen und Unzufriedenheit bei der Belegschaft führte.

Schon vergleichsweise früh erhielten wir deshalb die ersten Rückmeldungen von Kolleginnen und Kollegen, die sich eine Tarifierung wünschten, so dass wir im Oktober 2022 erstmals offiziell auf das Management zuzugingen. Schon das gestaltete sich schwierig, da es angeblich wochen- und monatelang keine freien Terminfenster gab. Die anfängliche Geduld zeigten wir dann noch während des gesamten darauffolgenden Jahres, als unsere Tarifkommissionäre in mühsamer Kleinarbeit die Entwürfe für Vergütungs- und Manteltarifverträge ausarbeiteten und in zähen Gesprächen mündliche Übereinkünfte mit dem Management erzielten.

Zugleich machten wir aber deutlich, dass aus Sicht der Belegschaft bis Jahresende erste Ergebnisse greifbar werden müssen. Als tatsächlich erste Eckpunkte eines Manteltarifvertrags Ende des Jahres 2023 greifbar erschienen und in einem „Handshake-Deal“ bestätigt wurden, zog das Management diese für uns sehr überraschend wieder von jetzt auf gleich vom Tisch. In Konsequenz dessen entschlossen sich die Gremien nach reiflicher Beratung zu einem sehr kurzen Warnstreik. Der war natürlich „übertrieben“ und „unverhältnismäßig“, wenn man das Unternehmen fragt. Wir hingegen sind uns sicher, dass wir bis dahin schon viel Geduld gezeigt haben. Der Warnstreik, der nur wenige Stunden gedauert hat, war überdies bewusst in seiner Kürze so gewählt, dass kein Fluggast über Gebühr beeinträchtigt wurde.

Das neue Jahr startete dann leider so, wie das alte endete. Die Logik eines Warnstreiks ist es, zu warnen – doch wenn die Warnung ungehört bleibt, dann kann eine Gewerkschaft letztlich ihren Forderungen nur mit Arbeitskampfmaßnahmen Nachdruck verleihen und genau das geschah im Januar und Februar. Auch die Kolleginnen und Kollegen der UFO, die sich die ganze Zeit auch in einer ähnlichen Gemengelage wiederfanden wie wir, griffen zu Arbeitskampfmaßnahmen.

Zwischenzeitlich war das Unternehmen kreativ: Statt ein Tarifwerk mit der Vereinigung Cockpit abzuschließen, wurde eine Art „Aushilftarifvertrag“ mit dem Betriebsrat geschlossen – ein Konstrukt, welches an sich von gesetzlicher Seite nicht vorgesehen ist. Dass der Betriebsrat sich hier für einen Ausweichweg zur Verfügung gestellt hat, hat der Belegschaft leider einen Bärendienst erwiesen. An der Stelle ist künftig auf ein Gremium zu hoffen, welches bewusst und dezidiert mit den führenden Gewerkschaften zusammenarbeitet.

Als jedoch klar wurde, dass die Mannschaft weiterhin einen Tarifvertrag verlangt, wurde bereits das nächste Ausweichmanöver erdacht – eine Tarifierung mit der Gewerkschaft Verdi. Eine daraufhin aus den Reihen der Belegschaft gestartete Petition forderte den Arbeitgeber auf, die Tarifierung mit der VC durchzuführen, freilich ohne dass dieser Wunsch vom Management erhört worden wäre.

Um aber der Verdi (sie tritt im fliegerischen Bereich auch teilweise unter der Marke „aircrewalliance“ auf) zugleich zu hinreichenden Mitgliederzahlen zu verhelfen, gestalteten Discover-Management und die Verdi-Vertreter eine sogenannte Differenzierungsklausel aus, die es in sich hat: Wer ver.di-Mitglied wird, genießt u. a. eine um sechs Monate längere Kündigungsfrist im Falle betriebsbedingter Kündigungen und erhält jährlich eine zusätzliche Vergütung i.H.v. einem halben Monatsgehalt.

Haben wir als Vereinigung Cockpit grundsätzliche Bedenken gegen Differenzierungsklauseln? Sicher nicht, wir haben selbst in der Vergangenheit schon solche Klauseln unterschrieben – allerdings nicht in einem Umfang, der geeignet ist, die Koalitionsfreiheit der Beschäftigten einzuschränken.

Als Konsequenz daraus, dass auch weiterhin die unsererseits geforderten MTV und VTV mit der VC abgelehnt wurden, haben die Gremien der VC eine neuerliche Urabstimmung durchgeführt und diese mit aktualisierten, höheren Forderungen verknüpft: Herauszuheben ist, dass wir eine weitreichende Forderung zur besseren Planbarkeit der Freizeit und eine Reduzierung der Arbeitsbelastung gefordert haben. Wir haben außerdem höhere Steigerungsbeträge gefordert; zusätzliche Stufensprünge, die Einführung bezahlungswirksamer Blockstunden und vieles mehr.

Und wie hat das Kollektiv darauf reagiert? Mit 81% Zustimmung der abgegebenen Stimmen, die wir natürlich auch mit unseren Systemen belegen und nachweisen können, auch wenn Verdi und manche Medien zwischenzeitlich versucht haben, das Ergebnis klein zu rechnen oder ins Lächerliche zu ziehen. In der Folge haben wir das Unternehmen sechs Tage bestreikt, um ein klares Zeichen zu setzen: Die Kolleginnen und Kollegen möchten einen Tarifvertrag ihrer gewählten Gewerkschaft VC und dieser Tarifkonflikt kann erst enden, wenn dieser abgeschlossen ist.

Einordnung – was bedeutet das für unseren Verband?

Die Ausfallquote war über die Tage hinweg konstant und wir konnten ca. acht Flüge, also ca. ¼ der Flüge, pro Tag bestreiken. Ist das ein Erfolg? Dazu muss man sich vor Augen führen, dass Discover Airlines

eine vergleichsweise kleine Airline im Verbund ist und dass der Konzern über einige Ausweichmöglichkeiten verfügt. Deshalb war uns aus Sicht der Streikleitung immer klar, dass ein Totalausfall wie etwa bei der Passage, im Falle von OCN eher nicht erreicht werden wird. Auch wussten wir, dass die Einschüchterungsversuche, von denen uns regelmäßig berichtet wurden, bis zu einem gewissen Grad Wirksamkeit entfalten. Gemessen daran sind wir also völlig zufrieden mit dem Ergebnis.

Was bedeutet der Tarifkonflikt für den Verband im Ganzen? Darüber ist in den letzten Wochen viel spekuliert worden. Aus Sicht der VC ist der Sachverhalt einfach: Wir haben hier eine Belegschaft, die durch uns in hohem Maße organisiert wird und diese möchte tarifiert werden. In dem Fall ist das die Discover-Belegschaft. Die anderen Belegschaften des Konzerns wünschen sich das Beste für Ihre Kolleginnen und Kollegen und haben Unterstützung geleistet – zum Beispiel mit zwei Unterstützungsarbeitskämpfen bei der Passage und bei der Cityline.

Doch macht das die Discover-Tarifierung zu einem Verbandsthema? Oder gar, wie das Unternehmen und manche Medien behaupten, zu einem Thema von Macht und Einfluss zweier Gewerkschaften und eines Unternehmens? Mitnichten. Wer sich das Verhalten des Unternehmens mit all seinen Ausweichbewegungen ansieht, der wird den Verdacht nicht los, dass der Konzern hier ein Gesamtthema sieht. Für die VC jedoch ist klar: Das Kollektiv eines Flugbetriebes darf nicht zum Spielball von Machtinteressen werden, soviel Respekt muss jede Kollegin und jeder Kollege erwarten können.

Klar ist aber auch: Die VC hat einen glasklaren Auftrag durch ihre Mitglieder, und der lautet Tarifierung. Es ist in einem mit grundgesetzlich verbrieft Koalitionsfreiheit ausgestatteten Rechtsstaat nicht die Sache des Arbeitgebers zu entscheiden, durch welche Gewerkschaft sich die Belegschaft vertreten lässt. Daher dauert dieser Tarifkonflikt noch an. Wie lange noch?

Wie geht es weiter?

Das entscheidet tatsächlich das Unternehmen. Als VC werden wir unsere Kolleginnen und Kollegen bei Discover nicht im Stich lassen, denn ein solches Vorgehen stünde im absoluten Widerspruch zu unserer Verbandsrason.

Wie lange nun die Sturheit des Konzerns andauert, das können wir heute noch nicht abschätzen. Was wir abschätzen können: Ein Unternehmen braucht Planungssicherheit, und diese ist nun dauerhaft nicht mehr gegeben. Jede Feriensaison, jedes Wochenende, jeder Peak in den Buchungszahlen kann nun bestreikt werden und Passagiere sind gut beraten, sich sichere Alternativen zu suchen.



VC-Präsident Dr. Andreas Pinheiro bei der Kundgebung zum Arbeitskampf bei Discover Airlines

Das Hinweisgeberschutzgesetz

Was Beschäftigte wissen sollten

VC-Rechtsabteilung

Vereinigung Cockpit e.V.

Das deutsche Hinweisgeberschutzgesetz trat am 2. Juli 2023 in Kraft und setzt die Richtlinie (EU) 2019/1937 (Hinweisgeberrichtlinie) in nationales Recht um. Durch das Hinweisgeberschutzgesetz werden Hinweisgeber (Whistleblower) geschützt und einheitliche Standards zur Meldung von Missständen und zum Schutz der Meldenden vorgeschrieben. Beschäftigte in Unternehmen und Behörden nehmen Missstände oftmals als erste wahr und können durch ihre Hinweise dafür sorgen, dass Rechtsverstöße aufgedeckt, untersucht, verfolgt und unterbunden werden.

Das Hinweisgeberschutzgesetz will einen umfassenden Schutz des Whistleblower sicherstellen.

Unternehmen müssen nun Meldekanäle für Hinweise zu Straftaten, Ordnungswidrigkeiten und Verstöße gegen das Gesetz einrichten. Wer auf Unrecht am Arbeitsplatz hinweist, den schützt das Gesetz vor einer Schlechterbehandlung durch den Arbeitgeber.

Das Gesetz gilt grundsätzlich für alle Unternehmen und Organisationen. Unternehmen und Organisationen ab 50 Beschäftigten müssen sichere interne Hinweisgebersysteme installieren und betreiben.

- Whistleblower müssen die Möglichkeit erhalten, Hinweise mündlich, schriftlich oder auf Wunsch auch persönlich abzugeben.
- Wird ein Hinweis abgegeben, muss die interne Meldestelle dies dem Hinweisgeber innerhalb von sieben Tagen bestätigen.
- Binnen drei Monaten muss die Meldestelle den Whistleblower über die ergriffenen Maßnahmen informieren, beispielsweise über die Einleitung interner Compliance-Untersuchungen oder die Weiterleitung einer Meldung an eine zuständige Behörde, etwa eine Strafverfolgungsbehörde.
- Als zweite, gleichwertige Möglichkeit zur Abgabe

von Hinweisen wird beim Bundesamt für Justiz eine externe Meldestelle eingerichtet. Die Bundesländer können darüber hinaus eigene Meldestellen einrichten.

- Whistleblower können sich frei entscheiden, ob sie eine Meldung an die interne Meldestelle ihres Unternehmens abgeben oder die externe Meldestelle nutzen möchten.
- Auch anonymen Hinweisen soll nachgegangen werden.
- Zum Schutz der Whistleblower vor „Repressalien“ enthält das Gesetz eine weitgehende Beweislastumkehr: Wird ein Whistleblower im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit „benachteiligt“, wird vermutet, dass diese Benachteiligung eine Repressalie ist. Zudem kommen Schadensersatzansprüche des Whistleblowers aufgrund von Repressalien in Betracht.

Ziel des Gesetzes und der ihm zugrunde liegenden EU-Richtlinie ist ein besserer Schutz von Whistleblowern, also von Personen, die Hinweise auf Missstände in Unternehmen geben.

Informationen über Verstöße fallen nur noch in den Anwendungsbereich des Gesetzes, wenn sie sich auf den Beschäftigungsgeber oder eine andere Stelle, mit der die hinweisgebende Person beruflich im Kontakt stand, beziehen.

Der Gesetzentwurf sah bislang bereits eine Beweislastumkehr vor, wenn die hinweisgebende Person eine Benachteiligung im Zusammenhang mit ihrer beruflichen Tätigkeit erleidet. Dabei ist es geblieben. Die Vermutung, dass die Benachteiligung eine Repressalie für den Hinweis ist, soll aber nur dann bestehen, wenn die hinweisgebende Person dies auch selbst geltend macht.

Die maximale Höhe, der für Verstöße gegen das Gesetz angedrohten Bußgelder wurde von 100.000 Euro auf nur noch 50.000 Euro reduziert.

Wichtig ist, eine interne Meldestelle im Unternehmen einzurichten. In Konzernstrukturen kann überlegt werden, ob eine konzernweite zentrale Meldestelle errichtet wird, da dies vom Hinweisgeberschutzgesetz ermöglicht wird.

Ebenfalls müssen klare Vorgaben im Unternehmen erlassen werden, wie man verfahrenstechnisch mit Meldungen von Hinweisgebern umgeht. Falls bereits eine Meldestelle und Vorgaben hinsichtlich des Umgangs mit Meldungen im Unternehmen bestehen, muss geprüft werden, ob diese im Einklang mit den Regelungen des neuen Hinweisgeberschutzgesetzes stehen.

In Unternehmen mit Betriebsrat ist regelmäßig ein längerer Vorlauf einzuplanen. Dem Betriebsrat stehen bei der Ausgestaltung des Hinweisgebersystems Mitbestimmungsrechte zu, sodass die Betriebsparteien hier eine Betriebsvereinbarung abschließen müssen.

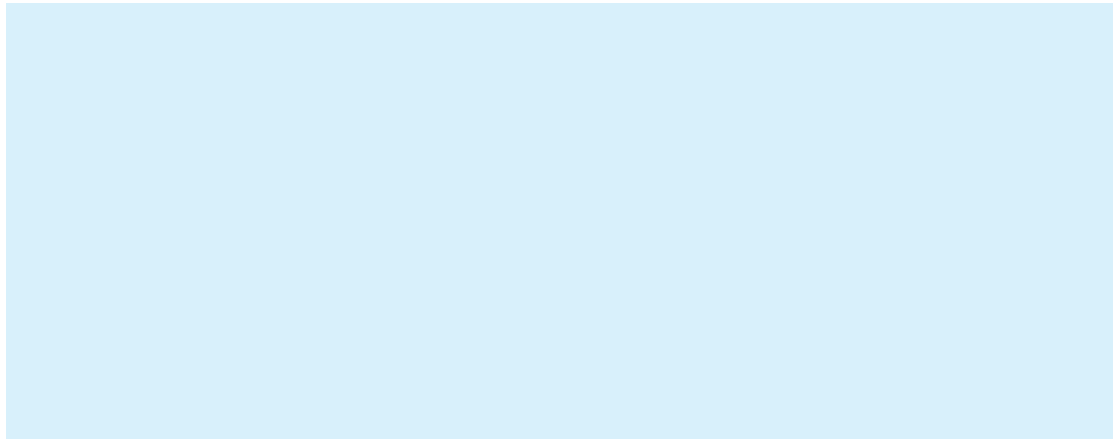
Ist die Identität des Whistleblowers bekannt, könnte womöglich bereits seine Nichtberücksichtigung bei einer anstehenden Beförderung, bei einer Versetzung oder auch die bloße Nicht-Verlängerung seines befristeten Arbeitsvertrags als „Repressalie“ gewertet werden - mit der Folge, dass der Arbeitgeber aufgrund der Beweislastumkehr beweisen muss, dass dies gerade keine Benachteiligung des Whistleblowers wegen der von ihm abgegebenen Meldung war. Gelingt dieser Entlastungsbeweis nicht, drohen Schadensersatzansprüche des Whistleblowers und Bußgelder.



© rcphtostock / Freepik.com

Früher war alles besser

Sommer 2024 Recap



© xxx

xxx

Thomas Bieling

Referent Research

Vereinigung Cockpit e.V.

Auch wenn die Sommerflugpläne noch einige Wochen lang gültig sind, sind die Sommerferien vorbei und der Blick aus dem Fenster macht unmissverständlich bewusst, dass der Herbst Einzug gehalten hat. Zeit also, einen Blick auf den Sommer 2024 zu werfen und ob sich der Luftverkehr nun endlich erholt hat. Die kurze Antwort lautet, wie so oft: Kommt drauf an.

Während bereits im letzten Quartal des vergangenen Jahres in mehreren Regionen das Volumen von 2019 erreicht werden konnte, hat die ICAO in diesem Frühsommer berichtete, dass nun auch aus globaler Sicht die Werte von 2019 erreicht und übertroffen wurden.

Leider gibt es aber regionale Unterschiede. Während europäische Airlines in Gänze bereits im vergangenen Jahr zumindest die Gewinne von 2019 übertroffen haben und die Prognose für dieses Jahr einen weiteren Anstieg

verspricht, partizipieren nicht alle Länder im gleichen Maße von der Erholung. Der Blick in die Daten von Eurocontrol im Betrachtungszeitraum Juni bis einschl. September zeigt, dass die Zahl der Flugbewegungen in der Bundesrepublik konstant 14% unter den Werten des Jahres 2019 liegt, womit wir das Schlusslicht in Europa sind. Großbritannien und die Niederlande liegen jeweils 5% und Frankreich ca. 2% unter dem Vorkrisenniveau, während der europäische Süden die Werte vor Corona mit bis zu 16% (Griechenland) übertrifft. Die letzten Monate dieses Jahres werden an diesem Gesamtbild kaum etwas ändern. Die Faktoren, die mit dazu führen, dass wir in Europa aktuell abgehängt sind, sind bekannt und meist hausgemacht: Die nahezu Verdopplung der staatlichen Gebühren, die an die Passagiere weitergereicht werden (Luftverkehrssteuer, Flugsicherungsgebühren und Luftsicherheitsabgabe) seit dem Beginn der Krise (!) und nicht zuletzt der Mangel an Piloten und Fluggerät, sei es durch Lieferprobleme oder Wartungsereignisse.

Die Frage, wann es denn zumindest „wie früher“ wird, lässt sich heute nicht beantworten. Der DFS-Chef Arndt Schoenemann hat zu Beginn des Sommers die Prognose der DFS zum Zeitpunkt der Erreichung des Vorkrisenniveaus von 2025 auf 2027 korrigiert – maßgeblich wegen der begrenzten Kapazitäten der Lufthansa. Dazu passt die Aussage von Carsten Spohr auf der diesjährigen IATA-Vollversammlung, dass mehr als ein Achtel der Gruppenflotte am Boden steht. Der BDL geht in seinem Ausblick auf die kommenden Flugplanperiode zumindest von einer Erholung im Interkontverkehr von und nach Deutschland aus – inwieweit diese Erholung aber von außen gesteuert wird und welchen Einfluss die Konjunktorentwicklung im kommenden Jahr haben wird, bleibt abzuwarten.

GPS-Spoofing und Luftraumrisikobewertung

IFALPA SEC Committee zu Gast in Frankfurt

Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen
Vereinigung Cockpit e.V.

Am 29. August 2024 traf sich das IFALPA Security (SEC) Committee in der VC-Geschäftsstelle in Frankfurt. Die Vereinigung Cockpit wurde vertreten durch Daniel Niesler, Florian Plath, Jo Puff, Max Scheck und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen). Darüber hinaus nahmen Vertreter der Mitgliedsverbände aus den Niederlanden, USA, Österreich, Brasilien, Frankreich, Schweiz und UK sowie ein Vertreter der International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) und Arnaud Du Bedat (IFALPA Senior Technical Officer) teil. CPT Kruse (SEC Committee Chairperson) begrüßte die Anwesenden und dankte der VC für die erneute Ausrichtung des IFALPA SEC Committee Treffens in Frankfurt und für die kontinuierliche Unterstützung der technischen Arbeit der IFALPA. Auf der Agenda des Treffens standen u.a. Themen wie GPS spoofing, Levels of threat, Review of ICAO Doc 9811, Alignment of Risk Management methods, IATA guidance on Airspace Risk Assessment, C3 screening technology & 100ml restriction in the UK und Police evidence carried in the flight deck.

GPS-Spoofing

Die Folgen und das Ausmaß von GPS-Spoofing auf die Cockpit-Instrumente sind derzeit eines der wichtigsten Security-Themen. Viele der Spoofing-Stationen sind militärische Einrichtungen. In den meisten Fällen ist die zivile Luftfahrt nicht in deren



© Vereinigung Cockpit e.V.

Die Teilnehmer des IFALPA SEC-Meetings in Frankfurt

Visier, sondern die Auswirkungen auf diese sind unbeabsichtigt. Die ICAO und andere Organisationen können aktuell nur wenig tun, um Spoofing zu verhindern. Demzufolge ist die derzeit beste Maßnahme, um dem Problem zu begegnen, die zuständigen Behörden darauf aufmerksam zu machen und die Besetzungen über die Auswirkungen zu informieren.

Luftraumrisikobewertung der IATA

Ein weiteres Thema des Meetings war der Leitfaden zur Luftraumrisikobewertung der IATA, der von der Geopolitical Risk Task Force (GRTF) erstellt worden ist. Das Dokument richtet sich zwar primär an die Fluggesellschaften, sieht aber eine Konsultation der Flugbesatzungen als Teil des Prozesses zur Bewertung der Bedrohungslage vor, was das SEC Committee positiv bewertet, auch wenn es sich dabei nur um eine Option und nicht um eine Anforderung handelt. Der Leitfaden baut auf den bestehenden IATA-Standards und -Empfehlungen auf und legt den Schwerpunkt auf praktische Techniken zur Identifizierung, Bewertung und zum Risikomanagement von Gefahren. Er unterstreicht die Verantwortung der Betreiber für die kontinuierliche Überwachung und Minderung von Risiken und bietet gezielte Ratschläge zur Unterstützung der Entwicklung oder Verbesserung von Risikobewertungsprozessen im Luftraum.

Position von IFALPA und IFATCA zu satellitengestützten Signalen (23POS25) vom 11. Dezember 2023

<https://www.ifalpa.org/media/4040/23pos25-disruption-of-satellite-based-signals.pdf>

SKYclip?

Nein, wir möchten hier keine Werbung für einen Smartphonehalter für Passagiersitze (erster Googletreffer) machen.

Sven Graßmück

AG Airport & Ground Environment

Vereinigung Cockpit e.V.

Vielmehr möchten wir Euch hier eine stetig wachsende Anzahl an kurzen Clips auf der Plattform SKYbrary vorstellen, die komplexe Safety Topics einfach darstellen.

In einem Umfeld von immer mehr CBTs, Tutorials und Library Updates schafft es SKYclips höchst relevante und in Firmenpublikationen leider oft vernachlässigte Themen prägnant vorzustellen. Die SKYbrary wurde von Eurocontrol in Zusammenarbeit mit ICAO, UKCAA und der Flight Safety Foundation ins Leben gerufen und sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine weltweit gültige Datenbank mit gesammeltem Wissen über Flugsicherheit zu erstellen. Die Daten sollen für Jedermann zugänglich sein und richten sich primär an Piloten und Fluglotsen. Der Fokus liegt daher auf operationellen Risiken der kommerziellen Luftfahrt.

In Anbetracht der Kürze und der Relevanz der Beiträge sowie der zuverlässigen Quelle, können wir als VC FightSafety SKYclips jedem ans Herzen legen.

Hier ein paar Vorschläge:

- EMAS: Was war das und wo finde ich es?
<https://skybrary.aero/video/emas-skyclip>
- Separation bei Circling Approaches: Gibt es das und wenn ja, wie funktioniert sie?
<https://skybrary.aero/separation-arrival-and-departure-aircraft-during-circling-approach-skyclip>
- Controller Blind Spot: Auch Lotsen haben einen Blind Spot? Passt mein ganzes Flugzeug da rein?
<https://skybrary.aero/controller-blind-spot-skyclip>

Neugierig geworden?

Viele weitere SkyClips findet Ihr auf www.skybrary.aero

The screenshot shows the SKYbrary website interface. At the top, there is a navigation bar with the SKYbrary logo, a search bar, and links for 'Log in' and 'Register'. Below the navigation bar, there are tabs for 'PORTALS', 'BROWSERS', 'THEMES', 'TUTORIALS', 'COURSES', 'WEBINARS', and 'PUBLICATIONS'. The main content area features a video player titled 'EMAS (SKYclip)' with a play button and a progress bar. To the right of the video player, there is a sidebar with sections for 'Related to' (listing 'SKYclips (new)'), 'Contributors' (listing Barry OConnor, Stéphane DeWolf, Sven Crassmueck, Nick de Backer, Mariana Stoffel, and Andrea De Innocentis), and 'Related videos' (listing 'Emergency Frequency (SKYclip)').

© Skybrary.aero

Die Skybrary bietet viele Kurzclips mit safetyrelevanten Themen. Reinschauen lohnt sich!

Grundlagen der Luftraumplanung in Deutschland neu geregelt

Moritz Bürger

AG Air Traffic Services (ATS)

Vereinigung Cockpit e.V.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Januar 2024 den „Leitfaden zur Luftraumplanung in Deutschland“ in Kraft gesetzt.

Was sehr formell klingt, hat entscheidende praktische Auswirkungen auf die deutsche Luftraumstruktur, da das Dokument den Prozess und die Kriterien beschreibt, nach denen Lufträume geändert oder neu festgelegt werden. Etwa drei Jahre lang überarbeitete eine vom BMDV beauftragte Gruppe aus Luftraumnutzern ohne Aufwandsentschädigung das Vorgängerdokument, da es über dessen Inhalte immer wieder grundsätzliche Diskussionen gegeben hatte. Knapp zusammengefasst stand das Gut einer freien Luftraumnutzung durch Sichtflieger dem Schutzbedürfnis von IFR-Verkehr gegenüber. Für die kommerzielle Großluftfahrt ist das vor allem an den kleineren Regionalflughäfen relevant, an denen die Lufträume IFR-Flüge nicht gänzlich von unkontrolliertem VFR-Verkehr separieren. An dieser Stelle sei noch einmal daran erinnert, dass im Luftraum Echo das Prinzip „Sehen und Ausweichen“ für ALLE Luftfahrzeuge gilt! Die VC vertritt allerdings die Position, dass dieses Prinzip nicht den angestrebten Sicherheitsstandards der kommerziellen Luftfahrt genügt.

Im Rahmen der Überarbeitung fanden 16 Arbeitstreffungen, 14 Unterarbeitsgruppentreffen und weitere Kleingruppentreffen statt, an denen immer Vertreter aus der AG Air Traffic Services (ATS) der VC teilgenommen haben, um die Interessen der deutschen Verkehrspiloten und -pilotinnen zu vertreten. Die VC-Experten leisteten dabei einen wesentlichen Anteil sowohl der inhaltlichen als auch der redaktionellen Arbeit und brachten viele neue Ansätze in den Leitfaden ein. Große Hoffnung setzen alle Beteiligten auf die neuen „Annahmen zur Planung und Nutzung von Lufträumen im unmittelbaren und mittelbaren

Umfeld“, über die Konsens hergestellt werden konnten. Die Ziele sind ein einheitliches Verständnis über die Ausgestaltung restriktiver Lufträume (v.a. Charlie und Delta) und eine bessere Führung des IFR-Verkehrs in Lufträumen, in denen alle Verkehrsteilnehmer elektronisch sichtbar sind (z.B. auf dem TCAS), auch wenn dadurch eine längere Streckenführung nötig sein sollte. Das wurde auch von den beteiligten Flugbetriebern (Lufthansa und Ryanair) unterstützt.

Mit dem Inkrafttreten des Leitfadens kann der neue Luftraumfestlegungsprozess angewendet werden. Die Arbeit der VC-Vertreter endet aber dadurch nicht. Damit die Neuerungen auch in einer besseren Luftraumstruktur resultieren, müssen in den nächsten Jahren entsprechende Änderungsvorschläge eingebracht und diskutiert werden. Hierbei benötigt die AG ATS noch dringend Unterstützung. Voraussetzungen gibt es außer dem Interesse an der Thematik und der Bereitschaft sich einzuarbeiten keine. Eure Erfahrung als Pilotin oder Pilot sichert euch bereits die nötige Expertise. Meldet euch also gerne bei flightsafety@vcockpit.de.

Der „Leitfaden zur Luftraumplanung in Deutschland“ ist auf der Website des BMDV zum Download erhältlich:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/kriterienkatalog-zur-einrichtung-von-luftraeumen.pdf>

Die AG ATS sucht Unterstützung

Habt Ihr Interesse am Thema Luftraumplanung? Meldet Euch unter flightsafety@vcockpit.de

Was war nochmal...

...die Balanced Field Length?



© huynhkimdaihuu30051999/ Pixabay

Dr. Philipp Daniel Schaad

Leiter Flight Safety

Vereinigung Cockpit e.V.

Wir wollen heute einmal eine neue Serie über technisch-betriebliche Themen aus der Luftfahrt starten, die in Zukunft unregelmäßig erscheinen wird, um in unterhaltsamer Art und Weise das Augenmerk unserer Leser und Leserinnen auf durchaus bekannte, aber vielleicht auch bereits in Vergessenheit geratene, spannende Sachverhalte aus der Fliegerei zu lenken. Wir beginnen die Serie heute mit dem Thema Balanced Field Length.

Was ist die Balanced Field Length?

Die „Balanced Field Length“ (BFL) ist ein Begriff aus der Flugleistungsrechnung, der die Sicherheits- und Leistungsparameter eines Flugzeugs während des Starts berücksichtigt. Sie bezeichnet jene Startbahnlänge, die mindestens erforderlich ist, um ein Flugzeug sicher abheben zu lassen oder im Falle eines Startabbruchs ebenso sicher zum Stillstand zu bringen.

V₁, V₂, Takeoff Distance und Accelerate Stop Distance

Wie natürlich hinreichend bekannt sein dürfte, ist die Entscheidungsgeschwindigkeit V₁ jene Geschwindigkeit eines Flugzeugs (in einem definierten Beladungszustand und bei bestimmten Umweltparametern), bis zu der das Flugzeug auf einer gegebenen Startbahn noch sicher vor dem Bahnende zum Stillstand gebracht werden kann. Jenseits von V₁ muss die Cockpitbesatzung selbst bei einem Notfall wie dem Ausfall eines Triebwerks den Start fortsetzen. Zugleich muss V₁ die Bedingung erfüllen, dass bei Ausfall eines Triebwerks frühestens bei Erreichen von V₁ und anschließender Fortsetzung des Startlaufs die sogenannte sichere Steiggeschwindigkeit V₂ in 35 Fuß über Grund erreicht wird.

Die o.g. Bedingungen führen im Falle eines durchgeführten Starts mit Triebwerksausfall bei V₁ zur sog. Takeoff Distance (TOD) und bei Startabbruch bei V₁ zu einer Accelerate Stop Distance (ASD). Abbildung 1 zeigt den grundsätzlichen Zusammenhang einer sich aus einer Entscheidungsgeschwindigkeit V₁ ergebenden Startstrecke (TOD), bzw. Startabbruchstrecke (ASD).

Bei Betrachtung der Grafik wird deutlich, wie (mit gegebenen Performance-, Gewichts- und Umweltdaten) bei der Wahl einer steigenden Entscheidungsgeschwindigkeit V_1 zum einen die Takeoff Distance (TOD) kürzer wird (da für einen durchgeführten Start ja erst ab V_1 die reduzierte Leistung eines Triebwerksausfalls berücksichtigt wird und somit der „gesunde“ Teil der Beschleunigung mit steigendem V_1 länger wird und die Strecke bis V_2 in 35 Fuß über Grund entsprechend kürzer), und zum anderen die Accelerate Stop Distance (ASD) mit Startabbruch bei V_1 länger (da ein späterer Startabbruch bei höherer Geschwindigkeit natürlich die Gesamtdistanz bis zum erneuten Stillstand des Flugzeugs anwachsen lässt).

An jenem Punkt, an dem beide Distanzen (TOD und ASD) gleich lang sind, ist - wie oben in der Grafik erkennbar - die minimale Strecke für einen in beide Richtungen (Start und Startabbruch) abgesicherten Startlauf erreicht und somit das V_1 , mit dem die minimal mögliche Startstrecke genutzt werden kann. Mit Verweis auf die „ausbalancierte“ (also gleiche) ASD und TOD ist dies die „Balanced Field Length (BFL)“.

Daraus ergibt sich, dass für einen sicheren Start die dafür nutzbare Startbahnlänge (auch TODA, oder take-off distance available genannt) mindestens dem Wert der errechneten Balanced Field Length entsprechen muss und es bei einer solchen Bahnlänge auch nur genau ein mögliches V_1 gibt. Bei einer längeren Bahn kann V_1 variieren, was entweder den Startvorgang oder den Startabbruchvorgang zum limitierenden Faktor werden lässt.

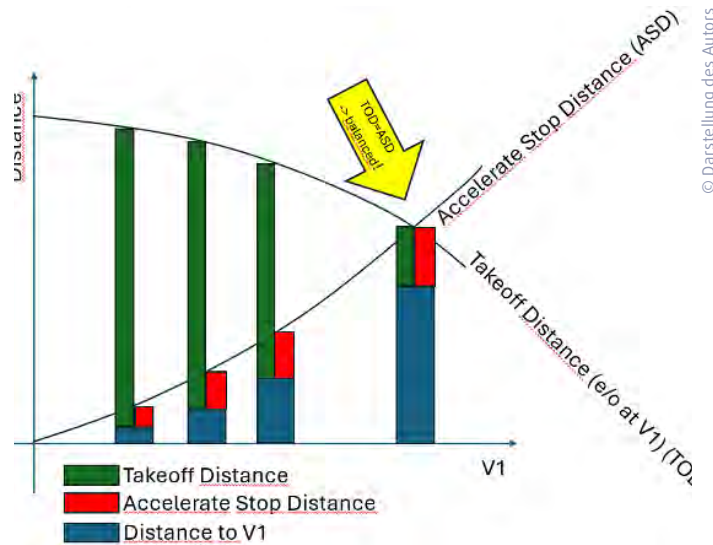


Abb.1: Abhängigkeit ASD und TOD von gewählter V_1

Die Anwendung

Die Berechnung der BFL erfolgt typischerweise durch eine Kombination von Daten aus Flugzeughandbüchern, Leistungstabellen und speziellen Computerprogrammen. Diese Berechnungen sind entscheidend für die Planung und Durchführung von Flügen, insbesondere auf Flughäfen mit kurzen Startbahnen oder in extremen Wetterbedingungen.

Die Berechnung der BFL hängt von verschiedenen Faktoren ab, darunter:

- Flugzeuggewicht: Ein höheres Gewicht erfordert eine längere Startbahn.
- Triebwerksleistung: Leistungsstärkere Triebwerke können die notwendige Startbahnlänge reduzieren.
- Umgebungsbedingungen: Temperatur, Luftdruck und Windverhältnisse haben einen großen Einfluss auf die benötigte Startbahn.
- Startbahnoberfläche und -neigung: Glatte, trockene Oberflächen und abfallende Startbahnen können die BFL verkürzen, während nasse oder vereiste Oberflächen sie verlängern.

In der Praxis wird die BFL verwendet, um sicherzustellen, dass ein Flugzeug in der verfügbaren Startbahnlänge sicher abheben oder im Notfall abbremsen kann. Pilotinnen und Piloten sowie Flugplaner berücksichtigen die BFL, um das Risiko eines Startunfalls zu minimieren und die Sicherheitsstandards zu erfüllen.

Abbildung 2 zeigt für Start und Startabbruch die Abhängigkeit des möglichen Startgewichts von V_1 . Hieraus ergibt sich für eine gegebene V_1 unter Berücksichtigung beider Szenarien genau ein Startgewichtswert. Wenn man für V_1 die aus dem Balanced Field Length Ansatz errechnete Entscheidungsgeschwindigkeit V_1 einsetzt, ergibt

sich daraus das Field Limit Weight, also das höchstzulässige Abfluggewicht (bei gegebenen Umweltbedingungen) für die Startbahnlänge des Platzes.

Mithilfe von Abbildung 2 wird auch noch einmal deutlich, dass der Balanced Field Length Ansatz eine „Grenzbetrachtung“ darstellt. Das aus einer gegebenen Runway Länge errechnete Field Limit Weight oder umgekehrt die von einem Startgewicht ausgehende minimale Runwaylänge sind in Kombination die rechnerischen Mindestwerte. Sobald man bei gleichem Gewicht eine längere Bahn oder bei gleicher Runway ein verringertes Startgewicht hat, ergibt sich ein ganzer Bereich möglicher V_1 Werte, die dann auf anderer Basis, wie zum Beispiel der nötigen Bremsenergie o.ä., optimiert werden können. Da in aller Regel - trotz reduziertem Triebwerksschub - nicht am Performance Limit für eine gegebene Startbahn/Startgewichtskombination operiert wird, findet zumeist die tatsächliche V_1 Berechnung dann nicht mehr nach dem Balanced Field Length Ansatz statt. Dieser bleibt aber sehr wohl ein valider Weg, um das Performancelimit zu ermitteln.

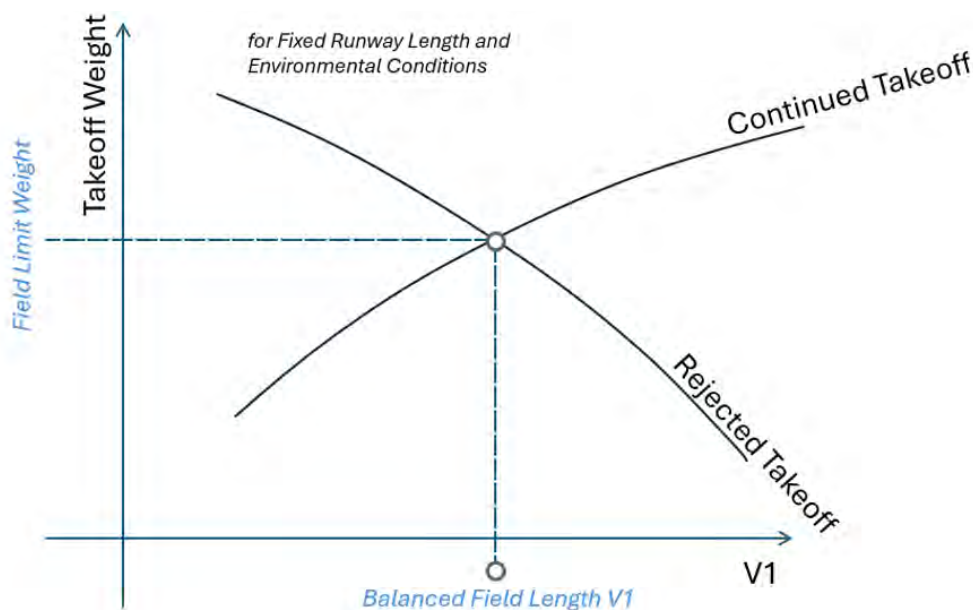
Ein Beispiel

Angenommen, ein Verkehrsflugzeug hat eine errechnete BFL von 2.500 Metern unter den aktuellen Bedingungen. Das bedeutet, dass die Startbahn mindestens 2.500 Meter lang sein muss, damit das Flugzeug entweder sicher abheben oder im Notfall abbremsen kann. Sollte die verfügbare Startbahnlänge kürzer sein, müsste das Flugzeuggewicht reduziert oder andere Maßnahmen ergriffen werden, um die BFL zu reduzieren und damit die notwendige Sicherheitsmarge

zu gewährleisten. Bei einer vorhandenen Länge von 2.500 Metern Startbahn wäre, wie erwähnt, nur exakt eine V_1 Geschwindigkeit rechnerisch möglich, da alle anderen Werte eine Verlängerung der Start- bzw. Startabbruchstrecke zur Folge haben würden. Bei einer Startbahnlänge von mehr als 2.500 Metern wiederum stünde ein ganzer Bereich an V_1 Werten zur Verfügung, die alle sowohl die Start- als auch die Startabbruchbedingungen erfüllen, weshalb V_1 innerhalb dieses Bereichs dann auf andere Zielgrößen hin optimiert werden kann.

Fazit

Die Balanced Field Length ist somit ein ganz wesentlicher Sicherheitsparameter in der Luftfahrt, der sicherstellt, dass Flugzeuge unter den gegebenen Bedingungen sicher starten bzw. im Bedarfsfall ihren Start abbrechen können. Durch die Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren hilft die BFL, das Risiko von Startunfällen zu minimieren, und trägt entscheidend zur Sicherheit und Effizienz des Flugverkehrs bei.



© Darstellung des Autors

Abb.2: Abhängigkeit des möglichen Startgewichts von V_1 für Start und Startabbruch

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/>

CGN

Zwischen dem 18. März und 18. April werden alle Schilder und Markierungen von 14L/32R, bzw. 14R/32L zu 13L/31R, bzw. 13R/31L geändert. Hierzu werden kurzfristig einzelne Rollwege gesperrt. Detaillierte Infos findet ihr auf der VC Info Website unter <https://www.vcockpit.de/newsroom/airport-news/>.

LEJ

Auf Grund von Baumaßnahmen wird die Nordpiste tagsüber (bis 1900L) von März bis Juli geschlossen.

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/vogelzug-vorhersage>

Guidance System

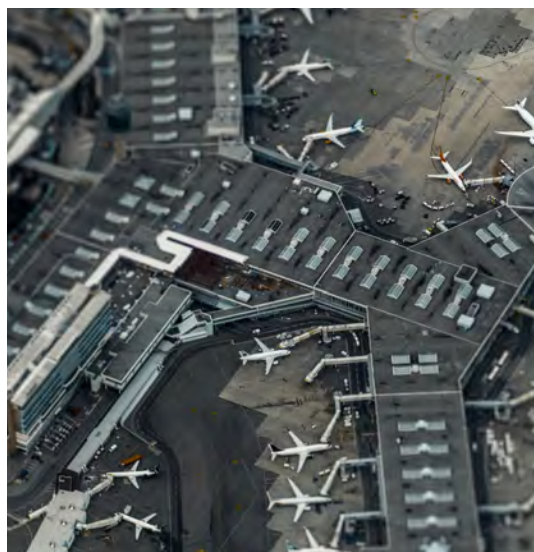
Auf Grund hoher Fallzahlen und einiger Near-Misses beachtet bitte, dass die Flughäfen dringend darum bitten, erst in die Parkposition einzurollen, wenn das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!

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



© Tomas Williams / Unsplash

Ein lieber letzter Gruß

Die Vereinigung Cockpit trauert um Kapitän Bernd Julius Kopf. Mitglied des Vorstands und VC- Pressesprecher

In den 1990er-Jahren begleitete Bernd Kopf den Wandel in der Luftfahrt in einer Zeit, in der Airbus als neuer Konkurrent die Branche veränderte. Diese Entwicklungen prägten auch die innere Politik unseres Verbandes und Bernd trug mit seiner Haltung wesentlich dazu bei, in diesen unruhigen Zeiten als Pressesprecher (1990-1993) die Interessen der VC in den Medien mit Bedacht und Besonnenheit zu vertreten. Während seiner Amtszeit im Vorstand von 1990 bis 1996 erlebte er die Wiedervereinigung Deutschlands mit und setzte sich besonders für die berufliche Neuorientierung der ehemaligen Interflug-Piloten ein. Auch das 25jährige Jubiläum der Vereinigung Cockpit, das mit einer großen Feierstunde im Kaisersaal im Frankfurter Römer mit hochkarätigen Gästen begangen wurde, fiel in seine Amtszeit. Im Jahr 2019 zum 50jährigen Jubiläum der VC konnte er mit vielen Hintergrundinformationen zur Geschichte der VC zum Gelingen der Feier im Rahmen der IFALPA Konferenz in Berlin beitragen.

Wir verlieren mit Bernd Kopf nicht nur ein langjähriges und engagiertes Mitglied, sondern auch einen Kollegen, der mit seiner ruhigen und gewissenhaften Art viele von uns inspiriert hat. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und ihn stets in guter Erinnerung behalten.



© privat

Wir sprechen seiner trauernden Familie unsere aufrichtige Anteilnahme aus. Bernd Kopf wird in unseren Herzen und in der Geschichte der Vereinigung Cockpit für immer einen Platz haben.

Im Namen des gesamten Vorstands und aller Mitglieder.

Belastung durch UV-Strahlung

Fragebogen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes



© Designcode / Freepik.com

Die berufliche UV-Belastung steigt. Helft uns mit Eurer Erfahrung bei der Verbesserung der Schutzmaßnahmen!

In unserem beruflichen Umfeld steigt die UV-Belastung und damit auch das Hautkrebsrisiko, u.a. durch höhere Arbeitszeiten, längere Karrieren und divergierende Arbeitsschutzmaßnahmen. Mit den Fragen, inwiefern wir als Pilotinnen und Piloten durch unseren Beruf einem erhöhtem Hautkrebsrisiko ausgesetzt sind und welche Schutzmaßnahmen von Airlines für unseren Schutz ergriffen werden oder aus unserer Sicht ergriffen werden sollten, beschäftigen wir uns als Vereinigung Cockpit intensiv.

In Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Dermatologische Prävention (ADP) e.V. haben wir einen Fragebogen entworfen und möchten Euch bitten, uns mit Eurer Teilnahme zu unterstützen. Durch die Befragung sollen Eure Wahrnehmung und Eure Erfahrungen zu diesem Thema erhoben werden – und das natürlich vollständig anonym.

Nur wenn wir zahlreiche Rückmeldung erfahren, können wir mit aussagefähigen Ergebnissen „Druck machen“ und den Gesundheitsschutz vorantreiben – gerade auch für die Kolleginnen und Kollegen, deren Arbeitgeber nicht selbständig oder freiwillig in die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden investieren.

Meldet Euch gerne bei Rückfragen zu der Befragung und deren Hintergründen bei der VC Arbeitsgruppe Strahlenschutz unter agstr@vcockpit.de.

Vielen Dank für Eure Mithilfe!

Den Fragenbogen findet Ihr unter <https://de.surveymonkey.com/r/8R9FYz6>

Ehrenamtliche Richter gesucht

Die VC sucht Mitglieder, die sich als ehrenamtliche Richterin oder Richter am Sozialgericht in Leipzig engagieren möchten.

Voraussetzungen

An Sozialgerichten kann sich jeder bewerben, der oder die im jeweiligen Gerichtsbezirk wohnt oder seine bzw. ihre Homebase hat. Es sind keine vorherigen Erfahrungen nötig. Für alle ehrenamtlichen Richterinnen und Richter ist Voraussetzung, dass sie das 25. Lebensjahr vollendet haben, Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind, das Wahlrecht zum Deutschen Bundestag besitzen und nicht infolge einer strafgerichtlichen Verurteilung von der Ausübung öffentlicher Ämter ausgeschlossen sind. Die weiteren Voraussetzungen richten sich jeweils nach dem Kreis der ehrenamtlichen Richter, für den man tätig werden will.

Aufgaben

Ehrenamtliche Richterinnen und Richter sollen durch ihre praktischen Erfahrungen und Kenntnisse die

hauptamtlichen Vorsitzenden darin unterstützen, in sozialrechtlichen Streitigkeiten praxisnahe Entscheidungen zu treffen. Die Tätigkeit soll ab 01.01.2025 beginnen, die Amtszeit beträgt fünf Jahre.

Weitere Informationen

findet Ihr auf der Website der sächsischen Landessozialgerichts:

<https://www.justiz.sachsen.de/lsg/ehrenamtliche-richter-3978.html>

Bei Interesse könnt Ihr Euch gern an die VC-Rechtsabteilung wenden unter

schlesiger@vcockpit.de.



© Racool Studio / Freepik

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

Recovery from unusual attitude, spatial disorientation, high-G manoeuvre, den Anflug des legendären Space Shuttle am Kennedy Space Center nachempfinden oder auch alles zusammen.

Mit der weltweit einzigen noch operierenden Flotte von F104 ‚Starfighter‘ können Sie sich als Pilot ein einzigartiges Flugtraining buchen. Neugierig? Dann mal www.starfighters.net oder www.starfighterstore.com aufsuchen. Hintergrundinfo und Gruppenpreise gibt es von VC-Mitglied Detlef Stark.

Für einen telefonischen Termin bitte eMail an: detlef@starfighters.net



© 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



CISM-Team

CISM-Hotline

+49 151 22407703 | Stichwort „CISM“

www.stiftung-mayday.de



VC-Mediationsteam

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

069 695976 121

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Bernd Kopf

*03.07.1950

† 21.07.2024

Bernd Kopf war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1976 VC Mitglied. Wir bedanken uns für 48 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](tel:004956158580570) / WWW.PILOTEN-TARIFE.DE / DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.





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

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



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
Web www.vcockpit.de

Postbank Frankfurt a. M.
IBAN DE 38500100600310321606
BIC PBNKDEFFXXX

Frankfurter Sparkasse
IBAN DE 48500502010200007360
BIC HELADEF1822
Amtsgericht Frankfurt a. M. VR 14310

Verantwortlich für den Inhalt
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 Strahlenschutz, Johannes Bade, Thomas Bieling, Moritz Bürger,
Anke Fleckenstein, Sven Graßmück, Marcel Gröls, Anja Hauschulz,
Philipp Daniel Schaad, VC-Rechtsabteilung



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