



Vereinigung
Cockpit

POSITION
EINSATZ VON KAPITÄN:INNEN ALS CM2



Januar 2026

Zusammenfassung

Für den Einsatz von Kapitänen/Kapitäninnen auf dem rechten Flugzeugführersitz in der Rolle des CM2 sieht die Vereinigung Cockpit Risiken für die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit, insbesondere bezüglich des Crew Resource Managements (CRM), sowie einer regelmäßigen Inübunghaltung auf dem rechten Flugzeugführersitz.

Daher lehnt die VC solche Einsätze außerhalb von Trainingsereignissen grundsätzlich ab.

Einleitung

Die gesetzlichen Regelungen der EASA erlauben den Einsatz von

Kapitänen/Kapitäninnen auf dem rechten Flugzeugführersitz. Voraussetzung da-für ist eine einmalige Schulung sowie die jährliche Überprüfung in lediglich wenigen vorgeschriebenen Notverfahren (siehe Regulation (EU) No 965/2012, ORO.FC 235: „at least an engine failure during take-off; a one-engine-inoperative approach and go-around; and a one-engine-inoperative landing.“).

Weitere Anforderungen, insbesondere unter Berücksichtigung der bisherigen Flugerfahrung oder von CRM-Aspekten, sind nicht geregelt. Ebenso finden sich keine Vorschriften zur Inübunghaltung im Normalbetrieb (bspw. Landetechnik).

Bewertung

1. Schulung

Um in vollem Umfang für die Tätigkeit auf dem rechten Sitz qualifiziert zu sein, sind aus Sicht der Vereinigung Cockpit weitere Schulungsinhalte für die Erstqualifizierung von Kapitänen/Kapitäninnen auf dem rechten Flugzeugführersitz erforderlich. Diese können in Abhängigkeit vom Flugzeugmuster und dessen spezifischen Verfahren (z.B. Rapid Depressurization Drill, Low Visibility Operations) und dem Erfahrungsstand der betroffenen Person (z.B. Vorerfahrung auf dem rechten Sitz) bemessen werden. Neben dem Flugzeughandling und kritischen Verfahren sollten auch CRM-Aspekte geschult werden (siehe Punkt 3.).

Hierbei sollte sich der Umfang der Inübunghaltung an den typenspezifischen Trainingsinhalten von Kapitänen/Kapitäninnen mit Trainerqualifikation orientieren.

2. Inübunghaltung

Regelmäßige Übung in der entsprechenden Rolle und Tätigkeit trägt wesentlich zur Erhöhung der Flugsicherheit bei. Um ein Mindestmaß an Flugsicherheit zu gewährleisten, wäre daher ein regelmäßiger Einsatz von Kapitänen/Kapitäninnen auf dem CM2 Sitz erforderlich.

3. CRM

Der Einsatz von zwei gleichrangigen Kapitänen/Kapitäninnen im Cockpit kann starken Einfluss auf die Rollenverteilung und das Führungsverhalten haben.

Ist der Autoritätsgradient zu flach, so besteht die Gefahr, dass Verantwortlichkeiten verschwimmen und die Autorität des Kommandanten/der Kommandantin in Frage gestellt wird.

Während in Ausbildungssituationen diesbezüglich Klarheit besteht, sollten diese Aspekte auf Flügen, die nicht im Zuge einer Ausbildung durchgeführt werden, im Rahmen der Threat- and Error Management Briefings angesprochen werden.

Empfehlung

Der Einsatz von Kapitänen/Kapitäninnen als CM2 birgt zusätzliche Risiken, welche durch umfassende Safety Management Maßnahmen mitigiert werden müssen. Diese Maßnahmen sind derzeit für Kapitäne/Kapitäninnen ohne Trainerqualifikation nicht ausreichend geregelt. Aufgrund des dadurch verbleibenden potentiell höheren Risikos, lehnt die Vereinigung Cockpit solche Einsätze für Kapitäne/Kapitäninnen ohne diese Zusatzmaßnahmen ab und empfiehlt Einsätze im normalen Crewcomplement durchzuführen.

./.