4/2022

VEREINIGUNG COCKPIT

VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit

ICAO-Generalversammlung in Montréal

VC und IFALPA vertreten Sicherheitsinteressen vor internationalem Luftfahrtgremium

© Vereinigung Cockpit e.V. / Johannes Bade

© Andreas Tittelbach

Cockpit Perspektive

Der neue VC Podcast

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

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

Weitere Informationen

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

Die Folgen findet Ihr unter:
https://www.vcockpit.de/presse/podcasts.html

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

am 5. Dezember war der Tag des Ehrenamtes. Die Bundesregierung und viele politische und gesellschaftliche Größen überschlagen sich zu dieser Gelegenheit mit Lobgesang und Dankesreden. Das ist schön und richtig, denn es zeigt, dass viele Bereiche nur durch das Ehrenamt funktionieren. Soziales, Umweltschutz, Sport, Feuerwehr und Katastrophenschutz werden zu dieser Gelegenheit besonders gerne hervorgehoben. Das sind sehr wichtige Bereiche und ich würde niemals deren Bedeutung schmälern wollen. Bedauerlich finde ich aber, dass der gesamte Bereich des gewerkschaftlichen und berufsständischen Engagements meist vergessen wird.

Auch wenn Betriebsräte, Personalvertreter und Tarifkommissionen einen gesetzlichen Auftrag haben, teilweise Schutz genießen und auf mehr oder weniger ausreichende Freistellungstage zurückgreifen können, wird aus diesem Engagement keine Arbeitszeit. Sich in einem Wahlamt für die Belange der Kolleginnen und Kollegen einzusetzen ist eben kein „Job“ - da gehört Herzblut dazu. Das Telefon klingelt auch nach Feierabend und die Gedanken um Probleme und Herausforderungen bewegen uns so lange, bis sie bearbeitet sind.

Wir nehmen Druck und Belastungen auf uns, damit die Kolleginnen und Kollegen nicht über Gebühr belastet werden und die nächste Generation in der Branche auch noch eine gute berufliche Perspektive hat. Das ist ehrenwert, kann aber für jeden Einzelnen auch gefährlich sein - daher achtet auf Eure Gesundheit und euer Familienleben. Wie die Feuerwehr auf Eigenschutz achten muss, müssen wir stets darauf schauen, dass wir persönlich nicht unter die Räder kommen und sollen bei aller Emotionalität und bei allem Engagement mit Herzblut auch auf die Art achten, wie wir miteinander umgehen.

Die VC hat sich Grundwerte gegeben, damit wir uns stets daran erinnern wie, wofür und für wen wir uns engagieren. Die persönliche Motivation mag sehr individuell und bei jedem unterschiedlich sein. Die Zukunft unseres Berufs, die Flugsicherheit und die kollektiven Bedingungen am Arbeitsplatz gestalten wir definitiv nicht allein - auch wenn vielleicht bei manchem die Versuchung da ist, das Ehrenamt für Persönliches zu nutzen. Ehrenamt hat keinen Platz für Opportunisten. Unser Ehrenamt ist ein Teamplay. Unsere VC braucht Teamplay, aber auch klare Strukturen und Führung für Teamplayer.

Anlässlich des Tags des Ehrenamtes sage ich: Danke an alle Teamplayer unseres kollektiven Ehrenamtes. Gemeinsam gestalten wir Arbeitsbedingungen und Berufsperspektiven. Gemeinsam sorgen wir dafür, dass Fliegen sicherer wird.

Ich wünsche Euch allen ein schönes und besinnliches Weihnachtsfest, viel Kraft und Gesundheit und einen guten Start ins neue Jahr!

Euer Stefan Herth

©Vereinigung Cockpit e.V.

Stefan Herth
Präsident Vereinigung Cockpit

15

© Vereinigung Cockpit e.V. / Johannes Bade

07

© Vereinigung Cockpit e.V.

17

© Boom Supersonic

12

© Vereinigung Cockpit e.V.

Inhalt

06 Nachrichten aus dem Vorstand

07 Kurznachrichten

12 ECA-Konferenz 2022

14 Association of Star Alliance Pilots Meeting

15 41. ICAO-Generalversammlung in Montréal
VC und IFALPA vertreten Sicherheitsinteressen vor internationalem Luftfahrtgremium

17 Überschall und nachhaltiger Luftverkehr – passt das zusammen?

21 Rehkitzrettung mit Drohne
Ein Beispiel für den legalen Einsatz von Drohnen in unmittelbarer Nähe eines Verkehrsflughafens

22 Airport News

23 Flugmedizinische Tauglichkeit und psychische Belastung

29 Supportangebote

Impressum

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

Tel.: +49 (0)69 / 69 59 76 - 0
Fax: +49 (0)69 / 69 59 76 - 150
E-Mail: office@vcockpit.de
Web: www.VCockpit.de

Postbank Frankfurt a.M.
IBAN DE 38500100600310321606
BIC PBNKDEFFXXX

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Matthias Baier, Lars Frontini

Redaktion:
Matthias Baier, Lars Frontini, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein, Daniel Schaad, Bastian Roet, Hendrik Rybicki

Layout:
Anke Fleckenstein, Viola Assmann

Druck: Göhde Druck+Medien GmbH, 64295 Darmstadt

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei „VC Info“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit der Redaktion – gestattet. Belegexemplar erbeten.

Hinweis: Der Inhalt der Geschäftsanzeigen wird seitens der VC nicht geprüft. Artikel unter Nennung der Autorennamen müssen nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wiedergeben.

Mitarbeit bei dieser Ausgabe:
Johannes Bade, Matthias Baier, Anja Hauschulz, Nina Moers, Maria-Pascaline Murtha, Bastian Roet, Dr. Daniel Schaad

Nachrichten aus dem Vorstand

Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen

Anja Hauschulz
Vorstandsreferentin
Vereinigung Cockpit

Personalia VC-Geschäftsstelle

Mitte Juli hat Ewa Wolf als Assistentin der Tarifabteilung ihre Tätigkeit in der VC aufgenommen. Sie komplettiert damit das Sekretariat der Tarifabteilung. Wir wünschen ihr viel Erfolg!

Philip Küpper hat auf eigenen Wunsch die VC verlassen. Wir danken ihm für seine langjährige Mitarbeit und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Der Personalvorstand hat in konstruktiven Verhandlungen mit dem VC-Betriebsrat die Betriebsvereinbarung „Einführung einer digitalen Personalakte“ für die Geschäftsstellenmitarbeitenden vereinbart. Durch die Einführung der digitalen Personalakte ist eine Optimierung administrativer Personalprozesse und damit zugleich die Entlastung im Geschäftsbereich Personal durch Zeitgewinn bei zahlreichen Arbeitsabläufen beabsichtigt.

Die VC gratuliert Anke Fleckenstein zu ihrem 10-jährigen Betriebsjubiläum

2012 hat Anke Fleckenstein ihren Dienst als Pressreferentin in der VC aufgenommen und seit dieser Zeit den Auf- und Umbau der Abteilung „Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“ erfolgreich mitgestaltet. Ob Website, Großveranstaltung, VC-Info, Flyer, Pressemitteilung, Social Media oder andere Kanäle, über die wir unsere Inhalte in die Welt tragen - überall wo ein VC-Logo draufsteht, steckt immer auch ein Stück der professionellen Arbeit von Anke Fleckenstein drin.

Allzeit hilfsbereit, ruhig, verbindlich und stets freundlich hat sie seit einer Dekade unzählige Presseanfragen beantwortet und koordiniert und sorgt damit jeden Tag dafür, dass die VC ihr Wissen, ihre Meinungen und die Positionen der deutschen Pilotenschaft an die Frau oder den Mann bringen kann. Wir danken ihr für ihr großes Engagement und ihren Einsatz und wünschen ihr weiterhin viel Erfolg bei ihrer Tätigkeit.

VC-Haushaltsplan 2023

Der Vorstand verabschiedete den Etat für das VC-Geschäftsjahr 2023. Der Beirat billigte das vorgestellte Budget.

Aktualisierungen Policies/Richtlinien:

Der Vorstand hat die VC-Policies "Runway Incursion“ und „EMAS“ (Engineered Material Arresting System) außer Kraft gesetzt. Beide Themen sind inhaltsgleich im Flugsicherheitskonzept enthalten. Eine doppelte Ausführung der Themen wird als nicht zielführend betrachtet.

Kurznachrichten

dbb-Gewerkschaftstag

Vom 26. bis 30. November trafen sich die Delegierten in Berlin zu dem alle fünf Jahre stattfindenden Gewerkschaftstag.

Der dbb Gewerkschaftstag mit insgesamt rund 900 Delegierten ist das höchste Beschlussgremium des gewerkschaftlichen Dachverbands dbb Beamtenbund und Tarifunion, in dem mehr als 1,3 Millionen Beschäftigte in 41 Fachgewerkschaften und 16 Landesbünden organisiert sind. Der Gewerkschaftstag tritt alle fünf Jahre zusammen, wählt die neue dbb Bundesleitung und beschließt die künftigen Leitlinien für die politische Arbeit.

Die Vereinigung Cockpit (VC) hat erstmalig als neues Mitglied teilgenommen und ist nun auch im Bundeshauptvorstand durch den VC-Präsidenten und in der Bundestarifkommission durch den Vorsitzenden Tarifpolitik vertreten.

Für uns "Neue" haben die spannenden politischen Diskussionen und Debatten sowie die fachbezogene Arbeit und der Austausch mit zahlreichen anderen Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern viele neue Perspektiven und frische Einblicke gebracht. Das alles im Rahmen der überaus professionellen Organisation hat den Gewerkschaftstag für die VC zu einem sehr interessanten Event gemacht.

Wir sind zuversichtlich, dass uns diese strategische Partnerschaft in vielen Dingen Unterstützung bieten wird, um unsere Ziele und Positionen zum Schutz unseres Berufsstandes und zur Stärkung aller Arbeitnehmerpositionen durchzusetzen. Gleichzeitig gewinnt der dbb durch die VC im Bereich Verkehr an Gewicht und Bedeutung. Die gute Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft der Lokomotivführer, aber auch mit dem dbb als Ganzes, im Kampf gegen das Tarifeinheitsgesetz bekommt nun einen festeren Rahmen.

© Vereinigung Cockpit e.V.

v.l.n.r.: Claus Weselsky, Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Stefan Herth, VC-Präsident, Ulrich Silberbach, Bundesvorsitzender des dbb

VC-Delegation bei Eröffnung des Future Aviation Labs

Das House of Logistics and Mobility (HOLM) in den Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen hat sein neues "Future Aviation Lab" eingeweiht. Seitens der Vereinigung Cockpit gratulierten Matthias Baier, Vorstand Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Dr. Daniel Schaad, Leiter Flight Safety und Johannes Bade, Referent Internationales, den Verantwortlichen zur Eröffnung.

Im Future Aviation Lab soll es um den Austausch und die Vernetzung von Stakeholdern aus dem Bereich Luftfahrt gehen (Airlines, Airports, Hersteller und Industrien aus der Gesamtwertschöpfungskette Luftfahrt), die mit dem Ziel eines nachhaltigen Luftverkehrs über das HOLM zum Beispiel in Form von Workshops kooperieren können.

Die Podiumsdiskussion im Rahmen der Eröffnungsfeier drehte sich um die Frage, wieviel Fliegen sich unsere Gesellschaft in Zukunft wird leisten können und dürfen. Hier wurden Fragen der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Europas im Zusammenhang mit umweltpolitischen Maßnahmen aufgeworfen und die Notwendigkeit konzertierter globaler Initiativen zu Vorhaben wie SAF-Produktion und CO2-Neutralität hervorgehoben. Zugleich betonte Dr. Pierre Prümm, Vorstand Aviation und Infrastruktur bei der Fraport AG, die großen Fortschritte in der Reduktion des jährlichen CO2-Ausstoßes des Frankfurter Flughafens (reine Flughafenemissionen ohne den eigentlichen Luftverkehr) von rund 300.000 Tonnen im Jahr 2001 auf derzeit rund 120.000 Tonnen mit dem Ziel in den nächsten Jahren auf 70.000 Tonnen zu kommen.

Condor-Chef Ralf Teckentrup betonte die Reduktionen der Verbräuche pro Passagierkilometer (im Bereich 0,7-1 l/ p.P und 100km) durch die Flottenerneuerung der Condor mit Airbus A330-900neo und A320/321neo, während Frau Prof. Ziegler von der Frankfurt University of Applied Sciences hier auch die Notwendigkeit disruptiver Entwicklungen (Stichwort Wasserstofflugzeug beispielsweise) hervorhob. Generell wurde die weitere Prognose zur positiven Verkehrsentwicklung in der Luftfahrt einerseits als wirtschaftlich begrüßenswert, jedoch problematisch im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele (selbst bei technologischer Verbesserung) angesehen.

Nach einigen Fragen aus dem Publikum wurde dann das Lab eröffnet und die Besucher konnten sich die Entwicklungen und Tätigkeiten von Firmen aus dem Bereich des U-Space (Droniq), der Drohnenentwicklung, der SAF Produktion oder innovativer Cateringkonzepte ansehen und mit den Vertretern der Firmen diskutieren. Der Abend endete mit einem Büffet und individuellen Gesprächen der Besucher.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Dr. Daniel Schaad, Niklas Butz (Projektmanager Hessen Aviation, Abteilung Innovations- und Netzwerkmanagement des HOLM) und Matthias Baier (v.l.n.r.) bei der Eröffnungsfeier des des Future Aviation Labs.

VC gratuliert Deutschem Wetterdienst zum 70. Jubiläum

Anlässlich des Jubiläumsempfangs des Deutschen Wetterdienstes gratulierten VC-Präsident Stefan Herth und Uwe Kröger von der AG Air Traffic Services dem Präsidenten des Deutschen Wetterdienstes, Prof. Dr. Gerhard Adrian.

Die Vereinigung Cockpit und der DWD blicken auf eine langjährige Zusammenarbeit zurück. Für uns im Cockpit besonders erfreulich: Die Leistungsfähigkeit der Wetterprognosen hat sich über die Jahre extrem verbessert. So sind beispielsweise die heutigen Prognose für 10 Tage so zuverlässig wie die Ein-Tages-Prognosen zu Zeiten der Gründung der Behörde.

Festredner Verkehrsminister Dr. Volker Wissing hob die wachsende Bedeutung von Wetterdaten für die unterschiedlichen Verkehrsbereiche hervor. Die besondere Bedeutung des DWD und der genauen Wetterdaten für den Luftverkehr unterstrich auch der Sprecher für Luftverkehr der CDU-Bundestagsfraktion Björn Simon.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Von links nach rechts: Björn Simon (CDU), Prof. Dr. Gerhard Adrian (DWD), Stefan Herth (VC), Uwe Kröger (VC).

Austausch mit der BfPP

Treffen des Bundesvorsitzenden der Bundesvereinigung des fliegenden Personals der Polizei mit VC-Präsident Stefan Herth und VC-Generalsekretär Bastian Roet

Die politische Zusammenarbeit in Berlin stand im Zentrum des Austauschs von R. Uwe Kraus, Bundesvorsitzender der Bundesvereinigung des fliegenden Personals der Polizei, mit VC-Präsident Stefan Herth und VC-Generalsekretär Bastian Roet.

Da beide Seiten von einer engeren Abstimmung zwischen den Verbänden, z. B. bei Fragen der Drohnenregulierung, nur profitieren können, wollen BfPP und VC künftig einen stärkeren Austausch bei ihrer politischen Interessenvertretung pflegen. Nach den Gesprächen in Frankfurt werden zeitnah gegenseitige Besuche der beiden Hauptstadtbüros terminiert.

Die zukünftige Ausweitung der Kooperation im politischen Bereich baut auf die langjährige Zusammenarbeit der Berufsverbände im Bereich Flight Safety auf.

© Vereinigung Cockpit e.V.

R. Uwe Kraus (BfPP) mit Bastian Roet (VC)

EASA Safety Conference mit Schwerpunktthema "Flughafen"

Die diesjährige EASA Safety Conference mit dem Themenschwerpunkt "Flughafen" drehte sich neben aktuellen Entwicklungen im Ramp-Up von der Covid-Krise auch um die Themen Nachhaltigkeit und zukünftige Luftverkehrsträger (Air Taxis). Insgesamt war sie recht hochrangig besetzt, was dem Ganzen eine hohe thematische "Flughöhe" gab, so dass detailliertere technische und betriebliche Fragen eher nicht besprochen wurden. Ein- und ausgeleitet wurde die Veranstaltung durch Patrick Ky, Executive Director der EASA.

Am ersten Veranstaltungstag ging es primär um ressourcenbedingte Engpässe im Flughafenbetrieb nach Corona und innovative Ansätze wie KI-Sensorik zur Runway Condition oder selbstfahrende Versorgungssysteme. Der zweite Vormittag drehte sich rund ums Ground Handling, dabei unter anderem um soziale Aspekte sowie um "Vertiports". Der Nachmittag des zweiten Tages war dann dem Thema Nachhaltigkeit im Flughafenbetrieb gewidmet. Hierbei ging es insbesondere um nachhaltige Energieversorgung von Flughäfen, aber auch die gemeinsamen Anstrengungen der Flughäfen beim Ausbau von SAF/H2-Herstellungs-/Betankungsanlagen.

Auffallend waren die ausführlichen Lobesbekundungen von Seiten der Industrie an die EASA. Gelobt wurde u.a., dass die Agentur ein starker Treiber von Innovation und Flugsicherheit in Europa sei.

Dass es Aufgabe der VC als Berufsverband ist, dafür zu sorgen, dass Innovation nicht zulasten der Flugsicherheit geht, zeigte unter anderem die Diskussion um Security Aspekte rund um Air Taxis (z.B. basierend auf autonom fliegenden Multikoptern), wo von Industrievertretern durchaus „verharmlosende“ Parallelen zum bodengebundenen, konventionellen Taxi gezogen wurden, um daraus die Forderung abzuleiten, hier ein geringeres Sicherheitsniveau als in der übrigen Luftfahrt zuzulassen.

Insofern bleibt für die VC festzuhalten, dass wir nicht nur in Sachen Safety, sondern auch beim Thema Security weiter Aufklärungsarbeit betreiben müssen.

© Vereinigung Cockpit e.V.

EASA Collaborative Analysis Groups (CAG) ATM/ANS Meeting

Die CAGs beschäftigen sich mit Themen rund um Flugsicherung und Flugverfahren. Zu den wichtigsten für die VC zählen u.a. VFR-IFR-Konflikte, Flugzeuge ohne funktionierende Transponder und Kollisionen mit UAS.

Die EASA kennen wir alle als europäische Aufsichtsbehörde, die auch eine Vielzahl von Gesetzen und Regeln erstellt. Grundlage dieses Prozesses ist unter anderem die Einbeziehung der Luftfahrtnutzer in sogenannte "Collaborative Analysis Groups" (CAG). Hier werden von allen Beteiligten zusammen die drängendsten Risiken untersucht und bewertet, um möglichst schnell Maßnahmen einzuleiten, um diese Risiken zu mitigieren.

Am 25./26. Oktober 2022 nahm Felix Gottwald als Vertreter der AG ATS an der 13. regulären Sitzung der „CAG ATM/ANS“ teil, die sich vor allem mit Themen der Flugsicherung und Flugverfahren beschäftigt. Bereits in der Vergangenheit konnte Felix hier maßgeblich an Themen wie „VFR-IFR-Konflikt“ und „Flugzeuge ohne funktionierenden Transponder“ mitarbeiten. Auf sein Drängen wurde das Risiko von „Kollisionen mit UAS (Drohnen)“ ebenfalls auf die Themenliste gesetzt. Mittlerweile wird es von der gesamten Gruppe als Problem mit dem höchsten Risiko eingeschätzt!

Weiterhin stehen „Luftraumverletzungen“, „massenhafte Diversions“ und „mehrere Sprachen auf einer Frequenz“ ganz oben auf der Agenda. All dies sind Themen, die uns als VC schon lange Sorge bereiten und wir können nun bei der EASA ganz am Anfang des Gesetzgebungsprozesses ansetzen. Basierend auf der Einschätzung der Experten in der CAG muss die EASA nämlich eine Strategie zur Abwehr der jeweiligen Risiken entwickeln. Diese fließt dann im Rahmen mehrerer möglicher Tätigkeiten in den European Plan for Aviation Safety ein, z.B. für Forschungsarbeiten, Safety Promotion und Aufgaben an die EASA-Mitgliedsländer, aber eben auch in direkte Gesetzgebungsverfahren.

Auch wenn dieser Prozess oft einige Jahre dauert, können wir unsere Ressourcen als VC in Gruppen wie den CAGs gewinnbringend und effizient einsetzen. So nehmen wir direkten Einfluss auf die Erhöhung der Sicherheit im Luftraum über Europa und vertreten damit eure Interessen auf höchster Ebene.

Symposium Nachhaltige Luftfahrt

Felix Gottwald, Leiter der Task Force Environmental der Vereinigung Cockpit (VC), konnte die Perspektive aus dem Cockpit bei der Veranstaltung des Vereins der deutschen Ingenieure in Hamburg einbringen.

Als VC bekennen wir uns zum nachhaltigen Handeln. Dabei wollen wir Teil der Lösung sein, um die Luftfahrt klimaneutral zu machen. Dies können wir aber nur im gemeinsamen Austausch mit allen Stakeholdern erreichen, sodass wir Kontakte knüpfen und pflegen müssen.

Die perfekte Gelegenheit dazu ergab sich Anfang November beim „Symposium Nachhaltige Luftfahrt“ des Vereins Deutscher Ingenieure in Hamburg. Gleich neben dem Airbus-Werk in Finkenwerder tagten, diskutierten und vernetzten Menschen aus den Bereichen Flugzeugbau, Entwicklung und Betrieb. Als Vertreter der VC konnte Felix Gottwald (Leiter Task Force Environmental) hier auf die vielen Herausforderungen im täglichen Betrieb hinweisen und damit als einziger Teilnehmer eine Perspektive aus dem Cockpit bieten.

Alle waren sich einig, dass wir als Luftfahrtindustrie schnell und entschieden handeln wollen und müssen! Neben Regeln und Gesetzen, die auf politischer Ebene entstehen, sind dabei gerade die Schnittstellen zwischen Entwicklung und Umsetzung, Idee und Wirklichkeit sowie Mensch und Maschine wichtig. Hier konnte sich die VC klar als Ansprechpartner positionieren und zu vielen Stakeholdern gute Kontakte aufbauen, von denen wir in Zukunft noch profitieren werden.

ECA-Konferenz 2022

Die „European Family“ der Pilotenschaft, die Vertreterinnen und Vertreter der ECA-Mitgliedsverbände, trafen sich am 23. und 24. November zur diesjährigen Generalversammlung in Brüssel. Die Konferenz befasste sich mit drei Schwerpunkten, welche für die Zukunft unserer Branche von großer Bedeutung sein werden.

Bastian Roet
Generalsekretär
Vereinigung Cockpit

RCO, eMCO - oder die Frage, ob man Piloten überhaupt noch braucht

Die Industrie arbeitet weiterhin an der Reduzierung der Cockpit Besatzungen. Das ist nichts Neues. Falsch verstandene Kosteneinsparungen und das konsequente Unterschätzen des Sicherheitsfaktor Mensch sind die Treiber unterschiedlicher Projekte die Zahl der Pilotinnen und Piloten im Cockpit zu reduzieren.

Was jahrelang wenigstens ehrlich als Reduced Crew Operation betitelt wurde, soll nun - wenn es nach der Industrie geht – „Extended Minimum Crew Operations“ (eMCO) heißen. Wenn ein Pilot fliegt, soll der zweiten Pause machen können, bis man am Ende der Entwicklung nur noch allein im Cockpit sitzt? Die Konferenzteilnehmer waren sich nach einer interessanten Präsentation von Airbus und einer anschließenden Podiumsdiskussion einig, dass dies nicht die Zukunft sein kann.

© Vereinigung Cockpit e.V.

Für die VC waren dabei (v.l.n.r.): Vivianne Rehaag (Vorständin Fight Safesty), Dr. Daniel Schaad (Technical Director Flight Safety), Tanja Harter (Technical Affairs Director, ECA), Arne von Schneidemesser (Vizepräsident) und Bastian Roet (Generalsekretär) dabei.

Solange es diese Bestrebungen der Industrie schon gibt, so lange halten wir in allen relevanten Gremien und Arbeitsgruppen dagegen und werden es auch weiterhin tun.

Wizzair – oder die Frage wie egal einer Airline Arbeits- und Sozialstandards sein kann

Der zweite Block der Konferenz beschäftigte sich mit der Entwicklung bei Wizzair. Lange war Ryanair der Inbegriff atypischer Beschäftigung und schlechter Arbeitsbedingungen und andere Airlines mit ähnlichen Praktiken agierten außerhalb dieses Fokus. Mit der Ausweitung des Geschäftsgebietes von Wizzair hat sich dies geändert. Immer klarer wird der Kurs, den die Airline gegen die Beschäftigen fährt. Von quasi unerfüllbaren Dienstplänen, atypischen Verträgen, Gewerkschaftsfeindlichkeit bis hin zu Zweifeln an der sicheren Operation reichen mittlerweile die Vorwürfe.

Die Europäischen Mitgliedsverbände, das Industrial Team der ECA und die Working Group zu Transnational Airlines wollen hier nun stärker intervenieren. Ob es um die Organisation der Pilotinnen und Piloten bei Wizzair geht, oder um die Frage wo das Einschreiten der Behörden nötig wird – bei der ungarischen Airline gibt es viel zu tun.

1008/2008 – oder die Frage wie einfach die europäische Luftfahrt ausverkauft werden könnte.

Der im wahrsten Sinne politischste Punkt der Versammlung war die ECA Social Strategy Campaign im Zusammenhang mit der Revision der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über die die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der europäischen Gemeinschaft geregelt werden. Diese zentrale Verordnung soll im kommenden Jahr einem Update unterzogen werden. Neben der Möglichkeit dringende rechtliche Präzisierung "Operational Base" oder "Homebase" zum Schutz der Beschäftigen endlich anzugehen warnt die ECA vor großen Gefahren die insbesondere eine weiter Liberalisierung des Wet-Leasing aus Drittstaaten oder die Aufweichung von „Ownership & Control“ Regeln mit sich bringen würde. Unbegrenztes Wetleasing von Flugzeugen und Crews von außerhalb der EU wäre die nächste Stufe der Untergrabung von Arbeits- und Sozialstandards der Luftfahrt. Sollte die Grenze für ausländisches Kapitalbeteiligungen bei Luftfahrtunternehmen über die Grenze von 49% angehoben werden, ist dem Ausverkauf europäischer Unternehmen mit europäischen Verkehrsrechten Tür und Tor geöffnet.

Um gegen diese und weitere Punkte aktiv vorzugehen hat die ECA unter VC Beteiligung schon Anfang 2022 die ECA Social-Steering Group gegründet um gemeinsam unsere politischen Forderungen zu schärfen und die notwendigen Lobbyaktivitäten für 2023 zu koordinieren.

Stabilität und Wechsel – Wahlen im ECA Executiv Board

ECA-Präsident Otjan de Bruijn (VNV – Niederlande) wurde einstimmig wiedergewählt. Tanja Harter (VC) wurde als Technical Affairs Director einstimmig wiedergewählt. Arik Zipser (VC) ist nach dreieinhalb Jahren als Technical Affairs Director der ECA auf eigenen Wunsch aus dem Executive Board ausgeschieden. Sein Nachfolger, Cpt. Gianluca Carpino vom italienischen Verband ANPAC, wurde einstimmung gewählt.

Wir danken Arik, der neben seinem jahrzehntelangen Engagement innerhalb der VC „seine“ Herzensthemen aus dem Bereich Flight-Safety und Security in den letzten 15 Jahren auf europäischer Ebene vorangetrieben hat.

© Vereinigung Cockpit

Association of Star Alliance Pilots (ASAP) Meeting

Vom 24. bis 27.10.2022 lud der türkische Pilotenverband (TALPA) zum diesjährigen ASAP-Meeting nach Istanbul ein. VC-seitig nahm Maria-P. Murtha (Vorständin Internationale Beziehungen) teil.

Maria Pascaline Murtha
Vorständin Internationales
Vereinigung Cockpit

Es war das erste reguläre Treffen nach zwei Jahren und es wurde allen Teilnehmern schnell bewusst, wie sehr der persönliche Kontakt während der COVID-19-Pandemie gefehlt hat. Diese Plattform gibt den Pilotinnen und Piloten der Star Alliance-Fluggesellschaften die Möglichkeit, sich zum einen über Arbeitsbedingungen und Standards in den jeweiligen Flugbetrieben auszutauschen. Außerdem bietet dieses Gremium eine gegenseitige Unterstützung und eine Art "Ideenschmiede".

Die Star Alliance hat derzeit 26 Mitglieder. Davon sind in den vergangenen Jahren 22 Mitglieder in der ASAP sehr aktiv gewesen. Derzeit beteiligen sich leider nur noch ca. 15 Mitglieder aktiv. Neben den regulären Berichten aus den vertretenen Mitgliedsverbänden, gab es eine umfangreiche Diskussion zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit. Die Ideen in den Fluggesellschaften und Mitgliedsverbänden sind in diesem Bereich vielseitig. Weitere Themen waren u.a. die Inflation, FTL-Ausnahmeregelungen, aktuelle Tarifverhandlungen, Personalmangel im Cockpit und der Kabine, Erholung nach der COVID-19-Pandemie sowie Kündigungen während und Wiedereinstellungen nach der Pandemie.

Im persönlichen Austausch, am Rande des offiziellen Rahmens, wurde schnell klar, warum eine Plattform wie die ASAP so wichtig ist. Hier hatten die Mitglieder Zeit und Raum, sich auch über aktuelle Themen wie Tarifverhandlungen, Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und Zukunftsaussichten zu unterhalten. Auch wurde hierbei die eine oder andere Idee für den eigenen Flugbetrieb entwickelt.

Im Rahmen der kommenden IFALPA-Konferenz im Mai 2023 in Montreal wird es ein zusätzliches zweitägiges ASAP-Meeting geben. Das nächste reguläre ASAP-Meeting wird voraussichtlich im Herbst 2023 stattfinden.

41. ICAO-Generalversammlung in Montréal

VC und IFALPA vertreten Sicherheitsinteressen vor internationalem Luftfahrtgremium

Johannes Bade
Referent Internationales
Vereinigung Cockpit

Vom 27. September bis 7. Oktober fand die 41. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO in Montréal statt. Die Vereinigung Cockpit war als Beraterin der Delegation des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr dabei.

Zahlreiche Minister und hochkarätige Vertreter aus 193 Staaten wurden Ende September von der ICAO zu der diesjährigen Generalversammlung im kanadischen Montréal empfangen. Die Veranstaltung findet alle drei Jahre statt und war in diesem Jahr von entscheidender Bedeutung: Mit dem Ziel, die nachhaltige und widerstandsfähige Erholung des Luftfahrtsektors nach der Pandemie zu unterstützen, hat die Generalversammlung ein großes Interesse bei Luftfahrtbehörden, Betreibern und Nichtregierungsorganisationen hervorgerufen.

Die VC war vom 27. bis 30. September vor Ort und erhielt einen umfassenden Einblick in die Plenarsitzungen und die Arbeit der Technischen Kommission. Außerdem bot die Generalversammlung eine hervorragende Gelegenheit für den Austausch mit entscheidenden Akteuren der Luftfahrt. Auch die IFALPA nahm mit insgesamt 13 Vertreterinnen und Vertretern an der Veranstaltung teil.

© Vereinigung Cockpit / Johannes Bade

© Vereinigung Cockpit / Johannes Bade

Erstmals eine Frau an der ICAO-Spitze

Am zweiten Tag der Versammlung wurde Poppy Khoza aus Südafrika zur Präsidentin der Versammlung gewählt. Sie ist damit die erste Frau in der Geschichte der Organisation, die der Versammlung als Präsidentin vorsteht. Die Rollen der vier Vizepräsidenten übernehmen künftig Naif Bin Ali Bin Hamad Al Abri aus Oman, Rannia Leontaridi aus Großbritannien, Paola Tamburelli aus Argentinien und Suttipong Kongpool aus Thailand. Den Vorsitz der Technischen Kommission hat Raúl Medina Caballero aus Spanien inne, den der Wirtschaftskommission Juliano Alcântara Noman aus Brasilien, den der Rechtskommission Jonathan Aleck aus Australien und den der Verwaltungskommission Haitham Misto aus Jordanien.

IFALPA intervenierte bei wichtigen Arbeitspapieren

Die IFALPA nutzte die Möglichkeit, die in den Exekutivausschüssen vorgestellten Arbeitspapiere zu überprüfen und wo nötig zu intervenieren. Beispielsweise intervenierte der Weltpilotenverband beim Working Paper 323. Dieses Papier befasst sich mit den Konzepten des erweiterten Flugbetriebs mit Mindestbesatzung und des Betriebs mit nur einem Piloten. Die in diesem Zusammenhang von IFALPA und VC geäußerten Forderungen nach einer soliden Sicherheits- und Meldekultur vor Änderung aktueller ICAO-Standards stießen auf breite Zustimmung. Die Kommission nahm die Stellungnahmen zur sicheren Integration der neuen technischen Entwicklungen in der Automatisierung und die Interessen der verschiedenen Parteien zu diesem Thema zur Kenntnis. Es wurde vereinbart, dass weitere Arbeiten erforderlich sind, darunter die Entwicklung eines strukturierten Plans auf Grundlage eines klaren Betriebskonzepts für den sicheren Umgang mit erweiterter Mindestbesatzung mit dem Ziel, ein mindestens gleichwertiges oder höheres Sicherheitsniveau im Vergleich zum derzeitigen Betrieb zu erreichen. Die Kommission empfahl, den Punkt zur weiteren Prüfung an den Rat zu verweisen. Es wird aller Voraussicht nach eine Expertengruppe gebildet werden, der auch die IFALPA angehören wird.

Außerdem intervenierte die IFALPA gemeinsam mit der IFATCA beim Working Paper 123, in dem es um die vorgeschlagene Einführung einer Phraseologie für nicht stabilisierte Anflüge ging. Der entsprechende Vortrag von IFALPA-Präsident Jack Netskar wurde auch von anderen Staaten und Organisationen unterstützt. Darüber hinaus haben die beiden Verbände eine gemeinsame Stellungnahme zu den Working Papers 256 und 357 abgegeben, in der sie die Notwendigkeit weiterer Arbeiten auf dem Gebiet der psychischen Gesundheit des Luftfahrtpersonals bekräftigten. Hier ist zu erwarten, dass die ICAO mehr Mittel zur Förderung einer Studie bereitstellt. Ein weiteres wichtiges Arbeitspapier befasste sich mit der Anerkennung der Rolle und Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Arbeitsorganisationen. Obwohl es lediglich die Form eines Informationspapiers hatte und der Versammlung nicht offiziell vorgelegt wurde, erfuhr es große Aufmerksamkeit und Unterstützung.

Die VC hatte im Vorfeld sämtliche Working Papers beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr beworben.

Am letzten Tag der 41. ICAO-Generalversammlung wurden Resolutionen zu den Themen Umweltschutz, Internationale Luftfahrt und Klimawandel gefasst.

Weitere Informationen findet Ihr unter:
https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/default.aspx

Überschall und nachhaltiger Luftverkehr – passt das zusammen?

Die Coronakrise hat den Planeten aus ökologischer Sicht ein wenig durchatmen lassen, aber spätestens nach dem fulminanten Neustart des Luftverkehrs im Sommer 2022 ist klar: die Anstrengungen im Bereich Nachhaltigkeit sind in der Luftfahrt (wie in vielen anderen Branchen) dringender denn je.

© Boom Supersonic

Visualisierung der Boom Overture.

Dr. Daniel Schaad
Leiter Flight Safety
Vereinigung Cockpit

Erfreulicherweise nimmt sich auch die Vereinigung Cockpit dieses wichtigen Themas mit der neu gegründeten "Task Force Environmental" an, weshalb dieser kleine Beitrag zum Thema überschallschneller Luftverkehr auch im Kontext der verschiedenen Betrachtungen zur Nachhaltigkeit gesehen werden kann.

Vor einigen Wochen machte eine Nachricht in der Luftfahrtcommunity die Runde, die sicherlich in vielen Kreisen eher als Randnotiz wahrgenommen wurde, jedoch aufgrund der darin vorkommenden Luftverkehrsgesellschaft und ihrer Marktmacht nicht unbedingt ignoriert werden kann: American Airlines (immerhin nach Flottengröße die weltweit größte Fluggesellschaft) hat 20 Exemplare des geplanten Überschalljets "Overture" der Firma "Boom Supersonic" bestellt. American tritt dabei bereits in die Fußstapfen eines weiteren Airline-Giganten, United Airlines, die bereits im Jahr 2021 ihr Interesse an 15 Jets des noch in der Entwicklung befindlichen Überschallpassagierflugzeugs mit einer Kaufabsichtserklärung geäußert haben, samt Optionen für weitere 35 Einheiten. Andere Interessenten für die Boom Overture sind derweil Japan

Air Lines und Virgin Galactic. Das alles mag ein großer "Publicity Stunt" sein, um als vermeintliches Innovationsunternehmen in die Schlagzeilen zu kommen. Oder ist da doch mehr dran?

Mach 2,2 - Mach 5 - Mach 9

Boom Supersonic ist jedenfalls nicht das einzige Unternehmen, das sich vorgenommen hat, Überschallpassagierflüge wieder zur Realität werden zu lassen, nachdem vor rund 19 Jahren der letzte Concorde-Flug stattgefunden hat und damit das zivile Überschallzeitalter erst einmal vorüber war. Es gibt noch andere Anbieter, wie z.B. das Start-Up Unternehmen "Hermeus", das ab 2029 einen 20-sitzigen Hyperschall-Jet auf den Markt bringen will, der sogar Mach 5 erreichen soll und wofür Hermeus schon 176 Millionen US-Dollar bei teilweise recht namhaften Geldgebern einsammeln konnte. Zu erwähnen wäre zudem noch das Projekt "Stargazer" der texanischen Firma "Venus Aerospace", die mit schwindelerregenden Mach 9 ins Rennen gehen und dabei behaupten, das Ganze sogar CO2-neutral gestalten zu können, was die Glaubhaftigkeit ihres Vorhabens zugegebenermaßen etwas strapaziert. Das CO2-Thema führt uns aber zur ursprünglichen Fragestellung zurück: lassen sich nachhaltiger Luftverkehr und Überschallflug miteinander verbinden oder schließen sie sich gänzlich aus?

Ein Blick zurück in die Geschichte lässt die Überschallfliegerei erst einmal ökologisch äußerst ungünstig dastehen: so lag der Verbrauch der Concorde mit rund 20t pro Stunde etwa doppelt so hoch wie der einer Boeing 747-400, wobei der rund Mach 2,2 schnelle Jet nur etwas mehr als ein Viertel der Passagiere des "Jumbo-Jets" befördern konnte. Die auf den Treibstoff bezogene "Transportleistung", die man vereinfacht auch in eine "Umweltgüte" übersetzen könnte, wäre damit fast um Faktor 8 schlechter als bei der 747. Wenn man allerdings den Faktor Zeit in die Leistung mit einbezieht (wie es physikalisch ja auch nur korrekt wäre) so ist die rund doppelt so schnelle Concorde "nur" noch viermal so schlecht wie die 747. Aber zum Grundsätzlichen:

Was bedeutet eigentlich Überschall im Hinblick auf den Leistungsbedarf?

Hierzu müssen wir einmal in sehr knapper Form in die Grundlagen der Aerodynamik einsteigen. So kennen die meisten die Luftwiderstandformel F = rho/2 * Cw * A * v^2 . Aus ihr wird erkennbar, dass die Luft bei einer festen Dichte "rho" (die, wie wir wissen, natürlich höhenabhängig ist) und einem festen "Cw-Wert" (den man u.a. auf die Form des durch die Luft bewegten Objekts zurückführen kann und der oft auch als Luftwiderstandbeiwert bezeichnet wird) sowie einer festen Querschnittsfläche "A" schließlich vom Quadrat der Geschwindigkeit abhängt, d.h. also: doppelt so schnell, viermal so viel Luftwiderstand.

Wenn man Leistung nach Newton'scher Mechanik also als P=F*v, also Kraft mal Geschwindigkeit definiert, führt somit eine doppelte Geschwindigkeit zu einem achtfachen (!) Leistungsbedarf. Da dies grundsätzlich für das gesamte Geschwindigkeitsspektrum der Fliegerei gilt, stellt sich die Sache somit bereits recht eindeutig dar: immer schneller bedeutet unverhältnismäßig mehr Leistungs- und Energiebedarf. Grundsätzlich ist es auch genau so, nur wird es im transsonischen und supersonischen Bereich noch einmal spannend.

Der Widerstandsbeiwert Cw ist grundsätzlich eine recht charmante Art, viele strömungsmechanische Einzelphänomene formabhängig zusammenzufassen, die alle zum gesamten Strömungswiderstand beitragen. Dieser setzt sich nämlich zusammen aus Druck-, Reibungs-, Interferenz-, induziertem und Wellenwiderstand.

Nun ist es allerdings so, dass der Widerstandsbeiwert nur in einem inkompressiblen Medium mehr oder weniger geschwindigkeitsunabhängig bleibt (hier ist er lediglich von der Viskosität des Mediums und der sog. charakteristischen Länge abhängig – beides wird ausgedrückt in der sog. Reynoldszahl). Wird das Medium allerdings kompressibel, wie es im hohen Unterschallbereich aufgrund der Aufstauung und dadurch forcierten Kompression immer stärker der Fall ist, dann ändert sich der Cw-Wert auch unabhängig von der Reynoldszahl. Dies ist primär ein Resultat des sich im sog. transsonischen Bereich (also um Mach 1 herum) bemerkbar machenden Wellenwiderstands, der aus Druckerhöhungen an angeströmten, bzw. Druckminderungen an abgewandten Kanten entsteht, was zu einem starken Anwachsen des Cw-Werts um Mach 1 herum führt.

Der Luftwiderstandsbeiwert eines Flugkörpers kann hierbei durchaus ein Vielfaches seines Wertes im niedrigen Unterschallbereich annehmen, sinkt dann allerdings jenseits von Mach 1 bei spitzen Körpern wieder langsam ab um sich im höheren Überschallbereich je nach Formgebung an einen nahezu konstanten Wert anzunähern. Als Faustregel und lediglich zur Abschätzung der Größenordnung (da das Ganze wie gesagt formabhängig ist) kann man festhalten, dass dieser annähernd konstante Überschall Cw-Wert bei ca. dem doppelten Unterschallwert liegt.

Damit wird klar, dass neben dem kubisch (also mit der dritten Potenz der Geschwindigkeit) steigenden Leistungsbedarf noch ein besonders hoher Energieaufwand für das „Durchbrechen“ von Mach 1 notwendig ist, der dann im höheren Überschallbereich wieder nachlässt, jedoch keinesfalls geringer wird als beim Unterschallflug.

Wellenreiter der Lüfte

Nun gibt es allerdings noch einen besonders smarten Ansatz, die bereits erwähnte (Druck-)-Wellenbildung im hohen Überschallbereich zur Widerstandsreduktion zu nutzen, und zwar indem das Luftfahrzeug auf der Druckwelle "reitet", das heißt die entstehenden Druckwellen zur Auftriebserzeugung nutzt. Man nennt dies auch einen "Kompressionsauftrieb". Da dieser wiederum die klassische Auftriebserzeugung verringert, wird der dabei sonst entstehende induzierte Widerstand (der aus dem Druckausgleich zwischen den Zonen unterschiedlichen Drucks der Tragfläche entsteht) reduziert, bei guter Auslegung um bis zu 30%.

Neben den aerodynamischen Fragen gibt es allerdings auch noch solche, die die Antriebstechnologie betreffen. Für hohe Geschwindigkeiten ist aus mechanischen Effizienzgründen das sogenannte Staustrahltriebwerk oder "Ramjet" interessant, da es für die Verdichtung der Luft, anders als konventionelle Triebwerke, ohne bewegte Teile auskommt und die Luft rein durch die Anströmgeschwindigkeit in einer Brennkammer verdichtet. Dass es dabei nicht "aus dem Stand" heraus starten kann, sondern erst einmal durch andere Antriebstechniken auf eine gewisse Geschwindigkeit gebracht werden muss, sei für unsere Überlegungen nicht von Relevanz.

Eine zusätzliche Herausforderung ergibt sich für den Ramjet im Überschallbereich, wo die beim Triebwerkseintritt entstehende Verdichtung zu hohen Temperaturanstiegen führt, was einen thermodynamischen Effizienzverlust verursacht, da sich die Eintrittstemperatur dabei der Austrittstemperatur annähert. Abhilfe schafft hier die recht komplexe Verbrennung des Treibstoff-Luftgemischs in einer Überschallströmung (die eine vorherige Aufstauung durch Abbremsen der Luft vermeidet), was allgemein als "Supersonic Combustion Ramjet" oder kurz "Scramjet" bezeichnet wird. Scramjets haben ihre höchste Effizienz im Bereich zwischen Mach 3 und Mach 5 und können theoretisch sehr gut mit Wasserstoff als Brennstoff arbeiten, wo zusammen mit den oben genannten Effizienzsteigerungen (z.B. durch das "Wellenreiten") ein gewisses Potenzial für einen nachhaltigen Überschallluftverkehr liegt.

Umweltpolitische und technische Herausforderungen des Überschallfluges

Zusammenfassend lässt sich also sagen: Der Überschallflug braucht sehr viel Energie und die umweltpolitischen und technischen Herausforderungen der konventionellen Luftfahrt betreffen somit auch (und sogar in verstärktem Maße) eine hypothetische Neuaufnahme der Überschallzivilluftfahrt. Zugleich gibt es Möglichkeiten, den Überschallflug mit großer technischer Finesse und hohem Entwicklungsaufwand verhältnismäßig effizient zu gestalten, insbesondere dann, wenn hier die Möglichkeiten zum Einsatz von Scramjets und Wellenreitern genutzt werden. Aber auch dann bleibt der Energieaufwand und Leistungsbedarf deutlich höher als beim Unterschallflug, so dass letztlich die Treibstoffe und deren Emissionsbilanz entscheidend bleiben.

Ein mit grünem Wasserstoff betriebener Scramjet-Wellenreiter könnte also durchaus ein nachhaltiges Überschalltransportflugzeug der Zukunft sein. Damit müsste allerdings zunächst die Herstellung großer Mengen grünen Wasserstoffs gewährleistet sein und es müssten sich Investoren finden, die bereit sind, die extrem teure Entwicklung der Wellenreiter- und Scramjet-Technologie voranzutreiben. Dass es am Überschallgeschäft durchaus Interesse gibt, zeigen die oben genannten Beispiele von Boom Overture und anderen. Boom plant allerdings nach eigenen Angaben den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF), was jedoch aufgrund des hohen Energiebedarfs im Überschallflug und den heutigen Kosten von SAF beinahe genauso herausfordernd klingt wie ein Wasserstoffkonzept.

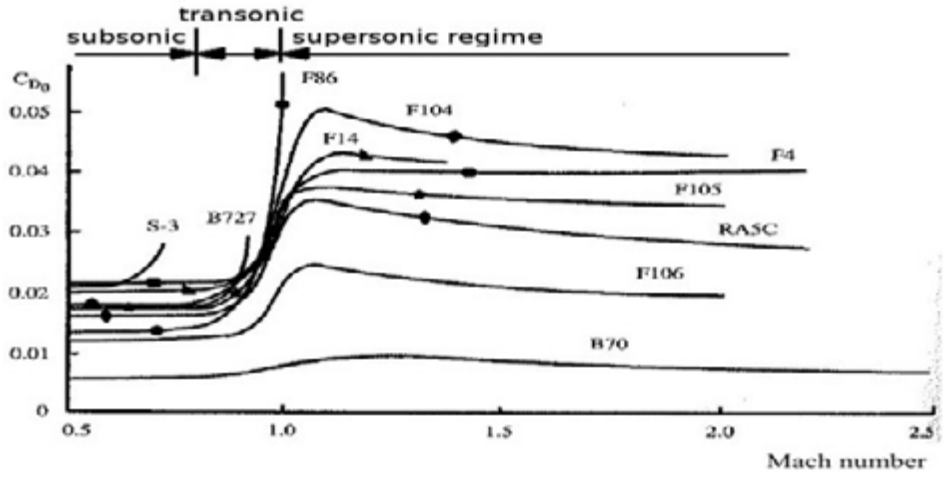
Dass die Antriebsfrage durchaus komplex ist und den entsprechenden Glauben an die Zukunft der Überschallfliegerei voraussetzt, zeigt auch der kürzliche Absprung von Rolls-Royce als geplantem Technologiepartner im Overture Projekt. Der britische Triebwerkshersteller bekannte dabei

© Vereinigung Cockpit e.V. / Hendrik Rybicki

Die Concorde ist heute nur noch am Boden zu bewundern.

ganz offen, "dass der Markt für Überschalltriebwerke für die kommerzielle Luftfahrt derzeit keine Priorität" für ihn habe. Triebwerksneuentwicklungen rechnen sich in der Regel nur, wenn ein Triebwerksmuster in einer ganzen Typenfamilie zum Einsatz kommt und das ist beim zumindest anfänglich kleinen Marktsegment neuer Überschallzivilflugzeuge derzeit nicht zu erwarten. Hier wäre eventuell ein zusätzlicher Einsatz auf militärischer Seite interessant, um sich so herstellerseitig mehr Abnehmer für ein neues Scramjet-Triebwerk zu sichern. Und tatsächlich wurde auf der Farnborough Airshow im Juli 2022 bekannt, dass Boom Supersonic über eine Kooperation mit dem Rüstungskonzern Northrop Grumman die Overture auch als "Supersonic Special-Mission Aircraft" anbieten möchte. Möglicherweise liegt also das Marktpotenzial in einer zivil-militärischen Kooperation.

Es bleibt jedenfalls spannend und letztlich wohl auch eine Frage der individuellen Markteinschätzung, ob sich Innovation und Investition gemeinsam auf die lange Reise hin zu nachhaltigem Überschallluftverkehr wagen. Das wäre heute nicht weniger riskant und mutig als die Entscheidung Frankreichs und Großbritanniens vor fast genau 60 Jahren, im gemeinsamen Verbund die Mach 2 schnelle Concorde zu bauen. Auch damals sind andere ähnliche Vorhaben, wie z.B. Boeing‘s Supersonic Transport (SST) im Sande verlaufen. Die Concorde dagegen hat Geschichte geschrieben. Nachhaltig im ökologischen Sinne war sie dabei allerdings nicht. Das wird sich für kommende Überschallverkehrsflugzeuge ändern müssen.



© researchgate

Wave drag for several aircraft, Quelle: https://www.researchgate.net/figure/Wave-drag-for-several-aircraft-20_fig6_289229352 (aufgerufen am 23.08.2022)

© Boom Supersonic

Quellen

- Wave drag for several aircraft, https://www.researchgate.net/figure/Wave-drag-for-several-aircraft-20_fig6_289229352
- https://comms.flightglobal.com/linkapp/cmaview.aspx?LinkID=pageid100144502zqxzx~f~jzjhjn~9zz9qr~z~x~f~f~n , abgerufen am 06.09.2022
- Overture will have ‘fraction’ of Concorde’s fuel burn: United Airlines chief | News | Flight Global
- Aero Magazin, Druckversion, Ausgabe September 2022, Seiten 50f.
- Wellenreiter | Telepolis (heise.de), abgerufen am 27.09.2022
- ToR RMT.0733 - Environmental protection requirements for supersonic transport aeroplanes | EASA (europa.eu), abgerufen am 27.09.2022
- Boom - Supersonic Passenger Airplanes (boomsupersonic.com), abgerufen am 27.09.2022
- Boom - Sustainability (boomsupersonic.com), abgerufen am 27.09.2022
- Rolls-Royce steigt aus Überschallprojekt aus (aero.de). abgerufen am 27.09.2022
- Boom - News - Northrop Grumman and Boom Supersonic Enter Collaboration to Provide Mission Solutions to U.S. Military and Allies, abgerufen am 17.10.2022

Rehkitzrettung mit Drohne

Ein Beispiel für den legalen Einsatz von Drohnen in unmittelbarer Nähe eines Verkehrsflughafens

Bislang werden Felder vor der Ernte von Landwirten begangen um, Wildtiere, insbesondere Rehkitze, vor dem Mähtod zu schützen. Der Einsatz von Drohnen mit geeigneten Wärmebildkameras kann die Suche wesentlich beschleunigen. Deshalb wird die Anschaffung von Drohnen durch Vereine für diesen Zweck auch 2022 durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft bezuschusst.

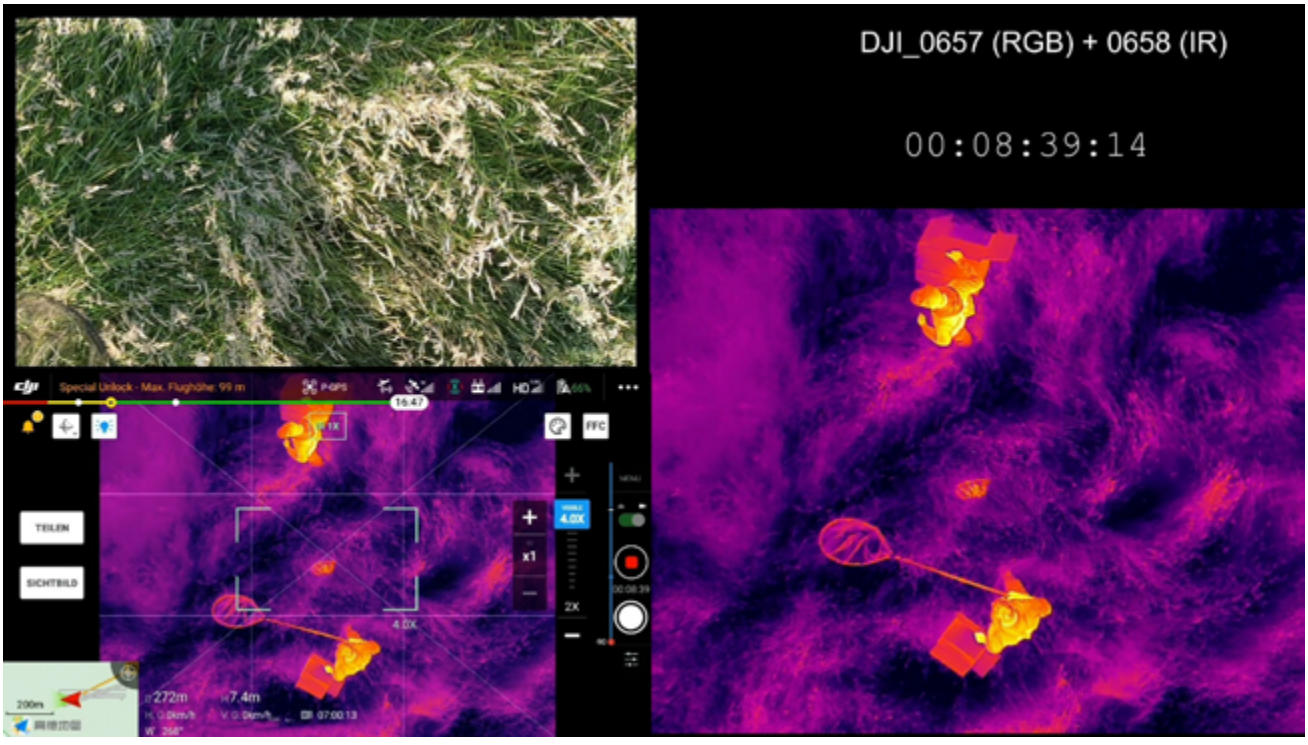
Im Spätsommer dieses Jahres hat ein Unternehmen die Rehkitzsuche auf einem Feld in unmittelbarer Nähe des Flughafens Hannover durchgeführt. Erstmals wurden die erforderlichen Genehmigungen auf Grundlage der neuen EU-weit vereinheitlichten Gesetzgebung zum Betrieb von Drohnen erteilt.

Die Flüge wurden in in einer Höhe von bis zu 50m der so genannten offenen Kategorie durchgeführt. Für das Fliegen von Drohnen in der offenen Kategorie im Nahbereich eines Flughafens ist eine Ausnahmegenehmigung notwendig (LuftVO §21h und §21i). Zusätzlich benötigt man eine Freigabe der Flugsicherung.

Die Firma, die die Flüge durchgeführt hat, hat ein der Firma zugeordnetes Rufzeichen für Luftfunkstellen. So darf sie ein Funkgerät als Luftfunkstelle betreiben, obwohl sich Funkgerät und die Person, die funkt, am Boden befinden. Diese Möglichkeit ist neu, in der Vergangenheit mussten Luftfunkstellen fliegen. Die Rufzeichen für Drohnen lauten D-Pxxx. Während der Suche nach Rehkitzen war die Drohnen-Crew im ständigen Kontakt mit der Flugsicherung, um nach Bedarf die Drohnenflüge unterbrechen zu können.

Wir als Arbeitsgruppe UAS+ halten den Betrieb von Drohnen in der Nähe von Flughäfen mit den dazu erforderlichen Genehmigungen und Sicherheitsmaßnahmen für vertretbar. Die Zuordnung von Rufzeichen und das Funken auf einer gemeinsamen Frequenz begrüßen wir, weil wir Piloten damit ein vollständigeres Lagebild erhalten.

Problematisch ist nach wie vor der missbräuchliche Betrieb von Drohnen, der immer wieder auch in Flughafenumgebung stattfindet. Unserer Meinung nach ist ein großer Faktor, dass Informationen zum legalen Drohnenflug nicht leicht zu finden sind. Vor diesem Hintergrund hat die AG UAS+ zusammen mit der AG AGE einen Leitfaden erstellt, der Betreibern von Flughäfen helfen soll, Informationen zum Betrieb von Drohnen in Flughafennähe und die dazugehörigen Ansprechpartner auf ihrer Internetseite bereit zu stellen. Der Flughafen Memmingen hat diese Empfehlungen schnell umgesetzt – wir freuen uns sehr, und hoffen, dass viele Flughäfen diesem positiven Beispiel folgen.



© En-Tra UG

Drohen mit Wärmebildkameras werden eingesetzt, um in Feldern nach Wildtieren zu suchen, so dass diese bei der Ernte nicht zu Schaden kommen.

Airport News

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

Sven Graßmück
FO A330/340
AG Airport and Ground Environment

Reduced Runway Separation

Reduced Runway Separation wird auch bei Nacht angewendet. Weitere Informationen findet Ihr im Artikel "Mit Abstand betrachtet: Das Verfahren Reduced Runway Separation" auf der VC Info Website.

NUE

Auf Grund von häufigen Verrollern, wurde an der Kreuzung von M2/M3 ein Hotspot eingerichtet - Check Taxi Clearance!

DRS

In Dresden kommt es regelmäßig zu Anzeigen gegen Piloten, auf Grund von Missachtung der Apron/Ground-Boundary. Bitte haltet euch an die Freigaben und die Hotspots 1-4.

Wildlife

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

Vogelzug

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

Allgemeine Hinweise

- Auf Grund von gefährlichen Vorfällen bitten die Flughäfen, erst in die Parkposition einzurollen, wenn das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!
- Sicherheitsschuh? Es wurden erneut Türen beschädigt, bzw. abgerissen, da nach dem Öffnen der Türen der Sicherheitsschuh nicht vorgelegt wurde. Diese Schuhe geben einen Alarm oder justieren die Brücke/Treppe nach, falls sich das Flugzeug auf den Schuh beim Be-/Entladen absenkt. Achtet bitte nach Möglichkeit darauf, dass diese Sicherheitsschuhe vorliegen und brieft Eure Kabinen.
- Hydraulic clearance: 1000 mal ist nichts passiert - auf Grund von Vorfällen bitte im Eigeninteresse sicherstellen, dass dem Fahren von z.B. Klappen mit Sicherheit nichts im Wege steht.

Meldet Euch bei uns!

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

© Tomas Williams / Unsplash

Flugmedizinische Tauglichkeit und psychische Belastung

Der direkte Austausch mit Behörden und Entscheidungsträgern ist für die VC ein wichtiger Aspekt, um Einblicke in Prozesse und Entscheidungswege zu bekommen, die den beruflichen Alltag unserer Mitglieder bestimmen. Zum Thema flugmedizinische Tauglichkeit bei psychischer Belastung und damit verbundenen Diagnose- und Therapiemaßnahmen war eine VC-Delegation beim LBA zu Gast.

Nina Moers
CPT Embraer
AG Diversity and Social

Anna von Strehlow
FO A320
AG Qualification and Training

Dr. Daniel Schaad
Leiter Flight Safety
Vereinigung Cockpit

Die Flight Safety der Vereinigung Cockpit e.V. ist stets bemüht, ihren Mitgliedern durch den direkten Austausch mit Behörden und anderen Entscheidungsträgern transparente Einblicke in Prozesse und Entscheidungswege zu ermöglichen, die ihren beruflichen Alltag als Pilotinnen und Piloten bestimmen und damit das Vertrauen ins System Luftfahrt zu stärken.

© Branislav Nenin / Shutterstock

Mit diesem Ziel war eine kleine VC Delegation bestehend aus Nina Moers, AG-Leiterin der AG DAS (Diversity and Social), und Anna Strehlow, AG-Mitglied der AG QUAT (Qualification and Training) sowie dem Leiter Flight Safety, Dr. Daniel Schaad am 24.08.2022 beim LBA in Braunschweig, um dort mit Frau Yvonne Dams, Referatsleiterin Flugmedizin und Rechtsangelegenheiten der Abteilung Luftfahrtpersonal sowie Herrn Olaf Zernick, Abteilungsleiter Betrieb über das Thema der flugmedizinischen Tauglichkeit bei psychischer Belastung und damit verbundenen Diagnose und Therapiemaßnahmen zu sprechen.

Das überaus informative und offene Gespräch hat dabei ganz klar gezeigt, dass dem LBA daran gelegen ist durch Transparenz für Vertrauen unter den Pilotinnen und Piloten zu werben und den Prozess von Tauglichkeits-Verweisungen durch Flugmediziner an die Behörde nachvollziehbar und verständlich zu machen. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem rund eineinhalbstündigen Gespräch haben wir im Folgenden als beantworteten Fragebogen zusammengefasst, um sie unseren Mitgliedern zugänglich zu machen.

Fragebogen

1. Was passiert mit dem Mental Health Bogen, den ich im Zuge einer fliegerärztlichen Untersuchung ausfüllen muss?

Der Mental Health Bogen verbleibt normalerweise bei den flugmedizinischen Sachverständigen. Er wird ausschließlich an das LBA weitergeleitet, wenn eine sog. "Verweisung" (also eine Abgabe der Entscheidung über die Tauglichkeit an das LBA) erfolgt oder im Fall einer behördlichen Stichprobe.

2. Wen muss ich als Pilot oder Pilotin unterrichten, wenn ich Psychologen oder Psychiater aufsuche?

In diesem Fall muss spätestens bei der jährlichen Tauglichkeitsprüfung eine Angabe zu dem Besuch gemacht werden. Dies führt automatisch zu einer Verweisung. Das LBA prüft den Fall und bei einer bereits vorliegenden Diagnose wird zwingend eine psychiatrische Stellungnahme zur Wiedererlangung der Flugtauglichkeit benötigt.

3. Was passiert nach Erstellung einer Stellungnahme?

Auf der Grundlage der Stellungnahme kann das LBA im nächsten Schritt darüber entscheiden, ob die Tauglichkeit weiterhin gegeben ist oder eventuell weitere Maßnahmen (ggf. auch im Rahmen von Anti-Skid, o.ä.) notwendig sind. Wichtig zu wissen ist hierbei, dass bei einer psychologischen Diagnose zwingend eine psychiatrische Stellungnahme erforderlich ist - ein eventuelles Gutachten eines Psychologen oder einer Psychologin reicht nicht aus.

4. Was passiert, wenn ich für einen kurzen Zeitraum Hilfe in Anspruch nehme, ohne eine Diagnose zu bekommen?

Wenn Psychologen bzw. Psychiater besucht wurden, führt dies wie oben erwähnt automatisch zu einer Verweisung an das LBA und wird geprüft. Wurde hierbei keine Diagnose gestellt und dies anhand von Nachweisen dokumentiert, so wird der Fall in der Regel nach der Bearbeitung beim LBA ohne weitere Maßnahmen oder Einschränkungen wieder geschlossen.

5. Was passiert bei Antiskid?

Anti-Skid bietet bei Therapiebedarf im Bereich Alkohol/Drogen oder psychischer Erkrankungen zahlreiche ambulante und stationäre Programme an. Das LBA bekommt kurze Zwischenberichte und Antiskid meldet dem LBA, wenn sie die Flugtauglichkeit wieder als gegeben ansehen und schickt ein Gutachten ans LBA, womit die Flugtauglichkeit nach Überprüfung im LBA wieder erlangt werden kann. Der ganze Prozess dauert im Schnitt ein bis drei Jahre, wobei zu erwähnen ist, dass unter bestimmten Voraussetzungen auch während der Antiskid-Therapie eine Tauglichkeit möglich sein kann. Antiskid kann bei den o.g. Problemen auch als Erstanlaufstelle genutzt werden. Auch hier ist entscheidend, ob eine Diagnose gestellt wird oder nicht.

6. Welche weiteren Auslöser gibt es, die eine Prüfung durch das LBA hervorrufen?

Hauptsächlich erhält das LBA Verweisungen von den Fliegerärzten. Im Fall einer verweisungspflichtigen Diagnose entscheidet das LBA über die Tauglichkeit. Seltener lösen polizeilich erfasste Vorkommnisse eine Prüfung aus. In der Regel kommt dies bei gefährlichem Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiven Substanzen vor. Gefährlicher Gebrauch kann hier Eigen- und/ oder Fremdgefährdung bedeuten. In diesen Fällen erfolgt zunächst eine Mitteilung an den Betroffenen sowie die Anforderung einer Stellungnahme des Betroffenen.

7. Liegt es im Ermessen der Fliegerärztinnen und -ärzte, welche Diagnosen an das LBA gemeldet werden?

Nein. Es gibt einen klaren Kriterienkatalog in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (öffentlich einsehbar), der die zwingende Verweisung bei bestimmten Erkrankungen/Diagnosen regelt. Darüber hinaus können Fliegerärzte im eigenen Ermessen das LBA konsultieren, was außerhalb des Kriterienkatalogs jedoch kaum vorkommt.

8. Kann ich bedenkenlos eine Kur beantragen?

Für eine Kur ist immer eine Diagnose erforderlich (außer bei einer Präventionskur). Daher ist es ratsam, diese mit den Fliegerarzt oder der Fliegerärztin im Hinblick auf das Medical zu besprechen. Der Abschlussbericht einer Kur muss im Rahmen der fliegerärztlichen Untersuchung vorgelegt werden und sollte daher vorab selbstständig gründlich geprüft werden.

9. Wie hoch ist der prozentuale Anteil von Verweisungen an das LBA bei allen vom LBA lizensierten Pilotinnen und Piloten?

Dieser Anteil liegt bei rund zwei bis drei Prozent.

10. Wie bekomme ich nach einer Verweisung an das LBA meine Tauglichkeit zurück?

Über die Verweisung entscheidet der medizinische Sachverständige des LBA. Ggf. ist die Einholung eines Gutachtens erforderlich. Wie oben erwähnt, erfordert eine psychische Diagnose ein psychiatrisches Gutachten. Im Fall einer festgestellten Untauglichkeit kann eine Zweitüberprüfung beim LBA beantragt werden. Im Rahmen einer Zweitüberprüfung wird der Fall dem fliegerärztlichen Ausschuss vorgestellt. Dieser Vorgang setzt selbstverständlich die Zustimmung der betroffenen Person voraus.

11. Ist eine Diagnose im Tauglichkeitszeugnis erkennbar?

Bei verweisungspflichtigen Diagnosen wird lediglich ein Aktenzeichen ins Medical eingetragen, die Diagnose selbst ist dabei allerdings nicht erkennbar.

12. Ist bei Prüfungen des Medicals durch das LBA meine Lizenz unmittelbar gefährdet?

Nein. Die Lizenz ist unbefristet gültig. Eine Ausnahme hierzu besteht nur bei gravierenden Fällen, wie beispielsweise dem Fälschen von Ausbildungsnachweisen zur Erlangung von Berechtigungen oder dem aktiven Fliegen in Kenntnis der Untauglichkeit. Während der Prüfung des einzelnen Falls ist ausschließlich die Tauglichkeit "schwebend", das heißt ausgesetzt.

13. Wenn ich Fragen zu meiner Flugtauglichkeit habe, an wen kann ich mich wenden?

Erste Ansprechpartner sind die jeweiligen Flugmediziner oder -medizinerinnen. Außerdem können sich VC-Mitglieder vertrauensvoll an die VC-Arbeitsgruppe Flugmedizin (AG MED) wenden, deren Mitglieder mit Doppelqualifikation Arzt und Verkehrspilot "beide Seiten" kennen.

14. Macht es in laufenden Verfahren Sinn, das LBA direkt zu kontaktieren?

Eine direkte Kontaktaufnahme ist möglich, diese sollte jedoch unbedingt nur von einem Absender und an einen Adressaten im LBA erfolgen. Somit wird verhindert, dass in der Behörde parallele Prozesse angestoßen werden, was unter Umständen zu einer enormen Verzögerung des Verfahrens führen kann.

15. Kann ich selbst etwas tun, um eine rasche Bearbeitung meines Medicals durch die Fliegerärzte und das LBA zu unterstützen?

Ja. Es ist wichtig und von Vorteil, zum Termin der Tauglichkeitsprüfung alle vorliegenden Befunde und Gutachten für zwischenzeitlich erfolgte Untersuchungen und Behandlungen mitzubringen.

Weitere Informationen

Diagnose

In der Medizin stellt die Diagnose nach allgemeinem Verständnis die Feststellung oder Bestimmung einer Krankheit dar. Eine Diagnose entsteht durch die zusammenfassende Gesamtschau und Beurteilung der erhobenen Befunde. Dabei kann es sich beispielsweise um einzelne Beschwerden und Krankheitszeichen (Symptome) oder typische Symptomkombinationen (Syndrom) handeln. Auch Normalbefunde oder nicht krankhafte Normabweichungen können zur Diagnosestellung beitragen. Diese Befunde werden durch systematische Befragung (Anamnese), durch eine körperliche Untersuchung sowie durch chemische oder apparative Untersuchungen erhoben. Die Diagnose ist entscheidend für die weitere Vorgehensweise bei der Behandlung. In medizinischen Klassifizierungssystemen, wie der Internationalen Klassifikation

der Krankheiten (ICD), werden Diagnosen schematisch in Gruppen eingeteilt und so grob abgebildet. Auch in der Psychologie wird der Begriff Diagnose verwendet.
Quelle: Wikipedia

Verweisung

Nicht jede gesundheitliche Störung darf bezüglich der Tauglichkeit Klasse 1 abschließend durch die flugmedizinischen Sachverständigen beurteilt werden. Bestimmte Störungen müssen zur abschließenden Tauglichkeitsentscheidung an die lizenzführende Behörde verwiesen, also abgetreten werden.
Quelle: https://www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/FAQ/FAQ_Piloten/FAQ_node.html

Fliegerärztlicher Ausschuss:

Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis können gemäß Anhang VI ARA.MED.325 der EU-Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 eine Zweitüberprüfung ihrer Tauglichkeit durch die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes beantragen. Vor einer Entscheidung des Luftfahrt-Bundesamtes über die flugmedizinische Tauglichkeit ist der fliegerärztliche Ausschuss nach Maßgabe von § 34 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz anzuhören. Das Luftfahrt-Bundesamt legt das Verfahren nach Anhang VI ARA.MED.325 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auf der Grundlage von §6 Nummer 2 fest und veröffentlicht es zusätzlich auf seiner Internetseite.
Vgl. § 21 Abs. 3 LuftPersV

Unterschied Psychiater – Psychotherapeut – Psychologe in Deutschland

Psychiater sind Fachärzte für Psychiatrie und Psychotherapie. Die Psychotherapie ist in Deutschland seit 1994 obligatorisch in die Facharztausbildung der Psychiater mit aufgenommen. Der Facharzt für Psychiatrie und Psychotherapie ist abzugrenzen von den beiden anderen psychotherapeutischen Fachärzten (dem Facharzt für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie und dem Facharzt für Kinder- und Jugendpsychiatrie und -psychotherapie.
Psychotherapeuten sind meist Psychologen oder Ärzte, die eine Zulassung zur Heilkunde besitzen (Approbation) und Psychotherapie im Sinne des Psychotherapeutengesetzes ausüben dürfen. Dies umfasst Diagnose, Prognose, Indikation und Behandlung psychischer Beschwerden mit Krankheitswert mittels wissenschaftlich anerkannter Methoden der Psychotherapie.
Psychologen sind Personen, die ein Studium der Psychologie mit einem Diplom- oder Masterabschluss erfolgreich beendet haben. Psychologen mit akademischem Abschluss müssen eine Ausbildung zum Psychotherapeuten an ihr Studium anschließen und eine Approbation erwerben, wenn sie heilkundliche Psychotherapie gem. Psychotherapeutengesetz ausüben wollen. Sie können aber auch auf zahlreichen anderen Berufsfeldern tätig werden (wie z. B. in der Wirtschaft, im Personalbereich, in der Forschung, als Verkehrspsychologe oder in Beratungsstellen).
Quelle: Wikipedia

AG MED

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; so z.B. mit ärztlichem Rat, Informationen zu Verfahrensfragen mit dem LBA und zum Fliegerärztlichen Ausschuss, medizinischen Gutachtern oder anderen Fachärzten. So können sich die VC-Mitglieder vertrauensvoll an die VC-Arbeitsgruppe Flugmedizin, deren Mitglieder in Doppelqualifikation Arzt und Verkehrspilot "beide Seiten" beherrschen, wenden.
Quelle: https://www.vcockpit.de/die-vc/verband/mitgliedwerden.html

Antiskid

Das Programm AntiSkid hilft bei psychischen Belastungen, psychischen Erkrankungen und Suchtproblemen. Jeder Pilot kennt das: Manchmal sind 2 KM nasser Beton ziemlich kurz. Im Auto hilft ABS beim Bremsen, im Flieger AntiSkid. Und wer hilft den Piloten selber, wenn das berühmte Päckchen auf dem Rücken zu schwer wird, um die roten Linien des Lizenzrechts einzuhalten? Wer nimmt hier den Druck raus?
AntiSkid hat sich das Motto "Piloten helfen Piloten" auf die Fahne geschrieben. Als Peer Support Group berät und unterstützt AntiSkid Kolleginnen und Kollegen, die sich Sorgen um die psychische Beeinträchtigung ihrer Gesundheit und Flugtauglichkeit machen. Oft machen sich auch nicht die Betroffenen selber, sondern deren Angehörige oder Vertraute Sorgen und suchen kompetente Ansprechpartner.
Zusammen mit spezialisierten Psychotherapeuten, Fliegerärzten, Kliniken und einer professionellen Fachaufsicht berät und unterstützt das Programm Hilfesuchende - gerne auch anonym. AntiSkid vermittelt schnell, unbürokratisch und vertraulich genau Maß an professioneller Hilfe, das im Einzelfall gebraucht wird.
Die Ziele hierbei sind:

- die Gesundheit des/der Kollegen/in zu erhalten
- die Flugtauglichkeit und damit den Arbeitsplatz zu erhalten
- gemeinsam Lösungen für Probleme des fliegerischen und privaten Alltags zu finden
- Und bei alledem: höchstmögliche Vertraulichkeit zu wahren

Weitere Informationen https://www.antiskid.info

VEREINIGUNG COCKPIT

Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht' s zur Online-Version des Aufnahmeantrags

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

© Andreas Tittelbach

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unseres Mitgliedes

Werner Bandholz
*28.03.1950
† 23.09.2022

Werner Bandholz war Kapitän der DRF Flugrettung. 2008 begann seine Mitgliedschaft bei der VC, wir danken für 14 Jahre Treue.

Jacobus van der Kolk
*09.08.1941
† 08.11.2022

Jacobus van der Kolk war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er trat der VC in ihrem Gründungsjahr 1969 bei. Wir bedanken uns für 52 Jahre Mitgliedschaft.

Werner Rieck
*27.05.1946
† 01.11.2022

Werner Rieck flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. Seine Mitgliedschaft bei der VC begann 1977. Wir sagen danke für 45 Jahre Treue.

Wir halten ihr Andenken in Ehren

VC-Supportline

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

+49 (0)69 6959 76 222

Antiskid-Team

Sie erkennen ein eigenes Problem, ein Problem bei einer Kollegin, einem Kollegen in Ihrem Umfeld? Wir helfen bei psychischen Erkrankungen und Substanzstörungen. www.antiskid.info

Support-Hotline: 0800 ANTISKID (0800-26847543)

Benjamin Adler LH, 0176 34525962
Jens v. Allwörden LH, 0170 9668562
Marcus Baum LH, 0175 2963267
Markus Becker CFG, 0173 595 7376
Klaus Bergert TUI, 0172 5179921
Falk Friedrichs DHL/EAT, 0179 2955583
Volker Gold LH, 0177 7983735
Jens Gurges LCAG, 0172 9701200
Patrick Gramlich ex IQ, 0162 9898797
Sven Hammerstein TUI, 0160 90828000
Marvin Hägele OCN, 017629560884
Christian Hirschmann DLH, 0175 2271279
Jörg Höhnerbach Aerologic, 0170 4166060
Fabian Kant LH, 0163 1561662
Rouven Katz GWI, 0160 91119119
Ralf Konschak EWG, 0177 7029337
Timo Kratz GWI, 0151 46148778
Manfred Kuntz ex LH, 0151 58964747
Lisa Lademann CLH, 0171 3186863
Lars Lenwerder CLH, 0151 70004340
Steve Literski EW, 0151 40108727
Rolf Münter DLH, 0175 8384700
Matthias Naß TUI, 0173 2156839
Ebbi Schmidt SXD, 0151 70302686
Marcel Ohneberger GWI, 0173 7648990
Toni Warbruck ex LCAG, 0151 52517740
Hans Zika LH, 0176 64939601

CISM-Team

CISM-Hotline: 0700-77007703

www.Stiftung-Mayday.de

Stichwort „CISM“

VC-Mediationsteam

- Mediationsteam@vcockpit.de

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

- Kai Feldhusen Tel.: +49 (0)151 5896 3983
- Marcus Baum Tel.: +49 (0)151 5894 2096
- Hannah Brauner Tel.: +49 (0)176 9313 9944
- Ralph Grünewald Tel.: +49 (0)171 5170 884

Fluguntauglich?

Stehen Fluguntauglichkeit oder ein länger dauerndes „Pending“ zur Diskussion? Sie haben Gesprächsbedarf und suchen eine Person Ihres Vertrauens? Als Berufsverband bieten wir betroffenen Mitgliedern bei vielen Fragen Hilfe von Anfang an. Scheuen Sie sich nicht, sich frühzeitig an Ihre VC zu wenden.

☑ Medizinisches/Fachärzte

Suchen Sie einen ärztlichen Rat, Informationen zu Verfahrensfragen mit dem LBA, medizinische Gutachter oder andere Fachärzte, wenden Sie sich vertrauensvoll an die Mitglieder der VC-Arbeitsgruppe Flugmedizin, deren Mitglieder in Doppelqualifikation Arzt und Verkehrspilot „beide Seiten“ beherrschen:

- Dr. med. Volker Jacoby (Tel.: 0171/4211244)
- Wolfgang Kuck (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Sami Mothadi (agmed-aerzte@vcockpit.de)
- Dr. med. Karsten Kempf (Tel.: 0179/3917889, agmed-aerzte@vcockpit.de)

☑ Loss of Licence-Versicherung

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

☑ Arbeits- und Versorgungsrecht

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

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

☑ Haben Sie noch Fragen?

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

© geralt@pixabay

Anzeige

CONTACT NOW! **0049 561 585 805 70 / WWW.PILOTEN-TARIFE.DE / DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.**

Anzeige

DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine
an den Flughäfen München und Frankfurt

Bavariaring 26 • 80336 München
Tel. + 49 89 38 666 320 • Fax + 49 89 38 666 321
Mobil + 49 151 191 888 77
kanzlei@ghirardini.de • www.ghirardini.de

Anzeige

Die Unfallversicherung für Cockpit-Personal

24h-Deckung inkl. des fliegerischen Risikos - privat wie auch beruflich!

Durch die private Unfallversicherung werden Lücken geschlossen, die in der gesetzlichen Unfallversicherung nicht abgesichert sind. So sind Sie rund um die Uhr weltweit versichert,
sollte durch einen Unfall eine dauerhafte körperliche oder geistige Beeinträchtigung eintreten.
Die Unfallversicherung schützt Sie vor den finanziellen Folgen.
Nicht nur Sie profitieren von dem umfangreichen Schutz, sondern auch Ihre engsten Familienmitglieder können mitversichert werden.

Im Rahmen der Unfallversicherung sind folgende Leistungen mitversichert:

- Invaliditätsleistung
- Todesfallleistung
- monatliche Rente bei einem Invaliditätsgrad von mindestens 50 %
- Bergungs- und Transportkosten
- Kosmetische Operationen
- Kurkostenbeihilfe
- Kostenbeteiligung an Hilfsmitteln

Gerne lassen wir Ihnen weitere Unterlagen und Informationen zukommen.
Sprechen Sie uns einfach an!

Ihre Ansprechpartnerin:
Sabrina Gast
T: +49 221 33604-27
F: +49 221 33604-44
M: sabrina.gast@ahc-mibeg.de

Assekuranzmakler
HAGEMANN UND CHARLES GMBH

ahc-assekuranz.de

Wir wünschen Euch allen
frohe Weihnachten und einen
guten Start ins Jahr 2023