

ACA Info

Das Magazin der AUSTRIAN COCKPIT ASSOCIATION

www.aca.or.at

Sie kommen

Flight Time Limitations

NEU

Was sie für uns
bedeuten werden

Zunehmende Bedrohung
durch **Laserblendungen**



Aus der Redaktion

Liebe Leser!



Astrid Six

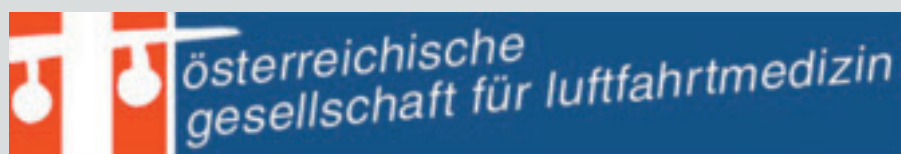
Vorstand und Mitarbeiter der ACA haben sich Mitte März zu einer Klausur zusammengefunden. An zwei Tagen wurde das ambitionierte Arbeitsprogramm definiert, das sich die Kollegen heuer vorgenommen haben. Ein zentraler Punkt wird die Gewinnung von neuen Mitgliedern sein. Einiges ist schon in Vorbereitung, so wurde etwa ein Werbefolder (siehe rechts) produziert, der Interessierte auf unsere Website locken soll, wo sie fundierte Informationen erhalten und sich auch gleich, daran wird ebenfalls gerade gearbeitet, online anmelden können.

Werbung wird sich in verschiedensten Formen äußern und wird bestimmt auch von euch, unseren bestehenden Mitgliedern wahrgenommen werden. Für euch werden demnächst die neuen Warnwesten mit ACA Logo ausgeliefert. All jene Mitglieder, die ihre Bestellung abgegeben haben, werden diese in den nächsten Tagen im Piloten- bzw. im Postfach vorfinden.

Es grüßt

Astrid Six
Redaktion & Layout

Frühjahrstagung 7. – 8. Mai 2011



Christian Doppler Klinik
Salzburg

Die Österreichische Gesellschaft für Luftfahrtmedizin lädt anlässlich ihres 25-jährigen Bestehens am 7. und 8. Mai 2011 zur Jahrestagung an die Christian Doppler Klinik in Salzburg ein.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung steht die Aufarbeitung von Flugunfällen und deren medizinische Relevanz. Dazu konnten wir wieder eine Vielzahl interessanter Vortragender gewinnen, wie zum Beispiel: Dr. Michael Krämer, leitender Medizinaldirektor am Flugmedizinischen Institut in Fürstenfeldbruck, Dr. Hans Brandl, Augenarzt- Flugmedizin, Fürstenfeldbruck, Univ. Prof. Dr. Günter Steurer von der MedUni Wien, u.v.m.

Mag. Thomas Kacsich (BMVIT-OZB) wird einen Überblick der voraussichtlichen Änderungen bei der Begutachtung von Luftfahrtpersonal geben und rechtlich Fragen beantworten.

Für die Unterbringung sind wieder im Hotel Walserwirt <http://walserwirt.com> Zimmer zu Sonderkonditionen reserviert. Bitte nehmen Sie die Buchung selbst vor.



Die Teilnahme ist kostenlos, ACA Mitglieder sind herzlich eingeladen!

Anmeldungen bitte via E-Mail bei Oberstarzt Dr. Bernhard Schober (bschober@hostprofis.at).



... ACA IS HERE FOR YOU!

Fliegen mit ACA heißt:

- Absicherung**
Rechtsschutz für PilotInnen, Loss of Licence, Kranken- und Unfallversicherung
- Safety Culture**
Ausbau und Verbesserung der Sicherheit direkt in den Flugbetrieben
- Mitbestimmen** bei Gesetzen für PilotInnen
- Lobbying** für PilotInnen bei EU und ICAO
- Hilfe im Notfall**
Weltweite Hotline bei Incident oder Accident

Informationen dazu im Internet:
www.aca.or.at

AUSTRIAN COCKPIT ASSOCIATION
Verband Österreichischer Verkehrspiloten

1300 Flughafen Wien
Tel: +43 (0)51766 65799
office@aca.or.at

Der neue ACA Werbefolder, in auffälligen Farben gestaltet, soll mit Schlagwörtern kurz unser Profil umreißen und Interessierte auf www.aca.or.at locken.

Inhalt

EASA und die FTL's Was ändert sich für Österreichs Piloten	5	Trans National Airlines Die TNAs bleiben Firmenmodell	22
Air Traffic Management / Airports Single European Sky, Volcanic Ash, TCAS RA...	14	Luftfahrtbaby lernt EASA versucht sich im Rechtsnormieren	23
Aircraft Design & Operation Ein Update von T. Wieser	16	Blendung durch Laserstrahlen A short Briefing - von der UK CAA	24
Nacktscanner - jetzt sicher nicht Erster Erfolg gegen Body Scanner	19	Bücher zum Thema Fliegen Fate is the Hunter: A Pilot's Memoir	28
Pilot Licensing EASA Partnershipmeeting in Köln	20		

Impressum

Medieninhaber: Austrian Cockpit Association,
1300 Flughafen Wien, Tel: 051766 65799, office@aca.or.at
Verantwortlich für den Inhalt: Bernd Hechenegger
Redaktion: Astrid Six, Siegfried Lenz, David Pröll, Peter Swoboda
Layout : Astrid Six
Druck: Ueberreuter Print GmbH , 2100 Korneuburg

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Christian Mayrhofer, Siegfried Lenz , Heinz Frühwirth, Wilhelm Wesendorfer, Thomas Wieser, Peter Swoboda
Titelbild: Thomas Wirtz - www.fo-tho.de
Bild S16: Fraport AG; Bild S 28: Danny Fritsche, Collinsville, OK 74021
© für alle Artikel - soweit nicht anders angegeben - bei ACA Info Nachdruck nach vorgeriger Absprache mit dem Vorstand - gestattet.



Bernd Hechenegger
Präsident

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die Welt kommt nicht zur Ruhe. Gerade war noch dezenter Optimismus zu spüren, aber gleich darauf trafen uns wieder unerfreuliche Meldungen. Die Krise im arabischen Raum beeinträchtigt seit den ersten Revolutionen auch das Fluggeschäft. Manche Destinationen wurden kurzfristig nicht angeflogen, andere fielen ganz aus, Passagierzahlen brachen ein, und zusätzlich stieg der Ölpreis um etwa 15 Prozent.

Unmittelbar danach führte das Erdbeben in Japan zu einem weiteren Absacken der Weltwirtschaft, von den vielen menschlichen Tragödien ganz zu schweigen. Unser Mitgefühl gilt allen Betroffenen. Schätzungen über die exorbitanten Schäden, nur von den temporären gesprochen, belaufen sich mittlerweile auf über 200 Milliarden Euro. Wie sich das auf die Luftfahrt auswirken wird, muss sich noch zeigen.

Im Rahmen der jüngsten Ereignisse gab es aber auch immer wieder positive Überraschungen. Flüge in Krisengebiete, um gestrandete Europäer heim zu holen, sowie Einsätze nach Tokio wurden erst durch persönlichen Einsatz und ein hohes Maß an Professionalität aller Beteiligten möglich gemacht. Ein gutes Beispiel dafür, dass eine sichere Flugdurchführung auch unter erschwerten Bedingungen möglich ist, sofern

Arbeitnehmer und Arbeitgeber zusammenarbeiten. Es hat sich wieder gezeigt, dass gute Ausbildung und jahrelange Erfahrung in solchen Situationen unverzichtbar sind.

Auf der kürzlich abgehaltenen Klausur haben wir uns die Ziele und Vorgehensweise für dieses Jahr erarbeitet. Die Liste ist lang, aber zwei Themen werden uns besonders beschäftigen. Es handelt sich dabei um Flight Time Limitations und die Verwendung von Cockpit Voice Recordern bei Strafverfahren. Über beide Themen haben wir zwar schon berichtet, aber ich möchte nochmal auf die möglichen Folgen hinweisen.

Beim Thema FTL hätten die Legacy Airlines (vertreten durch die AEA) die Möglichkeit gehabt, die Kluft zu den Billig-Airlines etwas zu schließen. Stattdessen hat man sich entschlossen, möglichst großzügige Arbeitszeitlimits zu forcieren. Wenn wir hier nicht massiv dagegen auftreten, können wir uns ausrechnen, wann der nächste Angriff auf unsere Kollektivverträge stattfinden wird.

Anders die Sachlage bei den Cockpit Voice Recordern. Da aufgrund der europäischen Neuregelung das österreichische Flugunfalluntersuchungsgesetz novelliert werden muss, gibt es jetzt – und nur jetzt – die einmalige Gelegenheit, dafür zu sorgen, dass CVRs nicht zur Strafverfolgung sondern ausschließlich für

die Unfalluntersuchung herangezogen werden können. Wir wollen uns ganz klar gegen die permanente Abhörung des Arbeitsplatzes „Cockpit“ wehren und möchten verhindern, dass uns unsere Aussagen aus dem Cockpit irgendwann einmal hinter Gitter bringen können.

Das gilt übrigens auch für alle anderen die darauf zu hören sind, zum Beispiel Flugbegleiter. Das Strafrecht macht hier keine Ausnahmen.

Hier werden wir nur über politischen Druck etwas erreichen. Dazu werden wir aber eure Unterstützung benötigen. Zu gegebener Zeit werden wir euch darüber informieren, und ich bitte wirklich um eure Mithilfe. Nur eines vorweg: der Zeitaufwand dafür wird minimal sein, einige wenige Minuten werden genügen.

Zum Abschluss noch etwas in eigener Sache: Wir haben in den letzten Wochen immer wieder gehört, wir würden Nichtmitglieder vertreten um damit Werbung unter diesen Personen zu machen. Ich möchte hiermit klarstellen, dass dem nicht so ist. Wenn jemand vertreten wird, dann seid das ihr, unsere Mitglieder.

Euer

Bernd Hechenegger

EASA und die FTL's

Seit einiger Zeit geistern nun diese beiden Schlagwörter unter anderem auch immer wieder in der ACA Info herum, höchste Zeit also etwas Licht ins Dunkel zu bringen. Teil 1



Christian Mayrhofer
Industrial

Dies soll in zwei Teilen geschehen – zum einen wollen wir einen Blick auf die EASA (European Aviation Safety Agency) und deren Rule-making Procedure, also den Weg eines neuen Gesetzes anhand der geplanten neuen FTLs, werfen. Darauf freuen wir uns schon in der nächsten Ausgabe der ACA Info, bereitet euch also schon mal seelisch drauf vor. Dort gibt's dann auch Informationen über Fatigue Risk Management System FRMS.

Heute ist der aktuelle Entwurf für die neuen dann europaweit gültigen Flight Time Limitations dran. Diese werden den aktuellen Subpart Q und alle bisher gültigen nationalen Bestimmungen (z.B. CAP 371 England), auch wenn diese besser und wissenschaftlich fundiert sind, außer Kraft setzen. Weiters sollten alle Lücken, die der Subpart Q den nationalen Behörden zur Regelung offen gelassen hat, geschlossen werden und sie stellen damit auch die Grundlage für unser OM-A dar!!!

Da der Subpart Q ohnehin nur als Übergangsregelung geplant war,

hat für die Pilotenverbände bereits mit der Implementierung desselben die Arbeit an der Nachfolgeregelung begonnen. Dass hier einiges suboptimal gelaufen ist (nicht unbedingt bei unserer Arbeit, sondern beim Gesamtprozess), konntet ihr bereits in der letzten Ausgabe der ACA-Info lesen. Seit einigen Wochen ist uns der vorläufige Entwurf bekannt, und wir haben uns diesen natürlich reingezogen. 244 Seiten (ohne begleitende Literatur) – das ganze liest sich stellenweise nicht gerade wie der letzte Grisham. Teilweise ist das Konvolut

aber auch durchaus interessant, wer es nachlesen will – ihr findet es auf unserer Homepage im Bereich "Industrial" (die ersten 40 Seiten könnt ihr euch schenken, ab dem „RIA“ wird es interessant).

Dieses Notice of Proposed Amendment (NPA) wird nun von allen Beteiligten, also auch den Pilotenverbänden, kommentiert, koordiniert durch die ECA. Wir haben also die Comments für euch bereits abgeben, und im Hintergrund ist die Lobbyingarbeit (z.B. bei Behörden) bereits angelaufen. Übrigens – wenn's denn einen gäbe, hätte hier natürlich auch ein Flugbegleiterverband aktiv werden können!

Nun aber genug geschwafelt, was euch sicher am meisten interessiert

ist, was drinnen steht. Ich habe euch also eine kleine Tabelle zusammengestellt. Diese enthält die wichtigsten Änderungen zum momentan gültigen Subpart Q. Ihr findet immer ganz links das zu regelnde Thema, dann die aktuelle Gesetzeslage, gefolgt von der neuen Regelung und ganz rechts unsere Gedanken dazu, die sich auch in den Comments widerspiegeln. Also – Schauen Sie Sich das an!



Christian Mayrhofer

CAP 371 - der „Wunsch- standard“ für Flight Time Limitations

EASA und die FTL's ...

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Rolling limits on duty and flying hours	60 duty hours in 7 consecutive days 190 duty hours and 100 block hours in 28 consecutive days 900 block hours in a calendar year	60 duty hours in 7 consecutive days 190 duty hours and 100 block hours in 28 consecutive days 900 block hours in a calendar year AND 1 000 block hours per 12 consecutive calendar months	<i>Positiv: zusätzliches rollierendes Jahreslimit 1000h Zusätzliches 14-Tageslimit (100 duty hours) wäre notwendig um gleichmäßige Verteilung der Dienste zu gewährleisten (siehe nächsten Punkt)</i>
Spread out duty as evenly as possible	Guidance only	Demonstration by the Operator and include Nicholson curve assessment when appropriate	<i>Unser Vertrauen in die Wirksamkeit dieser "Empfehlung" hält sich in überschaubaren Grenzen</i>
Rest period increased periodically	36 hours including 2 local nights after 168 hours As an exception, the second local night may start from 20:00 hours if the weekly rest period has a duration of at least 40 hours. Reporting time in this case can be 04:00	36 hours including 2 local nights after 168 hours No exception on the second local night	<i>Positiv: streichen der Ausnahme für die zweite local night Ohne 14-Tageslimit sind drei 7-Tagesblöcke mit jeweils einem Tag (36h) dazwischen frei möglich, 7 freie Tage im Monat nach EU Working Time Directive (WTD)</i>
Breaks/ Meal opportunity	Yes (when FDP exceeds 6 hrs)	Yes (when FDP exceeds 6 hrs) Guidance: 30 mn meal break in 6 hrs period (CabinCrew) Guidance should include CabinCrew responsibility for drinking and eating	<i>Positiv, steht aber im Prinzip schon im OM-A. Mal schauen ob das im täglichen Betrieb ankommt. Breaks sind nicht am Boden vorgesehen!</i>

... Future Flight Time Limitations

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Reduction of FDP when the Window of Circadian Low (WOCL) is encroached	50% in the evening, 100% in the morning of the WOCL encroachment down to 11 hours	50% in the evening, 100% in the morning of the WOCL encroachment down to 11 hours	<i>Problem: consecutive early starts mit 11h Duty time. Kein Limit der WOCL-Duties/Duty Block</i>
Additional rest if the WOCL was encroached	No	If two or more flight duty periods within a 7-day period encroach on all or any portion of the window circadian low, then the standard off-duty period (36 continuous hours within 168 hours) be extended to 48 hours of recovery	<i>Geht in die richtige Richtung</i>
Definitions consecutive night, early or late duties	Not applicable	Late finish:01-02LT Night duty:02-05LT Early start:05-06LT	<i>Nicht ausreichend, 01LT ist tief in der Nacht, 06LT: early wake up!</i>
Limit the number of sectors for consecutive night duties	Not addressed	Limited to 4 sectors, unless under FRMS	<i>Wahnsinn, mit FRMS nach oben offen, kein limit für die Anzahl der consecutive night duties!</i>
Additional rest after consecutive night duties	Not addressed	If two or more flight duty periods within a 7-day period encroach on all or any portion of the window circadian low, then the standard off-duty period (36 continuous hours within 7 days) be extended to 48 hours of recovery	<i>Ist zwar besser als gar nichts, aber nachträgliche Ruhe macht einen ermüdenden Dienst nicht sicherer</i>

EASA und die FTL's ...

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Limitations on FDP for regular services with early starts and/or late arrivals	Article 8/National Aviation Authority	Transition from late/night arrivals to early starts to include 1 local night at home base	<i>Auch hier wurde das Problem zumindest erkannt, eine local night von 22-06LT ist aber nicht ausreichend</i>
Maximum limit on extension / Restriction on the number of times that week/month extensions are allowed	1 hour + 3 conditions on WOCL/Sectors / 2 times per 7 days	1 hour + 3 conditions on WOCL/Sectors Replace the 11:45 limitation by no extensions in the 18-22 window except under FRMS/ 2 times per 7 days	<i>Extension wieder nach oben mit FRMS offen, nötige extra rest: nur 2h vorher und nachher oder 4h nachher zusätzlich zur normalen rest!</i>
Augmented Crew/Consistent in-flight relief planning	Article 8/National Aviation Authority	Annotate crew position on the roster (relief/operating) Company procedures – Industry Best Practice, No single crew member can start a positioning sector to then augment a crew.	<i>Enlargement im Subpart Q bisher nicht geregelt (Article 8)</i>
Minimum rest period onboard required	Article 8/National Aviation Authority	Minimum rest period of 1h30 for all crew members and 2 hours for those at the control at landing. Guidance: crews should not return to the controls within 30 minutes of waking, after bunk rest	<i>So man sich an die Guidance hält würde das total 2 Stunden minimum inflight rest bedeuten</i>

... Future Flight Time Limitations

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Extension of FDP dependent on type of onboard rest facilities and number of additional crew carried	Article 8/National Aviation Authority	<p>Extension calculated by the type of rest facilities (no extension for an economy seat) Cockpit and cabin crew:</p> <p>With 3 flight crew members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • up to 15 hours with Class 3 rest facilities; • up to 16 hours with Class 2 rest facilities; • up to 17 hours with Class 1 rest facilities <p>With 4 flight crew members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • up to 16 hour with Class 3 rest facilities; • up to 17 hours with Class 2 rest facilities; • up to 18 hours with Class 1 rest irrespective of WOCL 	<p><i>Sehr positiv: kein rest mehr auf Y-class seats</i> <i>Class 1: Bunk</i> <i>Class 2: Flat seat (first class) in cabin, separated by curtain</i> <i>Class 3: C-class seat (40°recline, leg rest) in cabin, separated by curtain</i> <i>Keine Einschränkungen bei der WOCL, da man rest in der WOCL als effektiver ansieht</i> <i>Add. Info:</i> <i>Max 3 sectors augmented</i> <i>Rest is to be 14 hours or the preceding duty period, whichever is the greater</i></p>
Require a set home base (define) with a maximum travelling time beyond which crew are recommended to have alternative accommodation closer to base	none	a) The home base may be a multiple airport location when the distance between any of these airports does not exceed a driving distance of 50 km and the related travelling time does not exceed 60 minutes under normal conditions	<i>Home Base definiert, multiple Home Base ist möglich (wäre für VIE eventuell mit BTS anwendbar)</i>
Require a set home base (define) with a maximum travelling time beyond which crew are recommended to have alternative accommodation closer to base	none	(b) When the home base is a multiple airport location, in case the FDP starts and finishes in different locations within the home base, then the transfer from the final point of landing back to the initial location of the start of the duty shall count as positioning.	<i>Es fehlt eine Regelung zur Homebase-Stabilität. So könnte man Piloten zwischen zwei Diensten „versetzen“, um sich die Zeit für Positionierung zu sparen.</i>

EASA und die FTL's ...

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
<p>Split duty: Establish maximum FDP based on the length of the break and the time of the day/ Take account of split duty for subsequent rest calculation</p>	<p>Article 8/National Aviation Authority</p>	<p>Max FDP increased by 50% of the break, minus 30 min (FDP continuous from initial report) Duty hours count in full/ Split duty counts in full for the subsequent rest calculation No split duty after reduced rest</p>	<p><i>Split duty geregelt, der modus operandi entspricht in etwa dem AUA- "Neue Heimat" (NH-Hotel) Procedure</i> <i>Split duties in Bezug auf disruptive schedules kritisch zu sehen</i> <i>Keine split duties nach reduced rest</i> <i>Kein Limit für die Anzahl der split duties/duty block!</i> <i>Accommodation wurde auch geregelt</i></p>
<p>Process for Commander to extend an FDP based on the circumstances on the day and of his/her crew</p>	<p>2 hours basic — 3 hours augmented</p>	<p>2 hours basic — 3 hours augmented Non-punitive process to be described in the OM-A. Guidance: Operations should not be planned in such a way that commander's discretion is required at the outset. Guidance:</p>	<p><i>Unverändert, Guidance wurde hinzugefügt (wieder mal gilt: schau ma mal was das bringt im täglichen Leben bzw. ob man sich an die Guidance hält)</i> <i>Interessant: unterschiedliche check in Zeiten für Cockpit und Cabin sollen vermieden werden</i></p>
<p>Process for Commander to extend an FDP based on the circumstances on the day and of his/her crew</p>	<p>Limit = 10 hours out of base</p>	<p>Limit = 10 hours out of base Adapt the limit to home base: 12 hours or, in case of back to back operations: 10 hours in the allocated hotel Non-punitive process to be described in the Operations Manual Include Policy for Exercising Commander's Discretion. Use within SMS/FRMS Guidance</p>	<p><i>Positiv: Minimum 12h auf der Home Base, auf outstations 10h im Hotel.</i> <i>Extensions/Reductions über 1h sind gegenüber der Behörde meldepflichtig und müssen recorded werden</i></p>

... Future Flight Time Limitations

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Limit on standby duration	Article 8/National Aviation Authority	12 Hours	<i>Eindeutige Verbesserung zu den bisher möglichen 24h</i>
Take account of standby time in duty/flight duty period and rest calculation	Article 8/National Aviation Authority	25% impact on duty, none on FDP The maximum number of standby hours shall not exceed 72 hours in any 7 consecutive days	<i>Max 6 Tage Standby-Block</i>
Minimum duration of reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	Minimum 7h30 including 2 hours in the WOCL + FRMS (incl. 2x15 min Transfer to/from Hotel or 2x actual transfer time if greater	<i>Ich bitte die Punkte zu reduced rest (neu) genau zu lesen, den hier öffnen wir die Büchse der Pandora, mit dem Damoklesschwert FRMS</i>
Augmentation of rest period following reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	Subsequent rest is augmented by the shortfall. It includes one local night.	<i>Ändert nichts daran dass man nach reduced rest den Dienst vor der verlängerten Rest unter Umständen schwerst übermüdet beendet</i>
Reduced maximum FDP	Article 8/National Aviation Authority	FDP following reduced rest is reduced by the shortfall	<i>Auch eine Beschränkung der Dienstzeit kann Übermüdung nur begrenzt in Schach halten</i>
Limit the number of reduced rest occasions	Article 8/National Aviation Authority	Maximum 2 reduced rest between 2 periodic rests taken according to OPS 1.1110 §2.1	<i>Zwei reduced rests zwischen zwei "weekly rests" (36h nach 168h duty block)</i>
Limit the length and number of sectors under reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	— Maximum 5 sectors before the reduced rest and maximum 3 sectors after — Block time for any flight during FDP < 3 hours	<i>Noch Fragen?</i>

EASA und die FTL's ...

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Limit the effect of time zone de-synchronisation under reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	FDP of maximum 2 time zones equivalent distance from home base	<i>Allein der Gedanke reduced rest auch noch mit time zone crossing zu kombinieren ist erschreckend</i>
Limit the possibility of interaction of split duty and reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	Split duty before reduced rest only allowed if the break is > 4 hours Maximum 4 sectors before reduced rest Maximum 1 sector after No split duty after reduced rest	<i>Und das ganze noch garniert mit split duty vor der reduced rest, ich denke es nicht vermessen hier von disruptive schedules zu sprechen</i>
Establish conditions for applicability of reduced rest	Article 8/National Aviation Authority	Not allowed after one hour planned FDP extension	<i>Danke, ganz lieb!</i>
Consistent scheduling, limiting mix of day/night duties	Guidance (Subpart Q OPS 1.1090 3 states that Operators shall manage these areas)	Guidance: Rest periods between 18 and 30 hours to be avoided, or restriction on the FDP	<i>Bleibt weiterhin nur Guidance</i>
Minimum time set before a crew could be considered time zone adjusted or acclimatised	Beyond 3 time zones WOCL refers to home base time for the first 48 hours and to local time thereafter	Beyond 3 time zones WOCL refers to local time after: Minimum rest or 3 consecutive local nights and to home base time before	<i>Kommt bei längeren layovers für die Berechnung der max duty time zum tragen</i>
Minimum rest/days off requirements at home base following time zone crossing	Article 8/National Aviation Authority	If one sector includes 4 time zones or more, minimum rest is 36 hours including 2 local nights	<i>Eher nicht üppig, 48h wären angemessen</i>
Additional minimum rest at destination away from home base	Article 8/National Aviation Authority	For 4 time zones or more, rest = max[duty,14 hours]	<i>Schwer zu beurteilen, mitunter ist ein kürzerer Aufenthalt auf Long Range dem Schlafrythmus durchaus zuträglich</i>

... Future Flight Time Limitations

Possible mitigation measures	Subpart Q	EASA Proposal	ACA Comment
Avoid or limit in number per month alternating east-west and west-east rotations	Article 8/National Aviation Authority	Operators shall monitor acceptable limits or combinations of rotations + guidance from research	<i>Diese Verantwortung sollte die EASA wahrnehmen, der Operator hat hier einen klassischen Interessenskonflikt</i>
Additional rest between home base-west-home base & home base-east-home base rotations	Article 8/National Aviation Authority	1 additional (to minimum established rest after TZC) local night at home base between alternating east-west and west-east rotations Or use of FRMS to demonstrate acceptable limits or combinations of rotations + guidance from research	<i>Auch nicht gerade üppig East-West shiften ist mit das anstrengendste für den Körper Die Möglichkeit das noch mittels dem "Wundertool" FRMS zu unterschreiten macht Angst</i>
Implementation of effective SMS/FRMS	1.1090 3.2/3.3/3.6 creates a current requirement for the demonstration of fatigue management	FRMS required to plan reduced rest and/or split duty and other issues identified above National Aviation Authority (NAA) to oversee SMS/FRMS and audit all AOC Holders implementation Provide suitable sanctions where appropriate NAA training on FRMS	<i>Gesamter involvierter staff (Piloten, Cabin...) bis hin zu Planung/Rostering muss geschult werden. Ob so ein FRMS funktioniert, wird zu einem großen Maß von der Einflussnahme der Behörde abhängen, bei den Operators ist es nicht in guten Händen</i>

Air Traffic Management / Airports

Am 10./11. März trafen wir uns in den ECA Büros mit Kollegen der ATMA Arbeitsgruppe. Eine kleine Auswahl der Themen, die uns beschäftigten, möchte ich hier vorstellen.



Thomas Wachsenegger
Airport & Ground
Environment

Single European Sky

Single European Sky geht schon langsam in die Endphase. Es wird vor allem für ATC-Controller eine große Umstellung werden, ähnlich jener, die wir beim fliegenden Personal in den letzten Jahren erlebt haben. Die Performance der Service Provider wird in Zukunft überprüft, d.h. bei Problemen kann es passieren, dass der betreffende Luftraum von einer anderen Unit überwacht wird. Angedacht ist auch eine europäische Controller-Lizenz, mit der Konsequenz, dass in Zukunft Controller, so wie heute Piloten, leichter ihre Arbeitgeber wechseln können (und natürlich auch umgekehrt).

Für uns wird es wahrscheinlich ein paar neue Themen geben, wie z.B. „Self-Separation“ und „Automatic RA“.

Flight Adherence Campaign

Die Eurocontrol Flight Level Adherence Campaign (Ende September 2010) brachte als Ergebnis die Einsicht, dass das Problem der überbelegten Lufträume sehr viel komplizierter ist, als gedacht und einfache Flight Level Adherence nicht die Lösung sein kann. Problematisch sind

zum Beispiel Abkommen zwischen ATC-Sektoren, die das Einhalten der Flugplan-Flightlevels unmöglich machen. Außerdem wurde festgestellt, dass die Controller während dieser Aktion eine höhere Workload hatten.

Damit aber nicht genug der Kampagnen. In naher Zukunft werden wir eventuell eine Lateral Flight Track Adherence Campaign erleben. Oder wie wär's mit der EOBT/CTOT Adherence Campaign? Der Sinn dieser erscheint überhaupt zweifelhaft, da hier die Flughäfen/ATC Ansprechpartner wären. Obendrein läuft das System bereits, wobei noch größerer Zeitdruck generiert wird. Parallel dazu wird CDM (Collaborative Decision Making) immer häufiger, so auch in Wien.

Major Crisis Management / Volcanic Ash

Mit seinem Vortrag informierte Ian Lisk, EUMETNET Volcanic Ash Lead, über den derzeitigen Stand: Eyjafjallajökull ist ruhig (paused), Katla (daneben, viel größer) ist ruhig (bricht normalerweise 18 Monate nach Eyja aus), Grimsvotn bricht alle 4-5 Jahre aus (letzter Ausbruch 2006). Island ist zurzeit seismologisch sehr aktiv. Die Aussicht, dass es sich bald wieder in unser Bewusstsein rückt, ist gegeben.

Nach dem Ausbruch von Eyja und hohem politischen Druck wurden die Limits für die Aschekonzentration

on eine Größenordnung über (!) den früheren Grenzen für eine Volcanic Ash Advisory hinaufgesetzt (zunächst auf 2000 Mikrogramm, jetzt 4000 Mikrogramm pro Kubikmeter). Früher ging man davon aus, dass Vulkanasche nach zwei Tagen aus der Atmosphäre verschwunden ist, die Asche von Eyja blieb allerdings mehr als sechs Tage in der Luft. Zudem bildeten sich Asche-Schichten aus, die, wenn sie sich unter FL200 befanden, nicht mehr auf Satellitenbildern ausgemacht werden konnten. Es wird fieberhaft an neuen Geräten zur Diagnose der Aschekonzentration gearbeitet. Verbesserungen gibt es auch bei der Kartendarstellung. Die Farben wurden so angepasst, dass man die Gebiete unterschiedlicher Aschekonzentration auch auf schwarz/weiß-Kopien noch richtig auseinanderhalten kann. Wir dürfen gespannt sein, wie die nächste derartige Krise gehandhabt wird.

TCAS RA Downlink

Dieses System versorgt im Fall einer TCAS Resolution Advisory die ATC mit einer automatischen Datalink-Mitteilung. Der Internationale Pilotenverband (IFALPA) begrüßt diese Neuerung, der internationale Controllerverband IFATCA lehnt sie aus rechtlichen Überlegungen ab. Fragen wie „Sieht es der Controller?“, „Funktioniert es immer?“, „Wenn der Pilot nicht reagiert, was dann?“ sind für die Fluglotsen noch ungeklärt. Außerdem kann der Downlink bis zu

Air Traffic Management / Airports

acht Sekunden dauern, was eindeutig zu lange wäre.

Normalerweise geht bei einem RA die Separation Responsibility auf den Piloten über, in diesem Fall könnte es aber Unklarheiten geben, deshalb wird ein Call an den Flieger überlegt, wie: „TCAS Downlink, follow the RA!“. Problematisch wird es, wenn ein relativ simples System, wie das TCAS, durch Einbeziehung des ATC-Controllers unnötig verkompliziert wird.



Thomas Wachsenegger



Anmerkungen zum Atomunfall in Japan

Letztes Jahr Vulkanasche, heuer Radioaktivität. Egal ob Naturphänomen oder Katastrophe, gemeinsam ist diesen Ereignissen, dass wir höchstens ungenügend darauf vorbereitet sind. Im Unterschied zum Vorjahr leidet unter der Kontaminierung der Luft durch Radioaktivität die Natur und mit ihr der Mensch und nicht die Maschine. Weltweit gibt es viele verschiedene Vorschriften was zu tun ist, wenn ein Flugzeug radioaktiv verseucht wurde. Auch die Hersteller haben

hier Grenzwerte; wenn diese überschritten werden, muss das betroffene Flugzeug stillgelegt werden, und zwar für immer!

Für uns als Piloten ist es wichtig, zu wissen wo die Zonen erhöhter Radioaktivität sind, um einen Einflug zu verhindern. Hier sind die Behörden gefragt, uns möglichst schnell mit exakten Informationen zu versorgen. Es gibt aber auch für jeden einzelnen die Möglichkeit, sich diesbezüglich auf dem Laufenden zu halten. Wer

sich dafür interessiert kann sich unter <http://www.zamg.ac.at/aktuell/> die Verbreitung und Intensität der Radioaktivität in der Luft ansehen.

<http://www.zamg.ac.at/aktuell/>

Aircraft Design & Operation

Ein Update

Steeper Approaches

Im ICAO CAEP (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection) gibt es noch immer Diskussionen, den Standard Anflugwinkel auf Grund von Noise Abatement (!) von 3 auf 4° zu erhöhen. Unser IFALPA Vertreter aus Holland, Capt. Robert Brons argumentiert natürlich zu Recht vehement dagegen. Die Folge wären unstabilisierte Anflüge und Zwischenfälle könnten nicht ausgeschlossen werden (die ACA Info berichtete). Weiters würde die Umwelt durch steilere Anflüge kaum entlastet werden. Die Triebwerke würden zwar theoretisch am 4° Gleitweg weniger Schub brauchen, aber wie wir wissen, beschleunigen die meisten Jets am 3° Gleitweg ohne „aerodynamische Bremsen“ wie Slats/Flaps, Speedbrakes und Landing Gear. Ein steilerer Glidepath würde

somit das frühere Ausfahren eben dieser zusätzlichen Widerstände erfordern, um einerseits nicht zu beschleunigen und andererseits auch die geforderte Triebwerksleistung im Sinne des Stabilized Approaches einzuhalten. Das würde maximal ein paar Thrust Dezibel sparen, denn der erhöhte Widerstand macht auch Lärm!

Flight Data Recorders

Nach dem Unfall des Air France Fluges 447 von Rio nach Paris im vorletzten Jahr kommt von der französischen Flugunfalluntersuchungskommission (BEA) der Vorschlag bei speziell definierten Trigger Events wie z.B. Pitch >30° ANU (Aircraft Nose Up), excessive g-load, Bank > 45°, etc. ein definiertes Datenpaket mittels Datalink zur Bodenstation zu

schicken, um bei einem eventuellen Verlust des Flugzeuges und der FDRs (Flight Data Recorders) über dem Meer brauchbare Daten zur Unfalluntersuchung vorliegen zu haben. IFALPA möchte sicherstellen, dass Datenmissbrauch ausgeschlossen werden kann und es nur dann zu einer Auswertung kommt, wenn tatsächlich ein Unfall passiert ist.

Ice Crystals

Ein weiteres Ergebnis der bisherigen vorläufigen Untersuchungen zum Air France Unfall hat gezeigt, dass es im Cockpit zu verschiedenen Geschwindigkeitsanzeigen gekommen ist. Als Grund dafür wurden vereiste Pitot Probes genannt, da die SAT (Static Air Temperature) außerhalb der Zulassungskriterien für Pitot Probes waren!

Man hat festgestellt, dass die genauen meteorologischen Gegebenheiten in großer Höhe in Nähe von tropischen Gewittern nicht ausreichend bekannt sind. Pitot Probes werden nach derzeit gültiger CS 25 (europäische Certification Specifications for Transport Aircraft – das europäische Gegenstück zu den FAR 25) in Icing Conditions nur bis maximal 30000ft und nur bis -40°C (blaue und rote Area im Diagramm rechts) zugelassen!! Hier muss sich etwas ändern.

Und das passiert jetzt auch. Die EASA gibt gerade ein NPA (Notice of proposed Amendment) mit der Nr. 2011-03 (genauer Wortlaut: Large Aeroplane Certification Specifications in Supercooled Large Drop, Mixed phase, and Ice Crystal Icing Conditions)



Garmin hat in ihrem G1000 Cockpit für Very Light Jets (hier an Hand einer Citation Mustang) eine Δ ISA Anzeige am PFD.

Aircraft Design & Operation

heraus, in dem die Zertifizierung u.a. von Pitot Probes wie angesprochen verbessert werden soll. Die ACA Info wird bei Bedarf weiter berichten.

Die drei Hauptfaktoren wie es zu einer derartigen Vereisung durch Ice Crystals kommen kann:

1. Location

In der Nähe starker (meist) tropischer Gewitter

2. Detection

Eiskristalle sind auch in höherer Konzentration am Wetterradar nicht bzw. kaum zu erkennen da sie sehr klein sind (durchschnittlich etwa 40µm) und das Wetterradar dafür nicht ausgelegt ist.

3. Icing Process

Die Eiskristalle prallen von der Oberfläche des Flugzeuges (Rumpf, Tragflächen) ab und setzen sich nicht an. An beheizten Elementen (z.B. TAT – Total Air Temperature – Probe, Pitot Probe) schmelzen sie jedoch um dann sofort wieder zu gefrieren. An der Cockpitscheibe machen sich die Eiskristalle wie Regen visuell und auch akustisch (rauschen) bemerkbar, sie bleiben dabei gefroren.

Am häufigsten traten diese Ereignisse unter folgenden Bedingungen auf:

- zwischen 22000ft und 39000ft
- in Wolken oder sichtbarer Feuchtigkeit
- in SAT zwischen ISA +10°C und ISA +20°C (was zur Folge hat, dass sich auf Grund der höheren Temperaturen mehr Wasser in der Atmosphäre befindet)
- mit light oder moderate Turbulence
- der zuvor angesprochene "Rainfall" Effekt an der Cockpitscheibe
- keine Echos am Wetterradar

oder nur sehr einzeln vorkommende grüne Echos

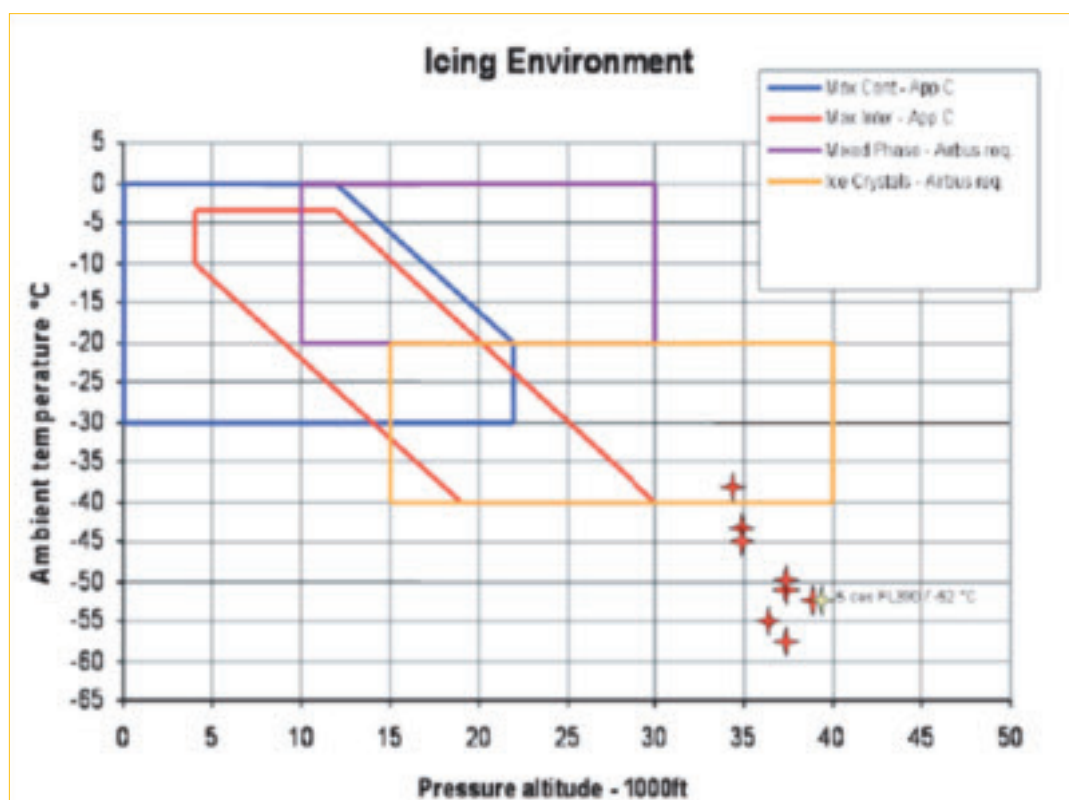
- „Erwärmung“ bis zu einer TAT von 0°C !!!

Nun zu den Auswirkungen auf das Flugzeug:

Engines, TAT Probes und Pitot Probes sind hauptsächlich betroffen.

Engines

Die Eiskristalle prallen von Engine Cowling und Fan ab. Sie schmelzen dabei nicht. Im Verdichter schmelzen oder verdunsten sie jedoch auf-



Bei den kleinen roten Sternen handelt es sich um Eiskristalle

Aircraft Design & Operation

grund höherer Temperaturen. Dabei kühlen sich die Oberflächen im Verdichter bis auf 0°C ab. Flüssiges Wasser oder Wasserdampf gefriert und somit setzt sich im Verdichter Eis an! Vibrationen, Leistungsverlust, N1 bzw. EPR Schwankungen oder sogar ein Flameout können die Folge sein.

TAT Probes

Das gleiche Prinzip wie oben. Eiskristalle schmelzen an der beheizten Oberfläche und frieren sofort wieder. Darum kann die TAT Anzeige im Cockpit 0°C erreichen. Weitere Malfunctions (z.B. Autothrottle disconnect,...) sind dann nicht ausgeschlossen, da die TAT in viele Berechnungen der Bordcomputer einfließt.

Pitot Probes

Eiskristalle schmelzen an der beheizten Oberfläche und flüssiges Wasser kann die Kapazität der Drains über-

steigen und folglich vereisen. Falsche Geschwindigkeitsanzeigen sind die Folge, da der ADC (Air Data Computer) verfälschte Werte bekommt.

Wie kann man verhindern in Zonen derartiger Vereisung zu kommen?

Es ist in der Praxis nahezu unmöglich solche Gebiete vollständig zu vermeiden, vor allem in der Nacht wenn die Wolken bzw. die Feuchtigkeit nicht sichtbar sind. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 20 nm zu aktiven Gewitterzellen ist ein guter Anhaltspunkt. Wie üblich sollte das Gewitter wenn möglich auf der Luvseite umflogen und nicht überflogen werden.

Fazit:

Spätestens im Falle von wahrgenommenem „Regen“ auf der Cockpitscheibe im Reiseflug und ansteigender TAT bis auf 0°C sollte sich die Crew die Unreliable Airspeed Procedures und ggf. Pitch-Power Werte in

Erinnerung rufen und das Gebiet so schnell wie möglich verlassen.

Eine Δ ISA (delta ISA) Anzeige im Cockpit zusätzlich zu SAT und TAT welche die Abweichung zur Standardtemperatur im aktuell geflogenen Flightlevel anzeigt wäre wünschenswert. Damit könnte die Situational Awareness der Cockpit Crews verbessert werden. Denn höhere Temperaturen als Standard können wie oben erwähnt ein Vorbote derartiger Icing Conditions sein.

Wieder ist die General Aviation in dieser Frage voraus. Garmin hat in ihrem G1000 Cockpit für Very Light Jets (hier an Hand einer Citation Mustang) genauso eine Anzeige am PFD.



Thomas Wieser



Das JAR FCL Flugbuch

ist nach wie vor im ACA Büro erhältlich.

Es kann persönlich im Büro erstanden werden, wir liefern aber auch in die Pilotenfächer (Dienstort VIE).

Das JAR FCL Flugbuch kostet

- € 12,- für ACA Mitglieder
- für Nichtmitglieder € 17,-

Nacktscanner – jetzt sicher nicht

Erster Erfolg gegen Body Scanner



Christoph Mair
Accident Investigation
& Prevention

Unser Einsatz auf EU Ebene scheint erste Erfolge zu zeigen.

Am 17. Februar 2011 entschied der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) in seiner Stellungnahme, dass Ganzkörper-scanner noch nicht ausgereift sind.

Die Beeinträchtigung der Gesundheit und der Menschenrechte steht in keiner Relation zu der zu erzielenden Sicherheit. In der Stellungnahme wird sogar bezweifelt, dass Ganzkörper-scanner zu einer Erhöhung der Sicherheit beitragen.

„Die Europäische Kommission konzentriert sich viel zu stark auf die Technologie und spielt bedauerlicherweise die Bedeutung eines besseren Austausches von Ermittlungserkenntnissen und der Humanfaktoranalyse herunter“, so der Berichterstatter für diese Stellungnahme, Bernardo Hernández Bataller (Spanien).

Der EWSA lehnt eine Einschränkung der Grundrechte im Austausch für die Erhöhung der öffent-

lichen Sicherheit ausdrücklich ab. Er unterstützt den Vorschlag, dass Fluggäste eine solche Kontrolle ablehnen können, ohne zusätzliche Unannehmlichkeiten wie lange Warteschlangen bei den Kontrollen oder übergenaue Kontrollen erleiden zu müssen. Er fordert die Europäische Kommission auf, wirksame Rechtsgarantien festzulegen, damit die Fluggäste sich nicht scheuen, diese Scanner-Kontrollen abzulehnen.

Der EWSA verweist außerdem darauf, dass es „keinerlei schlüssigen Beweis“ dafür gibt, dass die Nutzung von Scannern für die menschliche Gesundheit unschädlich ist. Solange diese Zweifel nicht ausgeräumt werden, ist der Einsatz von Ganzkörper-scannern nicht ratsam, so der Ausschuss. Er fordert die Europäische Kommission darüber hinaus auf, Sonderregelungen für besonders gefährdete Fluggäste wie

Schwangere, Kinder und Menschen mit Behinderungen festzulegen.

Die amerikanische Transportation Security Administration (TSA) lässt die

Hälfte ihrer im Einsatz befindlichen Nacktscanner überprüfen (247 Stück). Grund dafür ist, dass bei Wartungsarbeiten einige Geräte teilweise bis zu zehnmal höhere Strahlungswerte aufwiesen als vom Hersteller (Rapiscan) angegeben.

Von den überprüften Geräten war knapp die Hälfte betroffen. Diese

Geräte gehören zu den ‚Back-Scatter‘ Scannern, die auf Röntgenbasis arbeiten und daher radioaktive Strahlung aussenden.

Laut Aussage des Rapiscan Managements kommen die Messabweichungen nur von Berechnungsfehlern. Überprüft werden diese Geräte in der Regel einmal pro Jahr.



Christoph Mair

“They who can give up essential liberty to obtain a little temporary safety, deserve neither liberty nor safety.”

Benjamin Franklin

Nacktscanner auf Röntgenbasis überschreiten Grenzwerte in den USA

Quellen: Reuters, TSA, Heise, EU Parlament

Pilot Licensing

EASA Partnershipmeeting, 17.-18. Februar in Köln



Wilhelm Wesendorfer
Training & Licensing

Vertreter der Luftfahrtbehörden fast aller EU-Länder waren beim Kick-Off Meeting der EASA Partnership Group am 17. und 18. Februar 2011 in Köln anwesend.

Die Pilotenverbände waren vertreten durch Kris Van der Plas (ECA) und meine Wenigkeit für die IFALPA.

Im Auftrag der Europäischen Kommission arbeitet die EASA bereits seit mehreren Jahren an der Umsetzung einer in der gesamten EU geltenden einheitlichen Regelung bezüglich Flight Crew Licensing.

Die Kompetenz der EU-Kommission als Gesetzgeber ist

- Verabschieden der IR (Implementing Rules)
- Aufsicht über die EASA
- Aufsicht über Mitgliedsstaaten
- Verhandeln internationaler Abkommen

Die Kompetenz der EASA als ausführendes Organ der EU-Kommission

- Kein Gesetzgeber
- Nur ausführende Behörde
- Entwickelt Entwürfe, jeder kann daran teilnehmen
- Verabschiedet AMC (Acceptable Means of Compliance) und GM (Guidance Material)
- Ist Focalpoint für Mitgliedsstaaten

Derzeit gelten in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten unterschiedliche Amendments der JAR FCL mit den damit verbundenen unterschiedlichen Ausbildungs- und Lizenzierungsverfahren.

Die EU Mitgliedsstaaten Ungarn und Slowakei haben den Prozess der gegenseitigen Anerkennung („mutual recognition“) noch nicht abgeschlossen und stellen daher keine JAR FCL sondern nationale Lizenzen aus, die innerhalb der EU nicht anerkannt werden.

Voraussetzung für die Einführung des „EASA“ Part.FCL ist die mutual recognition und nationale Umsetzung des JAR FCL Amendment 7.

In Österreich ist das JAR FCL Amd 7 seit Jänner 2011 in Kraft und wird in den nächsten Tagen in deutscher Sprache in luftfahrtüblicher Weise verlautbart.

Die IR und damit auch der sogenannte „Part.FCL“ werden ab 8. April 2012 die JAR FCL ersetzen. Die IR „Part.FCL“ sind dann geltendes EU Recht und in allen Mitgliedsstaaten in nationales Recht zu übernehmen und umzusetzen.

Mitgliedsstaaten dürfen dann nicht mehr

- von IR's abweichen
- zusätzliche Vorschriften erlassen

Am 8. April 2012 ändert sich für bereits nach JAR FCL lizenzierte Piloten vorerst nichts.

Die bereits ausgestellten JAR FCL Lizenzen werden bei der nächsten Verlängerung nach dem 8. April 2012 automatisch nach „Grandfatherrights“ in eine EU-EASA-Part.FCL – oder wie der neue Name auch lauten mag – Lizenz umgeschrieben.

Betroffen von den Umstellungen:

- Ausbildungen, die vor dem 8. April 2012 begonnen und erst danach abgeschlossen werden
- Inhaber nationaler Lizenzen
- Lizenzen aus Drittstaaten (außerhalb der EU)

Es wird allerdings Übergangsfristen geben. Wir werden darüber noch gesondert berichten.

Sollte sich bei der einen oder anderen Bestimmung der IR die Notwendigkeit einer genaueren Beschreibung der Auslegung von Part.FCL ergeben, kann dies zentral durch die EASA durch AMC erfolgen. Diese sind dann ebenfalls wie die IR Part.FCL für alle Mitgliedsstaaten gültig. Angewendet garantieren die AMC, dass die IR richtig umgesetzt werden.

Parallel dazu besteht die Möglichkeit der nationalen „Interpretation“ der NAA (nationale Luftfahrtbehörde) durch sogenannte AltMOC (Alternate Means of Compliance) sowie AddMOC (Additional Means of Compliance).

Eine Organisation, zB ein Flugbetrieb, eine Design-, Maintenance-, Production- oder Training-Organisation kann bei der nationalen Behörde den Antrag auf Alternate Means of

Compliance stellen. Dieser Antrag wird von der NAA geprüft, in Kraft gesetzt und gleichzeitig zur Information an die EASA gesendet. Dort setzt sich der feedback loop fort. Befindet die EASA das AddAMC oder AltAMC für gut, so wird daraus ein EU-AMC und ist damit in der gesamten EU umzusetzen, oder es gibt beim Assessment keine positive Bewertung.

In diesem Fall gilt das von der NAA in Kraft gesetzte AltAMC oder AddAMC weiterhin für die jeweilige Organisation. Werden jedoch beim nächsten Audit Findings festgestellt, werden Corrective Actions vorgeschrieben. Diese Audits bei den einzelnen Organisationen könnten aber im ungünstigsten Fall erst Jahre nach der Genehmigung von Verfahren durch die NAA stattfinden, und somit Tür und Tor für nationale Abweichungen öffnen.

Die Aufgabe der Partnership Meetings ist Standardisierung, um viele tausend unterschiedlichen AltMOC/AddMOC zu vermeiden und einheitliche Anwendung der Bestimmungen EU-weit sicherzustellen.

Die IFALPA und ECA treten hier klar für möglichst gleiche und einheitliche Interpretation und Auslegung des Part.FCL innerhalb der gesamten EU ein.

Wie schon in der ersten Gesprächsrunde festgestellt, gibt es national sehr unterschiedliche Interpretationen und Interessenslagen.

Das beginnt mit einer Überarbeitung des Lernzielkataloges (Learning

Objectives) und Anpassung des Prüfungsfragenkataloges (CQB - Central Question Bank) für CPL, IFR und ATPL Theorieprüfungen. Diese CQB ist derzeit noch Sache der Nationalen Luftfahrtbehörde.

Nur eine Vereinheitlichung der Lernziele und damit der Ausbildung sowie EASA-einheitliche Fragenkataloge stellen die Basis für einen einheitlichen Ausbildungsstandard dar.


Innerhalb der nächsten 4 Jahre müssen somit an die 10.000 Prüfungsfragen für Part.FCL und ca. 20.000 Prüfungsfragen für Part.66 überarbeitet werden. Zurzeit ist weder geklärt wer diese Aufgabe bewältigen noch wie die Finanzierung dafür aussehen könnte.

Vertreter einiger Nationen äußerten zB. den Wunsch Prüfungsfragenkataloge für CPL-, IFR- und ATPL-Ausbildung in der Landessprache zu belassen. Aus Sicht der ECA und IFALPA ist hier ein klarer Widerspruch zu einer standardisierten Ausbildung zu erkennen. Einerseits wird von Piloten eine English Language Proficiency verlangt, andererseits soll die Ausbildung und Prüfung weiterhin in der Landessprache abgehalten werden können?

Eine Harmonisierung macht nur Sinn, wenn bereits bei der Ausbildung einheitliche Standards angewendet werden. Daher ist für die Pilotenverbände eine einheitliche Ausbildung und Prüfung in englischer Sprache eine Grundvoraussetzung für die Standardisierung.



Ein weiteres Thema war die gegenseitige Anerkennung der Examiner Authorisation sowie die gegenseitige Anerkennung von Profchecks und Skilltests auf Simulatoren innerhalb und außerhalb der EU.

Wer also glaubt, dass es in der Fliegerei schon genug Abkürzungen gibt, der irrt. Die EASA hat noch einige mehr dazu erfunden. Wir halten euch am Laufenden. 

Wilhelm Wesendorfer

Trans National Airlines

Die ECA Arbeitsgruppe Industrial beschäftigt sich mit vielerlei Themengebieten, so auch mit länderübergreifenden Firmenkonstrukten.

Wieder einmal ist es soweit, der Bus schnürt sein Ränzchen und macht sich auf den Weg in die heiligen Hallen der ECA in Europas Hauptstadt Brüssel, um am halbjährlichen TNA/IND Meeting teilzunehmen.

Es war dies das letzte Meeting im alten Büro der ECA, am Tag nach dem Meeting stand der Umzug ins neue Büro zwei Häuser weiter an. Wir haben's uns also zwischen Umzugskartons gemütlich gemacht, und dann geschaut, dass wir uns rechtzeitig vom Acker machen, bevor wir einen solchen Karton in die Hand gedrückt bekommen.

Zum TNA (Transnational Airlines) Meeting am ersten Tag: Eine Baustelle, die uns in Österreich zur Zeit kaum betrifft, das ganze hat momentan für uns noch informativen Charakter. Nach wie vor ist es sehr schwierig, die innerhalb einer Firma über Basen in ganz Europa verstreuten Kollegen zu organisieren.

Steuern und Abgaben sind Themen, die auch Regierungen interessieren. Stichwort: Versteuerung und Sozialabgaben aufgrund des Firmensitzes im Staat A, teilweiser Bezug von Sozialleistungen (Arzt) im Staat B. Ich will ja keine Namen nennen, aber M.O.L von der schönen grünen Insel

im Nordwesten Europas erweist sich hier mal wieder als besonders findig. Zumindest die Frage der Pension bei Beschäftigung in mehreren EU-Staaten im Verlauf der Karriere scheint geklärt, wer hierzu Fragen hat – bitte um ein E-Mail an mich.


Tag zwei, IND (Industrial) Meeting: am Vormittag "Tour de Table", ein kleiner feiner Austausch der Industrial Highlights, die sich in den diversen Ländern im letzten Halbjahr ereignet haben. Nächstes Thema war

eine eventuelle Umstrukturierung der Arbeitsweise der ECA – einige gute Ideen, einiges noch nicht so ausgegoren, wir halten euch auf dem Laufenden. Endergebnis soll auf jeden Fall mehr Effizienz sein, um die Mitglieder noch besser zu vertreten. Und natürlich wollen wir auch attraktiv

für potentielle neue Mitglieder sein. Daher wieder einmal mein Aufruf an euch – bitte macht Werbung für uns, wir freuen uns über jedes neue Mitglied, das unserer Stimme mehr Gewicht verleiht.

Ein großes Thema waren natürlich auch die neuen EASA FTLs, Philip v. Schöppenthau, Generalsekretär der ECA, hat uns hier auf den letzten Stand gebracht (siehe auch EASA FTL Artikel). Gegenwärtig befinden wir

uns in der Comment Review Phase, das heißt die eingegangenen Kommentare werden gesichtet und bewertet. Generell scheint auch den Leuten in der EASA schön langsam bewusst zu werden, welche Geister hier gerufen wurden. Nicht dass eine Trendumkehr eingesetzt hätte, aber eine gewisse Grundnervosität ist vorhanden und in diese Kerbe wollen wir schlagen. Die Strategie steht, nun gilt es am Ball zu bleiben, Verbesserungen scheinen nach wie vor erreichbar. Positive News gibt's auch hier: die ECA war selbst erstaunt über die überwältigende Unterstützung und Mitarbeit durch die einzelnen Pilotenverbände.

Abschließend noch eine Info aus dem Bereich Personelles: die ECA hat einen neuen Präsidenten, Nico Voorbach er fliegt auf B777 bei KLM. 

Christian Mayrhofer

Arbeiten und Steuern zahlen in einem Land, in Pension gehen in einem anderen Land - wie geht das?

Luftfahrtbaby lernt

Die EASA versucht, ICAO Luftverkehrsregeln in europäische Rechtsnormen zu gießen.

Seit einiger Zeit arbeitet die European Aviation Safety Agency (EASA) an der Einführung von Rechtsnormen für Air Traffic Management (ATM). Im Rahmen des Mandats, das die Zuständigkeit der EASA auch auf ATM und Flughäfen erweitert, sollen die Regeln der ICAO Annexe 2, 3, 10 und 11 bis 2012 als EU-Regelungen erstellt und nach einer Übergangsfrist in Kraft gesetzt werden.

Kenner der Materie wissen, dass in den ICAO Annexen „Standards and Recommended Practices“ (SARPs) zu finden sind, also verbindliche Teile und Empfehlungen. Darüber hinaus gibt es noch „documents“, die größtenteils den Charakter von Richtlinien haben. ICAO wendet sich grundsätzlich an ihre Mitgliedsstaaten, die sich durch Unterzeichnung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt verpflichtet haben, die Anhänge zu selbigem („Annexe“) in nationales Recht umzusetzen (bzw. wenn notwendig, Abweichungen davon der ICAO bekanntzugeben und national zu veröffentlichen).

Durch die Aufteilung der Zuständigkeiten in Europa zwischen EU-Mitgliedsstaaten, EU-Commission und EU-Behörden (zB EASA) und auch durch die Struktur der EU-Rechtsnormen ergeben sich größere Komplikationen. Unlängst durfte ich den urlaubsbedingt verhinderten Pilotenvertreter in der „ATM.001 Rulemaking Group“ der EASA vertreten. Zwei Dutzend Experten aus verschiedenen Sparten versuchen dort, das fast Unmögliche zu schaffen. Das ist vergleichbar mit einem Kleinkind,

dem man zu seinem Sortierspiel unpassende Formen gegeben hat. Im Englischen würde man sagen „they are forcing a square peg through a round hole“. Dabei könnte einiges sicherheitsförderliche Material durch den Rost fallen, insbesondere „best practices“, die ja noch nicht Bestandteil der ICAO SARPs sind.

Das Zwischenergebnis liegt jetzt zur öffentlichen Begutachtung auf (NPA2011-02). Jedermann kann den Entwurf studieren und Eingaben an EASA einbringen. Piloten, die an gut formulierten zukünftigen EU „Rules of the Air“ interessiert sind, sollten ihre Kommentare über das ACA-Büro an die European Cockpit Association weiterleiten. Die ECA koordiniert die Antwort an die EASA.



Heinz Frühwirth



Öffentliche Begutachtung des NPA2011-02:

<http://www.easa.eu.int/rulemaking/notices-of-proposed-amendment-NPA.php>.

Sind Laserattacken eine Gefahr?

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Es scheint, als würde den Leuten zuhause immer langweiliger, was sie offensichtlich auf immer neue Ideen bringt. Im konkreten Fall handelt es sich um ein neues „Hobby“: Laserattacken auf Luftfahrzeuge! In letzter Zeit mehren sich Berichte über Piloten, die von Lasern „attackiert“ werden.

Mir selbst ist dies im vergangenen Jahr zweimal passiert, einmal in Mailand und einmal in Iraklion. Aber auch von Wien haben wir bereits mehrere Berichte über Laserattacken auf Piloten erhalten. Zumeist werden die Luftfahrzeuge im Anflug geblendet, zur Verwendung kommen hier offensichtlich hauptsächlich handelsübliche Laserpointer, wie sie auch für Präsentationen verwendet werden. Es darf hier die Kraft bzw.

Intensität dieser Laserpointer nicht unterschätzt werden, besonders die Billigmodelle aus Asien haben teils fatale Wirkung. Die Konsequenzen sind weitreichend. Von einer kurzfristigen Blendung der Augen des Piloten bis hin zu dauerhafter Schädigung des menschlichen Auges je nach Stärke und Farbe des Laserstrahls.

Als erste Reaktion empfehle ich, den Blick sofort bei Bemerkung einer Laserblendung ins Innere des Cockpits zu richten und, soweit möglich, Blicke nach außen zu vermeiden. Weiters ist eine Meldung an ATC unbedingt erforderlich, um den Vorfall weiter zu verfolgen. Hier sollte, wenn möglich, ATC auch die ungefähre Position des Lasers angegeben werden. Nach Rückkehr zur Homebase erscheint mir das Verfassen eines PVR als sehr sinnvoll.

Wir wurden kürzlich von einem EU Parlamentarier kontaktiert, der über eine EU-weite Kampagne über die Gefahren durch Laserblendung nachdenkt und uns daher um Unterstützung und Expertise gebeten hat. Wir werden Euch über weiteres auf dem Laufenden halten.

Ich möchte Euch nachfolgend im Original ein sehr gutes Briefing der BALPA (englischer Pilotenverband) weiterleiten, dass die Basics und Gefahren durch Laserblendung behandelt und Euch einen Überblick über dieses wichtige Thema verschaffen soll!



For a safe flight!

Peter Swoboda

... update before Flight

New update:
Pilots' Free Flight Atlas
Eastern Hemisphere
Europe / S. E. Asia / Middle East

Cleared direct ...
Topographical mapping:

- Great overview
- Quick orientation
- Aeronautical information
- now 224 pages!
- Scale 1:2 Mio + 1:4 Mio
- 29,99 Euro + postage
- Handy format: 20 x 28 cm / 8 x 11 inch
- **new** Cartography
- **new** Airport Directory
- **new** Overview Maps
- **new** Captain's Corner
- **new** Aeronautical Database

www.PilotsAtlas.com

absolutezero multimedia GmbH P.O. Box 41 01 11 D-41241 Mönchengladbach Germany	Phone: +49-0021 66-55 30 60 Fax: +49-00 2166-55 30 50 e-mail: info@absolutezero.de web: www.PilotsAtlas.com
---	--



absolutezero
The Pilots' Atlas Company
Free Flight® is a trademark of absolutezero.

ACA Mitglieder erhalten einen **Rabatt von 15%** beim Kauf des Free Flight Atlas.

Kaufen kann man den Free Flight Atlas online auf www.pilotsatlas.com. Bei der Bestellung gibt es am Ende des Bestellvorganges die Möglichkeit, „bin ACA-Mitglied“ einzugeben; dann wird der Rabatt berücksichtigt (Achtung: man kann den Abzug noch nicht vor dem Absenden des Formulars erkennen).

January 2011

Laser Attacks on Aircraft - A Short Briefing

Introduction

The malicious use of lasers against aircraft – specifically, the deliberate targeting of pilots with a laser to distract their safe operation of the aircraft - is of escalating concern to the aviation industry and law enforcement agencies. The phenomenal growth in reported laser incidents in 2008, 2009 and 2010 (see figures below) graphically illustrates the extent of the problem. There is no indication that this trend will improve in the immediate future.

Background

Laser attacks on aviation in the UK are part of a global phenomenon that first emerged in the early 1990s. Since then, technology has significantly improved the performance of hand held lasers, while the Internet has massively increased their availability. Although the sale of the more powerful classes of laser devices is restricted in the UK, the ease with which they can be obtained from overseas via the Internet totally undermines this sanction. So far, no country has classified laser devices as offensive weapons - thereby outlawing their possession.

Aircraft are particularly vulnerable during critical phases of flight, such as take-off and landing, when pilots apply maximum concentration. Any distraction to a pilot's attention during these phases is dangerous. However, to introduce an intense light into a darkened flight deck is hazardous in the extreme. A laser beam can refract through tiny abrasions on the exterior of the cockpit windscreen and thereby illuminate the entire flight deck. An aircraft on final approach at 1,000ft has around one minute before it reaches the threshold of the runway and touches down. A pilot dazzled by a laser can be blinded for up to 10 seconds followed by over a minute of impaired vision. The risks to passengers and crew are all too obvious.

Incidents reported under the Civil Aviation Authority's Mandatory Occurrence Reporting (MOR) scheme reveal the problem is UK-wide, with aircraft being targeted from most large urban areas. Aircraft are almost always targeted when they are at their most vulnerable - on final approach (2,000 ft and under) into regional airports. Police helicopters are also a favoured target. Air Support Units of the Metropolitan Police, Greater Manchester Police, West Yorkshire and Thames Valley forces have all reported significant number of incidents. Helicopter Emergency Medical Services have also been reporting a significant number of incidents. Although not reported under MOR, anecdotal evidence suggests military aircraft are by no means immune from the problem. RAF aircraft have allegedly been targeted extensively near major bases such as Brize Norton in Oxfordshire.

Attacks on other parts of the UK's transport infrastructure have also been well documented.

Laser Attacks on Aircraft - A Short Briefing

Offences

There were almost 1,500 laser attacks on aircraft in the UK in 2010. Hotspots were Manchester, Glasgow, Birmingham, Leeds Bradford and Heathrow.

Laser incidents have been reported worldwide. Australia, Canada and the USA in particular have seen numerous incidents over the last few years (the Federal Aviation Administration reported 2,836 incidents in 2010). Increasing numbers of incidents are being reported in other European countries (France has had 322 incidents in the first 6 months of 2010), as well as the Middle East.

Facts and Figures

- Incidents per year in the UK:

2004 – 3

2005 – 11

2006 – 8

2007 – 29

2008 – 206

2009 – 739

2010 – 1,494

- Individuals caught shining a laser at an aircraft can now be charged with the specific offence of targeting an aircraft in flight with a laser or light. Article 222 of the Air Navigation Order states: A person must not in the United Kingdom direct or shine any light at any aircraft in flight so as to dazzle or distract the pilot of an aircraft. This law was introduced in January 2010 in response to the problem.

Offenders can still also be charged under the more general offence of recklessly endangering an aircraft (Article 137 of the Air Navigation Order).

- Lasers fall into five categories of power. Power is measured in milliwatts mW.

Laser Attacks on Aircraft - A Short Briefing

Class 1 and 2 include the type of pointers used for presentations and lectures and by surveyors on building sites. They tended to emit a red light and are around 1mW and are relatively harmless.

Class 3a and 3b are the lasers which tend to be used maliciously. Devices in these categories generally emit a green light and can be anything from 5mW to 500mW. Their only professional application seems to be for use by astronomers. Their sale has been restricted in the UK since 1997, but they are very easy to buy online and can cost anything from £20 to £500. The Laserglow Hercules, for example, is advertised as holding the 'world record as the most powerful handheld green laser' and is available for \$889 on the company's website.

Class 4 are lasers used in industry, research and by the military. They are not designed as hand held devices and need a mains power supply. They are not easy to obtain legally or illegally.

- Although lasers can be any colour in the visible spectrum, green lasers pose particular hazards to pilots because the human eye is much more sensitive to green light. The light emitted by green lasers is 35 times brighter to the human eye than equivalently powered red lasers.
- A green pointer of 5mW can cause flashblindness to about 250 feet, glare to about 1,200 feet, and can be a distraction over two miles away. A green pointer of 125mW has a visual effect five times greater, so it causes flashblindness to 1,300 feet, glare to 1.1 miles, and can be a distraction over 11 miles away
- Pilots temporarily blinded by lasers have so far suffered no lasting damage to their sight. The immediate affect of a laser blinding lasts for several seconds, followed by several minutes of transient visual effects such as glare, flashblindness, and after-image.

The CAA advises pilots involved in a laser incident to see an aeromedical doctor or optometrist before flying again.

As the power and performance of lasers increase, permanent eye damage becomes a very real possibility.

- Laser = Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation

For more information contact the Civil Aviation Authority tel. 020 7453 6025

press.office@caa.co.uk

Pilot's Bookshelf



Diese Kolumne wird gestaltet von Siegfried Lenz

Bücher zum Thema Fliegen

Als „Fate is the Hunter“ vor 50 Jahren erschien, begann die Luftfahrt als globales Verkehrsnetz gerade erst den Kinderschuhen zu entwachsen. Die ersten Jets zogen dieses Netz enger, aber der Großteil des Verkehrs flog mit Propellerflugzeugen. Die Ära, die das Buch beschreibt, lag schon gut 10 Jahre zurück. Was kann uns ein Buch nach zwei Generationen von Piloten und drei bis vier Generationen Flugzeugen überhaupt noch sagen? Kann es mehr bieten als einen Blick zurück in die Frühzeit des Fluglinienverkehrs?

Es kann durchaus! Natürlich haben sich die Technik und der Alltag der Linienpiloten verändert. Doch Ernest K. Gann wagt auch einen Blick in ihr Inneres. Er denkt über die Motive der Menschen nach, die nach seinen Worten einen „Kampf“ um die Ausdehnung des Luftverkehrsnetzes führen. Einen „Kampf“, der vor 60 und mehr Jahren gleichsam auf Leben und Tod geführt wurde. 397 Piloten, die nicht mehr fliegen können, denen das Schicksal weniger wohl gesonnen war als dem Autor, ist das Buch gewidmet. Schon die Liste der Namen, die für „Große“ wie kleine Airlines geflogen

sind, zeigt, wie klein die Gemeinschaft der Piloten noch war.

Es passt kaum zu unserem Selbstverständnis, dem „Schicksal“ eine Rolle zuzubilligen. Technik, Checklisten und Procedures sollen den Faktor „Glück“ aus unserem Berufsleben eliminieren. Und dennoch gibt es - weniger oft als in den vierziger Jahren, aber doch - immer wieder Unfälle oder Vorfälle, bei denen die Betroffenen nur „zur falschen Zeit am falschen Ort“ sagen können, wenn sie überhaupt noch etwas sagen können. Unfälle, bei denen die Weiterentwicklung der Technik „mit dem Blut der Toten bezahlt wird“. Manchmal müssen wir auch noch heute eingestehen, „dass ein unerkannter Flaschengeist seine Hosen heruntergelassen und auf die Säulen der Wissenschaft uriniert hat“.

„Es ist meine Aufgabe als Kapitän, unter allen Umständen mehr zu wissen als der Kopilot, eine Theorie die wir beide insgeheim für absurd halten.“

„Fate is the Hunter“ ist ein autobiographischer Roman. Echte und weniger echte Namen sind vermischt, doch alles Geschilderte soll wirklich so passiert sein. In diesem Wissen dürfen wir den Autor von der Kopilotenausbildung bei American Airlines in den Dreißiger Jahren über den

Aufbau des Transatlantikverkehrs im zweiten Weltkrieg bis zur Luxus-Cruise-Airline nach dem Krieg begleiten.

Schon in der Flugschule begegnen wir Männern, die „Sklaven der Flugkunst“ sind, ihre Ausbildung auf Pump finanzieren müssen, und doch keinerlei Interesse an einer anderen, bezahlten Arbeit für die Fluglinie hätten. Nach einigen „Crash-and-goes“ folgen die ersten Dienstpläne. Viele ältere Kapitäne halten Kopiloten noch für eine Art „PR-Luxus“, und so kann es schon einmal vorkommen, dass der Capo mal startet, während der Copi noch das Gepäck sortiert.

Mit dem Liniendienst kommt auch die Senioritätsnummer 267, je nach Bedarf landen die Kurskollegen in Newark, Memphis und Nashville. „So weit unten auf der Liste hielten wir die Unterschiede für unwichtig, würden wir doch nie im Leben Kapitän werden. ... Wir waren zu jung, uns wie Schulbuben anzufreunden, aber dennoch blieben wir durch die unzerbrechlichen Senioritätsnummern verbunden.“ Gann steht dem Senioritätssystem kritisch gegenüber, weil es die Starken bremst, hält es aber trotzdem für unabdingbar. Vieles von dem, was er vor 50 Jahren darüber geschrieben hat, gilt heute unverändert.

Damals wie heute dürfen neue Kopiloten „auf der Linie“ die Eigenheiten der verschiedenen Kapitänskollegen kennenlernen. CRM ist noch nicht

„Der Dummkopf und das Genie müssen gleichermaßen mit der Vogel-Strauß-Philosophie leben, dass ein Mensch genauso geschickt fliegen kann wie ein anderer. Dennoch muss das System für immer bestehen bleiben, und sei es nur zum Schutz der Schwachen.“



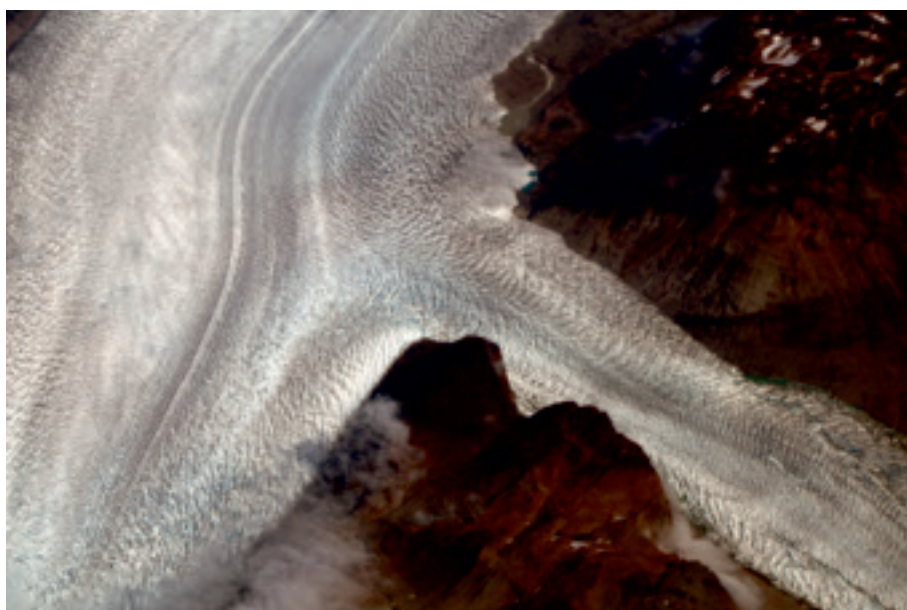
DC-3 von American Airlines
Quelle: Danny Fritsche, Collinsville, OK 74021

erfunden, doch auch schon damals müssen sich Kopiloten Gedanken darüber machen, wie man einen Kapitän richtig anspricht oder gar auf Fehler aufmerksam macht.

Anmerkung: Es dürfte keine deutsche Übersetzung des Buches geben; der gleichnamige Film hat mit dem Inhalt des Buches nur wenig zu tun.

Vieles von dem, was Piloten machen, hat sich in den 50 Jahren seit dem Erscheinen von „Fate is the Hunter“ geändert. Vieles von dem, was es bedeutet, Pilot zu sein, ist heute genauso gültig wie damals. Nostalgie und Allgemeingültiges voneinander zu trennen macht den Reiz bei der Lektüre dieses Buches aus.

Fate is the Hunter: A Pilot's Memoir,
Ernest K. Gann ISBN 9780671636036



Bluie West One (Narsarsuaq) in Grönland war ein berühmt-berüchtigter Zwischenstopp für die ersten Transportflüge über den Nordatlantik. Gann schildert eindrucksvoll den Approach entlang des Fjords, der bei Schlechtwetter keine Umkehr erlaubt.
Quelle: Google Earth



Begutachtungen, Vorstandstreffen, Treffen mit Behördenvertretern, Vorbereitungen und Nacharbeiten von Arbeitsgruppensitzungen, Pressearbeit, Meetingteilnahme, Reisen, Berichte verfassen – all das und noch viel mehr fällt in den Tätigkeitsbereich eines ACA Mitarbeiters, also eines Vorstandsmitglieds oder eines technischen Delegates.

Viele dieser Aufgaben bewältigen die Kollegen oft jahrelang in ihrer Freizeit. Deshalb ist es wichtig, dass zumindest teilweise Zeit zur Verfügung gestellt wird, denn wenn nur in der Freizeit gearbeitet wird – noch dazu unentgeltlich – dann wird früher oder später niemand mehr Lust haben, mitzuwirken.

Das Modell ist einfach erklärt: Jedes Mitglied spendet einen freien Tag alle 2 Jahre.

Wir glauben, dass es unseren Mitgliedern nicht schwer fallen wird, uns auf diese Weise zu unterstützen. Dennoch haben wir auch eine Variante für jene KollegInnen vorbereitet, die es vorziehen, einen höheren finanziellen Beitrag – die Alternative, um kostendeckend zu sein – zu leisten.

Hier die beiden Modelle, die grundsätzlich von den Mitgliedern gewählt werden können:

Modell Mitgliedsbeitrag

= Höherer Beitrag:

0,84% des monatl. Bruttogehalts,

max. € 45,- pro Monat

Modell Freier Tag 1 OFF Tag ~ 2 Jahre an ACA

= niedriger Beitrag:

0,45% des monatl. Bruttogehalts,

max. € 24,- pro Monat

Einverständniserklärung

Die Mitglieder müssen ihre Bereitschaft, einen OFF-Tag für die ACA bereit-zustellen, mittels Einverständniserklärung bekannt geben. Jene Mitglieder, die nicht bei OS oder VO beschäftigt sind, leisten die Arbeitstage nach Vereinbarung mit dem ACA-Sekretariat. Diese Einverständniserklärung führt zu einer Reduzierung des Mitgliedsbeitrages: **statt 0,84% des monatlichen Bruttogehalts, maximal € 45,- beträgt der MB ab dem nächsten Monat 0,45% des monatlichen Bruttogehalts, maximal € 24,- (der Minumbetrag bleibt gleich: € 7,50).**

Dieser Abschnitt kann im ACA Büro abgegeben werden (Mo – Do in der Zeit zwischen 8 und 14 Uhr) oder per Comail („ACA“) oder Post (Austrian Cockpit Association, 1300 Flughafen Wien, Office Park 3) an uns gesendet werden.

Der geplante Aufwand pro Mitglied beträgt einen freien Tag alle zwei Jahre.

Ich,, Personalnummer erkläre mich

als Mitglied der Austrian Cockpit Association bereit, diese durch Leistung zusätzlicher Arbeitstage zu unterstützen.

Ich bin damit einverstanden, dass mir im Rahmen und nach den Regeln der diesbezüglichen Vereinbarung zwischen Austrian Airlines und Austrian Cockpit Association zusätzliche Arbeitstage eingeteilt werden, um eine entsprechende Freistellung von Mitarbeitern der ACA zur Ausübung ihrer Tätigkeit für den Verband zu ermöglichen. Die Mindestanzahl der freien Tage pro Monat gemäß gültigem Kollektivvertrag wird dabei jedenfalls eingehalten.

Wird in einem Monat ein zusätzlicher Arbeitstag eingeteilt und im Dienstplan markiert, dann verringert sich in diesem Monat die für die Abrechnung von Mehrleistung herangezogene Flugzeit um 3:29h (Austrian) /3:40h (Tyrolean) und die für die Abrechnung von Überstunden herangezogene Arbeitszeit („7M“) um 8:09h (Austrian) /8:10h (Tyrolean) Stunden.

Ich bin damit einverstanden, dass alle damit zusammenhängenden Daten von Austrian Airlines an ACA und von ACA an Austrian übermittelt und von beiden EDV-technisch verarbeitet werden. (Wer nicht bei OS oder VO beschäftigt ist, bitte die letzten drei Absätze streichen.)

Datum

Unterschrift

Mitgliedsanmeldung



Familienname	Vorname
Geburtsdatum	Akad. Grad / Dienstgrad
Straße	PLZ/Wohnort
Tel./Mobil	E-Mail
<input type="checkbox"/> Angestellte/r <input type="checkbox"/> Werkvertrag <input type="checkbox"/> Freier Dienstnehmer <input type="checkbox"/> Zeitarbeitskraft(Personalleasing) <input type="checkbox"/> Pilotenschüler	
Beschäftigt bei Firma (bzw. Ausbildungsunternehmen):	seit (genaues Datum):
	Dienstort:

Nur ankreuzen wenn ein Abzug durch die Firma möglich ist:

- Beitragszahlung durch Gehaltsabzug - da in meinem Betrieb ein Gehaltsabzug möglich ist, erkläre ich mich einverstanden, dass mein ACA Beitrag durch den Arbeitgeber von meinem Gehalt abgezogen wird. Ich ermächtige den Arbeitgeber, alle im Zusammenhang mit der Betragseinhebung erforderlichen personenbezogenen Daten im Sinne des DSG § 18 (1) bzw. § 7 (1) an die ACA zu übermitteln.
- Beitragszahlung mit Einzugsermächtigungsverfahren - wenn kein Gehaltsabzug möglich

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich, die von mir zu entrichtenden Zahlungen bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Einzugsermächtigung einzuziehen.

Damit ist auch meine kontoführende Bank ermächtigt, die Lastschriften einzulösen, wobei für diese keine Verpflichtung zur Einlösung besteht, insbesondere dann, wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist. Ich habe das Recht, innerhalb von 42 Kalendertagen ab Abbuchungstag ohne Angabe von Gründen die Rückbuchung bei meiner Bank zu veranlassen.

Ich ermächtige die ACA – AUSTRIAN COCKPIT ASSOCIATION – Verband Österreichischer Verkehrspiloten den Mitgliedsbeitrag (wahlweise 0,45% bzw. 0,84% meines monatlichen Bruttogehaltes) von meinem unten angeführten Konto einzuziehen:

<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> halb-jährlich	<input type="checkbox"/> jährlich
------------------------------------	--	-----------------------------------

(Beiträge für Pilotenschüler können nur 1/2 jährlich - EUR 22,- oder jährlich - EUR 44,- entrichtet werden.)

Wenn nicht der Maximalbeitrag gezahlt wird, muss zur Berechnung des Mitgliedsbeitrages ein Gehaltsnachweis erbracht werden. Bei Nichterbringung wird automatisch der Maximalbeitrag einbehalten.

Bank	Konto Nr:	Blz:
------	-----------	------

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur ACA – Austrian Cockpit Association – Verband Österreichischer Verkehrspiloten.

Datum/Unterschrift

(Diese Unterschrift gilt gleichzeitig als Berechtigung für o.a. Einzugsermächtigungsverfahren.)

Mitgliedsformen mit Beitragspflicht

- Für Ordentliche Mitglieder, die einen freien Tag alle 2 Jahre zur Verfügung stellen, beträgt der Mitgliedsbeitrag 0,45% des Bruttomonatsgehalts, maximal EUR 24,-. (Bitte für die Abtretung die Einverständniserklärung unterschreiben.)
- Für Ordentliche Mitglieder, die keine freien Tage für ACA Tätigkeiten zur Verfügung stellen, beträgt der Mitgliedsbeitrag 0,84% des Bruttomonatsgehalts, maximal jedoch EUR 45,-.
- Der Minimumbeitrag beträgt EUR 7,50 monatlich.
- Assoziierte Mitglieder (Mitglieder, die ins Ausland wechseln und beim lokalen Verband ebenfalls Mitglied werden): EUR 7,50 pro Monat
- PilotenschülerInnen EUR 22,- halbjährlich
- Pensionisten (ehemalige Mitglieder im Ruhestand) EUR 7,50 monatlich

for a safe flight

Mach Werbung für deinen Pilotenverband!

**Für jede Werbung gibt es eine Prämie von drei
Monatsbeiträgen.**

