aca.info

Das Magazin der Austrian Cockpit Association

Juli – August 2023

Die Luftfahrt spürt starken Aufwind, trotz anhaltender Krisen

Ein Sommer wie früher

Fatigue – ein Thema?

- ReFuelEU – die Weichen sind gestellt Seite 4
- Serie Reduced Crew OPS, Teil 3 Seite 12
- ACA Pilot Support wird erweitert Seite 16

#TWO PILOTS ALWAYS ON THE FLIGHT DECK

Together for a safe flight.

aca

EDITORIAL

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Anfang August wurden die Halbjahresergebnisse von namhaften Airlines veröffentlicht. Wir können einen wahren Flug-Boom beobachten. Mit mehr als 32.000 täglichen Flügen wurden bereits Anfang des Sommers zahlreiche Rekorde im europäischen Luftraum gebrochen. Ryanair hat beispielsweise diesen Juli über 18 Millionen Passagiere transportiert, so viele wie nie zuvor innerhalb eines Monats. Lufthansa meldet mit einem bereinigten Betriebsergebnis von 1,1 Milliarden Euro einen Rekordgewinn im zweiten Quartal. Der Konzern steuert auf eines der besten Jahre in seiner Geschichte zu. Diese starken Geschäftszahlen sind zum einen das Ergebnis der großen Reiselust unserer Passagiere, aber auch der Airline-Mitarbeiter im operativen Bereich, die tagtäglich unter teilweise erschwerten Bedingungen wie Slots, Sommergewittern, vollen Dienstplänen und Minimum Rest ihr Bestes geben.

Aufgrund der hohen Belastungen des Sommerflugplans haben wir gemeinsam mit unserem Dachverband ECA einige Hilfestellungen präsentiert: Tipps zum richtigen Fatigue Reporting, eine Defensive Flying Checklist und einen Hinweis auf das Confidential Reporting Scheme bei EASA. Diese Tools wurden an unsere Mitglieder per Mail verschickt und ihr findet sie noch einmal in dieser Ausgabe. Um beurteilen zu können, wie sich die Belastung im heurigen Sommer auf unsere Cockpit Crews auswirken, haben wie wir alle ECA Member Associations zur Teilnahme am 'Summer Fatigue Survey' aufgerufen. Laut erstem Zwischenbericht gab es eine respektable Teilnahme von Crewmitgliedern in vielen EU Ländern.

Wet-Lease ist mittlerweile gelebte Praxis vieler Airlines in Europa. Immer öfter nehmen Airlines das ACMI Leasing in Anspruch, und damit entstehen für Pilot:innen neue Problemfelder im sozial- und arbeitsrechtlichen Bereich. ECA hat die Aktivität von in etwa 100 Wet-Lease-Flugzeugen in Europa seit Sommerbeginn beobachtet und ist in Zusammenhang mit Aussagen von betroffenen Piloten zu haarsträubenden Ergebnissen gekommen. Scheinselbstständige Verträge in Dubai, Leiharbeit und die Umgehung von Sozialversicherungsbeiträgen sind nur die Spitze des Eisbergs, der nach und nach zum Vorschein kommt. Wir appellieren an die zuständigen Behörden, bei Wet-Lease Anbietern verstärkt Kontrollen durchzuführen und der Unterwanderung von Sozialstandards ein Ende zu setzen.

Die Erweiterung unseres etablierten Pilot Supports um ein Peer System, das für einen niedrigschwelligen Zugang sorgen soll, ist in der finalen Phase, mehr über die Hintergründe erfährt ihr auf Seite 16.

Ende Juni fand unsere jährliche Profi Lounge in der Strandbar Herrmann statt. Wir konnten mit 140 Besuchern alle Rekorde der Vorjahre brechen und uns bei bestem Wetter zusammen mit den Kolleg:innen von AATCA nach einer spannenden Show mit Mentaltrainer Manuel Horeth zu vielen Themen austauschen. Ein großes Dankeschön an alle Beteiligten aus beiden Verbänden und ebenso an unsere Sponsoren von Red Bull und Airbus.

Liebe Kollegen, liebe Kolleginnen, es ist schön zu sehen, dass die Luftfahrt nach einer langen Durststrecke allmählich wieder zu alter Stärke findet. Nichtsdestotrotz stehen wir zahlreichen Herausforderungen gegenüber, die in den kommenden Jahren einen maßgeblichen Einfluss auf unseren Beruf haben werden. Zum einen muss die Luftfahrt ihren CO2-Fußabdruck drastisch reduzieren und zum anderen wird hinter verschlossenen Türen in sehr hohem Tempo an neuen Generationen von Passagierflugzeugen gearbeitet, die mit nur einem Piloten oder einer Pilotin auskommen sollen. Ganz zu schweigen von den autonomen Drohnen, die allerdings noch sehr weit weg scheinen. Selbstverständlich werden wir diesen Vorhaben mit aller Entschlossenheit entgegenwirken, ...

... denn #Safetystartswith2!

Euer

Andreas Strobl
Präsident

AUS DER REDAKTION

Liebe Leser und Leserinnen,

Zusammenarbeit ist ein zentrales Element von Organisationen jeder Art. Aber nicht nur nach innen, sondern auch mit anderen Stakeholdern muss ein regelmäßiger Austausch stattfinden, im Idealfall gibt es Projekte, an denen man gemeinsam arbeitet. Die weltweite Kampagne zu Reduced Crew Operations ist ein gutes Beispiel für das An-einem-Strang-ziehen, wie es die Piloten-Verbände weltweit nun tun. Das ist nur möglich, weil es die IFALPA Struktur gibt.

Arbeitnehmervertretung für Pilotinnen und Piloten betreiben in Österreich nicht nur ACA sondern auch Gewerkschaft (vida) und Arbeiterkammer. Auch hier gibt es einen regelmäßigen Austausch und Zusammenarbeit auf Projektebene. So engagiert sich die AK seit einiger Zeit dafür, dass Berufe von in der Luftfahrt Beschäftigten (vorläufig hauptsächlich Kabinenpersonal und Pilot:innen) resilienter werden.

Zu beobachten ist, dass manche Themen, mit denen wir uns beschäftigen, wenig mit dem Alltag von Cockpit Crews zu haben scheinen, auch in dieser Ausgabe geht es um SAF, AI, UAS, usw. Wir sind – gemeinsam mit unseren Kolleginnen und Kollegen der Dach- und Schwesterverbände – der Ansicht, dass es nicht nur wichtig ist, die Entwicklungen zu beobachten, sondern uns auch aktiv einzubringen. Warum: unser wichtigstes Ziel ist immer noch, die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern.

Wir möchten in dieser Ausgabe auch auf weitere Events in diesem Jahr aufmerksam machen, siehe Seite 26. Wir würden uns freuen, wenn viele Mitglieder dabei sein können!

Nachtrag: Der Titel "Ein Sommer wie früher" bezieht sich auf das Sommergeschäft bei den Fluglinien. Dass für viele Menschen dieser Sommer ein ganz anderer war und ist, nämlich für jene Bürger und Bürgerinnen, die ihr Hab und Gut in den Fluten in der südlichen Steiermark, in Kärnten und in Slowenien jüngst verloren haben, soll an dieser Stelle Erwähnung finden. Das Ausmaß dieser Naturkatastrophe hat mich sehr betroffen gemacht - ohne familiäre oder befreundete Opfer darunter zu haben. Es ist zu hoffen, dass sich die Lage rasch beruhigt und die Institutionen den Menschen dort zur Seite stehen werden.

Es grüßt
Astrid Schwarzwald

Inhalt

Editorial 2

Aus der Redaktion 3

ReFuelEU 4

ECA Conference 6

ACA/AATCA Profi Lounge 10

Serie: Reduced Crew Operations (RCO), Teil 3 12

ACA Pilot Support Extended 16

Der Sommer 2023 & Fatigue 18

IFALPA Fatigue Reporting Guidance 22

International Aviation Organizations Condemn Workplace Harassment and Violence 24

Vorschau ACA Events 2023 26

Impressum 26

ACA Mitarbeiter 27

ENVIRONMENT

ReFuelEU

Die Initiative „ReFuelEU Aviation" als Teil des FitFor55 Pakets ist der Vorschlag der Europäischen Kommission, mit dem die Dekarbonisierung der Luftfahrt und die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den Luftverkehr in der EU geschaffen werden soll.

Von Capt. Florian Kuderna

Auf diesen Vorschlag hat sich der Rat der EU und das Europäische Parlament nach einigen Änderungen geeinigt. Nachdem schon Ende April 2023 alles in trockenen Tüchern schien, scheiterte damals die Einigung dennoch kurzfristig an einer Blockade Frankreichs. Den zusätzlichen französischen Forderungen wurde jedoch mittlerweile genüge getan.

Das Herzstück der ReFuelEU Initiative sind verpflichtende Beimischungsmengen von Sustainable Aviation Fuels (SAFs) beim Betanken von Flugzeugen an allen Flughäfen in der EU mit einem Passagieraufkommen von zumindest 800.000 Pax/Jahr für Operator mit zumindest 500 kommerziellen Passagierflugbewegungen pro Jahr (oder 52 Fracht-Flugbewegungen).

Nachdem SAFs CO2-neutral hergestellt werden, können dadurch im selben Maße die CO2 Emissionen der Luftfahrt reduziert werden. Als „SAF" in diesem Zusammenhang gelten:

1. Synthetische Treibstoffe
2. Biofuels, die der Renewable Energy Directive entsprechen
3. Recycled Carbon Aviation Fuels

Jedenfalls nicht verwendet werden dürfen Kraftstoffe, die aus Nutzpflanzen hergestellt werden, um in keine Wettbewerbssituation mit der Nahrungsmittelproduktion zu kommen.

Die Tabelle unten zeigt die verpflichtenden Beimischungsmengen von SAF Kraftstoffanbietern an EU-Flughäfen. Die obere Zeile gibt die verpflichtende SAF-Gesamtbeimischungsmenge an, die darunter den darin enthaltenen Anteil synthetischer Treibstoffe. Die Beimischungsmengen wurden im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf angehoben: Die linke Zahl zeigt den ursprünglichen Vorschlag von 2021 und die rechte Zahl den aktuellen Wert.

In den ersten 10 Jahren (bis 2034) wird es eine Übergangsfrist für Treibstofflieferanten geben, um anfangs die Logistik zu entschärfen: Es müssen zwar die vorgeschriebenen SAF-Mengen geliefert werden, allerdings nur im Durchschnitt und nicht an jeden einzelnen EU-Flughafen.

Operator müssen dann 90% des Treibstoffs, den sie ex-EU benötigen, auch in der EU tanken. Dadurch soll verhindert werden, dass zB billigerer, aber nicht SAF-Treibstoff von außerhalb der EU "getankert" wird, um diese Vorgabe zu umgehen. Dieser Punkt birgt die Gefahr, dass wir als Crews in unserer Entscheidung eingeschränkt werden, für bestimmte Flüge aus nicht-EU Ländern mehr als den Minimum-Treibstoff zu tanken, weil das einem Tankering gleich käme. Aufgrund intensiver Bemühungen der ECA wird daher im ReFuelEU Vorschlag zwischen Economic Tankering (nicht erlaubt) und Safety Tankering (weiterhin erlaubt) unterschieden.

SAFs sind derzeit aufgrund ihrer Knappheit (und wohl auch noch mittelfristig) deutlich teurer als herkömmlicher Treibstoff. Wenn jedoch EU-Carrier verpflichtet sind, SAF zu tanken, könnte das zu einer

Jahr	2025	2030	2035	2040	2045	2050
SAF	2 —> 2%	5 —> 6%	20 —> 20%	32 —> 34%	38 —> 42%	63 —> 70%
Synth. Fuel	-	0,7 —> 2%	5 —> 5%	8 —> 10%	11 —> 15%	28 —> 35%

Verpflichtende SAF Beimischungsmengen für Kraftstoffanbieter an EU-Flughäfen in den kommenden 27 Jahren. Die linke Zahl zeigt jeweils die ursprünglich vorgeschriebene Beimischungsmenge, und die rechte Zahl die Menge des aktuellen ReFuelEU Vorschlags.

Wettbewerbsverzerrung zwischen EU-Carriern und solchen Carriern, die einen Hub außerhalb der EU haben, kommen. Diese könnten eine Alternative zu einem direkten Flug EU—>non-EU anbieten, und den Preis leichter drücken, weil sie nur den Flug ex-EU mit SAF betanken müssten. Die Europäische Kommission wird daher alle vier Jahre einen Bericht vorlegen, um unter anderem zu analysieren, ob dadurch der Markt nennenswert verzerrt wird.

Aufgrund intensiver Bemühungen der ECA wird daher im ReFuelEU Vorschlag zwischen Economic Tankering (nicht erlaubt) und Safety Tankering (weiterhin erlaubt) unterschieden.

Auch Operator und Treibstofflieferanten werden bezüglich Reports in die Pflicht genommen: Jedes Jahr muss von Fluglinien genau Bericht darüber erstattet werden, wieviel Treibstoff sie an welchen EU-Flughäfen getankt haben, wieviel sie gebraucht hätten und wieviel davon SAF war. Treibstofflieferanten hingegen müssen nicht nur über die Treibstoffmengen (herkömmlich und SAF) berichten sondern auch über den Energiegehalt ihrer Treibstoffe und deren chemische Zusammensetzung. Vor allem wird großes Augenmerk auf Inhaltsstoffe gelegt, die für Non-CO2 Effekte verantwortlich sind, also Aromaten- und Schwefelgehalt.

Über diese Berichte sollen bessere Erkenntnisse über SAF und Non-CO2 Effekte (und deren Berechnung) gewonnen werden. Ziel ist es, die Klimawirksamkeit dieser Effekte zu berücksichtigen und ein Kennzeichnungssystem zu entwickeln, das die Umweltleistung aller Airlines in der EU darstellt. Dieses Label soll Passagieren die Entscheidung leichter machen, umweltbewusstere Airlines für ihren Flug auszuwählen.

Ein Treibstoff würde die Problematik der CO2 Emissionen und der Non-CO2 Effekte allerdings in einem Zug lösen: Wasserstoff (sofern er klimaneutral hergestellt wird). Daher bekommt Wasserstoff einen gesondertem Platz bei ReFuelEU: Der Ausbau der Kapazitäten soll in der EU gefördert und erleichtert werden, um einen schnelleren Einstieg in diese neue Technologie zu ermöglichen.

INTERNATIONAL

ECA Conference June 2023

Bei dieser Conference, die in Brüssel stattfand, beherrschten drei Themen die Vorträge, allerdings in etwas anderer Weise, als man es gewohnt war.

Von Astrid Schwarzwald

Die Spitzen der europäischen Mitgliedsverbände und ECA Mitarbeiter, hier einmal anders ins Bild genommen.

Nach der Begrüßung durch Präsident Otjan de Brujin und den üblichen administrativen Handlungen (Stimmfähigkeit gewährleistet durch die Anwesenheit von 16 Member Associations, das sind 86%) startete Rob Akron-Punselie seine Präsentation mit dem Titel:

Gamechangers in Aviation: UAM

Rob ist kein Pilot im herkömmlichen Sinne. Er hat zwar eine Pilotenausbildung absolviert, arbeitet aber als UPRT Instructor – und als Drohnenpilot. Er ist VC Mitglied und wurde von ECA als Repräsentant ins EASA RMT.0230 (UAS & eVTOL)[1] entsandt. In dieser Arbeitsgruppe sollen Type 1, Type 2 & 3 Operations inklusive Urban Air Mobility geregelt werden. Bereits jetzt können einzelne Operations in der "specific category" genehmigt werden, z.B. BVLOS[2] in definierten Korridoren. Im Zeitraum von 2023 bis 2026 sollen Regeln ausgearbeitet werden, die eine Operation in der "certified category" ermöglicht, die 'manned' durchgeführt wird, also mit einem Piloten, der das innovative Fluggeräte an Bord steuert. Ab 2025 sollen 'unmanned' OPS starten. Die bestehenden EASA OPS Regulations müssen natürlich entsprechend angepasst werden. Über die technische Umsetzung braucht man sich indes keine Sorgen machen, es gibt für all diese OPS einen sehr starken Druck aus der Industrie ...

Aber bis es soweit ist, dass UAM wirklich autonom, also vollkommen ohne Pilot:innen auskommen, vergehen noch einige Jahre. Bis dahin wird man zunächst Piloten/Pilotinnen benötigen, die diese innovativen Muster fliegen (manned OPS). CPL oder ATPL Holder werden quasi nur ein Typr Rating benötigen und die erste Wahl darstellen, aber es soll auch möglich sein, das Fliegen direkt auf innovativen Flugzeugen zu erlernen! In weiterer Folge benötigt man dann remote pilots für die unmanned OPS. Bei der Amsterdam Drone Week (16.-18. April 2024) kann man sich einen Überblick über die angebotenen Jobs verschaffen. Rob fragt sich allerdings, ob diese Arbeit für ausgebildete Linien-Piloten besonders attraktiv sein wird. Es ist zu erwarten, dass kaum Gehälter wie in der klassischen Luftfahrt bezahlt werden. Mit dem Ziel der Unabhängigkeit von steuernden Crews an Bord oder sogar am Boden bietet diese Industrie kaum längerfristige, berufliche Perspektiven. Vorstellbar ist, dass sich Chancen für Piloten:innen auftun, die nach Medical-Verlust auf diese Art und Weise noch ihren Beruf ausüben können. Rob fasste am Ende drei "Areas of Conflict" zusammen:

1 RMT = Rule Making Task
UAS = Unmanned Aereal Systems
eVTOL = electrical Vertical Take-off and Landing aircraft

2 Beyond Visual Line of Sight

1. Als Remote-Pilot könnte man als Einzelperson mehrere UAS – möglicherweise sogar gleichzeitig – steuern.

2. UAS Technologie fließt zurück zu RCO/eMCO.

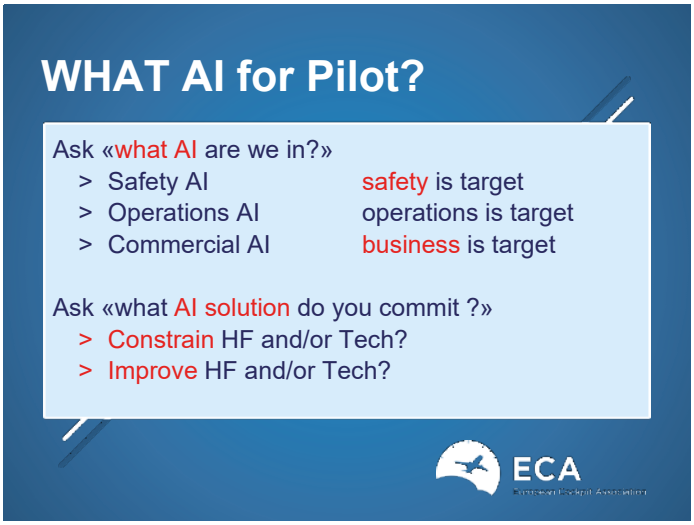
3. Rob arbeitet bei EASA mit, um diese Regulations zu ermöglichen, während wir massiv daran arbeiten, zwei Pilot:innen im Cockpit zu erhalten.

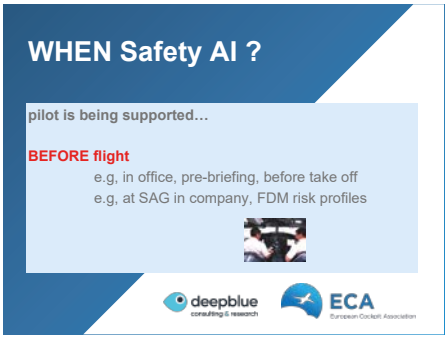
Future Developements: Artificial Intelligence

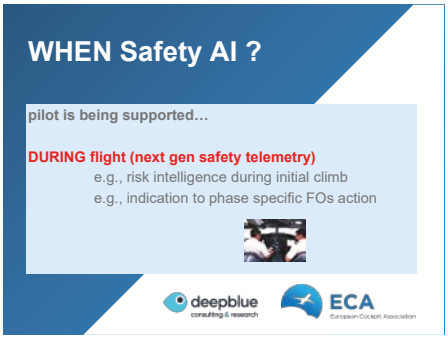
Wie weit ist AI in die kommerzielle Luftfahrt vorgedrungen? Daniele Baranzini, Head of AI bei DeepBlue Consulting & Research, legte in seinem Vortrag dar, dass es klare Vorteile gibt, wenn AI genutzt wird. Man wird damit mehr Informationen gewinnen und diese werden die Sicherheit erhöhen. Diese Unterscheidung ist zu treffen:

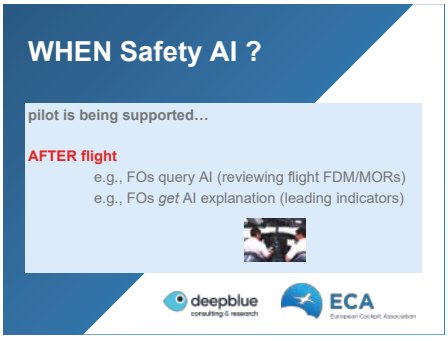
- Commercial AI (Kunden-Fluktuation, -Neigung, -Routen-Profiling)
- Operational AI (Fuel Optimisation, Mission planning, Crew pairing) und
- Safety AI (Predict runway overruns, Hard landing profiling, FTM risk pattern analysis)

Viele Airlines arbeiten mittlerweile mit den unterschiedlichsten Formen von AI, darunter LH, SAS, Easy Jet, Air France u.v.m. Daniele zeigt in seinen zahlreichen Folien auf, wo bereits AI die Daten verarbeitet und zu Erfolgen führte (Maintenance Calls, Birdstrikes). Die Folien links zeigen die unterschiedlichen Flughphasen, in denen AI zum Einstz kommen kann.









Die AI Roadmap 2.0 der EASA bildet dazu den regulatorischen Kontext ab. Dazu zählt die eigene Auseinandersetzung mit der Materie, den Erwerb von Kompetenzen der Mitarbeiter, die Beteiligung an Projekten und Langzeitpartnerschaften mit der Industrie. EASA wird mit der EU Kommission in der AI Alliance zusammenarbeiten und sich an der wissenschaftlichen Forschung auf diesem Gebiet beteiligen. Schließlich wird EASA Guidance für AI (Level 1 - Level 3) bis 2028 liefern (hauptsächlich mittels rulemaking).

Weiterführende Infos:

https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/easa-artificial-intelligence-roadmap-20

EASA stellt die Roadmap vor: https://www.youtube.com/watch?v=aiXy_htH-zYQ

Fortsetzung auf Seite 8 →

INTERNATIONAL

ECA Conference
Fortsetzung

RCO - The Global Campaign / State of play in Europe

John Sluys, ALPA-I, er selbst fliegt für Air Canada, präsentiert zunächst die Ergebnisse der Arbeit für die globale Kampagne:

- Aufbau und Erstellung einer Website safetystartswith2.com
- Produktion von Schlüsselanhängern
- Produktion von Aufklebern
- Aufbau eines Briefing Dokuments für Member Associations
- Organisation einer Pressekonferenz

Das gesamte Material wurde allen MAs weltweit zur Verfügung gestellt. Wir selbst haben die Schlüsselanhänger bestellt. Sie werden an unsere Mitglieder mit einer der nächsten Ausgaben der aca.info auf dem Postweg verteilt.

Das Ziel ist, Bewusstsein für die Problematik zu schaffen und auch jene Kolleg:innen ins Boot zu holen, die meinen, dass sie das Thema nicht mehr betrifft, weil SIPO oder eMCO erst konkrete Gestalt annehmen, wenn sie ihre Laufbahn bereits aus Altersgründen beendet haben werden. John meinte dazu, dass immer schon die Alten auf die Jungen (Piloten) aufgepasst hätten und sich um ihre Sicherheit genauso gekümmert hätten, wie um ihre eigene. Genau dieses Verhalten braucht es jetzt wieder.

Unsere Mitglieder möchten wir aufrufen, unsere Social Media Kanäle diesbezüglich (aber nicht nur) zu verfolgen, zu liken und Inhalte zu teilen - siehe **austriancockpitassociation** auf Instagram.

Tanja Harter, ECA Technical Affairs Director, gab im Anschluss an Johns Präsentation einen Überblick, wie es regulatorisch in der EU weitergeht. Noch für dieses Jahr wird ein sogenanntes BIS (Best Intervention Strategy) erwartet. Dieses soll dann mit den Advisory Bodies diskutiert werden. Die zuständigen nationalen Stellen (Ö: BMK) werden von den MAs kontaktiert werden, um auf Schwachstellen aufmerksam zu machen.

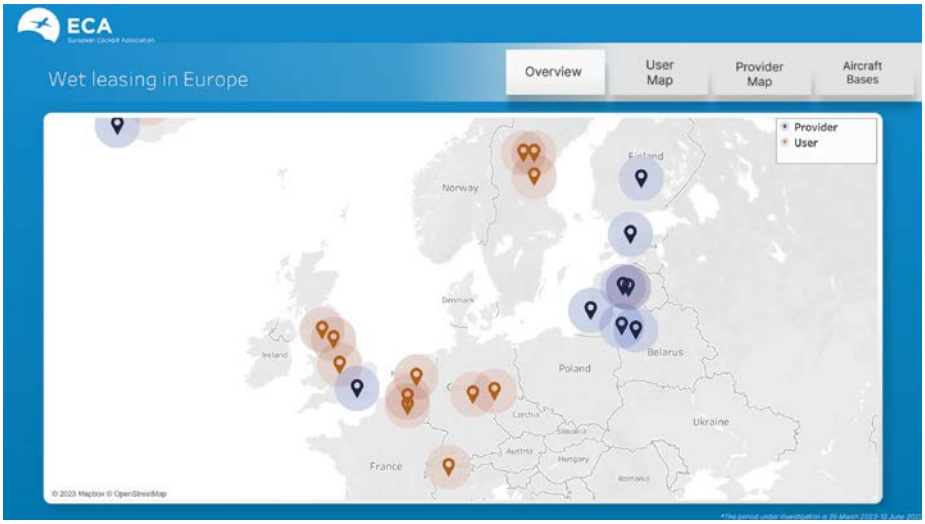
Die erfahrenen, älteren Captains haben immer schon auf die Jungen aufgepasst und sich selbstverständlich auch für ihre Sicherheit eingesetzt. Das braucht es auch im Zusammenhang mit RCO.

Bei EASA läuft ein Forschungsprojekt (RES.0028) in Zusammenarbeit mit NLR, DLR, ADSE und DeepBlue (siehe oben zu AI), das die Machbarkeit der Einführung von eMCO in das EU Regelwerk bis 2025 prüfen soll.

Wet-Lease Kampagne

Die Ausgangslage: mehr als 100 Flugzeuge, 12 Länder, 18 User-Airlines und 11 Provider-Airlines betreiben in der EU Wet-Lease. Und ca. 600 Pilot:innen und ca. 2000 Flugbegleiter:innen sind in Wet-Lease OPS beschäftigt.

Die bekannten Phänomene dabei sind atypical employment, social dumping, illegal hiring und bogus self-employment. ECA war es wichtig, das sichtbar zu



Quelle: OpenStreetMap

machen. Umgesetzt hat das ein Team bei ECA mit einer interaktiven Karte, auf der sowohl die Provider als auch die User zu sehen sind. Auf dieser Website sind alle Infos dazu: https://www.eurocockpit.be/campaign/wet-leasing-faults-flaws-call-action

Aviation Sustainability – are we still on track?

Die Frage scheint berechtigt. Die Verkehrszahlen steigen und steigen – unsere Mitglieder erleben das täglich im Flugbetrieb. Airlines geben riesige Bestellungen auf (Turkish 600, Air Inida 470, Ryanair plant die Anschaffung von 300 A/C). Gleichzeitig gibt es etwa in Schiphol Bestrebungen zur Eindämmung des Flugverkehrs, Frankreich möchte Kurzstrecken verunmöglichen, wo es Bahnstrecken gibt, in Deutschland diskutiert man die Verdoppelung der Luftverkehrsabgabe. Dem Flying Green Marketing bei den Airlines wird nicht vertraut.

All das sind Entwicklungen, die wir kaum beeinflussen können. Was also steht in unserer Macht?

- Mitsprache bei der Forderung nach konkreten Maßnahmen für die Skalierung der Produktion von SAFs
- Einbindung der Luftfahrt in die EU Taxonomie und damit Investitionen in die Dekarbonisierung ermöglichen
- ECA Beiträge haben einen added value: wir sind inhouse experts und liefern first hand operational experience

Im Anschluss wurden noch die Auswirkungen von Contrails auf das Klima erläutert (siehe Artikel in aca.info Nov-Dez 2022). Es gibt dabei noch viele Fragezeichen. ECA plant die Veröffentlichung eines Contrail Position Papers in der zweiten Jahreshälfte.

Weitere Themen auf dieser Conference waren der Sommerbetrieb und wie ECA die Memberverbände vorbereitet, siehe Seite 18.

Am zweiten Tag der Conference wurde FPU Romania als neue ECA Member Association aufgenommen (pending bis als IFALPA MA akzeptiert).

Eine insgesamt sehr informative Conference, die aufzeigte, dass es sehr viele neue Entwicklungen gibt, die unser Arbeitsumfeld drastisch verändern werden. Veränderung lässt sich nicht verhindern, das wäre wohl auch nicht sinnvoll. Als Interessensvertretung von Piloten und Pilotinnen sehen wir es jedoch als unsere Pflicht an, danach zu trachten, dass die Luftfahrt das sicherste Verkehrsmittel bleibt. Und zwar mit zwei Piloten bzw. Pilotinnen an Bord.

#Safetystartswith2.com

EVENT

ACA/AATCA Profi Lounge

Die beiden Verbände erfreuten sich erneut über eine gelungene Veranstaltung mit vielen Teilnehmern.

Am 28. Juni fand die 11. Auflage unserer Profi Lounge statt. In enger Zusammenarbeit mit der Austrian Cockpit Association entschieden wir uns bereits zum 5. Mal für die Strandbar Herrmann am Donaukanal in Wien, welche wieder die ideale Location für unseren Piloten-Controller-Austausch darstellte.

Getragen vom guten Wetter durften wir in diesem Jahr ca. 140 Mitglieder beider Verbände begrüßen und so können wir voller Freude und Stolz behaupten, nach mittlerweile 10 Jahren ein sehr beliebtes und populäres Event etabliert zu haben, welches mit Sicherheit auch in den kommenden Jahren stattfinden wird.

In diesem Jahr konnten wir mit Manuel Horeth einen sehr wort- und sprachgewandten Mentaltrainer für unsere Veranstaltung gewinnen, der uns in einem knapp einstündigen, interaktiven Vortrag ein paar neue Aspekte aufzeigte, wie wir allein mit der Kraft unserer Gedanken unbewusste, aber auch wohlüberlegte Entscheidungen treffen können. Mithilfe unseres Vorstellungsvermögens, einer bewussten, fokussierten Herangehensweise und zugleich einer positiven, entspannten, inneren Einstellung bot er uns einige nützliche Tools an, wie wir dem arbeitsintensiven Sommer und den teilweise stressigen Momenten begegnen

können. Ohne einen allzu theoretischen Ansatz verfolgt zu haben, wollten wir auch in diesem Jahr bewusst auf einen monologen Fachvortrag verzichten und unseren Mitgliedern einen inspirativen Blickwinkel bieten, aus dem jeder etwas für sich und ganz individuell mitnehmen kann.

Die Inhalte von Manuels Präsentation und das anschließende Buffet waren die optimale Grundlage für die Gespräche und Diskussionen zwischen den Mitgliedern beider Verbände in kleinen Gruppen. Die Stimmung war sehr beschwingt und ausgelassen und die Kulisse der Strandbar Herrmann konnte die Leute bis nach Mitternacht begeistern.

Wir danken an dieser Stelle allen interessierten und neugierigen Besuchern unserer Profi Lounge, die das Event wieder zu dem machten, wofür es mittlerweile bekannt ist: Socialising, Networking und ein munterer, fachlicher und freundschaftlicher Austausch für die beiden Seiten des Flugfunks.

Wir wünschen euch weiterhin einen angenehmen und sicheren Sommer. Kommt gut und gesund auch noch durch die verbleibenden Wochen.

Das Profi Lounge Team

Kurznachrichten

British Airways - Die Airline finanziert wieder die Pilotenausbildung!

20. Juli 2023. Unser britische Schwesterverband begrüßt die Bekanntgabe eines neuen Ausbildungsplans bei British Airways. Die Airline startet eine Ausbildungsoffensive mit 60 Plätzen für Piloten und Pilotinnen pro Jahr. Die neu gegründete "Speedbird Pilot Academy" soll finanzielle Hürden beseitigen, die in den vergangenen Jahren manch talentierten Menschen davon abgehalten hatte, eine Ausbildung zu beginnen. So soll das inital Training vollständig von BA finanziert werden und wer das Training erfolgreich abschließt, kann mit einer Einstellung bei British Airways rechnen. Details zur Finanzierung, ob es Rückzahlungsmodalitäten gibt und wie diese aussehen, ist aus der Meldung nicht hervorgegangen. [1]Mehr Informationen findet man auf https://careers.ba.com

Das Wort "Streik" in den News

1. August 2023: CAPA News berichtet, dass die Gewerkschaften nach Covid vorsichtiger geworden sind. Zu dieser Erkenntnis kommt das Centre for Aviation indem sie ihre eigenen News-Artikel darauf untersucht haben, wie oft das Wort "strike" vorkommt. 2016 kam es 1228-mal vor, in den Jahren 2020 und 2021 nur mehr weniger als 100-mal. Leichter Anstieg ist seit 2022 zu beobachten (228 Erwähnungen), die Zahl ist aber nach wie vor weit unter Vor-Covid-Levels. Auch für das heurige Jahr werden nach bisheriger Beobachtung nur leicht höhere Zahlen als 2022 erwartet, auch wenn man mit einer Zunahme rechnet. Allerdings sitzt der Pandemie-Schock auch bei den Gewerkschaften noch tief und aktuelle Krisen führen zu einer vorsichtigeren Handlungsweise.[2]

AirBaltic - Revenue mit Charter und ACMI

13. Juli 2023: AirBaltic meldet für das erste Halbjahr 2023 einen Umsatz von 285 Mio. EUR bei 2 Millionen beförderten Passagieren. Dies wurde mit ca. 20.000 Flügen realisiert. Davon waren 11.592 Netzwerk-/Charter OPS (um 32% weniger als im Vergleichszeitraum 2019), und 7.574 Flüge als ACMI OPS, das sind um 539% mehr als 2019.[3]

1 https://mediacentre.britishairways.com/news/20072023/british-airways-announces-multi-million-pound-investment-in-new-pilot-cadet-scheme-making-a-career-as-an-airline-pilot-a-realistic-option-for-all

2 https://centreforaviation.com/analysis/reports/capa-data-aviation-labour-may-have-become-more-cautious-post-covid-655648?utm_source=capa&utm_medium=email&utm_campaign=CAPA%20Alerts

3 https://www.airbaltic.com/about/annual_reports/announcement-on-investors-call-reyear2023h1-financial-results.pdf

SERIE

Reduced Crew Operations (RCO)
A Risk Not Worth Taking!

#TWO PILOTS ALWAYS ON THE FLIGHT DECK

Folge 3
Was, wenn die Technik nicht macht, was sie soll?

Die Serie wird gestaltet von F/O Tobias Radke

Nachdem die Themen Workload Management, Human Factors und schlechtere Manual Flying Skills in den ersten beiden Folgen unserer RCO Serie beleuchtet wurden, widmet sich die dritte Ausgabe jenen Situationen, in denen die Technik nicht so funktioniert wie vorgesehen.

Regelmäßig sind Pilotinnen und Piloten in modernen Cockpits mit Situationen von besonders hoher Komplexität und Arbeitslast oder einem sog. „Improper Automation System Behaviour" konfrontiert. Sie sind in diesen Momenten die wichtigste Ressource an Bord eines Verkehrsflugzeugs und können im Falle eines technischen Defekts die Situation entschärfen, indem sie sorgfältig trainierte Fähigkeiten und ihre langjährige Erfahrung anwenden.

Diese Leistung kann nur in einem bewährten Team bestehend aus mindestens zwei Pilotinnen und Piloten erbracht werden und keinesfalls im Rahmen einer Reduced Crew Operation (RCO)!

„Improper System Behaviour"

Mit fortschreitender Automatisierungstechnik in den Cockpits unserer Verkehrsflugzeuge hat sich während der vergangenen Jahrzehnte auch die Komplexität unseres Arbeitsplatzes stark erhöht. Während die Fähigkeit, ein Flugzeug ohne jegliche Hilfen manuell zu steuern, nach wie vor zu den Kernkompetenzen einer jeden Pilotin und eines jeden Piloten gehört, beinhaltet ein großer Teil unseres Arbeitsalltags den korrekten Umgang mit vielschichtigen Autoflight, Flight Guidance und Flight Management Systemen. Je nach Flugzeugmuster sind diese mehr oder weniger komplex und können entsprechend der Flugphase von der Crew eingesetzt werden.

Was passiert jedoch, wenn Autopilot System, Flight Guidance und FMS nicht so funktionieren, wie sie sollen? Ursachen hierfür sind z.B. Modi, die nicht greifen, fehlerhafte Codierungen in unseren FMS Datenbanken oder die unerwünschte Aktivierung eines Modus durch Interferenzen mit den Radarhöhenmessern des Luftfahrzeugs.

IATA und IFALPA schildern in ihrem Problem Statement Letter zum Thema „Interference With Radio Altimeter Frequency Band" vom November 2020 beispielhaft, wie solche Situationen letztlich nur von zwei gut trainierten Pilot:innen entschärft werden können:

[...] During the "iron dome" activations near Tel Aviv airport, one airline experienced several radar altimeter interference events which resulted in either inappropriate activations of EGPWS terrain warnings or an autopilot 3 Problem statement - 5G interference with radar altimeter frequency band landing flare maneuver being erroneously activated at around 1500 feet above ground level. Had the flight crews not disengaged the autopilot and taken control of the aircraft manually during the erroneous activation of the autopilot flare maneuver at these altitudes, there would have been a high probability of the loss of the aircraft due to having insufficient altitude to recover from the resulting stall. [...] [1]

In Situationen, in denen unsere oft komplexen Autoflight und Flight Guidance Systeme Störungen aufweisen, ist eine effektive Zusammenarbeit in einem Multicrew-Konzept essentiell. Aufgrund sich widersprechender und ungewohnter Instrumentenanzeigen ist in jedem Fall mit einem Überraschungsmoment zu rechnen, der sog. „Startle and Surprise Effect". Je nach Schweregrad der

Abbildung 1: Jeder Pilot hofft, dass er diese Maske nicht brauchen wird - Rauch im Cockpit oder eine Rapid Decompression sind bereits im Multi-Crew Konzept anspruchsvolle Verfahren

Störung, Müdigkeit der Crew und Flugbedingungen (Nacht/Tag, IMC/VMC, Turbulenzen) kann diese zu Desorientierung und einer hohen Arbeitslast führen. Hier hat der Pilot Monitoring eine besonders wichtige Rolle, da er dem Pilot Flying die notwendige Unterstützung bietet.

Da ähnliche Störungen prinzipiell während jeder Flugphase auftreten können, lehnen IFALPA, ECA und ACA jegliche Pläne zu RCO ab, so auch das von Airbus zur Zertifizierung vorgesehene Konzept einer „Enhanced Minimum Crew Operation" (eMCO), das auf definierten Segmenten im Reiseflug nur noch eine Pilot:in im Cockpit vorsieht.

Abnormal Operation

Die von verschiedenen Herstellern zur Zulassung vorgesehenen RCO und eMCO Konzepte berücksichtigen in keiner Form schwere technische Störungen am Luftfahrzeug, die in kürzester Zeit zu einer sehr hohen Arbeitslast im Cockpit führen.

Exemplarisch möchten wir einige technische Defekte aufführen, welche von einer Pilot:in als Single Pilot im Rahmen einer Reduced Crew Operation nicht abgearbeitet werden können – schlichtweg, weil die dazugehörigen Verfahren komplex und das zeitgleiche Steuern des Flugzeugs zu anspruchsvoll sind:

1. Rauchentwicklung im Cockpit

Feuer an Bord ist immer ein zeitkritischer Notfall, besonders anspruchsvoll ist das Verfahren jedoch, wenn eine Rauchentwicklung unmittelbar im Cockpit vorliegt. Bereits im Multicrew Cockpit fordert dieses Szenario der Crew alles ab: während der Pilot Monitoring u.a. durch sog. „Load Shedding" versucht, eine potentielle Feuerquelle stromlos zu schalten und sekundäre Fehler abzuarbeiten, ist der Pilot Flying damit beschäftigt, das Flugzeug mit stark degradierten Autoflight Systemen oder sogar manuell auf schnellstmöglichem Wege zu einem geeigneten Ausweichflugplatz zu fliegen. Besonders herausfordernd ist dies in gebirgigen Regionen mit hohen Mindestflughöhen.

Zusätzlich erschweren dichter Rauch und das Verwenden der Masken eine effektive Kommunikation zwischen den Pilot:innen untereinander sowie mit der Flugsicherung. Es ist nicht nachvollziehbar, wie ein solcher Notfall im Rahmen einer RCO oder eMCO von nur einer Pilot:in abgearbeitet werden könnte.

2. Unreliable Airspeed

Wenn der Crew falsche Airspeed Daten auf den Instrumenten angezeigt werden, dann kann dies zunächst zu Verwirrung führen. Sobald der Fehler erkannt ist, konzentriert sich der Pilot Flying auf ein Fliegen nach Pitch und Power, während der Pilot Monitoring das entsprechende Verfahren abarbeitet.

Hierfür werden zwangsläufig mindestens zwei Pilot:innen im Cockpit benötigt. Wie diese hohe Arbeitslast von nur einem Piloten in einem eMCO Cockpit gestemmt werden soll, ist völlig unklar.

Fortsetzung auf Seite 14 →

SERIE

Reduced Crew Operations (RCO), Folge 3

Fortsetzung

3. Decompression

Im Falle eines plötzlichen Abfalls des Kabinendrucks ist die sog. „Time of Useful Consciousness", innerhalb derer die Masken aufgesetzt werden müssen, besonders in jenen großen Flughöhen kritisch, in denen sich ein Verkehrsflugzeug während des Reiseflugs befindet. Wenn sich im Reiseflug – wie im eMCO Konzept von Airbus vorgesehen – nur noch eine Pilot:in im Cockpit befindet, steigt ebenfalls das Risiko einer Crew Incapacitation im Falle eines Druckabfalls, was mit dem heutigen Sicherheitsniveau in der Verkehrsluftfahrt unvereinbar ist.

Erst im September 2022 stürzte ein als Single-Pilot betriebener Business Jet des Typs Cessna 551 unkontrolliert in die Ostsee, nachdem der Pilot der Flugsicherung zuvor Probleme mit der Kabinendruckregelung des Flugzeugs gemeldet hatte. Ein Zwischenbericht der BFU legt inzwischen nahe, dass der Pilot nach einem Abfall des Kabinendrucks die Sauerstoffmaske nicht rechtzeitig aufsetzte und so handlungsunfähig wurde. Möglicherweise hätte die Anwesenheit eines zweiten Piloten im Cockpit diesen Unfall verhindern können.

FORDEC und Lösungsansätze im Team

Auch wenn unsere normal und abnormal Operation größtenteils auf vorgegebenen Verfahren beruht: die eigentliche Entscheidung, welche geeignete Maßnahme zu treffen ist, obliegt der Crew. Diese wird am effektivsten im Team getroffen, mit Hilfe des Akronyms „FORDEC".

Ein Cockpit Konzept im Rahmen einer Reduced Crew Operation (RCO) schränkt diesen Entscheidungsprozess massiv ein, da ein Single Pilot im Reiseflug vermutlich nicht annähernd ausgewogen Entscheidungen treffen kann wie ein Team aus zwei erfahrenen und gut ausgebildeten Pilot:innen.

Wie schnell eine hohe Arbeitslast einen Single Pilot an seine Leistungsgrenzen bringen kann, haben das Safety Committee und die Single Pilot Working Group der US-amerikanischen National Business Aviation Association (NBAA) in einem Video veranschaulicht, zu finden u.a. auf YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=xpa_VAGvC9U

In dem zehnminütigen Film „Alone in the Cockpit – Loss of Control Inflight" fliegt „Pilot John" in seinem Embraer Phenom 300 bei Gewittern den stark frequentierten Miami Intl. Airport an. Schon bald ist er mit dem Verkehrsaufkommen, der Bedienung seines FMS, einem kurzfristigen Pistenwechsel und den anspruchsvollen Wetterbedingungen überfordert.

Eine Cockpit-Crew bestehend aus zwei Pilot:innen hätte in solch einem Fall möglicherweise bereits vor Abflug andere Optionen in Erwägung gezogen. Mit Sicherheit aber hätte im Flug mindestens die doppelte Kapazität für die Arbeitslast zur Verfügung gestanden!

Abweichungen und Trends erkennen

Automatisierungstechnik, die im Rahmen einer Reduced Crew Operation noch stärker eingesetzt werden würde, agiert reaktiv und nur selten proaktiv. Pilot:innen jedoch sind darauf trainiert,

Abweichungen und Trends schon früh zu erkennen und entsprechend zu reagieren. Dies passiert bereits in der Phase der Flugvorbereitung und dauert während des gesamten Fluges an. RCO und eMCO würden die Fähigkeit der Cockpit Crew, Gefahren und Risiken früh zu erkennen und entsprechend zu reagieren, erheblich einschränken.

Das PAVE Modell – die Risiken einer Single Pilot Operation

Um die Risiken einer Single Pilot Operation besser zu identifizieren, schlägt die FAA in ihrem „Risk Management Handbook" die Verwendung des sog. „PAVE" Modells vor. Das Akronym steht für: PILOT – AIRCRAFT – ENVIRONMENT – EXTERNAL

Die gezeigte Grafik (PAVE Modell) stellt mit Sicherheit keine voll-

Fortsetzung auf Seite 17 →

PAVE MODELL

PILOT – AIRCRAFT – ENVIRONMENT – EXTERNAL

PILOT

- *Fatigue?*
- *Gesundheit / emotionaler Zustand?*
- *Viel/wenig Routine & Erfahrung auf Muster, Trainingszustand?*

AIRCRAFT

- *MEL Items und dazugehörige Procedures?*
- *Mass & Balance und entsprechende A/C Performance?*
- *Fuel Reserven?*

ENVIRONMENT

- *Wetter Abflug/Enroute/Destination?*
- *Tag/Nacht, IMC/VMC, Icing, CBs, Turbulenz Enroute, Low Vis?*
- *Abflug/Destination anspruchsvolle Airports?*
- *Alternates Enroute geeignet?*

EXTERNAL

- *Slot / Zeitdruck / Arbeitszeitlimits?*
- *Abfertigung?*
- *Passagiere?*

Welche Position bezieht ICAO zum Thema RCO?

Entgegen der Bestrebungen der Luftfahrzeughersteller, RCO voranzutreiben und eine Zertifizierung zu erreichen, ist bisher zu beobachten, dass die ICAO tendenziell zurückhaltend agiert. Entsprechend spiegelt sich im ICAO Working Paper A41-WP/323 vom August 2022 weitestgehend die Position der IFALPA wieder:

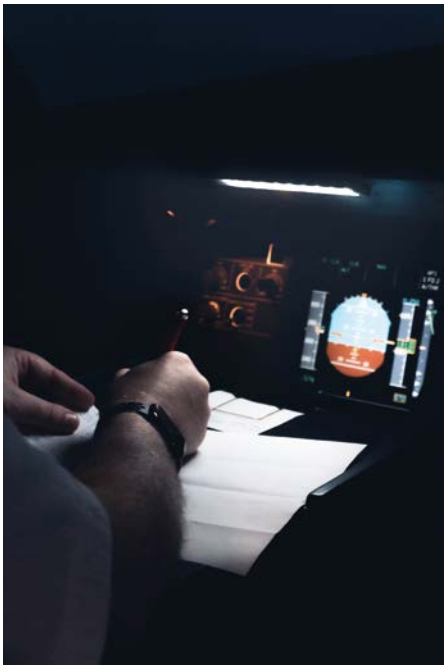
- RCO und eMCO benötigen eine gründliche Risikobewertung unter Einbeziehung aller Stakeholder – das Sicherheitsniveau einer RCO muss mindestens gleichbleibend oder besser sein.
- ICAO verfügt derzeit nicht über die Ressourcen, solch eine Analyse durchzuführen. RCO würde eine Abänderung fast aller Annexe und der Chicago Convention erfordern.
- Es gibt Regionen, in den bis heute keine Just Culture oder Fatigue Management etabliert sind. Dementsprechend ist es inakzeptabel, umfassende Veränderungen am Flugbetrieb in Form einer RCO vorzunehmen.
- RCO löst kein bestehendes Problem in der zivilen Luftfahrt. Durch RCO können jedoch erhebliche neue Sicherheitsrisiken entstehen.
- Es konnte bisher nicht nachgewiesen werden, dass eine RCO finanzielle Vorteile irgendeiner Art bietet.

HUMAN PERFORMANCE

ACA Pilot Support Extended

Der ACA Pilot Support wird um vier Peers erweitert.

Von Capt. Dr. Franz Brunhofer



Im Jahr 2009 wurde der ACA-Pilot-Support auf Initiative von Dr. Grössenbrunner (ehemaliger AUA Pilot, A-330/A-340 und klinischer Psychologe) ins Leben gerufen. ACA Mitglieder haben seitdem Zugang (die ersten drei Konsultationen werden von ACA bezahlt) zu einem Support Programm, das Anonymität und sehr hohe Standards gewährleistet.

Prinzipiell ist es ausreichend, die ACA Mitgliedsnummer bekanntzugeben. Der Psychologe prüft dann auf einer Liste, ob diese Nummer existiert. Die Angabe des Namens ist nicht erforderlich. Die Honorarnote, die uns in Rechnung gestellt wird, enthält weder Namen noch Mitgliedsnummer. Dadurch können wir absolute Anonymität gewährleisten.

Wir haben in den letzten Jahren den ACA Pilot Support aufgewertet und erweitert. Derzeit besteht das Team aus drei klinischen Luftfahrtpsychologen, einer klinischen Gesundheitspsychologin und einer diplomierten Lebens- und Sozialberaterin. In den nächsten Monaten werden wir den ACA Pilot Support weiterentwickeln und zusätzlich vier ACA-Peers in dieses System integrieren. Die Ausbildung dieser vier Personen (zwei AUA Pilotinnen und zwei AUA Piloten) erfolgte nach den relativ strengen EASA Kriterien.

Das ACA Pilot Support System orientiert sich zwar an gesetzlichen Vorgaben – es ist mir aber ganz wichtig, hier festzuhalten, dass wir den EU-Vorschriften, die nach dem German Wings Absturz gesetzlich festgelegt wurden (z.B. EU Verordnung 2018/1042) nicht unterliegen. Dies ist insofern ganz wesentlich, da dort z.B. ein verpflichtender Datenrückfluss an das Safety Management System des Operators festgeschrieben wurde.

Es gibt kein – mir bekanntes – Pilot Support System, das den Mitgliedern als erste „Anlaufstelle" Luftfahrtpsychologen und Peers anbietet. Das wurde auch schon von anderen Pilotenverbänden bzw. Fluglinien bemerkt. Wir wurden in letzter Zeit vermehrt kontaktiert, um unser ACA-Pilot-Support-System vorzustellen.

Die Anforderungen an Piloten und Pilotinnen werden in Zukunft nicht geringer werden. Gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Entwicklungen beeinflussen uns ebenso, wie Veränderungen im privaten Bereich.

Die Anforderungen an Piloten und Pilotinnen werden in Zukunft nicht geringer werden. Gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Entwicklungen beeinflussen uns ebenso, wie Veränderungen im privaten Bereich. Die Kombination aus diesen recht unterschiedlichen Faktoren, kann recht schnell zu einer Situation führen, die uns insgesamt überfordert. Wer dabei rechtzeitig professionelle Hilfe in Anspruch nimmt, erhöht die Chancen enorm, solche Situationen in einem vernünftigen Zeitrahmen zu meistern.

Werft einen Blick in den ACA-Mitgliederbereich – dort findet Ihr den Menüpunkt „Pilot Support".

Wir werden Euch noch separat informieren, wann und wie die Peers für Euch verfügbar sein werden.

Mehr zum ACA Pilot Support:
https://www.aca.or.at/mitgliederbereich/pilot-support/

Aktuelle IFALPA Positions

Preflight Checks

Thorough preflight checks are crucial for flight safety to eliminate possible threats. The list given by ICAO covers significant items, but it is missing two essential subjects: The purity of fuel and the cover of pitot tubes and static ports. https://www.ifalpa.org/media/3964/23pos15-preflight-checks.pdf

Unapproved Techniques

It has been found that operators have historically employed unapproved techniques contrary to the manufacturer's recommendations. IFALPA emphasizes that operators should only provide information on approved techniques and procedures endorsed by the competent authority responsible for aircraft safety. IFALPA suggests a process for approving techniques that have a significant impact on aircraft operation, involving manufacturer and authority acceptance. This ensures adherence to standardized practices and enhances overall safety. https://www.ifalpa.org/media/3966/23pos16-unapproved-techniques.pdf

Weather Radar

According to ICAO Annex 6, paragraph 6.11, pressurized airplanes carrying passengers are required to have a functioning weather radar. IFALPA is of the view that all commercial transport aircraft, including cargo planes, should be equipped with operational weather radar capable of detecting cumulonimbus clouds and other potentially dangerous weather conditions. If a dual weather radar display is not installed, a single display should be positioned in a way that allows both pilots easy access to it from their duty stations. https://www.ifalpa.org/media/3967/23pos17-weather-radar.pdf

Take-off Performance Considering Inversions

Temperature rise during climb-out at an inversion layer can cause a loss of thrust. When calculating take-off performance, the highest temperature in the inversion layer should be considered. IFALPA suggests revising ICAO Annex 6, para. 5.2.6 to include ambient temperature aloft and on the ground as part of the factors that significantly affect aircraft performance, directly or indirectly through allowances or margins provided in performance data or operational codes. https://www.ifalpa.org/media/3970/23pos18-takeoff-performance-considering-inversions.pdf

SERIE

Reduced Crew Operations
Fortsetzung

ständige Liste dar, jede Kategorie der PAVE Matrix ist je nach Art der Operation um weitere Risiken erweiterbar.

Ganz eindeutig steht jedoch fest: die Leistungsfähigkeit des einzelnen Piloten, Wetter und äußere Umstände sowie der Zustand des Luftfahrtzeugs haben auf eine Single Pilot Mission viel erheblichere Auswirkungen als auf eine Mutli-Crew Operation.

Eine RCO oder eMCO würde daher in der Verkehrsluftfahrt zu inakzeptablen Risiken und einer erheblichen Verschlechterung der Flugsicherheit führen.

Endnotes

1 IATA and IFALPA Problem statement - 5G interference with radar altimeter frequency band, 27 NOV 2020
https://www.icao.int/safety/FSMP/MeetingDocs/FSMP%20WG11/IP/FSMP-WG11-IP08_ICAO%20Flight%20Operations%20Panel%20and%20IATA%20%20IFALPA%205G%20problem%20statement.pdf

Aerokurier 01.12.2022:
https://www.aerokurier.de/business-aviation/zwischenbericht-veroeffentlicht-was-geschah-an-bord-der-citation/

FAA Risk Management Handbook, FAA-H-8083-2A, Edition 2022:
https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2022-06/risk_management_handbook_2A.pdf

OPERATIONS

Der **Sommer 2023** bricht alle Rekorde

Die Luftfahrt und damit alle, die in diesem Verkehrszweig arbeiten, freuen sich über die jüngsten Veröffentlichungen. Volle Flugzeuge, super Auslastung, Rekordgewinne. Wir möchten wissen, wie sich das auf die Performance der Crews auswirkt - hinsichtlich Fatigue.

Unser europäischer Dachverband ECA hat in Erwartung eines sehr starken Sommers folgende Vorkehrungen getroffen:

1. **Lobbying für ein starkes Summer Safety Information Bulletin** (SIB) der EASA, das dann tatsächlich am 6. Juni 2023 veröffentlicht wurde. https://www.easa.europa.eu/community/topics/summer-2023

2. **Aufruf zur Teilnahme an einem europaweiten Survey**, dieser wurde am 22.7. geschlossen. Die Teilnahme daran - auch aus Österreich - war recht hoch.

3. **Summer Disruption Checklist** – 'Defensive Flying' – Edition 2023

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, die Zunahme von Verspätungen und damit auch längere Arbeitszeiten bedeuten auch eine höhere Belastung für die Besatzungen. Die Checkliste – siehe auf den nächsten Seiten – ist kein Ersatz für firmeneigene Procedures oder Checklisten. Sie ist ein Werkzeug für den richtigen Umgang mit Müdigkeit und dient ausschließlich dazu, sichere, effiziente und verlässliche Flüge zu gewährleisten.

4. **Summer Disruptions – Fatigue Reporting**

ECA veröffentlicht einen Newsletter (auf LinkedIn) zum Thema und macht auch auf der Website auf das 'Confidential Reporting Sceme' (CRS) bei EASA aufmerksam. Das CRS geht dabei weiter als die üblichen mandatory reporting Programme bei den Airlines, bietet dabei Schutz für den Berichtenden. ECA hat Tipps für das Reporting veröffentlicht, siehe rechts.

Weil wir die IFALPA Fatigue Reporting Guidance ebenfalls schätzen, gibt es diese erneut in dieser Ausgabe (Seite 22-23).

HOW TO REPORT FATIGUE

There are some ways to fill in fatigue reports. And ways to be avoided. Here are some practical hints!

Always use factual information only. Less is more: be factual, to the point, and (if possible) avoid using long texts.

Make sure you provide:

» an accurate assessment of your alertness level prior to an event (use the 1-9 score of the scientific 'Karolinska Sleepiness Scale[1]); and if you provide 'Fatigue Details', use again identical terms from that scale – e.g. "... during the approach I was sleepy, it was an effort to stay awake (Karolinska 8), and ...").

» previous sleep periods & length/s (as best as possible). As the only real effective way to mitigate/lessen any onset of fatigue is to have adequate sleep, it is important to have information on what your sleep length and quality was prior to any event.

» the main reason for the fatigue event (e.g. "flight departure delayed and subsequent duties after long period of wakefulness, a series of night duties, hotel room not able to obtain quality sleep, roster change and was not able to plan adequate rest");

» accurate data of changed flight duties (if applicable).

When to report

» Always report fatigue before, during and even after the completion of a fatiguing duty if you feel it is appropriate. Do so especially if your fatigue scores are high (7-9). The fatigue report must be used if you requested / required additional sleep / rest at layover hotel or home base, to ensure the next duty/duties can be performed safely.

» It must be used after you reviewed your next duty / duties and are concerned that the fatigue level (potentially) impacts your ability to perform your flights safely.

» If in doubt, fill in the report. Each fatigue event merits being reported!

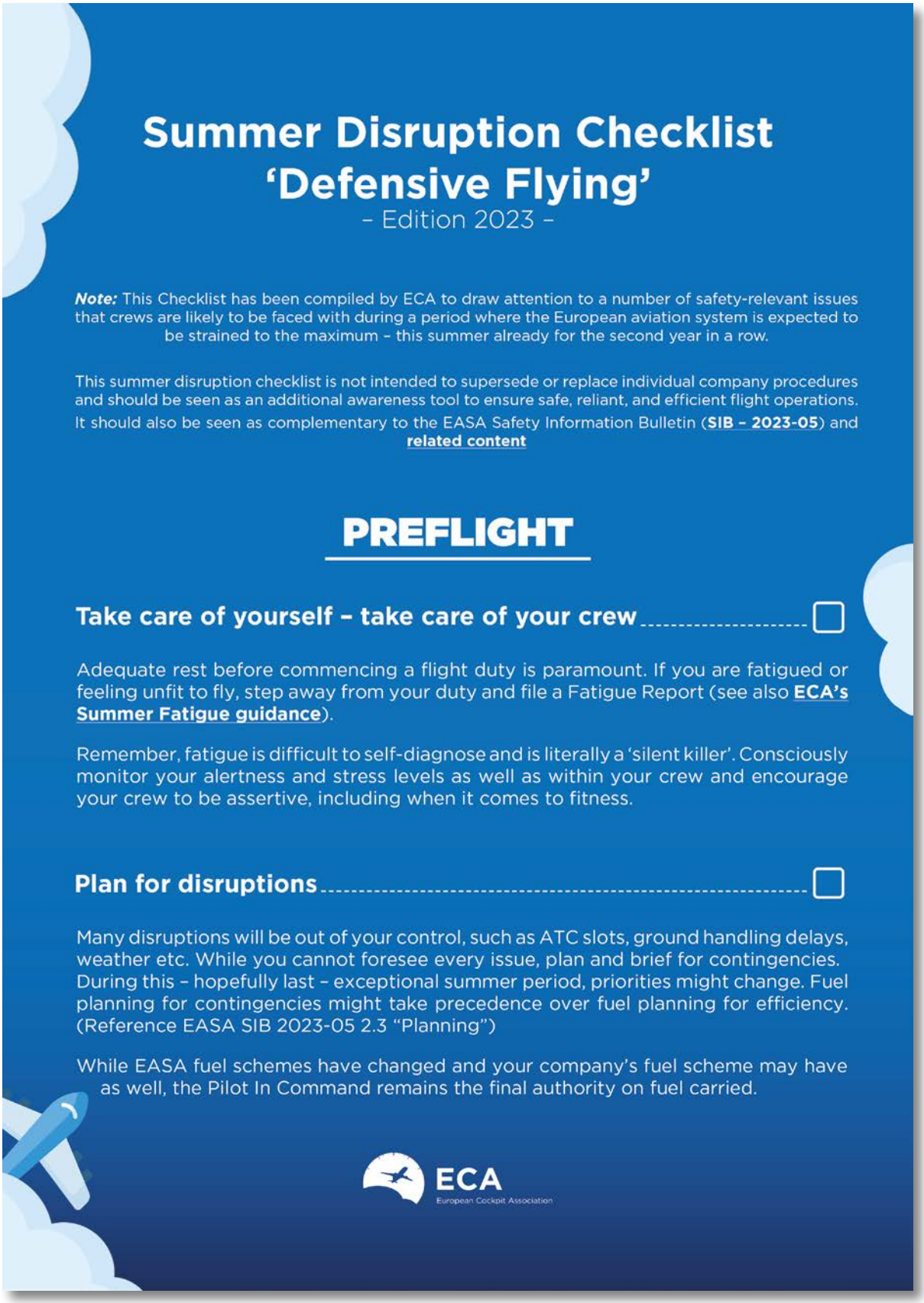
» Refrain from using subjective (personal) opinions or assumptions, rather than facts.

» Avoid using wording open to interpretation.

» Never use language against company procedures, personnel, processes and / or language that gives an indication of personal feelings / emotions such as: frustration, anger, low morale, etc.

1 Siehe Kasten auf Seite 23

Schwerpunkt Sommer & Fatigue



Summer Disruption Checklist 'Defensive Flying'

– Edition 2023 –

Note: This Checklist has been compiled by ECA to draw attention to a number of safety-relevant issues that crews are likely to be faced with during a period where the European aviation system is expected to be strained to the maximum – this summer already for the second year in a row.

This summer disruption checklist is not intended to supersede or replace individual company procedures and should be seen as an additional awareness tool to ensure safe, reliant, and efficient flight operations. It should also be seen as complementary to the EASA Safety Information Bulletin (**SIB – 2023-05**) and **related content**

PREFLIGHT

Take care of yourself – take care of your crew ☐

Adequate rest before commencing a flight duty is paramount. If you are fatigued or feeling unfit to fly, step away from your duty and file a Fatigue Report (see also **ECA's Summer Fatigue guidance**).

Remember, fatigue is difficult to self-diagnose and is literally a 'silent killer'. Consciously monitor your alertness and stress levels as well as within your crew and encourage your crew to be assertive, including when it comes to fitness.

Plan for disruptions ☐

Many disruptions will be out of your control, such as ATC slots, ground handling delays, weather etc. While you cannot foresee every issue, plan and brief for contingencies. During this – hopefully last – exceptional summer period, priorities might change. Fuel planning for contingencies might take precedence over fuel planning for efficiency. (Reference EASA SIB 2023-05 2.3 "Planning")

While EASA fuel schemes have changed and your company's fuel scheme may have as well, the Pilot In Command remains the final authority on fuel carried.

ECA
European Cockpit Association

Fortsetzung auf Seite 20

Schwerpunkt Sommer & Fatigue

Own the clock ☐

The Pilot in Command is ultimately responsible for the safe conduct of the flight. This means that you have the authority to refuse any course of action that, from a safety perspective, you don't feel comfortable with.

While the Pilot in Command is central to the coordination of the flight, you should not feel compelled to make up for every deficiency of the flight process and put unnecessary pressure on yourself and your crew.

DURING FLIGHT

Stick to Standard Operating Procedures ☐

Standard Operating Procedures are the foundation of a safe and efficient operation. In a situation where disruptions and stress might accumulate, resist the temptation to adopt 'workaround' procedures or take shortcuts in your work routines.

Keep Calm & Fly Safe ☐

Do not rush into approaches or accept shortcuts if it might end up in an unstabilised approach. Take extra care when accepting last minute runway changes or intersection departures to check the correct performance. "Haste makes waste" ...So if it is too tight – state "unable" or Go Around.

Your first and foremost responsibility is to the safety of your passengers and crew!

Commander's Discretion is a two-way street ☐

Operators have been advised by EASA that "Commander's Discretion" is not intended to make up for unrealistic scheduling practices and that they should provide for contingencies in their planning – including foreseeing extra buffers. (EASA SIB 2023-05 2.1. Flight Time Limitations)

Commander's Discretion is a tool for the commander that is meant to be used in exceptional circumstances, usually to allow a flight to be continued to a destination. It is NOT a standard resource planning tool for the operator, nor a tool to make up for its unrealistic scheduling practices.

ECA
European Cockpit Association

Schwerpunkt Sommer & Fatigue

Briefing Leaflet
22HUPBL01
September 2022

IFALPA Fatigue Reporting Guidance

"Fatigue: A physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss, extended wakefulness, circadian phase and / or workload (mental and / or physical activity) that can impair a person's alertness and ability to perform safety related operational duties." – ICAO Annex 6

PLEASE NOTE: This paper supersedes 20HUPBL01, of the same name.

Whatever the cause of fatigue, flight safety must not be affected as a result. Flight Crew Members must not begin to carry out any task for a flight if, due to fatigue, they are or are likely to be, unfit to perform a task required of them during the flight.

The purpose of Fatigue Reports – Safety and Data Trends

When a pilot determines they are fatigued, they may already be impaired and in a reduced state of alertness. One of the main purposes of fatigue reports is the identification of fatigue risks in daily operations. They identify areas where fatigue was a risk to safe operations or was anticipated to pose a risk. They also provide an operator with valuable information to establish a record of any accumulated fatigue issues over time. Ideally, fatigue reports inform the safety system so it can adequately resolve unacceptable fatigue risks.

When a sufficient set of fatigue reports exist, a fatigue-trend analysis can be developed from the data. Flight crew should be encouraged to think of fatigue reports as part of a cycle of fatigue data collection, like the collection and trending of aircraft engine data. Fatigue trends inform decision-makers of potential safety risks. Ill-informed decisions could result in ineffectual fatigue mitigations which do not address the identified risk.

It is a responsibility of all flight crew to contribute to the process of fatigue risk identification so that an analysis of fatigue data trends is possible. This is best achieved when the operator embraces a positive safety culture.

When to write a Fatigue Report – Inform the system

There are many instances when a fatigue report is clearly required. When a situation is less clear, it may seem subjective whether a fatigue report should be submitted.

Safety Management Systems (SMS) should allow for the reporting of fatigue in these circumstances. Such reports provide fatigue data for use in future trend analysis. Operators with a mature SMS and reporting culture are able to make positive use of reports, even in circumstances when a report isn't necessarily required. If flight crew are unsure if a report should be provided or not, the responsible thing to do is to submit the report and let the SMS decide how to use your information.

Specific circumstances when flight crew should report fatigue include:

- Cancellation of duty due to fatigue issues
  - Fatigue call by crew member
  - Duty cancellation by operator
- When utilising an extension to the flight duty limits
- Discontinuation of duty/fatigue issues
- When the Flight Duty Period (FDP) is completed but only after some mitigating action. For example:
  - augmenting the crew (through appropriate procedures)
  - reducing the workload of the duty
  - delaying the reporting time due to rest requirements
  - unscheduled inflight rest
  - increasing supervision/monitoring of crew members or processes.
- when something is noticed in the operating environment that is likely to impact on crew members' alertness to the extent that safety margins could be reduced to unsatisfactory levels
- where fatigue was observed or where the mitigations were implemented to specifically address a fatigue concern
- Controlled rest (where permitted by your regulator and operator) / uncontrolled sleep during flight duty
- when an incident or event has occurred where fatigue may have been a contributing safety factor
- Any other situation listed in your operations manual (or fatigue manual).
- Anything that exceeds limits (e.g. FDP, off duty periods, etc.), degrades your performance to an unacceptable level, or is something affecting your current

or future fatigue levels, may be worth reporting.

Responsible crew conduct

The value of genuine fatigue reports is diminished by misuse of the safety reporting system. Inappropriate use of fatigue reporting in an attempt to get a better roster or other lifestyle benefits is unprofessional and a misuse of the safety reporting system. Flight crew are personally responsible for using allocated rest periods to arrive at sign-on in a rested state. If you feel like you have truly done all that you can to recover, but still have not recovered, you need to follow your operator's fatigue reporting process. However, if this is not the case, you should adjust your behaviour so that you are sufficiently rested.

How to Write a Fatigue Report – Professional, Accurate, and Factual

The language you use in a fatigue report may affect the influence of the report. The use of emotional or extreme language, such as "this roster pairing is completely unsafe" should be avoided. This type of language lacks sufficient nuance to be useful in SMS fatigue risk assessments and may be perceived as less factual or sincere.

Try to use the terminology of the SMS itself in your fatigue report. The use of key SMS and fatigue terms will assist the audience in understanding the concerns and may also increase the likelihood that the report will positively influence a fatigue risk mitigation outcome.

Providing accurate information is important and allows your safety department/ FSAG (Fatigue Safety Action Group) to identify trends and investigate further. With accurate information, a proactive approach to producing roster fatigue mitigation can be achieved. Be factual and to the point. It is recommended to write the fatigue report as soon as feasible to provide your most accurate recollection of the event.

An example of a fatigue report and a description of the data fields is provided in Attachment A.

Summary

In order to gain a sufficient dataset for analysis, it is essential that the culture of the operator normalize and encourage fatigue reporting. The operator and flight crew both have roles to play in building and maintaining an effective fatigue reporting culture and these groups should work together to achieve this outcome.

Fatigue reports are also an important tool for aviation authorities in overseeing operators' fatigue risk management or safety in general. Without fatigue reports it is difficult for authorities to evaluate if flight operations pose unacceptable risks due to fatigue.

Weitere Tipps für das korrekte Ausfüllen eines Fatigue Reports findet man auf der Website der IFALPA unter:

https://www.ifalpa.org/media/3844/22hupbl01-ifalpa-fatigue-reporting-guidance.pdf

Karolinska Sleepiness Scale (KSS)
1. Extremely alert
2. Very alert
3. Alert
4. Rather alert
5. Neither alert nor sleepy
6. Some signs of sleepiness
7. Sleepy, but no effort to keep awake
8. Sleepy, some effort to keep awake
9. Very sleepy, great effort to keep awake, fighting sleep

©2022 The International Federation of Air Line Pilots' Associations. This publication is provided for information purposes only, in all cases pilots should follow their company's guidance and procedures. In the interest of flight safety, reproduction of this publication in whole or in part is encouraged. It may not be offered for sale or used commercially. All reprints must credit IFALPA.

The Global Voice of Pilots

IFALPA IFATCA itf

Press Release
23PRL05
25 July 2023

International Aviation Organizations Condemn Workplace Harassment and Violence

MONTREAL- The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), the International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA), and the International Transport Workers' Federation (ITF), are united in their condemnation of all forms of workplace harassment and violence. Workplace harassment happens in all sectors, all global regions, and in all industries. However, in a world shifting rapidly towards total condemnation of workplace harassment, aviation often lags behind other industries.

It is impossible to address workplace harassment, particularly sexual and gender-based harassment, in the aviation industry without an examination and understanding of its severe gender imbalance. Women make up fewer than 5% of airline pilots, 3% of aircraft maintenance engineers and technicians, and only about 20% of air traffic controllers worldwide. This lack of diversity continues to support an environment of exclusion.

If we are to maximize the potential of aviation professionals worldwide, we must all unite to counteract this imbalance. The culture of aviation must accelerate to the level of other industries if we are to attract and retain the skilled workforce required to address the staffing shortages – for pilots, ATC, cabin crew, and ground crew.

We call on the entire aviation industry to establish practices in alignment with the International Labour Organization's Convention No.190- on the elimination of violence and harassment at work. We call on States to ratify both the ILO C190, as well as the ICAO Montreal Protocol 2014 to prevent violence from unruly passengers.

Further, we urge the international aviation community to actively support ICAO's Gender Equality Programme promoting the participation of women in the global aviation, and to follow ICAO as it "Reaffirms its commitment to enhancing gender equality and the advancement of women's development by supporting UN Sustainable Development Goal 5: Achieve gender equality and empower all women and girls including by aiming to achieve an aspirational goal of 50-50 (women-men) by 2030 at all professional and higher levels of employment in the global aviation sector..."

IFALPA, IFATCA, and the ITF are united in condemning all forms of workplace harassment in the aviation industry. We encourage every employer to establish and maintain a safe working environment, free from harassment and intimidation. "A positive atmosphere, open interaction, and a functional work community elevates the wellbeing of employees."

Media contacts:
IFALPA, Emily Bitting, emilybitting@ifalpa.org
ITF, Luke Menzies, menzies_luke@itf.org.uk
IFATCA, Nicola Niriada, nicola.niriada@ifatca.org, office@ifatca.org

Note to Editors:

About ITF - The International Transport Workers' Federation (ITF) is a democratic, affiliate-led federation of unions recognised as the world's leading transport authority. We fight passionately to improve working lives, connecting trade unions from 154 countries to secure rights, equality and justice for their members. We are the voice for 18.5 million transport workers who move the world.

About IFALPA - The International Federation of Air Line Pilots' Associations represents more than 100,000 pilots in nearly 100 countries. The mission of IFALPA is to promote the highest level of aviation safety worldwide and to be the global advocate of the piloting profession, providing representation, services, and support to both our members and the aviation industry.

About IFATCA - The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) represents more than 130 associations around the world. As the professional voice of Air Traffic controllers, we enjoy a worldwide reputation amongst all partners in Air Traffic Management with representation in many areas, including ICAO and Eurocontrol. Promoting safety and efficiency in international air navigation is paramount to us.

IFALPA

NEUE FÜHRUNG

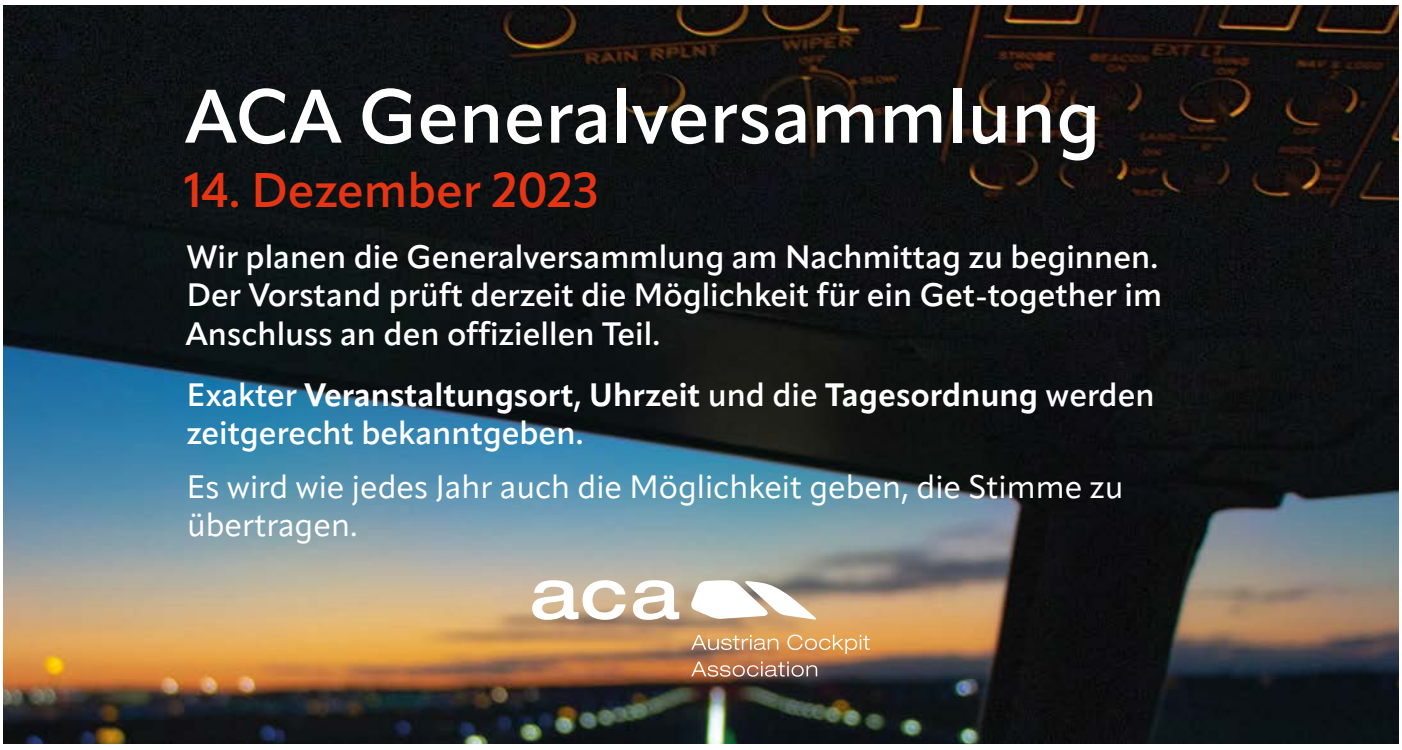
IFALPA hat seit der Conference in Montreal (Mai 2023) eine neue Führung:
Capt. Amornvaj (Ben) Mansumitchai

Als Präsident ist Capt. Mansumitchai für alle Aspekte der IFALPA-Aktivitäten verantwortlich. Seine fliegerischen Tätigkeiten übt er auf A350 für Thai Airways aus, und er ist auch Fluglehrer für den A380. Ben, wie er von den Kolleg:innen genannt wird, war bereits stellvertretender Präsident der IFALPA, Executive Vice President Asia/Pacific und Regional Vice President Asia/East.

Ben nahm an der ECA Conference im Juni teil, um sich den europäischen Verbänden persönlich vorzustellen. Bei einer kurzen Präsentation legte er dar, was für ihn wichtig ist: Transparenz, Teamwork und Effizienz. Die Bereiche, die er für die nächsten Jahre als vordringlich erachtet sind die RCO Kampagne, eine Positive Safety Culture, die digitale Transformation sowie Diversität und Inklusion. Der IFALPA Präsident nutzte den Besuch auch für persönliche Gespräche mit den Präsidenten der anwesenden Verbände.

Im Bild: links Präsident Amornvaj Mansumitchai, rechts Otjan du Brujin, ECA Präsident

SAVE THE DATE!



INTERN

Vorschau
ACA EVENTS 2023

vida aca

laden ein:

1st Officers' LOUNGE

6. September 2023, 18:30 Uhr

Veranstaltungsort:
Das Andante
Hetzgasse 39
A-1030 Wien
facebook.com/andante.hetzgasse

Report ready on:

19. September 2023
9:00 – 16:30 Uhr
anschließend Abendessen

QR Code für die Anmeldung
First come, first serve!

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
AUSTRIAN COCKPIT ASSOCIATION
Office Park 3, Raum 313
1300 Flughafen Wien
T: +43 1 9971787
M: office@aca.or.at

Präsident: Andreas Strobl

Chef-Redaktion: Astrid Schwarzwald

Redaktionsanschrift: Office Park 3, Raum 313, 1300 Flughafen Wien

Layout: Astrid Schwarzwald

Verlagsort: Office Park 3, Raum 313, 1300 Flughafen Wien

ZVR-Zahl: 536316334

Herstellungsort: Medienfabrik Graz, Dreihackengasse 20, 8020 Graz

Erscheinungsweise: Im Zwei-Monatsrhythmus

Mitarbeiter dieser Ausgabe: F/O Andreas Strobl, Capt. Florian Kuderna, F/O Tobias Radke, Capt. Dr. Franz Brunhofer

Bildquellen: Sofern nicht anders angegeben: ACA; Titel Philipp Stickler, Aufnahme über Wien 2018, Rücktitel und Foto auf S 25: Linus Warnecke

© Austrian Cockpit Association

Die aca-info dient der Information der Vereinsmitglieder mit dem Ziel, den Ausbau und die Erhaltung der Flugsicherheit zu fördern. Berichte der Mitarbeiter:innen sind in erster Linie als Information anzusehen, enthalten jedoch teilweise individuelle Meinungen der Autor:innen.

ACA – Austrian Cockpit Association – ist ein unabhängiger, nicht gewinnorientierter Verein.

Der ACA Vorstand

First Officer
Andreas Strobl
Präsident

Captain
Christian Flatschart
Vizepräsident

Captain
Sebastian Feiner
Finanzreferent

First Officer
Fabio Saber
Vice President Int. Affairs

Captain
Christian Sánchez-Korn
Generalsekretär

Weitere ACA Aktive und Mitarbeiter:innen

Fr.
Astrid Schwarzwald
Senior Office Management

First Officer
Isabel Doppelreiter
HUPER & Female Pilots WG

Captain (ret.)
Peter Beer
AAP, Just Culture Expert

First Officer
Emil Cimiotti
Industrial WG / PGA

Fr.
Christine Schmied
Social Media Beauftragte

Captain
Florian Kuderna
Environment WG

First Officer
Theresa Kammerer
Female Pilots WG

First Officer
Tobias Radke
RCO Task Force

Captain
Martin Pletzer
Flight Data WG

Captain
Dr. Franz Brunhofer
Human Performance

Captain
Dominic Z'graggen
FTL WG / Drohnen

First Officer
Martin Weinzettl
TLO WG

#TWO PILOTS ALWAYS ON THE FLIGHT DECK

aca
Austrian Cockpit Association