

EU-weite Umfrage

Müdigkeit im Cockpit

Wir bewerten das Ergebnis

- └ EASA FTLs - Komplexität der Sonderklasse Seite 4
- └ Serie Reduced Crew OPS, Teil 4 Seite 14
- └ Ankündigung: ACA Generalversammlung Seite 30

#TWO PILOTS ALWAYS ON THE FLIGHT DECK

Together for a safe flight.

EDITORIAL



Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Seit der letzten Ausgabe der **aca.info** hatten wir eine regelrechte Hochsaison von Veranstaltungen und internationalen Meetings. In der Folge können wir euch mit dieser 32-seitigen September-Oktober Ausgabe voller Stolz eine der inhaltsstärksten **aca.infos** der letzten Jahre präsentieren!

Diesen Umstand verdanken wir jedem einzelnen Mitglied in unserem Verein. Zum einen unseren, erfreulicherweise in Anzahl wachsenden, aktiven ACA Delegates, die viele Stunden ihrer Zeit der wichtigen Arbeit in den internationalen Arbeitsgruppen von ECA und IFALPA widmen und zum anderen verdanken wir das euch, unseren Mitgliedern im allgemeinen. Durch eure Unterstützung wird die Arbeit für uns Delegates und Vorstände erst möglich. So können wir für unsere Interessen auf nationaler und internationaler Ebene einstehen und uns entsprechend positionieren. Dafür möchte ich mich bei euch allen wirklich aufrichtig bedanken!

Wir wollen aber natürlich als ACA weiterhin an Größe gewinnen, neue Piloten:innen für die ACA begeistern und als eure Interessensvertretung weitaus aktiver und sichtbarer werden. Hierzu begrüßen wir unsere neuen Pilot:innen bei Austrian Airlines persönlich am ersten Arbeitstag, veranstalteten zusammen mit der Gewerkschaft *vida* ein neues regelmäßiges Event namens „First Officer

Lounge“, um neuen Copilot:innen bereits zu Beginn ihrer fliegerischen Karriere die Arbeit der ACA näherzubringen, die Wichtigkeit von Solidarität hervorzuheben und sie untereinander zu vernetzen. Zudem nehmen unsere ACA-Roadshows an verschiedenen Flugschulen ab Mitte Oktober wieder Fahrt auf, der Auftakt wird bei AAA stattfinden. Wir befinden uns in der Endausarbeitung eines neuen Konzepts namens „Student-Pilot-Support“, der angehenden Pilot:innen bereits während der Ausbildung Hilfestellung mittels drei ACA-Mentoren bieten wird.

Ein weiteres absolutes Highlight der letzten Monate war der Auftakt unseres neuen Workshops namens „Klartext“. Im Vordergrund von Klartext steht der Gedanke eines intensiven Austauschs mit Fluglotsen der Austro Control aus den Units ACC, Approach und Tower. Bei der ersten Veranstaltung Mitte September ging es darum, aktuelle Probleme aufzuarbeiten und ein besseres gegenseitiges Verständnis zu unterschiedlichen Themen zu etablieren. Es gab sogar gemeinsame CRM-Übungen mit ausgebildeten CRM-Trainern. Ich kann die Teilnahme an diesem Workshop jedem Mitglied absolut empfehlen, bitte nutzt diese Möglichkeit!

Liebe Kolleg:innen, am 14. Dezember findet die jährlichen ACA-Generalversammlung statt. Wir haben heuer das Hotel Andaz Wien in der Nähe des Wiener

Hauptbahnhofs gewählt. Es hat sich schon für das Klartext-Workshop bewährt und wird einen schönen Rahmen für die wichtige Vereins-Veranstaltung bieten. Bitte nutzt den QR Code am Ende dieses Heftes, um euch anzumelden oder – falls ihr nicht teilnehmen könnt – eure Stimme zu übertragen. Ich würde mich wirklich freuen jeden einzelnen von euch bei dieser wichtigen Veranstaltung begrüßen zu dürfen!

#Safetystartswith2!

Euer

Andreas Strobl
Präsident

AUS DER REDAKTION



Liebe Leser und Leserinnen,

Das Titelbild entstand auf einem Flug von Zürich nach Wien. Die sehr interessante Wolkenformation wies aufmerksame Passagiere darauf hin, dass es bald "rumpeln" würde, was auch prompt passierte. Einige doch recht gut spürbare Turbulenzen schüttelten uns, wenige Augenblicke später waren wir durch die Zone durch und alles war wieder ruhig.

Meine Vorstandskollegen erzählten mir, dass Turbulenzen in den letzten Jahren tatsächlich an Intensität zugenommen hätten, das ist zumindest ihre subjektive Wahrnehmung. Eine Folge des Klimawandels?

Auf der einen Seite will die EU negative Auswirkungen der Klimaveränderung bekämpfen, siehe EU Green Deal. Erst im Oktober wurden zwei neue Kommissare angelobt, die ehrgeizig dessen Ziele zu verfolgen versprochen (siehe Kurzmeldungen). Auf der anderen Seite stehen die extremen Wachstumserwartungen der Airlines und ein ungebrochener Reiseboom. Wie passt das zusammen?

Die Komplexität dieser Frage ist nur eine von vielen, jene der Flight Time Limitations ist eine andere. Capt. Dominic Z'graggen bringt sie uns in seinem Artikel auf Seite 4 näher. Es ist sehr erfreulich, dass ACA wieder einen Aktiven hat, der sich dieser Materie annimmt und sie für unsere Leser aufbereitet.

Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen ... (so der Dichter Matthias Claudius, 1740-1815). Das trifft auch auf uns zu. Im September waren wieder viele Delegates im Auftrag der ACA unterwegs, ihre Berichte findet man auf den nächsten Seiten.

Besonders erfreulich: ACA ist attraktiv für junge Piloten und Pilotinnen, sie möchten bei uns andocken und ihren Beruf weiterbringen. Sie möchten auch nach außen signalisieren: Mitglied in einem Pilot:innenverband zu sein ist cool, dieser Verband ist nichts Verstaubtes. Es ist davon auszugehen, dass sie den Verband selbstverständlich über kurz oder lang verändern werden. Das ist gut und wichtig. Auch unsere Mitglieder werden älter und wir brauchen viele junge Pilot:innen, um den neuen Herausforderungen mit ihrer Energie und ihrer Herangehensweise begegnen zu können. Aber wie in jeder funktionierenden Gesellschaft sind alle Generationen wichtig und haben ihren Platz und ihre Aufgabe.

Es grüßt
Astrid Schwarzwald

Inhalt

Editorial	2
Aus der Redaktion	3
EASA FTLs – Komplexität der Sonderklasse	4
Die europäischen Umfrage zu Müdigkeit im Cockpit	8
Unsere Profession in der Zukunft - ECA Industrial Working Group	12
Serie: Reduced Crew Operations (RCO), Teil 4	14
Neuzugang im ACA Team	17
Just Culture Conference (Wien)	19
ACA Pilot Support neu	20
Komplexe Arbeitswelten	22
Kurzmeldungen	23
ACA beim ECA SEC Meeting	24
ACA beim ECA Legal Meeting	26
ACA Generalversammlung	30
Impressum	30
ACA Mitarbeiter	31

EASA FTLs – Komplexität der Sonderklasse

Beim Flight Time Limitations (FTL) Seminar in Brüssel am 26. September konnte die Komplexität zwar nicht aufgelöst, das Verständnis dafür aber vergrößert werden. Das nachfolgende ECA FTL Working Group Meeting beschäftigte sich mit der aktuellen Situation in den Mitgliedsverbänden bzw. Ländern.

Von Capt. Dominic Z'graggen

FTL-Seminar

Die FTL Working Group der European Cockpit Association (ECA) hat dieses Jahr zum ersten Mal zu einem FTL-Seminar eingeladen. Ziel dieses Kurses war es, das Wissen über die EASA FTL Regeln zu verbreiten und nebenbei wieder neue Mitglieder für die ECA FTL Working Group (WG) zu finden.

Da ich noch neu in der FTL WG bin, habe ich natürlich am Seminar teilgenommen. Ich hatte die Erwartung, dass wir uns intensiv mit den FTL-Tabellen und Limits auseinandersetzen würden. Das Seminar hat dann allerdings keine einzige FTL-Tabelle präsentiert! Im Nachhinein weiß ich nun auch warum. Die Tabellen sind zwar jener Teil der FTL-Regeln, der viel häufiger benutzt wird, und den wir Pilot:innen alle besser kennen. Aber eigentlich ist der erste Teil der EASA-Regeln, nämlich die General Rules, also die Definitionen und Verantwortlichkeiten, der wichtigere Teil. Aber der Reihe nach:

EASA FTL hat zwei Teile:

1. Die General Rules, zu finden unter ORO.FTL.100-125 und
2. Die prescriptive rules, ORO.FTL.200-250.

In den prescriptive rules finden wir die bekannten Tabellen, also z.B. maximum daily flight duty period in Abhängigkeit der Anzahl an Sektoren oder die Ruhezeiten in Abhängigkeit der Arbeitszeiten. Die zwei Vortragenden, Capt. (retired) Carsten Reuter und Capt. Matthias Baier, Vorsitzender der ECA FTL WG, sind seit einer gefühlten Ewigkeit mit

dem Thema FTL betraut, d.h. sie waren in der Phase, in der die heutigen EASA FTL Regeln geschrieben wurden, schon mit dabei und können deshalb viel darüber erzählen. Vor allem auch, wie diese Regeln beim Erstellen gedacht waren. Und diese Tabellen waren eigentlich nicht dazu gedacht, dass alle Airlines sie 1:1 in ihr jeweiliges OM-A kopieren. Die Airlines hätten sich eingehend mit ihrer spezifischen Operation befassen und die Limits dann entsprechend anpassen sollen., d.h. zusätzlich einschränken. Z.B. würde dann eine Airline mit vielen kurzen Sektoren und (zu) kurzen Turnaroundzeiten, die viele Delays hat, tiefere (Planungs-)Limits setzen, während eine Airline mit nur Langstrecken, womöglich Fracht, und wenig Delays, sich höhere Limits setzen könnte. Das wurde aber eher selten gemacht. Die meisten Airlines haben entweder nur die EASA-Tabellen kopiert, vor allem junge Airlines ohne Kollektivverträge. Ältere Air-

lines mit Gewerkschaften und firmenspezifischen Kollektivverträgen haben zwar die EASA-Regeln in ihr OM-A kopiert, aber im Kollektivvertrag nochmals strengere Regeln verankert.

Die Airlines hätten sich eingehend mit ihrer spezifischen Operation befassen und die Limits dann entsprechend anpassen sollen. Das heißt, sie zusätzlich einschränken.

Aber zurück zum ersten Teil, den general rules. Hier sind u.a. die Operator (aber auch die Crew Member)

Responsibilities beschrieben. Ein Beispiel: „An operator should have some kind of tool established to strive for an equal distribution of days off during a significant period of time (...at best 12 revolving months) as evenly as possible among crew members...“ Das bedeutet nun, dass Pilot:in 1 vielleicht jeden Monat minimum freie Tage hat, EASA würde hier nur min. 96 im Jahr fordern, und Pilot:in 2 mehr. Nun würde sich Pilot:in 1 bei seiner Planung beschweren, und die Planung würde sagen, aber es entspricht den Tabellen in EASA FTL! Diese Antwort wäre insofern nicht ganz richtig, da eben nicht nur die Tabellen aus dem zweiten Teil der EASA FTL erfüllt sein müssen, sondern eben auch die Regeln im ersten Teil. Wie gesagt, rein hypothetisches Beispiel! Aber wann immer sich ein Operator auf die Punkt-und-Beistrich-Auslegung der EASA FTL Tabellen beruft, sollte es gestattet sein, nochmals einen Schritt zurückzugehen und zu fragen, ob

die übergreifenden Ziele der FTL ebenfalls erfüllt sind. Und das alleroberste Ziel der FTL ist eine sichere Flight Operation.

Hierhin passt nun die nächste Komplexität: Die FTL-Regeln einer Airline mit KV sind nicht nur dazu da, sichere Flüge zu ermöglichen, sondern auch den Piloten ein Sozialleben zu ermöglichen. Und hier wird es interessant: Typischerweise würden wir sagen, nach x Stunden Dienst benötigen wir y Stunden Ruhezeit. Aus Safety-Sicht ist es allerdings umgekehrt: Wir benötigen y Stunden Ruhe vor einem Dienst, um dann x Stunden sicher fliegen zu können! Aus sozialer Sicht ist allerdings nach wir vor auch die Ruhezeit nach dem Dienst wichtig. Wie man sieht, ist es wirklich sehr komplex, in einem einzigen Regelwerk alle Anforderungen abzudecken. Schon bei einer einzigen Airline in einem Land. Für alle Airlines und alle Länder Europas ist das mit einem einzigen Set an Regeln fast unmöglich. Trotzdem hat das die EASA mit ihren prescriptive rules versucht, alle Operations abzudecken. Was dabei herausgekommen ist, kennen wir: FTL-Regeln, die nahezu alles zulassen. In Gesprächen wird auch schon zugegeben, dass dieser Bereich eigentlich zu groß ist. Und dass die Ränder dieses großen Bereichs mit einem Safety Risk Management kontrolliert werden sollten. Genauer gesagt mit dem Fatigue Risk Management (FRM). Doch zum Thema FRM ein anderes Mal.

Zurück zur

ECA FTL WG

und dem zweiten von zwei jährlichen Meetings:

1. Aktuelle Themen aus den verschiedenen Ländern

Luxemburg

Eine Frachtfluggesellschaft aus Luxemburg hat ihre maximale Flugdienstzeit in der Nacht von 11 h auf 10 h reduziert. Das FRM hat einzelne legs als Fatigue „Hotspots“ identifiziert (u.a. HKG-ANC und ORD-LUX im 2-Mann-Cockpit), und arbeitet nun mit Hilfe der Fatigue Reports an Entschärfungen. Die Empfehlung der Pilotenvertreter an die Pilotenschaft anderer Airlines ist, sich nicht auf die EASA oder die nationalen Luftfahrtbehörden (NAAs) zu verlassen, sondern die Sache selbst in die Hand zu nehmen und mit Datenanalyse auf Basis von Fatigue Reports dem Management Vorschläge zu unterbreiten. Unabhängig davon gab es im September einen mehrtägigen Streik, als Resultat gab es mehr Gehalt für alle.

Airlines vieler Länder (u.a. Belgien, Luxemburg) stellen klar fest, dass in Ihrer Operation die Empfehlungen des EASA Safety Information Bulletins 2023-05 „Possible Risks Emerging During Summer 2023“ nicht befolgt wurden. Siehe Link:



ECA FTL Experte Capt. (retired) Carsten Reuter

https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2023_05.pdf/SIB_2023-05_1#

Mehrere Airlines berichten von Einzelfällen, in denen unabsichtlich beide Piloten während des Fluges gleichzeitig geschlafen haben. Das stellt im jeweiligen Flight data monitoring (FDM) klar die höchste risk unit dar! In einer Airline wurde dadurch auch die gängige Praxis „aufgedeckt“, dass im 2-Mann-Cockpit von Langstreckenflügen controlled rest nicht als kurze (15-45 Minuten) Entschärfung einer ungeplanten Müdigkeit angewendet wird, so wie es in den Büchern steht, sondern als regelmäßige in-flight-rest (d.h. > 1 Stunde am Stück). Das stellt aber eigentlich ein 1-Mann-Cockpit dar, was natürlich nicht erlaubt ist. Auch im Hinblick auf die globalen Pilotenkampagnen gegen das zukünftig geplante 1-Mann-Cockpit (RCO, eMCO) ist es natürlich nicht förderlich, wenn Pilot:innen heute „beweisen“, dass es funktioniert, wenn 1 Pilot:in mehrere Stunden allein fliegt, während der andere schläft.

HUMAN PERFORMANCE

EASA FTLs

Fortsetzung

Niederlande

In den Niederlanden gibt es bei Pilot:innen zahlreiche Krankenstände, bis zu 20%, davon sind langfristige. In AMS droht eine Reduktion von Flugbewegungen von bis zu 15% aufgrund von Lärmbeschwerden von Anwohnern. Falls das kommt, würde die KLM mehr von anderen Flughäfen (Eindhoven, Maastricht, Rotterdam) abfliegen. Für die Pilot:innen würde das mehr pendeln bedeuten.

Transavia hatte einen kurzen Streik und hat sich dann mit dem Management geeinigt. U.a. auch in Bezug auf das Thema RCO. Bedenklich stimmt uns, dass Pilot:innen und Management bei Transavia über RCO verhandeln wollen! (Anmerkung: Dies ist nicht im Einklang mit den großen Pilotenverbänden IFALPA und ECA, die RCO komplett ablehnen!)

Rumänien/Bulgarien

Wizzair in Rumänien und Bulgarien benutzt limits klar als targets. Sie plant teilweise illegale Dienste, die nur mit Commanders discretion (CD) möglich sind. Ein Pilot wurde entlassen, nachdem er sich weigerte CD anzuwenden. Die Airline wird in Dutzenden von Fällen von Pilot:innen geklagt, meistens gewinnen diese auch. Wenn sich jemand fatigue-unfit meldet, wird er zur ärztlichen Untersuchung geschickt. Wizzair hat ein europäisches AOC, d.h. die EASA ist die zuständige Aufsichtsbehörde!

Italien

Bei ITA in Italien beginnt leider alles wieder bei null. D.h. es gibt noch keinen

KV und keine Fatigue Safety Action Group (FSAG), obwohl diese Dinge bei Alitalia vorhanden waren und das Personal und das Wissen noch verfügbar wären.

Spanien

In Spanien gibt es bei Ryanair kein Fatigue Management und CD ist normal procedure. Iberia-Pilot:innen sagen, dass der KV der beste Schutz ist. Bei Vueling werden Pilot:innen nach Fatigue-Unfit-Meldungen ins Büro zitiert und eine Software analysiert den Dienstplan. Wenn dabei herauskommt, dass die Müdigkeit aufgrund von Flugdiensten aufgetreten ist, ist das OK, wenn der Grund der Müdigkeit aber in der Freizeit liegt, wird 1 Tageslohn vom Gehalt abgezogen.

Deutschland

In Deutschland meldet Lufthansa, dass in ein bis zehn Jahren sehr viele Techniker in Pension gehen werden. Global fehlen vorausgesagt schon 2026 Techniker:innen. Eine Studie spricht von 450.000 Techniker:innen und 350.000 Pilot:innen, die in 10 Jahren global fehlen werden.



Die Teilnehmer des FTL Seminars

LH hat z.T. so alte FTL-Limits im KV, dass die EASA-Regeln besser sind. Bei einer Charterfluggesellschaft gab es zuletzt 15-20 Dienstplanänderungen pro Monat!

Über alle Ländern gesehen kann gesagt werden, dass es schon massiv an Personal mangelt, und die vorhandenen Pilot:innen deshalb an die Planungslimits heran geplant werden.

2. ECA Fatigue Survey vom Juli 2023

Die Umfrage unter den europäischen Piloten zum Thema Fatigue war ein voller Erfolg, was die Aufmerksamkeit und die Teilnahme von europäischen Pilot:innen betrifft, nicht so, was die Resultate betrifft. Diese wurden der EASA, den NAAs und den Airlines präsentiert – die Airlines waren naturgemäß nicht sehr begeistert von den Resultaten, allen voran Ryanair. Manche NAAs fanden es hingegen sehr gut, dass endlich auf Unzulänglichkeiten hingewiesen wird.

Die Resultate kann man im Bericht ab Seite 8 nachlesen.

3. EASA FTL Effectiveness Studie

Wie schon im März berichtet, läuft die EASA-Studie zur Überprüfung der derzeit geltenden Limits noch. Aktuell werden einige gezielte Fragestellungen analysiert, für jede Frage wurden 2-3 Fluglinien ausgewählt. Für die Fragestellung FDP3, die Flugdienstzeiten von > 11 h im unknown state of acclimatization untersucht, wurden Condor, Air Europa und **Austrian Airlines** ausgewählt.

PRESSE AUSSENDUNG

ACA Presseausendung kurz nach Bekanntgabe der Ergebnisse der Müdigkeits-Umfrage

OTS0071 5 CI 0582 NEF0006 CA

Mi, 30. Aug 2023

Luftfahrt/Tourismus und Freizeit/Studie/Sicherheit/Transport

Müde im Cockpit

Utl.: Eine aktuelle, EU-weit durchgeführte Umfrage zeigt Mängel im Sicherheitsmanagement auf. =

Flughafen Wien (OTS) - Sekundenschlaf im Cockpit, unzureichende Ruhezeiten zur Verhinderung kumulativer Ermüdung, Ausdehnung der Flugdienstzeiten über das gesetzliche Maximum hinaus: Ein neu veröffentlichter Bericht zeichnet kein gutes Bild vom Risikomanagement bei Ermüdung (Fatigue Risk Management – FRM) in der europäischen Luftfahrt. Der Bericht "A fatigue survey of European Pilots" des Beratungsunternehmens für Flugsicherheitsmanagement Baines Simmons analysiert die Antworten von fast 6.900 europäischen Piloten und Pilotinnen aus 31 Ländern. Der Bericht zeigt nicht nur signifikante Indikatoren für Müdigkeit im Vorfeld der hektischen Sommerzeit auf, sondern auch strukturelle Mängel im Umgang der europäischen Fluggesellschaften mit dem Müdigkeitsrisiko.

Drei von vier Pilot:innen erlebten in den letzten vier Wochen mindestens einen Sekundenschlaf während des Betriebs eines Flugzeugs - und ein Viertel berichtete von fünf oder mehr Sekundenschlafsituationen. Darüber hinaus gaben 72,9 % der Pilot:innen an, dass sie sich zwischen den Einsätzen nicht ausreichend von der Müdigkeit erholen konnten. Weiters zeigt der Bericht einen besorgniserregenden Trend bei der Verlängerung von Flugdienstzeiten auf: fast jeder fünfte Pilot verlängerte seine/ihre Flugzeit nach eigenem Ermessen (Commander's Discretion, CD) innerhalb der letzten vier Wochen zweimal oder öfter. Weiters äußerten mehr als 60 % der Piloten und Pilotinnen in unterschiedlichem Maße Bedenken hinsichtlich möglicher negativer Konsequenzen, wenn sie sich weigern würden, einen Flugdienst im Rahmen der CD zu verlängern (hier geben österreichische Cockpit-Crews etwas positivere Antworten).

Der Baines-Simmons-Bericht erscheint nur zwei Monate nachdem die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) vor dem Risiko einer erhöhten Müdigkeit des Flugpersonals während des Sommers gewarnt und die Fluggesellschaften aufgefordert hatte, ausreichende Puffer einzuplanen und sich nicht darauf zu verlassen, dass Pilot:innen ihre maximale Flugdienstzeit systematisch verlängern. Die Ergebnisse des Berichts weisen jedoch auf eine andere Realität hin. Hinzu kommt, dass sich die Ergebnisse auf einen Zeitraum vor und zu Beginn der Hochphase des Sommerbetriebs beziehen (der Fragebogen lief vom 1. - 22. Juli 2023), d.h. es ist davon auszugehen, dass Ergebnisse im August/September kaum besser, sondern eher noch negativer ausfallen würden.

Der Bericht zeigt auch eine andere, eher strukturelle Dimension, die nicht nur während des Sommerbetriebs auftritt: Ein Beispiel dafür, wie das Risikomanagement bei Müdigkeit nicht so effektiv umgesetzt wird, wie es sein sollte, ist das Müdigkeits-Reporting. Nur 10,8 % der Pilot:innen gaben an, dass ihre Fluggesellschaft aufgrund von Müdigkeitsmeldungen betriebliche Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit vorgenommen hat, nur 13,2 % wählten die Option "Das Unternehmen kommuniziert gut mit der Besatzung über Müdigkeitsmeldungen", und nur 12 % gaben an, dass sie dem Meldesystem ihrer Fluggesellschaft vertrauen (in Österreich 21,8 %). Wie Baines Simmons bemerkt: "Ohne ein wirksames Meldesystem ist es unwahrscheinlich, dass die Fluggesellschaft ein genaues Bild von der Müdigkeit im Betrieb hat, was ihre Fähigkeit einschränkt, das Müdigkeitsrisiko durch die Umsetzung wirksamer Abhilfemaßnahmen zu bewältigen." (...)

Generell hat das durchführende Institut derzeit das Problem, dass sie zu wenige brauchbare Antworten bekommen, da Crews die Befragung z.T. abbrechen, da sie ihnen zu lange ist oder an jenem Punkt, wo sie ihre Zustimmung auf Verwendung der Resultate geben müssten.

Deshalb hier nochmals der Aufruf an alle Pilot:innen:

Wenn Ihr von Eurer Airline (oder Pilotenvereinigung) die Einladung bekommt, an einer Fatigue Studie/Umfrage teilzunehmen, füllt bitte die Umfrage aus. Unbedingt auch komplett, auch wenn es etwas aufwendig ist. Habt Vertrauen in den Datenschutz der ECA und der NLR (Netherlands Aerospace Centre). Dies ist EURE Chance, Veränderungen an den FTL-Regeln mitzugestalten! Eine Chance die es nur einmal im Jahrzehnt gibt!

FATIGUE

Die Resultate der europäischen Umfrage zu Müdigkeit im Cockpit der ECA

Von Capt. Dominic Z'graggen

Die Umfrage und der Zweck dahinter

Die European Cockpit Association (ECA) hat dieses Jahr zum ersten Mal alle Pilot:innen Europas zu einer gemeinsamen Umfrage zum Thema Müdigkeit im Cockpit aufgerufen. Um die Auswertung möglichst objektiv zu halten, wurde ein externes Beratungsunternehmen für Flugsicherheitsmanagement, Baines Simmons, beauftragt. Die Daten wurden im Zeitraum vom 1. bis 22. Juli 2023 erhoben. Mehrere Fragen bezogen sich auf einen vierwöchigen "Rückblick" und deckten damit eher den Beginn zur Sommerreisesaison als den Höhepunkt des Betriebs ab. Teilgenommen haben fast 6.900 europäische Pilot:innen aus 31 Ländern.

Der Bericht zielte darauf ab, die kontinuierliche Verbesserung des Müdigkeitsrisikomanagements bei europäischen Fluggesellschaften zu erleichtern. Außerdem sollte er wertvolle Erkenntnisse liefern, um die Sicherheitsaufsicht sowohl der nationalen als auch der europäischen Behörden zu stärken.

Resultate

Im Folgenden berichte ich vor allem über die gesamteuropäischen Resultate.

Für Österreich ist die detaillierte Auswertung und Verwendung der Resultate noch im Gange. Es haben 216 Piloten angegeben, unter einem österreichischen AOC zu fliegen. Allerdings mit Homebases in mehr als 10 verschiedenen Ländern. Dies können z.B. Pilot:innen sein, die bei EasyJet arbeiten, die einen Teil ihrer Flugzeuge unter österreichischem AOC fliegen lässt. Umgekehrt haben 119 Pilot:innen angegeben, in Österreich ihre Homebase zu haben. Davon 105 mit österreichischem AOC. Im Folgenden, wenn ich österreichische Zahlen präsentiere, sind die 119 Pilot:innen mit österreichischer Homebase gemeint.

1. Fatigue Risk Management



Quelle der Abbildungen 5 8 - 10: European Cockpit Association

53% (3625 Piloten) gaben an, dass das Ermüdungsrisiko bei ihrer Fluggesellschaft entweder "meistens nicht gut gemanaged" oder "nicht gut gemanaged" wird. Demgegenüber gaben nur 22% (1522) an, dass das Müdigkeitsrisiko "sehr gut" oder "meistens gut" gemanaged werde. In Österreich ist das einiges besser: Nur 24% gaben an, dass Müdigkeitsrisiken nicht gut (oder meistens nicht gut) gemanaged und 39%, dass sie sehr gut oder meistens gut gemanaged werden.

Bei der folgenden Auswahlfrage wählten nur 82% die Option "Ich weiß, wie man einen Müdigkeitsbericht einreicht". Das heißt im Umkehrschluss, dass 18% der Pilot:innen nicht wissen, wie man einen Müdigkeitsbericht einreicht. In Anbetracht der Schlüsselrolle, die die Meldung von Müdigkeit bei der Ermittlung von Müdigkeitsrisiken spielt, und der Tatsache, dass die Meldung von Gefahren (einschließlich Müdigkeit) für die Betreiber bereits seit langem vorgeschrieben ist, ist diese Zahl besorgniserregend. Ös-

2. Commander's Discretion

Extending flight duties

**1 IN 5
PILOTS**

used **Commander's Discretion** ('CD') to **extend** flight duties **twice or more** in the past 4 weeks



**3 IN 5
PILOTS**

are - slightly - moderately - highly - **concerned** about **negative consequences** if they **refused** to extend a flight duty under CD



terreich ist auch hier viel besser: 92% wissen, d.h. nur 8% wissen nicht, wie ein Fatigue Report auszufüllen ist.

Eine Antwort war, ob die Pilot:innen denken, dass die Müdigkeitsberichte zu betrieblichen Veränderungen geführt haben, um die Sicherheit zu verbessern. Hier gaben nur 11% an, dass sie das glauben. In Österreich 21%. Auch sehr besorgniserregend ist die Antwort, dass nur 12% der Pilot:innen ihrem Fatigue Reporting System vertrauen. In Österreich 27%. 44% der Pilot:innen gaben an, dass ihr Müdigkeitsmeldesystem leicht zugänglich ist. Bei dieser Frage gab es fast die höchste Streuung: Österreich mit 70% schneidet am besten ab, Irland mit 10% am schlechtesten. Da das Meldesystem für Müdigkeit naturgemäß von übermüdeten Personen genutzt wird, muss es leicht zugänglich sein, damit die Meldequote für Müdigkeit den Grad der Müdigkeit im gesamten Betrieb widerspiegelt. Insgesamt gaben 25% der Piloten an, dass die Berichte schnell und einfach auszufüllen sind. Österreich 43%. Dies ist ein geringerer Anteil als der, der sie leicht zugänglich findet. Dies könnte auf den Umfang der Informationen zurückzuführen sein, die in einigen Müdigkeitsberichten erfasst werden, sowie auf die Benutzerfreundlichkeit des Systems.

Hier ein Appell der FTL WG an alle Pilot:innen: Es mag zwar mühsam sein, einen Fatigue Report korrekt und vollständig auszufüllen. Aber es sollte uns das wert sein, der Airline und der nationalen Behörde (NAA) verlässliche und gute Daten zur Verfügung zu stellen. Ohne diese Daten wird sich sicher nichts ändern am Regelwerk!

Der Bericht zeigt einen besorgniserregenden Trend bei der Verlängerung von Flugdienstzeiten auf: 19% der Pilot:innen nutzte das Ermessen des Kommandanten (Commander's Discretion, CD), um Flugdienstzeiten zu verlängern, innerhalb der letzten vier Wochen zweimal oder öfter. Darüber hinaus äußerten mehr als 60% der Pilot:innen in unterschiedlichem Maße Bedenken hinsichtlich möglicher negativer Konsequenzen, wenn sie sich weigern würden, einen Flugdienst im Rahmen der CD zu verlängern.

Nur zwei Monate vor der Umfrage hat die EASA vor dem Risiko einer erhöhten Müdigkeit des Flugpersonals während des Sommers gewarnt und die Fluggesellschaften aufgefordert, ausreichende Puffer einzuplanen und sich nicht darauf zu verlassen, dass die Pilot:innen ihre maximale Flugdienstzeit systematisch



FATIGUE

Europäische Umfrage zu Müdigkeit

Fortsetzung

verlängern. Die Ergebnisse des Berichts weisen jedoch auf eine andere Realität hin.

Wie bei vielen Fragen, steht hier Österreich etwas besser da: Nur 10% haben CD 2-mal oder häufiger angewandt und 45% fürchten Konsequenzen. AOCs in Malta, Spanien und Irland schneiden hier am schlechtesten ab mit bis zu 45% Piloten, die mindestens 2-mal in 4 Wochen CD angewandt haben. Doch auch wenn Österreich hier ziemlich gut dasteht, soll der Blick auch auf Länder gerichtet werden dürfen, in denen die Planung anscheinend weniger knapp ist, am besten sind hier Finnland, die Niederlande, die Schweiz und Luxemburg.

3. Sekundenschlaf

Microsleeps in the cockpit

3 out of 4

pilots experienced at least **one** microsleep & 1 out of 4 pilots reported 5 or more microsleeps whilst operating an aircraft in the past 4 weeks



1 out of 3

had - usually - always - insufficient rest to prevent cumulative fatigue

Während der Hochphase der Sommersaison, in den vier Wochen vor der Befragung, berichteten 76% der Befragten von mindestens einem Sekundenschlaf im Cockpit während des Flugdienstes. Wir wissen zwar nicht, in welcher Flugphase diese Sekundenschlafsituationen auftraten, aber alle, die während des Sinkflugs, des Anflugs und der Landung auftreten, sind mit einem erhöhten Flugsicherheitsrisiko verbunden. Daher sollte der Sekundenschlaf dem Betreiber über das Müdigkeitsmeldesystem gemeldet werden. Jeder Betreiber, der diese Meldungen nicht sieht, sollte die Wirksamkeit seines Müdigkeitsmeldesystems überprüfen, um sicherzustellen, dass der Sekundenschlaf nicht übersehen wird. In Österreich war es mit 59% der Pilot:innen ebenfalls die Mehrheit, die schon mal ungewollt Sekundenschlaf hatte. Dies ist nicht zu verwechseln mit Organized Napping/Controlled Rest, was ein gewollter Schlaf ist.

Verwendung der Resultate

Diese Resultate sind natürlich kein objektives Urteil über ein Land, eine Airline oder Pilot:innen. Sie sind aber ein sehr valides Indiz dafür, dass die Sicherheitsrisiken durch Müdigkeit in vielen europäischen Fluggesellschaften nicht gut gehandhabt werden. Idealerweise werden diese Resultate nun in den Ländern, mit Airlines und den Aufsichtsbehörden zusammen analysiert, um dann ggf. Verbesserungen und Anpassungen vornehmen zu können.

Falls auch Ihr die Müdigkeit mal zu einem Briefingthema machen möchtet, kann ich den vollständigen Bericht nur weiterempfehlen, es sind 25 Seiten, die zu lesen sich lohnt. Hier der Link:

https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2023-08/A%20report%20on%20a%20fatigue%20survey%20of%20European%20Pilots_2023_FINAL.pdf

So wird etwa das Thema cumulative fatigue bzw. adequate time off between duties to recover from fatigue in diesem Bericht untersucht. Und das Thema Dienstplanstabilität, siehe Abbildung rechts.



ACCIDENT PREVENTION

IFALPA Accident Analysis & Prevention Committee Meeting in Helsinki, August 2023

Kurzbericht von Capt. (ret) Peter Beer

Sehr gut organisiert von den Freunden beim Finnischen Pilotenverband fand am 1. und 2. August ein Arbeitsmeeting in ihren Räumlichkeiten nahe dem Flughafen Helsinki/Vantaa statt.

Besprechungspunkte:

- ‚Pilot Self Assessment‘ (Piloten lesen nach ihren Flügen die Flugdaten aus). Ein kontroversieller Punkt. Es kann durchaus von Interesse sein, Details über den eigenen Flug zu erfahren,

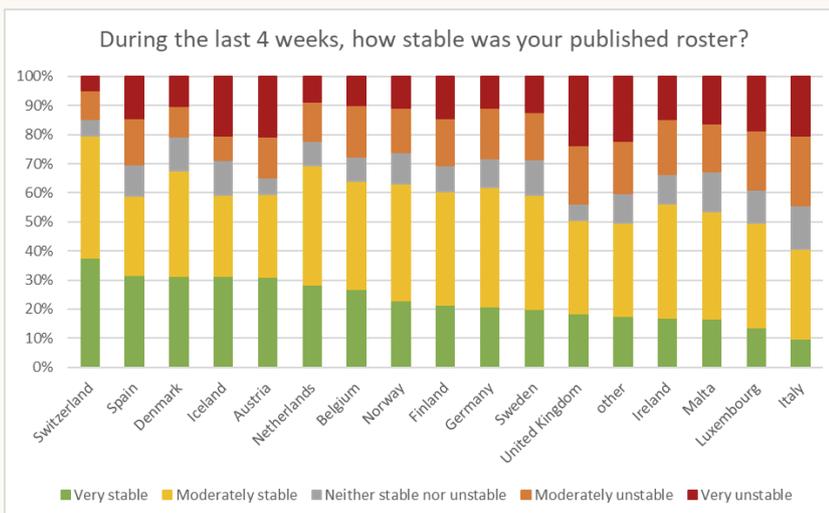


allerdings ist auch eine missbräuchliche Verwendung der Daten denkbar. IFALPA bleibt kritisch und besteht auf einen Vertrag zwischen der Personalvertretung und der Airline mit genauer Definition des Datenschutzes.

- Die Kollegen aus den Niederlanden befassen sich detailliert mit dem

‚VFDR-Virtual Flight Data Recorder‘, bei dem alle Daten sofort in die Cloud hochgeladen werden. Cybersecurity und Datenschutz sind dabei ganz heiße Themen. Viele derzeit eingesetzte Flugzeuge hätten bereits die Möglichkeit, allerdings sind damit hohe Kosten verbunden (Übertragungsbandbreite!).

- Rechtsanwalt Jay Wells aus den USA, vom ‚ALPA Legal Committee‘ informierte uns über ICAO Doc 10053 zu ‚Accident Data Protection‘.



Quelle: Baines Simmons Limited

Zukünftige Umfragen

Es ist noch nicht entschieden, ob es nächsten Sommer wieder eine Umfrage der ECA geben wird. Falls ja, werdet Ihr natürlich rechtzeitig von uns informiert. Und hier wieder der Appell: **Bitte nehmt Euch die wenigen Minuten, um die Umfrage komplett auszufüllen, und tragt damit zu einer besseren Zukunft bei!**

- Soziale Medien gehören für die meisten Pilot:innen zum Leben dazu. Welche negativen Effekte – eventuell – durch Postings entstehen können und ob IFALPA da aktiv werden soll, war ebenfalls Gegenstand langer Diskussionen.
- Datenschutz in Unfallberichten wirft ebenfalls Fragen auf. Durch z.B. Alter, Flugerfahrung lassen sich einerseits eventuell Personen identifizieren, andererseits sind Analysen, um Tendenzen zu erkennen, auf möglichst genaue Daten angewiesen (z.B. Sicherheitsanalysen im Zusammenhang mit der ‚age 65‘ Regulierung).
- Die Vorbereitung des größeren AAP Meetings im November in Indonesien war auch Inhalt der Arbeitsgruppe. ACA wird dabei wesentlich an einem Fortbildungskurs für Unfall-Untersucher beteiligt sein.

Unsere Profession in der Zukunft – ECA Industrial Working Group

Ein herzliches „Sveiki“ aus Riga!

Mitte September war die Zeit gekommen und die ECA Industrial Working Group traf sich zum gemeinsamen Austausch in Riga. Das Kernthema des Treffens war die Frage, mit welchen Herausforderungen sich Pilotengewerkschaften in Europa konfrontiert sehen und wie sich die ECA dazu positioniert.

Von F/O Emil Cimiotti

Es machte den Eindruck, als würde sich das halbjährliche, dieses Mal in Riga stattfindende Meeting der europäischen Pilotenvereinigung herumsprechen. So war es nicht verwunderlich, dass sich der Vertreter des lettischen Verkehrsministeriums vorstellte. Eine kurze Präsentation über den status quo der lettischen Luftfahrt folgte. Schnell wurde klar: lettische Luftfahrt und Air Baltic wird synonym verwendet. Es wurde deutlich mit welcher Dynamik sich Air Baltic in den letzten Jahren entwickelt hat. Wachstum für Air Baltic bedeutet Wachstum für Riga und Lettland. Dass Air Baltic zu den führenden Wet-lease Unternehmen in Europa gehört, stört das lettische Verkehrsministerium nicht. Westeuropäische Airlines wie Swiss oder Eurowings setzen vermehrt auf Air Baltic als Partner. Vergleicht man die Lohnkosten in der Schweiz oder Deutschland mit denen von Lettland, so scheint sich ein Muster zu ergeben. Soziale und arbeitsrechtliche Bedenken gibt es laut des lettischen Verkehrsministeriums nicht. Professional Affairs Director der ECA, Patrick Arpino, nutzte die Gelegenheit und machte dem lettischen Gesetzgeber deutlich, welche Probleme Wet-lease Operations mit sich bringen. „Ein Outsourcen der Produktion in Richtung billiger Operator darf in Europa nicht zum Standard werden“, so Arpino. Hier wurde wiederholt auf die aktuelle Wet-lease Kampagne der ECA aufmerksam gemacht.

Ein Dashboard, das die aktuelle Wet-lease Situation in Europa darstellt, findet sich auf der Website der ECA: <https://stories.eurocockpit.be/wet-leasing-in-europe/index.html>



Luftfracht post Corona. Cargo-Pilot:innen unter Druck?

Nach einer kurzen Pause widmete sich die Industrial Working Group dem nächsten Thema: Cargo Piloten während und nach der Covid-OPS. Piloten von Air France Cargo und Cargolux beschrieben ihre Situation während der Corona Ops. Kein Sektor in der Luftfahrt konnte so stark von den gesunkenen Frachtkapazitäten profitieren wie die Frachtluftfahrt. Volle Dienstpläne, sowie lange Layover in streng isolierten Hotelanlagen waren die Folge für die meisten Kolleg:innen. Zusätzlich wurden vermehrt Fatigue Events durch lange Dienste ausgelöst. Um den wirtschaftlichen Erfolg der Airlines zu sichern, gingen die Pilot:innen oft an ihre Grenzen. Einige FTL-Regelung gingen durch die Covid OPS der vergangenen Jahre verloren. Hier kämpfen vor allem die Pilot:innen von Cargolux um eine Rückkehr zu der alten FTL-Regelung. Der erste Streik in der Firmengeschichte von Cargolux am 15. September spricht für sich.

Quo Vadis Pilot Self-Assessment Software?

Der Einsatz von Pilot Self-Assessment Softwares nimmt in den letzten Jahren zu. Fluggesellschaften haben Softwares und Tools eingeführt, die es Cockpit Crews ermöglichen, nach jedem Flug ihre eigene Leistung zu beurteilen. Hierbei nutzen Airlines die von FDM generierten Daten und stellen diese ihren Pilot:innen als Meta Daten zur Verfügung. Auch wenn diese Systeme die Crews unterstützen sollen, sind noch einige Fragen ungeklärt. Die ECA weist darauf hin, dass sorgfältig über die unbeabsichtigten negativen Auswirkungen solcher Systeme nachgedacht werden muss. Negative Auswirkungen könnten firmeninterne Rankings unter Pilot:innen sein: Wer verbraucht am wenigsten Treibstoff? Wer landet sanft und wer eher hart? Ein unangebrachter Wettbewerb bis zu Mobbing könnte in extremen Fällen die Folge sein.

Pilot Self-Assessment Software bleibt ein zweischneidiges Schwert, welches in der Zukunft sicher noch eine größere Rolle spielen wird.



Gemeinsam beim ECA IND Working Group Meeting – Andreas Strobl und Emil Cimiotti

UV-Strahlen im Cockpit. Wo sind die internationalen Standards?

Über dieses spannende Thema informierte Damiano de Tomassi von Vereinigung Cockpit.

In der Welt der Luftfahrt, in der Sicherheit oberste Priorität hat, gibt es ein bisher wenig beachtetes Anliegen: UV-B Strahlen können die Cockpitscheiben nicht durchdringen. Langwellige, ultraviolette UV-A Strahlen, bekannt für ihre schädlichen Auswirkungen auf die Haut, kommen aber durch und setzen die Crew einer Strahlenbelastung aus. Crews auf Langstreckenflügen sind besonders betroffen, sowie Kolleg:innen, die viel in großen Höhen bei geschlossener Wolkendecke unterwegs sind.

Warum ist dieses Problem besorgniserregend? In erster Linie kann chronische UV-Exposition zu Hautschäden und einem erhöhten Risiko für Hautkrebs führen.

Flugbesatzungen verbringen unzählige Stunden im Cockpit und sind unwissentlich dieser versteckten Gefahr ausgesetzt. Darüber hinaus können UV-Strahlen die Sehfähigkeit beeinträchtigen und Augenkrankheiten hervorrufen. Die Bewältigung des Problems der UV-Strahlung im Cockpit von Flugzeugen ist nicht nur eine Frage des Komforts, sondern eine Frage der Sicherheit. Fluggesellschaften und Regulierungsbehörden müssen zusammenarbeiten, um innovative Lösungen zu entwickeln, die die Flugbe-

satzung vor schädlicher UV-Strahlung schützen. Diese Lösungen könnten spezielle Fensterbeschichtungen sowie UV-blockierende Folien umfassen, welche die Exposition minimieren. Schließlich machte Damiano darauf aufmerksam, dass es aktuell noch keine internationalen Standards gibt, welche die UV-A Belastung im Cockpit reglementieren.

Abschließend lässt sich festhalten, dass dieses Meeting der Industrial Working Group ein wichtiger Schritt in Richtung Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Sicherheit unserer Berufskol-

legen war. Die konstruktiven Diskussionen, Ideen und Vorschläge haben gezeigt, dass wir als Verband in der Lage sind, relevante Themen anzugehen jedoch noch immer viel Arbeit vor uns liegt!

Wir sind uns bewusst, dass die Herausforderungen in der Luftfahrtbranche vielfältig sind, aber mit vereinten Kräften und einem gemeinsamen Ziel vor Augen können wir positive Veränderungen in Europa

bewirken. Wir werden die besprochenen Punkte weiterverfolgen und eng mit den relevanten Partnern zusammenarbeiten, um die Interessen unserer Mitglieder bestmöglich zu vertreten.

Fluggesellschaften und Regulierungsbehörden müssen zusammenarbeiten, um innovative Lösungen zu entwickeln, die die Flugbesatzung vor schädlicher UV-Strahlung schützen.

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

#TWO PILOTS ALWAYS ON THE FLIGHT DECK

Folge 4

Mehr als Fliegen – Machine-Interface und Human Considerations

Die Serie wird gestaltet von F/O Tobias Radke

In den bisherigen Ausgaben der aca.info-Serie zum Thema Reduced Crew Operation (RCO) haben wir uns mit den verschiedenen Konzepten zu RCO beschäftigt und u.a. die problematischen Auswirkungen einer Extended Minimum Crew Operation (eMCO) auf unsere Arbeitsweise als Cockpit-Team beleuchtet. Weiterhin stellt RCO spätestens dann ein signifikantes Sicherheitsproblem dar, wenn eine Crew mit einem Abnormal konfrontiert ist: heutige Verkehrsflugzeuge sind schlichtweg zu komplex, um technische Störungen als Single Pilot abzuarbeiten, unabhängig davon, in welcher Flugphase sie auftreten. Pilotenverbände weltweit positionieren sich daher geschlossen gegen jegliche Versuche der Hersteller, Flugzeuge für eMCO zu zertifizieren.

Wie werden wir als Verkehrspilot:innen bereits heute von Themen wie dem administrativen Arbeitsaufwand und Fatigue während unserer Flugdienste herausgefordert? Ist unsere Arbeit vor diesem Hintergrund in einem eMCO Cockpit überhaupt leistbar? Und was passiert in einem für eMCO zertifizierten Cockpit, wenn ein Single-Pilot im Reiseflug ausfällt?

Der moderne Pilot und die digitale Vernetzung – Fluch oder Segen?

Electronic Flight Bags (EFBs) sind mittlerweile fester Bestandteil eines jeden Flugbetriebs. Einerseits ermöglicht uns die heutige Technologie eine wesentlich bessere Vernetzung mit den relevanten Schnittstellen sowie eine deutlich bessere Aufbereitung der für uns als Pilot:innen relevanten Informationen. Andererseits ist zu beobachten, dass mit voranschreitender technischer Entwicklung immer mehr Aufgaben auf die Crew übertragen werden, was zu einer steigenden Arbeitsbelastung für Pilot:innen führt.



Abbildung 1: zentrale Schnittstelle für jeden Piloten – das EFB

Zur Check-In Zeit an der Homebase erwartet die Cockpit-Crew ein Self-Briefing, wohingegen früher ein Briefing durch einen Dispatcher der Airline stattgefunden hat. Inzwischen sehen sich viele Piloten sogar gezwungen, das Briefing Package bereits vor dem Check-In und somit außerhalb der Arbeitszeit zu studieren, entweder, um die sehr knapp geplante Briefingzeit zu kompensieren oder um frühzeitig Unstimmigkeiten in der Planung zu erkennen – z.B. die Zuteilung eines Flugzeugs, welches aufgrund von Einschränkungen (MEL) oder Performance für einen Zielflugplatz ungeeignet ist.

Im Rahmen des Arbeitsalltags sind Pilot:innen neben den Anforderungen an ihre fliegerischen Fähigkeiten „Flugbetriebs-Manager“ geworden: sie sorgen u.a. für reibungslose Turn-Arounds,



Abbildung 2: Pilot Fatigue ist bereits heute auf Langstrecken- und Ultra-Langstreckenflügen ein ernstzunehmendes Problem

kommunizieren im Flug mit der Airline, schreiben Reports, führen selbständig MEL-Releases im Rahmen einer „Crew Based Maintenance“ durch und sorgen dafür, dass Passagiere ihre oft knappen Anschlussflüge möglichst noch erreichen.

Diese breit gefächerten Aufgaben sind nur in einem bewährten Cockpitteam bestehend aus mindestens zwei Pilot:innen zu bewältigen. Die Bestrebungen der Hersteller, ein eMCO Cockpit zu zertifizieren, lassen diesen Aspekt völlig außer Acht.

Human-Machine Interface

Eine Extended Minimum Crew Operation (eMCO), während der auf definierten Segmenten eines Langstreckenfluges nur ein:e Pilot:in im Cockpit anwesend ist, würde mit einem deutlich komplexeren Niveau an Automatisierungstechnik einhergehen. Mit komplexeren Autoflight und Flight Guidance Systemen steigen auch die Anforderungen an den Single-Pilot im Reiseflug, da er/sie bei einem fehlerhaften Ansprechverhalten des Systems die Situation alleine beherrschen muss. ECA weist in ihrem Positionspaper „The Concepts of Automation and Autonomy“ darauf hin, dass größere Risiken dadurch entstehen könnten, dass ein Single-Pilot im Reiseflug für lange Zeit nur Systeme überwacht. Der Grund hierfür ist, dass Menschen über einen längeren Zeitraum vergleichsweise „schlecht“ darin sind, Maschinen zu überwachen. Dies wiederum müsste im Rahmen eines Human-Machine Interface Designs berücksichtigt werden.

ACA, ECA und IFALPA begrüßen die Einführung zusätzlicher Automatisierungstechnik zur Unterstützung einer Crew, die aus mindestens zwei Piloten besteht. Die Zertifizierung eines eMCO-Cockpits, in der ein Pilot durch komplexere Autoflight Systeme ersetzt wird, stellt jedoch eine erhebliche Verschlechterung der Sicherheit in der Verkehrsluftfahrt dar.

Fatigue and Physiological Limitations

Basierend auf Daten, welche die European Cockpit Association (ECA) im July 2023 im Rahmen einer europaweiten Umfrage zum Thema Pilot Fatigue erhoben hat, lässt sich ganz eindeutig feststellen: Müdigkeit und Erschöpfung von Crews aufgrund hoher Arbeitsbelastung zählen nach wie vor zu den größten Gefahren für die kommerzielle Luftfahrt. Die auf Safety-Management und Luftfahrt spezialisierte Beratungsfirma Baines Simmons wertete kürzlich im Auftrag der ECA die Antworten von 6900 Piloten aus 31 Ländern aus.

Das Ergebnis: drei von vier Pilot:innen gaben an, innerhalb des letzten Monats mindestens einmal einen Sekundenschlaf erlebt zu haben. Fast 73% der befragten Crews berichteten, dass ihre Dienstpläne außerordentlich dicht sind und dass sie sich zwischen zwei Flugdiensten nicht ausreichend erholen können. Lediglich 12% der Pilot:innen vertrauen der Umfrage zufolge dem Fatigue Reporting System ihrer Airline. Besorgniserregend ist ebenfalls, dass Operator, deren AOC in Irland, Malta, Großbritannien oder Spanien ansässig ist, in der Erhebung ist besonders schlecht abschnitten¹. Die Flugbetriebe der meisten europäischen

Reduced Crew Operations (RCO), Folge 4

Fortsetzung



Low-Cost Airlines, die wegen ihrer schlechten Arbeitsbedingungen ohnehin in der Kritik stehen, sind in diesen Ländern beheimatet.

Je nach Art des Flugbetriebs äußern sich Fatigue bei Pilot:innen unterschiedlich: auf der Kurzstrecke stellen vor allem die hohe Anzahl an Flügen pro Tag und sehr frühe oder sehr späte Flugdienstzeiten über mehrere Tage hinweg eine Belastung dar. Für Pilot:innen auf der Langstrecke sind besonders Zeitverschiebungen und Nachtflüge eine Herausforderung; oft folgt auf einen Interkontinentaleinsatz nur eine unzureichende Ruhephase an der Homebase, bevor der nächste Langstreckeneinsatz beginnt. Eine eMCO löst das Problem der Fatigue unter Pilot:innen nicht, es verursacht sogar neue Risiken: wenn ein:e Pilot:in in einem für RCO zertifizierten Verkehrsflugzeug als Single-Pilot agieren muss, dann steigt während dem oftmals monotonen Reiseflug die Gefahr eines Sekundenschlafs signifikant an – mit keinem zweiten Piloten als „backup“. Verkehrsflugzeuge könnten somit schlichtweg führunglos durch unsere Lufträume fliegen.

Weiterhin ist damit zu rechnen, dass Dienstpläne, die bereits heute eine große Herausforderung für Pilot:innen darstellen, durch RCO noch dichter werden. Es wäre nur eine Frage der Zeit, bis eine eMCO Operation zur Anpassung der EASA FTL führen würde. Welche drastischen Konsequenzen eine weitere Arbeitsverdichtung für Cockpitpersonal haben kann zeigt der Fall Qatar Airways. Im vergangenen Jahr schlugen Piloten der Golf-Airline Alarm, da Qatar Airways die Inflight-Rest der Cockpitbesatzung nicht als Duty-Time wertet². Aufgrund dieser „kreativen“ Auslegung der FTL können die Pilot:innen der Golf-Airline deutlich mehr Langstrecken- und Ultra-Langstreckenflüge absolvieren, was zu erheblichen Fatigue Problemen unter Pilot:innen führt. Ein eMCO Konzept berücksichtigt außerdem nicht, dass

Pilot:innen in regelmäßigen Abständen physiologischen Bedürfnissen nachgehen müssen. Wie ein Toilettengang für einen Single Pilot im Reiseflug ablaufen soll ist bislang völlig unklar.

Incapacitations

Das Szenario einer Incapacitation stellt eines der größten Risiken einer eMCO dar. Das über Jahrzehnte weiterentwickelte Multi-Crew Konzept, wie wir es heute kennen, garantiert auch dann eine sichere Flugdurchführung, wenn einer der beiden Pilot:innen handlungsunfähig wird. Pilot:innen werden u.a. auch darauf trainiert, sog. „subtle incapacitations“ festzustellen und entsprechend zu reagieren.

Seitens der Hersteller konnte bisher nicht bewiesen werden, wie eine eMCO Operation im Falle einer incapacitation ein annähernd hohes Sicherheitsniveau gewährleisten kann. Die Pilotenverbände IFALPA und ECA lehnen daher jegliche Entwicklungen zu RCO konsequent ab.

Mehr Informationen

Mehr Informationen zum Thema Human-Machine Interface sowie autonomy und automation Lesen unsere Mitglieder im ECA Position Paper „Unmanned Aircraft Systems and the Concepts of Automation and Autonomy“:

https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2020-04/Automation_Autonomy_ECA_Briefing_Paper_20_0423_F_1.pdf

Endnotes

¹ Baines Simmons Safety Services – „A fatigue Survey of European Pilots“: https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2023-08/A%20report%20on%20a%20fatigue%20survey%20of%20European%20Pilots_2023_FINAL.pdf

² Reuters: Exclusive-Pilots raise alarm at Qatar Airways for doctored hours, hidden fatigue. <https://www.reuters.com/article/qatar-airlines-fatigue-trfn-idUSKBN2K11CS>

ACA TEAM

New Delegate für Female Pilots Working Group

Das bin ich. Vor nunmehr 18 Jahren begann meine Karriere in der Fliegerei als Flugbegleiterin. Direkt nach der Matura 2005 wollte ich – wie viele andere auch – die weite Welt sehen und dies war der Beginn einer sehr aufregenden und spannenden Zeit.

Nach einigen Jahren als Senior Flight Attendant wurde der Wunsch, mich weiter zu entwickeln so groß, dass ich beschloss, den Pilotenschein privat zu machen.

Auch Jahre später werde ich niemals meinen ersten Soloflug in der DA20 vergessen, genauso wenig wie meine Europatour in der DA42 als Abschluss der Ausbildung.

Nach Beendigung meiner Flugausbildung war ich nach wie vor als Flugbegleiterin tätig, habe aber immer gehofft, dass sich eines Tages mein großer Traum erfüllt und ich als Pilotin bei Austrian Airlines fliegen werde. In der Zwischenzeit war ich 2015/2016 einige Monate als Copilotin in Belize auf einer Caravan 208 unterwegs,

ein Erlebnis, das ich nie missen möchte. Neben San Pedro, Corozal und Belize City ging es auch nach Cancun, Guatemala City und Roatán.

Im Jahr 2017 wollte ich mich einer neuen Herausforderung stellen und wurde Trainerin in der Abteilung Flight Safety & Security, dies bis heute mit großer Begeisterung.

Immer auf der Suche nach neuen Aufgaben habe ich im Juni 2018 mein Masterstudium an der Donau – Universität Krems abgeschlossen und bekam nur wenige Wochen danach endlich die Chance, mich als Ready Entry bei Austrian Airlines zu bewerben.

Bis Mai 2019 arbeitete ich noch als Purser auf Airbus, Embraer und B767 und im Juni 2019 startete dann mein A320 Type Rating. Seit nunmehr knapp 4 ½ Jahren bin ich Copilotin auf dem A320, und kann es oft nicht glauben, dass mein Traum tatsächlich wahr wurde.

Ich verfolge die verschiedenen Aufgabengebiete und Tätigkeiten von ACA schon länger, auf die

Female Pilot Working Group wurde ich jedoch beim letzten Klartext-Workshop explizit von einer Kollegin angesprochen.

Mit großer Freude versuche ich in Zukunft diese Gruppe mit meinem Enthusiasmus für das Fliegen zu unterstützen und hoffe dabei auch zahlreiche andere Themengebiete näher kennenlernen zu dürfen.

Obwohl ich zurzeit noch in Karenz bin und die gemeinsame Zeit mit meiner Familie genieße, freue ich mich schon wieder sehr darauf, ab April aktiv im Cockpit sitzen zu können.

Eure
Carina Schachinger



Das DACH Treffen mit Aeropers, VC und ACA



Am 22. September lud Aeropers zum Austausch der DACH Verbände nach Zürich ein. Schon am Vorabend traf man sich bei einem Abendessen in der Zürcher Innenstadt, zu dem unser Schweizer Schwesterverband einlud. Die Zeit konnte gut genutzt und viele Entwicklungen in den Flugbetrieben besprochen werden. Die Themen reichten vom letzten Abschluss bei LH, der Tarifierung von Discover, die neue "Wertschätzung der Vorerfahrung (1000 Stunden)" bei Condor, die als Folge des Personalmangels erfunden wurde. Bei diesem Konzept steigt man eine Gehaltsstufe höher ein, ohne die Senioritätsliste zu verändern. Wir erfahren auch, dass Swiss in der Schweiz das Instrument des Wet-lease recht intensiv nutzt, eine Entwicklung, gegen die die VC aktiv ankämpft.

ACA EVENT

1st Officers' LOUNGE

Eine Veranstaltung von ACA und vida

Knapp 60 Kopiloten:innen nutzten bei der ersten gemeinsamen Veranstaltung von Austrian Cockpit Association und Gewerkschaft vida Anfang September die Gelegenheit, sich im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung (im Andante, 1030 Wien) über die Schwerpunkte sowie den aktuellen Themen von ACA und vida zu informieren.

Den Auftakt machten ACA Präsident Andreas Strobl und Anton Fuszko, vida-Vorsitzender des Branchenausschusses Luftfahrt. Sie begrüßten die Gäste und sprachen über die Bedeutung und Wichtigkeit von Solidarität. Im Anschluss wurden in einer knapp zweistündigen Präsentation die Vorteile der ACA- und Gewerkschaftsmitgliedschaft erörtert.

Was bedeutet Solidarität und ist sie zu leben heute schwieriger?

Wir konnten den Teilnehmern den ACA Pilot Support, die ACA 24h-Notfallnummer und den Solidaritätsfonds erklären sowie ein paar Insights in ECA und IFALPA Arbeitsgruppen geben. Hierzu hielt unser RCO Delegate Tobias Radke einen Vortrag über den aktuellen Stand der Single Pilot Ops (SiPO) respektive extended Minimum Crew Operation (eMCO). Seitens Gewerkschaft vida wurde über den vida-Arbeitsrechtsschutz, die Bedeutung von Kollektivverträgen, die Wichtigkeit der nationalen Vernetzung über den Branchenausschuss Luftfahrt sowie über den aktuellen Stand des angestrebten österreichischen Branchenkollektivvertrags referiert.

Neben Astrid Schwarzwald durften wir als Gäste und Speaker den Betriebsratsvorsitzenden des fliegenden Personals bei Austrian Airlines, Rainer Stratberger, den Generalsekretär der Gewerkschaft vida, Philip Gastinger begrüßen. Philip Gastinger erläuterte gemeinsam mit Rainer Stratberger, wie Kollektivvertragsverhandlungen funktionieren und zeigten auf, wie dynamisch es in laufenden Verhandlungsrunden sein kann. Zum Abschluss hatten die Teilnehmer genug Raum für Fragen und Anliegen, die eine durchaus interessante Diskussion ergaben.



Die First Officers Lounge soll als neu ins Leben gerufene Plattform unseren Kopiloten:innen eine Gelegenheit bieten, sich im Rahmen einer geschlossenen Veranstaltung kennenzulernen, Fragen an die Organisationen zu stellen, sowie die Wichtigkeit einer Mitgliedschaft bei der ACA und der Gewerkschaft vida zu erkennen. Nach diesem gelungenen Auftakt in eine neue, modernere Art eines Kopiloten-Stammtisches konnten wir mit diesem Event neue Mitglieder für die ACA begeistern und wollen diese Veranstaltung kommendes Jahr wiederholen um sie bereits im frühen Stadium ihrer Karriere für ACA und Gewerkschaft zu gewinnen.



aca

vida

PROFESSIONAL

Just Culture Conference - in Wien

Am 14. und 15. September fand in Wien die jährliche Eurocontrol 'Just Culture Conference' statt. Für ACA nahmen Christian Flatschart und ich daran teil.

Von Capt. Martin Pletzer

Just Culture ist in der Luftfahrt ein Begriff, der spätestens seit der Gesetzgebung auf europäischer Ebene durch EU Reg. 376/2014 angekommen und akzeptiert ist. Der Sicherheitsstandard in der kommerziellen Luftfahrt beruht auf der Analyse von Vorkommnissen oder 'Fehlern' - sowie dem Lernen daraus. Häufig sind es aber für sich allein betrachtet unscheinbare Ereignisse, die sich durch Kombination mit anderen Faktoren in gefährliche oder sogar katastrophale Situationen auswachsen können. Deshalb ist es wichtig, dass Abweichungen oder Fehler gemeldet werden, bevor es zu sicherheitskritischen Vorfällen kommt.

Jene, die Fehler melden, sollen geschützt werden. Sie sollen keine Angst vor persönlichen Nachteilen haben müssen, die ihnen aus der Meldung entstehen könnten, sofern nicht grobe Fahrlässigkeit, Vorsatz oder eine grobe Missachtung eines anerkannten beruflichen Standards zum Fehler geführt hat.

In der Luftfahrt ist dieses Prinzip inzwischen auch organisatorisch implementiert. Diese Konferenz machte deutlich, dass Just Culture in anderen Hochrisikobranchen noch nicht so weit entwickelt ist.

Just Culture ist kein Begriff, der im nationalen Strafrecht Anwendung findet.

Internationale Vortragende aus den Branchen Gesundheit, Atomenergie, Eisenbahn und Schifffahrt erläuterten ihre Sichtweise auf Just Culture und ihre Fortschritte bei der organisatorischen und kulturellen Implementierung eines 'blame-free environment'. Auch wenn man in Betracht zieht, dass andere Ausgangssituationen und Strukturen vorherrschen; diese Branchen haben noch einen weiten Weg vor sich, um jenen Level an Just Culture zu erreichen, der in der Luftfahrt – zumindest in Europa – inzwischen als selbstverständlich gilt.

Es gibt jedoch auch in unserer Branche noch Bereiche im Rahmen der Just Culture, die noch

nicht zufriedenstellend gelöst sind, etwa die Schnittstelle zu staatlichen Strafgerichtsbehörden. Just Culture ist kein Begriff, der im nationalen Strafrecht Anwendung findet. Hier geht es nach wie vor darum, einen Schuldigen zu finden und gegebenenfalls zu bestrafen. Auch die EU-Gesetzgebung sieht ausdrücklich vor, dass nationale Strafrechtvorschriften nicht overruled werden können. Genau auf diese Diskrepanz zielt die langjährige Initiative von Eurocontrol: Vertreter der Luftfahrt und der nationalen Gerichtsbarkeiten wie Richter und Staatsanwälte an einen Tisch



zu bekommen, ihre Sichtweisen auszutauschen und gegenseitiges Verständnis zu fördern. Erfreulicherweise nahmen auch zahlreiche Richter und Staatsanwälte aus ganz Europa an dieser Konferenz in Wien teil. Für die Zukunft bleibt zu hoffen, dass der systemische Ansatz von Just Culture auch in die strafrechtliche Beurteilung von Vorfällen Einzug findet.

Quote of the month

"Wir sind bereit, wenn Tarom zusammenbricht. Ein Land braucht keine eigene Fluggesellschaft. Schauen Sie sich Ungarn an, die Leute zahlen nicht für bankrotte Unternehmen."

József Váradi, CEO Wizz Air am 03.10.2023 im Online-Magazin monitorulcj.ro

HUMAN PERFORMANCE

Drei Pfeiler – drei Möglichkeiten, sich Hilfe zu holen.

Schichtdienst, Fatigue, Schlafprobleme. Dann vielleicht noch eine familiäre Krise. Das wird dann manchmal zu viel. Hier hilft unseren Mitgliedern der ACA Pilot Support.

Jetzt neu mit drei ACA Pilot Support Peers!

Von Astrid Schwarzwald

Jede/r erlebt einmal ein Tief. Aber es soll keine Krise daraus werden. ACA Mitglieder können deshalb den ACA Pilot Support in Anspruch nehmen und aus der Liste der ausgewählten Profis wählen. Seit dem Herbst 2023 bieten wir zudem ein niederschwelligeres Angebot für den Erstkontakt an: ACA Pilot Support Peers. Das sind Pilot:innen, die bei einem Luftfahrtunternehmen beschäftigt sind und nach den Richtlinien der EASA und Austro Control ausgebildet wurden. Dadurch erweitern wir unser Angebot und bieten den Mitgliedern nun drei Möglichkeiten für einen Erstkontakt bzw. für die Beratung:

1. **ACA Peers**
2. **Luftfahrtpsycholog:innen**
3. **Lebens- und Sozialberatung**

Die Beratung ist auf Wunsch vollkommen anonym, auch gegenüber ACA (beim Erstkontakt mit den Psycholog:innen reicht die Angabe der ACA Mitgliedsnummer; ein Austausch mit ACA findet darüber nicht statt). Die ersten drei Konsultationen werden finanziell von ACA übernommen.

Zu den Psycholog:innen im ACA Pilot Support zählen:

Mag. Christian Czihak

Klinischer- und Gesundheitspsychologe, akkreditierter Luftfahrtpsychologe (ACG)

Dr. Wolf-Dietrich Zuzan

Klinischer- und Gesundheitspsychologe, akkreditierter Luftfahrtpsychologe (ACG)



Foto: © Linus Warnecke

Dr. Alois Farthofer

Arbeits- und akkreditierter Luftfahrtpsychologe (ACG),
Klinischer Psychologe

MMag. Barbara Baumgartner

Klinische- und Gesundheitspsychologin, Notfallpsychologin

Mag. Christine Lewandowski

Dipl. Lebens- und Sozialberaterin, Ehe- und Familienberatung

Die Kontaktdaten der Psycholog:innen im ACA Pilot Support, und der Lebens- und Sozialberaterin findet man auf der ACA Website unter <https://www.aca.or.at/mitgliederbereich/pilot-support/>

Wer mit unseren ACA Pilot Support Peers in Kontakt treten möchte, kann folgende E-Mailadresse verwenden: peers@aca.or.at. Mails an diese Adresse gehen an alle drei Peers – wird empfohlen, wenn es dringend ist. Einfach eine Mobilnummer hinterlassen, dann wird schnellstmöglich reagiert. Derzeit stehen folgende ACA Mitarbeiter als Peers zur Verfügung (Achtung: kein individueller 24/7 Support):

- F/O Theresa Kammerer
- Dr. Capt. Franz Brunhofer
- Capt. Dominic Z'graggen

Die ACA Peers können auch direkt kontaktiert werden: vorname.nachname@aca.or.at.

Zu Besuch in Australien

Frühling und Sommer stehen vor der Tür ...

Für die Piloten-Kollegenschaft in Australien. Wie sich die Bilder gleichen, eine starke Verkehrszunahme, Personalmangel und am 15. September begannen die Schulferien. Was bietet der Australische Pilotenverband ‚AFAP‘ seinen Mitgliedern? Lizenzverlustversicherung, ein ‚Member-Assistance Programm‘ und einen Fonds ähnlich dem ACA-Solifonds. Auch dort wünscht man sich mehr Mitglieder und wirbt auf Luftfahrtveranstaltungen, hier beim ‚PACDEFF - The Pacific and Australasian CRM Developers‘ and Facilitators‘ Forum‘.

Peter Beer war als Sprecher auf der ‚PACDEFF‘ in Brisbane/ Queensland, um über das Europäische CRM und Pilot Support Programme zu berichten. Obwohl das nicht im Zusammenhang mit ACA war, nutzte er die Gelegenheit, um Kontakte zu den Australischen Kollegen zu pflegen.



Plattform komplexe Arbeitswelten

Ende Mai fand die diesjährige Jahrestagung der Plattform 'Menschen in komplexen Arbeitswelten' in Wiesbaden statt. Ich durfte dabei ACA vertreten, war aber nicht allein, denn auch Peter Beer, AAP Experte und ehemaliger ACA Präsident war vor Ort.

Von Capt. Christian Flatschart

Peter war von der Plattform eingeladen worden, einen Vortrag über „Führungswerkzeug Checklist & Procedure in kritischen Situationen“ zu halten, bei dem ich ihm assistieren und meine Erfahrung einbringen durfte. Der Vortrag fand, wie bei Peter nicht anders zu erwarten, großen Anklang im Auditorium. Wir konnten die verschiedenen Arten der Checklisten, mit all den Vor- und Nachteilen und mit allen möglichen Fehlern darstellen. Untermauert wurde das Ganze anhand eines Unfalls, bei dem die Nichtverwendung einer Checkliste zu einem Gear Kollaps geführt hatte.

Die beiden Tage in Wiesbaden waren geprägt von spannenden Impulsreferaten, gehalten von verschiedenen Experten aus der chemischen Industrie, der Medizin, der technischen Industrie und natürlich auch der Luftfahrt. Eines zeigt sich querbeet über alle Bereiche, in denen Menschen im komplexen Umfeld arbeiten und Entscheidungen treffen müssen: der Faktor Mensch spielt eine sehr große, nicht zu unterschätzende Rolle. Aber das ist für uns ja nichts Neues.

Generell kann man sagen, wir sind dank der jahrelangen Bemühungen und der vielen Trainings, die wir in diesem Bereich halten, sehr gut aufgestellt. Bei vielen Vorträgen war es für uns also nicht immer neu, was wir hörten, vielmehr war es eine Bestätigung 'unserer' Verfahren und Trainingsinhalte, gestützt durch wissenschaftliche Arbeiten und Untersuchungen.

Alles im Griff

So hatte zum Beispiel ein Vortrag mit dem Titel „Alles im Griff“ - die Punkte Vertrauen, Sicherheit vermitteln und Selbstführung als Keypoints. Das Ziel des Vortrag war es, darzustellen wie man das



Team in Drucksituationen effizient führen kann. Vertrauen bedeutete im Vortrag, die Basis für ein offenes Miteinander zu schaffen. Durch berechenbares Verhalten und dem Aufzeigen von Grenzen schafft man eine psychologische Sicherheit für die Teammitglieder. Und somit wieder eine Vertrauensbasis. Trotz möglicher eigener Belastung Ruhe, Gelassenheit und Zuversicht ausstrahlen, Vorbildverhalten, all dies vermittelt Sicherheit.

Als Leader seinen eigenen Stress im Griff zu haben und fokussiert zu bleiben, das verbindet man mit dem Begriff Selbstführung. Dies bedingt aber auch eine gute Form der Selbstreflexion. Respekt, Wertschätzung und Vertrauen – so manchem von uns sicher noch von vielen CRM Trainings zum Thema Briefing im Bewusstsein – wäre unser Pendant. Neben *disavow perfection, engage the crew, etc.* Ein guter Punkt des Vortrages war, sich der Balance zwischen Demut, Imperfektionstoleranz und der eigenen Vulnerabilität bewusst und für sie verantwortlich zu sein.

Zwischenfall am Containerschiff

Ein Thema, auch dieses ist uns schon bekannt – Stichwort unterschiedliche Kultur in verschiedenen Ländern –, war die Schwierigkeit der interkulturellen Teamkommunikation beim Zwischenfall eines Containerschiffes, das den Suezkanal blockierte. In einer homogenen Kultur ist die Barriere durch die gleiche Kultur, die gleiche Ausdrucksweise und ähnliche Prozesse wesentlich geringer, noch dazu, wenn wir vielleicht auch noch die gleiche Muttersprache haben.

Sich wohlfühlen im Team

Ein wesentliches Merkmal eines funktionierenden Teams ist auch die psychologische Sicherheit. Mehrere Vorträge betonten die



Die 80 Teilnehmer der Veranstaltung

Wichtigkeit des sich Wohlfühlens in einem Team. Nur wenn wir es als Führungskraft schaffen, ein Team zu formen in dem sich alle Mitglieder engagieren können, haben wir die Gewähr, dass im Falle des Falles auf sich ereignende oder verändernde Umstände hingewiesen wird.

Message Communication

Ein weiteres Thema war der Umgang mit der Formulierung der Message. Wir sind erzogen worden, in der sogenannten „high context communication“ Form zu kommunizieren. Das heißt, wir wollen im Umgang miteinander höflich sein, wir wollen das Verhältnis mit dem Gegenüber nicht belasten. Wir gehen dabei davon aus, dass der Kommunikationspartner unsere Zwischentöne wahrnimmt, und auch – richtig – versteht. Wie oft wir dabei scheitern, hat sicherlich jeder von uns schon erlebt. Wenn es aber wichtig und dringend ist, dann hilft nur eine eindeutige, klare Formulierung. Ohne Zwischentöne, eher befehlsartig. „If it is serious, sound serious.“

Fazit

Gut ist es, wenn wir als Führungskraft möglichst alle Tools parat haben. Wenn wir empathisch und der Situation angepasst reagieren und kommunizieren. Wenn wir das Team, so wie immer wieder in vielen Trainings angesprochen, so früh wie möglich formieren, am besten im Joint Briefing. Dann haben wir eine Chance, bestmöglich auf alle Ressourcen des Teams zurückgreifen zu können. Nutzen wir die Teamperformance, um in schwierigen Situationen bestmöglich bestehen zu können.

Neben all den vielen Vorträgen konnten wir in verschiedenen Gruppen auch die Einsatzzentralen des Landes Hessen besuchen. Während ich die Gelegenheit hatte, die Feuerwehr und Rettungszentrale Hessens in Frankfurt kennenzulernen, konnte sich Peter von der Einsatzzentrale des Landeskrisenstabes ein Bild machen.

Eine gelungene Veranstaltung, die uns allen ein gutes Gefühl vermitteln darf. Denn die Wichtigkeit des Faktors Mensch, die Fähigkeiten, über die wir verfügen, in komplexen Situationen richtig zu entscheiden, sind in dieser Tagung bewusst präsentiert und gestärkt worden.

Kurzmeldungen

Neue EU Kommissare für GreenDeal und Klimaschutz bestätigt

Am 5. Oktober bestätigten die Abgeordneten des Europäischen Parlaments Maroš Šefčovič (Slowakei) als neuen GreenDeal-Kommissar und Wopke Hoekstra (Niederlande) als Kommissar für Klimaschutz. Die Neubestellung war nötig geworden, nachdem Frans Timmermans seinen Posten zurücklegt hatte. Bei ihrer Anhörung im EP verteidigten beide ein Emissionsreduktionsziel von 90% bis 2040. Kommissar Hoekstra stellte ein umfassendes Programm zur Förderung von Klimainitiativen und erneuerbarer Energien vor und betonte die Wichtigkeit, Subventionen für fossile Brennstoffe abzubauen. Er unterstützt die europäischen und globalen Luftverkehrssteuern als wichtige Einnahmequellen. Zusätzlich zu den Steuerinitiativen betonte Kommissar Hoekstra während seiner Anhörung die Bedeutung von CO₂-Preismechanismen und globalen Finanzierungsstrategien. Er betonte die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit zwischen den großen Emittenten zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe, auch im Luftverkehr.

Zu wenige Pilot:innen und Flugzeuge

2. Oktober. Wie aero.de berichtet, kann KLM nicht mit der Nachfrage auf der Langstrecke mithalten, da es sowohl an Flugzeugen als auch an Piloten mangelt. Wie die meisten Fluggesellschaften leidet KLM unter der langsamen Auslieferung neuer Flugzeuge. Mehr Pilot:innen werden benötigt, weil auf den längeren Sektoren wie etwa den Asienflügen Russland umrundet und fully enlarged geflogen werden muss. Ein Pilotenstreik konnte vor einigen Wochen abgewendet werden. Im Gegenzug zu den ausgehandelten Gehaltserhöhungen sieht der neue Tarifvertrag vor, dass auf bestimmten Strecken nur noch drei statt wie bisher vier Piloten eingesetzt werden.

BALPA fordert finanzielle Absicherung für Student Pilots

Nachdem im ersten Halbjahr 2023 drei große Flugschulen in UK in finanzielle Notlage gerieten und schließen mussten, und damit unzählige Pilot:innen in Ausbildung auf ihren Kosten (bis zu GBP 90.000) sitzen geblieben waren, mahnte BALPA bei den Mitgliedern des britischen Parlaments ein, endlich tätig zu werden und junge Menschen vor solch Situationen zu schützen. Die Pilotenausbildung zählt zu den teuersten Ausbildungen überhaupt. Siehe Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=W9JDRS65sao&t=157s>

ECA Security Working Group Meeting

In der ersten Oktoberwoche folgte ich der Einladung der ECA zum diesjährigen Herbstmeeting der Security Working Group, eingeladen dazu hatte der finnische Pilotenverband FPA.

Von Capt. Sebastian Feiner

Wie bei den meisten Meetings war die Organisation durch den lokalen Pilotenverband herausragend. Die zur Verfügung stehenden Hotels waren ausgezeichnet und auch der Meetingraum erfüllte sämtliche Anforderungen. Auch wenn Finnland das Land mit dem höchsten Kaffeeverbrauch pro Kopf ist (12kg/Jahr), lässt die Qualität doch ein bisschen zu wünschen übrig, vor allem wenn man aus einem Kaffee-affinen Land wie Österreich kommt, das war aber auch schon der einzige "Kritikpunkt".

Gemeinsam mit den Kollegen aus Frankreich, Finnland, Deutschland, Schweiz, Niederlande und Großbritannien, gab sich auch Gianluca Carpino, Technical Affairs Director der ECA die Ehre und vertrat das ECA Board. Ebenfalls anwesend, wie bei fast jedem Meeting war IFALPA Senior Technical Officer Arnaud du Bedat.

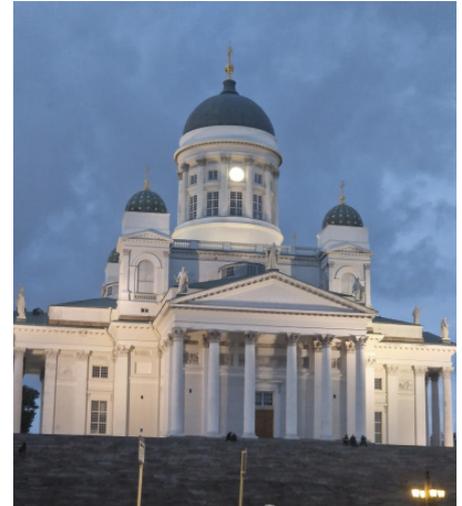
KI hilft beim Boarding

Der erste Vormittag stand ganz im Zeichen der „National Updates“. Der wahrscheinlich interessanteste Beitrag dazu kam aus der Schweiz. SWISS hat aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in Zürich grundsätzlich immer einen PAX Headcount zu machen. Da, wie wir wissen, immer die Chance besteht bei zwei Zählungen drei verschiedene Ergebnisse zu bekommen, bzw. so lange gezählt wird

bis der Headcount mit dem Loadsheet übereinstimmt, kommt es immer wieder zu Verspätungen. Um diese zu reduzieren, bzw. die menschliche Fehleranfälligkeit auszuschließen, experimentieren die Schweizer mit einem KI basierten Kamerateam, das während des Boardings die einsteigenden Menschen zählt. Die künstliche Intelligenz lernt dabei auch zwischen Bodenpersonal, Crew, Technikern und Passagieren zu unterscheiden. Ebenso soll erkannt werden, wenn ein Kind knapp hinter den Eltern einsteigt oder ein Infant am Arm gehalten wird. In möglichen weiteren Ausbaustufen könnten auch die Maße des Handgepäcks während des Boardings überprüft werden. Denkbar ist weiters, Bodenabfertigungsprozesse (Cleaning, Catering, usw.) zeitlich zu dokumentieren ohne dafür Ressourcen der Crew zu binden. Erste Test haben bereits stattgefunden und sind vielversprechend. Mit einer Einführung wird in ca. zwei Jahren gerechnet.

Versorgungsflüge ohne Transponder

Im Securitybereich kommt man derzeit um ein großes Thema natürlich nicht herum: Russlands Angriffskrieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen. Aufgrund der EU Sanktionen gegen Russland wurde die Zugverbindung zwischen Belarus und der russischen Enklave Kaliningrad unterbrochen. Da Kaliningrad aber in allen Bereichen auf eine Versorgung aus Russland bzw Belarus angewiesen ist, finden nun hunderte Versorgungsflüge statt. Diese führen meist von St. Petersburg in



westlicher Richtung durch internationalen Luftraum südlich von Helsinki vorbei nach Kaliningrad und auf der selben Route retour. Der Departure- bzw. Arrivaltraffic von HEL kreuzt diesen Verkehr in Nord-Süd Richtung. Viele dieser Versorgungsflüge sind militärischer Natur und sehen daher nicht immer die Notwendigkeit, ihren Transponder zu aktivieren. Was das für mögliche TCAS Szenarien bedeutet, kann sich, glaub ich, jeder vorstellen.

Aufgrund von GNSS Interferenzen im russischen Grenzgebiet kommt es bei manchen finnischen Flugplätzen, die nur mit einem RNP Approach ausgestattet sind, bei schlechtem Wetter zu tagelangen Airport Closures.

Remote Airport als Alternate?

In Skandinavien werden einige Airports als Remote Airport geführt, also ohne örtlichen Fluglotsen, und das Remoteairport-controlsystem überträgt Daten nur über EIN Kabel an die Lotsen. Da es im Fall von Sabotage oder elektromagnetischen Interferenzen kein Backup gibt, empfiehlt SAS bei solchen Airports nur mit einem Alternate zu planen, an dem nicht die selben Voraussetzungen vorherrschen.

GPS Jamming mit Folgen

Mittlerweile hat wahrscheinlich jeder von uns schon von GPS Jamming/Spoofing gehört. Vereinfacht gesagt ist der Un-



terschied, dass bei GPS Jamming kein Signal beim Empfänger (Flieger/Schiff) ankommt und bei Spoofing ein falsches. Normalerweise können Verkehrsflugzeuge ein falsches Signal erkennen und schließen es für die Positionsbestimmung aus. Was passiert aber, wenn sich das falsche Signal innerhalb der Toleranz befindet und langsam die vermeintliche Position des Flugzeugs verfälscht? Diese Frage können die Kollegen eines Fluges nahe der irakisch/iranischen Grenze beantworten. Deren Position wanderte während des Überflugs über dem Irak um ca. 40NM und führte beinahe zu einem unautorisierten Einflug in den Iran. Was im Iran passieren kann, wenn ein Flugzeug die Landesgrenzen verletzt, ist uns sicher dank der Ukrainischen B737 in Teheran klar. Nur durch eine Warnung auf 121,5MHz merken die Piloten, dass ihre Position nicht zuverlässig ist und entgingen damit einem Abfangmanöver oder vielleicht sogar einem Abschuss. Daher mein Apell an alle: Dreht die Guardfrequenz immer auf und überwacht sie auch, wie es in den SOPs bzw. Ops-Manuals verankert ist und haltet die notwendige Funkdisziplin ein. Jeder kennt die diversen Tiere, Marcos, Frankos usw. die sich auf 121,5 tummeln. Bitte vermeidet regelwidriges Verhalten auf dieser Frequenz, damit sie nicht andere genervt abdrehen und evtl. in kritischen Situation nicht mehr erreichbar sind oder mit einem Commloss durch die Luft fliegen.

Ob es im Fall des vorher erwähnten Fluges vielleicht sogar das Ziel war, das Flugzeug umzuleiten, wird nicht restlos

geklärt werden können. Die Technologie dazu hätten einige Länder. Ob sie gegen Zivilflugzeuge oder militärische eingesetzt wird, bleibt abzuwarten. Ausschließen würde ich es nicht.

Am Nachmittag des ersten Tages nahmen wir einige ältere ECA Position Paper unter die Lupe, um zu beurteilen, ob sie noch zeitgemäß sind, bzw. ob es überhaupt noch eine Notwendigkeit gibt, ein bestimmtes Thema mittels PP zu promoten.

Nach einem äußerst produktiven ersten Tag organisierte Timo von FPA eine kleine Walkingtour durch Helsinki, die mit einem exzellenten Abendessen abgeschlossen wurde.

Achtung bei Phishing Mails

Der zweite Tag drehte sich fast ausschließlich um die externen Arbeitsgruppen zu denen ECA SEC Delegates entsandt sind. Die Berichte aus der ECAC Cyber Security Study Group sind hier besonders erwähnenswert, da vermehrt Fälle von Phishing-mails auftreten. Bei diesen Mails fordert eine vermeintliche Airline auf, persönliche Daten für den nächsten Flug bekannt zu geben bzw. Reise- oder Kundenprofile zu vervollständigen. Da wir ja alle regelmäßig auch privat fliegen und es für uns nichts ungewöhnliches ist, Mails von einer Airline zu bekommen, sind wir vielleicht dankbare Opfer solcher Cyberattacken. Also, liebe Kolleg:innen, passt bitte auf, wenn euch ein solches Mail unterkommt. Man weiß nie, wieviele Heizdecken oder Kühlschränke man dabei versehentlich kauft.

EASA Studie

EASA hat eine mit 1,2 Mio € dotierte Studie in Auftrag gegeben, bei der untersucht werden soll, wie sehr sich Security Maßnahmen auf die Flight Safety auswirken. Leider wird der gegenteilige Fall, wie sich Safety Maßnahmen auf Security auswirken, dabei komplett außer Acht gelassen, da EASA sich per Definition mit Safety beschäftigt. Es bleibt zu hoffen, dass eine ähnlich finanzstarke europäische Organisation eine Gegenstudie finanziert.

ECAC Rep

Als ECA Repräsentant in der ECAC Security Training Task Force durfte ich ebenfalls von zwei Onlinemeetings berichten, bei denen das ECAC Guidance Material über „Security Training Programmes for Air Carriers“ sowie das „Inflight Security Training for Air Crews“ überarbeitet wurde. Einige Themenpunkte wurden in das Guidance Material zusätzlich aufgenommen bzw. klarer formuliert. Es bleibt zu hoffen, dass auch Österreich die entsprechenden Empfehlungen aufnimmt, auf nationaler Ebene umsetzt und in weiterer Folge die österreichischen Operators die eigenen Trainingsprogramme adaptieren.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen, gesponsort von FPA, ging es für die Teilnehmer des im Anschluss stattfindenden IFALPA Security Working Group Meetings auf das Schiff Silja Symphony für eine Überfahrt nach Stockholm und retour. Aber das ist eine andere Geschichte.

ECA LEGAL

Working Group Meeting

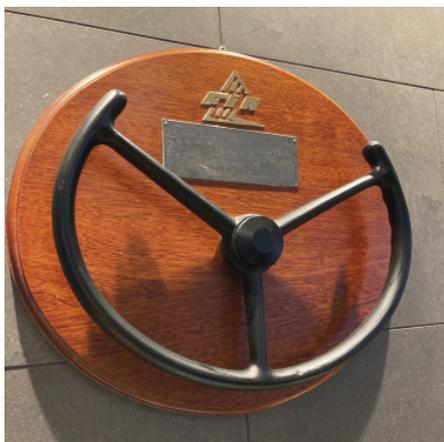
In dieser Arbeitsgruppe werden Gerichtsurteile besprochen, die Auswirkungen auf die Arbeitswelt der Pilot:innen haben können, bzw. andere Verfahren, die einzelne Member Associations beschäftigen.

Von Astrid Schwarzwald

Die ECA Legal Working Group wurde vom isländischen Verband FIA nach Reykjavik eingeladen, um einen aktuellen Fall von atypical employment aufzuzeigen, die Zurückhaltung der Behörden zu demonstrieren und gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Am Meeting nahmen Vertreter aus Lettland, Deutschland, Dänemark, Niederlande, die Vertreter der ECA, die Gastgeber und ich teil.

European Labour Authority

ETF hat gemeinsam mit ECA einen „complaint“ an ELA geschickt, indem auf die Wet-lease Problematik anhand des Unternehmens Smartlynx aufmerksam gemacht wurde. Feedback war, dass die Organisation zunächst mehr Belege braucht, um das weitere Vorgehen bestimmen zu können.



ECA arbeitet nun daran, diese Belege zu liefern (es geht hauptsächlich darum, dass die betreffenden Member Associations den Missbrauch bestätigen).

Ich konnte die Information liefern, dass ELA ein Workshop für Member States im November plant; es wurde beschlossen, dass die beim Meeting vertretenen Member Associations an jeweils ihre ELA Liaison Officer (es gibt für jeden Mitgliedsstaat eine/n) vor diesem Meeting das neue Position Paper on Atypical Employment senden und Gesprächsbereitschaft signalisieren. Wir konnten die österreichische Vertreterin bereits kennenlernen, auch sie wird mit dem Position Paper versorgt werden.

Bluebird

Der eingangs erwähnte Fall betrifft das Unternehmen Bluebird. Dieses Cargo-Unternehmen hatte alle beschäftigten Piloten (11) gekündigt; die Crews hatten dies nicht akzeptiert und sind während der Kündigungsfrist in den Streik getreten. Bluebird hat daraufhin FIA geklagt. Der Verband hat diese Verfahren zwar gewonnen (der Streik war gerechtfertigt), es hat aber nichts an der Sachlage geändert. In der Zwischenzeit beschäftigt Bluebird 130 neue Piloten, natürlich ohne sie anzustellen oder auch nur einen Personaldienstleister zu nutzen, sondern ausschließlich "self-employed" pilots. Alle Versuche, die nationale Aufsichts- oder die Zollbehörden zum Handeln zu bewegen (isländisches Recht wurde gebrochen), blieben bislang erfolglos. Während unseres Meetings kamen ein Rechtsanwalt von Deloitte und eine ehemalige Zollbeamtin und legten ihre Meinung zum Fall dar. Sie bestätigten, dass FIA im Recht sei. Im Laufe des Meetings wurde ein Schreiben der Legal

WG verfasst, das sich an die isländische Behörde richtet und dazu aufruft, das geltende Recht umzusetzen und endlich aktiv zu werden (die Pressemeldung der FIA ist auf Seite 27 zu sehen).

KI gegen atypical employment

Ignacio Plaza, stellvertretender Geschäftsführer der ECA und Mitglied der Legal WG erzählte, dass sich die Behörden in Spanien vermehrt der Verfolgung von atypical employment widmen und dabei KI einsetzen. Das hat zum Erfolg geführt und diese Beschäftigungsmodelle sind tatsächlich zurückgegangen.

Training Bonds

Roger Poulussen, Vertreter von VNV und Chairman der Gruppe macht auf die DIRECTIVE (EU) 2019/1152 *on transparent and predictable working conditions in the European Union* - die sogenannte „Transparenz“-Direktive aufmerksam und darauf, dass diese seit August 2022 in den Member States umgesetzt sein sollte. Damit sollten Training-Bonds (für Schulungen, die nötig sind, um die eigentliche Arbeit zu erledigen, wie z.B. ein Type-Rating oder ein OCC) eigentlich Geschichte sein. Hintergrund: einige Luftfahrtunternehmen lassen die Pilot:innen für ihre Type-Ratings bezahlen.

VNV befindet sich gerade mit TUI Fly in einem Arbitration Process hinsichtlich Training Bonds, ein Ergebnis der Mediation sollte Ende des Jahres vorliegen.

Recht auf Teilzeit

Bianca Scheidt von VC berichtet von einer Klage von zwei Ryanair Piloten, die Teilzeit einfordern. Gemäß Gesetz in D kann der Arbeitgeber das nur ablehnen, wenn Teilzeit operationell nicht möglich ist. Sollte

dieses Urteil positiv ausfallen, hätte es sicher einen Präzedenz-Charakter.

KV für alle

Elisabeth Tran berichtet davon, dass in Dänemark praktisch jedes Unternehmen ein CLA (collective agreement) hat. Jüngst hat North Flying (ein Business Jet Unternehmen) dieses einfach gekündigt und die neun Piloten entlassen, um sie gleich wieder als self-employed einzustellen. FPU klagt dagegen.

Just Culture Erfolg

Sonja Backmann, Anwältin bei FIA, berichtet über den jüngsten juristischen Erfolg des isländischen Verbandes. FIA vertritt auch die Coast Guard, eine behördliche Helicopter Einheit. Die Behörde als Arbeitgeber wollte die Senioritätsliste streichen. FIA konnte unter Berufung auf die Occurance Reporting Regulation (EU) 376/2014 dafür sorgen, dass die Sen-Liste weiterhin in diesem CLA erhalten bleibt. Erwähnenswert ist dabei auch die Tatsache, dass Island nicht Teil der EU ist.

Roger berichtet, dass VNV von der niederländischen Luftfahrtbehörde eingeladen wurde, die Social Clause in Air Traffic Agreements zwischen den Niederlanden und Drittstaaten zu verbessern. Diese wurden vorbereitet und werden demnächst verhandelt. Wir bekommen den Text.

Am Ende gab es noch eine Übersicht von Anastasiia Prychta über letzte Urteile des EUGH.

Es war ein überaus interessanter Austausch auf einer bemerkenswerten Insel und mit großartigen Gastgebern. Danke an Sonja Bjarnadóttir Backman und dem Team von FIA!



Die Legal WG mit FIA Vorstandsmitgliedern

ECA criticizes the Icelandic authorities

The European Cockpit Association (ECA) has issued a resolution in which the Icelandic government's working practices regarding bogus self-employment or bogus contracting in aviation are severely criticized. The resolution was sent to both the Ministry of Labour and Social Affairs and the Directorate of Labour.

The reason is the dismissal of the Bluebird Nordic (Anm.: Firmenname Bláfugl) pilots at the end of 2020 and hiring bogus contractors in their place. The dismissals were subsequently ruled illegal by the Labour Court (is. kjaradómur), but despite this, Bláfugl has not changed its behavior in any way, nor have the Icelandic authorities responded to FIA's repeated requests to act on Bláfugl's continued offences.

"Bláfugl's actions, with the loyal support of the Confederation of Icelandic Enterprises (SA) and the Icelandic government, creates a terrible precedent for the Icelandic labour market: Companies can now without impunity fire all employees bound by collective labour agreements and hire bogus contractors instead," says Sonja Bjarnadóttir Backman, FIA's lawyer, and adds that the former Bluebird pilots are currently engaged in a compensation case against Bluebird.

Pilots can't be contractors

ECA looks after the common interests of commercial pilots at the European level. The association's legal group meets regularly and most recently on the 26th-27th September in Iceland. The focus of the meeting this time was artificial contracting among pilots with an emphasis on the Icelandic legal environment.

"The reason for the location of the meeting is the lack of action and interest in the matter from the Directorate of Labour, the Ministry of Social Affairs and the Labor Market, the Transport Agency and other supervisory bodies in this country. "Public representatives were invited to take part in the meeting, but they did not accept," says Sonja.

"Icelandic lawyers specializing in tax and labour rights went over the legal environment and it was the consensus of the group that the Icelandic legislation covers the issue well and that the authority and duties of the government are both clear and sufficient. The conditions for contracting were reviewed, and it was also their consensus, both from reviewing court precedents and the legislation, that pilots cannot, by the very nature of their work, be contractors or self-employed, as they do not meet the conditions for contracting and self-employment."

Disguised employment contracts with unregistered temporary agencies

It was also made clear that temporary employment agencies that provide services to Icelandic companies should be registered with the Directorate of Labour. Bláfugl operates on the basis of an Icelandic air operations license and hires pilots through a foreign temporary work agency. "Despite the contracts being titled as contractor contracts, they are in fact employee contracts and must therefore be viewed as such. The agencies should also be registered as an employment agency according to Icelandic law, and they should receive a salary according to the collective agreements," says Sonja and says that ECA will closely monitor the progress of the case and later discuss possible next steps.

Klartext

- Wer funkt mit?

Pilot:innen und Controller:innen im Austausch.

Am 19. September 2023 fand die erste Ausgabe eines neuen Mitglieder-Events statt, das ACA gemeinsam mit AATCA veranstaltete. Als Ort hatten wir das Hotel Andaz in der Nähe des Wiener Hauptbahnhofs ausgewählt. Im ansprechenden Ambiente konnten wir 30 Teilnehmer begrüßen. Es waren annähernd jeweils die Hälfte Flight-Crews und Air Traffic Controller gekommen, um über viele interessante Aspekte des gemeinsamen Berufsalltags zu reden.

Sehr rasch entwickelten sich Diskussionen zu den verschiedenen Themen. Erfahrungen aus erster Hand führten zu spannenden Erkenntnissen auf der jeweils anderen Seite. Konkret hatte dieser Workshop folgende Schwerpunkte:

- The other side
- Schlechtwetter- und Gewitterlagen
- Overload-Situation
- Kommunikation und CPDLC
- Flight Plan Adherence
- und all die belastenden Situationen im Sommer

Das Team hatte Vorfälle und spezielle Situationen ausgearbei-

tet, die der Veranschaulichung von Hotspots dienten. In weiterer Folge konnte erneut auf das Streckenerfahrungsformular für Fluglotsen aufmerksam gemacht werden. Je mehr Lotsen einen Observerflug absolvieren, desto besser ist das für das Verständnis für Flight Crews – und es macht hoffentlich auch Spaß!

Im Anschluss wechselten wir ins nahe gelegene Campusbräu, wo in gemütlicher Stimmung weiter diskutiert wurde und wir den gemeinsamen Tag bei Essen und Getränken ausklingen ließen.

Ich persönlich war begeistert von der Intensität der Diskussionen, jede/r im Raum nahm daran teil. Es wurde so vieles vom Alltag erzählt, das für die andere Seite oftmals völlig neu war. Man spürte das starke Bedürfnis, über all dies zu sprechen. Ein Austausch dieser Art ist bemerkenswert. Die Teilnehmer wünschten sich auch ganz klar eine Weiterführung dieser Initiative. Die Crews von ACA und AATCA werden deshalb auch im nächsten Jahr neuerlich zum Klartext Workshop einladen.

Astrid Schwarzwald



Erik Martinowski von AATCA begrüßt die Teilnehmer:innen



Der Raum im Andaz bot idealen Platz und Licht



Fabio Saber und Theresa Kammerer beim Vortrag



Danach im Campusbräu



Theresa Kammerer u. Fabio Saber erläutern die Darstellung des X-Radars im A/C.



Abschließendes Gruppenbild der Teilnehmer:innen

INTERN

Vorschau ACA EVENTS 2023

ACA Generalversammlung 14. Dezember 2023



Start: 15:00 Uhr
Ort: Andaz Wien
Arsenalstraße 10, 1100 Wien

1. Tagesordnung
2. Jahresrückblick
3. Vorschau 2024
4. Bericht Finanzreferent & Rechnungsprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Budget 2024
7. Mitgliedsbeitrag 2024
8. Statutenänderung
9. Wahl des Vorstandes
10. Allfälliges

- Zusätzliche Tagesordnungspunkte können von den Mitgliedern bis eine Woche vor der Generalversammlung eingebracht werden.
- **Wer nicht teilnehmen kann, aber abstimmen möchte, kann das mittels Stimmübertragung tun. Hier unten der QR Code mit dem Link zum Formular auf der ACA Website.**
- Im Anschluss an den offiziellen Teil werden wir in ein nahe gelegenes Restaurant wechseln, um in entspannter Atmosphäre den Austausch mit den Mitgliedern fortzusetzen (Food & drinks inklusive).

Bitte um Anmeldung (oder Stimmübertragung) mittels dieses QR Codes.



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
Chief Editor: Astrid Schwarzwald
Redaktion: Capt. Thomas Wachsenegger
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. Dominic
Z'graggen, F/O Emil Cimiotti, Capt.
Martin Pletzer, F/O Tobias Radke,
Capt. Christian Flatschart, Capt. (ret)
Peter Beer, Capt. Sebastian Feiner,
F/O Carina Schachinger
Bildquellen: Sofern nicht anders angegeben: ACA; Foto auf S 9: 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



Foto folgt
First Officer
Carina Schachinger
Female Pilots WG



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