

40 Jahre im Dienst

DH8

- └ Zauberformel SAF [Seite 6](#)
- └ Die Situation der Fluglotsen in Albanien [Seite 8](#)
- └ Global Campaign on Notam Improvement [Seite 15](#)

EDITORIAL



“Tolerance only for those who agree with you is no tolerance at all.”

Ray Davis

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Der Letztflug der Dash 8 wurde in Social Media Berichten, Zeitungsartikeln, Wortmeldungen von Vorständen und ehemaligen Mitarbeitern ausführlich gewürdigt. Auch wir tun das mit dem Bildmaterial, das einige Seiten dieser Ausgabe schmückt. Man konnte zum Beispiel nachlesen, wie oft sie zum Mond geflogen wäre und zurück, wie viele Kilometer auf den unzähligen Outside-Checks marschiert wurde, und wie viele Passagiere sie sicher von A nach B transportiert hat.

Nun ist die Dash-Flotte Geschichte. Über die Bedeutung dieser Tatsache für Kolleginnen und Kollegen, die Teil der Flotte waren, wurde kaum öffentlich berichtet. Und ich meine nicht die unzähligen Umschulungen. Es geht um die „50%-Mama“, die nach Wien pendeln muss, um den Airbus-Flug zu absolvieren, und sich jetzt überlegen muss, ob sie sich das zeitlich und finanziell leisten kann. Es geht auch um die Mitarbeiter der Außenstationen, deren Schicksal nach wie vor in der Luft hängt.

Natürlich haben wir in der Geschichte der Luftfahrt nicht die erste Flotte stillgelegt. Und natürlich wurde auch schon früher vor Gerichten ausgetragen, was zwei Seiten unterschiedlich als fair betrachteten. Die Situation heute – noch immer mitten in der Covid Krise – hat aber eine neue Facette: dass das Stimmungsbild von Pilotinnen und Piloten (innerhalb einer Firma) so weit auseinander liegt.

Wo der eine freudestrahlend zum Flughafen fährt, weil es endlich wieder ans Fliegen geht, steht der andere nach dem vollgepackten Dienstplan der letzten Monate nun ohne Flugzeug da. Wo die eine sich voller Freude in ein neues Rating stürzt, muss sich die andere zwischen Heimat und Beruf entscheiden. Wo manch einer endlich aus der im März 2020 begonnenen Krise kommt, schlittert der nächste gerade hinein.

Der Flughafen rechnet in den kommenden Monaten mit bis zu 800 Flugbewegungen am Tag, schon im Juni sind es während der Nachmittagswelle 45 Anflüge in der Stunde. Wenn man bedenkt, dass die Auslastungsgrenze bei 48 Anflügen pro Stunde liegt, sind das überaus gute Nachrichten.

Ich durfte vor wenigen Tagen meinen ersten Charter seit einer gefühlten Ewigkeit fliegen und allein die Stimmung an Bord war atemberaubend. Strahlende Gesichter, lachende Kinder. Kurz mal Meer schnuppern beim Turn Around.

Lasst uns nicht vergessen, auch wenn in einigen Bereichen wieder Normalität einkehrt – anderen wird vielleicht gerade der Boden unter den Füßen weggezogen.

Und nicht nur bei uns, sondern weltweit verlieren Kollegen und Kolleginnen ihren Job über den Wolken, weil die Krise schon zu lange dauert und der leichte momentane Aufschwung für viele nicht ausreicht.

Wer einen Job sucht, muss unter Umständen zweifelhafte Verträge annehmen. Umstrittene Geschäftsmodelle boomen. Und genau darum ist die ACA auch weiterhin und unaufhaltsam daran beteiligt und daran interessiert, eng mit den österreichischen Behörden und Ministerien zusammen zu arbeiten. Wettbewerb ist gesund, unfaire Konkurrenz nicht.

Eure

Isabel Doppelreiter
Präsidentin

AUS DER REDAKTION



Liebe Leserinnen und Leser!

Während wir gerade alle dabei sind, aus der Krise rauszukommen, wird politisch an vielen Schrauben gedreht. Dabei ist erkennbar, dass dem Kampf um das Erreichen des "europäischen Klimaziels" viel Platz eingeräumt, um nicht zu sagen, vieles untergeordnet wird.

Zweifellos muss die Menschheit auch endlich ernsthaft Maßnahmen ergreifen. Der Luftfahrtindustrie, die mit 3% einen relativ geringen Anteil am globalen Haupttreiber, dem CO2 Ausstoß, hat, wohnt seit jeher ein großer Innovationsgeist inne. Das wird wohl zu erfolgreichen Technologien führen, wie der Elektromobilität, auch im Luftfahrtbereich, der Entwicklung von alternativen Treibstoffen und zu anderen Maßnahmen, die klimafreundlich wirken. An den Kooperationen kann man diese Dynamik schon ablesen. So investiert z.B. British Airways in eine SAF (Sustainable Aviation Fuel) Produktionsstätte in den USA, Easy Jet arbeitet mit einer Firma zusammen, die an einem rein elektrischen Flugzeug baut. Das erste Kurzstreckenflugzeug dieser Firma soll eine Reichweite von 700 NM haben, erste Flight-Tests sollen 2023 beginnen. Und es gibt mit Sicherheit noch unzählige weitere interessante und vielversprechende, neue Wege, die eingeschlagen werden.

Auch im Bereich des Single European Sky Reform-Projekts ist der Klimaschutz spürbar. So beinhaltet der neue Vorschlag des EU-Rats u.a. dass ANSPs variable

Gebühren einführen dürfen, um klimafreundliches Fliegen zu fördern.

All diese Entwicklungen sind zu begrüßen. Aber man darf nicht aus den Augen verlieren, was ebenfalls unbedingt dazu gehört: gute, sichere Arbeitsplätze für alle, ganz besonders für jene, die an sicherheitsrelevanten Stellen arbeiten, wie Flugpersonal. Das ist ein Grund, warum wir seit Jahren fordern, dass der EU Gesetzgeber stärker auf die entsprechende Gestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen achtet.

Jetzt scheint diese Türe offen zu sein. Die Air Service Regulation, Reg. (EU) 1008/2008 soll überarbeitet werden. Die Verwerfungen, ausgelöst durch die Covid Krise, machen die Notwendigkeit einer Aktualisierung noch dringlicher. Ein Entwurf sollte eigentlich bis Ende des Jahres stehen. Allerdings scheint manch einem in der EU Kommission der Klimaschutz jetzt wichtiger zu sein. Finden wir grundsätzlich gut, aber es soll der eine Schwerpunkt nicht den anderen verdrängen. ACA ist in diesen Prozess gemeinsam mit KollegInnen der ECA aktiv eingebunden. Wichtiger denn je erscheint heute, dass nur ein Flugbetrieb mit guter Sicherheitskultur, angstfreiem Arbeitsumfeld und adäquater Bezahlung die sichere Durchführung aller Flüge garantiert.

Es grüßt
Astrid Schwarzwald

Inhalt ...

Editorial	2
Aus der Redaktion	3
Ryanair Flight 4978	4
Zauberformel ‚SAF‘	6
Die Situation der Fluglotsen in Albanien	8
40 Jahre DASH in Österreich	9
PAN PAN, PANS-ATM	12
Global Campaign on NOTAM Improvement	15
System-Resilienz	17
SAVE THE DATE	17
Pilot Support	18
Impressum	18
Die ACA Mitarbeiter	19

SECURITY

Ryanair Flight 4978 Incident

Was tun, wenn eine Mig auftaucht?

Von Capt. Sebastian Feiner

Bestimmt hat sich jeder von uns schon einmal die Frage gestellt, was er oder sie tun würde, wenn plötzlich ein Abfangjäger links neben dem Cockpit auftaucht. Oder was gemacht werden muss, wenn es eine Bombendrohung für den eigenen Flug gibt. Bis vor kurzem wurden solche Fragestellungen meist rein hypothetisch behandelt oder im besten Fall als Gedankenexperiment durchgespielt. Manche werden dieses Szenario vielleicht noch aus dem Captain Assessment Programm kennen. Was sage ich meinen Passagieren und was habe ich zu tun?

Der ein oder andere hat vielleicht auch schon einmal einen Abfangjäger neben sich entdeckt. Meistens ist der Grund dafür allerdings ein unbeabsichtigter Comloss und nach Einstellen der richtigen Frequenz mit einer Verwarnung auch schon wieder vorbei. Nur in den seltensten Fällen hat man ernste Konsequenzen zu befürchten. Doch was machen wir, wenn beide Szenarien zusammenfallen? Wir bekommen die Information, dass sich eine Bombe an Bord befindet, und zusätzlich ein Fighterpilot von außen in unser Cockpit schaut?

Spätestens seit der erzwungenen Landung einer Ryanair Sun Maschine in Minsk ist uns klar: so abwegig und unwahrscheinlich ist dieses Szenario leider nicht. Ich werde jetzt und hier keine Verschwörungstheorien aufgreifen und weiterspinnen, und ich werde auch keine Spekulationen in der Pilotenschaft verbreiten. Ich werde nur Fakten wiedergeben, die zum Erstellungszeitpunkt dieses Artikels bereits bekannt und gesichert waren.

Fakt: Eine Ryanair Sun Maschine war auf dem Flug von ATH nach VNO.

Fakt: Den Piloten wurde eine Bombendrohung per Funk übermittelt.

Fakt: Das Flugzeug landete nicht am geplanten Zielflughafen sondern in MSQ.

Fakt: Es flogen von Minsk aus weniger Passagiere weiter, als dort zuvor angekommen sind.

Was ist zu tun, wenn eine Mig oder ein Eurofighter oder eine Hornet neben uns auftaucht?

Darauf gibt es nur eine mögliche Antwort: Ruhe bewahren und gemäß Ops-Manual (OM-A, OM-B, FSM oä) handeln! Jeder Operator hat seinen Crews das Handwerkzeug für solche Situationen zur Verfügung zu stellen. Sollte der Abfangjäger deutlich machen, dass unser Flugzeug tatsächlich gemäß international gültigen Regularien (Chicago Convention 1944) abgefangen wird, so ist dieser Anordnung natürlich Folge zu leisten. In jedem Fall sollte der jeweilige Operator informiert werden und Hilfestellung vor Ort organisieren.

Als Pilotenverband verurteilen wir es, wenn Druck in jeglicher Form auf PilotInnen ausgeübt wird. Der Kommandant muss immer die Letztentscheidung treffen können, wo und wie sein Flugzeug gelandet wird. Diese Entscheidung wird jeder Kapitän nach bestem Wissen und Gewissen treffen, unter Berücksichtigung aller ihm zur Verfügung stehenden Informationen. Dabei muss er in seiner Entscheidung frei von staatlichem und wirtschaftlichem Druck sein. Jeder Versuch, den Kommandanten in seiner Entscheidungsfreiheit zu beeinflussen, ist auf das Schärfste zu verurteilen.

**Ich möchte noch ein wichtiges und hilfreiches Tool in Erinnerung rufen, das nicht operatorspezifisch ist:
Die ACA Notfallnummer**

Ich möchte noch auf ein wichtiges und hilfreiches Tool hinweisen und euch in Erinnerung rufen, das nicht operatorspezifisch ist: Die ACA bzw. IFALPA Notfallnummer. Solltet ihr euch in einer ähnlichen Situation wiederfinden, wie unsere Kollegen bei Ryanair Sun, dann habt ihr die Möglichkeit, unter dieser Nummer Hilfestellung zu bekommen. Das kann auch als Ergänzung zu eventuellen firmenseitigen Unterstützungsleistungen in Anspruch genommen werden.



ECA
European Cockpit Association

PRESS RELEASE

21PRL03
24 May 2021

Global Pilots on Ryanair Flight 4978

MONTREAL / BRUSSELS - The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) and the European Cockpit Association (ECA) fully share the concerns expressed by the International Civil Aviation Organization (ICAO) regarding the forced landing of Ryanair Flight 4978 in Minsk, Belarus, on 23 May. Pilots are concerned that the intervention of the Belarussian Air Force was enacted for political reasons, in contravention of the Chicago Convention, and amounts to an act of unlawful interference, bearing all the hallmarks of state-sponsored hijacking.

We are calling for an independent enquiry into this occurrence and appropriate immediate response by safety and security authorities. This unprecedented act of unlawful interference will potentially upend all the assumptions about the safest response to bomb threats on flight and interceptions. Without trust and reliable information from States and Air Navigation Service Providers, handling both types of events becomes much riskier to manage.

IFALPA and ECA stress that the pilot-in-command always has the best overview of the actual situation on board and must be able to react according to the level of risk, regardless of external circumstances. Any measures taken by States to address a specific threat should enhance the crew's ability to assess the situation thoroughly.

Any military intervention against a civilian aircraft constitutes a wilful hazard to the safety of passengers and crew. IFALPA and ECA urge States and the International Aviation Community to investigate and take swift measures against similar occurrences. We also call upon the airline to provide full support to the pilots and cabin crew on board, both during the future investigation and regarding their physical and mental well-being after such a challenging and stressful event.

For more information, please contact:

Emily Bitting, IFALPA Communications, communications@ifalpa.org

Kameliya Encheva, ECA Communications, communications@eurocockpit.be

###

Note to Editors:

The International Federation of Air Line Pilots' Associations represents more than 100,000 pilots in nearly 100 countries around the globe. 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.

ECA is the representative body of over 40,000 pilots from across Europe, striving for the highest levels of aviation safety and fostering social rights and quality employment for pilots in Europe. Website: www.eurocockpit.be & twitter @eu_cockpit

Zauberformel ‚SAF‘ für eine klimaneutrale Luftfahrt?

Von Capt.(ret) Peter Beer

Am 12.5.2021 lud eine Arbeitsgruppe des Europäischen Parlaments und der Kommission DG MOVE zum Webinar ‚(re) fuelling flight‘. Astrid Schwarzwald und Peter Beer haben teilgenommen.

Nach dem Pariser Klimaabkommen muss die Luftfahrt bis 2050 klimaneutral sein (zero CO2 emission).

Das wird nicht einfach. Elektrische Flugantriebe empfehlen sich wegen der geringen Energiedichte und des hohen Gewichts der Batterien auf absehbare Zeit nicht für längere Flüge. Die Wasserstoff-Technologie könnte ein gangbarer Weg sein. Handhabung, Lagerung im großtechnischen Einsatz stellen derzeit aber noch enorme Hürden dar. Die Verwendung von Wasserstoff hat im letzten Jahrhundert die Luftschiff-Technologie in eine Sackgasse geführt.

Auf den ersten Blick stellt die Einführung von synthetischem ‚SAF‘ – sustainable aviation fuel – eine bestechende Lösung dar. Positiv ist der CO2 Kreislauf. Bei der Herstellung wird CO2 verarbeitet, das bei der Verbrennung wieder an die Atmosphäre abgegeben wird (zumindest theoretisch, derzeit gibt SAF ca. 80% weniger CO2 ab als fossile Kraftstoffe).

Praktisch ist auch, dass die derzeitigen Flugzeuge ohne Modifikation diese SAF's

verwenden können (zumindest theoretisch, die Arbeitsgruppe äußerte sich nicht zu den Luftfahrt-Qualitäts- und Zulassungskriterien; derzeit sind nur Zumischungen zu JET A Kraftstoffen möglich).

SAF's brauchen Ausgangsmaterialien. Werden dazu schnellwachsende Pflanzen angebaut, gibt es berechtigte Kritik am Landverbrauch (Flächen sollten für Nahrungsanbau und Nutztierhaltung verwendet werden). Außerdem steht der Anbau von SAF Pflanzen den CO2 Offset-Pflanzungen von Bäumen entgegen. Auf EU-Ebene lehnt man den Anbau von Pflanzen zur Treibstoffproduktion ab und verwendet den Ausdruck ‚Bio-Fuel‘ gar nicht mehr.

SAF aus Speiseölresten. Air France hat gerade einen ‚Küchen-Öl‘ Flug eines A 350 von Paris nach Montreal bekanntgegeben.

Flug eines A 350 von Paris nach Montreal bekanntgegeben. Genaue Recherche ergab eine 16% Beimischung von SAF zum JET A.

Ölreste sind ein Weg, die Quantitäten reichen aber bei weitem nicht für den Bedarf der Airlines.

SAF kann auch aus anderen Abfällen gewonnen werden, sogar aus Plastik und Industrie-Abgasen. Die EU-Arbeitsgruppe ist sich aber bewusst, dass man nicht andere klimaschädliche Industriezweige durch Verwendung der Abfälle für SAF begünstigen darf.

Eine saubere Möglichkeit wäre die Verwendung von ‚electro-fuel‘. Dabei wird ganz sauber aus Wasser und CO2, das man im Idealfall der Atmosphäre entzieht, synthetischer Kraftstoff gewonnen. Denkbar wäre sogar eine höhere Energiedichte als bei fossilem Kraftstoff. In einer idealen Welt könnten dann neu entwickelte Flugzeuge mit weniger Treibstoff weitere Strecken fliegen.

Der Haken: der Wirkungsgrad. Sinn macht es nur, wenn Strom aus erneuerbaren Quellen (zB Wasserkraft, Solarzellen) verwendet wird.

Und man braucht viel Strom, sehr viel Strom, denn es werden nur 10 bis 35% der im Strom enthaltenen Energie in Nutzenergie im Treibstoff umgewandelt. Das Triebwerk hat dann auch nur einen begrenzten Wirkungsgrad, da gehen dann auch wieder 60-70% verloren ...

SAF ist also nicht die Zauberformel für eine grüne Luftfahrt, kann in Teilbereichen aber recht nützlich sein, um den Klimazielen näher zu kommen. Dass die EU sich in dieser Richtung Gedanken macht und Regeln aufstellt, ist durchaus positiv.

Lesestoff: <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2021/03/aviation-paper.pdf>

Fortsetzung

SAF für eine klimaneutrale Luftfahrt?

Von Astrid Schwarzwald

"Sollen europäische Steuerzahler wirklich enorme Mittel für eine Technologie zur Verfügung stellen, die es 2050 so nicht mehr geben wird?"

Gemeint ist die klassische, kommerzielle Luftfahrt mit Flugzeugen, wie wir sie kennen. Diesen provozierenden Satz platzierte der erste Redner im erwähnten Webinar, Pete Harrison, Executive Director EU Policy - European Climate Foundation (ECF) & Vice Chair - Buildings Performance Institute Europe. Die Aufmerksamkeit war ihm danach sicher. Worauf er hinaus wollte, war, dass bisher ein relativ einfacher Weg beschritten wurde: ICAO und EU hatten in erster Linie Carbon Offsetting im Programm, bzw. diskutierten CO2 Bepreisung, allerdings auf sehr niedrigem Niveau. All das ist viel zu wenig, um die Klimaziele der EU auch nur annähernd zu erreichen. Es braucht viel mehr Ansätze, die verfolgt werden müssen. Einer davon ist der Einsatz von SAFs.

SAFs sind aber nicht gleich SAFs. Wie viele andere Gruppen auch, fordert die European Climate Foundation, dass Bio-Fuels, die in der EU entwickelt werden, die nachhaltigsten weltweit werden sollten. Inklusiv einem vollständigen Verzicht auf Bio-Treibstoffe von Agrarflächen, die der Lebensmittelherstellung dienen. (Die einzige denkbare Ausnahme: 'Cover crop', d.h. wenn das Hauptprodukt abgeerntet ist, kann eine andere Pflanze nachkommen, und diese Ernte könnte dann zur Energiegewinnung herangezogen werden. Allerdings ist es sehr schwierig, das zu kontrollieren.)

In der ersten Phase, von jetzt bis 2025, soll der Kerosin-Ersatz aus Abfall-Ölen gewonnen werden. Abfallöle (weniger das gesammelte, gebrauchte Küchenöl, sondern Industrieöl-Abfälle) sind relativ einfach in nutzbaren Treibstoff umzuwandeln. SAF auf dieser Grundlage könnte bis 2030 ca. 2% der Nachfrage in der europäischen Luftfahrt ausmachen. Aber es gibt auch noch andere Verkehrsträger, die Interesse haben, ihren CO2 Ausstoß zu verringern, bzw. das tun müssen: das Auto bzw. der Warentransport auf der Straße! Sind damit Verteilungskämpfen vorprogrammiert? Insgesamt ist aber auch hier die zur Verfügung stehende Menge nicht unbegrenzt. Deshalb muss man in weiterer Folge auch andere Quellen nutzen. Viel schwieriger allerdings gestaltet sich die Umwandlung von Waldabfällen, städtischem Müll oder Resten aus der Landwirtschaft in verwendbares Luftfahrt-Benzin. Auch muss man berücksichtigen, dass diese Abfälle noch andere Funktionen haben, wie etwa die Waldabfälle, die gegen Erosion eingesetzt werden.

Damit kommt man zu den synthetischen Treibstoffen, die Peter Beer nebenan schon erwähnt hat. Hier sind die Kosten für die Gewinnung noch sehr hoch und der Energieeinsatz ebenso. Trotzdem fordert die ECF, dass man die Entwicklung vorantreiben und anfangs auch massiv fördern muss.

Anfang Juli wird die EU Commission die Revision des Renewable Energy Directive (**RED III**) präsentieren. Noch bevor das Papier veröffentlicht wird, kommt es schon zu zahlreichen Kontroversen zwischen den

unterschiedlichen Gruppen. Offenbar will die EU an der Beschränkung von 7% an Biofuel, das aus Pflanzen gewonnen werden kann, festhalten (RED II). Manche meinen, das sei viel zu wenig, so würde man die Energiewende nicht schaffen. Umweltschützer kontern, dass das schon viel zu viel sei, denn auf diese Weise sind Wälder und Feuchtgebiete gefährdet, gerodet und industriell genutzt zu werden und damit dem Klima erst recht zu schaden. Auch der WWF kritisiert den Entwurf als konfus und unwissenschaftlich, man hätte nicht auf den Rat der eigenen Forschungsabteilung gehört. Biofuels aus Ernteerträgen sind sogar CO2 schädlicher als Kerosin (!), aber die EU Kommission unterstützt sogar einen Anstieg.

Der Draft ist noch nicht offiziell und liegt uns nicht vor, aber viel hängt davon ab. Philip Conellis gab am Ende des Webinars an, dass man bis 2030 zwar ein Blending Mandate haben wird, allerdings soll es sich an der verfügbaren Menge orientieren. Ab 2050 sollen 62% (!) des Treibstoffs aus erneuerbarer Energie kommen. Um das zu erreichen wird sich eine 'Low Carbon Alliance' bilden, zu der alle Stakeholder eingeladen sind.

Quellen:

Aviation-Paper (Jan 2021)

<https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2021/03/aviation-paper.pdf>

Euractiv (Pan-European Media Network)

P.S. Das 'Aviation-Paper' unterstützen u.a.: ECA, Airfrance, KLM, EasyJet, IAG, Ryanair, Finnair, WWF

Die Situation der Fluglotsen in Albanien

Am 7. April 2021 begann in Albanien ein Szenario, das uns alle an Spanien vor einigen Jahren erinnerte. Fluglotsen haben sich aufgrund diverser innerbetrieblicher Missstände (u.a. Gehaltskürzungen um 60%) und anhaltendem Druck von Seiten des Alcontrol Managements „unfit to work“ gemeldet.

Offiziell wurde von einem Streik der Lotsen gesprochen, was aber nicht stimmte. Die Fluglotsen – und hier sei erwähnt, dass nicht alle Lotsen „unfit“ waren – hielten sich an die Vorschriften.

In der Folge wurden Lotsen gekündigt, verhaftet und eingesperrt. Die Polizei positionierte sich im Tower und dem Headquarter in Tirana, da man diese kritische Infrastruktur "beschützen musste" (vor wem wurde offiziell nie ausgesprochen). Zu diesem Zeitpunkt wurde auch per NOTAM eine zero-rate für den Flughafen und den Luftraum Albanien verlautbart. Der Zenit wurde erreicht, als das Management bzw. das Ministerium türkische Fluglotsen einfliegen ließ, damit diese am Airport den Dienst versehen, um den Flugbetrieb wieder aufnehmen zu können. Diese hatten weder die nötige Lizenz noch Einschulung und Wissen um die Gegebenheiten des Tiraner Flughafens (also komplett entgegen jeglicher Regularien). IFALPA, IFATCA und EASA haben sofort offizielle Briefe an das Ministerium geschickt, um eine rasche De-eskalation zu erzielen. Derzeit herrscht eine sehr angespannte Situation. Die drei verhafteten Fluglotsen wurden zwar wieder freigelassen, aber der Druck auf die Lotsen ist auf einem unmenschlichen Niveau. IFALPA warnt zur Vorsicht. Wir wissen leider selbst nicht ob bzw. unter welchen Bedingungen albanische oder türkische Fluglotsen vor Ort nun arbeiten. Leider wurden unseren Kontakten in Tirana ein Sprechverbot erteilt und damit sind wir von weiteren Informationen abgeschnitten.

Eure AATCA



INTERNATIONAL FEDERATION OF
AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATIONS

360 St. Jacques, Suite 2002, Montreal, Quebec H2Y 1P5 CANADA
Tel.: +1.514.866.7040, Fax: +1.514.866.7612, Email: office@ifatca.org

Montréal, 08/04/2021

Essential infrastructure calls for essential dialogue

The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) is extremely concerned with the latest developments that have been brought to our attention on the situation in Albania.

IFATCA would like to remind the relevant Albanian authorities that they have an obligation to ensure the safety of air traffic. **The safety of the travelling public is not something that should be subject to national political arguments, nor electoral interference.**

IFATCA denounces **the arrest and questioning by prosecutors of Air Traffic Controllers** which is blatantly against European dialogue and Human rights practices. **The ATM community is appalled at the misinformation** given to the general public given by Albanian authorities. These actions only exacerbate the stress on the operational personnel. It is clear that **safety has been deferred in the interest of political posturing.**

All States, particularly those in the European community, and all airlines planning to land or overfly the territory of Albania should be aware of a **heightened risk of degraded services** due to a severe conflict between the local ATC staff and their government.

Air Traffic Control is a reliable and essential infrastructure that runs relentlessly when all actors come to sound and stable agreements. Tensions do arise but must be resolved in a professional manner with the safety of the public in mind. In order to guarantee the level quality needed to operate safe air traffic, Air Traffic Controllers (ATCOs) **must be free of unnecessary stress.**

Stress contributes to fatigue and can cloud judgement and could lead to poor decisions. It is therefore important that air traffic controllers are able to determine when their personal physical and psychological situation does not allow them to safely perform the responsibility they have towards the flying public. In EASA/ICAO documentation **'being fit for work' is clearly left seen as a personal assessment by the Air Traffic Controller** to avoid undue pressure from management to perform safety critical tasks when unfit for duty.

A blame culture in Air Traffic Control is contradictory to EASA regulations and the international standards under the Chicago Convention.

The Federation calls upon all parties involved to take their responsibilities for upholding a safe aviation infrastructure seriously. The airspace in Albania is part of the European and global Network and is critical to the recovery from the pandemic. All parties must start working on **repairing the broken trust and restore proper working conditions** for operational staff to support them to fulfil their safety critical tasks.

IFATCA will continue to monitor the situation with the closest attention and will provide support to its members concerned.

Sincerely,

Duncan Auld
President and CEO
IFATCA

Frédéric Deleau
Acting Executive Vice President Europe
IFATCA

FAREWELL DASH

40 Jahre DASH in Österreich

Die Geburtsstunde der Dash in Österreich war der 1. April 1980 im Zuge der Gründung des Unternehmens Aircraft Innsbruck. Somit wurden die ersten Linienflüge von Innsbruck nach Wien und Zürich mit einer viermotorigen Dash 7 aufgenommen. Gleich darauf kamen viele weitere Destinationen in ganz Europa dazu.

Der Erfolg der Dash 7 bewog den Flugzeughersteller, diese Baureihe weiterzuentwickeln, entsprechend kam es zum Bau der DH8-100 mit 37 Sitzplätzen und nur mehr 2 Motoren.

Die neue Generation Turboprop kam somit in den 80er Jahren auf den Markt und wurde bereits am

3. Mai 1985 bei Tyrolean Airways eingeflottet. Die Entwicklung ging sehr rasch vorstatten und Bombardier zog die 50-sitzige DH8-300 aus der Schublade, die am 15. Mai 1987 erfolgreich ihren Erstflug absolvierte. Schlussendlich wurde im Jahr 2000 die erste DH8-Q400 bei Tyrolean Airways eingeflottet, wobei 2015 nach weiterem Zukauf von vier Q400 aus dem

Bestand von Augsburg Airways die Höchstmarke von 18 Flugzeugen erreicht wurde. Diese 18 Q400 entwickelten sich zu einer tragenden Säule innerhalb des Austian Netzwerkes und absolvierten zu Spitzenzeiten bis zu 44000 Linienflüge pro Jahr.

Mehr als 40 Jahre sollte die Dash zum gewohnten Bild am europäischen Himmel gehören. Wohl jeder und jede in Österreich kennt die markante Maschine mit schlanken Rumpf, ihrem langbeinigen Fahrwerk und den mächtigen Propellerblättern.

Von der viermotorigen DHC-7 bis zur aktuellen "400er" ermöglichte die Dash unzählige Karrieren in Cockpit, Kabine und Technik und brachte Hunderttausende Passagiere sicher an Orte, die mit anderen Flugzeugen undenkbar gewesen wären. Mit ihren Flügen in die französischen Alpen, nach Mali Losinj und auf die griechischen Inseln erwarb sich dieses zuverlässige und robuste Flugzeugmuster einen ausgezeichneten Ruf.

Dieses Luftfahrzeug kann natürlich nur so gut und ausgezeichnet funktionieren, wie die Menschen dahinter – an dieser Stelle sei es mir gestattet, mich bei allen ehemaligen und aktiven Pilotinnen und Piloten, unserer charmanten und freundlichen Cabin Crew,

den DH8 Technikerinnen und Technikern und allen Kolleginnen und Kollegen, die dieses Flugzeug im Hintergrund betreut haben, herzlich zu bedanken und meine höchste Anerkennung aussprechen – es war eine einzigartige schöne Zeit!

Nun trennen sich die Wege, und die letzten ehrwürdigen Maschinen machen sich abflugbereit. Auch wenn das charakteristische Brummen der Propeller in Österreich fehlen wird, bleibt der zufriedene Blick zurück auf vier unfallfreie, erfolgreiche Jahrzehnte, die so viele Österreicherinnen und Österreicher mit unserer Dash geteilt haben.

Es grüßt herzlich das Dash 8 Management Team,

Cpt. Jürgen Bachmaier (Techn. Pilot), Cpt. Michael Idziorek (CFI), F/O Arvid Preuss (Flottenassistent) und Cpt. Thomas Bleimuth (Flottenchef)

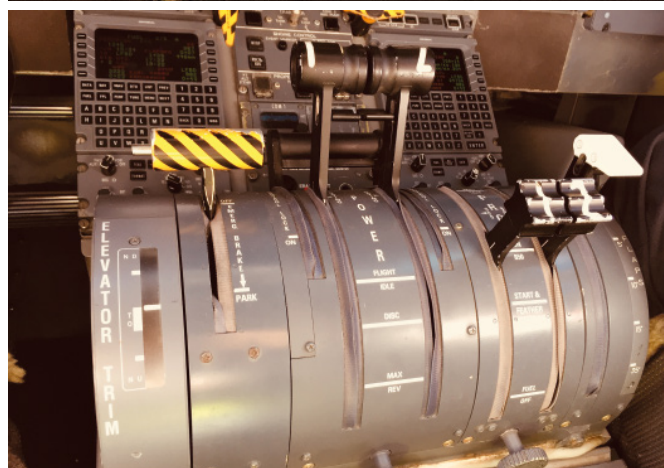


FAREWELL DASH

40 Jahre DASH in Österreich



Mit der Ausflottung der DH8 bei Austrian Airlines geht für viele ACA Mitglieder eine Ära zu Ende. Viele von ihnen haben selbst zig Jahre auf dieser Flotte verbracht. Das ist dann nicht nur mehr ein Flugzeugtyp, den man geflogen ist, sondern enthält eine Fülle von Erinnerungen und Erfahrungen. Wir geben ihnen hier einen Raum und zeigen in dieser Ausgabe ausgewählte Fotos, die uns von KollegInnen der nun ehemaligen DH8-Flotte zur Verfügung gestellt wurden.



AIR TRAFFIC SERVICES

PAN PAN, PAN PAN; PANS-ATM

Procedures for Air Navigation Services (PANS) kommen in der ICAO Hierarchie gleich nach den Standards and Recommended Practices (SARPS), werden also für die Sicherheit in der Luftfahrt als besonders wichtig erachtet. Aus historischen und organisatorischen Gründen finden sich darin jedoch Schwachstellen, die das Verstehen und Umsetzen in nationale Vorschriften erschweren. Verbesserungen scheitern oft an der Komplexität der Materie oder dauern aufgrund der notwendigen Prozesse extrem lange.

Von Heinz Frühwirth

ICAO hat bisher sechs PANS-Dokumente veröffentlicht. Die beiden ältesten (PANS-ATM und PANS-OPS) sind wohl jedem Piloten bekannt, weil sie Teil der aeronautischen Grundkenntnisse sind. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass PANS-ATM der Methusalem ist; auch PANS-OPS und PANS-ABC existieren schon lange. Entsprechend oft wurden diese Dokumente seither an die Entwicklung der Luftfahrt angepasst. Die derzeit gültige Ausgabe von PANS-ATM hat 490 Seiten, die drei Bände PANS-OPS insgesamt ca. 1300.

ICAO PANS (Procedures for Air Navigation Services)			
Doc 4444	PANS-ATM	Air Traffic Management	seit 1946
Doc 8168	PANS-OPS	Aircraft Operations (Volumes I, II and III)	seit 1961
Doc 8400	PANS-ABC	ICAO Abbreviations and Codes	seit 1964
Doc 9868	PANS-TRG	Training	seit 2006
Doc 9981	PANS-ADR	Aerodromes	seit 2014
Doc 10066	PANS-AIM	Aeronautical Information Management	seit 2018

Die PANS beruhen auf den SARPS in den 19 ICAO Annexen und erläutern diese im Detail. Es ist daher nur allzu leicht verständlich, dass Querverweise und abgestimmte Textstellen gelegentlich bei Neufassungen übersehen werden und damit nicht mehr auf dem aktuellen Stand sind.

PANS müssen vom ICAO Council (Rat aus 36 der 193 Mitgliedsstaaten) genehmigt werden. Sie werden den Mitgliedsstaaten für globale Implementierung empfohlen und sind so verfasst, dass sie

leicht in nationale Vorschriften transkribiert werden können. Ausgearbeitet werden die Revisionen und Ergänzungen üblicherweise von ICAO Arbeitsgruppen, die aus mehr oder weniger sachkundigen Experten bestehen, die von ICAO-Mitgliedsstaaten und von internationalen Organisationen, die von der ICAO anerkannt sind (zB IATA, IFALPA, ...), nominiert werden. Wenn sich diese nach Monaten oder manchmal Jahren auf den Änderungstext geeinigt haben, wird der Entwurf vom ICAO Sekretariat geprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass sich die Texte von verschiedenen Gruppen harmonisch in das Gesamtwerk einfügen. Dann kommen die Texte zur Air Navigation Commission (ANC), die aus 19 Personen besteht, die "suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics" haben und über die Entwürfe entscheiden. Diese werden dann mittels ICAO State Letter zur Kommentierung an alle Mitgliedstaaten und relevante internationale Organisationen verschickt. Über Änderungsanträge entscheidet wieder die ANC, und letztendlich adoptiert der Council die SARPS und genehmigt PANS. Auf die Veröffentlichung folgt eine mehrmonatige Frist bis zur Gültigkeit der neuen Version und in manchen Fällen eine zusätzliche Frist, bis die neuen Bestimmungen anzuwenden sind. Wenn es um neue technische Erfordernisse (Standards) geht, ist diese Frist üblicherweise fünf Jahre.

Beispiel: Cold Temperature Corrections

Im Winter 2011/12 herrschten über den britischen Inseln zeitweise aussergewöhnlich kalte Temperaturen. Viele Piloten korrigierten dementsprechend Mindestflughöhen, um die Fehlanzeige der Höhenmesser, die nach den Standardwerten der International Standard Atmosphere (ISA) kalibriert sind, auszugleichen und den Mindestabstand zum Boden oder über Hindernissen (Minimum Obstacle Clearance; MOC) einzuhalten. Andere flogen unbekümmert die nominellen Höhen. Dadurch gab es natürlich Verwirrung bei den britischen Fluglotsen, die offensichtlich von den Cold Temperature Correction (CTC) Verfahren in der PANS-OPS nicht (ausreichen) bescheid wussten.

Die Luftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs (UK CAA) berichtete dies an die European Air Navigation Group (EANPG) der ICAO, wo ich schon seit einigen Jahren als Vertreter der IFALPA



Flug über Grönland @ Heinz Frühwirth

die Piloten-Interessen wahrnahm. Die Analyse, an der auch eine relevante Arbeitsgruppe von Eurocontrol teilnahm, ergab, dass die Bestimmungen in PANS-OPS und PANS-ATM nicht optimal aufeinander abgestimmt waren. Ein Verbesserungsvorschlag wurde erarbeitet und Ende 2015 ans ICAO Hauptquartier übermittelt, das für die globalen PANS zuständig ist. Für die europäische Region wurde Guidance Material (Richtlinien) erarbeitet, die im Rahmen der gültigen PANS für besser harmonisierte Anwendung sorgen sollten. In diesen beiden Texten konnte ich den Großteil der schon seit Jahren bestehenden, relevanten IFALPA Policies unterbringen. Die Problematik der Höhenmesser-Fehlanzeigen aufgrund von Abweichung von der ISA-Temperatur war vor allem für involvierte Personen ohne Piloten-Ausbildung schwer verständlich! Die Merksätze meiner PPL-Ausbildung „Vom Hoch ins Tief geht's schief!“ und „Im Winter sind die Berge höher!“ mussten immer wieder erklärt werden.

Als ich 2016 in Dubai Flugbetriebsinspektor der General Civil Aviation Authority der Vereinigten Arabischen Emirate wurde, nominierte mich mein Departmentleiter als Advisor in das ICAO Flight Operations Panel (FLTOSP), in dem er Mitglied war. Der CTC-Änderungsvorschlag war dem ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) zugeteilt worden. Aufgrund der sachgebiets-übergreifenden Materie war die Arbeit mit dem FLTOSP zu koordinieren. Aus meiner Sicht war das eine falsche Organisation, weil CTC in erster Linie ein flugbetriebliches Problem ist. Sekundär ergibt sich aus den notwendigen Höhenkorrek-

turen im kontrollierten Luftraum ein Problem mit der vorgeschriebenen Höhenstaffelung zu anderen Luftfahrzeugen, das von der Flugsicherung zu managen ist.

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mussten dieselben Wissenslücken gefüllt und Missverständnisse aufgeklärt werden. Jede Besprechung führte zu weiteren Verbesserungen und 2018 kam der gemeinsam erarbeitete Entwurf zunächst zur Abstimmung in das ATMOPSP Panel. Dort wurden leider einige sinnwidrige Änderungen des PANS-OPS-Textes beschlossen. Mit dem Leiter der gemeinsamen Arbeitsgruppe und den beiden den Panels zugeordneten ICAO-Sekretären konnte ich allerdings eine Rück-Änderung vereinbaren, die beim kurz darauf abgehaltenen FLTOSP-Meeting angenommen wurde. Bevor allerdings das formell zuständige ATMOPSP die revidierte Fassung annehmen konnte, fand der Sekretär einen besseren Job und die neue Version ging verloren, auch weil die ANC zu dieser Zeit überlastet war.

Als im Frühjahr 2020 endlich ein permanenter Ersatz für den ATMOPSP-Sekretär gefunden war, präsentierte dieser der ANC das Ergebnis vom ATMOPSP Meeting 2018, also ohne die Änderungen, die vom FLTOSP beschlossen worden waren; dafür aber mit Änderungen aus dem Sekretariat, die teilweise wieder auf schon des öfteren geklärten Fehl-Beurteilungen basierten. Die Vorsitzenden der beiden Panels bemerkten die gravierenden Abweichungen von der vereinbarten Version und wurden von der ANC beauftragt, die Vorschläge und Kommentare des Sekretariats und



AIR TRAFFIC SERVICES

PAN PAN, ...

Fortsetzung

der ANC neuerlich zu überprüfen und etwaige Unklarheiten zu bereinigen.

Die CTC SubGroup wurde wieder einberufen und teilweise mit neuen Teilnehmern besetzt. In den ersten Telekonferenzen – wir waren ja mitten in der Corona-Krise – kamen wieder die bekannten Missverständnisse, aber auch ganz neue Fehlinterpretationen zutage. Manche Auffassungsunterschiede schienen unüberbrückbar. Es kam zu einigen emotionalen Diskussionen. Um sachliche Fortschritte zu erreichen, wurde meine Gefahrenanalyse herangezogen, die ich für die Diskussion der Panel-Vorsitzenden mit der ANC erarbeitet hatte: Primäre Gefährdung (Hazard 1) ist, dass ein Luftfahrzeug mit geringerem Abstand zu Terrain oder Luftfahrthindernissen (MOC) fliegt, als in PANS-OPS vorgeschrieben. Sekundäre Gefährdung (Hazard 2) ein sich daraus ergebender Separation-Konflikt. Als Ziel wurde definiert, dass Hazard 1 durch entsprechende Verfahren in PANS-OPS und PANS-ATM gelöst wird, und potentielle Konflikte aus Hazard 2 durch koordinierte Verfahren in PANS-ATM und PANS-OPS vermieden werden.

Dadurch konnte weitestgehend auf sachlicher Ebene diskutiert und Einvernehmen hergestellt werden. Nur der ATMOPSP-Sekretär hatte sich in falsche Vorstellungen und Interpretationen verstiegen und konnte nur in geringem Ausmaß die Lösungen mittragen.

Der von der CTC SG erarbeitete Vorschlag würde die gleichen Korrekturwerte für Temperaturen signifikant unter den ISA-Standardwerten bringen.

Der von der CTC SG erarbeitete Vorschlag würde die gleichen Korrekturwerte für Temperaturen signifikant unter den ISA-Standardwerten sowohl auf Pilotenseite, als auch von der Flugsicherung, für alle Situationen bringen, wo mit Minimum Obstacle Clearance geflogen werden muss. Das würde bestehende Sicherheitslücken schließen, aber natürlich auch eine erweiterte

Verantwortung für die Air Traffic Services bringen. Das ATMOPSP hat sich im April 2021 entschlossen, die neuen Verfahren nur auf Minimum Vectoring Altitudes anzuwenden. Dadurch würde es dazu kommen, dass Controller Flugzeuge auf nominelle Höhen freigeben, Piloten diese aber ablehnen müssen, wenn durch kalte Temperatur die MOC nicht eingehalten werden könnte.



VFR zum Matterhorn © Captain Christian Denke (VC)

Das FLTOPS Panel (Meeting vom 17. bis 27. Mai 2021) wird seine Meinung zu dieser Abweichung von der in der CTC SG erarbeiteten Lösung an die Air Navigation Commission berichten, welche sich hoffentlich für die harmonischere Lösung entscheiden wird. Nachdem die PANS nur in geraden Jahren geändert werden und die notwendigen Zeitabläufe für Implementierung Ende 2022 sowieso nicht mehr einhaltbar sind, gibt es

noch etwas Spielraum um die beste Variante zu finden, damit Ende 2024 die optimierten Verfahren weltweit Gültigkeit erlangen können. Damit das realisiert werden kann, arbeite ich gerade mit einigen anderen Mitgliedern der CTC SG an einem ICAO Circular, das die Details der neuen Regelung so erklärt, dass keine weiteren Missverständnisse mehr bleiben.

Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die erwähnten Missverständnisse und Fehlinterpretationen größtenteils auf die Komplexität der PANS und einige Unstimmigkeiten oder mangelhafte Definitionen innerhalb oder mit den ICAO SARPS zurückzuführen sind. Nur wenige Menschen können aufgrund vielfältiger Aufgaben alle diese Aspekte kennen.

Quellen:

- ICAO PANS-OPS
- ICAO PANS-ATM

RESSOURCEN

Global Campaign on NOTAM Improvement

Am 8. April 2021 fand das Kick-Off Meeting (Webinar) zur Global Campaign on NOTAM Improvement statt. Darin wurden die allgemeinen Umstände und Beweggründe für diese Arbeitsgruppe genannt.

Von Capt. Christian Korn

NOTAMs sind niedergeschriebene Informationen die uns Piloten über relativ neue Änderungen auf unserer Flugroute, dem Abflugs- oder Ankunftsflughafen, usw. informieren sollen, um diese in unsere Flugplanung einbeziehen zu können. Dabei ist es wichtig, dass die Anzahl der zu lesenden NOTAMs nicht überhandnimmt, so dass es in der kurzen Zeit der Flugvorbereitung möglich ist, sie zu lesen und zu verstehen. Wenn allerdings die Anzahl an zu lesenden NOTAMs immer mehr wird und zunehmend auch unwichtige Informationen als NOTAM verpackt werden, dann wird es irgendwann unübersichtlich und unmöglich, alles in kurzer Zeit zu lesen, zu verarbeiten und in die eigene Flugplanung einfließen zu lassen. Ich denke, dass sich jeder Pilot schon öfters in solch einer Situation wiedergefunden hat.

ICAO möchte nun den NOTAM-Dschungel lichten, wieder übersichtlicher gestalten und in einem ersten Schritt alte NOTAMs, die schon länger als 3 MONATE existieren, aus den NOTAMs entfernen.

NOTAM2021

Working together to eliminate old NOTAM

Ein entscheidender Grund dafür ist, dass bei der ganzen Fülle an nicht immer unbedingt notwendigen und alten Informationen, wirklich wichtige Informationen unter den Tisch fallen können. So überliest man eventuell die gesperrte Piste am Ausweichflughafen, weil diese Information zwischen zwei relativ unwichtigen, älteren Informationen ‚versteckt‘ steht.

Die Anzahl der weltweiten NOTAMs hat von 250.000 im Jahr 2000 auf über 1,7 Mio. in 2020 zugenommen, davon sind ca. 20% veraltet. Pre-flight Briefings werden heute aus gutem Grund schon länger nicht mehr ausgedruckt, dennoch füllen sie immer noch zwischen 30 und 200 Seiten, je nach Fluglänge. Ein prominentes Beispiel, das bei diesem Webinar mehrmals erwähnt wurde, war die beinahe Katastrophe am Flughafen San Francisco, als eine Air Canada Maschine den Taxiway statt die Runway ansteuerte und erst kurz vor einer Kollision mit einer am Boden rollenden Maschine durchstartete. Die dazu relevanten Informationen befanden sich auf der letzten Seite des Briefing-Packages eingebettet inmitten von 9 alten NOTAMs.

Anhand eines weiteren Beispiels, eines Fluges von MUC nach SIN, wurden die Inhalte des Briefing-Packages analysiert. Dabei kam zum Vorschein, dass die ersten 24 Seiten aus dem Fuelplan, Wetterdaten, der Route Map, TAF und Flight Plan bestehen. Die restlichen 120 Seiten waren NOTAMs.

Wenn man annimmt, dass es pro Seite zwischen 10 und 15 NOTAMs zu lesen

gibt, dann ist man bei diesem Beispiel schnell bei über 1200 zu lesenden NOTAMs und dies in einer relativ kurzen Zeit. Dabei sollen diese NOTAMs nicht nur gelesen, sondern auch verstanden werden und in die Flugplanung miteinfließen. Wenn man sich jetzt überlegt wie viel Zeit man, neben den anderen Dingen zur Flugvorbereitung, für das Lesen von NOTAMs hat, dann ist es nicht immer so einfach oder möglich alles in der Flugvorbereitungszeit zu bewerkstelligen.

Die Routine hilft zwar, wenn man bereits eine längere Zeit fliegt und gewisse NOTAMs kennt. So sollte es aber nicht sein, da laut Annex 15 (Aeronautical Information Service) NOTAMs eigentlich für einen Zeitraum von 3 Monaten vorgesehen wären, alles darüber hinaus sollte in ein AIP-Supplement einfließen.

Ich würde es mir jedenfalls sehr wünschen, wenn die zu lesenden und zu verarbeiteten NOTAMs für die Flugvorbereitung in Zukunft abnehmen würden, in dem zumindest in einem ersten Schritt alte NOTAMs verschwinden würden.

Um sich einen Überblick über die weltweite NOTAM-Situation in deren Entwicklung machen zu können hat die ICAO das NOTAMeter eingeführt (<https://www.icao.int/airnavigation/information-management/Pages/NOTAMeter.aspx>). Hier können sich Interessierte weiter informieren und sich über Regionen und einzelnen Länder informieren. Das nächste Webinar ist für Juni angesetzt und ich bin schon gespannt, was sich bis dorthin tun wird.

AIRCRAFT & SAFETY

Live Presentations by Airbus, Boeing, ATCR and Embraer

Präsentationen von Testpiloten der o.g. Hersteller, Hauptthema sind die aktuellen, erhöhten Risiken in unserer Industrie.

During this year's virtual IFALPA Conference, we had four excellent presentations from representatives/test pilots from Airbus, ATR, Boeing, and Embraer.

Restrained by the virtual Conference format and agenda, there was no opportunity for the usual Q & A session that we know from previous IFALPA Conferences.

We are very pleased that the four manufacturers agreed to make up for this and be available for another virtual get-together.

It is our pleasure to invite you, the experts, to join this session on

23 June, 14:00 – 16:00 UTC.

Contrary to last year's glossy presentations and videos on new products and features, this year all presenters raised concerns about the current enhanced safety risks prevailing in our industry.

The Q & A session therefore plans to cover these three topics:

- **Training**

All aviation stakeholders must re-learn and re-train after a de facto standstill and this puts all of us into a higher risk situation than we are used to. Regulation was never designed for such a

situation as the one we are in. The training requirements needed for the restart in all areas concerning the operation of an airplane can only be estimated, but is certainly well above any standard described in the current regulation.

- **Reduced crew operations**
- **The influence of the 5G Network on our Radio Altimeters**

The session will be hosted on GoToMeeting:

<https://global.gotomeeting.com/join/830572221>

Looking forward to 'seeing' you on 23 June.



UMFRAGE



Nur 10 Minuten: Nehmt teil an der ECA Umfrage zum Thema.
"PilotInnen als Ressource für Systemresilienz"

Die Umfrage wurde von VC-Experten entwickelt, wird von ECA unterstützt und auch ACA würde sich über eine rege Teilnahme unserer Mitglieder freuen. Input und die Bereitschaft, Erfahrungen zu teilen, sind wichtige Voraussetzungen, um ein repräsentatives Ergebnis zu erreichen. **Bitte füllt den Online-Fragebogen bis spätestens Ende Juni aus.** Die ersten Ergebnisse sollen im 3. Quartal 2021 veröffentlicht werden.

Vielen Dank!

Die Umfrage zielt darauf ab, die Fähigkeit der Piloten zu analysieren, kreativ mit einer sich ständig verändernden und potentiell ungewohnten Umgebung umzugehen. Die Fragen konzentrieren sich auf technische und betriebliche Probleme, die von PilotInnen erlebt werden, sowie auf Interventionen zur Reduzierung von Sicherheitsrisiken und Gefahren.

Zur Umfrage:
"Pilots as a Resource for System Resilience"
<https://form.typeform.com/to/LDk7D9pz>

Bitte auch an KollegInnen weiterleiten!

IMPRESSUM

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

Präsidentin: Isabel Doppelreiter
 Chef-Redaktion: Astrid Schwarzwald
 Redaktion: 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: Capt.(ret) Peter Beer, MSc, Capt. Sebastian Feiner, Heinz Frühwirth, Capt. Christian Korn

Bildquellen: Sofern nicht anders angegeben: ACA; Sofern nicht anders angegeben: ACA; Titel und Rücktitel: Bildcredits siehe S 11

© für alle Artikel, soweit nicht anders angegeben: Nachdruck nur mit Genehmigung durch den ACA Vorstand gestattet.

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

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

Pilot Support

Psychologische Unterstützung für ACA Mitglieder

Pilot Support bedeutet für uns, dass sich Mitglieder vertrauensvoll an Psychologen, mit denen ACA eine Vereinbarung getroffen hat, wenden können und zwar vollkommen anonym. Die ersten drei Konsultationen werden finanziell von ACA übernommen. Der Schutz der Identität des Mitglieds gilt auch gegenüber ACA.

Hier findet ihr die Kontaktdaten der teilnehmenden Psychologen und seit Mai 2020 auch einer Lebensberaterin. Auf Instagram, Facebook und ACA Website findet ihr auch Videos unserer Kooperationspartner, um ein besseres Bild von ihnen zu bekommen:

Dr. Peter Grössenbrunner
Klinischer- und Gesundheitspsychologe
+43 664 73527774
peter.groessenbrunner@aon.at

Dr. Wolf-Dietrich Zuzan
Klinischer- und Gesundheitspsychologe
+43 664 1420809
wdzuzan@aon.at

Mag. Christian Czihak
Klinischer- und Gesundheitspsychologe
Luftfahrtpsychologe
+43 699 1885408
christian.czihak@aon.at

Dr. Alois Farthofer
Arbeits- und Luftfahrtpsychologe
+43 664 1065980
a.farthofer@aon.at

MMag. Barbara Baumgartner
Klinische- und Gesundheitspsychologin
Notfallpsychologin
+43 664 73245396
Barbara.Anna.Baumgartner@gmx.at

Mag. Christine Lewandowski
Dipl. Lebens- und Sozialberaterin
Ehe- und Familienberatung
Hietzinger Hauptstraße 71/7, 1130 Wien
+43 664 1010151
kontakt@beratung-lewandowski.at

**EASY
SIM
BOOKING**

LOCATIONS

- VIE
- FRA
- MUC
- BER
- ESS
- ZRH

AIRCRAFT TYPES

- Q400
- A320
- A330
- A340
- A350
- A380
- B757/767
- B777
- E190
- & more

PRICES [FOR EXAMPLE]

- A320 VIE from 270€ + VAT
- A320 ESS from 290€ + VAT
- A320 BER from 310€ + VAT

CREW4SIM OFFICE@CREW4SIM.COM

SAVE THE DATE!

26. August 2021
Profi Lounge 2021

Auch heuer wieder in der

Strandbar Herrmann
Herrmannpark
1030 Wien
www.strandbarherrmann.at

Die Veranstaltung wird unter strengen Corona-Auflagen stattfinden, wenn dies möglich ist. Sollten die Behörden die Durchführung verbieten, muss sie abgesagt werden. Genaue Informationen hinsichtlich Programm werden wir zeitgerecht an die Mitglieder kommunizieren.

DER ACA VORSTAND



First Officer
Isabel Doppelreiter
Präsidentin



Captain
Christian Korn
Generalsekretär



Captain
Christian Flatschart
Vizepräsident



Captain
Sebastian Feiner
Finanzreferent



First Officer
Andreas Strobl
Vizepräsident

DIE ACA MITARBEITER



Astrid Schwarzwald
Büroleitung



Captain
Martin Pletzer
Flight Data



Captain
Martin Gstraunthaler
Dangerous Goods



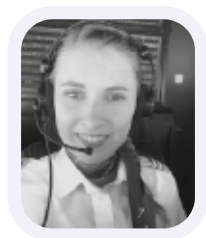
Captain (ret.)
Peter Beer
CRM, AAP Experte



Captain
Willi Wesendorfer
Training & Licensing



Captain
Dr. Franz Brunhofer
Human Performance



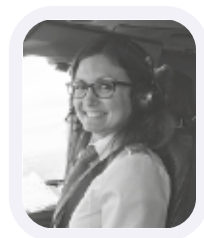
First Officer
Theresa Kammerer
Human Performance



First Officer
Philipp Stickler
Young Pilots/Student
Pilots



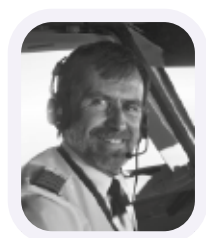
First Officer
Stefan Kalina
Aircraft Design &
Operation



First Officer
Christina Wittmann
Social Wings / HUPER



Captain
Robert Oberleuthner
Accident Analysis &
Prevention



Captain
Gerhard Winkler
Flight Data



Captain
Ralph Schönfelder
Professional Affairs

