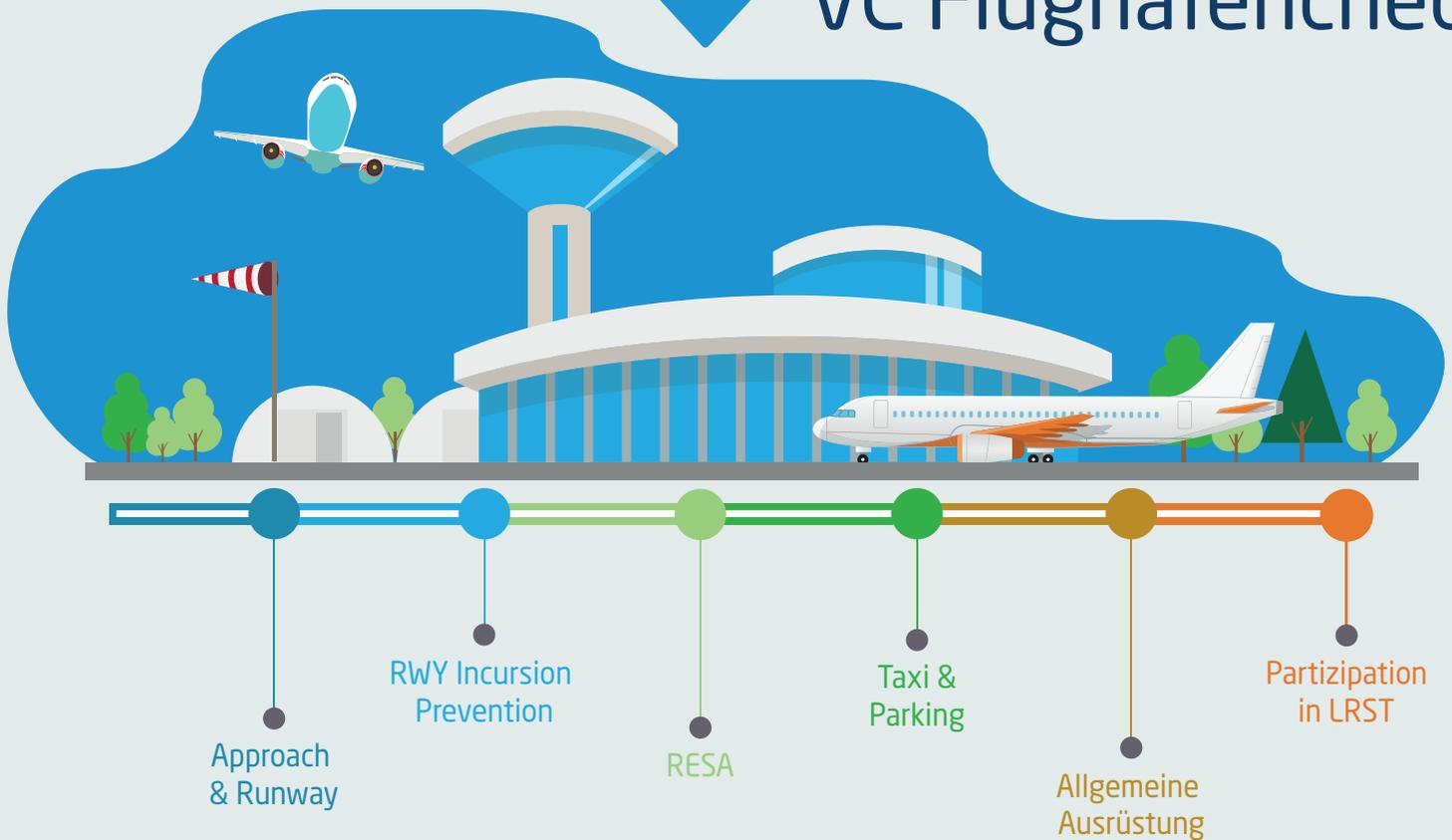




VC Flughafencheck



Martin Oser
SFO B747
AG Airport & Ground Environment



Wolfgang Starke
CPT DASH8
AG Airport & Ground Environment

„Wir begrüßen die Entwicklung, dass immer mehr Flughäfen auf die Expertise der VC-Experten setzen und diese an den Local Runway Safety Teams beteiligen. Aber es gibt noch viel zu tun. Für das kommende Jahr steht das Thema Runway Incursions auf unserer Agenda.“

VC FLUGHAFENCHECK 2019

Eine gute Entwicklung für die Flugsicherheit: Immer mehr Flughäfen laden die Vereinigung Cockpit (VC) zu ihren Local Runway Safety Teams ein. An anderen Baustellen hingegen geschieht leider zu wenig. Zeit, den VC-Flughafencheck anzupassen!

Als wir vor wenigen Jahren den Malus von 0,5 Notenpunkten für nicht erhaltene Einladungen in die Local Runway Safety Teams (LRST) der deutschen Flughäfen einführten, war von mancher Seite hartes Vokabular wie „Erpressung“ zu hören. Manch anderer Flughafen fürchtete, die VC als „Spartengewerkschaft“ würde nun versuchen, über die LRSTs das Bodenpersonal der Flughäfen zu organisieren, gar Tarifverträge abschließen.

Selbstredend traten wir nicht als Gewerkschaftler auf und haben auch niemanden erpresst. Vielmehr schätzen immer mehr Flughäfen in Deutschland den fachlichen Flight Safety Input, der von unseren Experten der AG AGE in die LRSTs eingebracht wird.

Anders wäre auch nicht zu erklären, dass die allermeisten deutschen Flughäfen Piloten der VC zu ihren LRSTs einladen - eine Entwicklung, die wir sehr begrüßen.

Waren es doch die Flughäfen, die in Zeiten der Mängelliste immer darum baten, unsere fachliche Kritik nicht öffentlich breit zu treten. Für konstruktive Kritik und fachliche Weiterentwicklung der Flugsicherheit an Flughäfen sind die LRSTs genau die richtigen Gremien. Hier möchten wir auch weiterhin sachdienlich zur Erhaltung und - wo möglich - zur Erhöhung der Flugsicherheit beitragen.

Vor diesem Hintergrund freute es uns besonders, dass mit den Flughäfen Köln/Bonn und Niederrhein-Weeze seit dem letzten Flughafencheck zwei weitere Flughäfen auf VC-Piloten in ihren LRSTs setzten.

Ebenso positiv sehen wir die baulichen Veränderungen in Dortmund und Berlin-Tegel. In Dortmund sind jetzt an den Aufrollpunkten zur Piste Runway Guard Lights installiert. In Berlin-Tegel wurden neue Windsäcke installiert, die nachts beleuchtet und von jedem Bahnkopf aus sichtbar sind. Piloten erhalten so eine unmittelbare und verzögerungsfreie Windinformation.

Wir sind allerdings nicht mit allen Dingen in Deutschland zufrieden!

Nach wie vor sperren sich einige wenige Flughäfen in Deutschland mit der VC in Kontakt zu treten und unsere Piloten in ihre LRSTs einzuladen. Sicherheit und die Meinungen aller am Prozess beteiligten Parteien scheinen hier weniger wichtig zu sein als politische Erwägungen. Das darf nicht sein! Wir fordern alle diese Flughäfen nochmals auf, in den sachdienlichen und sicherheitsorientierten Austausch mit uns zu treten, das LRST bietet hierfür eine gute Basis.

Des Weiteren wollen wir das Kriterium „Stopbar“ ab dem nächsten Flughafencheck anders bewerten und hiermit die Gefahr der Runway Incursions in den Fokus nehmen. Diese gefährlichen Zwischenfälle verharren seit Jahren auf ei-

nem hohen Niveau. Zur Bekämpfung dieser Gefahr reicht es in unseren Augen nicht aus, dass man einzig und allein auf professionelle Crews und technisch gut ausgerüstete Flugzeuge setzt.

In diesem Punkt sind uns unsere südöstlichen Nachbarn in Österreich bereits voraus. In Wien oder Salzburg ist es beispielsweise seit Jahren Usus, dass 24/7 an jedem Aufrollpunkt zur Piste beleuchtete Stopbars geschaltet sind. Diese werden nur bei einer Line-Up Clearance kurzfristig abgeschaltet.

Es verwundert nicht, dass die Anzahl von Runway Incursions an diesen beiden Flughäfen deutlich niedriger ist als in Deutschland.

Somit wollen wir mit der Anpassung des Kriteriums Anreize schaffen, dieses Verfahren auch in Deutschland zu implementieren und die Stopbars nicht nur bei Schlechtwetterbedingungen zu nutzen.

Wir sind der Ansicht, dass es in Deutschland möglich sein muss, mehr gegen Runway Incursions zu unternehmen. Diese Zwischenfälle gehen zwar meist glimpflich aus, das Potential für einen katastrophalen Unfall ist jedoch viel zu hoch!

Weitere Informationen

Alle Ergebnisse im Detail und weitere Informationen rund um die einzelnen Flughäfen finden Sie unter www.vc-flughafencheck.de





VC Flughafencheck

2019

			Approach & Runway	RWY Incursion Prevention	RESA	Taxi & Parking	Allgemeine Ausrüstung	Participation in LRST	Endnote 2019
			45%	30%	10%	10%	5%		
Berlin/Schönefeld	SXF	EDDB	1,4	2,0	2,0	2,7	1,5	-0,5	2,3
Berlin/Tegel	TXL	EDDT	1,6	2,0	2,0	2,2	1,6	-0,5	2,3
Bremen	BRE	EDDW	1,4	2,0	2,0	2,0	1,6	0,0	1,7
Dortmund	DTM	EDLW	1,4	2,0	2,5	2,0	2,4	-0,5	2,3
Dresden	DRS	EDDC	1,9	2,4	2,0	2,0	1,6	0,0	2,1
Düsseldorf	DUS	EDDL	1,6	2,0	2,0	2,0	1,5	-0,5	2,3
Erfurt	ERF	EDDE	1,6	2,2	2,0	1,3	1,6	-0,5	2,3
Frankfurt/Hahn	HHN	EDFH	2,0	2,0	2,0	2,7	2,0	0,0	2,1
Frankfurt/Main	FRA	EDDF	1,4	2,0	2,0	2,7	1,5	-0,5	2,3
Friedrichshafen	FDH	EDNY	2,1	2,2	3,0	2,7	2,4	0,0	2,3
Hamburg	HAM	EDDH	2,6	2,0	2,0	2,0	1,6	-0,5	2,8
Hannover	HAJ	EDDV	1,8	2,1	2,0	2,4	1,6	-0,5	2,5
Heringsdorf	HDF	EDAH	3,2	2,6	2,0	2,9	3,4	0,0	2,9
Karlsruhe/Baden-Baden	FKB	EDSB	1,8	2,0	2,0	2,7	2,0	0,0	2,0
Kassel- Calden	KSF	EDVK	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	0,0	1,8
Köln/Bonn	CGN	EDDK	1,9	2,0	2,0	2,0	1,6	0,0	1,9
Leipzig/Halle	LEJ	EDDP	1,3	2,0	2,0	1,3	1,6	0,0	1,6
Mannheim	MHG	EDFM	4,5	2,4	5,0	2,7	2,0	0,0	3,6
Memmingen	FMM	EDJA	2,6	3,4	3,0	2,7	2,0	0,0	2,9
München	MUC	EDDM	1,4	2,0	2,0	1,3	1,5	0,0	1,6
Münster/Osnabrück	FMO	EDDG	2,1	2,0	2,5	2,0	1,6	0,0	2,1
Nürnberg	NUE	EDDN	1,9	2,0	2,0	2,0	1,5	0,0	1,9
Paderborn/Lippstadt	PAD	EDLP	2,3	2,4	2,0	2,7	2,0	0,0	2,3
Rostock/Laage	RLG	ETNL	2,4	2,4	2,0	2,9	2,0	0,0	2,4
Saarbrücken	SCN	EDDR	2,7	2,2	2,5	2,7	1,6	0,0	2,5
Stuttgart	STR	EDDS	1,4	2,0	2,0	2,0	1,5	0,0	1,7
Sylt (Westerland)	GWT	EDXW	2,8	2,2	2,5	2,7	2,0	0,0	2,5
Weeze	NRN	EDLV	2,4	2,8	4,0	2,0	2,0	0,0	2,6

