

Protokoll zur Mitgliederversammlung des DFV am 26.3.2014 in Kelsterbach

1. Begrüßung der Mitglieder durch den 1. Vorsitzenden Jörn Sellhorn-Timm

- Antrag auf Abstimmung von Anträgen durch Handzeichen

⇒ Einstimmig angenommen

- Vorstellung der Tagesordnung durch den 1. Vorsitzenden

⇒ einstimmig angenommen

- Überprüfung der Anwesenheit

- Vorstellungsrunde der Anwesenden der HV. Die Anzahl der Anwesenden incl. Vorstand:

17

2. Bericht des 1. Vorsitzenden über die Aktivitäten des Jahres 2013

Im Jahr 2013 wurden die, bereits im Jahr 2012, bei LH getroffenen Entscheidungen über eine Dispatch-Reorganisation schrittweise umgesetzt.

Die Veränderungen beinhalteten den Aufbau einer neuen Funktion (Mission Support), welche die bodenseitige Betreuung aller „Inflights“ verantwortet. Zu diesem Zweck wurden Zuständigkeiten innerhalb der OCC-Strukturen verändert, gleichzeitig wurden neue Tools eingeführt. Eines der wichtigsten Tools wurde während eines kurzen Fachvortrages vorgestellt, siehe Punkt 5.

Eine weitere Veränderung betrifft die Verlagerung von Flugplanungsfunktionen in eine erweiterte Einheit der LH-Systems in Danzig.

Die Qualifikationsprogramme für diese beiden Funktionen wurden im Jahr 2013 fortgeführt, was u.a die Schulung der neuen „Mission Supporter“ aus der Gruppe der erfahrenen LH-Dispatcher umfasst sowie die Basisqualifikation des Personals aus Danzig, gem. der ICAO-Standardausbildung für FOO. In diesem Fall, wie schon im letzten Jahr berichtet, unter den Bedingungen der LuftPersV (Flugdienstberater).

Bei der FDB-Lizenzausbildung stellt die praktische Ausbildung, wie so oft, das Nadelöhr dar. Die FDB-Schüler wurden auf die Flugbetriebe der DLH und der TUfly verteilt. Im Zuge der weiteren Ausbildung werden zusätzlich die Flugbetriebe der DC-Aviation, <http://www.dc-aviation.ae/>

der Air Berlin und der Condor, noch im laufenden Jahr 2014, für dieses Qualifikationsprogramm ihre Ausbildungskapazität zur Verfügung stellen.

Erfreulicherweise wollen auch die Flugbetriebe der K5-Aviation <http://k5-aviation.com/en/home.html>

sowie der Bertelsmann AG (Paderborn) in die praktische Ausbildung von Flugdienstberatern einsteigen. Dies zunächst nur für den Eigenbedarf – ob zu einem späteren Zeitpunkt auch für den freien Markt ausgebildet wird, kann voraussichtlich erst nach dem Abschluss der laufenden Ausbildungsgänge (je 1 FDB-Schüler), entschieden werden.

Es ist sehr erfreulich, dass sich auch kleinere Flugbetriebe engagieren und ihr eigenes Personal langfristig auf das ICAO-konforme Qualifikationsniveau für Flight Operations Officer (FOO) heben wollen.

Diese „kleinen“ Ausbildungsbetriebe können, ebenso wie großen Airlines, alle LBA-Lernziele für die praktische Ausbildung erfüllen. <http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/L/L2/LernzielePraxisFDB.html?nn=23204>

Aufgrund der durchweg breiteren Verantwortung der FOO's in diesen Flugbetrieben und den hohen Anforderungen an die operationelle „Performance“, können während dieser Ausbildung sehr gut die übergreifende Aspekte zur Problemlösung integriert werden. In der Business Aviation müssen häufig Lösungen für Payload/Range-Probleme oder andere überraschende Herausforderungen gefunden werden, was im normalen Airline-Alltag und in diesem Zusammenhang, seltener vorkommt.

Dieser Vorteil gleicht den Nachteil der geringeren Flugfrequenz in einige Zielgebiete aus. Beide Arten von Ausbildungsbetrieben, Airline oder Business-Aviation, können ihre Stärken einbringen. Wenn einmal die Umsetzung bestimmter Lernziele schwierig werden sollte, dann muss die jeweilige ATO (Approved Training Organisation oder „Flugschule“), ihre Verantwortung wahrnehmen und mit dem Trainerpool sinnvolle Lösungen finden.

Wenn diese Entwicklung so weitergeht, dann könnte in einigen Jahren der ICAO-konforme LBA-Standard von der Mehrheit der AOC's anerkannt worden sein – und das, aufgrund der Einsicht der AOC-Inhaber. Dass das LBA diesen, im LVG als verpflichtend beschriebenen Standard (LuftBO, LuftPersV) zwar kennt, jedoch nicht auf die AOC's in Deutschland anwendet, bleibt eine der Schwächen in unserem regulativen Umfeld.

Wie wertvoll, im Gegensatz dazu, eine pro-aktive regulierende Instanz ein kann, zeigt die neueste Entwicklung zum Thema Inflight Monitoring&Control, welches von der ICAO vorangetrieben wird. Es ist gewiss kein Zufall, dass die großen AOC's in Europa bereits damit begonnen haben, zu diesem Zweck interne Verantwortlichkeiten zu ordnen, Prozesse einführen und Tools zu suchen oder zu etablieren. Die LH-Betriebe in FRA und MUC stecken bereits tief im Thema drin, siehe die Einführung von „Mission Support“.

Andere AOC's hängen noch hinterher – was bei der gegebenen Dynamik nachvollziehbar erscheint. Dass jedoch weder das LBA noch die EASA die vorbereitenden Hausaufgaben, geschweige denn das Thema Inflight Monitoring&Control selbst, auf dem Schirm haben, ist gewiss kein böser Wille - sondern eher eine Systemschwäche.

Eine der vorbereitenden Hausaufgaben bestehen, nach der Auffassung des DFV-Vorstandes, in der Beschreibung und Durchsetzung einer einheitlichen und klar strukturierten Anforderung an die FOO-Qualifikation. Ohne eine Mindestqualifikation der Akteure können keine sinnvollen Prozesse umgesetzt, geschweige denn, Verantwortlichkeiten wahrgenommen werden.

Dieses Thema weiterhin zu bearbeiten und zu unterstützen sollte die Aufgabe des DFV bleiben. Derzeit nehmen wir die europäischen und die deutschen Behörden als ausgesprochen reaktiv war, was sich zu recht schnell zu einem Standortnachteil für die europäischen AOC's entwickeln wird.

3. Kassenbericht des Geschäftsjahres 2013

Der Kassenwart Raik Hembus stellte den Kassenbericht 2013 vor. Der Kassenbericht für das Jahr 2013 wurde von Karin Thormählen und Ralf Wirthmüller geprüft. Die Mitgliederzahl Stand Dezember 2013 beträgt 97 Mitglieder.

Einnahmen von 4.420€ standen Ausgaben von 3.800€ gegenüber. Das Vereinsvermögen betrug am 31.12.2013, 7.072€.

Das Budget 2014:

4.395€ Einnahmen

4.000€ Ausgaben

4. Bericht zum EUFALDA AGM 2013 ,Neuigkeiten EUFALDA/IFALDA

Matthias Duerbeck, EUFALDA-Secretary, gab einen Überblick über den letzten Stand EASA Pre-Ria (Preliminary Regulatory Impact Assessments). Den Verbänden EUFALDA und IFALDA geht es finanziell schlechter als in den Jahren zuvor. Speziell die IFALDA leidet unter Mitgliederzahlenrückgang. Das EUFALDA AGM 2014 findet im Mai 2014 in Brüssel statt.

5. Fachvortrag

Der geplante Fachvortrag zum neuen Hub Operations Center (HOC) der LH in München, musste wegen des Streiks LH ausfallen.

SESAR

Jan-Philipp Lauer hielt einen Vortrag über SESAR.

Das SESAR (Single European Sky ATM Research)-Programm ist ein wesentliches Element zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums im Rahmen der Single-European-Sky-Initiative der Europäischen Kommission. Es zielt darauf ab, die Fragmentierung der nationalstaatlich orientierten Flugverkehrsmanagementsysteme und -verfahren abzuschaffen, das Know-how der Luftfahrtbranche zu bündeln und ein einheitliches Flugverkehrsmanagementnetzwerk bis 2020 zu etablieren. Damit unternehmen alle Beteiligten der Branche einschließlich der Streitkräfte zum ersten Mal in der Geschichte einen Vorstoß, gemeinsam definierte Leistungsanforderungen und die Anforderungen insbesondere an Kapazität, Sicherheit, Umwelt und Wirtschaftlichkeit der nächsten 30 Jahre zu erfüllen.

Anbei ein Link auf die Info-Seite des SESAR-Projekts:

<http://www.sesarju.eu>

Flight Monitoring

Gerd Meise erklärte sich spontan bereit einen Überblick über das neue LIDO-Visualisierungsmodul Flight *WINDS* zu geben.

Mit den in Lido/Flight *WINDS* verfügbaren detaillierten Wetterdaten und NOTAM-Informationen sowie den aktuellen Flugzeugpositionen, die durch Radarinformationen der Flugverkehrskontrolle bekannt sind, kann der „Mission Supporter“ proaktiv seine Flüge betreuen.

Anbei der Link auf eine Seite des Herstellers:

<https://www.lhsystems.de/solutions-services/airline-solutions-services/operations-solutions/lidoflightplanning/lidoflight/lidoflight-module/lidoflight-winds.html>

6. Aussprache

Der 1. Vorsitzende bat die Mitglieder um ein Meinungsbild über die zukünftigen Aufgaben des DFV. Seitens der Teilnehmer wurde zum Ausdruck gebracht, dass der Einfluss auf die EASA-Entscheidungsprozesse in Bezug auf die FOO-Qualifikation gestärkt werden soll.

7. Entlastung des Vorstandes

Wernhilde Philippi beantragte die Entlastung des Vorstandes.

Der Entlastungsantrag wurde einstimmig angenommen, keine Enthaltungen

8. Neuwahl des Vorstandes

Mit noch 15 stimmberechtigten Mitgliedern wurde der Vorstand neu gewählt:

1. Vorsitzender Jörn Sellhorn-Timm

2. Vorsitzender Torsten Lehr

Kommunikation Karin Thormählen

Fachliche Information Bernhard Lüdtko

Verwaltung Hans Wunder

13 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen

9. Anfragen, Anträge

Nach einer kurzen Aussprache über verschiedene Themen bedankte sich der 1. Vorsitzende bei allen Anwesenden und schloss die Veranstaltung.

Die nächste JHV ist für den 18.03.2015 geplant.

Jörn Sellhorn-Timm
1. Vorsitzender DFV