

FEiC – Flight Engineers ins Cockpit

«Neue Entwicklung im Flugverkehr begeistert Airlines und verunsichert Fluggastere», so die neueste Schlagzeile im heiss umkämpften Fluggeschäft.

Was steckt hinter dieser Meldung, welche Turbulenzen in der Luftfahrt bahnen sich da an? Das fragt sich der Durchschnittspassagier, der zwar vom Gerangel in der kommerziellen Fliegerei einiges mitbekommen, das Ganze bisher aber nur als internes Konkurrenzproblem wahrgenommen hat.

Flight Engineer Daniel Johner hat gestern anlässlich einer Pressekonferenz in Kloten die Position seines Verbandes «AirTechnix» vorgestellt und betont, dass das Konzept FEiC (Flight Engineers ins Cockpit) schon seit längerem verfolgt werde und einen bahnbrechenden Beitrag für die Zivillaviatik darstelle. Er stellte fest, dass die bevorstehende Revision des Luftverkehrsgesetzes endlich die Gelegenheit biete, die verschiedenen Berufe des Flugwesens zum Wohl aller Beteiligten, auch der Fluggäste, sinnvoll zu koordinieren. Johner, der Präsident von «AirTechnix», leitete seine Ausführungen mit einem kurzen historischen Rückblick ein. Seit dem Beginn der Luftfahrt habe der Bordmechaniker (heute wird er Flight Engineer genannt) eine wichtige Rolle beim Fliegen gespielt. Denn was nützt es dem Piloten, wenn er den Hebel auf Vollgas schiebt und die Triebwerke machen nicht mit?

In den vergangenen Jahrzehnten ist der technische Unterhalt zunehmend in die riesigen Hangars verlagert worden, wo gut ausgebildete Techniker-Teams die grossen Vögel warten und betreuen. Der rasante Aufschwung des Luftverkehrs hat in den letzten Jahren zu einem empfindlichen Pilotenmangel geführt; fast die Hälfte der Piloten ist über fünfzig Jahre alt und wird bald in Pension gehen. Mit der Anstellung ausländischer Flugzeugführer wird das Problem nur kurzfristig gelöst, denn ein globaler Pilotenmangel ist absehbar.

Was ist also naheliegender, als das grosse Potenzial bestens ausgebildeter Luftfahrttechniker zum Wohle aller nicht nur in der Werft, sondern

auch im Cockpit einzusetzen. Der Flight Engineer von heute verfügt über eine solide Ausbildung in allen Belangen des Flugzeugbaus. An den Fachhochschulen werden neben den technischen Grundfächern zudem bereits heute ergänzende Kurse in Navigation und Meteorologie angeboten. Da drängt es sich nachgerade auf, dass der Techniker dem Piloten kollegiale Hilfestellung leistet, beide sind schliesslich in der gleichen Branche tätig.



Nur so kann ein Zusammenbruch der Zivilluftfahrt abgewendet werden. «Miteinander, nicht gegeneinander» muss das Motto der Zukunft in den Luftfahrtberufen sein.

Darum hat «AirTechnix» das neue Konzept FEiC erarbeitet, das dem Flight Engineer ermöglichen soll, in gewissen Fällen den Piloten zu ersetzen. Dabei denke man vorerst an ausgewählte Flüge, die keine besonderen Ansprüche an die Navigation stellen und bei denen Flughäfen mit einfachen Pisten anzufliegen sind, was insbesondere bei Schönwetterlagen keine Schwierigkeiten

bringe. Sollten doch einmal Probleme auftreten, könnte jederzeit über Funk der Rat eines erfahrenen Piloten in einem rund um die Uhr funktionierenden Tele-Aviatik-Zentrum eingeholt werden.

Im Sinne einer kollegialen Zusammenarbeit setzt Johner grosse Hoffnungen auf obligatorische Qualitätszirkel, bei denen vor allem die Piloten im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Umgang mit der Flugzeugtechnik profitieren können.

ten. Solche Zirkel hätten sich schon mehrfach bei Hobbyfliegern bewährt.

Der Vorschlag FEiC von «AirTechnix» sei in der Vernehmlassung beim Amt für Zivilluftfahrt (BAZL) auf offene Ohren gestossen, erklärte Johner. Auch die meisten Politiker sähen darin eine zukunftsweisende Lösung, die zudem kostensparend sei.

Dass Pilotenverbände ernsthafte Bedenken bezüglich der fliegerischen Ausbildung der Flight Engineers angemeldet haben, entspringe einem überholten Konkurrenzdenken. Das Ziel beider

Berufe müsse mehr Qualität zu günstigeren Kosten sein.

Dazu hat Johner auch gleich einen weiteren Vorschlag präsentiert: Piloten sollen künftig vor jeder Massnahme an Bord ein kurzes Memo verfassen und der technischen Bodenstation übermitteln. Durch dieses «Vieraugenprinzip» können kritische Situationen wie schlechte Kabinenluft oder unzureichende Sanitärverhältnisse an Bord vermieden werden.

Der Schutzverband der Fluggastere liess durch seine Präsidentin Margot Chübeli verlautbaren, dass die Vorschläge von «AirTechnix» prüfungswert seien. Sie habe als ehemalige Hostess viele Erfahrungen mit schlechter Luft in der Passagierkabine, das sei ein echtes Problem. Dass den Piloten etwas genauer auf die Finger geschaut werde, sei begrüssenswert. Etwas Bedenken habe sie wegen der Haftpflichtfrage: Wer sei denn nun für die Sicherheit des Flugzeugs verantwortlich, der Flight Engineer, der Tele-Aviatiker oder die Gesellschaft? Oder gar das BAZL und der Bundesrat, die die Liste der leicht anzufliegenden Flughäfen aufgestellt haben? Sie zeigte sich aber zuversichtlich, dass bald eine Lösung dieses Problems gefunden werde. Wichtig erscheine ihr auch, dass die Herren der Lüfte, als die sich die Piloten gerne sähen, in die Schranken gewiesen werden.

In der Herbstsession werden die eidgenössischen Räte über das neue Luftfahrtgesetz diskutieren. Angesichts der vielen Experten unter den Politikern ist eine fundierte und spannende Diskussion zu erwarten.

Dr. Motz

PS: Diese Ausführungen von Dr. Motz sind rein fiktiv. Wer dennoch Rückschlüsse auf laufende politische Geschäfte zieht, der betrachte sich als Schelm.



DoXli meint:

**Ich habe meine Ernährung umgestellt:
die Schokolade steht jetzt links vom Laptop.**

Impressum

DoXMedical ist das Publikationsorgan von DoXMart AG

Erscheinungsweise:
4-mal jährlich
Auflage: ca. 5000 Expl.

Herausgeber
DoXMart AG
Schaffhauserstrasse 13, 8212 Neuhausen
E-Mail: info@doxmart.ch, Internet: www.doxmart.ch

Verlag
Rosenfluh Publikationen AG
Schaffhauserstrasse 13, 8212 Neuhausen
Tel. 052-675 50 60, Fax 052-675 50 61
E-Mail: info@rosenfluh.ch

Redaktion
Dr. med. Richard Altorfer
Dr. med. Peter H. Müller

Redaktionssekretariat
Rosenfluh Publikationen AG
Silvia Tomasi
Schaffhauserstrasse 13, 8212 Neuhausen
Tel. 052-675 50 60, Fax 052-675 50 61
E-Mail: info@rosenfluh.ch

Anzeigenverkauf
Rosenfluh Publikationen AG
Kurt Hess
Haldenstrasse 5, 6340 Baar
Tel. 041-760 23 23, Fax 041-760 23 27
E-Mail: k.hess@rosenfluh.ch

Druck, Ausrüstung, Versand
Druckerei Raisch GmbH + Co. KG
Auchterstrasse 14, D-72770 Reutlingen

Abonnementsdienst
DoXMart
AVD GOLDACH
Sulzstrasse 10/Postfach, 9403 Goldach
Tel. 071-844 91 71, Fax 071-844 93 45
E-Mail: rosenfluh-abo@avd.ch

Copyright
© by Rosenfluh Publikationen AG. Alle Rechte beim Verlag. Nachdruck und Kopien von Beiträgen und Abbildungen in jeglicher Form, wie auch Wiedergaben auf elektronischem Weg und übers Internet, auch auszugsweise, sind verboten bzw. bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlags.

10. Jahrgang
ISSN 1660-8186

Hinweise

Der Verlag übernimmt keine Garantie oder Haftung für Preisangaben oder Angaben zu Diagnose und Therapie, im Speziellen für Dosierungsanweisungen.

Mit der Einsendung oder anderweitigen Überlassung eines Manuskripts oder einer Abbildung zur Publikation erklärt sich der Autor/die Autorin damit einverstanden, dass der entsprechende Beitrag oder die entsprechende Abbildung ganz oder teilweise in allen Publikationen und elektronischen Medien der Verlagsgruppe veröffentlicht werden kann. Bei einer Zweitveröffentlichung werden der Autor informiert und die Quelle der Erstpublikation angegeben.

Für unaufgefordert eingehende Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Bezahlte Texte sind entsprechend gekennzeichnet.