



FHP Darmstadt • c/o Prof. Faber • Merckstr. 25 • 64283 Darmstadt

c/o Prof. Dr.-Ing. Gerhard Faber Technische Universität Darmstadt Institut für Nachrichtentechnik Merckstraße 25, D-64283 Darmstadt Telefon: + 49-6151-16 21306 Sekretariat: + 49-6151-16 22381 Gerhard.Faber@nt.tu-darmstadt.de gerdfaber@aol.com www.fhp-aviation.com

Exposé

05-03-2018

>Verkehrspilot 2030<

21. FHP-Treffen vom 27. – 29. August 2018 auf Juist

Wir möchten Sie vom 27. bis 29. August 2018 zum FHP-Symposium 2018 nach Juist einladen. Unser diesjähriges Treffen findet in der Jugendbildungsstätte Juist statt, die von Dipl.-Ing. Jörg Bohn, einem ehemaligen LH-Piloten, geleitet wird. Die Exkursion nach Juist bietet neben dem bekannten Verlauf mit Vorträgen und Diskussionen auch verschiedene Freizeitmöglichkeiten. Sie können zwischen dem 23. 8. und 29. 8. Außerhalb des Symposiums Freizeitaktivitäten einplanen.

Die autofreie Insel Juist hat einen Verkehrslandeplatz (EDWJ). Wir werden in der Jugendbildungsstätte wohnen, der Neubau 'Buise' hat moderne Hotelzimmer, wir bekommen dort Frühstück, Fahrräder werden gestellt. In unmittelbarer Nähe ist ein ausgezeichnetes Restaurant mit ausschließlich frischer Küche, betrieben von einem italienischen Gastwirt. Das Restaurant ist auch für das warme Essen der Bildungsstätte zuständig. - Der Folder "Perspektive Juist" im Anhang enthält weitere Informationen über Juist und die Bildungsstätte.

Wir planen wie immer die 2 ½ Tage (Montag bis Mittwoch) mit Fachvorträgen und Diskussionen zu füllen. Für weitere Tage bietet die Insel mit Strand und See vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung.

Ein besonderes "Schmankerl" ist das Angebot von Jörg Bohn, vorgelagert vom 23. – 25. August, an einem *Pinch-Hitter-Kurs* teilzunehmen. Teilnehmer, die nicht selber fliegen, können hier mit einem Fluglehrer der DLH-Verkehrsfliegerschule und A 320 Pilot, erste Erfahrungen des Fliegens mit einmotorigen Motorflugzeugen sammeln

Pinch-Hitter-Kurse wurden entwickelt, um interessierten Mitfliegern die Qualifikation zu vermitteln, im Notfall das Flugzeug übernehmen und einigermaßen sicher landen zu können und um einen Einblick in die Fliegerei zu bekommen. Details zum Pinch - Hitter-Kurs finden Sie im Anhang in dem Folder "Sicherheitskurs für Mitflieger".

Nun zum Thema des diesjährigen Treffens, zunächst zur Einstimmung ein Beitrag aus der F.A.S.:

SONNTAG, 04.02.2018 Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (F.A.S.). - TECHNIK & MOTOR Schlusslicht

WIR LIEBEN FLIEGEN

Von Holger Appel

Die Fliegerei wird zur Viecherei. Die Erkenntnis reift, fünf Stunden lang eingepfercht in Reihe 34. Die Condor serviert nicht mal ein Glas Wasser gratis. Beschweren gilt freilich nicht, wer von Frankfurt nach Teneriffa für 100 Euro fliegt, kann kaum Luxus erwarten. Was sich noch so alles einsparen ließe, darüber denkt die Branche beständig nach. Piloten zum Beispiel, diese überbezahlten Busfahrer, die nichts mehr anderes tun, als Computer beaufsichtigen. Besondere Fähigkeiten im Cockpit scheinen nicht mehr gefordert, und man fragt sich, wieso sich Firmen wie die Lufthansa oder eben die Wir-lieben-Fliegen-Condor so anstellen mit ihrer Pilotenausbildung. Demnächst fliegen wir ohnehin in Flugtaxis autonom, steuerbefreit, easy. Der Flug ist ein Flug, kräftiger Rückenwind, danke, Aiolos, so geht's schneller. Im Anflug meinen es die Götter weniger gut, böse Böen bemächtigen sich der Boeing, sie schaukelt, schaukelt stärker, versetzt seitlich, die Kabine knirscht, es fliegt ein wenig Zeug durch die Gegend, die Tragflächen schwingen, die Maschine sackt durch, bäumt sich auf, sackt wieder durch, die Triebwerke heulen auf, Vollgas, durchstarten. Die Frau nebenan beginnt zu beten, der Mann in der Reihe davor füllt die Kotztüte. Es meldet sich Kapitän Dürr mit ruhiger Stimme, er habe die Landung abbrechen müssen, weil der Wind die Maschine vom Anflugpfad geblasen habe, jetzt unternehme er einen zweiten Versuch, alles gut geübtes Prozedere. Es schaukelt wieder heftig, aber die Maschine setzt sauber auf, die Menschen klatschen, und kein Einziger wäre froh gewesen, es wäre die Ansage aus dem von Fleisch und Blut befreiten Cockpit gekommen: "Hier spricht ihr Algorithmus, ich kriege das mit meinem reichen Datensatz schon hin." Die Purserette am Ausgang lacht schon wieder und flachst: "Jetzt wisst ihr, warum die Piloten so viel Kohle bekommen." Jetzt wissen wir's.

Thema: >Verkehrspilot 2030<

Zwei-Piloten-Cockpits vs. Autonome Verkehrsflugzeuge - Vor- und Nachteile voll automatisierter Verkehrsflugzeuge, ein Vergleich mit derzeitigen Flugzeugen

Die Industrie arbeitet mit Hochdruck an autonomen Verkehrssystemen. Durch die Fortschritte der Mikro- und Nanoelektronik, der sog. Digitalisierung bzw. "Künstlichen Intelligenz", kommt es zu euphorischen Visionen. Wie werden die Flugzeuge der nächsten Generation konzipiert? Werden sie von zwei oder einem Piloten geflogen, oder werden sie ohne Cockpit konstruiert werden? Was ist Zukunft, was Illusion? Sind mit autonomen Verkehrssystemen Einsparungen zu erzielen oder werden sie teurer? Wie steht es um Safety und Security? Wie steht es um die Akzeptanz solcher Systeme durch Passagiere? Wie viele Piloten sollen jetzt ausgebildet werden, die dann um 2060 in den Ruhestand wechseln werden?

Viele Fragen, bisher wenig valide Antworten.

Schwerpunkte zum Thema:

- Technische und mentale Grenzen der Automatisierung (Machbarkeit und Akzeptanz)
- 2. Entwicklungspfade der Automatisierungstechnik, welche Rolle spielt der Mensch, der Operator?
- 3. Pilotenmangel, Pilotenüberschuss
- 4. Kosten und Einsparungen bei vollautomatisierten Verkehrsflugzeugen
- 5. Ausbildungskosteneinsparungen bei gleicher Qualifizierung, geht das? Pilotenausbildung bei Low –Cost-Airlines
- 6. Simulatoren in der Aus-, Fort- und Weiterbildung, wie auch für Checks
- 7. Anpassung der Pilotenausbildung an zunehmend automatisierte Systeme;
- 8. Welche Lerninhalte können entfallen, welche bleiben gültig und wichtig; Grundlagen, explizites und implizites Wissen; kognitive, psychomotorische und affektive Lerninhalte/Qualifikationen
- 9. Safety und Security bei beiden Flugzeugvarianten; unbekannte Extremsituationen, IT-Hacker, Störungen wie z. B. EMC, EMI, Phantomeffekte
- 10. Zusammenfassung der Argumente pro und kontra autonome Flugzeuge (eventuell Gruppenarbeit)

|--|

Anlagen:

- Anmeldeformular
- Angebot der Jubi Juist
- Folder Jubi Juist
- Pinch Hitter
- Anflugkarten EDWJ

Dieses Jahr müssen wir eine Tagungsgebühr von 50,-€ erheben, um wegen unserer angespannten Finanzen (geplante Broschüren etc.) nicht in rote Zahlen zu geraten. Überweisen Sie bitte mit der Anmeldung die Gebühr auf unser Konto (siehe erste Seite des Exposés).

Über Ihre Teilnahme würden wir uns freuen, besonders auch über einen Beitrag, ein Referat oder Statement!

Verbindliche Anmeldungen zur Teilnahme auf beigefügtem Anmeldeformular bis 15. April 2018.

Für den Vorstand:

Gerd Faber

Max Scheck