

der flugleiter

www.GdF.de



PersSteuTV

unbekannt, unverstanden, ungeliebt?



IFATCA

49th Annual Conference

Die Aschewolke

Was geschieht seitdem?

Bologna

Gedenkmuseum für Flug 870

Wasserfliegen in Biscarosse

More than straight an level

→ Unser Cover – Short of Touch Down at St. Maarten
Photo: Chris Killroy, jetphotos.net

BEILEGER
Zur Auseinandersetzung
zwischen DGB/BDA vs.
„Klein“-Gewerk-
schaften

HILFE JETZT!!!!



Muluye
7 Jahre



Yeshimbet
9 Jahre



Elisabeth
12 Jahre

Unsere Kollegin Genet Ghebru bittet Sie um Hilfe.

Ihre verarmten Verwandten in Dansha/Äthiopien, die drei Waisenkinder Muluye, Yeshimbet und Elisabeth, sind in großer Not: Nach dem Vater und dem Großvater ist jetzt auch ihre 30-jährige Mutter verstorben. Sofortige Hilfe ist notwendig, damit die Kinder überleben können.

Spenden Sie Zukunft – viele kleine Spenden machen es möglich.

Frau Ghebru kann das Geld nicht aufbringen. Das Heimatland der Kinder bietet hier keine Unterstützung. **Im Monat** werden pro Kind bis zu 150 Euro benötigt, damit es ein menschenwürdiges Leben in seinem Heimatland führen und eine ordentliche Schule besuchen kann. Wenige Euros von vielen Spendern helfen den Kindern in ein selbstständiges Leben.

Wirksame Hilfe mit Ihrer Unterstützung.

Werden Sie Pate und spenden monatlich einen Betrag Ihrer Wahl. Eine Beitrittserklärung zur Patenschaft liegt in den GdF-Displays aus oder ist abrufbar unter: www.betriebsrat4you.com Hier finden Sie auch alle weiteren Infos zur Spendenaktion. Sie können die Erklärung jederzeit widerrufen. Der Verein Villa Kunterbunt e. V. steht uns hier zur Seite. Wir informieren regelmäßig über den weiteren Verlauf. Eine Spendenbescheinigung kann ausgestellt werden.

Oder spenden Sie direkt – einmalig oder mehrmals:

**Spendenkonto: Hilfsprojekt „Out of Dansha“ – Villa Kunterbunt e. V.
BLZ 508 400 05 • KTO 620 322 800 • Commerzbank Darmstadt**

Herzlichen Dank, Ihre Daniela Franke, stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der DFS_UZ.
Beitrittserklärung bitte an: Fax-Nr. 06103-707-4885
Bei Rückfragen und weiteren Informationen stehe ich gern bereit: daniela.franke@dfs.de

Mehr Infos unter:
www.betriebsrat4you.com



Der Weiße Hai in der Schublade

S. 12



Bericht zur 49th IFATCA Annual Conference Punta Cana, Dom. Republic

S. 22



Eine Aschewolke und ihre Folgen

S. 38



Flugvermessung in Deutschland (Teil 6)

S. 51

Editorial von Michael Schäfer 4

GdF Aktuell

Mike Schmähling 6

Wechsel im Vorsitz des Aufsichtsrats 6

Tarifkommission

Bericht aus der Tarifkommission 7

PersSteu-TV – unbekannt, unverstanden, ungeliebt? 8

Presse

Der Weiße Hai in der Schublade 12

Aus der Redaktion 16

GdF Aktuell

Betriebsräte 17

Kultur

Anmerkungen zum Thema „Neid“ 19

Joe's Corner

Problemzone NRW 21

IFATCA

Bericht zur 49th IFATCA Annual Conference Punta Cana, Dominican Republic 22

ATC Aktuell

(VA)FORIT – Die Schulung läuft 29

ATC Technik

Startschuss für Verbundvorhaben

Heterogener komplexer Flugverkehr (HETEREX) 31

Nach dem Unfall von Überlingen

Spart die Schweiz auf Kosten der Sicherheit? 32

Luftfahrt

Eine Aschewolke und ihre Folgen 38

Konsequenzen aus Folgen des Vulkanausbruchs

reichen noch nicht aus 42

LORDS EU COMMITTEE TO HEAR EVIDENCE 42

DLR konstatiert Erholung des deutschen und weltweiten

Luftverkehrs – Vorstellung des neuen GAM 47

Flugsicherung auf der ILA 54

Wasserflugzeuge

Wasserfliegen in Biscarrosse 2010

More than Straight and Level 43

Glosse

Schlechte Verlierer und klamme Kassen 49

Die Ferienmacher

König der Papierflugzeuge – Der Netzplaner 67

Report

Flugvermessung in Deutschland (Teil 6) 51

Ein Denkmal für Flug 870 – in Bologna steht eine

Gedenkstätte für einen Massenmord 64

GdF Intern

Evolution: Von der Raupe zum Drachen 56

ATC International

Geringere Abstände über dem Nordatlantik? 59

„NextGen“ in zeitlichem Verzug 63

Incidents

Houston, we have a Problem –

die „Runway-in-Use“ passt nicht 60

Airports 68

Airplanes 74

Airlines 77

Mailbox 79

Für Sie gelesen 81

Bücher 82

Humor 84

Last Minute 85

Last Call 86

Editorial



von Michael Schäfer,
Gewerkschafts-
vorsitzender

Am 24. und 25. September 2010 findet die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz der GdF in Darmstadt statt; in diesem Jahr eine zweitägige Veranstaltung, um neben den notwendigen Änderungen und Anpassungen der GdF-Satzung, GdF-Richtlinien sowie Berichte über die Aktivitäten der vergangenen Monate der Diskussion über die zukünftige Ausrichtung der GdF breiten Raum einzuräumen.

Vor dem Hintergrund der europäischen Entwicklung im Rahmen des FABEC sowie den nationalen Bestrebungen im politischen Rahmen, aber auch durch den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) mit dem Ziel, die Sparten- und Kleingewerkschaften abzuschaffen oder in ihrer Macht zu beschränken, ist dies sicherlich eine wichtige und notwendige Diskussion.

Aufgrund der genannten Sachverhalte ist eine solche Strategie und Grundsatzdiskussion mit entsprechend abgeleiteten Ergebnissen und Maßnahmen notwendig, um die Grundlagen für ein weiterhin erfolgreiches Agieren der GdF sicherzustellen.

Der Bundesvorstand der GdF hatte bereits im Dezember 2009 schon sehr frühzeitig von Bestrebungen zur Einschränkung der Spar-

ten- und Kleingewerkschaften im Bereich Luftverkehr erfahren und mit Gewerkschaften und Verbänden im Bereich Luftverkehr Maßnahmen besprochen, diesen Bestrebungen entgegen zu wirken.

Das Bundesarbeitsgericht als höchste Instanz hat nunmehr nicht nur die Rechte der Sparten- und Kleingewerkschaften gestärkt, sondern die Tarifpluralität eindeutig bestätigt. Soweit so gut – Demokratie und Meinungsvielfalt im Rahmen der Verfassung bestätigt – könnte man denken und sich wieder der Alltagsarbeit widmen. Doch weit gefehlt!

In einer unheiligen Allianz haben sich DGB und BDA entschieden, gemeinsam eine gesetzliche Regelung voran zu treiben, um die Tarifeinheit festzuschreiben und damit entgegen des Urteils des Bundesarbeitsgerichts den Einfluss von Sparten- und Kleingewerkschaften bis zur Bedeutungslosigkeit zu beschränken. Ein einmaliger und für alle Arbeitnehmer höchst bedenklicher Umstand, dass DGB und BDA an einem Strang und in die gleiche Richtung ziehen.

Was bewegt neben der ewigen Gestrigkeit diese beiden Organisationen mit grundsätzlich unterschiedlicher Ausrichtung, eine Allianz gegen alle Arbeitnehmer zu bilden. Über die Hintergründe lassen sich nur Vermutungen aufstellen, aber die im DGB orga-

nisierten Gewerkschaften verlieren immer mehr Mitglieder zugunsten der Klein- und Spartengewerkschaften, die wesentlich mehr mitgliederorientiert erfolgreich Abschlüsse erzielen. Dadurch fühlen sich die Großgewerkschaften genötigt, ihrer Forderungen nach oben zu schrauben, was wiederum dem BDA ein Dorn im Auge ist. Bröckelnde Macht auf der einen Seite (DGB) und machtvolle und arbeitnehmerorientierte Sparten- und Kleingewerkschaften als Tarifpartner auf der anderen Seite (BDA) so lässt sich vermuten, könnten zum Entstehen dieser gemeinsamen Initiativen des DGB und BDA beigetragen haben.

Was ist das für ein Demokratieverständnis, wenn das höchste zuständige Gericht ein Urteil fällt, welches zwei mächtigen Organisationen in ihrem Drang nach Machterhalt entgegen steht und daher umgehend gesetzlich oder gar verfassungsrechtlich ad absurdum geführt werden soll.

Wir gehen davon aus, dass die Entscheidungsträger im Deutschen Bundestag und gegebenenfalls im Bundesrat die bewährte Tarifpluralität im Sinne des Urteils des Bundesarbeitsgerichts weiterhin bewahren.

Nach Bekanntwerden dieser DGB- und BDA-Initiative hat sich ein Bündnis bestehend aus Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF), Gewerkschaft Deutscher Lokomotiv-

führer (GDL), Marburger Bund (MB), Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO), Führungskräfte Chemie (VAA) und Vereinigung Cockpit (VC) gebildet, um auf allen Ebenen den Bestrebungen von DGB und BDA entgegenzuwirken.

Ich erwarte und freue mich auf eine anregende Diskussion auf unserer Bundesdelegiertenkonferenz und wünsche Ihnen alle schöne Sommer- und Urlaubstage.



Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, Kolleginnen und Kollegen, liebe Interessierte.



von
**Mike
Schmähling**

Es ist Juli, Hochsommer, seit Wochen hält sich die Temperatur im oberen Bereich, doch ein richtiges Sommerloch, wie in der Politik so oft beschrieben, will sich leider nicht einfinden. Die Geschäftsstelle bleibt auf Trab und zum Tagesgeschäft addieren sich Projekte, wie die Beschaffung und Einbindung unserer neuen Bürokommunikationsarbeitsplätze inklusive Umstellung auf Windows7, die Vorbereitung zur Bundesdelegiertenkonferenz, die Anpassung der Tarifordner... Hier möchte ich insbesondere Marinas ausdauernde Arbeit erwähnen, die zahllose Stunden damit verbrachte, Texte zu formatieren, den Sonderregelungstarifvertrag FS-2010 (für sich alleine schon ein schweres Wort) zu bearbeiten, unzählige Vorlagen einzuscannen und noch vor ihrem Urlaub den Druck zu koordinieren.

Leider gibt es aber auch eine unerfreuliche Meldung. Da sich die Wege unserer Auszubildenden Dajana Pedone und die Unseren vor ein paar Wochen trennten, addieren sich die Aufgaben, die bis dato in ihrer Verantwortung lagen zu denen, die ohnehin schon zu bewältigen waren, was natürlich ein gewisses Maß an Mehrarbeit

mit sich bringt und auf die wenigen Schultern in der Geschäftsstelle verteilt werden muss. Doch auch auf politischer Ebene wird unsere Gewerkschaft auf Trab gehalten. Viel Diskussionsbedarf ergab sich aus der Initiative des DGB und der Arbeitgeber bezüglich der Tarifpluralität. DGB-Chef Michael Sommer und Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt verfassten hier Hand in Hand – was für sich alleine gesehen schon einen recht skurrilen Charakter hat – einen Gesetzentwurf zur „Tarifeinheit“, der die Möglichkeiten von Sparten-gewerkschaften sehr stark einschränken würde. Mehr darüber in dieser Ausgabe.

Alles in Allem ist also eine durchwachsene und arbeitsreiche Zeit seit dem letzten „der flugleiter“ verstrichen, und über Langeweile kann sich das Team der Geschäftsstelle nicht beklagen.

Was bleibt, ist allen Lesern noch viel Vergnügen bei der weiteren Lektüre unseres Mitgliedermagazins zu wünschen. Hoffentlich bleibt das Wetter weiterhin so sommerlich, gerade für all diejenigen, die sich im Moment im Urlaub befinden.

Wechsel im Vorsitz des Aufsichtsrats

Klaus-Dieter Scheurle ist neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Der 56-jährige Rechtswissenschaftler begann seine berufliche Laufbahn 1983 im Bundesministerium der Justiz, bevor er 1985 ins Bayerische Staatsministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten wechselte. Von 1989 bis 1993 war er für die CDU/CSU-Bundestagsfraktion tätig, anschließend begann seine Karriere im damaligen Bundesministerium für Post und Telekommunikation (BMPT). Zunächst engagierte er sich als Leiter des Ministerbüros, bevor er Leiter und schließlich Präsident der Abteilung für Regulierung wurde und dort die Versteigerung der UMTS-Lizenzen entschied.

Nach siebenjähriger Tätigkeit für die Schweizer Investmentbank Credit Suisse und kurzzeitiger Selbständigkeit als Unternehmensberater ist Professor Scheurle seit 2009 beamteter Staatssekretär im Bundesmi-

nisterium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Außerdem ist er seit 2006 Honorarprofessor an der Ludwig-Maximilian-Universität München.

Noch eine weitere Veränderung in der Besetzung des Aufsichtsrates erfolgte auf Anteilseignerseite: Regierungsdirektorin Christiane Wietgreffe-Peckmann vom Bundesministerium der Finanzen gab ihr Amt ab. Ihr folgt Regierungsdirektorin Dr. Angelika Kreppein – ebenfalls Bundesministerium der Finanzen.

Quelle: PM

Bericht aus der Tarifkommission

3. Sitzung der Tarifkommission 2009

Am 09. Juni 2010 kam die Tarifkommission (TK) der GdF zu ihrer 3. ordentlichen Sitzung im Jahr 2010 in Frankfurt a.M. zusammen.

Übergangsversorgungstarifvertrag bei der DFS (ÜVersTV)

Zum wiederholten Male hat die TK die Problematik zur Sozialversicherungspflicht während der Übergangsversorgung diskutiert. Es ist festzustellen, dass unbegrenztes Hinzuverdienen in der Übergangsversorgung, verbunden mit der Sozialversicherungspflicht, nicht miteinander vereinbar ist. Die GdF befindet sich in intensiven Konsultationen mit der BARMER Ersatzkasse als maßgebliche Einzugsstelle der Sozialversicherung. Wir werden weiter zu diesem Thema berichten.

Maastricht

Die DFS hat begonnen, Nachwuchslotsen in Maastricht nachzuführen. Für Maastricht haben die DFS und die GdF einen Tarifvertrag für die beurlaubten Soldaten, um die Nachteile bei einem Beschäftigungsverhältnis in den Niederlanden auszugleichen. Für zivile Fluglotsen sind keine Arbeitsbedingungen tarifiert. Ziel ist es nun, mit der DFS einvernehmliche Lösungen zu finden, um alle Nachteile für das zivile Betriebspersonal der DFS auszugleichen. Aktuell haben die Gespräche einen guten Verlauf. Die TK hat entsprechende Beschlüsse gefasst, um die tariflichen Lösungen herbeizuführen.

Sonderregelungen FS-Dienste 2010

Steuerungsgruppe zum Personalsteuerungstarifvertrag (PerSteuTV)

Die TK wurde umfassend über die bisherigen Schritte der Steuerungsgruppe gemäß dem PerSteuTV infor-

miert. Der bisherige Verlauf der Arbeiten wird positiv bewertet. Die DFS stellt alle angeforderten Informationen zur Verfügung.

Die DFS hat ein Optionspapier gem. § 40 SR FS-Dienste erstellt. Nach einhelliger Auffassung der TK führen die Formulierungen im DFS-Papier zu Missverständnissen. In Bezug auf den Zusatzurlaub-Nacht ergibt sich, dass die Mitarbeiter eine Option wählen müssen. Daher hat die GdF beigefügtes Formular entwickelt. Wir fordern die Mitglieder auf, dieses Formular zu nutzen.

Regionalstellenzulage Technik

Nach vorliegenden Informationen geht die DFS dazu über, Mitarbeitern die Zahlung der Regionalstellenzulage im Bereich Technik bei Erreichen der entsprechenden Vergütungsgruppe zu verweigern. Mit der Begründung, dass es mittlerweile keine Regionalstellen, sondern nur Niederlassungen gibt, wird der Wille der Tarifpartner ausgehöhlt. Diese Haltung der DFS ist inakzeptabel und wird durch die GdF im Rahmen der kommenden Tarifverhandlungen korrigiert

Ostersonntag und Pfingstsonntag

Nach einem Urteil des Bundesarbeitsgerichtes (BAG) sind, ausgenommen vom Bundesland Brandenburg, Ostersonntag und Pfingstsonntag durch die Gesetze der Bundesländer nicht als Feiertage klassifiziert. Die TK geht davon aus, dass die DFS die entsprechenden Regelungen gemäß Manteltarifvertrag anwendet.



von
Thorsten
Wehe



**Preiswerte Loss-of-License Versicherungen
für DFS-Lotsen, Regionallotsen und Apron**

www.lizenzverlust.de

**Versicherungsbüro Petersen und Partner Im Albgrün 9
76275 Ettlingen Tel.: (07243) 71 98 03 Fax.: (07243) 38549**

PersSteu-TV – unbekannt, unverstanden, ungeliebt?

von
Markus
Siebers
und Dirk
Vogelsang

Ein Beitrag über den am meisten unterschätzten Tarifvertrag in der DFS

Personalsteuerungstarifvertrag, was ist das eigentlich, warum macht die GdF so etwas überhaupt, ist das nicht zu viel Arbeitgeber und zu wenig Interessenvertretung für die Mitglieder, übernehmen wir uns oder sind wir gar der Spielball unserer Geschäftsführung geworden?

Viele Fragen, die einer Antwort harren – wir werden auf den nachfolgenden Seiten zumindest den Versuch wagen, sie zu klären. Des Weiteren wollen wir die wesentlichen Beweggründe für den Abschluss der Geschäftsgrundlage und des Personalsteuerungstarifvertrages darstellen und den letzten Stand in Sachen Steuerungsgruppe darlegen. Schließlich wollen wir einen Ausblick wagen, welche Chancen dieser Vertrag in den nächsten Jahren für uns und die DFS bietet.

Die Regelungen

Beginnen wollen wir mit Auszügen aus der Grundlage für die Personalsteuerung, der sogenannten „Geschäftsgrundlage“. Sie hat Tarifvertragsqualität und bildet die Basis für das gesamte Vorhaben. Hier noch einmal die wichtigsten Passagen des Textes:

- Die Tarifparteien unternehmen alle Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2015 den größtmöglichen Nettoaufwuchs an voll einsatzfähigen Lotsinnen und Lotsen und einen ausgeglichenen Personalstand beim übrigen operativen Flugsicherungspersonal zu erreichen.
- ... erhält die Steuerungsgruppe während der Gültigkeitsdauer dieser Vereinbarung Zugriff auf sämtliche Personalsteuerungsinstrumente sowie Interventions- und Vetorechte nach Maßgabe des Personalsteuerungstarifvertrages.
- Jedoch steht beiden Tarifparteien ein Sonderkündigungsrecht für den Fall zu, dass die Geschäftsgrundlage von einer Tarifpartei verlassen oder ein wesentlicher Teil der Ziffern 1 bis 3 nicht eingehalten wird.

Ziel laut Geschäftsgrundlage ist es also, den Personalmangel gezielt zu untersuchen, wenn möglich zu beheben und – wo nicht möglich – Vorschläge für eine mittelfristige Lösung zu erarbeiten. Der zweite Teil und der eigentliche Kernvertrag ist der Personalsteuerungstarifvertrag. Um das Bild abzurunden, auch hieraus die wichtigsten Passagen:



- Für die Geltungsdauer dieses Tarifvertrages vereinbaren die Tarifparteien die Einrichtung einer ständigen Steuerungsgruppe, die mit drei Vertreterinnen oder Vertretern jeder Seite besetzt wird.
- Sie berichtet ausschließlich an die Geschäftsführung der DFS und den Bundesvorstand der GdF, sie ist allein den Tarifparteien verantwortlich.
- Die Steuerungsgruppe kann Entscheidungen nur einstimmig treffen. Kommt die Einstimmigkeit nicht zustande, haben die Vertreterinnen oder Vertreter jeder Seite das Recht, die Geschäftsführung der DFS anzurufen.
- Die Steuerungsgruppe und jedes einzelne Mitglied haben Anspruch auf vollständige Offenlegung aller Planungsparameter für die Zuführung und den Einsatz des gesamten operativen Personals gemäß § 1. Dies umfasst alle diesbezüglichen vorhandenen Informationen, Daten und Einsatzpläne sämtlicher Niederlassungen der DFS.
- Die Steuerungsgruppe entscheidet nach eigenem Ermessen, ob die ihr zugänglichen Informationen für ihre Tätigkeit ausreichend sind. Die Steuerungsgruppe hat das Recht, zur Vervollständigung ihrer Informationslage im Einzelfall Konsultationen mit den jeweils betroffenen Niederlassungen durchzuführen und die Vorlage weiterer Unterlagen zu verlangen.
- Die Steuerungsgruppe hat das Recht zur Intervention, falls sie im Einzelfall das Ziel einer ausgeglichenen Personalsituation durch Planvorgaben oder Planabweichungen als gefährdet ansieht.
- Das Interventions- und Vetorecht der Steuerungsgruppe erstreckt sich auf sämtliche Personalsteuerungsinstrumente, angefangen von der Ausbildung und Bereitstellung des verfügbaren Personals (Akademie) über die Verteilung des vorhandenen Personals (Standorte und Einsatzberechtigungsgruppen) bis hin zur Verwendung in Sonderfällen (Projekte).

Dreh- und Angelpunkt des Personalsteuerungstarifvertrages ist also das Zusammenspiel von absoluter Information und Nachführung von dringend benötigtem Personal sowie einer Kündigungsmöglichkeit für beide Seiten, falls nicht wie besprochen gearbeitet wird, d.h. eine der beiden Parteien den Boden der Geschäftsgrundlage verlässt. Das Sonderkündigungsrecht steht beiden Seiten offen, bedarf (über das Verlassen der Geschäftsgrundlage hinaus) keiner weiteren Begründung und ist vor rechtlichen Einwänden geschützt.

Die Mechanik

Die mit umfassenden Befugnissen ausgestattete Steuerungsgruppe ist der zentrale Mechanismus zur Umsetzung der Vorgaben der Geschäftsgrundlage, sie ist auch diejenige Instanz, welche dann, wenn es eng

wird, weitergehende Maßnahmen zum Ausgleich von Personaldefiziten in Gang setzen kann (dazu unten mehr). Angesichts der sehr weitgehenden Eingriffsmöglichkeiten der Steuerungsgruppe in den Personaleinsatz der DFS mag sich mancher fragen, was ist es, das die DFS da mitmachen lässt? Das Angebot der GdF hier ist einfach, aber umfassend, wir haben für die weitreichenden Eingriffsmöglichkeiten in die Personalsteuerung unsere Zusage gegeben, die derzeit bestehenden Engpässe, soweit nicht durch Optimierungsmaßnahmen lösbar, durch Öffnen der tariflichen Grenzen im Bereich Mehrarbeit, Urlaub und Kuren zu beseitigen. Hier die wichtigsten Passagen auch für diesen Teil:

- Falls trotz Ausschöpfung aller Personalsteuerungsinstrumente unter Beachtung der Interventions- und Vetorechte der Steuerungsgruppe sowie der in den Sonderregelungen 2010 enthaltenen Möglichkeiten ein ausgeglichener Personalstand in einzelnen Betriebseinheiten nicht realisierbar ist, veranlasst die Steuerungsgruppe die Anordnung von Mehrarbeitsstunden jenseits der 150-Stunden-Grenze gemäß § 39 der Sonderregelungen 2010.
- Falls es zum Ausgleich einer personellen Unterdeckung im Einzelfall sinnvoll erscheint, kann die Steuerungsgruppe im Planungsvorlauf auch auf Regenerationskur- und Urlaubstage zugreifen.

Das sind die reinen Fakten der Verträge. Der Vollständigkeit halber sei auch noch erwähnt, dass die Stunden und Tage bei Überschreitung der 150-Stunden-Grenze oder Nichtgewährung von Urlaub oder Kur mit dem 2-fachen Satz abgegolten werden.

An dieser Stelle möchten wir ein Missverständnis ausräumen, das gerade in der Anfangsphase, also unmittelbar nach Tarifvertragsabschluss, durch die Darstellung einzelner Führungskräfte der DFS (nicht der Mehrheit!) massiv befördert worden ist. Wenn es auch richtig ist, dass die Steuerungsgruppe in besonderen Situationen, d. h. in Extremfällen, wo nichts anderes mehr hilft, das Öffnen von derzeit bestehenden tarifvertraglichen Grenzen veranlassen kann, so muss jedoch stets dazugesagt werden, dass dies nur nach Ausschöpfung aller Personalsteuerungsinstrumente in Betracht kommt, also nur dann, wenn die Steuerungsgruppe trotz ihrer fast uneingeschränkten Interventionsmöglichkeiten mit ihrem „Latein am Ende“ ist. Bedenkt man, wie weit die Interventionsmöglichkeiten reichen (weder Projekte noch die Personalverteilung sind tabu!), so werden dies, nach unserer Auffassung sehr rare Fälle sein. Es gibt also keinen Automatismus oder gar Regelfall des Öffnens von tarifvertraglichen Grenzen, und wenn dies jemand so darstellt, darf man ohne Weiteres davon ausgehen, dass diese Person die grundlegende Mechanik des Personalsteuerungstarifvertrages entweder nicht verstanden hat oder – was schlimmer wäre – bewusst falsch darstellt. Von beidem sollten wir uns nicht beeindrucken lassen.

Die Hintergründe

Kommen wir nun zum Warum dieser Geschichte, zu den wesentlichen Beweggründen für den Abschluss des Tarifpakets, das die Geschäftsgrundlage, den Personalsteuerungstarifvertrag und die angepassten Sonderregelungen umfasst.

Die Tarifabteilung der GdF ist seit Jahren sehr erfolgreich unterwegs und hat – teilweise bahnbrechende – Tarifverträge auf außerordentlich hohem Niveau abgeschlossen. Zu nennen sind hier beispielsweise der Versorgungstarifvertrag, die neue Soldatenversorgung, der Rationalisierungsschutztarifvertrag, die neue Vergütungsstruktur, die ansehnlichen Vergütungsrunden und noch einiges mehr. Das ging und geht so weit, dass es gerade im Belastungsausgleich (BAG) zunehmend weniger gelang, die erreichten Erfolge auch tatsächlich in kurzfristige Entlastung für die Kolleginnen und Kollegen umzusetzen. Das am Tariftisch oder in Schlichtungen mit teilweise extrem hohem Aufwand Erreichte war zwar da, aber es konnte auf Grund der fehlgeleiteten Personalpolitik der DFS nicht mehr in vollem Umfang in die betriebliche Praxis umgesetzt werden.

Auf diese Weise lief die GdF ständig hinter den eigenen Erfolgen hinterher, mit dem Ergebnis einer immer schneller wachsenden Unzufriedenheit unter den Mitgliedern. Diese fordern zu Recht ihre Entlastungen eben nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der betrieblichen Realität und mit vernünftigen Dienstplänen, die in jeder Belastungsklasse ein professionelles Arbeiten ermöglichen. Dies war aber absehbar mit den allseits bekannten – „Wir siegen uns zu Tode“ – Abschlüssen – nicht mehr zu realisieren.

Dieser Teufelskreis musste durchbrochen werden und wir haben daher einen Weg eingeschlagen, der sicherlich nicht zum üblichen Repertoire einer Gewerkschaft gehört, aber nicht nur – und dies ist wichtig – wegen der Gefahr einer Vereinnahmung durch den Arbeitgeber, sondern auch deswegen, weil die meisten Gewerkschaften gar nicht die Power entwickeln könnten, dem Arbeitgeber so weitreichende Eingriffsrechte abzutrotzen. Verständlicherweise wirkt dies dennoch auf manche Mitglieder zunächst befremdlich, denn wir haben massiv in die Personalsteuerung eingegriffen, um eine personelle Misere, die hauptsächlich durch die DFS verursacht wurde, zumindest mittelfristig wieder in den Griff zu bekommen.

Es geht darum, tarifliche Errungenschaften auch wieder umsetzen zu können und nicht drei, vier oder fünf Jahre zu warten zu müssen, um die dringend benötigte Entlastung zu erhalten. Für uns war die Entscheidung, sich – wenn auch nur vorübergehend – so nachhaltig in die Geschicke der DFS einzumischen, alternativlos, denn nur so besteht die Chance, durch eine Aufstockung des Personals auf „Normalniveau“ eine vernünftige Balance zwischen Belastung und Entlastung herzustellen und gleichzeitig auch den Bedürfnissen

der Kunden nach Kapazität und Dienstleistungsqualität Rechnung zu tragen. Für den Moment müssen wir damit leben, dass einige (aber es werden weniger) auch jetzt noch fragen: Spinnen die denn jetzt vollkommen oder leiden sie an totaler Selbstüberschätzung? Wir glauben nicht. Wir sind überzeugt, dass die direkte operative Brille der Betroffenen helfen wird, um nicht genutzte Möglichkeiten zu entdecken und die Akzeptanz auch für kurzfristig notwendige und sicherlich manchmal unbequeme Entscheidungen zu erhöhen.

Und ein Letztes an die Adresse der Kritiker: Was, bitte, wäre denn die Alternative gewesen? Weitermachen wie bisher? Das hat schon vor knapp zwei Jahren nicht geklappt, als nicht zuletzt die Betriebsräte die GdF-Tarifabteilung im Herbst bestürmt haben, irgendwas zu machen, weil sonst der „Laden absäuft“. Ginge es allein um die DFS, hätten wir sogar ein gewisses Verständnis für diejenigen, die sagen: „Not of my business“. Aber so ist es nicht, es geht um die tagtägliche Arbeitssituation der Kolleginnen und Kollegen, die immer schwieriger geworden ist und so nicht bleiben konnte. Besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen, ein abgedroschener Spruch, aber wahr ist er trotzdem.

Abgesehen von alldem ist die direkte Einmischung in die unternehmerischen Belange der DFS nicht auf Dauer angelegt, sie wird so bald als möglich wieder beendet, spätestens aber Ende 2015. Damit sind die Fragen aus der Einleitung für den Moment beantwortet. Was noch fehlt, ist eine – vorläufige – Bestandsaufnahme in Sachen Steuerungsgruppe.

Die Arbeit der Steuerungsgruppe

Sie hat nach einigen Anfangsschwierigkeiten, bedingt durch ein nicht nachzuvollziehendes Zuständigkeitsgerangel, ihre Arbeit dennoch zügig aufgenommen und ist nach mehreren Sitzungen bereits jetzt dabei, Optimierungspotential zu suchen und zu finden. Die umfassende Informationsbeschaffung hat einige Zeit in Anspruch genommen, funktioniert aber überwiegend sehr gut. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe haben nun Einblicke auch in die letzten Winkel der Personalplanung und können versuchen, vorhandene Fehlentwicklungen zu korrigieren und zukünftig zu vermeiden.

Wohlgemerkt:

Wir sagen damit nicht, dass alles schlecht war in den letzten Jahren, doch gerade die mangelnde Konstanz und auch Konsequenz in der Personalplanung bzw. dem Personaleinsatz hat ja schon fast Tradition in der DFS. Quasi nebenbei hat es einige Empfehlungen der Steuerungsgruppe gegeben, die in der zweiten Jahreshälfte oder zu Beginn des kommenden Jahres umgesetzt werden können. Das geschieht im Moment, ohne die oben angesprochenen Grenzen des Tarifvertrages öffnen zu müssen, denn dies passiert erst dann, wenn alle anderen Mittel versagen. Zu den anderen Mitteln

gehört auch eine Überprüfung der laufenden oder geplanten Projekte hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Umsetzung aller Entlastungsparameter. Es steht aber zu erwarten, dass in den problematischen Bereichen Öffnungen nicht gänzlich vermieden werden können..

Hervorzuheben ist sicherlich die hervorragende Zusammenarbeit mit den Betriebsräten der einzelnen Niederlassungen. Hier hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass mit der Steuerungsgruppe Themen angefasst und zügig gelöst werden können. Ebenso lassen sich Differenzen mit den Führungsebenen zum Thema Personaleinsatz, auch wenn sie schon lange bestehen, besser und schneller beigelegt als bisher. Die anfängliche Reserviertheit ist mehr und mehr einer durchweg fruchtbaren Kooperation gewichen.

Erstes Fazit

Wenn man nach so kurzer Zeit ein kleines Zwischenfazit ziehen will, dann können wir schon jetzt sagen, dass sich der Aufwand auf jeden Fall gelohnt hat. Der tiefe Einblick in die Strukturen und den Umgang mit Personalplanung, -zuführung und -einsatz wird uns in Zukunft helfen, unsere Arbeit noch besser zu machen und bei allen berechtigten Forderungen die Umsetzbarkeit noch besser zu berücksichtigen. Selbst eine frühzeitige Sonderkündigung – die beide Parteien ausdrücklich nicht wollen – könnte diese Effekte nicht mehr rückgängig machen. Im positiven Sinne irreversibel ist vor allem auch die neue Herangehensweise beider Seiten an alle Themen der Personalsteuerung, was nur dadurch ermöglicht wurde, dass wir auf tarifver-

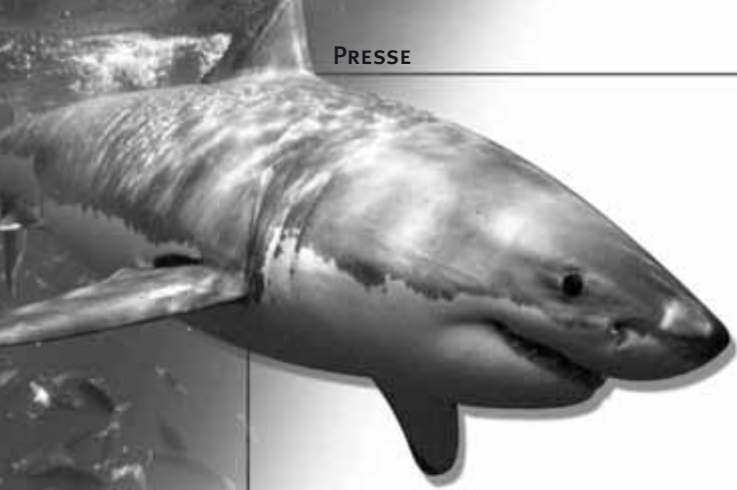
traglicher Grundlage Regelkreise und Wahrnehmungsebenen eröffnet haben, die es vorher in dieser Form überhaupt nicht gab. Weil es sie nicht gab, gab es auch keinen entsprechenden Rechtfertigungszwang, sondern nur die ewige Schimpferei über alles, was man anders und besser machen könnte. Schimpfen mag kurzfristig befreiend sein, aber langfristig ändert es gar nichts. Wir wollen und müssen aber etwas ändern.

Unser großes Ziel eines ausgeglichenen Personalstandes bis zum Jahr 2015 haben wir fest im Blick und wir richten unsere Anstrengungen ausschließlich daran aus. Nur wenn wir dieses Ziel erreichen, haben wir die Möglichkeit, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den operativen Bereichen mit dem notwendigen Augenmaß zu belasten, damit sie ihre Arbeit mit der nötigen Kraft und dem ebenfalls wichtigen Spaß an der Sache bis zum Erreichen der Altersgrenzen überhaupt leisten können.

In diesem Sinne hoffen wir auf weiterhin gute Zusammenarbeit der Steuerungsgruppe untereinander mit der nötigen Weitsicht auf beiden Seiten und der tatkräftigen und vorurteilsfreien Mithilfe der betroffenen Führungskräfte sowie der Betriebsräte. Wir hoffen auf sinnvolle und praktikable Lösungen, auch ohne die möglichen Eskalationswege in die Geschäftsführung hinein beschreiten zu müssen.

Unser Dank und unsere Anerkennung gilt den Mitgliedern der Steuerungsgruppe, die sich zur Verfügung gestellt und eine Arbeit gemacht haben, die alles Mögliche ist, nur nicht einfach.





Der Weiße Hai in der Schublade



von
**Werner
Fischbach**

Menschen versuchen bekanntlich, bestimmte Ereignisse einem bestimmten Muster zuzuordnen. Das gilt für nahezu alle Bereiche des Lebens – egal ob ein Mensch von einem Hai angegriffen wird oder wenn es um die Sicherheit im Luftverkehr geht.

Nicht dass sich der „flugleiter“ nun mit Meeresbiologie befassen würde oder sich mit dem Verhalten von Haifischen, insbesondere mit der Spezies der Weißen Haie, auseinandersetzen möchte. Aber anhand eines Vorfalls, der sich Anfang Februar in der Nähe von Sydney ereignet hat, kann ganz gut erläutert werden, wie wir Menschen dazu neigen, bestimmte Vorfälle in ein bestimmtes Raster zu pressen. Oder in eine genau definierte Schublade zu stecken. Dass Journalisten, die bekanntlich ja auch nur Menschen sind, sich ebenfalls dieses Rasters oder dieser Schublade bedienen, darf eigentlich nicht weiters verwundern. Nur dass moderne Journalisten dies vornehm als „framing“ bezeichnen. Das hört sich besser an als Schublade, hat jedoch dieselbe Wirkung. Bestimmte Ereignisse lösen bestimmte Reflexe aus, die dann zu einer oft-

mals spektakulären Meldung führen. Um es etwas vorsichtig auszudrücken. Man könnte ja auch von einer reißerischen, aufsehenerregenden und entsprechend ausgeschmückten

Geschichte sprechen. Dass sich die dann bei genauem Hinsehen bzw. bei einer ausführlichen Recherche als weniger spektakulär und gefährlich erweist, steht auf einem anderen Blatt. Und interessiert dann schlicht und einfach keine Sau. Aber spektakuläre Geschichten oder „breaking news“ finden nun einmal das Interesse der Leserschaft oder der Fernsehkonsumenten und, das ist besonders wichtig, beeinflussen die Verkaufszahlen bzw. die Einschaltquoten des jeweiligen Mediums in positiver Weise.

Weißer Hai – das macht sich immer gut!

Wie war das also mit dem Weißen Hai und dem Surfer von Sydney? Der Surfer wurde im flachen Wasser vor der australischen Metropole von einem Hai angegriffen. Da sich jedoch weder der Surfer noch

→ Die berühmte Oper mit der ebenso berühmten Brücke
– und dahinter jede Menge weißer Haie?
Photo: Qantas



die Medien sicher waren, welcher Art der Angreifer zugeordnet werden konnte, gingen sie vorsorglich von einem Weißen Hai aus. Das macht sich immer gut. Schließlich handelt es sich beim Weißen Hai um den größten Raubfisch der Welt und letztlich haben wir alle noch den Horrorfilm über dieses Monster in unserem Gedächtnis. Und dies hilft natürlich, dieses Ereignis medial mit gutem Erfolg zu verkaufen. Nicht nur „down under“, sondern auch in Europa.

Im Laufe des Tages wurde die Geschichte durch den „Sydney Morning Herald“ etwas relativiert. Denn dieser berichtete am Morgen des 11. Februar, genau um 7:01 Uhr mitteleuropäischer Zeit, dass es sich bei dem Hai anhand des Zahnfragments, also anhand der Bisswunde, nicht um einen weißen Monsterhai, sondern um einen etwa 1,6 Meter langen Teppichhai gehandelt haben müsse. Diese Haiart gehört zu den eher sanftmütigen Vertretern ihrer Rasse. Der Teppichhai – so mutmaßte der „Sydney Morning Herald“ – dürfte von dieser schmerzhaften Begegnung ebenso traumatisiert gewesen sein wie sein Opfer. Die Meldung, nachdem einmal wieder einer dieser Monsterhaie zugeschlagen und einen harmlosen Surfer angegriffen habe, war damit gegenstandslos.

Während die australischen Medien von dem nun etwas geschrumpften Angreifer berichteten, wurde in Europa die Horrorgeschichte noch weiterverbreitet. Um 12:17 Uhr unserer Zeit, also rund fünf Stunden nachdem der „Sydney Morning Herald“ den Vorfall relativiert hatte, verbreitete die Nachrichtenagentur AFP, dass es sich bei dem Angreifer vermutlich um einen Weißen Hai handelte. Was von einigen deutschen Medien, auch von solchen, die nicht der Boulevardpresse zugeordnet werden dürfen, kommentarlos übernommen wurde. Teppichhaie lassen sich medial eben nicht so einfach verkaufen.

Die Schublade in der Luftfahrt

Sicherheit genießt in der Luftfahrt einen hohen Stellenwert. Dies in dieser Zeitschrift besonders herauszustellen, würde dem Versuch gleichkommen, Eulen nach Athen zu tragen. Dabei sind die Aufgaben der Flugsicherung nur ein Aspekt der Sicherheit im Luftverkehr. Denn neben jener Sicherheit, die auf Englisch als „Safety“ bezeichnet wird, gilt es auch, der „Security“ genüge zu tun. Darunter fällt natürlich auch der Kampf gegen den Terrorismus, wobei dieser Begriff in den letzten Jahren zu einem Synonym für „Islamismus“ geworden zu sein scheint. Was gemeinhin in den Aufgabenbereich der GSG9 oder sonstigen Spezialeinheiten fällt; entsprechende Actionfilme haben unser Gedächtnis in diese Richtung konditioniert. Für die Phantasie der Berichterstattung scheint es da keine Grenzen zu geben. So bot die Mitteilung, dass im Februar das Verfahren gegen zwei mutmaßliche Terroristen mangels Beweisen eingestellt wurde, für einige Medien, unter anderem jener Zeitung mit den vier großen Buchstaben und jenes Magazins, das nach

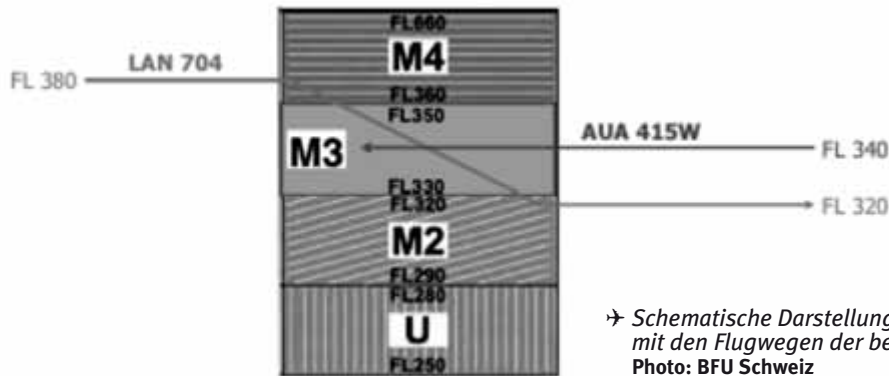
eigenen Worten am schnellsten auf den Punkt kommt, eine gute Möglichkeit, von einem (angeblichen) Einsatz eines Sonderkommandos der Polizei zu berichten. Dieses hätte, so wurde berichtet, im September 2009 auf dem Flughafen Köln-Bonn eine Maschine der KLM gestürmt und zwei Extremisten, die in den Heiligen Krieg ziehen wollten, festgenommen. Allerdings hat es diese spektakuläre Aktion nach Aussage der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin nie gegeben. Zwei normale Streifenbeamte hatten die beiden Männer festgenommen, die dabei keinerlei Widerstand geleistet hätten. Allerdings wird eine normale Festnahme wohl kaum jemand vom Hocker hauen, die Stürmung eines Flugzeugs durch ein Sonderkommando schon. Auch wenn diese gar nicht stattgefunden hat. Lässt sich auch besser verkaufen und dient auch der Auflage.

Irgendwie erinnert dies an den Vorfall, der sich im Januar am Flughafen München ereignet hat, als ein harmloser Passagier seinen Laptop nach der Kontrolle etwas zu früh an sich genommen und dadurch die stundenlange Sperrung des Terminals hervorgerufen hatte. Bernhard Hübner hatte unter der Überschrift „Reflexhafte Aufregung“ in der „taz“ darüber berichtet. Wir hatten diesen Beitrag in einer früheren Ausgabe abgedruckt.

Natürlich mal wieder „skyguide“

Wenn sich bei der Flugsicherung irgendwelche Zwischenfälle ereignen, dann interessiert sich die Öffentlichkeit normalerweise nicht besonders dafür. Zum einen, weil der Zwischenfall zum Zeitpunkt, zu welchem er veröffentlicht wird, schon lange zurückliegt und zum anderen, weil ja niemand zu Schaden gekommen ist. Allerdings scheint es da eine Ausnahme zu geben. Zumindest für die Politiker und Journalisten im Südwesten Deutschlands. Genauer gesagt, in Südbaden. Denn da befindet sich die ganze Region bekanntlich mit der Schweiz und damit auch mit dem eidgenössischen Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ in einer Dauerfehde. Wenn dann das Schweizer Büro für Unfalluntersuchungen (BFU) einen Bericht über einen Fastzusammenstoß („Airprox“) im deutsch-schweizer Grenzgebiet vorlegt, dann werden in Südbaden die üblichen Reflexe aktiviert. Oder die entsprechende Schublade aufgezo-gen. „skyguide“? Hatten die nicht den Zusammenstoß einer Tu-154 mit einer B757 über Überlingen zu verantworten? Genau, das sind die. Doch dass sich dieser Unfall, auch wenn es die CEOs der Flugsicherungsdienstleister weltweit nicht gerne hören wollen, unter damaligen Bedingungen überall auf der Welt hätte ereignen können und dass „skyguide“ aus ihren damaligen Versäumnissen gelernt hat, scheint zumindest in Südbaden so gut wie niemanden zu interessieren.

Was war geschehen? Am 10. Mai 2007 kam es neun Seemeilen östlich der DVOR Trasadigen (TRA) zu einer gefährlichen Begegnung zwischen einem A340-



300 (CC-CQC) von LAN Airlines und einem A321-100 (OE-LBA) der AUA. Die horizontale Distanz zwischen den beiden Luftfahrzeugen betrug 1,1 Seemeilen, die vertikale 900 Fuß.

Der Zwischenfall ist keinesfalls auf eine, wie von südbadischen Politikern immer wieder betont wird, unfähige und ineffiziente Flugsicherungsorganisation zurückzuführen, sondern auf das individuelle Fehlverhalten eines Radarlotse und, so meint die BFU, zumindest auch teilweise seines Koordinationslotsen. Wobei die beiden Controller nicht als unfähig bezeichnet werden dürfen. Denn beide arbeiteten an der Grenze ihrer Belastbarkeit und die entscheidende Frage, die sich nicht nur der eidgenössische Flugsicherungsdienstleister stellen muss, ist, wie derartige Überlastsituationen von vorne herein vermieden werden können. Mit der Herabsetzung der Sektorkapazität und den entsprechenden Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen scheint es nicht immer getan zu sein. Der Abschlussbericht der BFU trägt die Nummer 2033 und kann von deren Webseite (www.bfu.admin.ch) heruntergeladen werden.

Der Verkehr am Nachmittag des 10. Mai 2007 war sehr hoch. Eines der Luftfahrzeuge, die sich im „Upper Sector M4“ des Zürich ACC befanden, war ein A340 von LAN Chile, der sich als LAN 704 auf dem Flug von Madrid-Barajas nach Frankfurt befand und in FL380 auf der Strecke DITON – KUDUS – LADOS – NELLI unterwegs war. Sein zukünftiger Kontrahent, ein A321 befand sich in FL 340 als AUA 415W auf dem Flug von Wien nach Paris – Charles de Gaulle. Er war unter der Kontrolle des Sektors „Upper M3“, dessen Zuständigkeit sich von FL326 bis FL355 erstreckt. Der darüberliegende „Upper M4“ – Sektor ist für den Bereich von FL356 bis FL660 verantwortlich.

Was war geschehen?

Um den Hergang des „Airprox“ einigermaßen zu verstehen, muss erwähnt werden, dass der verantwortliche Controller des M4-Sektors einen „Trainee“ zu überwachen hatte, der offensichtlich an seiner Leistungsgrenze angelangt war. Als dieser einem Luftfahrzeug mit dem Rufzeichen SPAR 91 eine Sink-

flugfreigabe nach FL330 erteilte, wurde diese Freigabe nicht nur von SPAR 91, sondern auch von AFR 1591 bestätigt. Unglücklicherweise taten dies beide Luftfahrzeuge zur selben Zeit, so dass der „Trainee“ weder die Bestätigung von SPAR 91 noch von AFR 1591 mitbekam. Doch anstatt die Angelegenheit zu klären, verlegte er sich lediglich darauf, die Sinkflugfreigabe für SPAR 91 zu wiederholen. Als Folge davon sank auch AFR 1591 unbemerkt und unkoordiniert in den Sektor M3. Dort wurde das Flugzeug dann in FL340 „abgefangen“; zu AUA 415W stellte es keinen Konflikt dar.

Nach diesem Vorfall kam der Radarlotse zu der Überzeugung, dass sein „Trainee“ seine Leistungsgrenze erreicht hatte und übernahm selbst die Kontrolle. Um die Verkehrssituation einigermaßen zu beruhigen, musste er zahlreiche Funkprüche absetzen. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen keine einfache Sache; innerhalb von 68 Sekunden hatte er mit seinen Kunden 15 Mal zu kommunizieren (die BFU bezeichnet seine Anweisungen und die Bestätigung der Luftfahrzeuge als „Funkgespräche“). Eines der Probleme, die er zu lösen hatte, bestand darin, LAN 704 so freizugeben, dass der A340 in FL320 an „Rhein Radar“ übergeben werden konnte. So ist es in der Betriebsabsprache zwischen Zürich UAC und Rhein UAC vereinbart.

Um 15:02:34 UTC wies er LAN 704 an, eine Linkskurve direkt nach NELLI einzuleiten und auf FL360, der niedrigsten Flugfläche des M4-Sektors, zu sinken. Dies wurde von der Besatzung bestätigt. Knapp zwei Minuten später, um 15:04:08 gab er LAN 704 zu einem weiteren Sinkflug nach FL320 frei. Das war keine besondere gute Idee, denn der A340 geriet dadurch in Konflikt mit AUA 415W, die sich in FL340 auf einem westlichen Kurs befand. Deshalb hatte sein Koordinator (Radar Planner Sector Upper M4) den Sinkflug des chilenischen Airbus mit dem M3-Sektor lediglich bis FL350 abgesprochen (nicht zuletzt befand sich auch AFR 1591 in FL340). Dummerweise war der Koordinationslotse zum Zeitpunkt, als der Radarlotse LAN 704 nach FL 320 freigab, mit einem Koordinationsgespräch beschäftigt, so dass er den Fehler seines Kollegen nicht mitbekommen hatte. Was dabei rauskam, war mehr als eine deftige Staffellungsunterschreitung.

→ AUA A321 – Kontrahent des LAN A340
Photo: Airbus Industrie



Dazu kommt, dass es dem Radarlotsen nach einem Hinweis seines Koordinators nicht mehr gelang, LAN 704 in – wie wir Lotsen das so gerne nennen – FL350 „off-zu-leveln“. Er hatte die Besatzung des A340 nämlich schon aufgefordert, mit Rhein Radar Funkkontakt aufzunehmen. Was diese auch getan hatte.

Erstaunlich bei diesem Zwischenfall ist, dass auch die beiden letzten „Rettungsnetze“ nicht funktionierten. Die Besatzungen beider Luftfahrzeuge gaben an, dass ihr TCAS weder eine TA („traffic advisory“) noch eine RA („resolution advisory“) generiert hatte. Natürlich gibt die BFU dafür eine Erklärung. Befriedigend ist dies nicht, denn wenn es mal „geknallt“ hat, dann nützt hinterher auch die beste Erklärung nichts mehr. Auch das STCA (Short Term Conflict Alert) war wohl nicht ganz auf der Höhe. Erst nachdem die beiden Flugzeuge sich gekreuzt hatten, wurde ein entsprechender Alarm ausgelöst.

Der Lotse gab gegenüber der BFU an, er könne sich nicht erklären, wie und weshalb ihm dieser Fehler unterlaufen war. So kann dieser Vorfall wohl unter der Rubrik „menschliches Fehlverhalten“ eingeordnet werden. Zudem die BFU auch zu dem Schluss kommt, dass „die Koordination zwischen dem RP und dem RE (Planungs- und Radarlotse) des Sektors M4 unklar und missverständlich“ war. Doch ebenso stellen die Unfalluntersucher fest, dass im „Zürich Sector Upper M4“ ... ein hohes Verkehrsaufkommen mit einer hohen Komplexität“ herrschte. Wer meint, dass ihm unter hoher Belastung und bei einer komplexen Verkehrssituation kein Fehler unterlaufe, der werfe den ersten Stein.

Derartige Zwischenfälle haben es verdient, sorgfältig recherchiert zu werden. Sie zur Erweckung einer medialen Aufmerksamkeit oder gar aus durchsichtigen politischen Gründen in eine publizistische Schublade zu stecken, wird der eigentlichen Aufgabe nicht gerecht. „Wenn es einen Hai-Angriff gibt, ist es immer erst mal ein Weißer Hai“, meinte der Leiter der westaustralischen Hai-Angriffs-Kartei. Nicht nur bei Haifischen sollte es eigentlich auch eine Nummer kleiner gehen.

→ KLM-Maschine von einem Sonderkommando gestürmt?
Photo: W. Fischbach



Aus der Redaktion

Selten, aber hin und wieder doch meldet sich die flugleiter“-Truppe auch einmal zu Wort. Das Heft 4 ist ja traditionell so etwas wie eine Sommerausgabe. Also möglichst unterhaltsame, amüsante, kurze Berichte und Reportagen, die etwas mit Strand, Sand und Sonnenschein zu tun haben. Das haben wir hoffentlich mit dem Coverfoto und denen auf den Seiten U3 und U4 erfüllt.

Insgesamt ist diese Ausgabe aber, das zeigt der Blick ins Inhaltsverzeichnis etwas anders geraten. Schon die so genannten „Anrißzeilen“ auf dem Cover verweisen auf einige „dicke Dinger“. Der Beileger beweist das wohl am eindrucksvollsten. GdF-RA Dirk Vogelsang und Prof.Dr. Wolfgang Däubler befassen sich ebenso eingehend wie sorgfältig mit der noch lange nicht beendeten Auseinandersetzung zwischen dem DBG/BDA und den sogenannten Sparten- und Berufsgewerkschaften. Es lohnt sich, diesen zu lesen.

Ebenso verhält es sich mit dem Artikel von Markus Siebers und Dirk Vogelsang zum „PersSteu-TV“. Sollte er tatsächlich noch immer zu wenig bekannt sein – bitte durchhalten und lesen. Kaum je in der Historie der gewerkschaftlichen Arbeit hat es einen Vertrag dieser Bedeutung und Tragweite gegeben. Auch unsere Techniker melden sich – endlich wieder einmal zu Wort. Eigentlich ist es nicht mehr und nicht weniger, als die schriftliche Auseinandersetzung um Ausbildung, Technik und Anerkennung der Technikkollegen im Nachbarland. Was dabei im Einzelnen aufgezählt wird, lohnt eine Kenntnisnahme. Einige Worte noch zur Suche nach einem Vorstandsmitglied Kommunikation. Selbstverständlich sind auch die Kolleginnen angesprochen. Noch hat sich leider niemand gefunden. Wir hoffen, dass sich

das noch ändern wird. Diese Position muß dringend besetzt werden. Nicht nur, weil der Vorstand ansonsten nicht komplett ist, nein, es einfach wichtig und notwendig, dass diese Aufgabe ausgefüllt wird. Die Zuständigkeiten sollen jedoch tiefgreifend geändert werden.

Ich selbst drücke es mit dem alten römischen Wort vom „primus inter pares“ aus. Denn, das ist die andererseits erfreuliche Entwicklung: Die neu strukturierte Gruppe der Pressesprecher mit regionalen Zuständigkeiten und Aufgaben ist dabei, sich zu konsolidieren. Mitglieder des „Presseteams“ sind derzeit: Werner Fänderich für die Region Nord; Roman Glöckner – Berlin Ost; Achim Krüger – West; Jörg Biermann – FRA und Region Mitte; Alex Schwassmann steht für Sicherheits- und ähnliche Medienanfragen bereit. Wie unschwer zu erkennen, fehlt noch ein Mitstreiter für den Bereich Süd. Wir würden uns über Angebote freuen.

Die gerade genannten stehen für Fragen aus dem „Alltagsgeschäft“ der FS zu Verfügung. Wir hoffen, dass die kurzen Wege und bestehende Kontakte zu Kollegen aus der Region dazu führen werden, die Vertreter der Medien rasch mit Antworten zu versorgen. Im „flugleiter“ ebenso wie auf der homepage werden wir alsbald auf diese neue Struktur hinweisen.

Dass damit die anfallenden Aufgaben noch längst nicht gelöst sind, ist allen Beteiligten klar. Aber wie sagte schon Konfuzius: „Auch der längste Marsch beginnt mit dem ersten Schritt!“



Ressortleiter/in Kommunikation dringend gesucht

Die GdF sucht dringend

eine/n Leiter/in für das Ressort Kommunikation.

Seit September 2009 ist die Stelle des Leiters vakant, welche zuvor von Marek Kluzniak über viele Jahre besetzt wurde. Bis heute konnte leider kein/e Nachfolger/in für dieses überaus wichtige Amt innerhalb des Bundesvorstandes gewonnen werden.

Die Hauptaufgabe wird in der Führung und Koordination des Referates liegen, jedoch explizit nicht die Funktion des Pressesprechers beinhalten. Dies wäre zwar ein zusätzliches „Nice to have“, doch ausdrücklich nur auf freiwilliger Basis. Die GdF wählt diese Art der Funktionsbeschreibung, da in der Vergangenheit durchaus Interesse aus der Mitgliedschaft bekundet wurde. Viele meinten jedoch, der exponierten Position als „Gesicht der GdF“ zu fungieren, nicht gewachsen zu sein.

Für die Pressearbeit der GdF haben inzwischen einige engagierte Mitglieder – zusammen mit KBB – ein neues Konzept entwickelt, das zur Zeit in der Endphase diskutiert wird und alsbald umgesetzt werden soll. Eine wichtige, wesentliche Aufgabe des Leiters/der Leiterin des Ressorts Kommunikation wird u.a. sein, als „Schaltstelle“ zwischen Vorstand und Presseteam tätig zu werden. KBB gibt dazu im Artikel auf dieser Seite weitere Erläuterungen.

Als Mitglied des Bundesvorstandes wird von dem/der Stelleninhaber/in ein hohes Maß an Verantwortung und Einsatzbereitschaft erwartet. Im Gegenzug kann sich das neue Vorstandmitglied der vollen Unterstützung eines sehr gut funktionierenden Kollegiums sicher sein. Diese Unterstützung wird zudem tiefgreifend durch das Redaktionsteam unseres Mitgliederzeitungsmagazins „der flugleiter“ sowie seitens des neuen Presseteams komplettiert.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung

Betriebsräte

Bereits in der letzten Ausgabe haben wir kurz über das Ergebnis der Betriebsratswahlen innerhalb der DFS berichtet. An einigen Niederlassungen sind neue Vorsitzende (z.B. in der DFS-Unternehmenszentrale, Berlin und Köln) gewählt worden. Es bleibt jedoch dabei, dass die GdF die Gewerkschaft war und bleibt, die die BR-Arbeit auch in den nächsten vier Jahren maßgeblich beeinflusst. Wie überall aber ist durch eine freie Wahl ein sogenanntes „Stühlerücken“ unausweichlich – alte, verdiente BR'ler werden durch neue wissbegierige Kollegen ersetzt. Damit verbunden ist allerdings auch die Tatsache, dass sich neue Betriebsräte zunächst in die Feinheiten in das für die Betriebsratsarbeit wichtige Betriebsverfassungsgesetz einarbeiten müssen.

Gerade zu Beginn einer BR-Tätigkeit sollte darauf geachtet werden, dass eine ausreichende Schulung den BR-Neulinge ermöglicht wird. Die Mitbestimmungsparagraphen, die vielen Eventualitäten beim Kündigungsrecht, bedürfen einer fachmännischen Aufarbeitung und sind mannigfaltig in ihrer Auslegung.

Die betriebliche Mitbestimmung hat ihre ersten Schritte bereits im Jahre 1920 begonnen und erlangte 1952 mit dem damals erlassenen Betriebsverfassungsgesetz (BetrVg) ihr bis heute anhaltende Bedeutung. Zwischenzeitlich wurde das BetrVg mehrfach modifiziert und teilweise erweitert.

Auch aktuell wird das BetrVg immer wieder in den Medien erwähnt. Sei es nun, dass es nach wie vor Firmen gibt, die die betriebliche Mitbestimmung gerne umschiffen (z.B. Lidl oder Schlecker) oder dass einzelne Faktoren des Gesetzes auf der parlamentarischen Prüfung stehen und – je nach politischer Gesinnung der Parteien – der Pegel der Mitbestimmung mal mehr Richtung Arbeitgeber oder Arbeitnehmer ausschlägt.

Das Betriebsverfassungsgesetz räumt den Arbeitnehmern in Betrieben ab einer bestimmten Betriebsgröße das Recht ein, einen Betriebsrat zu wählen. Wenigstens fünf wahlberechtigte Arbeitnehmer müssen ständig beschäftigt sein – davon sollten drei Arbeitnehmer auch für einen möglichen Betriebsrat wählbar sein. Die Amtszeit eines Betriebsrates beträgt vier Jahre. Die Wahlen fanden in diesem Jahr zwischen dem 1. März und dem 31. Mai 2010 statt. In Betrieben, die noch ohne Betriebsrat sind, kann jederzeit ein Betriebsrat gewählt werden. Hierbei sind jedoch die Einzelheiten des BetrVg sehr genau zu beachten.

Die allgemeinen Aufgaben des Betriebsrates bestehen darin, sich der Belange der Arbeitnehmer anzunehmen, deren Anregungen an entsprechender Stelle vorzutragen und die Beschäftigung eines Betriebes zu fördern und zu sichern. Darüber hinaus hat ein Betriebsrat darüber zu wachen, dass die geltenden Vorschriften (z.B. Arbeitssicherheit, Arbeitsschutz, Arbeitszeitregelungen) eingehalten werden. Bei

deren Umsetzung besteht teilweise auch ein Initiativrecht. Der Informations- und Beratungsanspruch eines gewählten Betriebsrates umfasst neben den bereits erwähnten Themen zur Arbeitssicherheit und Arbeitsschutz auch die Personalplanung.

Technische, organisatorische Veränderungen sowie personelle Einzelmaßnahmen, wie Einstellung, Umgruppierungen, Versetzungen oder Kündigungen, sind mit dem Betriebsrat zu beraten oder teilweise mitzubestimmen. So ist zum Beispiel der Betriebsrat vor jeder Kündigung anzuhören. Er kann bei bestimmten Gründen auch widersprechen. Bei einem berechtigten Widerspruch muss der Arbeitgeber einen gekündigten



von
Hans-Joachim-
Krüger

WEIßMANTEL & VOGELANG

Rechtsanwälte • Fachanwälte

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:

Hans-Gerd Dannen*	Antje Harsdorff
Stephan Brozeit *	Birgitta Schneider **
Dr. Klaus Vosteen***	Dirk Vogelsang*
David Schäfer	Liesel Weißmantel*

* Fachanwälte für Arbeitsrecht
** Fachwältin für Familienrecht
*** Fachanwalt für Sozialrecht

BREMEN

Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: (04 21) 960 99-0
Fax: (04 21) 960 99-11

FRANKFURT AM MAIN

Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Tel.: (069) 24 00 66 66
Fax: (069) 23 80 26 53

E-Mail: wv@kanzlei-wv.de
Internet: www.kanzlei-wv.de

und gegen seine Kündigung klagenden Mitarbeiter bis zum rechtskräftigen Abschluss eines Kündigungsschutzprozesses vorerst weiterbeschäftigen.

Auch bei weiteren nicht durchgeführten mitwirkungs- und mitbestimmungsfähigen Einzelpunkten steht dem BR-Gremium der Gang vor das Arbeitsgericht offen. Maßnahmen, die der Zustimmung eines Betriebsrates bedürfen, werden auch erst nach dessen ausdrücklicher Zustimmung wirksam. So hat der Betriebsrat bei folgenden Punkten mitzubestimmen – wenn nicht zwingend andere, vorrangigere tarifliche Regelungen bestehen:

- **Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit einschließlich der Pausen sowie die Verteilung der Arbeitszeit auf die einzelnen Wochentage**
- **Mehrarbeit / Überstunden**
- **Fragen der Betriebsordnung und des Verhaltens der Arbeitnehmer im Betrieb**
- **Einführung und Anwendung von techn. Einrichtungen, mit denen eine Leistungs- und Verhaltenskontrolle möglich ist**
- **Arbeitsschutz**
- **Entlohnungsgrundsätze**

- **Urlaubsgrundsätze / Urlaubsplan**
- **Sozialeinrichtungen**
- **Grundsätze über das betriebliche Vorschlagswesen und Gruppenarbeitsgrundsätze**
- **Betriebliche Weiterbildung**

Allein um all diese Punkte als neugewählter Betriebsrat zu beachten, ist eine entsprechende Schulung zum Thema Betriebsverfassungsrecht unumgänglich und sollte möglichst immer aufgefrischt werden.

Die hier aufgeführten Punkte zur betrieblichen Mitbestimmung sollten grundsätzlich in dem gesetzlich vorgeschriebenen Meeting (Monatsgespräch) zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber angesprochen werden. Darüber hinaus sollten so genannte Geschäftsführungsgespräche zwischen dem Arbeitgeber und Betriebsrat über aktuelle Entwicklungen/Vorfälle die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat stärken. Sollte es zwischen einem Betriebsrat und dem Arbeitgeber zu einzelnen Punkten – auch nach längeren Diskussionen – keine Einigung geben, so kann eine Einigungsstelle angerufen werden – über deren Besetzung allerdings zuvor Einigung erzielt werden sollte.

→ *Ohne Abstimmung geht gar nichts im Betriebsrat. Photo: Wicker*



Anmerkungen zum Thema „Neid“

„In Deutschland ist die höchste Form der Anerkennung der Neid.“, schrieb einst Arthur Schopenhauer. Schaut man in den beruflichen Alltag, wird umso deutlicher, in welcher hohen Ausprägung diese „Art der Anerkennung“ bei uns vorhanden ist.

Eine bedeutende Angewohnheit der Menschen ist es, ihren Blick primär auf das zu richten, was andere tun, sind oder haben. Überall wo man hinschaut, wird verglichen, auch wenn es eigentlich nichts zu vergleichen gibt. Die Definition von Neid ist unterschiedlich. Theologische Lehren nennen ihn Todsünde, andere ein Gefühl eigener Unzufriedenheit und Feindschaft in Bezug auf Vorteile anderer. Es gibt den sogenannten Sozialneid, dem beispielsweise bestimmte Berufsgruppen wie Fußballer, Manager oder auch Fluglotsen zum Opfer fallen. Jeder will soviel haben wie der andere. Frauen sollen andere Neidgefühle entwickeln als Männer. Linke Traditionen belegen das Wort Neid sogar positiv – als Auslöser für Umverteilung und Gerechtigkeit.

Neid wird also immer subjektiv empfunden und löst ein Gefühl der Unzufriedenheit aus. Welche Beispiele finden wir bei uns?

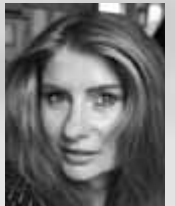
Das Gefühl kann sich bereits morgens im Parkhaus einschleichen, wenn der Neider sich hämisch freut, dass der Kollege, dessen neues, teures Auto kaum um die Ecken kommt, sich eine Schramme holt. Selbst ein zweiachsiges Büro in der Unternehmenszentrale kann zum Neidobjekt für die Führungskraft werden, der man gerade eine Trennwand eingezogen hat, um nun auf der gleichen Fläche wie der normale Mitarbeiter zu agieren. Nicht die rationale Erklärung des allgemeinen Platzmangels scheint bewusst, sondern der schmerzliche Verlust des Statussymbols.

Führungskräfte unterscheiden sich hier nicht durch ihre besonderen persönlichen Merkmale, sondern durch Sammelbegriffe wie Basic, Advanced oder Exe-

cutive. Statt hier eine objektive Bewertung der Befugnisse und Verantwortung anzuerkennen, schmerzt den Neider hier vor allem eigener Machtverlust oder der Machtzuwachs des anderen. Diese Neidgefühle lösen Konkurrenzdenken und negative Handlungen aus, die der Zusammenarbeit und dem Unternehmen im Übrigen nicht gut tun. Destruktive Handlungen gehen über einen gesunden Wettbewerb weit hinaus. Die schwierige Validierung des Belastungsausgleiches unserer Operativen versucht mit viel Aufwand und detaillierten Analysen, eine möglichst hohe Objektivierbarkeit der Arbeitsbelastung herzustellen. Ziel ist in jedem Fall, in jeder EBG und an jedem Tower bestmögliche Arbeitsbedingungen zu schaffen. Leider sind die betroffenen Kollegen nicht immer zufrieden zu stellen. Wie oft schaut hier jeder ständig auf den anderen und sucht Argumente, die „maßlose Ungerechtigkeit“ anzuprangern. Ein paar Minuten Unterschied in der Pause bewegen einen Neider zum Austritt aus der Gewerkschaft, ungeachtet dessen, welches gutes Berufsleben er ihr zu verdanken hat.

Besonders interessant sind die nutzlosen Neiddebatten zwischen operativem und administrativem Personal. Eigentlich sind diese Berufe und deren Bezahlung – wie auch die Bedingungen auf den europäischen Arbeitsmärkten so unterschiedlich, dass man hier nicht untereinander vergleichen kann. Diese irrationale Missgunst behindert Solidarität und Zusammenwachsen im Unternehmen.

Nun gibt es verschiedene Möglichkeiten, mit Neid umzugehen oder um ihn zu verarbeiten. Jeder von uns



von
Daniela
Franke

hat schon einmal Neidgefühle erlebt, die Frage ist, wie man davon umgeht.

Die destruktiven Varianten:

Das Schlechtrede von etwas, was man eigentlich selbst gerne hätte, ist symptomatisch für neidische Menschen. Gehässig wird das klein gemacht, was man selbst nicht haben kann. Negative Stimmung beschränkt sich leider nicht nur auf Gegenstände. Der Auslöser für Mobbing und Konflikte ist in diesem Gefühlsbereich sehr oft anzutreffen. Die Selbstzerstörung kann dann eintreten, wenn der Wunsch etwas zu bekommen unrealistisch ist. Übermäßiges Streben nach immer mehr Macht und Besitztümern schadet anderen Menschen und letztendlich dem Neider, da er seine Energie nur noch darauf konzentriert und alle anderen wichtigen Lebensbereiche vernachlässigt. Abgesehen der Zerstörung der sozialen Ebene kommt es letztendlich zum Burnout und seinen schlimmen Folgen.

Neidopfer sind wahrhaftig nicht zu beneiden, da die Neider ihre negativen Gefühle nicht immer für sich behalten können. Neid kann sich wie ein Flächenbrand ausweiten. Wichtig für die Betroffenen ist es, Neidgefühle des anderen als Ursache zu erkennen und sie nicht persönlich zu nehmen. Wird eine erträgliche Grenze überschritten, sollte man den Neider direkt mit

seinem Verhalten konfrontieren und ihm klar machen, dass er sich letztendlich selbst am meisten schadet.

Die konstruktiven Varianten:

Mit Realismus sollte man sich seinen Neid eingestehen und prüfen, ob das, was der andere hat, überhaupt für einen selbst erreichbar ist. Ist dies nicht möglich, sollten sich Akzeptanz und Trauer einstellen, die ein befreiendes Loslassen ermöglichen. Motiviert ein positives Neidgefühl zu gesundem Ehrgeiz oder zum Umdenken, können auch bisher nicht realisierte Wünsche erfüllt werden. Dass Reichtum nicht immer glücklich macht, ist erwiesen. Bescheidenheit und Konzentration auf immaterielle Werte wie Freundschaft oder Gemeinschaft können Neid die Energie nehmen.

Auch wenn es schwer fällt: Es macht nicht glücklicher, ständig alles zu vergleichen und zu bewerten. Außerdem: wo Licht ist, ist auch Schatten. Menschen mit hohem Einkommen tragen oftmals die Last großer Verantwortung oder stehen unter dem Druck der Öffentlichkeit. Und wer weiß, wie es hinter ihren Fassaden aussieht? Außerdem gibt es im Leben so manche Chance etwas zu verändern, die man bisher noch nicht erkannt hat. Der Schlüssel liegt in jedem Selbst.



Rechtsanwältin
Nastassja Fischer

GdF-Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt am Main

m@il: Nastassja.Fischer@gdf.de



Beratungshotline:
Dienstags & Freitags
10 bis 12:30 Uhr:

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT

Problemzone NRW

Unzufriedene Kunden kennzeichnen zurzeit das Bild um die Flugsituation in Nordrhein-Westfalen. Passagiere zu den Flughäfen Köln und Düsseldorf sitzen abflugbereit in ihrer Boeing bzw. Airbus und warten auf ihren Abflug-Slot – teilweise vergeht dabei über eine Stunde. Die Flugzeit in das Bundesland NRW kann sich in letzter Zeit schon mal verdoppeln – das heißt jedoch nicht dass die Flugzeuge in der Luft kreisen und unnötig CO₂ produzieren, sondern man muss geduldig auf den Flughäfen überall in Europa warten, bis die Lotsen für den Bereich NRW genügend Luft haben, um in ihrem Personaldilemma die zahlreich anfliegenden Maschinen abfertigen zu können.

Nachdem Zeitungsredakteure einer bekannten deutschen Tageszeitung ebenfalls im Flieger saßen und die Piloten die Durchsage machten, dass ein Personalproblem schuld an einer ca. einstündigen Verspätung für einen Flug von München nach Düsseldorf war, sah sich die Geschäftsführung der DFS gezwungen, zu einer Pressekonferenz nach Düsseldorf zu laden.

Gerade in Düsseldorf erhöhen und summieren sich die Verspätungsminuten pro Flug fast täglich, oder wer von dem selbsternannten Billigairport Köln abfliegen möchte, kann getrost und mit viel Zeit fürs Shopping in der vorhanden Shoppingmall das gesparte Geld wieder ausgeben. Denn eines ist sicher: Pünktlich starten nur wenige Maschinen und noch unpünktlicher landen die Maschinen. Wer den Spätflug nach Düsseldorf gebucht hat, wird oft nach einer Ausweichlandung (wg. Nachflugverbot) nach Köln umdirigiert und hat dann noch eine ca 70. KM lange Busfahrt vor sich.

Das Personalproblem in der Zentrale in Langen ist mittlerweile hinreichend bekannt, die Gründe sind vielfältig. Grundsätzlich darf man mit Fug und Recht behaupten, dass die für die Personalpolitik zuständigen Oberen der DFS von einer guten Personalpolitik soweit entfernt sind wie die Italiener von der nächsten Fußballweltmeisterschaft.

Wenn man überlegt, dass die DFS vor noch nicht allzu langer Zeit einen Ausbildungsplan hatte, der vorsah, dass lediglich knapp 20 Lotsen jährlich ausgebildet werden sollten, die ebenfalls in Langen beheimatete Flugsicherungsakademie dicht vor der Kurzarbeit stand, sind es jetzt genau die Lotsen, die fehlen, um die Problemzone NRW zu entschärfen.

Die vom Vorsitzenden der DFS-Geschäftsführung, Dieter Kaden, entgegengebrachten Argumente – z.B. die Verkehrsentwicklung nach dem 11. Sept.2001, die Ausbildungszeiten, die unterschiedlichen Lufträume mit den entsprechenden Lizenzen und ganz überraschenden Schwangerschaften dürfen getrost als Versuch einer Ausrede angesehen werden.

Noch vor Jahren prägte gerade Dieter Kaden den Spruch und beruhigte damals damit die Belegschaft: „Sicherheit geht vor – lieber einen Mann/Frau mehr als einen zu wenig“. Dieser Spruch hat sich zwischenzeitlich umgedreht und müsste vielmehr so lauten lieber zwei Mann/Frau weniger und der Verkehr läuft trotzdem.

Dass bei solchen Zahlen natürlich eine Gewerkschaft die Zahlen hinterfragt, ist dann irgendwie logisch – und heraus gekommen ist, dass die Belastung durch diese falsche Personalpolitik für jeden einzelnen Betriebsmitarbeiter gestiegen ist und schließlich in einem Belastungstarifvertrag gipfelte. Die festgelegten maximalen On-Board Zeiten, die Regenerationspausen, sollten eher der Sicherheit dienen als für eine Ausrede zur Verfügung zu stehen.

Zwar hat es seit geraumer Zeit ein Umdenken gegeben, die DFS geht mit ihren Problemen auch an die Öffentlichkeit und arbeitet mit Nachdruck an deren Beseitigung – dennoch darf man gespannt sein, wie die weitere Bearbeitung erfolgt und umgesetzt wird.

Bericht zur 49th IFATCA Annual Conference Punta Cana, Dominican Republic



von
**Jens
Lehmann**
(für den
Fach-
bereichsvor-
stand)

“Wie bist Du nach Hause gekommen?” – “Wie lange musstest Du noch auf der Insel bleiben?” So oder so ähnlich wird wohl die Begrüßung im nächsten Jahr ausfallen, wenn sich die Delegierten zur dann 50. IFATCA Annual Conference in Amman, Jordanien, wiedersehen werden.

Die Aschewolke hat nämlich ihre dunklen Schatten auch auf diese so beliebte Ferieninsel geworfen, ungeachtet dessen, dass sie viele tausend Kilometer weit weg ist. Nach der Konferenz blieben rund 70 Kollegen aus zahlreichen europäischen Ländern stecken und mussten eine ungeplante und von vielen auch ungewollte Verlängerung ihres Aufenthalts mehr oder weniger hilflos akzeptieren. Mit zum Teil recht abenteuerlichen Flugrouten versuchte so mancher, der Aschewolke doch noch ein Schnippchen zu schlagen – mit sehr zweifelhaftem Erfolg. “Hauptsache Europa” so hieß da die Devise. Mit ca. einer Woche Verspätung hatten dann aber auch die letzten Gestrandeten die Insel verlassen.

Die Anreise nach Punta Cana war für viele Delegierte nicht so ganz einfach. Dennoch waren immerhin 71 Staaten persönlich oder durch Stimmübertragung anwesend, so dass auch in diesem Jahr ein Quorum erzielt werden konnte.

Wie in jedem Jahr folgen nun die Berichte aus den einzelnen Arbeitsgruppen.

Arbeitsgruppe A:

Chairman Committee A war erneut der hochgeschätzte Mr. Albert Taylor (Ghana). Mit ihm am Head Table saßen Mr. Alexis Brathwaite (Trinidad and Tobago), IFATCA Deputy President, Ms. Adell Humphreys (USA) als Committee Secretary, Mr. Dale Wright (USA), Executive Vice President Finance sowie Mr. Juan Thomas (Dominican Republic) als Committee Vice Chairman. Nach den üblichen Jahresberichten aller IFATCA Vorstände und der Komiteevorsitzenden sowie deren anschließender Entlastung, wurde der Lotsenver-

band von Papua Neuguinea neu in die IFATCA aufgenommen

Auf Grund kontinuierlich ausstehender Mitgliedsbeiträge musste die Mitgliedschaft der Verbände aus Guatemala,

Mauritius, Peru und den Philippinen beendet werden. Da die intensiven Versuche der IFATCA, mit diesen Verbänden wieder in Kontakt zu treten, erfolglos waren, blieb den Directors leider keine andere Wahl als diese Verbände aus der IFATCA auszuschließen.

Ph. Domogala, Chefredakteur des “Controller”-Magazins, gab wieder eine leidenschaftliche Präsentation zur aktuellen Lage. Obwohl inzwischen eine gewisse Verbesserung der Abonnementzahlen zu verzeichnen ist, bleibt sowohl die Zahl der abonnierenden Mitglieder als auch die Anzahl der geordneten Kopien weit hinter den Erwartungen zurück. Es werden zur Zeit zwar rund 3.500 Hefte pro Ausgabe bestellt, doch halten nur 56 Member Associates, MA's, von 140 offiziellen Mitgliedern ein Abonnement. Die hohe Qualität des Magazins wurde dabei explizit gelobt. Die anschließende Debatte, wie der “Controller” noch attraktiver für ein Abonnement gemacht werden könnte, blieb leider ohne Ergebnis. Während der Regional Meetings im Herbst soll diese Problematik weiter erörtert werden.

Die ausgiebig diskutierten, jedoch zum Teil sehr trockenen Themen zur inneren Verwaltung der IFATCA sollen hier nur erwähnt, aber nicht weiter ausgeführt werden. Dem interessierten Leser steht zur Vertiefung dieser Thematik das offizielle Protokoll über die Geschäftsstelle zur Verfügung. Wie bereits oben erwähnt, wurde Amman, Jordanien, als Austragungsort der 50. IFATCA Annual Conference im nächsten Jahr 2011 bestätigt. Die sehr detaillierte Präsentation der jordanischen Kollegen ließ keine Fragen offen und fand allgemeinen Beifall. Allerdings muss leider wie-





der erwähnt werden, dass die Kostenbelastung, vor allem für die ärmeren MA's der Kategorie 3, auch in diesem Jahr ein großes Thema war. Es wird zwar von allen Verbänden versucht, die Kosten so gering wie möglich zu halten, doch gestaltet sich dies durch die kritische Sponsorsituation immer wieder als sehr schwierig. Anschließend wurde der einzige Kandidat für die Annual Conference 2012, Katmandu, Nepal, einstimmig gewählt.

Letzter Punkt auf der Agenda des Committee A waren die Vorstandswahlen. Zahlreiche Vorstandsämter waren neu zu besetzen und auf Grund der Tatsache, dass es erfreulicherweise mehrere Bewerber für die jeweiligen Positionen gab, konnten diese in demokratischer Wahl besetzt werden. Zunächst bekamen die jeweiligen Bewerber, soweit anwesend (ein Bewerber musste sich wg. Abwesenheit vertreten lassen), die Gelegenheit, sich ausführlich zu präsentieren und ihr Interesse zu begründen. Entsprechend der IFATCA-internen Vorgehensweise erfolgt die Vorauswahl durch die Directors in Committee A. Die erfolgreichen Bewerber werden dann dem Plenum vorgestellt und stellen sich zur eigentlichen Wahl.

Folgende neuen Vorstände wurde in diesem Jahr gewählt:

- Mr. Alexis Brathwaite (Trinidad and Tobago) wurde neuer IFATCA Präsident&CEO.
- Mr. Patrik Peters (EGATS) wurde zum neuen Deputy President,
- Mr. Darrell Meachum (USA) zum Executive Vice-President Finance,
- Mr. Hisham Bazyan (Jordan) zum Executive Vice-President Africa Middle East sowie
- Mr. Zeljko Oreski (Croatia) zum Executive Vice-President Europe neu gewählt.

Die GdF wünscht allen neuen Vorständen viel Erfolg und gutes Gelingen bei ihren vielfältigen Aufgaben.

Arbeitsgruppe B:

Chairman Akos van der Plaats eröffnete die Veranstaltung und gab zunächst einen ausführlichen Überblick über die Verfahrensweise in Committee B. Wie schon im Jahr zuvor wurde das Komitee durch die Anwesenheit des höchsten Repräsentanten der ICAO für Flugsicherung „geadelt“. Chris Dalton war früher Fluglotse

in Neuseeland, arbeitet seit 14 Jahren für die ICAO und hat in der Vergangenheit auch aktiv in der IFATCA mitgearbeitet. Tim Rees aus Australien, selbst jahrelang Mitglied im Technical and Operational Committee (TOC), arbeitet inzwischen als Experte für Umweltfragen bei CANSO und war in dieser Funktion nach einem Jahr Pause ebenfalls wieder im Komitee anwesend.

Schon der erste Anwesenheitscheck brachte nur eine hauchdünne Mehrheit anwesender oder durch Stimmübertragung vertretener Mitglieder, so dass das Komitee gerade so abstimmungsfähig war. In den folgenden Tagen konnte ein Quorum teilweise erst eine Stunde nach Sitzungsbeginn hergestellt werden. Andrew Beadle, Executive Vice President Technical, gab einen Überblick über seine Aktivitäten des vergangenen Jahres. Er ist insofern für die IFATCA ein Glücksfall, als dass er erstens Rentner, und zweitens neben seiner Funktion als EVPT gleichzeitig auch noch der Repräsentant der IFATCA bei der ICAO in Montreal ist. Diese Funktion erfordert teilweise eine monatelange (!) Anwesenheit in Montreal, die wohl nur ein Rentner leisten kann. Er wies besonders auf das am gleichen Tage veröffentlichte Safety Bulletin zum Thema „TCAS RA Downlink“. Er forderte außerdem die Einrichtung eines ATC-wiki. Aktuell arbeitet die IFATCA bei der ICAO besonders an einer Harmonisierung des SID/STAR-Designs mit. Der Vorstand Fachliches im FSBD wird in seiner Funktion als Mitglied im TOC dieses Thema federführend betreuen und zur nächsten IFATCA-Konferenz 2011 ein Arbeitspapier erstellen. Schon auf dieser Konferenz wurde ein entsprechendes Arbeitspapier diskutiert.

Andrew dankte allen technischen Repräsentanten und wies darauf hin, dass er im nächsten Jahr endgültig von allen IFATCA-Funktionen zurücktreten wird. Wie die IFATCA die besonders bei der ICAO entstehende Lücke schließen kann, ist derzeit völlig unklar. Sollte aus dem Kreis unserer Mitglieder jemand EVPT werden wollen (insgesamt fordert diese Tätigkeit mindestens einen Monat pro Jahr Abwesenheit aus Deutschland), bitte beim FSBD-Vorstand melden!

Tinus Olivier berichtete von seinen Tätigkeiten als Chairman TOC. Er wird aus beruflichen Gründen (er ist Leiter Betrieb der Flugsicherung in Kapstadt und



hatte unlängst die Fußball-WM mitzustimmen) nicht wieder kandidieren. Er ging weiterhin auf die Arbeit des TOC im Jahr 2009/2010 ein. Die Arbeitspapiere des TOC werden im Folgenden einzeln besprochen. Das erste der beiden turnusmäßigen TOC-Meetings fand zum ersten Mal gemeinsam mit dem ATS Committee der IFALPA statt, eine sehr erfolgreiche Zusammenarbeit, die unbedingt ausgebaut werden sollte. Beeinträchtigt wurde die Arbeit des TOC vom Nichterscheinen des ugandischen Repräsentanten, der zwar immer angemeldet war und dementsprechend auch Hotelstornokosten verursachte, aber nichts zur Arbeit beitrug. Uganda war dieses Jahr nicht einmal auf der Konferenz anwesend. Deutschland war, vertreten durch den Vorstand Fachliches im FSBD, wieder Mitglied im TOC und präsentierte auf der Konferenz zwei Arbeitspapiere.

Andrew Beadle präsentierte in Vertretung von Christoph Gilgen (Schweiz) den Bericht aus dem ICAO Airspace & Surveillance Panel (ASP). Christoph selbst konnte an der Konferenz nicht teilnehmen, weil zeitgleich eben dieses ASP in Montreal tagte.

Aus deutscher Sicht hochinteressant ist die sich unter diesem Tagesordnungspunkt entwickelnde Diskussion zum Downlinking von TCAS-Meldungen. Während der FSBD nach der diesjährigen Fachbereichskonferenz das Downlinking nicht mehr grundsätzlich ablehnt, war die Haltung der anderen Länder in diesem Punkt eindeutig negativ. Chris Dalton von der ICAO, unterstützt von einem Vertreter des Safety Managements von Maastricht UAC, gab als möglichen Mittelweg die Anregung, solche RAs sehr wohl an den Boden zu übermitteln, jedoch NICHT den Fluglotsen zur Anzeige zu bringen. So könnten die Daten fallweise im Nachhinein zur Vorfallsanalyse verwendet werden. Möglicherweise ist das auch ein Weg, den GdF und DFS beschreiten könnten.

Akos van der Plaats präsentierte als Delegierter der Niederlande ein Arbeitspapier, in dem einige Policy Statements zur Streichung empfohlen werden, da sie

zwar weiterhin richtig und sinnvoll sind, jedoch von der im vergangenen Jahr in Dubrovnik verabschiedeten Policy der IFATCA zu „Mixed Mode“ abgedeckt werden. Alle Anträge des Arbeitspapiers wurden einstimmig angenommen. Al Shaw aus Neuseeland präsentierte ein Arbeitspapier zu „Go Around Procedures When on Visual Approach“. Das Thema wurde im vergangenen Jahr mehrmals ausführlich im „flugleiter“ behandelt und ist auch eins der beiden Themen, die zusammen mit der IFALPA diskutiert worden sind.

Der Vorstand Fachliches im FSBD präsentierte in seiner Eigenschaft als Vertreter Deutschlands im TOC ein Arbeitspapier zu „Required Communication Performance“. Dieses Konzept schreibt zukünftig für bestimmte Lufträume (nach Maßgabe des betreffenden Staates bzw. Flugsicherungsunternehmen) bestimmte Reaktionszeiten bei der Übermittlung von Freigaben und Daten an Luftfahrzeuge vor. Interessant ist allerdings, dass es ein Zusammenspiel von Required Navigation, Communication und Surveillance Performance geben wird. Sollte also beispielsweise das Radar oder die Navigationsfähigkeit von Luftfahrzeugen ultragenau sein, könnte möglicherweise die Reaktionszeit bei der Übermittlung von Freigaben reduziert werden, ohne dass die Staffelungsminima erhöht werden müssten. Umgekehrt könnte eine extrem kurze Kommunikationszeit dazu führen, dass man ohne Verbesserung der Radargenauigkeit die Staffelungsminima reduzieren könnte.

Wie schon im Rechenschaftsbericht des EVPT angesprochen, ist **DAS** Thema auf ICAO-Ebene zur Zeit „Steig- bzw. Sinkflugbeschränkungen auf SIDs and STARs“. Matthijs Jongeneel aus den Niederlanden stellte dann das dazugehörige Arbeitspapier des TOC vor. Eigentlich gibt es bereits einen ICAO-Standard, der wird jedoch von der Hälfte der Welt nicht eingehalten. Besonders die IFALPA sieht daher die Notwendigkeit, Freigaben in jeder Hinsicht eindeutig zu machen. Müssen veröffentlichte Flughöhenbeschränkungen („cross ABC at or above FL XX“) eingehalten werden, bis sie explizit aufgehoben werden, oder müssen sie



bei jeder Sprechfunkanweisung wiederholt werden, um gültig zu bleiben? In Committee B sieht man die Notwendigkeit zwar auch, fürchtet aber, dass die zu verwendete Phraseologie zu umständlich sein und daher zu zusätzlicher Belastung führen könnte. Deutschland vertrat dagegen den Standpunkt, das Problem sei zu dringend und zu gefährlich, um eine Lösung an Lotsenbefindlichkeiten scheitern zu lassen, konnte sich mit dieser Sichtweise jedoch nicht durchsetzen.

Maurice Egan (Irland) beschäftigte sich anschließend mit dem Thema „Route Clearance“: Heutzutage werden Änderungen der Flugroute oft einfach dadurch „gelöst“, dass man als Lotse das betroffene Luftfahrzeug nur bis zur Grenze des eigenen Zuständigkeitsbereich freigibt mit der Maßgabe, dass der nächste Sektor die Freigabe entsprechend „verlängert“. Das steht zwar im Einklang mit ICAO-Vorgaben, kann aber im Einzelfall, speziell über dem Nordatlantik, dazu führen, dass das betreffende Luftfahrzeug mehrere hundert Meilen von der ursprünglich geplanten Route weggeführt wird, und dann bei Funkausfall auf direktem Wege über diese mehrere hundert Meilen wieder auf den ursprünglichen Flugweg zurückkehrt, gegebenenfalls auch durch Flugbeschränkungsgebiete oder unkontrollierten Luftraum. Committee B sah daher nach Vorlage eines Arbeitspapiers des TOC die Notwendigkeit, die ICAO-Vorgaben zu „überstimmen“. Die IFATCA fordert, dass zukünftig jede Änderung der Flugroute immer bis zum Anschluss an die ursprüngliche Streckenführung führt.

Bill Holtzman (USA) referierte über Mode S Flight ID: Weiterhin fliegen in Europa Tag für Tag 4% aller Luftfahrzeuge mit falscher MODE-S Flight ID herum. Diese Fehlerrate ist deutlich zu hoch, als dass diese Daten für zukünftige fortschrittliche Flugsicherungsverfahren verwendet werden könnten. Solange die Daten nur von Bodensystemen (wie bei den derzeit laufenden Verfahren zwischen unter anderem Amsterdam, Düsseldorf, Frankfurt und München) genutzt werden, hat die Flugsicherung durch Radarverifizierung die Mög-



lichkeit, falsche Mode S Flight IDs zu erkennen und zu korrigieren. Fällt dieses bodengestützte Korrektiv jedoch weg (in Gebieten ohne Radarüberdeckung), könnten Piloten andere Luftfahrzeuge in ihrer Nähe, die falsche IDs abstrahlen, möglicherweise falsch identifizieren.

Raimund Weidemann (GdF) berichtete von seinen Aktivitäten als IFATCA-Vertreter im Operations Panel (OPSP) der ICAO. Neben einem Überblick über die behandelten Themen konnte er vor allem die leider nur sehr langsam mahelnden Mühlen der ICAO, hauptsächlich wegen Reibungsverlusten, Kompetenzgerangel und gegenseitiger Abhängigkeiten der einzelnen Panels, anhand des Beispiels „Stopbarren“ anschaulich darstellen.

Andrew Beadle informierte die Delegierten darüber, dass die IFATCA einen Vertrag als SESAR-Partner unterschrieben hat, und für ihre Mitarbeit daran sogar Geld bekommen wird! Allerdings sucht die IFATCA nun jede Menge Freiwillige, um den Vertrag auch erfüllen zu können. Wer dabei mitmachen möchte (das meiste wird Heimarbeit per Email und Internet sein), möge sich bitte beim FSBD-Vorstand melden.

Matthijs Jongeneel (Niederlande) wurde zum neuen Chairman TOC gewählt. Weitere Kandidaten gab es nicht. Ins TOC für 2010/2011 wurden gewählt: die Dominikanische Republik, Deutschland, die Niederlande, Neuseeland, Großbritannien, und die USA. Irland wurde trotz guter Arbeit (der irische Vertreter konnte am zweiten TOC-Meeting leider nicht teilnehmen, weil der Flughafen Shannon mehrere Tage lang eingeschneit war, „saß“ dann aber zwei Tage lang von Irland aus per Videokonferenz trotzdem im Meeting) leider nicht wieder gewählt. Die Dominikanische Republik trug zwar nichts (!) zur Diskussion in Committee B bei, wurde aber – vermutlich - aufgrund des Heimvorteils und der wahrgenommenen europäischen „Übermacht“ gewählt. Hoffentlich bringen sie sich mehr ein als dies in der abgelaufenen Wahlperiode Uganda tat.

Arbeitsgruppe B&C Combined:

Seit etwa fünf Jahren werden bei IFATCA – Konferenzen Themen, die sowohl für Komitee B, als auch für Komitee C interessant sind, in einer gemeinsamen Sitzung behandelt. Bei der 49. IFATCA – Konferenz in Punta Cana fand diese Sitzung am Dienstag Vormittag statt. Zum einen wurde sie genutzt, um Tätigkeitsberichte der Executive Board Mitglieder zu präsentieren, zum anderen wurden Themen behandelt, die sowohl fachlich - operationelle, als auch berufliche - soziale Aspekte beinhalten.

Die Vize-Präsidenten der vier IFATCA – Regionen legten auch in dieser AG in ihren Berichten Rechenschaft über ihre Arbeit ab und machten auf Probleme in ihren Regionen aufmerksam:

In Afrika und dem Mittleren Osten bleiben die Einführung von RVSM sowie die Einführung neuer technischer Systeme, u.a. in Kenia, zentrale Themen. Auf dem amerikanischen Kontinent betrug das Verkehrswachstum im zurückliegenden Jahr knapp sechs Prozent. Ein regionales ATFM-System ist jedoch bisher nicht vorhanden. Themen wie Just Culture und Safety Management System werden diskutiert.

In der Asien-Pazifik Region bereitet die Rekrutierung und Ausbildung neuer Fluglotsen Sorge und auch dort wird die Einführung eines ATFM-Systems debattiert. In der Europa-Region dreht sich naturgemäß vieles um SES und SESAR. Außerdem gibt der nach wie vor bestehende Mangel an Fluglotsen Anlass zur Sorge. In einigen Ländern machten Konflikte und Dispute das Eingreifen des IFATCA Vizepräsidenten für die Europa-Region erforderlich.

Auch Vertreter internationaler Organisationen, die als Beobachter anwesend waren, nutzten die Möglichkeit das Wort zu ergreifen. Hervorzuheben ist hier die Präsentation des ICAO-Repräsentanten. Chris Dalton – früher selbst an vorderster Stelle für IFATCA tätig, ist inzwischen Chef der ATM-Section im ICAO Haupt-



quartier in Montreal. Chris lobte die aktive Mitarbeit der IFATCA sowohl auf der Ebene der ICAO – Panels, als auch direkt auf der Ebene der ICAO Air Navigation Commission. IFATCA hat seit etwa einem Jahr den Beobachterstatus bei der ANC und nimmt regelmäßig an deren Sitzungen teil. Im weiteren Verlauf der Präsentation wurde ein Ausblick auf das ATM-System 2020 und danach gegeben. ICAO-Standards spielen eine Schlüsselrolle und IFATCA nutzt schon jetzt aktiv ihren Einfluss, um die Einführung dieser Standards in den einzelnen Staaten zu unterstützen.

Auch ausgewählte Arbeitspapiere des IFATCA Technical and Operations Committee (TOC) und des Professional and Legal Committee (PLC) wurden präsentiert und nach erfolgter Diskussion angenommen: Ein umfassendes Arbeitspapier zum Thema „Operational use of stop bars“ wurde vorgestellt. Das Papier konstatierte unter anderem, dass die momentane Anwendung von stop bars auf vielen Flughäfen nicht mit den ICAO-Regelungen konform ist. Außerdem sind die entsprechenden ICAO-Dokumente untereinander nicht konsistent. Human-Mashine-Interface, HMI-Aspekte müssen stärker berücksichtigt werden, um ein Ansteigen der Arbeitslast im Tower zu vermeiden. Und schließlich sollten Regelungen gefunden werden, um stop bars dauerhaft (24/7) und unabhängig von Wetterbedingungen einsetzen zu können.

Ein weiteres Arbeitspapier beschäftigte sich mit dem Frequenzmanagement. Die starke Frequenzbelastung auf den Kontrollfrequenzen ist nach wie vor ein Problem. Informationsaustausch über Datalink und Mode S können die Frequenzbelastung verringern, jedoch muss gewährleistet sein, dass die Sicherheit nicht kompromittiert wird.

Zwei weitere Arbeitspapiere beschäftigten sich mit Aspekten von „Mixed mode runway operations“ und Änderungsvorschlägen zum „ICAO runway incursion causal factors identification form“. Diese Papiere wurden als Informationspapiere angenommen. Abschließend wurden weitere Tätigkeitsberichte, unter anderem vom ICAO ANC – Repräsentanten und den IFATCA Liaison Officers zu verschiedenen anderen Internationalen Luftfahrtorganisationen präsentiert.

Arbeitsgruppe C:

Die Arbeitsgruppe C der IFATC Annual Conference in Punta Cana war, wie immer in den letzten Jahren, von den Delegierten gut besucht. Die Anzahl der Themen nimmt jedoch immer mehr zu und diese werden zusätzlich noch von Jahr zu Jahr komplexer.

Die niederländische Kollegin Marjolein Hooijboer berichtet von den Meetings als „Chairman“ bzw. „Chairwoman“ Professional & Legal Committee, PLC.

Das PLC traf sich seit der letzten IFATCA Konferenz drei mal. Die folgenden Themen wurden hier besprochen:

- Human Factors Case



- Detecting impaired performance
- The professional aspects of mixed mode runway operations
- The ageing controller
- Guidelines on Chemical Dependency Programs (CDP)
- Review policy on the Information Handbook
- Review policy on Privatisation
- Review policy regarding Industrial Relations
- ICAO Runway Incursion Causal factors Identification form
- Evaluating recent trends around the world and presenting best practises on CISM
- Update on the English Language Proficiency Requirements Implementation

Bert Ruitenbergh berichtet von seinem Besuch beim Verkehrsminister in Luxemburg. Anlass für seinen Besuch war ein Vorfall auf der Runway am Flughafen ELLX. Eine B747 landete während schlechter Wetterbedingungen und berührte dabei ein Fahrzeug, das auf der Runway abgestellt war. Es kamen keine Personen zu Schaden, lediglich das Fahrwerk der 747 wurde leicht beschädigt. Dennoch sollten die Lotsen disziplinarisch und rechtlich bestraft werden. Der Ausgang des Verfahrens ist derzeit unklar.

Marjolein Hooijboer stellt das Arbeitspapier zum Thema Human Factors vor. Ein Vergleich zu der heute bestehenden IFATCA Policy und den bekannten Auswirkungen von Human Factors. Es sollen folgende Änderungen im IFATCA Manuell aufgenommen werden:

- Human Factors are described as the "human aspects of the working environment"
- The Human Factor Case is a tool to provide a process to address HF issues for a project. It's function is to identify and mitigate HF issues as early as possible in the project life cycle.
- Human Factor issues shall be accounted for in each phase of the definition, development, and deployment of new and existing ATM systems and into operational training. Human Factors Case should be integrated into Safety Management Systems (SMS). Controllers and Human Factors experts shall be involved from the beginning of any new project.

Der israelische Kollege Udi Zaga stellte sein Arbeitspapier "Detecting Impaired Personal Performance" vor. Was ist hierunter zu verstehen? "Emergency situations" sind in der Luftfahrt bekannt und aus diesem Grund wurden "Emergency procedures" entwickelt.

Der menschliche Faktor bzw. die physische Fitness werden jedoch nicht betrachtet bzw. gibt es hierfür keine „Emergency procedure“. Jeder Kollege muss sich der Frage stellen: Kann meine persönliche Fitness Mitschuld an einem Flugunfall sein? Udi möchte mit seinem Arbeitspapier alle Kollegen anregen, über mögliche Auswirkungen der persönlichen Fitness bei Zwischenfällen im Luftverkehr nachzudenken.

Arbeitspapier Petra Reinecke: folgende Empfehlung zur Policy-Änderung der IFATCA wurde von Petra vorgestellt:

- ANSPs should offer career development plans as medium- to long-term alternatives to the operational job
- Training courses for ATCOs regarding the issue of ageing should be made available
- ATCOs with an age of 50 years or older shall be entitled to abstain from nightshifts on their request
- Ageing ATCO's should be entitled to additional short breaks to assist in their performance with short-term memory

- Ageing ATCOs should be entitled to reduce the number of their ratings to a reasonable minimum

In einem weiteren Arbeitspapier wurde dargestellt, dass weltweit die wenigsten Nationen CISM Maßnahmen eingeführt haben. Lediglich innerhalb Europas führen mehrere Nationen CISM durch. Dabei ist CISM ein notwendiger und wichtiger Bestandteil für Fluglotsen. Die Tatsache, dass Air Navigation Service Providers, ANSPs, enorme Summen in die Ausbildung von Fluglotsen stecken und diese Kollegen dann ggf. wegen eines Zwischenfall bzw. Flugunfalls ihre Tätigkeit als Fluglotsen nicht mehr ausüben können zeigt, wie wichtig und auch finanziell interessant CISM für ANSPs ist bzw. sein sollte. Dabei zeigt die Erfahrung eindeutig, dass CISM hilft und den/die betroffenen Kollegen dabei unterstützt, an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren. Beispielsweise müssen in Polen Kollegen, die CISM benötigen, dies außerhalb ihrer Schicht – also in ihrer Freizeit – durchführen.

Arbeitspapier „Staff Shortage“ Geschätzter Bedarf an Fluglotsen 2009: zwischen 3500 und 5000. Im Jahr 2010 berichteten einige MAs, dass sich die Personalsituation verbessert hat, andere MAs berichten jedoch von einer nach wie vor bestehenden Unterdeckung von über 20%.

Arbeitspapier „Update on the English Language Proficiency Requirements Implementation“. Bis März 2008 sollten die MAs einen Einführungs- bzw. Umsetzungsplan vorlegen. Mehrere MAs konnten dies nicht erfüllen – bis heute haben 44 MAs diesen Plan noch nicht vorgelegt. Aus diesem Grund musste eine neue Deadline, März 2011, festgelegt werden. Welche Konsequenzen die MAs zu erwarten haben, die diese Deadline erneut nicht einhalten, ist noch nicht abschließend geklärt.

Die Besetzung des PLC wurde für ein weiteres Jahr gewählt. Für insgesamt 10 MAs Plätze stellten sich 11 MAs zur Verfügung, so dass eine Wahl durchgeführt werden musste. Leider wurde dabei Israel nicht mehr in das PLC gewählt.

Die folgenden Themen wurden als Arbeitsaufgaben aufgenommen:

- Safety Management System
- TRM
- English language proficiency
- Detecting Impaired Personal Performance
- Diabetes in ATS
- FAA investigation into professionalism

Alle Arbeitspapiere stehen in den entsprechenden IFATCA Unterlagen zur Verfügung und können nachgelesen werden.

(VA)FORIT – Die Schulung läuft ...

... nun schon seit Mitte Februar. Jeder Lotse/FDB/SV hat mindestens die ersten beiden Module hinter sich gebracht, d.h. mindestens 6 von 12 Schulungstagen absolviert (SV+5) und zusätzliche CBT-Stunden im Heimstudium verbracht. Allerdings ist die Vorfreude, die teilweise nach Modul 1 vorhanden war, mittlerweile einer Ernüchterung gewichen. Wenn man sich mit seinen Kollegen unterhält, gilt dies sicher für die große Mehrheit der ‚Rheiner‘. Das allgemeine Stimmungsbild hat unser Kollege Olaf Modi in einem Leserbrief an die ‚MIZEKACE‘ (MitarbeiterZEitschrift KARlsruhe CE nter) ziemlich gut auf den Punkt gebracht und dafür auch viel Zustimmung geerntet:

„...hier stehe ich, ich kann nicht anders...“

- oder -

Gedankengänge eines zukünftigen VAFORIT-Users

Nun liegen Modul 1+2 der Schulungsmaßnahmen bereits ein Stück weit hinter uns und man konnte sich das erste Mal selber ein Bild von unserem zukünftigen Arbeitsplatz machen. Mit Neugierde und großem Interesse hatten wir bereits im Vorfeld das gesamte Spektrum diesbezüglicher Aussagen – von „ultimativer Lobhudelei“ bis „düsterste Unkenrufe“ – verfolgen können. Für mich ist das ein guter Zeitpunkt, ein er(n)stes Zwischenresümee zu ziehen.

Unbestritten ist wohl, dass zahlreiche Beteiligte in mittlerweile jahrelanger Arbeit nicht nur viel Geld sondern auch viel „Hirnschmalz“, Zeit und Mühen investiert haben, um aus einer – mit Verlaub – flugsicherungsuntauglichen „Krücke“ doch noch wenigstens einen einigermaßen nutzbaren „Gehwagen“ zu zimmern. Unbestritten auch die Leistung der VAFO-RIT-Trainer, die sich – so mein persönlicher Eindruck – mit sehr viel Geduld alle erdenkliche Mühe geben, uns diesbezügliche Inhalte zu vermitteln. Inhalte, die uns nicht nur noch lange Zeit beschäftigen werden sondern auch das eine oder andere Fragezeichen auf unseren Gesichtern erscheinen lassen. Dennoch – und

bei allem Respekt – dürfen einige Fragen nicht unausgesprochen geschweige denn unbeantwortet bleiben, können einige Bedenken nicht oft genug wiederholt werden.

„**Daran werdet ihr euch gewöhnen müssen – es gibt kein zurück ...**“ war denn auch eine zentrale Aussage, die immer wieder in Bezug auf vielerlei brennende Fragen von unseren diesbezüglichen „Vorturnern“ zu hören war. Diese Art der „Argumentation“ stimmte mich sehr nachdenklich. „**Tatsächlich?...**“ dachte ich bei mir „**...ist das so?**“

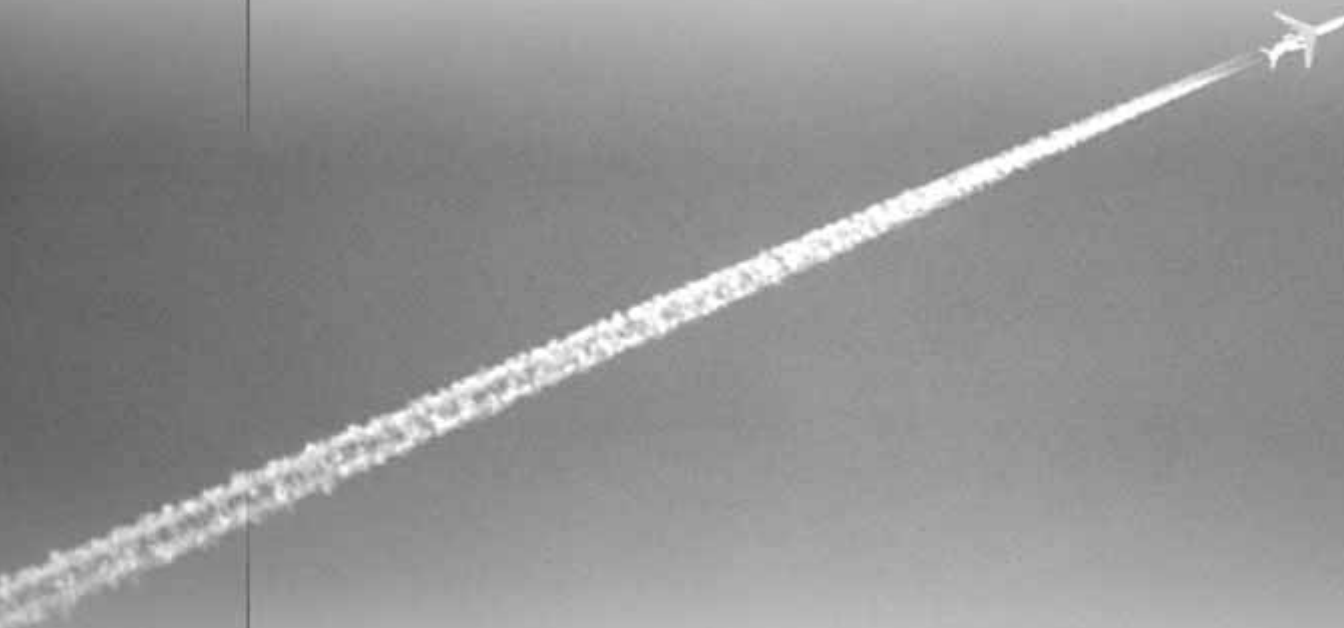
Sicher können wir uns an das eklatante Spiegeln der Deckenbeleuchtung im oberen Drittel der Hauptmonitore „**gewöhnen**“...

... an die gänzlich neue Optik ...

... an einen hellen Hintergrund der entgegen anders lautender Aussagen doch anstrengender und ermüdender für die Augen ist ...

... daran, dass schon nach relativ kurzer Zeit schwarze und braune Ziele nicht mehr gut unterschieden werden können aber keinesfalls der Kontrast verändert werden darf ...

... an eine gänzlich neue Arbeitsphilosophie die uns nicht wie bisher erlaubt, vorausschauend zu planen und Konflikte in kürzester Zeit nachhaltig zu



- lösen sondern uns zwingt dem System mit einer Vielzahl von Mausklicks, TID- oder sonstigen Eingaben „hinterher zu rennen“ ...
- ... daran, dass einem regelmäßig das Herz stehen bleibt, wenn das STCA (steady-red) anschlägt, obwohl die Freigabe in eine sichere Höhe erfolgte (Aussage: „...das ist bundesweit so gewollt...“) ...
- ... daran, dass einem potentielle Konflikte unter Umständen erst sehr spät oder nur dann angezeigt werden, wenn einem diese delegiert werden – man dafür aber Konflikte, die für einen selber gar nicht relevant sind sehr wohl angezeigt bekommt ...
- ... an ein System, das bei wie auch immer gearteter „Fehlbedienung“ eine Vielzahl von Stolperfallen mit einem Rattenschwanz von Fehlermeldungen für uns bereithält, die unsere Sinne überfluten und uns Gefahr laufen lassen den Blick für das Wesentliche zu verlieren...
- ... Sicher kann man sich an all das – und bestimmt noch viel, viel mehr – „gewöhnen“.

Die entscheidende Frage ist doch aber, ob das alles Sinn macht und wir hier ein System bekommen mit dem wir auch in Zukunft sicher, effizient und schnell unsere Arbeit verrichten können. Was nützt mir denn bitteschön eine Systemunterstützung, die mich bei „high traffic“ mit zahlreichen Fehlermeldungen in schillernden Farben und in den verschiedensten Fenstern überschüttet, weil ich mit den Eingaben einfach nicht mehr hinterher komme?

Und auch darüber sollten wir uns im Klaren sein – auch wenn uns gelegentlich Gegenteiliges suggeriert wird: Eines nimmt uns die Systemunterstützung in der Tat nicht ab – das Staffeln an sich!

So erntete ich denn auch auf meine Frage, was denn nun aus Trainersicht der große Vorteil von VAFORIT gegenüber unserem heutigen System sei, zunächst

betretene Blicke und eine für mich in keinsten Weise befriedigende Antwort. Von dem Begriff „Very Advanced“ habe man sich schon lange verabschiedet und auch die „romantische“ Vorstellung man könne mit VAFORIT in absehbarer Zeit (viel) mehr traffic abarbeiten als mit KARLDAP, hätte man inzwischen begraben müssen.

Um es noch einmal ganz klar auf den Punkt zu bringen: Ich als zukünftiger User erwarte von VAFORIT wahrlich keine Wunderdinge – aber ich erwarte ein System, mit dem ich nach heutigen Maßstäben zumindest den Verkehr von heute mindestens genauso sicher, effizient und schnell abarbeiten kann wie mit KARLDAP – nicht mehr und nicht weniger.

Alles andere machte auch keinen Sinn und wäre auch unseren Kunden nicht zu vermitteln. Denn – bei allem Respekt – ein nagelneues, teures Flugsicherungssystem das weder wie ursprünglich angekündigt „Very Advanced“ ist, noch uns oder unseren Kunden in absehbarer Zeit einen greifbaren Vorteil verspricht, außer dass eben alles neu ist, wirft für mich unweigerlich die Frage auf: „...wozu dann der ganze Aufwand?“

Ganz nebenbei bemerkt, die einzige mir bekannte noch lebende Person die freiwillig von einem Porsche auf einen Dacia umgestiegen ist, ist Harry H. aus der EBG-East. Die ebenfalls viel gehörte Aussage „...das wird bis zum Cutover noch geändert...“ hätte mich ja dann eigentlich auch ein bisschen beruhigt und milde gestimmt, wäre nicht im selben Atemzug die ergänzende Bemerkung gefallen, dass „das diesbezügliche Budget allerdings bis dato nahezu ausgeschöpft sei und somit sicherlich nicht alle der zahlreichen Änderungswünsche bis dahin realisiert werden könnten und man dann wohl oder übel erstmal mit der einen oder anderen „Macke“ leben müsse!“

So lässt sich aus meiner bisherigen Warte sagen, dass viele technische Umsetzungen und angestrebte Verfahren sicherlich gut gemeint, aber vielfach unausgegoren, zu kompliziert oder schlichtweg bei high traffic nicht praktikabel sind. Klar – gegessen wird was auf den Tisch kommt und der Appetit kommt bekanntlich beim Essen. Aber nichts desto Trotz sollten wir uns ganz genau anschauen, was uns hier aufgetischt wird – das sind wir uns selber, unseren Kunden und nicht zuletzt auch unserer Firma schuldig! Denn an eines sollten wir uns sicher nicht „gewöhnen“ wollen: an mehr Staffellungsunterschreitungen als unbedingt „nötig“ bei RHEIN RADAR!

Ich wünsche uns allen viel Glück bei dieser großen Herausforderung – und ich fürchte, wir können es brauchen.

Olaf Modi /OM

Der Cutover ist für den 11.12. angesetzt. (VA)FORIT wird arbeitbar sein – zumindest bei low traffic auf TGO-Upper stand-by ;-). Die spannende Frage aber lautet: Können wir die Kapazität von Karldap erreichen? In der Transition Phase nach dem Cutover wird massiv gesteuert werden und danach erfolgt die Konsolidierungsphase, während der die Kapazitätswerte nach oben angepasst werden sollen. Um jeden Preis? Die hohen Erwartungen der Luftraumnutzer an ein ‚very advanced system‘ müssen erfüllt werden. Dementsprechend groß wird der Druck der Airlines auf den Bund sein, falls die Steuerungsmaßnahmen zu lange andauern bzw.zu heftig ausfallen. Der Bund nimmt die Geschäftsführung ins Gebet, die GF die NLL, der NL den COS, usw. Dummerweise sind wir Lotsen dann das letzte Glied in dieser Kette.....

MPHolger

Startschuss für Verbundvorhaben Heterogener komplexer Flugverkehr (HETEREX)

3-Jahres-Projekt erforscht bessere Nutzung des Luftraums

Eine Steigerung der Transportleistung im Luftverkehr bei erhöhter Umweltverträglichkeit und Sicherheit ist das maßgebliche Ziel, das im Verbundvorhaben „Heterogener komplexer Luftverkehr (HETEREX)“ verfolgt werden soll. Dies folgt der Erkenntnis, dass innovative Beiträge für eine wirtschaftliche und technische Verbesserung des Luftverkehrs nur im Rahmen einer multidisziplinären Betrachtung und Optimierung des Systems Luftverkehr insgesamt zu realisieren sind.

Über einen Zeitraum von 3 Jahren wird daher ein Verbund aus VEGA Deutschland, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Funkwerk Avionics, Jeppesen, Northrop Grumman LITEF und Thales ATM auf der Basis heute verfügbarer oder bald verfügbarer Technologien wie der Satellitennavigation Strategien und Vorgehensweisen für eine bessere Nutzung des Luftraums entwickeln, unter anderem durch effizientere und umweltfreundlichere Anflüge und Abflüge. Diese werden für besonders belastete deutsche Lufträume hinsichtlich technisch-betriebliche Machbarkeit und einer Quantifizierung der zu erwartenden Vorteile bewertet und in Flugversuchen erprobt. Eine Risikoanalyse und Sicherheitsbewertung dienen als Basis für spätere Zulassungsverfahren. Eine realistische Einführungsstrategie berücksichtigt den jeweiligen Ausrüstungs-

stand der Flugzeuge und die Infrastruktur in einem heterogenen und komplexen Szenario.

Um diese Ziele zu erreichen, baut das Verbundvorhaben HETEREX auf die Zusammenarbeit, Innovationsfähigkeit und Kompetenz aller wichtigen Systempartner im Luftverkehr in einem Verbund: Flugsicherungsorganisation, Industrie, Klein- und mittelständischen Unternehmen, Fluglinien, Flughäfen, Großforschungseinrichtungen und Universitäten. Dadurch werden das Forschungsnetzwerk und der Wirtschaftsstandort Deutschland gestärkt, um auf die wachsenden Herausforderungen im globalen Wettbewerb besser reagieren zu können.

Das Vorhaben HETEREX wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie durch den Projektträger Luftfahrt des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) unter dem Förderkennzeichen 20V0901A gefördert.

Frank Zimmermann, Koordinator des Projektes HETEREX bei VEGA Deutschland, sagt zum Start des Vorhabens, „Wir freuen uns darauf, dieses Projekt mit so vielen sehr kompetenten Partnern durchzuführen. Das Thema der effizienten Nutzung des Luftraums wird von VEGA als extrem wichtig angesehen und wir sind sehr froh, dass wir unsere Expertise dazu beisteuern können.“

Quelle: PM



Nach dem Unfall von Überlingen Spart die Schweiz auf Kosten der Sicherheit?



von
**Thorsten
Wehe**

Nunmehr liegt das Unglück von Überlingen acht Jahre zurück. Gleich nach dem Unfall wurden umfangreiche Untersuchungen eingeleitet. Das NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) hat im Nachgang der Untersuchungen Empfehlungen ausgesprochen. Eine Empfehlung beinhaltet die Einführung eines Lizenzsystem für die Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure. Die BFU der Schweiz hat ebenfalls auf das Fehlen der Lizenz in ihrem Unfalluntersuchungsbericht hingewiesen. Die Lizenzierung von Flugsicherungs-Technikern und -Ingenieuren schließt die Sicherheitskette im System Luftfahrt. Selbstverständlich registrieren wir, dass Piloten, Kabinenbesatzung, Lotsen und Flugzeug- und Triebwerkmechaniker eine Lizenz zur Ausübung ihrer Tätigkeiten besitzen müssen. Für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure schreiben die EU-Vorschriften zumindest vor, ein Basis- und Kompetenztraining nachzuweisen. Viele EU-Staaten gehen aus Gründen der Sicherheit darüber hinaus, und besitzen ein nationales Lizenzsystem für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure.

Im Rahmen der Novellierung des Luftverkehrsgesetzes im letzten Jahr hat die GdF wiederum Angriffe auf die Lizenzierung abwehren können und die Politik vom Nutzen der Lizenz für die Sicherheit im Luftverkehr überzeugen können. In den Protokollen und ergänzenden Dokumenten ist nachzulesen, dass insbesondere aus Sicherheitsgründen in Deutschland gesetzlich eine Lizenzierung für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure vorgeschrieben ist. So ist es nicht nachvollziehbar, dass im nationalen wie auch

im internationalen Umfeld Vertreter der DFS immer wieder dieses Lizenzsystem angreifen bzw. in Frage stellen.

Die Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure in der Schweiz weisen mit ihrer Organisation SATTA (Swiss ATSEP Technical Association) (Anm. der Redaktion: ATSEP ist der internationale Begriff für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure und steht für Air Traffic Safety Electronics Personnel) immer wieder auf das Fehlen der Lizenz hin und wird dabei von der GdF unterstützt. Aus Sicht der GdF sind die Antworten der Schweizer Behörden nicht akzeptabel. Im letzten Schreiben des Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) werden die Kollegen von SATTA nun auf das Jahr 2012 vertröstet. Nach Auffassung der GdF wird hier offensichtlich an der Sicherheit gespart. Fehlende personelle Ressourcen in einer Behörde sind kein Argument ein offenkundiges Sicherheitsdefizit zu schließen. Von Skyguide getrieben, wird aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer gemeinsamen Kontrollzentrale mit deutscher, französischer und schweizer Beteiligung durchgeführt. Wie soll das gehen, wenn die beteiligten Staaten unterschiedliche Maßstäbe für Sicherheitskriterien besitzen. Ich möchte nicht in der Haut der Verantwortlichen stecken, sollte, was wir uns alle nicht wünschen, wieder ein solcher Unfall passiert und Betroffene fragen: Warum haben Sie nichts unternommen?

Nachfolgend die Schreiben und Antwortschreiben unserer Kollegen von SATTA:

Persönliche Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure in der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Der Berufsverband SATTA (Swiss ATSEP Technical Association) vereint die in der Schweiz tätigen Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure (ATSEP = Air Traffic Safety Electronics Personnel). SATTA setzt sich ein für einen beruflichen Erfahrungsaustausch, für einen hohen Standard bei Aus- und Weiterbildung sowie für die Anerkennung und Weiterentwicklung des Berufsbildes. SATTA ist dem internationalen Dachverband

IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) angeschlossen.

Das seit dem Jahr 2005 vorliegende Rechtsgutachten von Prof. Dr. Regula Dettling-Ott identifizierte das Fehlen einer ATSEP Lizenz als gravierende Lücke im Sicherheitsnetz der Schweizerischen Zivilluftfahrt. Dieses Gutachten hat neben den sicherheitsrelevanten Erwägungen dazu beigetragen, dass sich das BAZL im selben Jahr zu der Einführung einer persönlichen ATSEP Lizenz für das Ausführen sicherheitsrelevanter Tätigkeiten im Bereich der Flugsicherungstechnik entschied.



Fünf Jahre nach dieser Entscheidung wurde der Sachverhalt erneut geklärt. Das BAZL bestätigt im angehängten Antwortbrief seine Position und stützt damit die Haltung von SATTa sowie der schweizerischen Flugverkehrsleiterverbände für die notwendige Einführung einer persönlichen Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure. Aufgrund der knappen Personalressourcen beim BAZL wird die Umsetzung jedoch erneut bis zum Jahr 2012 weiter verzögert.

Nach unserem Verständnis kann das Gesamtsystem Luftfahrt, bestehend aus: Fachpersonal, technischen Ausrüstungen und Verfahren – nur dann sicher sein – wenn all diese Elemente den gleichen Anforderungen, Einschränkungen und Regeln unterworfen sind. Ist dies nicht der Fall, kann die Sicherheitskette an der schwächsten Stelle reißen. Angesichts der schrittweisen Verschärfung der Bestimmungen für den Flugbetrieb im Rahmen der gemeinsamen europäischen Regulierung (EASA) fällt auf, dass die Flugsicherung diesen erhöhten Anforderungen nicht folgt. Daraus resultiert eine Disymmetrie zwischen den beiden Bereichen.

Wir sind angehalten, die Luftfahrtindustrie möglichst konkurrenzfähig und international abgestimmt zu entwickeln. Die von den Europäischen Behörden initiierte Vereinheitlichung der Lufträume (Single European Sky, SES) verlangt ein erhöhtes Mass an Sicherheit, um den in Zukunft ansteigenden Verkehr sicher zu bewältigen. Daher macht es Sinn, sich bei SES einer einheitlichen europäischen Lösung in der Lizenzfrage zu nähern. Im geplanten Luftraumblock FABEC ist Frankreich mit der Einführung einer ATSEP Lizenz im Jahr 2009 in dieselbe Richtung gegangen, wie dies Deutschland bereits im Jahr 1992 tat, als es bei der Privatisierung der Deutschen Flugsicherung galt, Qualität und Sicherheit zu garantieren. Die Politik berief sich dabei auf das hohe deutsche Sicherheitsniveau und ging damit bewusst über die EU-Anforderungen hinaus.

Die hohe Verantwortung, welche jeder in der Flugsicherung tätige Mitarbeiter trägt, kann nur wahrgenommen werden, wenn sie auf einer umfassenden Ausbildung basiert, die unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips von einem unabhängigen Regulator fortlaufend auf die Einhaltung des festgelegten Qualitätsstandards hin geprüft wird. Ein in der Verantwortung des Flugsicherungsdienst-Anbieters selbst angesiedeltes Ausbildungswesen ist immer abhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen diese Organisation arbeitet. Darüber hinaus ist es permanent der Gefahr von Einsparungen ausgesetzt. Dies kann und darf in einem Umfeld zunehmender Automatisierung nicht zur Grundlage künftiger Entwicklungen in Europa gemacht werden. Eine persönliche Lizenz, wie sie bei anderen sicherheitsrelevanten Berufen der Aviatikbranche (Flugverkehrsleiter, Pilot, Flugzeugmechaniker) angewendet wird, ist zweifellos die beste Lösung um die erforderliche Kompetenz zu garantieren.



¹ BFU-Bericht 1887 vom 26.8.2008, Empfehlung 322

Es gibt weitere Gründe für die Einführung einer persönlichen ATSEP Lizenz in der Schweiz. Skyguide ist nicht das einzige Unternehmen, welches technisches Equipment für die zivile Flugsicherung betreibt und wartet. Teile der flächendeckenden Flugsicherungs-Infrastruktur sind im Bereich der Luftwaffe, den Flughafenbetreibern, Meteo Schweiz und privaten Zulieferfirmen zu finden. Ferner kommt hinzu, dass skyguide für Flugsicherungsdienste über deutschem Hoheitsgebiet deutsches Recht zu erfüllen hat. Darunter fällt auch die Erlaubnispflicht für technisches Personal in der Flugsicherung. Mit der heutigen Regelung wird dies nicht erfüllt.

Bereits im Jahr 1999 haben Sie in Ihrem Schreiben vom 19. Mai 1999 Ihre Unterstützung für die gesetzliche Umsetzung von ESARR 5 durch eine persönliche Lizenz zugesagt. Die nach dem tragischen Unfall von Überlingen von Ihnen in Auftrag gegebene Studie REACH empfahl im Jahr 2003 ebenfalls, eine ATSEP Lizenz einzuführen. Die anschliessende Überprüfung im Jahr 2006 bemängelte den Umstand, dass diesbezüglich kaum Fortschritte erkennbar waren. Darüber hinaus hat das BFU im Untersuchungsbericht 1887¹ auf das Fehlen einer ATSEP Lizenz hingewiesen.

Es stellt sich die Frage, warum das BAZL während fünf Jahren keine Ressourcen findet, um diese wichtige Aufgabe anzugehen, die in der Luftfahrtverordnung notwendigen Anpassungen vorzunehmen (748.222.3 Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherungsdienste, VAPF) und somit die bestehende Lücke in der Sicherheitskette des Luftverkehrsmanagements zu schliessen. Diesbezüglich erwarten wir vom BAZL einen konkreten Vorgehensplan mit Angaben von Teilschritten und einem einzuhaltendem Zeitplan. Solche Vorgaben würden sicherlich auch skyguide motivieren, die notwendigen Schritte für eine Umsetzung im Betrieb anzugehen. Bisher fehlt dieser Druck komplett. Die Tatsache, dass eine Lizenz



für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure auch für die Entwicklung von skyguide durchaus seine Vorteile hat, reicht leider nicht aus. Zweifelsohne wurden in der Schweiz während der letzten Jahre im Bereich der ATSEPAusbildung und -Training sowie deren Überwachung Fortschritte erreicht. SATTa ist jedoch der Meinung, dass die Bemühungen in dieser Richtung weiter verstärkt werden müssen, um den heutigen Sicherheits- und Qualitäts-Standards zu genügen.

Wir haben Diskussionsbedarf und stellen unser Fachwissen in diesen Fragen gerne zur Verfügung. Mit Spannung erwarten wir Ihre Antwort und Ihre Reaktion zu diesem Anliegen.

Freundliche Grüsse
Stefan Böller, Präsident SATTa
Marco Nanni, Vizepräsident SATTa

License for A TSEP (A TM – technical and engineering staff performing safety related tasks on ATM equipment in Switzerland

Dear Sir,

For many years now, the four Swiss Air Traffic Controllers unions and associations are following very closely and with great interest the implementation of ESARR 5 Provisions in Switzerland. We note with pleasure that the implementation of the appropriate provisions for Air Traffic Controllers (ATCOs) and related staff (such as Assistants and Supervisors) is progressing well in Switzerland or is even almost completed.

Most unfortunately, the same cannot be said for the ATSEP personnel (ATM engineering and technical personnel), which is also part of the ATM related safety-chain. You are certainly aware that the ESARR 5 provisions are also applicable for part of this technical staff, which undertake and perform operationally relevant safety critical tasks. ESARR 5 refers to them most of the time as „Engineering and Technical Personnel“.

In ESARR 5, the requirements and standards for Engineering and Technical Personnel are laid down in section 5.3, with an applicability as of 11.04.2005 (section 3.3). It is quoted that:

5.3 Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks

In addition to those requirements mentioned in section 5.1 the following requirements apply to ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks.

NOTE: For the purposes of these requirements:

- ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks are defined in Appendix A, and hereafter referred to as „engineering and technical personnel“;
- Any Organisation that fall within the jurisdiction of the National ATM safety regulatory body and responsible for the provision of engineering and technical services supporting Air Traffic Management services

is hereafter referred to as the „Operating Organisation „.

Under this definition, therefore the ATM service provider itself would be the Operating Organisation when providing its own technical support. If engineering and technical supporting services are not provided by the ATM service provider, the Operating Organisation would be a separate entity.

4. Requirements for ATM engineering and technical personnel

4.1 The paragraphs of ESARR5 more specifically relevant to training require that the Operating Organisation shall ensure that technical and engineering personnel are properly trained and qualified to perform the assigned tasks, that they have and maintain sufficient knowledge to ensure a sound understanding of the ATM service(s) they are supporting, and the actual and potential effects of their work on the safety of those service(s). The evidence of the availability of sufficient personnel Training Symposium 11 – 65 competence assigned to operational safety related tasks, the qualification schemes and policy, the competence, specialisation and recency of personnel, the training policy and plans and the personnel training records shall be fully documented.

One of the most important points is in our opinion the „Common Core Content (CCC)“, in particular for the initial training of ATM engineering and technical personnel. The CCC has to be developed for the Basic training and for the Qualification on the job. ICAO talks of five training addresses or domains: Communications, Navigation, Surveillance, Data Processing, and Safety. For each of these 5 domains, a domain syllabus has been created composed of subjects, main topics, topics and attached objectives. The standards and qualification of the ATM engineering personnel is also part of the ICAO USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) process, which is also applicable to Switzerland. USOAP is an international safety and standards oversight audit programme, agreed on by all ICAO Member States. There are 8 critical elements (CE), and under CE 4 there is the „Technical person-



nel qualifications and training“. ICAO writes that „The establishment of minimum requirements for knowledge and experience of the technical personnel performing safety oversight functions and the provision of appropriate training to maintain and enhance their competence at the desired level. The training should include initial and recurrent (periodic) training.“ The four ATCO-associations would like to point out to you that this is a major audit point, and even some of the better-off ICAO-States have received rather disappointing comments and marks from ICAO in this matter, back in 2006 and 2007.

Finally, and to conclude this letter, we would like to emphasize to you that we judge a safe and stringent support of our operational ATC-activities of utmost importance. Very unfortunate occurrences, and even accidents in the past, such as the tragic mid-air collision of Ueberlingen, on June 1, 2002, have clearly shown that the complex ATC- and ATM-system can only operate safely and as designed, if all the components and tools are working correctly and with a high degree of redundancy. Several times, degraded too1 or faulty equipment has been part of the chain of events of major accidents or serious incidents. As with pilots flying sophisticated aircraft, which can only be safely operated if they are technically ready and well-maintained, the same applies for Air Traffic Controllers. They can only operate and control the traffic safely, if all the systems and ATC-tools are well maintained and operationally „sound“. This is why we heavily depend on a good maintenance and also a fast and decisive technical system intervention, if something fails or is not operating as it should. So, the ATSEPs, which do perform this kind of work, need to have a very good preparation and a very sound and up-to-date know-

ledge of how to perform this work as safely as possible. Knowledge of the whole ATC-system, including the consequences of each action on the ATC-System is for us, Air Traffic Controllers, „an absolute must“.

We would like to draw your attention to the fact that we consider the ATSEP license in Switzerland not only a „paper“, but more as a part of a whole „PROCESS“, where the requirements, the training, the syllabus for achieving such a qualification, and of course also the recurrent training and maintenance of the competences to be maintained during the whole ATSEP-career are defined and assured. This is much more than just a license with a picture and some authorizations stamped on it. Only by doing this, and all controlled, checked and supervised by the FOCA, a very high safety standard can be achieved and maintained.

The four Air Traffic Controllers association of Switzerland, representing almost all licensed Air Traffic Controllers in Switzerland (being civil or military controllers), urge you to give our letter full consideration, and we invite the FOCA to undertake without delay, all the required actions in order to push forward and implement this very important safety instrument: the ATSEP license for all safety related tasks with regard to ATM engineering and technical personnel. You can count on our full support and cooperation in this matter.

Thanking you in advance and looking forward to hearing from you so on in regards of this matter.

- David Mathieu / President Skycontrol
- Jean-Luc Reymond / President APCIPVB
- Siegfried Ladenbauer / President Aerocontrol
- Kim Monnard / President APTC

ATSEP Lizenz

Sehr geehrter Herr Müller

Ihre Antwort zum Stand der Umsetzung der ATSEP Lizenz hat uns enttäuscht. Wir sind erstaunt über die Tatsache, dass Sie nach vier Jahren ohne Fortschritt nun die Entscheidung des BAZL von 2005, eine Lizenz für Techniker und Ingenieure einzuführen, in Frage stellen.

Bereits 1999 hat Herr Bundesrat Leuenberger uns seine Unterstützung für die gesetzliche Umsetzung von ESARR 5 durch eine persönliche Lizenz zugesagt.

Die Studie REACH empfahl 2003 die ATSEP Lizenz einzuführen und bemängelte 2006 den Umstand, dass diesbezüglich kaum Fortschritte erkennbar waren. Dass die vom NLR verfassten Empfehlungen verbindlich umzusetzen sind, lässt auch die schweizerische

Luftfahrtspolitik von 2004 erkennen. Darüber hinaus hat das BFU im Untersuchungsbericht 1887¹ auf das Fehlen einer ATSEP Lizenz hingewiesen.

Begleitend hatte SATTA 2005 ein Rechtsgutachten vorgelegt, welche das Fehlen der ATSEP Lizenz als Lücke im Sicherheitsnetz der Zivilluftfahrt identifizierte. Dieses Rechtsgutachten hat neben den sicherheitsrelevanten Erwägungen dazu beigetragen, dass das BAZL sich für die Umsetzung einer persönlichen ATSEP Lizenz entschied und diesen Entschluss in einer Präsentation am 9.8.2005 bekannt gab. Mit Ihrem Brief vom 19.5.2006 erfuhren wir von einem Grobkonzept des BAZL, dessen Zeitplan auf die Umsetzung bis Ende 2008 abzielte. Später im Oktober 2007 schliesslich wurde uns an einer Fachveranstaltung SATTA von Herrn Hügli eine Verspätung von drei Jahren signalisiert. An der eigentlichen Umsetzung der ATSEP Lizenz wurde aber festgehalten. In der Folge fand eine erste Besprechung zwischen dem BAZL und SATTA statt,

¹ BFU-Bericht 1887 vom 26.8.2008, Empfehlung 322

in der uns eine Mitarbeit als Stakeholder in Aussicht gestellt wurde. Der Start des Realisierungsprojektes mittels externen Ressourcen wurde auf Sommer 2008 angesetzt.

SATTA hat deshalb mit hohen Erwartungen die Anpassung der Luftfahrtsverordnung 748.222.3 (Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherungsdienste, VAPF) abgewartet. Immerhin haben uns die Vertreter des BAZL an der oben erwähnten Fachveranstaltung versichert, dass die geplante Änderung auch die Schweizer ATSEP berücksichtigt. Überrascht und mit grosser Ernüchterung mussten wir feststellen, dass die neue Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherung (VAPF) das von uns vertretene technische Flugsicherungspersonal mit keinem Wort erwähnt.

Es muss einleuchten, dass das Gesamtsystem Luftfahrt, bestehend aus Fachpersonal, technischen Ausrüstungen und Verfahren, nur dann sicher sein kann, wenn all diese Elemente den gleichen Anforderungen, Einschränkungen und Regeln unterworfen sind. Ist dies nicht der Fall sein, kann die Sicherheitskette an der schwächsten Stelle reissen. Angesichts der schrittweisen Verschärfung der Bestimmungen für den Flugbetrieb im Rahmen der JAR-OPS fällt auf, dass die Flugsicherung diesen erhöhten Anforderungen nicht folgt. Daraus resultiert eine Dissymmetrie zwischen den beiden Bereichen.

Das Luftverkehrsmanagement-System der Zukunft beruht auf der Annahme, dass der Mensch (der Flugverkehrsleiter) seine Schlüsselfunktion im Entscheidungsprozess behalten wird. Diese Annahme setzt aber voraus, dass eine kontinuierlich fortzuentwickelnde Automation durch die Flugsicherungstechnik zur Verfügung gestellt wird, um die prognostizierten Verkehrswachstumsraten sicher bewältigen zu können. Menschen müssen also im Entscheidungskreislauf bleiben. Sie werden mehr und mehr zu Systemmanagern. Diese Entwicklung rückt zwangsläufig das technische Element in den Vordergrund. Somit wachsen die operationellen Flugsicherungsbetriebsdienste und die technische Dienste immer mehr in Richtung System-Management zusammen.

Unter rechtlichen Aspekten bedeutet dies, dass von einer Nachrangigkeit der Technik hinsichtlich der Sicherheit in der Flugsicherung keine Rede mehr sein kann. In der Zukunft wird die Technik hinsichtlich der Qualität und damit nicht zuletzt auch der Sicherheit den essentiellen operativen Kern der Flugsicherung darstellen. Der Lotse wird zum Kontrolleur des Systems Flugsicherung.

Wir sind angehalten, die Luftfahrtindustrie möglichst konkurrenzfähig und international abgestimmt zu entwickeln. Gerade SES verlangt ein erhöhtes Mass an Sicherheit, um den in Zukunft ansteigenden Ver-

kehr sicher zu bewältigen. Weiter macht es Sinn, sich bei SES, insbesondere im FABEC, einer einheitlichen europäischen Lösung in der Lizenzfrage zu nähern. Dabei ist Frankreich mit der Einführung einer ATSEP Lizenz noch in diesem Jahr in dieselbe Richtung gegangen wie Deutschland bereits 1992, als es darum ging, Qualität und Sicherheit bei der Privatisierung der DFS zu garantieren. Eine persönliche Lizenz, wie sie bei anderen sicherheitsrelevanten Berufen wie Flugverkehrsleiter, Pilot oder Aircraft-Maintenance angewendet wird, ist zweifellos die beste Lösung, um die erforderliche Kompetenz in der Luftfahrtindustrie zu garantieren.

Ende Mai 2009 hat der deutsche Bundestag einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften angenommen. Somit ist die Deutsche Gesetzgebung für SES bereit, d.h. ein ausländisches Unternehmen kann hoheitliche Aufgaben in Deutschland wahrnehmen, sofern gewisse Bedingungen erfüllt sind. Zu diesen Bedingungen gehört auch die Erlaubnispflicht (= Lizenz) für technische Arbeiten an operationell genutzten Flugsicherungsanlagen. Diese Erlaubnispflicht wurde nun innert zwei Jahren zweimal von der Regierung bestätigt. Die Politik beruft sich dabei auf das hohe deutsche Sicherheitsniveau und geht damit bewusst über die EU-Anforderungen hinaus.

Diese veränderte Ausgangslage zwingt die Schweiz mit den deutschen Bestimmungen, zum Beispiel die Erlaubnispflicht bei Arbeiten an operationell genutzten Flugsicherungsanlagen, gleichzuziehen. Die hohe Verantwortung, welche jeder in der Flugsicherung tätige Mitarbeiter trägt, kann nur wahrgenommen werden, wenn sie auf einer umfassenden Ausbildung basiert, die unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips von einem unabhängigen Regulator fortlaufend auf die Einhaltung des festgelegten Qualitätsstandards hin geprüft wird. Ein in der Verantwortung des Flugsicherungsservice-Providers selbst angesiedeltes Ausbildungswesen ist immer abhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen diese Organisation arbeitet. Darüber hinaus ist es permanent der Gefahr von Einsparungen ausgesetzt. Dies kann und darf in einem Umfeld zunehmender Automatisierung nicht zur Grundlage künftiger Entwicklungen in Europa gemacht werden. Es muss mehr denn je die Maxime „Expertenentscheidung vor Managemententscheidung“ gelten, wenn es um die Wahrung der Sicherheit geht.

Dass sich die NSA (National Supervisory Agency), welche vor allem die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu überwachen hat, in dieser Frage schwer tut, ist für uns kaum nachvollziehbar. Viel mehr erwarten wir nach vier Jahren ein zügiges Voranschreiten im Ausarbeiten der erforderlichen Richtlinien zur Einführung der besagten Lizenz. Aus diesen Gründen fordern wir Sie auf, raschest möglich die in der Luftfahrtverordnung

notwendigen Anpassungen vorzunehmen und somit die bestehende Lücke in der Sicherheitskette im Luftverkehrsmanagementsystems zu schliessen. Eine erneute Infragestellung des Grundsatzentscheids hätte wiederholte Verzögerungen an einer sicherheitsrelevanten Schnittstelle zwischen Regulation und Flugsicherung zur Folge.

Bezüglich der Anfrage von Frau Roth stehen wir Ihnen gerne mit unseren Experten für ein Fachgespräch zu

Verfügung. Wir freuen uns, möglichst bald von Ihnen in dieser Angelegenheit eine Antwort zu erhalten.

Freundliche Grüsse
Stefan Böller, Präsident SATTA
Guido Deplazes, Vizespräsident SATTA

Lizenzierung des technischen Personals der Flugsicherung in sicherheitsrelevanten Tätigkeiten

Sehr geehrter Herr Böller

Wir beziehen uns auf Ihre Schreiben vom 13. Juni und 1. Oktober 2009 betreffend Lizenzierung des technischen Personals der Flugsicherung in sicherheitsrelevanten Tätigkeiten.

Das BAZL anerkennt die Bedeutung einer Lizenzierung des technischen Flugsicherungspersonals nach wie vor.

Indessen muss das BAZL aufgrund der knappen Personalressourcen seine Tätigkeiten schon seit längerem priorisieren. In Bezug auf die Frage der Einführung der Lizenzierung des technischen Flugsicherungspersonals hat der Linksunterzeichnende entschieden, die erforderlichen Ressourcen erst im Jahr 2012 sicher zu stellen. Obwohl mit diesem Entscheid eine allfällige Einführung verzögert wird, erlaubt dies die Berücksichtigung wesentlicher Erkenntnisse aus der Überprüfung der Schnittstellen zwischen zivilen und militärischen Flugsicherungssystemen sowie insbesondere der Entwicklungen im Rahmen SES und bei FABEC.

In der Zwischenzeit setzt sich das BAZL dafür ein, dass international fundiertes «Guidancematerial» zuhanden der ANSP Kompetenzsysteme erstellt wird. Zudem korrigieren wir im Rahmen unserer Aufsichts- und Inspektionstätigkeiten erkannte Schwachstellen laufend. Wir möchten an dieser Stelle festhalten, dass wir im Rahmen unserer Aufsichtstätigkeit in den vergangenen Jahren im Bereich der Qualitäts- und Unterhaltsprozesse bereits deutliche Fortschritte feststellen durften. Ebenso konnten wir erkennen, dass im Bereich der Ausbildung und deren Dokumentation wesentliche Verbesserungen erzielt wurden und wir sind der Überzeugung, dass mit der Weiterführung dieser Bestrebungen bis 2012 die Qualität der Ausbildung weiter gesteigert und systematisiert wird.

Wir danken Ihnen für Ihr Engagement und verbleiben Mit freundlichen Grüssen
Bundesamt für livilluftfahrt

Peter Müller / Direktor
Daniel Hügli / Vizedirektor
Leiter Abteilung Sicherheit Infrastruktur



→ NASA DC-8: 200 Meilen am Vulkan vorbeigeflogen und trotzdem Schäden an den Triebwerken.
Photo: Jim Ross / NASA



Eine Aschewolke und ihre Folgen

Als der deutsche Luftraum nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull am 16. April geschlossen wurde, führte dies zu schwerwiegenden Folgen. Der Versuch einer Bestandsaufnahme.



von
**Werner
Fischbach**

Er kam sich vor wie das Personal eines gut gehenden Restaurants, meinte ein Kollege rückblickend. Alle waren da – der Geschäftsführer, die Kellner und die Sommeliers, die Köche und ihre Hilfskräfte. Wer nicht da war und wer sich entschieden hatte, das Lokal nicht zu besuchen, waren die Kunden. Genauer gesagt, wurden sie von der Obrigkeit daran gehindert. Dabei wären sie doch so gerne gekommen.

Eine schizophrene Situation. Die Airlines wollten fliegen, aber sie durften nicht. Zunächst einmal. Und dann mit bestimmten Einschränkungen – nach den Regeln des kontrollierten Sichtflugs. Über den zeitlichen Ablauf und die Konsequenzen, die sich für Controller, Flugdatenbearbeiter und Flugberater daraus ergeben haben, hat Petra Reinecke im letzten „flugleiter“ („Asche über Deutschland“) ausführlich berichtet. Dies alles hier noch einmal darzulegen, würde dem Versuch, Eulen nach Athen zu tragen, gleichkommen.

Allerdings muss es erlaubt sein, die Maßnahmen der europäischen Luftfahrtbehörden kritisch zu betrachten. Nicht um sie ob ihrer Maßnahmen zu verurteilen und ihnen den berühmten Schwarzen Peter zuzuschieben. Vielmehr muss es darum gehen, welche Konsequenzen aus ihren Anordnungen gezogen werden müssen und wie den Gefahren des nächsten

Vulkanausbruchs am besten begegnet werden kann. Dass dabei die Frage der Sicherheit an erster Stelle zu stehen hat, versteht sich von selbst. Darüber hinaus darf natürlich nicht die wirtschaftliche Seite vergessen werden. Denn wenn nicht geflogen wird, trifft dies alle Luftverkehrsteilnehmer an einer sehr empfindlichen Stelle – bei den Finanzen nämlich. Dies gilt nicht nur für die Fluggesellschaften und die Flughäfen, sondern auch für die Flugsicherungsdienstleister (abgesehen von jenen, die sich nicht über Gebühren finanzieren, sondern vom Staat alimentiert werden).

Dass Vulkanasche an Flugzeugtriebwerken (und an Cockpitscheiben) nicht ganz unbeträchtliche Schäden hervorrufen können, ist hinlänglich bekannt. Um dies deutlich zu machen, werden immer wieder die Fälle der beiden Jumbojets angeführt, die beim Flug durch eine Aschewolke den Ausfall sämtlicher Triebwerke zu beklagen hatten. Am 24. Juni 1982 war eine B747-236 der British Airways (BAW 9) über der indonesischen Insel Java in Flugfläche 370 in die Asche des Vulkans Gunung Galunggung geraten. Daraufhin waren alle vier Triebwerke ausgefallen. Nach dem darauffolgenden Sinkflug konnten sie in Flugfläche 150 wieder gestartet werden. Die B747, die von Kuala Lumpur nach Perth unterwegs war, landete daraufhin in Jakarta. Am 15. Dezember 1989 erwischte es dann

eine B747-400 der KLM, die während des Sinkflugs nach Anchorage in die Asche des Mt. Redoubt geflogen war. Auch hier waren alle Triebwerke ausgefallen. Nach einem Höhenverlust von 13 000 Fuß und mehreren Versuchen konnten die Triebwerke wieder zum Leben erweckt werden. Die Maschine landete danach sicher an ihrem Zielflughafen Anchorage. Auf den ersten Blick schienen diese Vorfälle ausreichende Gründe zu bieten, den europäischen Luftraum zu schließen.

Allerdings waren die beiden B747 direkt über den Vulkankrater oder zumindest in dessen Nähe durch die Aschewolke geflogen. Also dort, wo die Aschekonzentration sehr hoch war. Über Europa war die Asche des isländischen Vulkans schon ziemlich verdünnt angekommen. Die Gefahr, dass dadurch Schäden an den Flugzeugen hervorgerufen werden, war also wesentlich geringer. Auf der anderen Seite darf bei der Gefahreinschätzung der Fall einer DC-8 der NASA nicht unterschlagen werden. Die war von der Edwards Air Force Base in Kalifornien zu einem Messflug über der Arktis gestartet. Zielflughafen war das schwedische Kiruna. Da der isländische Vulkan Hekla ausgebrochen war und seine Dampf- und Aschewolke bis in eine Höhe von 45 000 Fuß schleuderte, hatte sich die Besatzung entschlossen, den Vulkan in einem Abstand von 200 Meilen zu umfliegen. Dennoch geriet die DC-8 bei absoluter Dunkelheit für sieben Minuten in die Asche. Die Piloten hatten davon nichts bemerkt; die Aschepartikel konnten allerdings durch die Mes-

sinstrumente des Forschungsflugzeugs dokumentiert werden. Später wurden Beschädigungen an allen vier Triebwerken festgestellt, so dass diese überholt werden mussten. Der Schaden betrug 3,2 Mio. US\$.

Die Frage, ob die Luftfahrtbehörden überreagiert haben oder nicht, ist deshalb nicht so einfach zu beantworten. Da jedoch bei den Flugzeugen, die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung (CVFR) unterwegs waren, keine Schäden festgestellt werden konnten, so muss man sich wie die Airlines fragen, ob bei den Luftraumschließungen nicht doch mit Kanonen auf Spatzen geschossen wurde. Aber wenn man vom Rathaus kommt, ist man bekanntlich immer klüger und ob dies, wie von einigen Airlines erwogen, eine Klage gegen die EU und die Luftfahrtbehörden rechtfertigt, steht auf einem anderen Blatt.

Folgeschäden diverser Art

Für die Luftfahrt kam das Flugverbot einem „Waterloo“ gleich. Kaum begannen sich die Verkehrszahlen von den Folgen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise zu erholen, da drohte den Airlines ein weiterer herber Verlust. Insbesondere die europäischen Fluggesellschaften hatten durch den Vulkanausbruch bzw. die Luftraumschließungen besonders zu leiden. Laut IATA war das Passagieraufkommen in Europa um 11,4 Prozent zurückgegangen, wobei zwei Drittel des Rückgangs direkt auf die Flugstreichungen und ein Drittel auf Stornierungen zurückzuführen ist. In Dollar ausgedrückt waren dies 1,7 Milliarden; die zweit-

→ Die DA20 des DL ist auch nach außen als „Aschejäger“ zu erkennen. Photo: W. Fischbach





→ *Allein Air Berlin hatte durch die Luftraumschließung einen Verlust von 40 Mio. € zu verzeichnen.*
Photo: W. Fischbach

größte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin beziffert den Verlust auf ca. 40 Mio.

Ob dieser Verluste und aufgrund ihrer Einschätzung, nach welcher die Luftraumschließungen überzogen und unangemessen waren, wollen einige Fluggesellschaften vor den Kadi ziehen. EasyJet marschiert da an der Spitze und bereitet mit anderen Fluggesellschaften eine Sammelklage gegen die europäischen Behörden vor. Auch Niki Lauda, ein Vertreter deutlicher Worte und Chef von FLY NIKI, beabsichtigte zunächst mit Hilfe einer Klage die EU bzw. den österreichischen Staat wegen der erlittenen Verluste zur Kasse bitten, hat sich letztendlich jedoch gegen eine Klage entschieden. Ob EasyJet und Co. Erfolg haben werden, steht jedoch auf einem anderen Blatt. Denn Wolfgang Schäuble und seine europäischen Kollegen sind zurzeit auf etwas größeren Baustellen unterwegs und werden wohl alles versuchen, diese Klagen abzuwehren.

Lufthansachef Mayrhuber scheint es eine Nummer kleiner machen zu wollen. Auch er hatte die Flugverbote heftig kritisiert und sie als völlig überzogen bezeichnet. Er bot der EU jedoch einen Kompromiss an und schlug vor, die Einbeziehung der Fluggesellschaften in den Emissionshandel zu verschieben. Umweltbewegte Bürger mögen dies als einen Affront auffassen, doch eigentlich hat Mayrhuber recht. Zumindest wenn man sich um die Umwelt sorgt. Denn wenn beim Emissionshandel ein Unternehmen seine „Verschmutzungsrechte“ an ein anderes verkauft, dann nützt dies nur dem Staat (sofern er die CO₂-Lizenzen verkauft oder versteigert) und demjenigen, der durch den Verkauf seiner Verschmutzungsrechte seine Kasse etwas aufbessern kann. Es handelt sich beim Emissionshandel also um so etwas wie ein Nullsummenspiel, das der Umwelt nicht hilft.

Neben einem wirtschaftlichen Schaden haben die Luftraumschließungen auch zu „sozialem“ Schaden geführt. Wobei es dabei eigentlich gar nicht die Luftraumschließungen waren, sondern die erteilten Ausnahmeregelungen. Um genau zu sein – die Erlaubnis, mit Luftfahrzeugen mit einer MTOM von mehr als 14 Tonnen nach Sichtflugregeln zu operieren. Was dies für die Flugsicherung bedeutete und vor welche Probleme Lotsen und Flugdatenbearbeiter gestellt wurden, hat Petra Reinecke bereits beschrieben. Viele Controller und Piloten mögen sich da sehr unwohl

geföhlt haben. Um es einmal vorsichtig auszudrücken. Die Vereinigung Cockpit hat diese Verfahren denn auch heftig kritisiert und meinte: „Entweder der Luftraum ist sicher oder er ist es nicht.“ Die GdF hat sich dieser Kritik angeschlossen und des weiteren angemerkt, dass sich durch die Aufhebung des §22a LuftVO (keine VFR-Flüge mit Luftfahrzeugen über 14 Tonnen) ein erhöhtes Risiko für den Luftverkehr ergäbe.

Besonders betroffen waren die Piloten der größten deutschen Fluggesellschaft. Deren Sicherheitspilot Jürgen Steinberg (Leiter der Flugbetriebsinspektion CF) hatte zunächst dem CVFR-Betrieb zugestimmt, aber nach einiger Zeit seine Bedenken angemeldet. Was ihn dazu bewogen hatte, ist natürlich nicht bekannt. Vielleicht waren es die Flüge von DLH 008, (EDDF–EDDH), BER 6581 (EDDH–EDDK) und BER 9359 (LEPA–EDDV), deren Piloten sich in ihrem Bestreben, die für Sichtflüge vorgeschriebenen Abstände zu den Wolken einzuhalten, zu Manövern gezwungen sahen, die nicht gerade als optimales Flugprofil beschrieben werden können. „Das darf sich nicht wiederholen. Heute würde meine Empfehlung in der gleichen Situation lauten: Don´t do it.“

Dass diese Äußerung dem Lufthansamanagement nicht gefallen hat, ist leicht nachvollziehbar. Lufthansa-Chefpilot Raps wurde von SPIEGEL ONLINE mit den Worten zitiert, dass es sich hier lediglich um die persönliche Einschätzung Steinbergs handele, die sich mit der Auffassung des Konzerns nicht decke. Wobei natürlich die Frage erlaubt sein muss, weshalb sich die Lufthansa einen Sicherheitspiloten leistet, dessen Meinung immer dann als rein persönlich und damit als nicht relevant eingestuft wird, wenn sie der Meinung des Vorstands nicht entspricht. Jürgen Steinberg ist daraufhin, so die offizielle Version, von seinem Posten zurückgetreten. Ob er dies nun freiwillig getan hat oder ob er dazu überredet wurde, entzieht sich natürlich der Kenntnis Außenstehender. Natürlich könnte Jürgen Steinberg persönlich befragt werden. Aber dies könnte ihn in Loyalitätskonflikte mit seinem Arbeitgeber bringen, so dass diese Möglichkeit nicht wahrgenommen werden soll.

Besucht man einschlägige Internetforen, so muss man feststellen, dass innerhalb des Lufthansa-Pilotenkörpers eine erhebliche Unruhe ausgebrochen ist. Die Abteilung CF, einst einmal vom legendären Heino Caesar gegründet, war eine unabhängige Institution, die sich einen hervorragenden, weit über die Lufthansa hinaus reichenden Ruf erworben hat. CF stand für eine exzellente Sicherheitskultur, um welche die Lufthansa von vielen anderen beneidet wurde. Allerdings, so ist zu hören, wurde CF vom Vorstand im Laufe der Zeit immer mehr an die Leine genommen. Nun kann darüber spekuliert werden, wie tief der Rücktritt Steinbergs die Masse der Lufthansapiloten getroffen hat und ob es sich bei jenen, die sich empört geäußert haben, nicht um eine Minderheit handelt, die eigentlich zu vernachlässigen ist. Ob es sich hier also, was ja

nicht auszuschließen ist, um die üblichen „Meckerer“ handelt. Die nichts anderes als einen Sturm im Wasserglas hervorgerufen haben. Von außen ist dies alles schwer zu beurteilen. Und so ist zu hoffen, dass sich der Rücktritt des Sicherheitspiloten nicht zum Kollateralschaden entwickelt.

Ausblick in die Zukunft

Offensichtlich haben die Kritik an den CVFR-Flügen und die dabei zu Tage tretenden Probleme dazu geführt, dass sich auch Verkehrsminister Ramsauer entschieden hat, die entsprechenden Sonderregelungen zukünftig nicht mehr anzuwenden. Doch dies ist keine Antwort auf die Frage, wie bei der nächsten Aschewolke verfahren werden soll. Inzwischen haben sich die europäischen Verkehrsminister auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt. Die EU-Kommission, Eurocontrol und EASA haben in Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften, Luftfahrtbehörden, Flugsicherungsdienstleistern und Flugzeug- bzw. Triebwerkherstellern eine gemeinsame Richtlinie erarbeitet. Sie wurde am 21. Mai veröffentlicht. Zusätzlich hat die EU-Kommission die Einrichtung einer „European Crisis Coordination Cell (EACCC) beschlossen, die schnell auf entsprechende Bedrohungen reagieren soll. Mit dem von Eurocontrol und dem Londoner „Vulcan Ash Advisory Center (VAAC)“ entwickelten „Drei-Zonen-Modell“ sollen, je nach Aschekonzentration, unterschiedliche Gebiete definiert werden. Und zwar Gebiete, in welchen sich zwar Vulkanasche befindet, aber Flüge uneingeschränkt stattfinden (red zone), in welchen Flüge unter bestimmten Auflagen (z.B. engere Wartungsintervalle bei Triebwerken) durchgeführt werden dürfen (grey zone) und Gebiete, in denen Flüge verboten werden (black zone). Gebiete, in welchen sich keine Asche befindet (white zones), unterliegen natürlich auch keinen Einschränkungen.

Da die vom VAAC in London durchgeführten Computersimulationen wohl nicht ausreichen dürften, um die Aschekonzentration in der Atmosphäre verlässlich festzustellen, stellt sich die Frage, wie die Verunreinigungen der Luft durch Aschepartikel konkret gemessen werden können. Zwar gibt es am Boden eine recht große Anzahl von Messstellen (in Deutschland allein 52). Dennoch scheint es am sinnvollsten zu sein, die Aschekonzentration direkt vor Ort zu messen. Und dies nicht nur einmal am Tag, sondern regelmäßig. Allerdings stehen hierzu viel zu wenig Flugzeuge zur Verfügung. In Deutschland verfügt das DLR über eine entsprechend ausgerüstet Falcon 20E, die neuerdings mit dem Schriftzug „Volcanic Ash Hunter“ versehen ist. Dazu kommt ein A340-400 der Lufthansa, der im Rahmen des Projekts CARIBIC (Civil Aircraft for the Regular Investigation of the Atmosphere Based on an Instrument Container) mit den erforderlichen Messeinrichtungen ausgerüstet ist.

Allerdings ist dieser A340 in erster Linie ein Flugzeug, das auf den Langstrecken der Lufthansa eingesetzt wird und deshalb nicht immer zur Verfügung stehen kann. Auch die anderen europäischen Staaten verfügen nicht über eine große Zahl von Messflugzeugen, so dass sich die EU der Hilfe des Militärs bedienen könnte. Das dürfte selbst bei den politischen Bedenkensträgern, die einen Einsatz des Militärs im Inneren strikt ablehnen, keine großen Widerstände hervorrufen. Wenn schon die Marineflieger mit ihren „Öl-Do's“ (modifizierte Do228) zur Überwachung von Nord- und Ostsee eingesetzt werden können, dann dürfte dies bei „Vulkanasche-Ermittlungsflügen“ mit entsprechend ausgerüsteten Tornados oder Eurofightern auch möglich sein. Die britische Low-Cost-Airline EasyJet denkt schon einen Schritt weiter. Sie hat ein System in die Diskussion gebracht, das bereits vor Jahren von Dr.

→ EasyJet möchte eine Sammelklage gegen die EU einreichen und setzt auf eine Art „Ascheradar“.
Photo: W. Fischbach





Fred Prata – norwegisches Luft-Forschungsinstitut NILU – entwickelt wurde und auf den Namen AVOID (Airborne Volcanic Objectiv Identifier and Detector) hört. Dabei handelt es sich um eine Art Wetterradar, das jedoch im Infrarotbereich arbeitet. Es soll in der Lage sein, Aschewolken in einer Entfernung von 100 km zu erkennen. Ob es sich dabei jedoch wirklich um eine Wunderwaffe zur Erkennung von Aschewolken handelt, wird sich noch zeigen müssen. Deshalb sind über dem Ätna Testflüge mit einem A340 geplant.

→ *Flugprofile der im Beitrag erwähnten CVFR-Flüge von Lufthansa und Air Berlin.*
 Quelle: Spiegel Online

Bundesminister Ramsauer

Konsequenzen aus Folgen des Vulkanausbruchs reichen noch nicht aus

„Die Konsequenzen für den Luftverkehr, welche die europäischen Verkehrsminister aus den Folgen des Vulkanausbruchs auf Island gezogen haben, sind aner kennenswert, reichen aber nicht aus“ – so Bundesminister Ramsauer. „Der Handlungsdruck ist nach wie vor hoch, auch wenn sich der isländische Vulkan wieder beruhigt hat.“ Einig ist man sich in Fachkreisen, dass Europa einheitlich Standards und Verfahren braucht, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu garantieren. Dazu gehören zu-verlässige Vorhersagen über

die Ausbreitung und Konzentration von Vulkanasche, sowie verlässliche Angaben über deren Auswirkungen auf Flugzeuge. Gefordert ist zudem eine koordinierte und der jeweiligen Situation angepasste, einheitliche Verkehrsabwicklung Um diese Ziele zu erreichen, sind neben der EU-Kommission auch Flugzeughersteller und alle Luftfahrtbehörden gefordert. Ramsauer: „Nationale Alleingänge gefährden die Sicherheit und führen zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen der Luftfahrtunternehmen.“ (wtt)

LORDS EU COMMITTEE TO HEAR EVIDENCE FROM DEPARTMENT OF TRANSPORT OFFICIALS ON RESPONSE TO THE VOLCANIC ASH CRISES

The House of Lords European Union Committee will next week hear evidence from Jonathan Moor, Director of Aviation at the Department of Transport, and other senior officials from the Department of Transport on the Government and EU's response to the volcanic ash crises caused by the eruption of Mount Eyjafjallajökull.

- What is being done to ensure an integrated transport network is in place to provide alternative transport options in the event of future disruption to airspace?

The Lords EU Sub-Committee on the Internal Market, Energy and Transport chaired by Baroness O’Cathain, will ask the officials what measures the Government and the EU had in place to deal with a volcano eruption in European airspace. Areas they will cover in the session include:

- Whether the 6 day complete ban on air travel in Europe was an overreaction that could have been avoided.
- Whether a standardised limit for ash concentration levels to which aircraft flight could be permitted should be established by the European Aviation Safety Agency.

- Do the current EU regulations regarding compensation to customers in event of disruption to air travel place an unfair financial burden on airlines? Where does the government stand on proposals to reform the regulations?

The full details of the Department of Transport witnesses are:

- Jonathan Moor, Director of Aviation
 - Francis Morgan, Head of International Aviation and Safety Division
 - Susan Hamilton, Head of Aviation Safety Branch
- Quelle: PM

Wasserfliegen in Biscarrosse 2010 More than Straight and Level

Der Geheimtipp für alle Luftfahrtenthusiasten mit dem Kick fürs Nicht-Alltägliche liegt in einem verschlafenen Dorf in Südfrankreich, knapp vor der Spanischen Atlantikküste: da feiert alle zwei Jahre die europäische Wasserflugszene, vier Tage und Nächte lang in Biscarrosse.

„Gear is up, water landing“ wiederholt die weibliche Computerstimme im Cockpit ununterbrochen. Schon komisch für einen Piloten, wenn das Fahrwerk zur Landung eingefahren sein muss. Leider ist die falsche Stellung des Fahrwerkhebels meist der Grund, wenn Wasserflieger die Aufmerksamkeit der breiten Öffentlichkeit erhalten. Dabei gibt es kaum jemanden, der nach seinem ersten Mitflug nicht begeistert ist und, falls er bereits konventionelle Flugzeuge fliegen darf, danach nicht zumindest sein Wasserflugrating macht.

Eine Internationale Szene

Die Szene der Piloten in Biscarrosse ist schillernd: von etlichen aktiven und ehemaligen Airline-Kapitänen bis zu Abenteuerseglern ist alles vertreten. Der Italiener Martin Picard gehört zu denen, die schon in jungen Jahren voll in der Szene integriert sind. Nach einem Segeltörn mit seiner Einhandyacht Nanou von Kalifornien nach Australien und zurück nach Europa war Biscarrosse für ihn nur eine Station auf dem derzeitigen Europarundflug mit seiner Cessna 206 auf Schwimmern mit Einziehfahrwerk, ein so genanntes Amphibienflugzeug. Ziel der Flugreise ist, mit Fotos und Videos im Internet das Wasserfliegen bekannter zu machen. *John Russell wiederum ist einer der bereits seit langen Jahren erfahrenen Piloten: als British Airways-Kapitän flog er zuletzt Boeing 767 und bereiste mit seiner Albatros ausgefallene Seen und Strände der Erde.*

In Biscarrosse ist seine himmelblaue Cessna 182 einer der Publikumsmagneten. Und auch die beiden Piloten von „Wings over Holland“ finden ihre wahre Begeisterung beim Wasserfliegen und nicht mit dem Hovercraft-

Transport von Passagieren über den Englischen Kanal. Aus Italien war Cesare Baj mit seiner Lake Buccaneer angeflogen. Baj ist Inhaber der ältesten Europäischen Wasserflugschule am traumhaft schönen Comosee. Große Aufmerksamkeit erhielt auch Hämisch Mitchell, der mit einer Cessna 172 aus Glasgow anflieg und das Event durch seinen Schottenrock prägte.

In Frankreich spricht man französisch!

Aus Deutschland schafften trotz des europaweit schlechten Wetters nach der Aschewolke zwei Flugzeuge die Anreise. Für Iren Dornier's Do-24 ATT war leider bereits in München Endstation. Wegen seiner philippinischen Registrierung durfte der imposante Riesenvogel von dort nicht mehr weiterfliegen. Sakhr

→ *Nigel Smith und John Russell*



Autor:
Helga Kleisny

Fotos:
Helga Kleisny
(Biscarrosse)

Naal wiederum, der das Wasserfliegen trotz aller regulatorischen Widrigkeiten an der Côte d'Azur bekannt machen möchte, musste wegen der niedrigen Wolkendecke umkehren. Naal hatte für sein Startup-Wasserflugunternehmen in Nizza den gut bezahlten Job als IT-Manager in Frankfurt an den Nagel gehängt. Und damit war das Veranstaltungsland Frankreich überwiegend mit zahlreichen seiner Ultraleichtflugzeuge vertreten.

Das Interessante an Biscarrosse sind die Wasserflieger und der Austausch mit den dazugehörigen Menschen, die jeder für sich so spannende Sachen aus ihrem Leben zu erzählen wissen, dass es für mehr als ein Filmdrehbuch reichen würde. Auch sprachlich geht es dabei unkompliziert zu: Man beginnt auf Englisch, weiß ein Wort nur auf französisch und erhält die Antwort in einem Gemisch aus Spanisch und Italienisch. Soweit die Piloten untereinander. Von der Organisation her ist die Sprache fokussierter: ohne gediegene Französischkenntnisse funktioniert hier gar nichts.



→ Vorbereitung auf die Flugshow

Das allmorgendliche Piloten Briefing ist genauso französisch pur wie alle Anleitungen, Pressekonferenzen, Veröffentlichungen und Ansagen über die Lautsprecheranlage.



→ Jacques Laurey beim Einweisen

Jacques Laurey macht seinen Job als Chef-Bodencontroller erfolgreich schon seit vielen Rassemblements d'Hydravions, so die offizielle Bezeichnung des Treffens. Immer charmant und mit einem Lächeln erklärt er beim Briefing, was die Piloten am Vortag nicht genauso gemacht haben wie geplant und worauf man heute achten muss: Wind, Wetter und die obligatorischen Luftraum-Sperrgebiete des französischen Militärs. Erst die Abschlussfrage ist dann mit einem breitem Grinsen das Tribut an seine internationalen Zuhörer: „Understood? Oui? All understood?“ Und den Rest des Tages dirigiert er sein Heer von Bodeneinweisern in den neongrünen Jacketts.



→ Die Bodencrew

Die Leuchtfarbe macht Sinn, damit man als Pilot weiss, wer von den gerade auf der Wiese herumspazierenden Personen nun zu den Einweisern gehört und wer nur zu den zahlreichen Fotografen, Presseleuten und anderen Trägern des begehrten Vorfeldausweises. Weniger Sinn macht es dann, wenn ab dem zweiten Tag auch alle Fotografen die Leuchtjacken anziehen müssen.

Aber glücklicherweise ist auch das Frankreich: Zwar ist im Vorfeld jeder i-Punkt bis aufs kleinste Detail festgelegt: Regeln über Regeln über Regeln. An die sich in der Praxis, wie auch schon bei den vergangenen Treffen, keiner hält. Auf dem großen See wird je nach Wind, und manchmal nicht einmal das, in fast allen Richtungen gestartet und gelandet. Der Flugverkehr ist im wahrsten Sinn dreidimensional: oben Fliegen und unten starten und landen und alles zur selben Zeit. Platz ist genug auf und über dem großen See und wenn alle mitdenken und das Gesamtbild im Kopf haben, ist trotzdem die Operation zu jeder Zeit sicher.



→ ... während der Flugshow.



Alles sicher – Ausnahme zum Schluß

Jedenfalls war sie das bis zum Ende der Veranstaltung. Denn gerade, als sich der Ansager am Sonntagabend über den Lautsprecher für die schönen und sicheren letzten vier Tage bei Zuschauern und Teilnehmern bedankt, passiert es: vier Tage lange war die de Havilland Canada Single Otter des griechischen Unternehmens ArGo Airways fast ununterbrochen im Einsatz gewesen. Der Kanadische Pilot führte jeweils Bilderbuchlandungen aus, rund 10 Passagiere stiegen aus, andere ein und genossen dann eine der schönsten Arten, in kurzen 15 Minuten von dieser Erde abzuheben. Nach unseren Informationen machte den Abschlussflug aber der Eigentümer, der die Landung genau vor den Zuschauern und perfekt zeigen wollte. Und dabei leider vergass, nach dem Tanken am benachbarten Landflugplatz Parentis das Fahrwerk für die Wasserlandung am Biscarosse-See wie-



→ Pilot und Passagiere sicher von Bord

→ Perfekte Landung



der einzufahren. Bei der Wasserlandung mit ausgefahrenem Fahrwerk überschlug sich die Single Otter. Alle acht Passagiere und der Pilot blieben unverletzt und waren in wenigen Minuten alle sicher an Bord der Rettungsboote. Die SX-ARO war in diesem Jahr auf der Aero in Friedrichshafen zu besichtigen gewesen. Da allerdings nur zum Anschauen auf dem Trockenen, denn Wasserfliegen darf man am Bodensee bekannterweise nicht.

Bis zum unerfreulichen Abschluss waren die vier Tage spannend, interessant und voll mit Ereignissen gewesen: zahlreiche Flüge trotz des unerwartet kalten und durchwachsenen Wetters, die Nacht der Museen und das faszinierende Feuerwerk über dem See, und wie erwähnt, die Internationalität und der Austausch mit anderen Menschen, der zu einer Erweiterung des eigenen Denkens führt. Letzteres versuchte 1923 schon



Henri Fabre, einer der großen Fliegerhelden Frankreichs. Zum 100. Geburtstag des französischen Wasserflugpioniers hatte man seine gewagte Holzkonstruktion nachgebaut, und ein Pilot versuchte, am Sonntag damit vom See von Biscarrosse abzuheben. Nun ja, ein wenig lüpfte das riesige Konstrukt nach oben, Auftrieb durch Vortrieb des Motorbootes kam also zustande, aber nicht genug zum richtigen Abheben und Flie-

gen. Die Zuschauer am Ufer und die Teilnehmer des Versuches fanden es jedenfalls spannend, an diesem Ereignis real teilzunehmen. Die Fotoapparate klickten, die Videokameras surrten, auch dies war ein einmaliges historisches Ereignis, denn wenige Stunden später war das filigrane Gefährt durch den starken Wind zerstört und dümpelte in Teilen zerlegt auf dem Wasser, gleich neben der kopfüber schwimmenden Single Otter.



Biscarrosse als Reiseziel

Obwohl Biscarrosse nahe bei Biaritz und Bordeaux in Aquitanien (Aquitaine) liegt, ist es, abgesehen von den vier Tagen Wasserflugtreffen ein beschauliches Dorf bei der Französischen Süd-Atlantikküste. Der nächste Flughafen, den die Lufthansa anfliegt, ist Toulouse. Von da ab geht es weiter mit dem Mietwagen. Und wer sich runter von der (Maut)Autobahn wagt und ein wenig in das Umland fährt, kann fast nahtlos von Schloss zu Burg und Kloster viele historische Stätten besuchen. Der nächste Landflugplatz für Privat-

flieger ist Biscarrosse-Parentis. Auch für den weniger luftsportbegeisterten Teil der Familie ist die Gegend attraktiv. So sind die weltberühmte Sanddüne von Pyla sehenswert, ein Abenteuerkletterpark und viel wunderschöne Natur an der wilden Atlantikküste sind auch sonst ein begehrttes Ferienzeil vieler Deutscher. Das nächste Wasserflugevent in Biscarrosse findet voraussichtlich von 17. bis 20. Mai 2012 statt. Links, Videos und weitere Infos unter: www.german-seaplane-day.com

Presse-Informationen 2010

DLR konstatiert Erholung des deutschen und weltweiten Luftverkehrs – Vorstellung des neuen Global Aviation Monitors (GAM)

2. Juli 2010

Der starke Einbruch des weltweiten Luftverkehrs im letzten Jahr scheint vorerst gestoppt zu sein, die negativen Wachstumsraten des letzten Jahres wandelten sich seit Anfang dieses Jahres in positive, so dass das Niveau von Juni 2009 wieder erreicht und sogar leicht überschritten wurde. Dies ist eine der zentralen Aussagen des neuen Global Aviation Monitors (GAM), den das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) soeben veröffentlicht hat.

Dieser quartalsmäßig erscheinende Bericht aus dem DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr beschreibt zeitnah die Verkehrssituation in den einzelnen Weltregionen und gibt einen Ausblick über die künftige Entwicklung in den nächsten drei Monaten. Dabei machen die Wissenschaftler sowohl Aussagen zum globalen Flugangebot, wie auch zum europäischen und deutschen Markt sowie zu einzelnen Flughäfen und Fluggesellschaften.

Hohes Wachstum in Asien, steigende Tendenzen in Europa

„Die jüngsten Veränderungen sind besonders auf das weiterhin hohe Wachstum in Asien und dem Mittleren Osten zurückzuführen, aber auch in Europa und Deutschland sind steigende Tendenzen erkennbar. Dabei wird auch hier für die kommenden Monate ein anhaltendes Wachstum erwartet. Der größte Luftverkehrsmarkt Nordamerika konnte dagegen bisher noch keine positive Entwicklung verzeichnen“, erläutert DLR-Wissenschaftler Peter Berster, der die Studie leitete.

Die Wissenschaftler untersuchten weltweit mehr als 3.500 Flughäfen und rund 850 Fluggesellschaften. Seit den 50er Jahren ist ein stetiges Wachstum im Luftverkehr zu verzeichnen, das lediglich von einigen

kurzfristigen Einbrüchen, verursacht beispielsweise durch die Ölkrise oder die Terrorangriffe vom 11. September 2001, unterbrochen wurde. Besonders in den letzten Jahren ist es zu einem starken Aufschwung im Luftverkehr gekommen. Nachdem im Jahr 2008 etwa 30 Millionen Flüge im planmäßigen Linien- und Charterluftverkehr weltweit angeboten wurden, gab es im Jahr 2009 aufgrund der Finanz- und Weltwirtschaftskrise einen starken Einbruch und nur noch 29 Millionen Flüge. Mit Beginn des Jahres 2010 stoppte der Abwärtstrend und erstmals waren wieder positive Wachstumsraten zu verzeichnen. Nun setzt sich dieser positive Trend weiter fort und auch in Deutschland gibt es mit einer gewissen Verzögerung wieder ein Wachstum, das voraussichtlich auch in den kommenden Monaten anhalten wird.

→ *Wachstum im Luftverkehr*



Im Berichtsmonat Juni 2010 wurden rund 2,62 Millionen Flüge angeboten, was einer Zunahme von rund 5,7 Prozent gegenüber Juni letzten Jahres entspricht, wo noch ein Rückgang von vier Prozent zu verzeichnen war. Während der Verkehr insgesamt wieder das Vorjahresniveau erreicht und teilweise sogar übertrifft, gibt es jedoch auch Unterschiede in den einzelnen Regionen. Betroffen von der Krise ist immer noch Nordamerika, dessen Verkehr zur Zeit erst knapp die Werte des letzten Jahres erreicht, eine grundlegende Besserung ist noch nicht in Sicht.

In anderen Regionen, wie beispielsweise dem Mittleren Osten, wird sich die positive Entwicklung mit mehr als zehnprozentigem Wachstum dagegen fortsetzen, wenn auch in etwas geringeren Maßen als noch zu Beginn dieses Jahres. Der Luftverkehr in Asien, der Anfang 2009 zwischenzeitlich in die Verlustzone geraten war, konnte sich wieder stabilisieren und weist seit Anfang 2010 zweistellige Wachstumsraten auf, dabei wird für die nächsten drei Monate hier ebenfalls ein überproportionales Wachstum erwartet.

Steigerungen an großen Flughäfen

Positive Entwicklungen spiegeln sich auch auf immer mehr großen Flughäfen wider. So haben Flughäfen, wie beispielsweise Los Angeles oder Chicago in Nordamerika, die im Winter noch Stagnation oder negative Entwicklungen verzeichneten, heute wieder ein Wachstum von mehr als fünf Prozent. Auch in Europa zeigen große Flughäfen wie Frankfurt, London, Madrid oder Amsterdam inzwischen wieder positive Entwicklungen.

Die höchsten Steigerungsraten gibt es auf Flughäfen in Asien, so in Peking, und vereinzelt in Europa, wie beispielsweise in Kopenhagen oder Moskau. In Deutschland lassen sich unter anderem auf kleineren Flughäfen mit Low Cost Carrier (LCC)- Angeboten positive Entwick-

lungstendenzen erkennen. Auch die meisten Großflughäfen verfügen inzwischen wieder über eine höhere Anzahl von Flugangeboten als noch vor einem Jahr.

Parallel hierzu verläuft auch die Entwicklung bei den Fluggesellschaften. So weisen besonders nordamerikanische Fluggesellschaften wie beispielsweise American Airlines, die im letzten Jahr Rückgänge von über zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr aufwiesen, derzeit wieder eine leichte Erholung auf. Die asiatischen Airlines und hier besonders Air China konnte das Angebot dagegen um rund 13 Prozent steigern. In Europa ist derzeit Air France noch von der Krise betroffen, was sich unter anderem auch in negativen Werten des Flughafens Paris „Charles de Gaulle“ bemerkbar macht. Im Gegensatz dazu haben Turkish Airlines und einige Low Cost Carrier ihr Angebot stark erhöhen können. Dies machte sich auch in Deutschland bemerkbar. Hier konnte beispielsweise Ryanair das Angebot im Juni dieses Jahres um fast 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr ausbauen. Auch wenn es sich bei dem analysierten Flugangebot nur um Plandaten handelte, so erkennen die Wissenschaftler doch eine enge Korrelation mit dem tatsächlichen Verkehr.

Für das nächste Vierteljahr ist global gesehen somit mit einem ähnlichen Flugangebot wie vor dem Ausbruch der weltweiten Wirtschaftskrise zu rechnen. Dabei gibt es Unterschiede in den einzelnen Verkehrsmärkten. Während der USA-Markt im nächsten Quartal noch nicht wieder die Werte von 2008 erreichen wird, werden für Europa ähnliche Werte wie 2008 erwartet. Das weltweite Flugangebot wird insgesamt zwischen 2,6 bis 2,7 Millionen Flügen pro Monat liegen. Dies ist teilweise jedoch saisonbedingt und auf die Sommersaison zurückzuführen. Auch in Deutschland scheint die positive Entwicklung weiter anzuhalten, dabei wird auch für die nächste Zeit mit einem Anstieg von bis zu fünf Prozent gerechnet.

→ *Low Cost Carrier*



Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Schlechte Verlierer und klamme Kassen

Zugegeben, es war in den letzten Wochen etwas schwierig, die Übersicht über das, was sich da auf der politischen Ebene abspielte, zu behalten. Das war nicht ganz einfach, da sich der geneigte Beobachter – in Controllerkreisen hin und wieder auch als „Lotse Simplex“ bezeichnet – in erster Linie der Fußballweltmeisterschaft widmen musste. Da war es äußerst erfreulich, dass die moderne Spielweise der deutschen Nationalmannschaft durchaus begeistern konnte.

Begeistern konnte den „Lotsen Simplex“ auch das Urteil des Bundesarbeitsgerichtes, nach welchem in einem Unternehmen durchaus mehrere Tarifverträge zur Geltung kommen können. Irgendwie ist dieses Urteil nachvollziehbar und konsequent, denn es entspricht der Realität und beerdigt ein Prinzip, das schon lange tot war. Das Prinzip des Flächentarifvertrags, nämlich. In Juristenkreisen wird es schon seit mehr als zehn Jahren kritisiert; nun hat das Bundesarbeitsgericht den Kritikern Recht gegeben.

Dass dieses Urteil dem DGB und seinen Einzelgewerkschaften sowie den Arbeitgebern nicht gefällt, ist durchaus zu verstehen. Denn mit diesem Urteil verlieren sie an Macht und Einfluss. Für IG Metall, ver.di und Co. wird es nun um einiges schwieriger, sich als alleiniger Vertreter der Arbeitnehmerinteressen darzustellen. Man hat fast den Eindruck, dass sie irgendwie nicht mitbekommen haben, dass sich die Arbeitswelt seit den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts geändert hat und dass in den Betrieben eine große Zahl von Spezialisten tätig ist, deren Interessen und deren Selbstverständnis unterschiedlicher nicht sein könnten. Doch anstatt sich zu fragen, weshalb sich außerhalb ihrer Imperien Gewerkschaften gründen konnten und ob sie selbst im Laufe der Zeit nicht etwas fett und träge geworden sind, haben DGB und Co. beschlossen, gewissermaßen Arm in Arm mit den Arbeitgebern die Politik um Hilfe zu bitten. Honi soit qui mal y pense!“

Dabei stoßen sie bei Politikern, die sich, obwohl ihnen das Volk so langsam abhanden zu kommen scheint, immer noch als Vertreter von „Volksparteien“ verstehen, offenbar auf Verständnis. Auch dies ist nicht weiter verwunderlich. Schließlich funktionierte die „Deutschland AG“ auf diese Weise über lange Jahre. Aber gleichzeitig muss die Frage gestattet sein, ob diese Volksvertreter nicht mitbekommen haben, dass unsere Welt globalisiert wurde und dass es immer mehr gut ausgebildete und motivierte Berufsgruppen wie die der Controller, Piloten oder Krankenhausärzte gibt, die sich von den DGB-Gewerkschaften einfach nicht mehr vorschreiben lassen, was für sie das richtige wäre. Wobei es besonders pikant anmutet, dass ver.di und Co. das von ihnen vertretene Prinzip

des Flächentarifvertrags zudem noch als solidarisch bezeichnen. Nun wird Stimmung gemacht. DGB und Arbeitgeber malen „englische Verhältnisse“ an die Wand und sehen Deutschland im Chaos von unzähligen Streiks untergehen. Dabei waren die „englischen Verhältnisse“ nicht auf die Zahl der Gewerkschaften (selbst heute gibt es auf der Insel noch mehr als 150!) zurückzuführen, sondern auf das Prinzip des „closed shops“. Dabei musste jeder Arbeitnehmer einer Gewerkschaft beitreten und mächtige Gewerkschaftsführer bestimmten, wann und wo gestreikt wurde. Das mag von so manchen Gewerkschaftlern als Wunschtraum gesehen werden, von der Realität in Deutschland ist dies jedoch meilenweit entfernt.

So sehen Verlierer aus!

Anstatt sich der Realität zu stellen und sich darin einzurichten, suchen Gewerkschaften und Arbeitgeber ihr Heil bei der Politik. Und die scheint ja auch darauf eingehen zu wollen, wobei sie offensichtlich selbst vor einer Grundgesetzänderung nicht zurückschreckt. Abgesehen davon, dass diese Politiker anscheinend noch nie etwas von der Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmer gehört haben, kann dies als Missachtung unserer Verfassung angesehen werden. Schließlich ist das Grundgesetz nicht dazu da, die Machtstellung bestimmter Organisationen und gesellschaftlicher Gruppen zu zementieren.

Mit einer nicht gerade geringen Verärgerung haben die Vertreter der Luftfahrtindustrie auf die von der Regierung beschlossene Luftverkehrsabgabe reagiert. Mit gutem Recht. Denn, wie Angela Merkel dies auf der ILA getan hat, auf der einen Seite die Luftfahrtindustrie ob ihrer hervorragenden Rolle und ihrem Innovations-



geist zu loben und sie gewissermaßen gleichzeitig mit einer neuen Abgabe abzuzocken, ist ein starkes Stück. Natürlich wissen wir alle, dass Deutschland sparen muss. Aber irgendwie scheint das Sparpaket etwas unausgewogen zu sein. Besonders ärgerlich (oder soll man es als heuchlerisch bezeichnen?) ist, dass die Luftverkehrsabgabe von der Regierung als ökologische Maßnahme bezeichnet wird. Dabei geht es doch nur darum, die Airlines abzuzocken und Geld in die marode Staatskasse zu lenken. Denn wenn die Airlines, wie von germanwings angedroht, Flüge ins benachbarte Ausland verlegen, dann ist weder der Staatskasse noch der Umwelt gedient. Der ist bekanntlich völlig gleichgültig, in welchem Land das schädliche CO₂ produziert wird. Dass insbesondere die Airlines und Flughäfen Front gegen die Luftverkehrsabgabe machen, ist deshalb nachvollziehbar. IATA-Chef Bisignani bezeichnete die Steuer als „kurzsichtige und unverantwortliche Politik übelster Art“. Man muss ja nicht alles ernst nehmen, was Giovanni Bisignani so von sich gibt. Aber vielleicht sollten unsere Politiker einen Blick auf die Niederlande wagen. Dort hatte sich eine derartige Abgabe als Flop erwiesen und wurde wieder abgeschafft.

Allerdings scheint es etwas pikant zu sein, wenn nun ausgerechnet jene, die sich nicht scheuen, ihren Passagieren durch – zum Beispiel – bei der Internetbuchung mittels irgendwelcher Zusatzkosten Passagieren das Geld aus der Tasche zu ziehen, sich über diese Abzocke nun beschweren. Wobei generell nicht allen Airlines unlauteres Verhalten vorgeworfen werden soll. Aber es ist schon einigermaßen erstaunlich,

dass einige von ihnen Aufgaben, die eigentlich von ihnen zu erledigen sind, ihren Passagieren übertragen und dafür auch noch Geld verlangen. So wurde in einer Zeitung berichtet, dass Condor für eine vorherige Sitzplatzreservierung eine Gebühr von zehn bis 15 Euro verlange. Auf der Homepage der Condor ist da nichts zu lesen. Lediglich der Hinweis, dass der Online-Check-In für Premium Economy- und Comfort Class – Passagiere kostenlos wäre. Wobei dies nur ein Beispiel ist. Andere Airlines verlangen für die Aufgabe von Gepäckstücken eine zusätzliche Gebühr, andere wiederum für die Bezahlung mit der Kreditkarte. Und Ryanair hatte die glorreiche Idee, für den Gang auf stille Örtchen eine Toilettengebühr zu verlangen.

Allerdings ist nicht anzunehmen, dass die Airlines wegen dieser Abgabe nun vor dem Konkursrichter Schlange stehen müssen. Dennoch ist zu hoffen, dass es der Airline-Industrie und der Regierung gelingt, eine vernünftige Lösung zu finden. Dass dies nicht einfach ist, braucht nicht hervorgehoben zu werden. Geht es doch darum, auf der einen Seite den Staatshaushalt zu sanieren und auf der anderen die Wirtschaft, in diesem Fall die Luftfahrtindustrie nicht kaputt zu sparen. Aber wie sagen unsere amerikanischen Freunde? „If it was easy, everybody could do it“.

„Finis“

... Mehr zum derzeitigen Stand der Auseinandersetzungen mit DGB/BDA finden Sie in unserem Beileger!



Photos: Manfred Faber, Robbie Shaw



Flugvermessung in Deutschland (Teil 6)

Der vorangegangene Teil („der flugleiter“ 3/10) endete mit der Geschichte der Flugvermessungseinheiten der Bundesluftwaffe, in logischer Konsequenz befasst sich dieser nun mit den Kalibrierungsstaffeln der ausländischen Streitkräfte in Deutschland. Amerikaner, Briten, Franzosen und Kanadier hatten sich während der Dauer des kalten Krieges in der Bundesrepublik auf diversen Luftwaffenbasen eingerichtet, die im Laufe der Jahre nicht selten den Besitzer wechselten.

USAF und FAA

Wie bereits im ersten Teil kurz erwähnt, war für die Vermessungsflüge in den drei Luftkorridoren Hamburg-Berlin, Bückeburg-Berlin und Frankfurt-Berlin die amerikanische Civil Aeronautics Administration (CAA) bzw. Federal Aviation Administration (FAA) bis zur der deutschen Wiedervereinigung verantwortlich. Dafür stationierte die amerikanische Luftfahrtbehörde ihre Flugzeuge auf dem Fliegerhorst Wiesbaden-Erbenheim bzw. auf der Rhein-Main Airbase. Die Kalibrierungsaufgaben übernahmen Flugzeuge der Muster Convair ET-29C und Douglas AC-47, die erst 1976 von North American 75A „Sabreliner“ abgelöst wurden.

USAF

Die Überprüfung der Navigations- und Radaranlagen des Department of Defense (DoD) nahmen eigens für diese Aufgabe aufgestellte Staffeln wahr, die weltweit zum Einsatz gelangten. Diese waren natürlich auch für die Vermessung jener Einrichtungen auf den von der USAFE (United States Air Forces in Europe) in der Bundesrepublik genutzten Militärbasen zuständig. Übrigens nutzte allein die USAFE auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum Fall des „Eisernen Vorhangs“ insgesamt 23 verschiedene Militärflugplätze.

Die Maschinen der Staffeln waren zeitweise sowohl in Wiesbaden als auch auf der Rhein-Main Air Base (RMAB) stationiert. Dabei sind Einsätze der 1857th, 1866th, 1867th und 1868th Facility Checking Squadron (FCS) gesichert, die dem Air Force Systems Command (AFSC) unterstellt und mit Beechcraft C-45 „Expeditor“, Douglas AC-47, North American T-39A, Lockheed C-140 „JetStar“ ausgestattet waren.

Aufgrund einer Umstrukturierung übernahm Anfang Oktober 1987 das Military Airlift Command (MAC) die Kontrolle über alle zu diesem Zeitpunkt noch existierenden Facility Checking Squadrons, wobei die 1866th aufgelöst und aus der 1867th FCS die 1467th FCS entstand. Letztere wurde wiederum Bestandteil der dem MAC unterstellten 375th Aeromedical Airlift Wing (AAW), die im April 1990 mit der Ausmusterung der Lockheed C-140 begann und diese durch sechs Hawker C-29A ersetzte. Etwas mehr als ein Jahr später, Anfang Oktober 1991, wurde auch die 1467th FCS aufgelöst und ihre C-29A-Messflugzeuge zusammen mit den Vermessungsaufgaben an die FAA abgegeben.

Seither obliegt der FAA auch die weltweite Kontrolle der Navigationsanlagen des DoD. Ab den frühen 1990er Jahren reduzierte die USAFE ihre Präsenz in

von
H. M.
Helbig

der Bundesrepublik hauptsächlich auf die Basen Ramstein und Spangdahlem.

FAA

Die Vorgängerorganisation der Federal Aviation Administration (FAA), die Civil Aeronautics Agency (CAA), war ausschließlich für die zivil genutzten Navigationsanlagen auf dem Boden der USA und in den drei Berlin-Korridoren verantwortlich. Im Jahr 1958 unterzeichnete der damalige US-Präsident Dwight D. Eisenhower den Federal Aviation Act 1958, wodurch aus der Civil Aeronautics Agency (CAA) die unabhängige Federal Aviation Agency (FAA) entstand. Gleichzeitig wurde eine zivil-militärische Kooperation zwischen dem Militär und der FAA vereinbart. In Folge dieser Absprache übertrugen die US Army und US Navy bereits 1959 ihre Flugvermessungsaufgaben der FAA. In Konsequenz der 1958 geschlossenen Vereinbarung „Operation Friendship“ zwischen der FAA einerseits und der USAF andererseits übergab in den folgenden Jahren auch die US-Luftwaffe große Teile ihrer Flugvermessungskapazitäten an die FAA. Dadurch vergrößerten diverse Convair AT-29, Douglas AC-47 und Douglas AC-54 den Flugzeugbestand der FAA.

Auch in den 1960er und 1970er Jahren standen Veränderungen an: Die Verwaltung der Flugvermessung wurde in Oklahoma ansässig, fünfzehn Rockwell Sabreliner 75A begannen die in die Jahre gekommenen Douglas AC-47 zu ersetzen, und für die internationalen Aufgaben wurden fünf Rockwell Sabreliner 40 erworben. Nach einer weiteren staatlichen Reorganisation steht die Abkürzung FAA seit April 1967 nun für die Federal Aviation Administration. Eine abermalige Umstrukturierung führte im Jahr 1972 dazu, dass die FAA im Ausland zwei Nebenstellen in Tokio und in Frankfurt am Main einrichtete.



Mit dem geschilderten Aufgabenzuwachs im Jahre 1991 richtete die FAA in Oklahoma City das International Flight Inspection Office (IFIO) ein, welches seither die weltweiten Flugvermessungseinsätze koordiniert. Die veralteten North American 75A „Sabreliner“ wurden noch im selben Jahr durch jene sechs Hawker C-29A der USAF ersetzt. Diese wiederum verblieben nur bis 2004 im Flugzeugbestand der FAA. Mitte der 1990er Jahre stießen noch sechs Learjet 60 und drei Bombardier 601-3R „Challenger“ und eine Bombardier 604 „Challenger“ zur Flotte. Allerdings trennte sich die FAA gegen Mitte des zurückliegenden Jahrzehnts von den „Challenger“-Messflugzeugen. Als Ersatz erwarb die FAA weitere Learjets, die sie auch heute noch auf den aktiven US-Basen in Deutschland einsetzt.

Royal Air Force Germany

Auch in Großbritannien war die Flugvermessung in eine zivile und militärische Komponente aufgeteilt. Die zivile Flotte der Civil Aviation Flying Unit (CAFU) ähnelte sehr jener der BFS bzw. GFMS. Neben anderen Mustern verwendete auch sie hauptsächlich die Havilland „Dove“ (insgesamt fünf), drei Hawker-Siddeley HS 748 und eine HS 125. Diese Flugzeuge kalibrierten ausschließlich die Navigationsanlagen für den zivilen Luftverkehr in Großbritannien und kamen nicht in Deutschland zum Einsatz.

Für die bis ins neue Jahrtausend von den Staffeln der Royal Air Force Germany (RAFG) genutzten achtzehn verschiedenen Flugplätze waren auch die von der Royal Air Force (RAF) aufgestellten militärischen Kalibrierungsstaffeln beauftragt. Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg war die in Watton beheimatete 527. Squadron für die Kalibrierung der Navigationseinrichtungen der RAF verantwortlich. Sie setzte dabei eine große Vielfalt unterschiedlichster Muster ein, darunter Avro Anson C.19 (1952-1954), Avro Lincoln (1952-1957), English Electric Canberra B.2 (1954-1958) und Vickers Varsity T.1 (1954-1958).

Nach einer Umstrukturierung innerhalb der RAF schrieb man die Verantwortung für die Kalibrierung der Navigationsanlagen auf deren Basen der 115. Squadron zu, die am 21. August 1958 durch Umbenennung der 116. Squadron entstanden war und das entsprechende Fluggerät der 527. Squadron übernahm. Die 115. Squadron war von 1958 bis 1968 in Tangmere, von 1968 bis 1976 in Cottesmore, von 1976



bis 1982 in Brize Norton und von 1983 bis zu ihrer Auflösung Ende September 1993 in Benson stationiert. Für anstehende Vermessungsaufträge wurden ihre Flugzeuge bedarfsweise nach Deutschland überführt. Als Flugzeuge kamen dabei Vickers Varsity T.1 (1958-1970), Vickers Valetta C.1 (1963-1964), Handley Page Hastings C.2 (1967-1969), Hawker Siddeley Argosy E.Mk. 1 (1968-1978), Hawker-Siddeley „Andover“ C.1 und E.3 (1976-1993) zum Einsatz. Die Andover war übrigens die militärische Version auf Basis der Hawker-Siddeley HS 748. Im Oktober 1993 gewann die zivile Flight Precision Ltd., an der anfänglich auch die in Braunschweig ansässige Aerodata beteiligt war, die Aufträge zur Vermessung der militärischen Navigationsanlagen im In- und Ausland. Erst im Jahr 2002 gab die RAF ihre letzte Basis in Deutschland auf.

Royal Canadian Air Force

Zu unterschiedlichen Zeiten hatte die Royal Canadian Air Force (RCAF) bis zur deutschen Wiedervereinigung einige ihrer Staffeln auf den Flugplätzen von Zweibrücken, Söllingen und Lahr untergebracht. Allerdings ist leider nicht klar, wer dort die notwendigen Kalibrierungsflüge durchführte. Die unvollständig dokumentierte Geschichte bietet Raum für Spekulationen. Es darf als unwahrscheinlich angesehen werden, dass die RCAF extra zur Vermessung ihrer wenigen Navigationsanlagen auf deutschem Boden Flugzeuge aus dem Heimatland anforderte. Wahrscheinlich dürfte die RCAF bei der USAF bzw. FAA oder der RAF gegebenenfalls entsprechende „Amtshilfe“ angefordert haben.

Force Français en Allemand

Auch die französischen Streitkräfte nutzten nach dem Zweiten Weltkrieg diverse Militärflugplätze in Deutsch-

land. Zu diesen gehörten Friedrichshafen, Zweibrücken, Bremgarten, Lahr und auch Berlin-Tegel. Leider sind die Flugvermessungseinsätze für die „Force Française en Allemand“ (FFA) überhaupt nicht dokumentiert. Da ab 1948 die in Le Bourget beheimatete „Service des Transmission et de la Signalisation“ (S.T.S.) für die Vermessung der zivilen und militärischen Navigationseinrichtungen in Frankreich, den französischen Kolonien und auf dem Flughafen Berlin-Tegel verantwortlich war, darf vermutet werden, dass die Flugzeuge der Groupement Aérien (G.A.) dieser Einrichtung, darunter anfänglich eine A.A.C. 1 (ein französischer Nachbau der Junkers Ju-52), eine S.N.C.A.C. NC 702 (ein französischer Nachbau der Siebel Si-204) und eine Nord N 1100, gleichfalls in Deutschland zum Einsatz gelangten. In den 1950er Jahren entstand aus der S.T.S. die „Service Technique de la Navigation Aérienne“ (S.T.N.A.) und aus der G.A. die „Service de la Formation Aéronautique“ (S.F.A.). Die S.T.N.A. und die S.F.A. sind bis heute für die Flugvermessung in Frankreich zuständig, erstere für die technische Ausrüstung und letztere für die Vermessungsflotte.

Die französische Luftwaffe führt erst seit 1965 Vermessungsflüge in Eigenregie durch. Ob sie ab jenem Jahr auch die Kalibrierungsarbeiten der wenigen, bis Anfang der 1970er Jahre militärisch genutzten Flugplätze in Deutschland übernahm, konnte leider ebenfalls nicht in Erfahrung gebracht werden.

(Fortsetzung folgt)



Flugsicherung auf der ILA



→ Emirates stellte einen Ihrer A380 vor. Photo: W. Fischbach



von
Werner
Fischbach

Um Missverständnissen von vorne herein vorzubeugen: bei diesem Beitrag soll es nicht darum gehen, inwiefern die Flugsicherung zum Gelingen der ILA beigetragen hat. Dies sollte den Berliner Kollegen vorbehalten sein, die während der Messe den Verkehr in Schönefeld abzuwickeln hatten. Ganz einfach dürften sie es nicht gehabt haben, da ihnen wegen der Baumaßnahmen nur eine Piste zur Verfügung stand. Es geht vielmehr um die Frage, welche Flugsicherungsprodukte und -dienstleistungen auf der ILA präsentiert wurden.

Die einschlägigen Publikationen haben ausführlich über die Berliner Luftfahrtschau berichtet, so dass im „flugleiter“ größtenteils darauf verzichtet werden kann. Dennoch sei es erlaubt, ein paar Anmerkungen zur ILA zu machen. Dabei soll der Schaukampf zwischen dem BDLI auf der einen und der Messe und der Politik auf der anderen Seite über die Frage, an welchem Standort die Luftfahrtmesse zukünftig ausgetragen werden soll, nicht ausführlich kommentiert werden. Sehr wahrscheinlich war es nur ein Ringen um die Preise für die zukünftigen ILAs gewesen.

Allerdings sollen die Verkaufserfolge von Airbus in diesem Beitrag nicht unerwähnt bleiben. Großes Aufsehen hat die Bestellung von 32 A380 durch Emirates hervorgerufen, die einem Wert von 11,5 Mrd. US\$ entspricht. Dass der Vertrag zwischen Airbus und Emirates publikumsträchtig in Anwesenheit der Bundeskanzlerin unterschrieben wurde, Emirates einen ihrer A380 auf der ILA ausstellte und dabei auf ihre 20-jährige Präsenz in Deutschland (sie nannte es Partnerschaft) hinwies, hat natürlich seinen Grund. Denn die Airline aus Dubai möchte ihr Geschäft in Deutschland

ausweiten und auch Berlin und Stuttgart anfliegen. Und dazu muss sie den Widerstand der Lufthansa gegen diese Pläne überwinden und die Politik für ihre Pläne gewinnen.

Bei diesem Megadeal fällt es fast gar nicht mehr auf, dass

sich Germania entschlossen hat, ihre Boeingflotte durch Airbuse zu ersetzen und zunächst einmal fünf A319 geordert hat. Finnair bestellte fünf A321, die mit treibstoffsparenden „Sharklets“ (bei den Boeings nennt man die Dinger „Winglets“) ausgerüstet werden und die brasilianische TAM erklärte ihre Absicht, fünf A350-900 sowie 20 Exemplare der A320 – Familie zu ordern.

Knapp 300 Flugzeuge wurden gezeigt, wobei sich das Militär, insbesondere die US und die deutsche Luftwaffe nicht lumpen ließen. Allerdings war nicht alles, was da präsentiert wurde, unbedingt der letzte Schrei. So manches der ausgestellten Exemplare hätte dabei auch der Rubrik „Oldtimer“ zugeschrieben werden können. Auf der anderen Seite war natürlich auch neues zu sehen. Dabei waren es zwei eher, zumindest auf den ersten Blick unwahrscheinliche Flugzeuge, die einen Blick in die Zukunft boten. Da war zum einen der Motorsegler „Antares“ des DLR, der von einer Brennstoffzelle angetrieben wird (wir hatten im „flugleiter“ bereits früher über das Flugzeug und seine Antriebsart berichtet). Und zum anderen war es die DA-42 des

österreichischen Flugzeugherstellers Diamond Aircraft, deren Triebwerke ausschließlich von Algentreibstoff gefüttert wurden.

„Flugsicherungsprodukte“ auf der ILA

Die ILA ist eine Luftfahrt- und keine Flugsicherungsmesse. Deshalb muss man schon etwas suchen, um jene Aus- und Hersteller zu finden, die auf dem Gebiet der Flugsicherung tätig sind. Dennoch konnte man einige finden.

Da wären zunächst einmal Eurocontrol und natürlich die DFS zu nennen. Die hatten ihre Stände in der Halle 6, dem sogenannten „Career-Center“ aufgeschlagen. Die Idee der Messeleitung, mit diesem „Career-Center“ ganz bewusst den Luftfahrtnachwuchs anzusprechen, muss natürlich als positiv gewertet werden. Deshalb war es auch wichtig, dass die DFS dort Flagge zeigte. Als allerdings der Berichterstatter dort einen Besuch abstatten wollte, war die Halle jedoch teilweise geschlossen, so dass über den DFS-Stand nicht berichtet werden kann. Bleibt zu hoffen, dass das „Career-Center“ an den Besuchertagen durchgehend geöffnet war und die DFS viele Interessierte anlocken konnte.

Im Freigelände machte die in Dahlewitz ansässige BAN 2000 GmbH (www.ban-2000.de) auf sich aufmerksam. BAN ist ein Flugsicherungs-ausrüster, der vom Windsack bis zum ILS eigentlich alles liefert, was das Flugsicherungsherz begehrt. Dabei stellt die Firma selbst gar keine Flugsicherungssysteme her. Vielmehr berät sie die Flugsicherungsdienstleister und Flughäfen/Verkehrslandeplätze, beschafft die entsprechenden Systeme bei diversen Herstellern (z.B. bei Thales) und rüstet sie nach dem Wunsch ihrer Auftraggeber aus. Darunter fällt alles, was an einem Flughafen bzw. einem Landeplatz so gebraucht wird: Anflug-, Pisten- und Hindernisbeleuchtung, ILS, VOR und DME-Einrichtungen, Kommunikationseinrichtungen und Überwachungssysteme wie A/SMGCS. So hat die Firma inzwischen 23 Plätze mit CNS-Systemen ausgerüstet und ist nicht nur in Deutschland, wo die Firma auch mit der DFS zusammenarbeitet, sondern auch in Ländern wie Kasachstan und Island tätig.

Wesentlich bekannter ist Thales (www.thalesgroup.com). Das ist zwar ein französischer Konzern, aber das, was auf der ILA vorgestellt wurde, war „made in Germany“. Thales bietet eigentlich alles, was flugsicherungstechnisch für die Durchführung eines Fluges, oder genauer gesagt, sämtlicher Flüge über Deutschland oder sonst wo in der Welt erforderlich ist. „Gate-to-Gate“ – Lösungen gewissermaßen. Dabei arbeitet Thales natürlich auch mit der DFS zusammen. Allerdings kam die Firma bei den GBAS-Einrichtungen in Bremen nicht zum Zug. Aber dafür wurde sie vom DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) bei den GBAS-Tests in Braunschweig ausgewählt. Über beide Vorhaben wurde im „flugleiter“ ausführlich berichtet. Ein Gebiet, welchem Thales große Aufmerksamkeit widmet, ist das der Multilateration. Dieses System

bietet gegenüber Radar ein paar Vorteile. Zum Beispiel, wenn sich dem Radarsystem Hindernisse in Form von Gebäuden (z.B. an Flughäfen) oder aufgrund der Topographie in den Weg stellen. Thales möchte mit Multilateration nicht nur an Flughäfen oder für den Nahverkehrsbereich topographisch schwieriger Flughäfen wie zum Beispiel Innsbruck Lösungen anbieten, sondern auch für größere Gebiete. Mit ADS-B und Multilateration verspricht Thales eine bessere Luftraumüberwachung, weil dadurch eine schnellere Aktualisierung der Luftverkehrssituation erfolgen kann. Dies führt letztlich zu der Frage, ob Radar nicht irgendwann durch andere Systeme abgelöst werden kann oder soll. Das ist ganz sicherlich ein Thema, dem sich auch die Redaktion des „flugleiters“ annehmen muss.

Natürlich darf das DLR (www.dlr.de) auf einer Luftfahrtmesse wie der ILA nicht fehlen. Vorgestellt wurde das Projekt TAMS (Total Airport Management Suite). Dabei sollte eigentlich das übergeordnete Forschungsgebiet TAM (Total Airport Management) präsentiert werden. Aber durch einen „bedauerlichen Kanzleifehler“ wurde aus TAM eben TAMS. Dabei sind beide Projekte von großem Interesse, auch wenn die Flugsicherung nur einen, wenn nicht ganz unbedeutenden Teilaspekt darstellt. Es geht um die Aufgabe, die unterschiedlichen Akteure, die an einem Flughafen tätig sind, besser zu vernetzen und den Betriebsablauf durch einen gemeinsamen Datenaustausch zu optimieren. Wobei man das Ganze natürlich auch dem Begriff „Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)“ zuordnen könnte. In der 126. Ausgabe des DLR-Magazins wird TAM bzw. TAMS als „Leuchtturmprojekt“ bezeichnet. Nun ist das mit Leuchttürmen bekanntlich so eine Sache; in Zeiten der Satellitennavigation verlieren sie für die Seefahrt immer mehr an Bedeutung. Dennoch ist TAM ein Projekt, in welches sich die GdF durch ihren Sachverstand einbringen sollte. In ihrer Eröffnungsrede hat Bundeskanzlerin Merkel die Luftfahrt als Wirtschaftsbereich bezeichnet, der die Technologieentwicklung insgesamt vorantreibt. „Deshalb ist Luftfahrttechnik etwas, was weit über den eigentlichen Bereich hinaus seine Bedeutung für einen Industriestandort wie Deutschland hat“, führte sie aus. Den so Umschmeichelten dürfte dies gefallen haben. Dass sie und ihr „Dreamteam“ quasi zur selben Zeit beschlossen haben, die Airlines und deren Kunden mit einer – unter Verdrehung der wirklichen Tatsachen – „ökologischen“ Luftverkehrsabgabe zur (Staats)Kasse zu bitten, dürfte von so manchem als Affront aufgefasst worden sein.

➔ *Mit ihrem mobilen Tower machte die Firma BAN 2000 auf sich aufmerksam. Photo: W. Fischbach*





Evolution: Von der Raupe zum Drachen

Der harte Kampf um die erste Bronzemedaille und eine philosophische Betrachtung des Starts des Drachenboot-Teams „Tower Berlin“ am 27.06.2010 beim 13. City Cup Berlin



von
Daniela
Franke

Endlich! Der 13. City Cup Berlin war der fünfte Start der Towerdragons und gleichzeitig deren erste Medaille. 18 starke Frauen und Männer haben sich im „Everest Service Fun-Cup“ gegen 25 andere Mannschaften durchgesetzt. Diese phantastische Entwicklung lädt zu einer idealen Assoziation zu den so aktuellen Themen wie Führung, Personalstruktur und Teamverhalten ein.

Was wir alleine nicht schaffen ...

„Tower Berlin“ heißt unser Team. Und es war dieses mal richtig stark, weil es vierfache Verstärkung aus Langen bekommen hat, konkret aus der Unternehmensezentrale. Die vier „Gäste“ haben bereits Erfahrung beim Drachenbootrennen auf dem Main gesammelt und konnten wertvolle Hinweise und natürlich jede Menge Power vorweisen. Uns war es völlig egal, wer welchen Job oder welche Rolle bei der DFS hatte. Wichtig war es, in eine Richtung zu rudern, miteinander zu sprechen, zu lachen und sein Bestes zu geben.

... die Moral der Geschichte:

„Nicht Milch und Quark – Solidarität macht uns stark.“ sagte einst Graffito. Dies gilt sowohl für alle Bereiche in unserem Unternehmen als auch für die Kolleginnen und Kollegen, die diesen Vorteil der Arbeitnehmervertretungen noch nicht erkannt haben. Liebe DFS +Kollegen – nutzt und fördert die Einigkeit.

Offene Worte...

Der erste Lauf war wirklich nicht berauschend. Abgesehen von hohen Wasserfontänen bewegte sich unser Boot gleich einer langen, trägen Raupe plätschernd über das Wasser. Jeder übte sich in Individualität, dass muss auch mal sein. Damit war allerdings – wenn auch unbewusst – sichergestellt, dass wir nicht in einen Cup gerieten, dessen Teilnehmer, Formel-1-gleich, nach etwa vierzig Sekunden die Ziellinie erreichten. Jedem war bewusst, dass das hier alles auch Spaß machen sollte. Die Freude wäre aber größer, wenn man doch schneller vom Fleck käme.

So übte man sich in (Selbst)kritik, ohne sich jedoch zu verletzen. Das „Management“ änderte konsequent die Sitzverteilung, sogar das eigene Gewicht

musste ehrlich angegeben werden. Falsche Angaben hätten zum Kentern des Bootes führen können. Der Lohn zeigte sich schon im nächsten Lauf, in dem die Truppe allmählich in Takt kam und sich weiterqualifizierte...

... die Moral der Geschichte:

Am einfachsten ist es bei uns, Kritik zu vermeiden: „Tu nichts, sag nichts, sei nichts.“, schlug einst Elbert Hubbard vor. Liebe DFS – fördere konstruktive Kritik und Offenheit und vor allem die Mitarbeiter, die sich das trauen! Mag es auch unbequem sein, so bringt es uns weiter.

Die Waffen der Frauen

Das Reglement schreibt vor, dass mindestens vier von achtzehn Paddlern weiblich sein müssen. Das ist eine Quote von 22%. Es gibt Boote (und Bereiche in der DFS), die meinen, die männliche „Paddelkraft“ wäre der alleinige Erfolgsfaktor. Sie wollen keine Frau zuviel an Bord nehmen und diese schon gar nicht als Taktgeber an die Spitze setzen! Die haben nicht erkannt, dass Feingefühl, Rhythmus und Technik noch viel wichtiger sind als Muskeln. Frauen haben aber gerade in diesen Themen besondere Vorzüge. Wie auch immer: Unsere Drachenbootmanagerin Christiane hat dafür gesorgt, dass 7 (!) Frauen an den Start gegangen sind und zwei davon in den vordersten Reihen den Takt mit den Männern vorgegeben haben.

... die Moral der Geschichte:

Der berühmte italienische Schauspieler Marcello Mastroianni stellte einst fest: „Eine Frau, die ihren Widerstand aufgibt, geht zum Angriff über.“ Liebe DFS –nutze diese Kraft doch endlich richtig!

Weiter vorwärts oder der kleinste gemeinsame Nenner?

Wir sind zwar alle DFS-Kollegen, aber sonst eher ungleich. Groß, klein, dick, dünn, weiblich, männlich, jung, älter... wie auch immer, unsere Teammitglieder konnten kaum unterschiedlicher sein. Einige kamen beim Fahren den Schlagführern nicht hinterher. Nun

hätte man sich überlegen können, dass das ganze Boot Rücksicht auf die „Langsameren“ nimmt. So gilt in unserem Hause doch die These, Dinge auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, zumal dies der „kleinste Gemeinsame“ sein könnte.

Ein echter Berliner Drachenbootfreak gab uns nach einer Videoanalyse den Tipp, dass die Schlagführer so schnell weiterpaddeln sollten, wie sie es für angemessen halten. Auch wenn jemand weniger Kraft hätte, könne er den Takt der Vorderen einhalten und einfach kürzere Züge machen – easy – sollte man meinen. Und wenn der vorne es nicht kapiert, auch mal auf sein Paddel hauen, sonst merkt er es nicht. Und Fazit? Wir haben es probiert und sind tatsächlich schneller geworden. Und es hat auch keinem geschadet.

... die Moral der Geschichte:

Jan Paul Getty erkannte folgendes: „Wenn man der Natur freien Lauf lässt, arbeitet sie gegen die Gleichheit.“ Liebe DFS: Es bringt also nichts, uns gleichmachen zu wollen, wie es zum Beispiel Standardstellenbeschreibungen bei beruflichen Tätigkeiten oder das Kompetenzmodell im persönlichen Bereich versuchen. Sich am Schwachen zu messen, ist genau so falsch wie die Stärksten als Maßstab zu nehmen. Unsere über 5.500 Mitarbeiter sind individuell und verschieden und können trotzdem erfolgreich zusammenarbeiten, besonders wenn man das endlich anerkennt. Jeder Mensch hat seine besonderen Talente und Qualitäten, die Kunst ist es, den richtigen Platz für jeden zu finden.

Und Lernen, Lernen, nochmals Lernen

Dass wir von Lauf zu Lauf besser in Schwung kamen und ganz unerwartet ins Finale einzogen (wir konnten es gar nicht glauben), war im Besonderen zwei Tugenden zu verdanken – Selbstreflektion und Lernen. In dem wir uns auf Video betrachten hatten, sahen wir gnadenlos unser „Entwicklungspotenzial“. War die „Raupe“, die nach und nach ihren Paddelchen im Wasser versenkt, auch nicht der ästhetischste Anblick, so förderte sie das Bewusstsein, etwas zu ändern. Wir hatten dafür nicht viel Zeit, schnelles Lernen war angesagt und funktionierte.

... die Moral der Geschichte:

Aristoteles verstand vor langer Zeit: „Was man lernen muss, um es zu tun, das lernt man, indem man es tut.“ Liebe DFS – lasst diesen Prozess zu: mehr Eigenverantwortung jedes Einzelnen, weniger Meetings und Abstimmen. Du wirst sehen, es lohnt sich!

Gegen neunzehn Uhr ging ein großartiger Tag voller Sonnenschein, Sommerwetter und gutgelaunten Kolleginnen und Kollegen zu Ende. Wir bedanken uns herzlich bei der DFS und insbesondere bei VK, die dieses tolle Event ermöglicht haben. Und Merci auch an Christiane Fleischer und die fleißigen Helfer, die wie auch in den Vorjahren, alles perfekt organisiert haben.

Wir freuen uns auch im nächsten Jahr auf Boote, Trommeln und den Startruf: „Ready, Attention, Go!“
Eure Tower-Dragons Berlin & Co.



Weil Du arm bist musst du früher sterben – Diesmal nicht!

Aktuelles vom Hilfsprojekt „Out of Dansha“



von
Daniela
Franke

Was bisher geschah...

Mulus verlorene Welt

Stell Dir vor, du heißt Mulu und bist ein siebenjähriger Junge irgendwo in einem der ärmsten Länder dieser Erde, im unfreundlichen Norden Äthiopiens. Mit deinen großen, fast schwarzen Augen schaust Du auf die Welt um Dich herum. Eigentlich gibt es hier nur Staub und Einöde. Du bist arm aber zufrieden, weil Du das Glück hast, dass deine Eltern und Großeltern noch leben. Alle sorgen für Dich. Und wenn sie einmal alt sind, wirst du für sie da sein und die Landwirtschaft auf eurem kleinen Pachtgrundstück betreiben. In Deiner Heimat ist Familienzusammenhalt überlebensnotwendig.

Auf einmal, Mulu, bricht über Nacht die Hölle über Dich herein. Opa, Papa und nun auch noch die Mama sterben kurz hintereinander. Weinend, hungrig und verzweifelt stehst du mit deinen Schwestern an ihren Gräbern. Es ist bei dir gerade Winterzeit, es ist dunkel und kalt. Es sieht nicht so aus, als würde das Leben jetzt weiter gehen. Es tut so weh. Das Ende der Welt scheint nahe zu sein. Und du bist für viele „nur“ ein Kind unter Millionen, was den nächsten Sommer vielleicht nicht mehr erleben wird. Was nun, Mulu?

Mulus Hoffnung – Wir

Mulus Tante sorgt seit Jahren jeden Tag dafür, dass es die Leute, die in dem großen, modernen Glashaus der Flugsicherung in Deutschland arbeiten, sauber und ordentlich haben. Sie ist freundlich und fleißig. Auch wenn sie hier nicht angestellt ist, ist sie doch Kollegin. Wir kennen sie und spüren dass sie große Sorgen hat. Ihre geliebte Familie scheint nach und nach zu sterben, und sie hat einfach nicht genügend Mittel, um sie zu retten.

Nun kamen einige Kollegen und ich auf die Idee, zu helfen. Als erste Anlaufstelle haben wir bekannte Hilfsorganisationen und Kirchen angesprochen, jeder verwies auf den anderen, keiner konnte oder wollte helfen. Jeder Anruf war frustrierend. Ein Pfarrer unterstützte „tatkräftig“, in dem er ein stilles Gebet anbot. Fazit: „Fehlt's am Winde, so greif' zum Ruder.“ (Dt. Sprichwort)

Wie weiter? Das Redaktionsteam des Flugleiters war sofort einverstanden, dass der Aufruf veröffentlicht wird. In zwei Ausgaben eine ganze A4-Seite, mit Fotos. Außerdem eine Extra-Beilage – farbig, auffällig, aussagekräftig und eindringlich.

Dann noch mal zwei Aufrufe im Intranet der DFS, Mund-zu-Mundpropaganda. Netzwerke und Mails. Doch die gewünschte Resonanz blieb bis heute aus. Durch erste Spenden haben wir bei Redaktionsschluss ca. 3.000 Euro zusammenbekommen, dies ist absolut lobenswert, reicht aber bei weitem nicht aus.

Ehrlich gesagt, ist es enttäuschend, wie träge sich die Aktion hinzieht. Wie gut, dass Mulu nicht weiss, über welche Gefühlswelt Kollegen verfügen, deren Reaktionen wie folgt aussahen: „Das interessiert in unserem Bereich niemanden.“ oder „Sind Sie wahnsinnig, hier in der DFS solche

Spendenauftrufe zu starten“? Natürlich steht es jedem frei, sich zu beteiligen und eine eigene Meinung zu solch einem Thema zu haben. Wir mussten uns beispielsweise anhören, wie schlecht es doch unseren Kindern gehen würde. Welchen Sinn soll es haben, an dieser Stelle zu vergleichen? Welches Leben wiegt mehr? An dieser Stelle denke ich an die Textpassage von Herbert Grönemeyers Lied „Marlene“: *...Woher kommt die Überheblichkeit · Wer trifft über Leben den Entscheid · Ihr fällt darauf keine Antwort ein...*

Es tut nicht weh, ein paar Euro abzugeben. Würde jeder DFS-Mitarbeiter vier Euro spenden, wäre eine Grundversorgung der Kinder auf Jahre hinaus sichergestellt. Mir ist klar, dass durch die Flut an Hilfsorganisationen und deren Spendenaufrufe zu Recht viel Misstrauen entstanden ist. In welcher Tasche landet mein Geld? Weshalb geschieht so wenig? Und viele Kollegen sind bereits sozial engagiert. An dieser Stelle bitte ich Euch in unserem Fall um Euer Vertrauen. Der große Vorteil an diesem Vorhaben ist, dass es keine anonyme Patenschaft ist. Die Kinder sind echt, sie könnten besucht werden oder besuchen. Hier wird Rechenschaft für die Verwendung des Geldes abgelegt!

Mulus Chance – Kinderpatenschaft

Sie können sogar in Äthiopien bleiben, wenn sie in Deutschland verlässliche Paten finden. Die Kinder sind klug und aufgeweckt, jedes von ihnen kann unter den passenden Umständen in die Lage versetzt werden, zu lernen, sich zu entwickeln und später für sich selbst und sogar für andere zu sorgen. Die Kinder sind vor ein paar Tagen mit ihrer Oma nach Gonder umgezogen. Dort werden sie in einer kleinen Wohnung leben, eine Kinderfrau bekommen, sich einrichten und in zwei Monaten wieder zur Schule gehen. Mulu kann endlich von einem Arzt behandelt werden, er ist chronisch krank.

Aber sie können heute und auch morgen noch nicht selbst für sich sorgen, es geht nicht! In diesem Land gibt es keine sozialen Netze und wenig Mitgefühl. Wir sind auf der Suche nach Paten, die diesen Weg unterstützen. Es kommt nicht auf große Summen Einzelner an, sondern auf das – auch kleine- Engagement vieler.

Wie auch immer die Hilfe sich gestalten wird, das kurzfristige Hauptziel heißt: Überleben! Die wunderbare Erfahrung, die ich auf diesem nicht einfachen Weg gemacht habe, ist die Begegnung mit Menschen, die für andere kompromisslos und ohne große Fragen eintreten. Ich erlebe Mitgefühl und Handeln.

Geschäftsführer Jens Bergmann hat uns Kontakt zu „Luftfahrt ohne Grenzen“ hergestellt, vielleicht auch noch eine gute Chance. Inzwischen bildet sich ein unternehmensweites Netzwerk hilfsbereiter Kolleginnen und Kollegen. Wir arbeiten in einem Unternehmen, dessen Ziel ein „Himmel ohne Grenzen“ ist. Dazu gehört das Bewusstsein, dass auch das Herz seine Grenzen öffnen muss – weltumspannend. Wir halten Euch auf dem Laufenden.

Für alle Helfer

Wen der Himmel retten will, den schützt er durch die Liebe. *Laotse*

Geringere Abstände über dem Nordatlantik?

Das AIC, das von den britischen Stellen am 25. März herausgegeben wurde, war vielversprechend. „Introduction of a Trial of a 5 Minute along Track Longitudinal Separation in the Shanwick OCA“ lautete der Titel. Und das bedeutete, dass im Zuständigkeitsbereich der für den östlichen Teil des Nordatlantiks verantwortlichen Kontrollzentrale die horizontale Staffelung auf denselben Tracks von bisher 15 bzw. 10 Minuten auf fünf Minuten herabgesetzt wurde. Das ist eine gute Nachricht, denn damit wäre es möglich, mehr Flugzeuge über dem Nordatlantik „unterzubringen“. Voraussetzung dabei ist, dass die beteiligten Luftfahrzeuge mit ADS-C ausgerüstet sein müssen, den MNPS (Minimum Navigation Performance Specifications) gerecht werden können und in der Lage sind, mit den Controllern über Data-Link zu kommunizieren (CPDLC = Controller Pilot Data Link Communication). Unter MNPS versteht man die Fähigkeit, über Gebieten wie dem Nordatlantik die zugewiesenen Strecken (Tracks) exakt einhalten zu können. Nach Schätzung der britischen Kollegen sind etwa 50% der über den Nordatlantik verkehrenden Luftfahrzeuge mit ADS-C und CPDLC ausgerüstet.

Allerdings gossen sowohl NATS (National Air Traffic Services) als auch die CAA (Civil Aviation Authority) etwas Wasser in den neuen Wein. Denn zum einen handelt es sich dabei zunächst einmal um einen über zwölf Monate hinweg angelegten Versuch und zum anderen ist der Partner auf der anderen Seite des Atlantiks, Gander ACC, noch nicht soweit, um an den

Tests teilzunehmen. Was nichts anderes bedeutet, als dass der reduzierte Staffelungswert bei Flügen über den Nordatlantik gar nicht angewendet werden kann. Denn schließlich nützt es nichts, wenn der eine Partner (Shanwick) in der Lage ist, geringere Staffelungswerte anzuwenden als der zu übernehmende Partner. Irgendwie müssten dann magische Kräfte am Werke sein, wenn in der Mitte des Atlantiks die Staffelung zwischen zwei Luftfahrzeugen verdoppelt werden könnte. Soweit ist die Flugsicherung bekanntlich noch nicht.

Die Kollegen der GATCO (Guild of Air Traffic Control Officers) relativierten die ganze Angelegenheit. Danach geht es nicht darum, den lateralen Staffelungswert (Longitudinal Separation) über dem Atlantik zu reduzieren. Der beträgt weiterhin zehn Minuten. Allerdings dürfen die Controller die neuen, reduzierten Staffelungswerte von fünf Minuten anwenden, um Steig- und Sinkflüge durch die Höhen der Überflüge freizugeben. „It allows aircraft to be climbed (or descended) through the level of another aircraft at less than ten minute longitudinal separation“, erklärte Jim Benson von NATS.

Das hört sich vernünftig an und dies könnte, sollten die Versuche positiv verlaufen, der Einstieg zu einer generellen Reduzierung über dem Nordatlantik sein. Bis dahin dürfte allerdings noch einiges Wasser die Themse hinunterfließen. Selbst dann, wenn der nun gestartete Versuch positiv ausfallen wird.

WeFis

→ *Trotz Versuchen bei Shanwick ändert sich an den Staffelungswerten über dem Atlantik erst mal nichts.*
Photo: Boing



Houston, we have a Problem – die „Runway-in-Use“ passt nicht

Eigentlich sollte es nicht vorkommen, aber hin und wieder passen Rücken- und Seitenwindkomponente einfach nicht zur Betriebspiste. Dies ist meist einer effizienten Verkehrsabwicklung geschuldet, kann jedoch sowohl Controller als auch Piloten vor Probleme stellen.



von
**Werner
Fischbach**

Noch bevor der Anflug auf Houston begonnen wurde, stellte die Cockpitcrew eines A340-600 einer nicht ganz unbedeutenden europäischen Fluggesellschaft fest, dass die für die Landung vorgesehenen Pisten 26L/R und 27 aufgrund der Wettersituation (Regen und Nordostwind mit mehr als zehn Knoten) eigentlich etwas zu kurz waren. Konsequenterweise beantragte die Crew schon beim Einleiten des Sinkflugs eine Landung auf der 33R. Die war nicht nur aufgrund der Windrichtung die bessere, sondern auch wegen ihrer Länge. Diese beträgt 3 658 Meter, während die der anderen Pisten deutlich geringer sind (08R/26L = 2 866 m, 08L/26R = 2 743 m, 09/27 = 3 048 m, 15R/33L = 3 048 m).

Bei der Übergabe an die Anflugkontrolle brachte die Besatzung ihre Bitte erneut vor. Daraufhin wurde der A340 angewiesen, für rund 30 Minuten das Holding-Pattern aufzusuchen. Das war nicht weiter verwunderlich, denn derartige Sonderwünsche führen bei der Anflug- und natürlich auch bei der Platzkontrolle zu einem erhöhten Arbeits- und Koordinationsaufwand. Mit anderen Worten – für einen einzelnen Anflug auf eine für Landungen nicht vorgesehene Piste muss entsprechend Platz geschaffen werden. Für die Airbusbesatzung war das „Holding“ auch kein besonderes Problem – schließlich hatte sie ausreichend „Extra-Fuel“ getankt.

Um ihrer Bitte Nachdruck zu verleihen, hatte die Crew ihre Station gebeten, beim zuständigen TRACON (Terminal Radar Approach Control) auf die Notwendigkeit, auf der Piste 33R zu landen, hinzuweisen. Von dort kam jedoch eine ablehnende Antwort. Gleichzeitig wurde die Crew von der Anflugkontrolle immer wieder gebeten, eine Landung auf den Pisten 26L/R oder 27 zu akzeptieren. Nachdem der A340 etwa 15 Minuten im „Holding“ verbracht hatte, erhielt er Anweisungen zur Radarführung. Für die Piste 26R! Nachdem die

Crew dem Controller erneut deutlich gemacht hatte, dass sie eine Landung auf der 26R nicht akzeptieren konnte, entschloss sich dieser zunächst einmal zu einer weiteren, ausgedehnten Radarführung („delaying vectors“).

Erst nachdem die Besatzung auf die Frage, für wie lange sie noch Sprit zur Verfügung habe, mit „15 Minuten“ antwortete, wurde ihr die Piste 33R zur Landung zugeteilt!

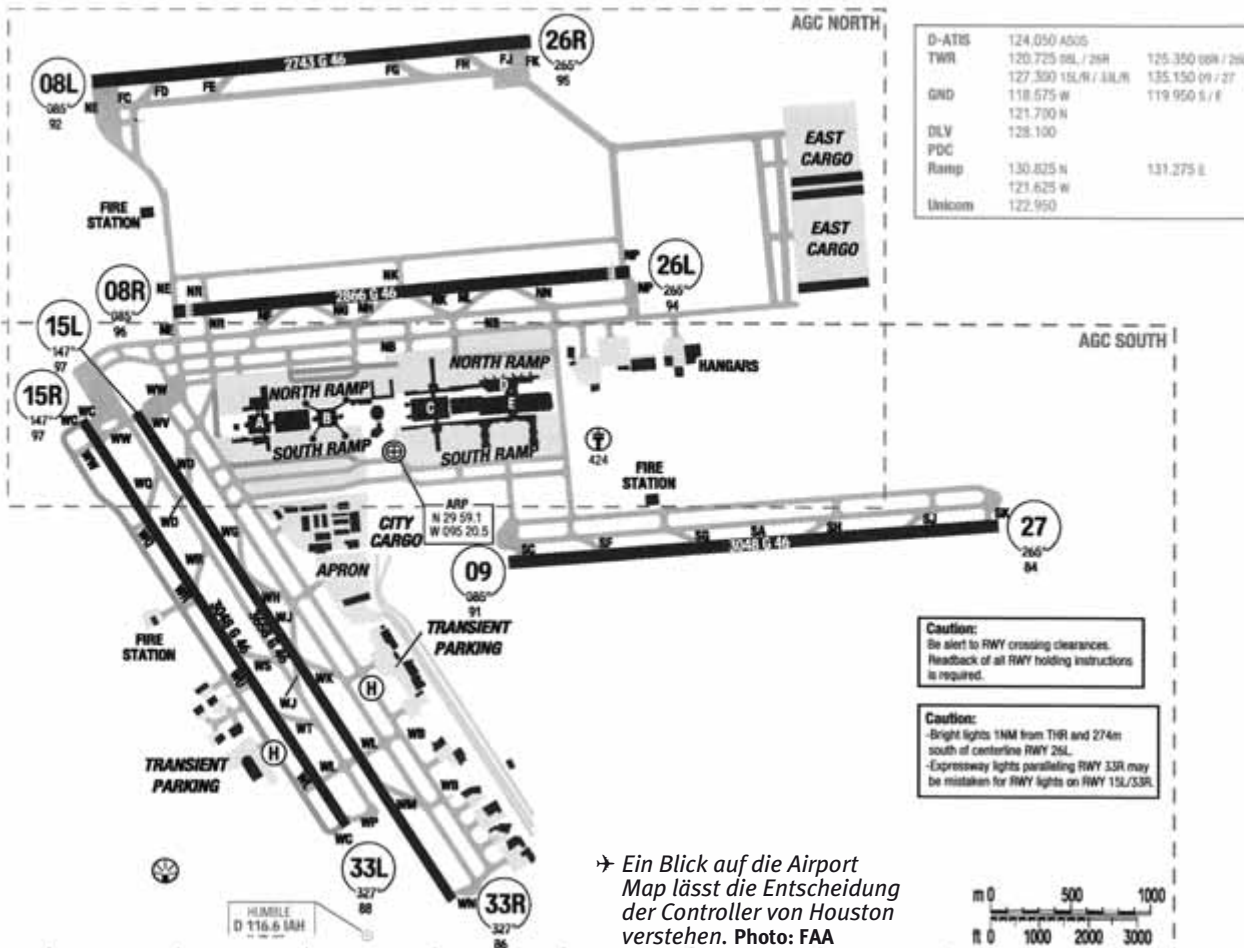
Nach der Landung hatte sich der Kapitän des Fluges mit dem „Airport Operations Officer (AOO)“ unterhalten. Dabei hatte er erfahren, dass die Pisten 26L/R und 27 während seines Anflugs geschlossen werden mussten. Was bei dem verkehrsreichen „George Bush International Airport“ von Houston natürlich zu ziemlichen Verzögerungen geführt hatte. So ist es nicht verwunderlich, dass sowohl die Controller als auch der AOO über die Station der Fluggesellschaft die A340-Crew überreden wollten, auf einer der Betriebspisten (26L/R und 27) zu landen.

...nicht nur in Houston

Am 4. Mai dieses Jahres hatte die Besatzung einer American Airlines B767 beim Anflug auf den New Yorker John F. Kennedy Airport ähnliche Probleme wie die Airbus-Crew in Houston. Der Kennedy-Airport verfügt insgesamt über vier Pisten; allerdings wurde die längste von ihnen, die 13R/31L am 1. März wegen Reparaturarbeiten für vier Monate geschlossen. Den Controllern und den Airlines gefiel dies nicht besonders, denn das bedeutete schlicht und einfach, dass es am Kennedy-Airport zu noch größeren Verzögerungen als bisher kommen würde. Dies war natürlich auch der FAA (Federal Aviation Administration) bewusst. Sie hatte sich lange vor der Pistenschließung mit der Situation befasst und hatte die Airlines gebeten, ihre Flugpläne während dieser Zeit etwas auszudünnen.

Dies nützte der Cockpitcrew der besagten B767 nicht besonders viel. Sie kam als AA/AAL 2 aus Los Angeles und fand die Aussicht, auf der 22L zu landen, nicht gerade berauschend. Denn der Wind kam aus nord-

→ Hier passt's: im kurzen Endteil für die 26R von Houston. Photo: Klaus Mackiewicz



→ Ein Blick auf die Airport Map lässt die Entscheidung der Controller von Houston verstehen. Photo: FAA

westlicher Richtung und wehte mit 23, in Böen sogar mit 35 Knoten. Dummerweise hatten sich die Controller auf die Pisten 22L/R als Betriebsrichtung festgelegt. Natürlich wussten auch sie, dass dies nicht gerade die optimale Landerichtung war. Aber aus ihrer Sicht war es die beste Möglichkeit, die Verzögerungen möglichst gering zu halten. „Maintaining the flow of traffic at the airport has led to some less than ideal clearances“, meinte einer der Controller. Nach dem Zwischenfall legte Steve Abrahams von der NATCA in einem Fernsehinterview ausführlich dar, weshalb der Verkehr an diesem Tag auf den beiden Parallelpisten 04L/22R bzw. 04R/22L abgewickelt wurde.

Der Kapitän des American Flug AA/AAL 2 war darüber nicht gerade begeistert. Denn er wollte mit einer Seitenwindkomponente von bis zu 34 Knoten nicht auf der 22L landen und so entschloss er sich für eine, zumindest für diese Situation ungewöhnliche Maßnahme: er erklärte Luftnotlage! Leicht mag ihm diese Entscheidung nicht gefallen sein. „It may be good to be King, but it’s not always easy“, meinte Paul Bertorelli vom Luftfahrtportal AVWeb.

Allerdings hatte die Crew der B767 dem Controller zunächst nur angedroht, Luftnotlage zu erklären, wenn sie nicht auf der 31R landen dürfe. Dieser hielt dies jedoch nicht unbedingt für einen richtigen Notfall, sondern für einen, wenn auch wichtigen Hinweis,

auf der 31R landen zu müssen. Als die American-Crew dann Luftnotlage erklärte, bezeichnete er dies als „gentlemen’s emergency“ und führte die B767 auf etwas unkonventionelle Weise („more less orderly fashion“) zur Piste 31R. Schließlich denken Controller zunächst einmal daran, die erforderlichen Staffelnungskriterien einzuhalten und sind bemüht, ihre Verkehrsplanung entsprechend umzusetzen. Allerdings hatte der Kapitän eine andere Vorstellung von einer Luftnotlage. Er war der Meinung, dass er nun alles tun konnte, was er sich so vorstellte und teilte den etwas erstaunten Controllern mit, dass er nun auf der 31R landen werde. „O.k., we’ve declared emergency, we’re going to land 31 Right. We’re going to the left and then we’re coming around. Remove everybody from our way. We’ve declared an emergency.“ Den Controllern blieb gar nichts anderes übrig, als alle anderen Verkehrsteilnehmer aus dem Weg zu räumen und die B767 zur Landung auf der 31R freizugeben.

„Runway-in-Use“ und andere Fragen

Die Fälle des europäischen A340 in Houston und der American B767 scheinen ein Dilemma aufzuzeigen, mit welchem sich sowohl Controller als auch Piloten zunehmend auseinander müssen. Da wäre zunächst einmal die Rolle der beiden Besatzungen aufzugreifen. Und zwar aus der Sicht der Controller, nicht der Piloten. Dabei ist am Verhalten der Airbusbesatzung eigentlich gar nicht so viel auszusetzen. Außer der



→ Die „Runway-in-Use“ passte nicht zur „required landing distance“ eines A340-600. Hier die erste Maschine dieses Typs in Toulouse.

Photo: Airbus Industrie



→ Nach Erklärung der Luftnotlage gelandet – American Airlines B767

Photo: H. M. Helbig

Frage, weshalb sie sich nicht rechtzeitig nach einem „passenden“ Ausweichflughafen umgesehen hatte. Allerdings wissen auch die Controller, dass Piloten natürlich zu jener Destination fliegen wollen, für welche der Flugplan aufgegeben wurde. „Diverting“ kostet nur Zeit und Geld und das ist zu Zeiten eines harten Konkurrenzkampfes nicht unbedingt das, was die Airlines und ihre Passagiere wollen.

Bei der B767-Besatzung liegt die Sache wohl etwas anders. Denn die Tatsache, dass sie den Controllern so gut wie keine Gelegenheit geboten hat, sie für einen Anflug auf die 31R einzuplanen, ist einigermaßen erstaunlich. Zumal die Piloten sicher wissen mussten, dass das Verkehrsaufkommen in New York nicht gerade als gering einzustufen und es für die Controller nicht ganz einfach ist, eine optimale Anflugfolge aufzustellen. Dazu kommt, dass Boeing die maximale Seitenwindkomponente für eine B767 mit 40 Knoten angibt. Vorausgesetzt die Landung erfolgt auf einer trockenen Piste. Allerdings ist nicht bekannt, welche Werte American Airlines ihren Piloten vorgegeben hat. Doch die Tatsache, dass der Kapitän mit der abrupten Erklärung der Luftnotlage die Controller unter Druck gesetzt und eine sofortige Landung auf der 31R gewissermaßen erzwungen hatte, führte in den USA

zu einigen Diskussionen. So fragten diverse Beobachter, ob sich vielleicht der Kapitän zu dieser Maßnahme gezwungen sah. Weil er aufgrund der verbleibenden Treibstoffmenge den Controllern nicht ausreichend Zeit, eine Landung auf der 31R zu koordinieren, einräumen konnte und des weiteren nicht das Wagnis eines „Overshoots“ auf der 22L mit dem anschließenden Fehlanflugverfahren eingehen wollte? Um nicht missverstanden zu werden: dies soll kein Vorwurf gegenüber der American-Besatzung sein. Sie wird für ihr Handeln durchaus nachvollziehbare Gründe gehabt haben. Aber es stellt sich die Frage, ob sie an diesem Tag den Spagat zwischen der Wirtschaftlichkeit und einer sicheren Flugdurchführung, in diesem Fall die Notwendigkeit, sich rechtzeitig für ein „Alternate“ zu entscheiden, nicht geschafft hat?

Auf der anderen Seite muss natürlich auch das Verhalten der Controller kritisch betrachtet werden. Denn ein wichtiges Kriterium bei der Festlegung der „Runway-in-Use“ sind Windrichtung und Windstärke. Sowohl in Houston als auch in New York wäre es sinnvoller gewesen, eine andere Betriebsrichtung festzulegen. Allerdings gibt es für die Controller noch andere Gründe, sich für die „Runway(s)-in-Use“ zu entscheiden. Einer davon ist eine optimale Betriebsabwicklung. Deshalb ist aus diesem Grund sowohl die Entscheidung der Controller in Houston als auch die ihrer Kollegen in New York durchaus nachzuvollziehen. In Houston wären die beiden Parallelpisten 15L/33R bzw. 15R/33L unter Berücksichtigung der Windrichtung wohl die bessere Lösung gewesen. Allerdings ist der Abstand zwischen den beiden Pisten so gering, dass sie für einen gleichzeitigen Parallelbetrieb nicht geeignet sind. Ganz anders sieht es für die anderen Pisten aus. Sie liegen weit genug auseinander und stehen für eine optimale Verkehrsabwicklung. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass sich die Controller für diese Konstellation entschieden haben. Zumal der Nordostwind nur mit zehn Knoten als nicht besonders stark angesehen wurde.

Dass sich die New Yorker Controller trotz des starken Nordwestwindes nicht für die 31R, sondern für den Betrieb auf den Pisten 22L und 22R entschieden haben, ist irgendwie zu verstehen. Bekanntlich stand die Hauptpiste 31L nicht zu Verfügung, so dass die Abwicklung des nicht gerade geringen Verkehrsaufkommens auf nur einer Piste zu großen Verzögerungen geführt hätte.

Dass die Controller in beiden Fällen einer effizienten Verkehrsabwicklung den Vorrang gegeben haben, ist aus wirtschaftlichen Gründen durchaus zu verstehen. Denn nicht nur die Controller in den USA sehen sich gezwungen, den Spagat zwischen der erforderlichen Sicherheit und einer effektiven Verkehrsabwicklung zu meistern. Dass die Sicherheit dabei immer im Vordergrund stehen muss, versteht sich von selbst. Bei der Diskussion, wie man die Kapazität der Flugsicherung und der Flughäfen noch steigern kann, darf dies nicht in den Hintergrund treten.

„NextGen“ in zeitlichem Verzug

Um den prognostizierten Zuwachsraten im zivilen Luftverkehr entsprechen zu können, setzen die Flugsicherungsdienstleister weltweit auf neue Systeme und Verfahren. Während Europa SES und SESAR vertraut, sehen die USA ihre Zukunft im „Next Generation Air Transportation System“, das unter dem Begriff „NextGen“ bekannt geworden ist. Die FAA misst dem große Bedeutung zu und hat deshalb ein „Joint Planning and Development Office (JPDO)“ eingerichtet. Der Controllerverband NATCA strebt dabei eine Partnerschaft mit der FAA an, um seine Erfahrung bei der Entwicklung neuer Technologien und Verfahren einbringen zu können. Wobei er großen Wert darauf legt, dass die neuen Verfahren und Systeme auch funktionieren und vor allem, dass sie sicher sind. „We want them to work and we want them to be safe“, meint Doug Church von der NATCA.

Obwohl „NextGen“ in seiner endgültigen Form erst im Jahr 2025 in Betrieb gehen soll, werden die ersten Fortschritte bereits im Zeitraum von 2012 bis 2018 erwartet. Glaubt man den offiziellen Ankündigungen, dann können die Airlines in absehbarer Zeit mit einer effizienteren Verkehrsabwicklung rechnen. Ob die Flughäfen dann auch die entsprechenden Kapazitäten schaffen können, steht allerdings auf einem anderen Blatt.

Nun hat das Verkehrsministerium darauf hingewiesen, dass die FAA, sollte sie nicht weitere Anstrengungen unternehmen, dieses ehrgeizige Ziel nicht erreichen wird. Zumindest nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt. In seinem Memorandum vom 16. Juni weist das „Department of Transportation (DoT)“ auf die Probleme hin, die von der FAA noch gelöst werden müssen. So wird kritisiert, dass die FAA noch keine strengen Richtli-

nien zur Kostenkontrolle und für den erforderlichen Zeitplan erlassen habe und dass sie ihr „Acquisition Management System (AMS)“ noch nicht den zu erwartenden Herausforderungen angepasst habe. Mit ihrem Bemühen, sich auf individuelle Programme zu konzentrieren, habe die FAA manchmal Probleme, die Einführung unterschiedlicher, unabhängiger Vorhaben zu integrieren und die daraus entstehenden Risiken richtig einzuschätzen. Desweiteren müsse die FAA nach Meinung des DoT die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen verbessern. Zwar arbeitet sie bei der Entwicklung von „NextGen“ mit der NASA zusammen, aber das sei nicht ausreichend. Wichtig wäre, auf die Erkenntnisse des Verteidigungsministeriums speziell auf dem Gebiet satellitengestützter Präzisionsanflugssysteme und dem Betrieb elektronischer Netzwerke (net centric operations) zurückzugreifen. Wobei das natürlich so eine Sache ist. Bekanntlich lassen sich die Militärs nicht so gerne in die Karten schauen und sie tun sich immer etwas schwer, ihre Forschungsergebnisse anderen Stellen zur Verfügung zu stellen.

Fünf Empfehlungen hat das DoT der FAA auf den Weg gegeben. Darunter werden die Abhängigkeiten zwischen Systemen, Verfahren und der Ausbildung ebenso aufgeführt wie die Probleme, die sich bei der Änderung von Luftraumstrukturen sowie bei den Aufgaben der Controller und Piloten ergeben werden. Noch vor der Veröffentlichung des Memorandums haben sich Vertreter des DoT und des JPDO getroffen, wobei die letzteren den Empfehlungen in vollem Umfang zugestimmt haben. Wie und in welchem Umfang das JPDO bzw. die FAA diese umsetzen wird, wird sich zeigen. Deshalb ist nicht auszuschließen, dass Controller, Piloten und Airlines auf die Segnungen des „NextGen“ etwas länger als erhofft warten müssen. *WeFis*

→ Länger warten auf „NextGen“
Photo: H. M. Helbig



Ein Denkmal für Flug 870 – in Bologna steht eine Gedenkstätte für einen Massenmord

Bericht
und Fotos:
Stefan Tröndle

Es ist ein umgebautes, altes Straßenbahndepot in den Randbezirken von Bologna, das an einen von Italiens größten Skandalen erinnert. Das „Museo per la memoria di Ustica“ – Museum zur Erinnerung an das Unglück von Ustica.

Vor dreißig Jahren war vor dieser Mittelmeer-Insel eine DC9 der Fluglinie Itavia mit 81 Menschen an Bord abgestürzt. Überlebende gab es keine. Alle Ermittlungen zur Unfallursache wurden von staatlicher Stelle massiv behindert, Beweismaterial vernichtet. Als nach sieben Jahren doch noch die Überreste des Jets aus mehr als 3000 Metern Tiefe geborgen werden konnten, wurden die Teile von Unfallermittlern zusammengesetzt.

Man fand Spuren von militärischem Sprengstoff – außen – ein Untersuchungsrichter stellte gegen alle

Widerstände fest: Der Jet wurde auf dem Flug von Bologna nach Palermo abgeschossen (siehe Kasten). Dann passierte jahrelang nichts, die Katastrophe gilt offiziell nach wie vor als ungeklärt. Die Flugzeugtrümmer lagerten in einem Hangar auf der Militärbasis Pratica di Mare. Die Angehörigen der Opfer, die sich zusammengeschlossen hatten, forderten ein Mahnmal. Eine Gedenkstätte, einen Ort zum Trauern. Elisabetta Lachina, die am 27. Juni 1980 ihre Eltern verloren hat, sagt: „An diesem Abend waren mein Papa Giuseppe und meine Mama Giulia an Bord der Itavia-DC9. Jeder Passagier an Bord dieses verdammten



Flugzeugs hatte nicht nur einen Namen, er hatte auch jemanden der zuhause auf ihn wartet.“

Und genau das war schließlich der Ansatz, der bei der Einrichtung des Museums realisiert wurde. Denn die Überreste des Flugzeugs wurden nach Bologna gebracht, aufgestellt und vom Künstler Christian Boltanski, durch Installationen ergänzt, die den Opfern eine Identität geben, das Erinnern erleichtern. „Die Installation umfasst zwei grundlegende Elemente“, sagt der Chef der Kunstmuseen von Bologna, Gianfranco Maraniello, „einerseits die große Ehrfurcht vor dem Gerippe des Flugzeugs und andererseits auch eine Art Unterschlagung. Es gibt nämlich keinerlei Zugeständnis an Voyeurismus. Boltanski hat alles verschwinden lassen, was die Intimität der Opfer angeht. Es wurden ja auch Kleider und Gegenstände geborgen, aber die werden alle in sargähnlichen überdimensionalen Koffern aufbewahrt“. Diese schwarzen Pakete wurden um das Flugzeugwrack drapiert.

Von den gefundenen Gegenständen gibt es nur Fotos, schwarzweiß, in einem Begleitbuch. Die Nüchternheit macht viel deutlicher, wie sehr diese Fundstücke für einzelne Personen stehen. Zudem hat der Künstler 81 schwarze Spiegel für die 77 Passagiere und vier Besatzungsmitglieder von Flug 870 an die Wände des Museums gehängt – wer daran vorbei geht, sieht einen Menschen, aber ohne das Bild genau zu erkennen. Zusätzlich hängen hinter jedem Bild kleine Lautsprecher, aus denen zufällige Sätze ertönen – geflüstert, so dass man die Stimmen nicht identifizieren kann. Dieses Sinnbild für die Seelen der Verstorbenen zeigt: rein theoretisch hätte es jeden treffen können. Es ist die Kombination von Realität und Kunst, die dem Besucher die Nackenhaare aufstellt. Einerseits das zusammengesetzte Flugzeug, an dem sogar noch Logos und Schriftzüge gut erkennbar sind – selbst die Türen der Notausgänge wurden wieder eingehängt, andererseits eine Lichtinstallation. Quer durch den Raum hängen nackte schwarze Stromkabel mit über-

dimensionalen Glühbirnen, deren Funktion Museumschef Maraniello so erklärt: „Jedes Licht ist einer vor Ustica umgekommenen Person gewidmet, diese Lampen leuchten langsam auf und verlöschen wieder, wie ein gemeinsamer Herzschlag, oder besser – wie ein Atemzug“. Unmittelbar wird einem klar: Dies ist ein Mahnmal für einen Massenmord. Umso mehr fragt man sich, wie es eigentlich möglich ist, so etwas in einem, auch durch staatliche Zuschüsse finanzierten, Museum zu zeigen, wo doch staatliche italienische Stellen jahrelang alles versucht haben, um die Aufklärung des Falles zu verhindern. Die Kunst bietet da vielleicht die Gelegenheit, das Unaussprechliche auszusprechen, so Gianfranco Maraniello, leider nicht im poetischen Sinne, eher in einer anderen Form. In der eines andauernden ausdrücklichen Statements: staatliche Stellen haben offenbar nicht das gemacht, was sie hätten machen können. Im Himmel über Ustica sind vor 30 Jahren 81 Menschen gestorben. Das Museum in Bologna, das an ihren Tod erinnert, ist mit Sicherheit eine der eindrucklichsten Gedenkstätten der Welt.



Photos: MAMbo





Um den Absturz von Flug 870 am 27.6.1980 kursieren zahlreiche Verschwörungstheorien. Außer den Sprengstofffunden nach der Bergung des Wracks kam heraus, dass am fraglichen Abend mehrere NATO-Jagdflugzeuge und ein Awacs-Radaraufklärer in dem Gebiet unterwegs waren. Außerdem solle ein weiteres Flugzeug in der Luft gewesen sein, an Bord angeblich Libyens Staatschef Ghaddafi, dazu einige libysche Mig-Kampffjets. Einer davon soll sich im Radarschatten der DC9 versteckt haben. Die Vermutung liegt nahe, dass der mit Verspätung gestartete Itavia-Jet in einen Luftkampf oder einen Angriff auf Ghaddafi geriet oder verwechselt wurde. Untersuchungsrichter Rosario Priore stellte in seinem Abschlußbericht fest: Die Maschine wurde abgeschossen. Heute sagt er zur staatlichen Vertuschungsaktion: „Sie müsstet mal sehen, wie viele Beweismittel wir nicht bekommen haben. Die seltsamsten Dinge.“

Dienstbücher der Luftwaffe, aus denen die Seite von diesem Abend mit dem Rasiermesser rausgetrennt wurde. Die Radaraufzeichnungen von den Minuten des Absturzes der Itavia-DC9 und von denen danach. Man spricht davon, dass da jemand seine Hände drin hatte, es gab wohl eine Art Befehl, die wichtigsten Proben zu vernichten, alle, die auf eine andere Unglücksursache hinweisen, als auf Materialermüdung oder einen Sprengsatz.“ Aber auch Priore hat keine endgültigen Beweise, unter anderem weil es zu einem merkwürdigen Zeugensterben kam, was Ustica sogar in Zusammenhang mit der Flugtag-Katastrophe von Ramstein bringt. Am Abend des Absturzes waren nämlich die italienischen Militärpiloten Ivo Nutarelli und Mario

Naldini mit ihrem Kampffjet im Anflug auf Grosseto. Priore bestätigt: „Sie müssen etwas seltsames gesehen haben, weil sie sofort zur Basis umgekehrt sind, und das in kompletter Funkstille, sie haben den Notfallcode ausgelöst und sind sogar Dreiecke geflogen um zu signalisieren, dass da etwas nicht stimmt“.

Kurz nachdem Priore sie als Zeugen befragen will, kommen sie in Ramstein ums Leben – beide flogen inzwischen bei der Kunstflugstaffel „Frecce tricolori“. Wussten sie etwas, was sie nicht hätten wissen sollen? Zudem stieß Richter Priore auf andere ungeklärte Todesfälle. Der Fliegerarzt der beiden hatte sich umgebracht. Der Kommandant ihrer Basis starb bei einem Autounfall. Einen Radarlotsen hatte man erhängt an einem Baum gefunden. Der Offizier einer anderen Radarstation starb im Alter von 32 an einem Herzinfarkt. Journalisten, die den Fall anlässlich des Jahrestages untersucht haben, riet Italiens Ex-Staatspräsident Cossiga im Mai 2010 allen Ernstes, besser ins Ausland zu gehen, sonst könnte ihnen etwas zustoßen, eine Lebensmittelvergiftung oder ein Zusammenstoß mit einem LKW. Sein aktueller Nachfolger Giorgio Napolitano hat jedoch vor kurzem gefordert, den Fall endlich aufzuklären. Er sagte, es gebe „Spuren einer Verschwörung, vielleicht auch eine internationale Intrige“. Anfang Juli hat Italien nun 30 Jahre nach dem Unglück vier internationale Rechtshilfeersuchen gestellt, an die USA, Frankreich, Belgien und auch Deutschland – zum ersten Mal. Dass der Fall dadurch aufgeklärt werden kann ist, aber eher unwahrscheinlich.

www.museomemoriaustica.it



Die Ferienmacher – eine satirische Typologie:

König der Papierflugzeuge

Der Netzplaner

Sie sind die Macher unseres Reiseglücks, gehören zum Fliegen so sehr wie Lotse und Pilot. Von der Stewardess bis zum Wartungstechniker, vom Netzplaner bis zur Check-In-Fee: eine satirische Typologie. Diesmal: der Netzplaner.

Eigentlich ist er schuld an allen Verspätungen. Weil er mal wieder nicht geahnt hat, wie lange die unkomplizierte Übung dauert, mit 130 Mann in ein Flugzeug einzusteigen und sich hinzusetzen. Weil er die Rechnung ohne die fehlende Ersatz-Schraube im Werkzeugkasten des Wartungstechnikers gemacht hat. Weil er den Gegenwind und das Gewitter nicht auf dem Zettel hatte. Weil er ohne die Frühstückspause des unterbesetzten Lotsen kalkuliert hat. Und weil er schon wieder nicht parat hatte, dass der durchschnittliche Tag es nur auf 24 Stunden bringt und man es auch mit aller Macht nicht schafft, einen fünften fünfständigen Umlauf einer Maschine hineinzupressen.

Der Netzplaner einer Airline ist es, der den Passagieren seiner Firma einen Flugplan beschert – und den Mitarbeitern des eigenen und zahlreicher fremder Unternehmen die Probleme, die damit verbunden sind. Während sie zu retten versuchen, was zu retten ist, Slots zerren und pressen und bei manchem Rollweg eine mäßig seriöse Abkürzung fahren, hockt er längst wieder in seinem stillen Kämmerlein und arbeitet am Flugplan des nächsten Halbjahres.

Der soll, sagt der Netzplaner, natürlich im Interesse aller „weiter optimiert“ werden. Was er damit meint: Die Flotte soll noch mehr Zeit am Himmel verbringen, und ein halber Umlauf mehr pro Maschine und Tag wäre eigentlich nicht schlecht. Wie das gehen soll? Da werden die anderen schon eine Lösung finden müs-

sen. Er könne ihnen ja nicht alles abnehmen. Schließlich sollen sie sich nicht immer so anstellen.

Was man dem Netzplaner lassen muss: Trotz mancher Widrigkeit im Detail ist er durchaus ein echter Krack. Denn das, was er da über Zeitzonen, Flugkorridore, Kapazitätsobergrenzen und Widrigkeiten der tatsächlich zugeteilten Slots hinweg zusammenrechnet, ist höhere Mathematik. Und ein bisschen Recht hat er ja auch: Ginge nicht dauernd irgendwas kaputt und hätten die anderen Airlines nicht ständig Verspätung und brächten dadurch die Abläufe am Boden wie in der Luft durcheinander, würde ja alles perfekt funktionieren. Und wären da nicht die Passagiere, die den ganzen Laden aufhielten, ihr doofes Handgepäck nicht schnell genug in den Fächern über den Sitzen verstaubekämen und auch sonst in Person von Haus aus sperrig wären, dann sähe es in der Fliegerwelt doch schnell sehr viel besser aus. Dann könnte man wieder etwas geben auf die mühsam errechneten Flugpläne. Spötter verehren ihren Netzplaner als König – als König der Papierflugzeuge.



von
Helge Sobik

Bilanz CGN: viele Einbrüchen, jedoch Plus beim operativen Ergebnis

„Die Einbrüche sind im Geschäftsjahr 2009 geringer ausgefallen als erwartet“ so Michael Garvens, Chef des Köln Bonn Airports. Der Flughafen ist „relativ glimpflich“ davongekommen, vor allem „wegen der Strategie, auf das Low Cost-Geschäft und die Expressfracht zu setzen“.

Rund 9,7 Millionen Passagiere starteten und landeten im vergangenen Jahr in der Wahner Heide, das waren 5,8 Prozent weniger als in 2008. Bei der Fracht sank der Umschlag um 5,1 Prozent auf etwa 559 000 Tonnen. Die Umsatzerlöse verringerten sich um 3,2 Prozent auf 254,6 Millionen Euro, die Einnahmen aus dem „Nonaviation-Bereich“ gingen um 1,7 Prozent auf 75,2 Millionen Euro zurück.

Das operative Geschäftsergebnis weist in 2009 ein Minus von 4,8 Millionen Euro aus, was dennoch eine leichte Verbesserung ist, da in 2008 noch ein Minus von 6,5 Millionen Euro eingefahren worden war. Positiv ausgewirkt hat sich in der jüngsten Bilanz ein umfassendes Sparpaket, mit Maßnahmen wie u. a. Einstellungsstopp, Abbau von Zeitguthaben, die

Beschäftigung von weniger Zeit-arbeitskräften sowie ein effektives Energiemanagement.

Für 2010 rechnet die Geschäftsführung von Köln Bonn Airport beim Passagierumschlag wieder mit einem Ergebnis über der Zehn-Millionen-Marke (plus drei Prozent). Bei der Fracht erhofft sich Garvens sogar einen Zuwachs von rund zwölf Prozent auf 625.000 Tonnen. Dabei helfen soll FedEx, dessen Fracht- und Sortierzentrum in der zweiten Hälfte dieses Jahres den Betrieb aufnimmt. Garvens: „Insgesamt erwarten wir, in 2010 die Verlustzone zu verlassen und eine schwarze Null zu schreiben“. Dabei helfen sollen auch verbesserte Parkmöglichkeiten durch den Neubau des Parkhaus 1 mit 3700 Plätzen (derzeit 1200) für rund 29 Millionen Euro, wovon die ersten 1000 Einstellflächen bereits im Juli 2011 nutzbar sein sollen.

Schließlich will der Airport das Flächenangebot für das Nonaviation-Geschäft weiter vergrößern. Ein Fremdinvestor soll ein neues General Aviation Terminal (2,8 Millionen Euro) für Passagiere von Privatmaschinen bauen. *(wtt)*

skyguide Neues Kollisionswarnsystem auf den Flughäfen Zürich und Genf

Am 31. Mai führten skyguide und der Flughafen Zürich ein neues Boden-Kollisionswarnsystem ein. Die rund zweiwöchige Stabilisierungsphase wurde erfolgreich abgeschlossen. Dasselbe System wurde bereits im letzten Dezember am Flughafen Genf in Betrieb genommen. Skyguide und die Flughäfen Zürich und Genf gehören zu den ersten in Europa, die ein solches System einführen.

Das neue Warnsystem „RIMCAS“ (Runway Incursion Monitoring and Conflict Alert System) unterstützt die FlugverkehrsleiterInnen bei der Überwachung der Bewegungen von Flugzeugen und Fahrzeugen auf dem Pistensystem am Flughafen. RIMCAS wird von verschiedenen Datenquellen gespeist, wie beispielsweise Radare und Sensoren. Auf Basis dieser Daten errechnet das System konstant die Position der Flugzeuge und Fahrzeuge im unmittelbaren Umfeld der Pisten und Rollwege. Es erkennt so frühzeitig mögliche Konflikte und warnt die Flugverkehrsleitenden

im Kontrollturm mit einem akustischen und visuellen Signal. „Mit dem neuen Warnsystem haben wir ein zusätzliches Sicherheitsnetz in Betrieb genommen, das die Tower-Lotsen bei der Verkehrskontrolle unterstützt“, erklärt Urs Ryf, Leiter Operationen der skyguide. *(Über RIMCAS wird „der flugleiter“ in der nächsten Ausgabe berichten.)*

Lange Aufbauphase notwendig

Die Entwicklung eines Boden-Kollisionswarnsystems ist aufwendig und komplex. Am Boden gibt es anders als in der Luft verschiedene mögliche Störquellen wie umliegende Gebäude oder topografische Bedingungen, welche die ermittelten Positionsdaten der Flugzeuge und Fahrzeuge verfälschen können. Der Einfluss dieser Störquellen kann zu Fehlalarmen führen. Um die Zuverlässigkeit der Daten zu gewährleisten, war deshalb vor der Inbetriebnahme von RIMCAS eine lange Aufbauphase mit zahlreichen Tests notwendig. *Quelle: PM*

Salami oder nicht Salami?

von Roman Glöckner

Der Eröffnungstermin des Berlin-Brandenburg-Airport ist verschoben – um sieben Monate auf den 3. Juni 2012. Als Gründe wurden genannt – neue Flüssigkeitsscanner, die den Platzbedarf an den Sicherheitschleusen enorm erhöhen und die Insolvenz einer Planungsfirma für den Innenausbau des Terminals. Es ist müßig, darüber zu spekulieren, ob das nun die wahren oder einzigen Gründe für die Verschiebung sind. Dass die neuen Scanner kommen sollen, war jedenfalls schon länger bekannt. Egal, ich bin mir jedenfalls sicher, dass ein leichtes Aufatmen durch die eine oder andere Abteilung des Flughafens gegangen ist, die nun auch etwas Zeit gewonnen haben, ihre Planungen in die Realität umzusetzen.

Mich stimmt nur die eine oder andere Aussage höherer Verantwortungsträger nachdenklich, die andeuten, dass der 3. Juni 2012 noch nicht das letzte Wort in der Eröffnungsdebatte des Flughafens gewesen sein könnte. Da ist dann die Rede von „immer noch ambitionierter Zeitplan“, oder „Druck auf dem Kessel lassen“, der die Vermutung einer Salamitaktik aufkommen lässt. Liebe Damen und Herren vom Aufsichtsrat – glauben sie bitte nicht, dass sich alle an Planung und Bau Beteiligten hingelegt hätten, wenn sie den Termin noch etwas weiter nach hinten gelegt hätten. Aber was gar nicht ginge und nur noch mehr Kosten und Ärger verursachen würde, ist eine mehrfache – scheinbarweise Verschiebung des Eröffnungstermins. Allein die jetzige Umplanung ist sowohl für die Projekte des Flughafens als auch die der Flugsicherung ein Kraftakt sonderbar gleichen. Für Betriebs- und Technikpersonal des Tower Berlin beispielsweise müssen genau wie für die betroffenen Centerlotsen in Bremen die Schulungen komplett umgelegt werden. Simulatorkapazität in Langen ist knapp und wird den Kollegen der Akademie für Frühjahr 2012 gerade aus den Rippen geschnitten. Das Transitionsteam bekommt neue „Slots“ und, und, und.

Also bitte, tut uns die Salami nicht an und haltet jetzt den 3. Juni!

Apropos 3. Juni 2012. Die Pest haben wir damit geheilt: Wir bekommen sicher keine Probleme mit Schnee und Eis in der Eingewöhnungsphase. Dafür haben wir jetzt die Cholera: Im Juni fängt es richtig an zu brummen über Berlin und Brandenburg. Die verkehrsreichsten Monate stehen bevor. Die Airlines murren, dass die Eröffnung mitten in einen Saisonflugplan platzt. Da könnte es schon passieren, dass der eine oder andere gestresste Manager oder der nach Mallorca strebende Kegelclub vor den verwaisten Toren Tegels auftaucht, anstatt zum südlichen Rand der Stadt zu fahren.

Was mich aber etwas fassungslos zurücklässt ist, dass die geplante Eröffnung sage und schreibe 9

Tage vor der nächsten „Internationalen Luftfahrt Ausstellung (ILA)“ vonstattengehen soll. Dass wir eine ILA mit Flugvorführungen „in eingeschwungenem Zustand“ auf der neuen Südpiste nach guter Planung und mit einigen Zugeständnissen der Airlines zufriedenstellend abwickeln können, kann ich mir ja noch vorstellen – aber neun Tage nach Eröffnung, wo alle Beteiligten noch voll in der Eingewöhnungsphase sind und die ersten Erfahrungen mit dem unabhängigen Parallelbetrieb der beiden Pisten gerade erst gemacht werden, da sollen in Selchow (Süd-West Ecke des Flughafens) Airbus 380, Eurofighter und Patrouille de Swiss mit ihren Displayflügen den halben Tag die neue Südpiste blockieren?! Schon die letzten beiden ILA's liefen nicht ohne großes Verständnis der Schönefelder Platzhirsche easyjet, RYANAIR und germanwings ab. Ich bezweifle aber, dass sich Lufthansa und AIR BERLIN diverse Runden im „Klasdorf-Holding“ gefallen lassen, nur weil „Redbull“ seine DC4 und Eurocopter seinen neuesten Kampfhubschrauber dem staunenden Berliner und Brandenburger Luftfahrtfan zur Vorführung bringen.

Dieser Termin ist politisch gesetzt. Man hat dem BDLI (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie) und der Messe Berlin versprochen, dass die nächste ILA am „Berlin-Brandenburg-Airport“ stattfindet. Auf die Idee, die „Operativen“ bei Flughafen und Flugsicherung im Vorfeld zu konsultieren, ob eine ILA – neun Tage nach Flughafeneröffnung auch durchführbar ist, sind die Entscheider wohl nicht gekommen. Die Verantwortlichen von Flughafen, Flugsicherung und ILA sollten sich sehr schnell an einen Tisch setzen und ein tragfähiges, arbeitbares Konzept für die ILA 2012 ausarbeiten. Sonst sehe ich schwarz, entweder für die Manager und Kegelclubs oder für Eurocopter und AIRBUS.

Was würde ich jetzt nicht alles für 'ne funktionierende Glaskugel geben, die mir den Juni 2012 am neuen Berlin-Brandenburg-Airport vorhersagt.



Airport Magdeburg/Cochstedt Linienflüge bereits ab Oktober 2010 möglich!

Der Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt hat das nächste Etappenziel erreicht. Wirtschaftsminister Dr. Reiner Haseloff und Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre haben den Eigentümern den Betriebsfreigabe-Bescheid zur Aufnahme des Instrumentenflugbetriebes überreicht. Er ermöglicht den Anflug von Cochstedt auch mit Autopilot.

Peter Sølbeck, Miteigentümer des Flughafens, erklärte, dass die ersten Flugziele bereits feststünden. Für den Winterflugplan 2010/11 seien bereits drei Sonnenziele mit jeweils mehreren wöchentlichen Abflügen fest im Programm, ab dem Sommerflugplan (März 2011) kämen mehrere weitere neue europäische und internationale Ziele und mindestens zwei weitere Fluggesellschaften hinzu.

In den nur vier Monaten seit dem Kauf des Flughafens hat die dänische Airport Development A/S auf eigene Kosten bereits 650.000 Euro in die Verbesserung der Technik investiert und zehn neue Mitarbeiter eingestellt. Landen können jetzt Maschinen wie Boeing 737 oder Airbus A 320. Für Peter Sølbeck ist dies der entscheidende Schritt, den Flughafen national und international zu etablieren. Auch die Entwicklung des Flughafens als Ausbildungs- und Trainingszentrum ist nach Angaben des Eigentümers bereits voll im Gange. Vor Ort sind bereits zwei Ausbildungsfirmen tätig – die „gaetan-data Berlin“ sowie die „IPC Institut für Personalberatung und Coaching Magdeburg“. In den an den Flughafen angrenzenden Bauten ist seit dem 1. Juli 2010 zudem der Hotelbetrieb eröffnet, vorläufig mit 18 Betten.

Sølbeck stellte die weiteren Planungen des Flughafens vor. In den kommenden Wochen wird als Übergangslösung eine 1.000 m² große Industriehalle an das bestehende Passagierterminal angebaut. Mit Einbauten wird der Flughafen dafür 1 Mio. Euro investieren. Damit sei die Aufnahme des Passagierflugbetriebes im Oktober 2010 sichergestellt, betont der Airport. Weitere 25 neue Arbeitsplätze sollen so entstehen. Bereits zum Jahreswechsel 2011/2012 soll diese Übergangslösung dann durch einen Neubau ersetzt werden. Die Gesamtkapazität des Passagierterminals beträgt dann mehr als 5.000 m². Investitionsmittel in Höhe von nochmals 2,5 Mio. Euro werden dafür nötig sein.

Alle Kosten werden ausschließlich durch die privaten Eigentümer finanziert. „Wir wollen Cochstedt zu einem modernen und attraktiven Standort für Passagierflüge entwickeln“, so Sølbeck. Schritt für Schritt sollen weitere neue Arbeitsplätze entstehen. *Quelle:PM*

NACHRUF ZUM HINSCHEIDEN EINER VERKEHRSZENTRALE

In den frühen Morgenstunden des 6. Juli 2010 – die Zeiger der batteriebetriebenen Uhr im OP der Verkehrszentrale am Flughafen Frankfurt/Main drehen gegen 6:00 – verschied plötzlich und für alle völlig unerwartet das gesamte Fraport-IT-Netzwerk.

Somit auch sämtliche Überwachungs- und Steuerungssysteme der Verkehrszentrale. Ihrer elektronischen Arbeitsmittel zur Gänze beraubt – hierunter fielen der Vollständigkeit halber auch zwei von zwei Sicherungs/Back-Up Systemen und alle Druck- und Kopierstationen des Betriebsraums – konnten die vier diensthabenden Disponenten den Kollaps nur noch „manuell“, soll heissen, „auf Sicht“ und in engster telefonischer Kooperation mit den Lotsen der Vorfeldkontrolle aufhalten.

Dies auch nur der Tatsache geschuldet, eine Verkehrszentrale in exponierter zentraler Lage mit hervorragender Sicht über das Vorfeld zu besitzen. Die gewohnt effektive Informationsweitergabe über freie Ressourcen, also Stellplätze, war indes nur noch stark verlangsamt und eingeschränkt möglich. Den

Behinderungen angepasst, wurde von der Vorfeldkontrolle eine Inbound-Steuerung veranlasst, dank der auf Positionierungsseite ein komplettes Zu- und Überlaufen verhindert wurde. Kaum auszumalen, wie dies noch hätte vermieden werden können, wenn die Systeme zur verkehrsreichsten Inboundphase mehr als die gefühlt endlosen drei Stunden leblos geblieben wären. Schlimmer geht's nimmer... aber ja doch:

Arbeiten auf Sicht ist der Fraport ihr Ding nicht! Naive Leser mögen aus den Umständen des beschriebenen IT-GAUs schliessen, die selbsternannten weltweiten Airportmanager aus Frankfurt seien über eine Infrastruktur glücklich, dank der Mitarbeiter auch unter widrigsten Umständen Flugverkehr aufrecht erhalten können – in Zukunft verzichtet Fraport mutwillig auf ein notwendiges grossmöglichstes Sichtfeld seiner Positionierer in der Verkehrszentrale.

Bereits Ende 2009 berichteten wir in Ausgabe 4 vom „Flugleiter“ über die Fähigkeit von Fraport, das Unmögliche möglich zu machen: Die Verlegung der Verkehrszentrale weg vom Vorfeld, ab in die zweite

AIRPORTS



Baureihe, weit nach unten und ohne Sicht auf den Rollverkehr und Abstellplätze.

Wachgerüttelt vom Nachhall der plötzlich offenbaren Planungsmalaise, begab sich die Führungsebene der zuständigen Konzernsparte FBA Flug -Terminalbetrieb/Ausbau auf die Suche einer geeigneteren Alternative zum bewährten Standort. Mit Erfolg – bereits wenige Wochen später wurde, den um ihre Sicht/Arbeitsbedingungen besorgten Mitarbeitern der Verkehrszentrale, ein neuer Platz an Stelle des ehemaligen DLH-HubControlCenters präsentiert. Eine 1A-Lage, die FBA-AF bereits per email zugesagt und bestätigt schien.

Das Szenario, neben der organisatorischen Trennung von den Abteilungskollegen der Zentralen Vorfeldkontrolle, auch noch einen sichtlosen Arbeitsplatz schultern zu müssen, war offenbar Vergangenheit.

Bekanntermaßen holt einen die von Zeit zu Zeit wieder ein: Nur drei Monate später rudert die Leitungsebene bereits kräftig zurück – der avisierte Standort sei nicht sicher zuzusagen – wegen Unklarheiten beim derzeitigen Nutzer DLH, die dort noch ihre Tower-Lounge betreibt und eventuell weitere Nutzungsansprüche geltend machen könne. Dumm, dass neben zerplatztem Plan B nun gleichzeitig auch modifizierter Plan A, mit Standort in zweiter Reihe, keine Aussicht

Airport Dortmund Experten aktualisierten Gutachten zur Flughafen-Entwicklung

Die Flughafen Dortmund GmbH hat in den vergangenen Monaten die Gutachten zur Entwicklung des Airports ab 2010 von unabhängigen Experten aktualisieren lassen. Danach braucht der Airport um am Luftverkehrsmarkt dauerhaft bestehen zu können, schnell eine Anpassung der Betriebszeit bis 23.00 Uhr und den Start in die Zulassungsverfahren für eine Verlängerung der Start- und Landebahn von bisher 2000 auf 2300 Meter.

Laut Gutachten würde die Anpassung der Betriebszeit mit rund sechs Millionen Euro vergleichsweise

wenig kosten aber viel bringen: Spätestens im Jahr 2025 bis zu 1,1 Millionen mehr Passagiere pro Jahr, das entspricht rund 3,4 Millionen oder etwa 54.000 Flugbewegungen. Die Verlängerung der Start- und Landebahn um 300 Meter würde sich ebenfalls positiv auf die kommenden Bilanzen auswirken, da die bisherigen 2000 Meter (davon dürfen lediglich 1700 Meter für Landungen benutzt werden) zu kurz für den Mittelstreckenverkehr sind. Weder Maschinen aus der Airbus A320- noch der Boeing B 737-Familien können deshalb zur Zeit bei widrigen Witterungsbedingungen voll beladen starten oder landen. (wtt)



auf Fenster mit Aussicht mehr zuließe. Der Einzug in ein höheres Gebäudegeschoss an neuem Standort sei „mit nicht zu vertretenden Mehrkosten in der Bauausführung“ verbunden. Pikant wird dieser Planungs(un)fall noch dadurch, dass die Obere Etage dereinst von jener Führungskraft „bearbeitet“ werden wird, die heute und morgen auch über die Verortung der Verkehrszentrale entscheiden darf. Ein klassisches Beispiel eigentlich angelsächsischer upstairs vs. downstairs Kultur, die in hiesigen Breiten seit dem „Haus am Eaton Place“ zum Begriff wurde. Was bei Betrachtung insulaner Exzentrik vielleicht noch unterhaltend wirkt, wird bei Analyse von Entscheidungsprozessen im Hause Fraport, nicht zuletzt Betreiberin der verkehrsreichsten kontinentalen Transit-Drehscheibe im Weltluftverkehr, zum Trauerspiel.

Die Umsetzung eines alten Planes zur Schaffung einer „Integrierten Leitstelle“ für Verkehrszentrale,

Verkehrsdatenzentrale sowie Fluglärmstelle wird wider bekundeten besseren Wissens an flugverkehrsfernem Ort vollstreckt. Auch wenn längst die Sinnlosigkeit eines solchen Projektes offenbar wird – hat sich doch bereits die Abteilung „Fluglärm“ aus der Klammer „Leitstelle“ befreit und bleibt an bewährtem, pistennahen Standort.

Ein Wechsel, den auch die Verkehrszentrale ziehen sollte – gibt es aktuell doch Überlegungen, den derzeitigen Standort „Alter Tower“ nicht der Abrissbirne zufallen zu lassen sondern ihn vielmehr als historisches Denkmal zu erhalten. Belebte Geschichte scheint greifbar -fehlt nur der Wille und Mut zur Repositionierung der Verkehrsdisponenten am Flughafen Frankfurt. In der gängigen Erkenntnis, dass totgesagte länger leben, liegt die Hoffnung für die Verkehrszentrale der Fraport AG.

Angus Hudson

AIRPORTS



Bréguet Atlantic Abschied von einer alten Dame

Mit dem 20. Juni stand der Abschiedstermin von der Bréguet Atlantic seit langem fest. Dennoch war es für die Angehörigen des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin“ (MFG 3 GZ) und ganz besonders für die ehemaligen Besatzungen nicht so einfach, sich von dem „Flüsternden Riesen“ zu trennen. Schließlich war die Atlantic mehr als 40 Jahre lang als Patrouillenflugzeug, U-Bootjäger und elektronischer Aufklärer (SIGINT) beim MFG 3 von Nordholz aus eingesetzt worden. Das verbindet, und deshalb wollten die Marineflieger das letzte noch betriebene Exemplar mit dem Kennzeichen 61+03 nicht so einfach in den Ruhestand schicken. Mit dem „Air Day 2010“, einer durchaus sehenswerten Airshow, fand man für den letzten Flug auch den richtigen Rahmen. Die alte Dame war denn auch der Star des Tages. Bei welcher es sich um eine SIGINT-Version handelte; als Patrouillenflugzeug und U-Boot-Jäger war die Atlantic schon vor längerer Zeit von der Lockheed P-3C „Orion“ abgelöst worden.

Nach ihrer letzten Landung in Nordholz begleiteten zwei Sea Lynx – Hubschraubern die 61+03 zu ihrem

Abstellplatz. Nachdem der Kommandant seinem Geschwaderkommodore mit einem „Mission completed“ den erfolgreichen Abschluss des letzten Fluges meldete und das Flugzeug unter den Klängen von Andrea Bocellis „Time to say Good Bye“ verabschiedet wurde, da mussten selbst die gestandenen Marineflieger mit den Tränen kämpfen. Wenige Tage davor war die Maschine von der Côte d’Azur zurückgekommen, wo sie an der 100-Jahr-Feier der französischen Marineflieger teilgenommen hatte.

Nun wartet die Schrottpresse auf die Maschine. Allerdings soll sie nicht völlig verschrottet werden. Einige Teile werden an das Luftschiff- und Marineflieger-Museum Aeronauticum in Nordholz und an die Marinefliegerlehrammlung abgegeben. Und ganz in Vergessenheit wird die Bréguet Atlantic auch nicht geraten. Schließlich befinden sich einige Exemplare in diversen Luftfahrtmuseen (unter anderem beim Dornier-Museum in Friedrichshafen), und ein Exemplar (61+06) dient als „Gate Guard“ an der Hauptwache des Fliegerhorstes Nordholz. *WeFis*

→ Von zwei Sea Lynx-Hubschraubern begleitet rollte die Bréguet Atlantic zu ihrem Abstellplatz.
Photo: PIZ Marine



→ Die Flugshow wurde in Zusammenarbeit mit den Red Bulls gestaltet – zwei T-6 am Himmel von Friedrichshafen.
Photo: W. Fischbach



AIRPLANES

Klassikwelt Bodensee – Oldtimershow mit Luftfahrtanhängsel

Die „Klassikwelt Bodensee“, die dieses Jahr vom 3. bis 6. Juni zum dritten Mal in Friedrichshafen stattgefunden hat, wird nicht nur internationaler, sondern auch immer erfolgreicher. 43.000 Besucher zählte der Veranstalter in diesem Jahr. Allerdings dürfen Luftfahrtenthusiasten etwas enttäuscht gewesen sein. Denn obwohl die Messeleitung ein Treffen von Oldtimern zu Lande, zu Wasser und zu Luft versprochen hatte, die Landfahrzeuge waren eindeutig in der Überzahl. Wobei es sich dabei um Fahrzeuge handelte, die sich auf der Straße fortbewegen. Die Luftfahrt spielte eigentlich nur eine Statistenrolle. An diesem Befund kann auch die Tatsache, dass täglich eine rund einstündige Flugshow geboten wurde, nichts ändern. Denn von den zwölf Messehallen mit ihren insgesamt 85 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche hatte man der Luftfahrt lediglich eine Halle (A3) zugestanden, die sie sich dazu hin noch mit historischen Booten teilen musste. Für Luftfahrtfreunde bzw. -interessierte ist dies ein krasses Missverhältnis. Und daran ändert auch nichts, dass einige der fliegenden Oldtimer wie DC-6, DC-3, Ju52 oder B-25 aufgrund ihrer Größe nicht oder nur sehr schwer in einer Messehalle Platz gefunden hätten.

Die Airshow war in Zusammenarbeit mit den Red Bulls gestaltet worden. Das war eine ganz gute Idee, denn schließlich stehen die fliegenden Bullen für Qualität. Für die Zuschauer war vor einer Halle eine Tribüne aufgebaut worden, von welcher sie die Flugmanöver beobachten konnten. Allerdings befand sich zwischen dieser Tribüne (die ohnehin viel zu klein war) und dem Flughafengelände ein Messerundkurs für die Boliden der Straße, die während der Flugdarbietungen vor den Zuschauern vorbeibrausten. Dazu kam, dass sich diese Tribüne auf der Messe und eben nicht auf dem Flughafengelände befand und die Zuschauer das Geschehen daher nicht direkt vor Ort verfolgen konnten. Bei anderen Luftfahrtveranstaltungen wie zum Beispiel auf der ILA oder beim Oldtimertreffen auf der Hahnweide ist dies wesentlich besser gelöst. Vielleicht sollte sich die Messeleitung da noch etwas einfallen lassen. Zumal zukünftig die Airshow nur noch während der „Klassikwelt Bodensee“ und nicht mehr bei der AERO stattfinden soll. Da stellt sich schon die Frage, ob es sinnvoll ist, eine der größten und bekanntesten Luftfahrtmessen für die Allgemeine Luftfahrt ohne Airshow abzuhalten?

WeFis

Zeppelin „Eureka“ bricht Rekord

Am Dienstag, den 25. Mai 2010, unternahm der Zeppelin „Eureka“ einen Langstreckenflug über mehr als neun Stunden von San Francisco Bay nach San Diego. Dabei wurde der bei der FAI bislang gelistete Streckenrekord für moderne Luftschiffe um 626 km übertroffen. Die offizielle Bestätigung und Eintragung des Rekords wird noch erwartet.

Mit dem Flug von San Francisco nach San Diego wollte Airship Ventures, Betreibergesellschaft des Zeppelin „Eureka“, den beim internationalen Luftsportverband FAI gelisteten Streckenrekord moderner Luftschiffe übertreffen. „Ja, wir haben den Rekord gebrochen“, bestätigte Alexandra Hall, Geschäftsführerin von Airship Ventures, freudig das Ergebnis des Langstreckenflugs. „Für die offizielle Anerkennung des Rekords durch die FAI wird jedoch noch einige Zeit benötigt“, so Hall weiter.

Der Zeppelin „Eureka“ hob um 7:03 Uhr Ortszeit in Moffet Field (San Francisco Bay) ab. Sein Weg nach San Diego führte entlang der kalifornischen Küste. Neben den traumhaften Stränden von Santa Barbara, Santa Monica, Long Beach und Malibu überflog der Zeppelin beispielsweise auch die Pferderennbahn in Del Mar sowie einen Stützpunkt der US Marine in Oceanside. Nach über neun Stunden Flugzeit setzte der Zeppelin dann am Flughafen Brown Field zum Landeanflug an.

Die Flugstrecke von San Francisco bis San Diego umfasst insgesamt 740 km. Aktuell listet die FAI eine Flugstrecke von 626 km als Rekord für Langzeitflüge

moderner Luftschiffe. Ein russisches Team legte diese Distanz am 14. August 2008 mit dem Prallluftschiff AU-30 zurück.

Das gesamte Zeppelin Team in Friedrichshafen gratuliert zum Erfolg des Langstreckenflugs. Thomas Brandt, Geschäftsführer der Deutschen Zeppelin-Reederei: „Wir freuen uns natürlich mit Airship Ventures und sind stolz auf die bewährte Technik des Zeppelin NT. Insbesondere freut uns auch, dass mit Oliver Jäger einer unserer Piloten an Bord war und zu diesem Erfolg vor Ort beigetragen hat.“

Über Airship Ventures

Airship Ventures Inc., wurde 2007 in Kalifornien, USA gegründet und ist eine Firma in Privatbesitz, mit dem Ziel Zeppelin NT Luftschiffe in den USA für kommerzielle Passagierflüge, wissenschaftliche Einsätze sowie Werbe- und Medieneinsätze zu betreiben. Airship Ventures Inc. ist die einzige Fluggesellschaft in der Luftschiffahrt in den USA. 2008 kaufte Airship Ventures einen Zeppelin NT, hergestellt von der ZLT Zeppelin Luftschifftechnik GmbH & Co KG. Als „Nr. 4“ verließ dieser Zeppelin NT das Werk in Friedrichshafen, um dann in Amerika auf den Namen „Eureka“ getauft zu werden. Neben „Eureka“ sind noch zwei weitere Zeppelin NT weltweit im Einsatz: in Tokio sowie in der Geburtsstadt der Zeppeline, Friedrichshafen am Bodensee.

Quelle: PM



BREMENFLY – neues Management und neue Ziele

Vielleicht ist dem einen oder anderen Lotsen im Kollegenkreis schon häufiger eine Boeing 737-400 im deutschen Luftraum aufgefallen, die das Callsign "Borgward" (ICAO code: BFY) auf ihren Flügen verwendet. Norddeutscher Tradition verbunden handelt es sich dabei um die Airline Bremenfly, die den Namen der großen Bremer Automarke seit ihrem Erstflug am 20. Mai 2009 als Rufzeichen für ihre Flüge nutzt.

Während der erste Umlauf die 737-400 D-ABRE noch zum UEFA-Pokal-Finale von Bremen nach Istanbul führte, sind die Umstände des gegenwärtigen Flugprogramms etwas trivialer: Im Sommer 2010 werden vor allem ethnische Charterflüge ab Deutschland durchgeführt. Dabei wird das erste Flugzeug, die oben genannte D-ABRE, ab Berlin-Schönefeld unter anderem mehrmals pro Woche nach Tel Aviv eingesetzt. Im Subcharter war man bereits für Israir auf dieser Strecke tätig.

Seit dem 16. Juni verfügt Bremenfly über eine zweite Boeing 737-400, die D-ABRF (ein ehemaliges Flugzeug der Olympic Airways), die in Düsseldorf stationiert, besonders häufig Richtung Türkei eingesetzt wird: Adana, Izmir, Istanbul, Trabzon, Elazig, Kayseri und Gaziantep gehören zu den Zielen, die im Sommer als Vollcharter – in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter Air Düsseldorf – angefliegen werden. Seit dem 7. Juli zählen mit Erbil und Suleymaniya auch zwei Destinationen im Irak zum Düsseldorfer Flugprogramm. Neben den regelmäßigen Charterflügen

können die beiden Boeings, deren Wartung durch Lufthansa Technik erfolgt, auch für Ad-hoc-Aufträge gemietet werden.

Ambitioniertes Sommerprogramm

Dass die Airline ein solch ambitioniertes Sommerflugprogramm durchführen würde, war zu Beginn des Jahres noch gar nicht absehbar. Denn die Flugbetriebsgenehmigung hatte man, bedingt durch einen Management- und Strategiewechsel, vorübergehend ruhen lassen. Die „alte“ Bremenfly hatte zwar durch große Pläne, aber nur geringen Flugbetrieb gegläntzt. Ende April 2010 ging Bremenfly zwar noch mit altem Namen, aber neuem Heimatflughafen Berlin-Schönefeld wieder an den Start. Der Flughafen bot mit seinem 24-Stunden-Flugbetrieb die perfekte Basis für ein Unternehmen, das seine Flugzeuge zu jeder Tages- und Nachtzeit einsetzen und damit gewinnbringend nutzen möchte. Seitdem hat Bremenfly, die heute 85 Mitarbeiter und Crewmitglieder beschäftigt, über 12.000 Passagiere befördert. Ein Namenswechsel könnte der Airline, die sich langsam von der Hansestadt, in der

AIRLINES





alles begann, entfernt, in nicht allzu ferner Zukunft ein neues, internationaleres Gesicht geben. Für den Winter 2010/2011 sind bereits erste Charterverträge abgeschlossen. Bei weiter steigendem Bedarf denkt man an den Einsatz einer dritten Boeing 737-400. Es

gilt schließlich sicherzustellen, dass Bremenfly auch mehr als 40 Jahre nach dem Verschwinden der Marke Borgward weiter am deutschen Himmel zu sehen ist.

Philipp Kunert

Neue Airline My WINGS

Die neue Fluggesellschaft My Wings hat Friedrichshafen zu ihrer Heimatbasis gewählt und will von dort aus attraktive Nischenziele anbieten, die von etablierten Gesellschaften nicht angesteuert werden.

Im Flugplan ab 11. August geht es mit dem Newcomer nach London Gatwick, Alicante, Rom, Thessaloniki

und Pristina. Geflogen wird mit einer MD-87, die mit 116 statt 139 Economy-Class-Sitzen bestuhl ist. Hans Weiss, Geschäftsführer vom Bodensee-Airport Friedrichshafen rechnet für dieses Jahr mit rund 25 000 und für 2011 mit 100 000 Passagieren. *(wtt)*

Winter-Drehkreuz in Friedrichshafen HAMBURG international erweitert Angebot

Die Fluggesellschaft HAMBURG international wird im Winter 2010/11 erstmals ein Drehkreuz am Bodensee-Airport Friedrichshafen einrichten. Von den beiden Flughäfen Saarbrücken und Weeze/Niederrhein aus werden von November bis April über das Drehkreuz jeden Dienstag Flüge nach Marsa Alam und Sharm el Sheikh in Ägypten sowie nach Lanzarote angeboten.

„Durch die Drehkreuz-Verbindung von HAMBURG international in Friedrichshafen erschließen sich für Ferienpassagiere aus der gesamten Bodenseeregion neue und beliebte Destinationen. Damit können wir nicht nur die Attraktivität unseres Flughafens durch zusätzliche Ziele erhöhen, sondern auch die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur Bodensee-Airport im Dreiländereck Deutschland, Österreich und Schweiz weiter festigen“, sagt Hans Weiss, Geschäftsführer des Bodensee-Airport. Die innerdeutschen Strecken Weeze/Niederrhein-Friedrichshafen und Saarbrücken-Friedrichshafen werden ebenfalls zur Buchung frei gegeben. Somit wird die neue Drehkreuzver-

bindung auch zum Incoming-Verkehr der angebotenen Regionen beitragen. Durch das neue Angebot erschließen sich für Urlauber viele Skigebiete in der Bodenseeregion. Der Winterflugplan 2010/11 mit den neuen Verbindungen wird voraussichtlich am 15. Juni zur Buchung frei geschaltet.

„Friedrichshafen ist für uns als Drehkreuz strategisch gut geeignet“, begründet Ralph Ullmann, Commercial Director von HAMBURG international die Standortentscheidung. „Der südlichste Flughafen Deutschlands wird für unsere Passagiere im Winter damit zum Tor in den Süden“, so Ullmann weiter. Der Bodensee-Airport Friedrichshafen bereitet sich auf den Umsteigeverkehr sowie ein höheres Passagieraufkommen vor. So wird es ab November einen eigenen Transitbereich mit zwei neuen Passkontrollstellen sowie eine dritte Personenkontrollstelle geben. Der Gatebereich soll ebenfalls vergrößert werden.

Quelle:PM

APV-APPROACH (Baro-Nav) mit niedrigen Minima-Werten: Potentiell grosse Gefahr

Das neu einzuführende APV-Anflugverfahren (Approach Procedure with Vertical Guidance), ausgeführt in "Baro-Nav-Mode" und mit Minima-Werten unterhalb der klassischen Non-Precision-Werte stellt in meinen Augen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Warum sehe ich das so?

Beim APV handelt es sich nicht um ein echtes Präzisions-Anflug-Verfahren (also mit aktiver Höhenführung wie beim ILS), sondern um ein Verfahren, bei dem die Ziel-Höhenführung künstlich aus Horizontal-Daten rückgerechnet wird und weiterhin der damit zu vergleichende IST-Wert von den Bord-Höhenmessern stammt, die falsch anzeigen und/oder falsch eingestellt sein können.

Zur Erinnerung: Beim ILS (auch beim GCA oder beim MLS) existiert eine unzweifelhaft im dreidimensionalen Raum stehende Höhenführung, die auch bei falsch eingestelltem Höhenmesser immer eine eindeutige Sinkflugfläche über dem Bodenniveau angibt. Anders beim GPS-Approach (jetzt APV-Approach): Hierbei ist man um den Betrag eines falsch angezeigten oder eingestellten Höhenmessers vertikal versetzt und hat leider –das ist das Entscheidende– keine Kontrollmöglichkeit!

Sind beim ILS-Verfahren der Schnittpunkt des Glideslope mit der Position z.B. eines Outer Marker immer eindeutig geographisch vorgegeben und können damit einen Hinweis auf falsch eingestellte Höhenmesser geben, so ist das beim GPS-Approach nicht mehr der Fall! Der Überflug eines "Fixes" nützt dabei leider nichts, denn dieses wird leider in der –fatalerweise– richtig angezeigten, aber eben effektiv falschen Höhe überfliegen, weil die im Raum verankerte Höhenführung fehlt.

Man kann es drehen, wie man will: Es bleibt ein Non-Precision-Anflug (also ohne Höhenführung) und daraus ergibt sich die Notwendigkeit zu einem klassischen Non-Precision-Minimum, also einer Entscheidungshöhe über Grund und einer entsprechenden Sicht, die dem Flugzeugführer die Möglichkeit gibt, bei Bodensicht die Ablage in der Höhenführung zu erkennen und entweder zu korrigieren oder durchzustarten. Dieses "Minimum" liegt klassischerweise bei 400 Fuss über Grund und ca. 1200m Horizontalsicht und gibt dem Flugzeugführer ca. 20-30 Sekunden Zeit zum Erkennen, Entscheiden und Durchführen. Das ist nicht viel.

Die neuen Minimum-Werte für den APV-Approach liegen fast halb so niedrig bei etwas über 200 Fuss und sind nach meiner Meinung äusserst gefährlich gering bemessen, weil eine Zeitspanne von ca. 10-15 Sekunden sehr wahrscheinlich nicht ausreicht, um eine (gar nicht erwartete!) Fehllage zur Landebahn zu erkennen, entsprechend mental umzuschalten und ein Durchstartverfahren einzuleiten und erfolgreich durchzuführen.

Hinzu kommt noch ein ganz wichtiger ergonomischer Faktor: Fliegt ein Flugzeugführer einen klassischen

"Non-Precision"-Anflug, dann weiss er um dessen Unzulänglichkeiten und ist deswegen besonders "bodenbewusst". Bei APV-Anflügen ist leider die cockpit-Darstellung sehr ähnlich wie bei einem

ILS dargestellt und vermittelt fatalerweise den Eindruck, einem echten Glideslope zu folgen. Schliesslich ist fraglich, ob die Dokumentation und die Ausbildung zu den neuen Verfahren geeignet ist, entsprechend kritisch und aufmerksam damit umzugehen.

Weiterhin – und das ist ein ganz wichtiges Argument – greifen bei einem an sich ordnungsgemäss, aber in zu niedriger Höhe geflogenen APV-Approach auch keine anderen vorhandenen Warnsysteme, wie z.B. das GroundProximityWarningSystem (GPWS). Dieses warnt nämlich nicht bei zu tiefer/zu früher Annäherung an den Boden, solange alle anderen Parameter stimmen, also Fahrwerk und Landeklappen in der richtigen Stellung und die Sinkrate innerhalb normaler Werte.

Lediglich ein "enhanced GPWS" würde wahrscheinlich warnen. Aber: Nicht alle Airlines sind damit ausgerüstet und: Das eGPWS ist als "last line of defence" konzipiert und sollte nicht zum integralen Bestandteil eines normalen Anflugverfahrens missbraucht werden. Daher ist das APV-Verfahren in meinen Augen sehr risikobehaftet und sollte nur mit klassischen Non-Precision-Minima (Mindesthöhe über Grund, unter der Sichtflugbedingungen herrschen müssen, um ein optisches Erkennen der falschen Höhe und evtl. Korrigieren oder Durchstarten zu ermöglichen) erfolgen.

Zwei Möglichkeiten würden sich in meinen Augen anbieten, das Problem falscher Höhenmessereinstellung in den Griff zu bekommen: Entweder ein definierter geographischer Ablaufpunkt, an dem im Anflug die durch den Radiohöhenmesser angezeigte Höhe über Grund mit einer Sollhöhe verglichen wird und somit Abweichungen der barometrischen Höhe durch falsch eingestellte oder falsch anzeigende Höhenmesser erkennbar werden. Oder eine mitlaufende Kontrolle der Anflughöhe des Luftfahrzeugs durch die rückgemeldeten Transponderwerte (die ja immer auf Standard-Luftdruck beruhen und wodurch falsch eingestellte Höhenmesser keine Rolle spielen).



Durch die Umlaufgeschwindigkeit des Nahbereichsradars ist die Datenauffrischungsrate allerdings begrenzt. Es ist augenscheinlich, dass mit diesen neuen Verfahren auf lange Sicht die (teuren?) ILS-Anlagen obsolet gemacht werden sollen oder bestehende Non-Precision-Verfahren mit einem niedrigeren Minimum versehen werden sollen – aber um welchen Preis?

Ich erlaube mir noch eine persönliche Anmerkung:
IF ANYTHING CAN GO WRONG, IT WILL GO WRONG.

Also sollte man keine Verfahren einführen, die per se schon ein Desaster erlauben, so gering die Wahrscheinlichkeit von falsch eingestellten oder anzeigenden Höhenmessern auch sein mag. Cpt. Günter Gabelunke

Betriebsratswahlen in der Unternehmenszentrale

Bitte bei den Fakten bleiben

Der Beitrag von Mike Schmähling im Flugleiter 2010/03 lässt die Betriebsratswahl in der Unternehmenszentrale in einem Licht erscheinen, das nicht den Tatsachen entspricht.

Der Geschäftsführer der GdF spricht bedeutungsschwanger von „historischen Chancen“. Weiß er nicht, wie dünn das Eis ist, auf dem er gerade steht oder ignoriert er es einfach nur? Er vermittelt dem unbefangenen Leser,

1. die GdF habe Stimmen dazu gewonnen
2. die GdF sei die Klammer um alle unterschiedlichen Interessen in der UZ – einigend, ausgleichend und führend.
3. Aber, was noch viel schlimmer ist: Er tut so, als ob die GdF die Wahlen gewonnen hätte.

Dabei sprechen die Zahlen für sich:

- **Wahlberechtigt:**
2248 Kolleginnen und Kollegen aus dem Systemhaus, dem Logistischen Dienst, der Akademie, Forschung und Entwicklung, der UZ.
- **Abgegebene Stimmen:**
1319 gültige Stimmen und 17 ungültige
- **Wahlbeteiligung:**
58,7 Prozent

Stimm- und Sitzverteilung:

1. Unabhängige Mitarbeiter Liste (UML): 646 Stimmen – neun Sitze
2. Gemeinsam stark – Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF): 392 Stimmen – sechs Sitze
3. Betriebsrat4you: 281 Stimmen – vier Sitze

19 gesamt, neun Frauen und zehn Männer

Es ist die UML, die ein einheitliches Auftreten des Gremiums vor dem Arbeitgeber ermöglicht hat. Sie ist die einzige, die für dieses Ziel Kompromisse eingegangen ist. Sie ermöglichte die von Mike Schmähling so gepriesene „listenübergreifende Koalition“. Nicht die Liste „Gemeinsam stark – GdF“. Dies sei nur der Vollständigkeit halber gesagt, damit hier keine Legenden entstehen.

Noch tiefer in die Niederungen der Wahlforschung eingestiegen stellt sich ohnehin die berechnete Frage nach dem direkten Zusammenhang zwischen der Kandidatur eines Vertreters der Beamten und dem wundersamen Anstieg der Stimmen für die Liste „Gemeinsam stark – GdF“. Doch fairerweise frage ich nicht. Leider bleibt diesbezüglich alles Spekulation und Vermutung und das liegt mir nicht.

Ich halte mich lieber an Fakten. Wichtiger als diese kaum erwähnenswerte Nebensächlichkeiten erscheint mir die Wertung des Geschäftsführers, die Wahlen seien „sehr erfreulich abgelaufen“. Für wen eigentlich? Für den Wähler oder die Gewerkschaft GdF? Oder meint er die Liste „Gemeinsam stark – GdF“? Oder gar für alle gleichermaßen? Ich kann mich an eine Diskussion mit maßgeblichen Repräsentanten der GdF erinnern. Sie versicherten mir, sie hielten sich aus dem Wahlkampf der Liste „Gemeinsam stark – GdF“ heraus, denn hiermit hätte die Gewerkschaft nichts zu tun. Die Gewerkschaft kann demnach nicht gemeint sein. Jedenfalls nicht auf die Wahlen in der UZ bezogen.

Nur nebenbei:

Nur der ehrenwehrt Geschäftsführer Mike Schmähling befand es noch nicht einmal für notwendig – trotz schriftlicher Anfragen – Stellung zu nehmen. Ob der Geschäftsführer den Wähler meinte, hängt von der Perspektive ab. Aus meiner Sicht kann dieser auch nicht angesprochen sein, denn dann hätte die Liste „Gemeinsam stark – GdF“ und nicht die UML 49 Prozent der Stimmen erhalten. Bleibt also nur die Liste „Gemeinsam stark – GdF“. Aber die hat ja nichts mit der Gewerkschaft zu tun.

Wenn er doch – vielleicht irrtümlich – die Gewerkschaft meinte: Woher nimmt der Geschäftsführer der GdF dann bitte das Selbstbewusstsein zufrieden mit der Wahl zu sein? Er selbst gibt zu einen aufwändigen Wahlkampf in der UZ betrieben zu haben. Viel Geld wurde in die Hand genommen, professionelle Werbeagenturen und Fotografen beauftragt. Alles für den bahnbrechenden Sieg in der UZ, bezahlt mit den Beiträgen aller Gewerkschafter. Und dann das? Die UML, in deren Reihen auch Gewerkschaftsmitglieder sind, hatte keine Werbeagentur. Sie hat nicht das Geld anderer für eigene Zwecke ausgegeben, sondern alles aus eigener Kraft finanziert.

Durch die GdF – oder war es die Liste GdF – haben am Ende die gewonnen, die eigentlich verloren hatten. So war die Wahl wenigstens für die erfreulich. Aber eigentlich sollte so eine Betriebsratswahl ja als erstes für die Mitarbeiter erfreuliche Ergebnisse erzielen – hat man das erreicht? Selbst wenn jetzt – positiv unterstellt – wenigstens noch GdF drin wäre, wo es drauf stand, wie kann er sich angesichts dieses Ergebnisses so glücklich reden? Chapeau, Mike Schmähling, chapeau GdF!

Catja Gräber

Artikel vom 20.07.2010

Streit um Krankenstand spanischer Fluglotsen

Der hohe Krankenstand der Fluglotsen im Kontrollzentrum Barcelona hat zu Verspätungen im Flugverkehr geführt. Die Flughafenbehörde wirft den Lotsen einen verkappten Streik vor, das Verkehrsministerium kündigte Ermittlungen an.

Mitten in der Hochsaison haben sich zahlreiche spanische Fluglotsen im Kontrollzentrum Barcelona krank gemeldet, die Folge waren viele Verzögerungen im Reiseverkehr. Allein auf Mallorca, Ibiza und Menorca starteten oder landeten am Montag rund 120 Maschinen mit Verspätung, teilte die staatliche Flughafenbehörde AENA mit. Allerdings seien nur 20 Flüge länger als eine Stunde verspätet gewesen.

Bis zum Abend hatten sich in Barcelona 39 von 106 Lotsen krank gemeldet. Von der Mittelmeer-Metropole aus wird auch der Luftverkehr auf Mallorca und den übrigen Balearen-Inseln kontrolliert. AENA spricht von einem verkappten Streik und wirft den Lotsen vor, Krankheitsfälle vorzutäuschen, um die Flughafenverwaltung wegen der seit Jahren stockenden Tarifverhandlungen unter Druck zu setzen.

Die Lotsengewerkschaft USCA weist die Beschuldigungen zurück. Der Krankenstand sei höher, weil es

nicht genügend Personal gebe und die Lotsen dadurch unter zusätzlichem Stress litten. Zudem seien die Dienstpläne schlecht gemacht. Verkehrsminister José Blanco kündigte Ermittlungen durch die Staatsanwaltschaft gegen die Lotsen an. «Ihr Verhalten schadet der spanischen Wirtschaft und den Fluggesellschaften.»

Verkehrsministerium und Fluglotsen streiten sich schon seit dem Auslaufen des Tarifvertrages im Jahr 2004. Seither hat es in den Verhandlungen kaum Fortschritte gegeben. Im Februar hatte die Regierung einige der Privilegien der knapp 2400 Lotsen beschnitten. Sie müssen nun länger arbeiten und bekommen weniger Überstunden bezahlt.

Spaniens Lotsen gehören zu den bestbezahlten weltweit: Ihr Durchschnittsverdienst liegt bei rund 200.000 Euro im Jahr.

Quelle: dpa

Die Entwicklung in Spanien ist inzwischen eskaliert. Es ist damit zu rechnen, dass es ab Mitte August zu einem Generalstreik der Spanischen Lotsen kommen wird.



Bücherboard

Thirty seconds to impact – Eine Notlandung und ihre Folgen

Als Peter Burkill am 17. Januar 2008 den British Airways Flug 038 von Peking nach London antrat, deutete nichts darauf hin, dass dieser Flug anders verlaufen könnte als die Flüge, die er zuvor als Kapitän absolviert hatte. Doch kurz vor der Landung in London Heathrow lieferten beide Triebwerke plötzlich keine Leistung mehr. Peter Burkill und seiner Crew blieben nur wenige Sekunden um einer Katastrophe zu entgehen.

In seinem Buch „Thirty seconds to impact“ schildert Peter Burkill detailliert und fesselnd die letzten Momente des Fluges und wie er, einer Eingebung folgend, die Landeklappen auf 25 Grad reduzierte, dadurch den Gleitweg verlängerte und ein großes Unglück vermied. Alle 152 Insassen überlebten die darauffolgende Notlandung.

Vielmehr beschreibt dieses Buch aber das persönliche Schicksal, das Kapitän Peter Burkill nach diesem Vorfall widerfuhr und ihn und seine Familie bis heute nachhaltig beeinflusst. Nicht nur er selbst beschreibt die darauf folgenden Ereignisse, auch seine Frau Maria erzählt in sehr persönlicher und emotionaler Weise, wie die Familie die folgenden Monate erlebt und durchlebt hat.

Sowohl für Peter als auch für Maria änderten die Zeit nach dem Crash ihr Leben in nachhaltiger Weise, und sie fanden eine Kraft in sich, die beide nicht für möglich hielten.

In „Thirty seconds to impact“ beschreiben beide sehr anschaulich und mit persönlichen Details, wie dieses Unglück ihr Leben bis heute verändert, und wie sie ein neues Kapitel in ihrem Leben aufschlagen mussten.

Das Buch ist Ende März in englischer Sprache erschienen, und im Buchhandel oder auf der Website des Autors www.Peterburkill.com zu erwerben.

Peter Schröter

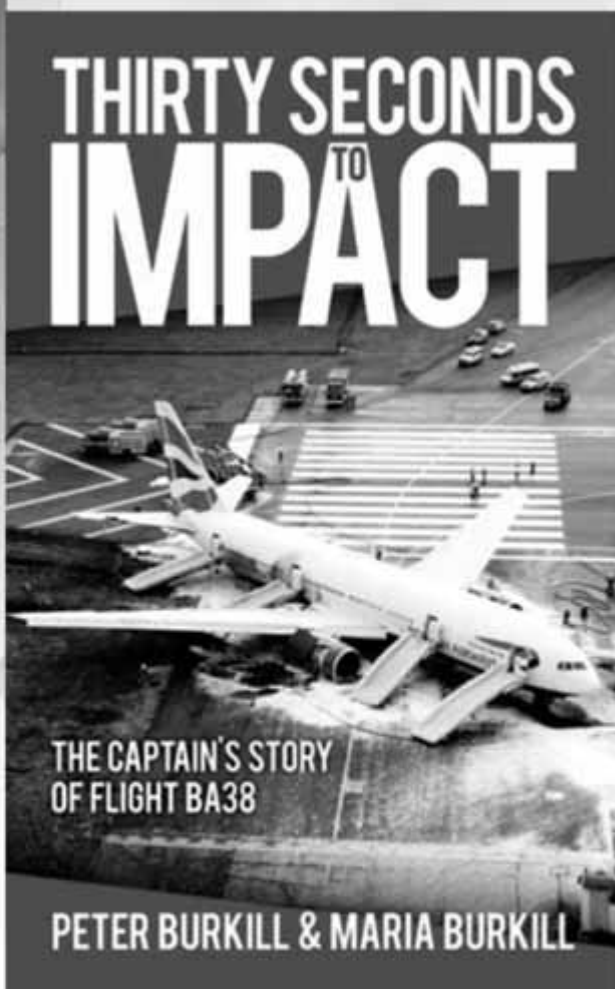
Zum Autor der Rezension:

Peter Schröter ist Lotse im Center Langen. Er kennt Peter Burkill persönlich, hat dieses Buch als „Buch des Monats“ vorgeschlagen und dann auch gleich die Rezension verfasst.

Das Buch ist sehr interessant, zeigt es doch, dass mit der Bewältigung einer solchen Situation noch längst nicht alles vorüber oder gar „vergessen“ ist.

Bibliographische Angaben:

Burkill, Peter u. Maria: Thirty seconds to impact: the Captain's story of Flight BA38. – Central Milton Keynes (UK): AuthorHouse, 2010. – ISBN978-1-4490-8858-3. – € 18,41



Bücherboard

Viel Wissen für wenig Geld

Der neue Fecker ist da! Schon seit einigen Wochen gibt es das neue Buch des ebenso bekannten wie emsigen Autors zu kaufen, und es ist wirklich toll geworden: ein Parforce-Ritt durch das Spektrum aller seiner bisherigen Veröffentlichungen, mit neuen faszinierenden Fotos und vielen Informationen. Alle diese Themen waren und sind Gegenstand von vielen einzelnen Luftfahrt-Publikationen, die es zu kaufen gibt. Also nichts Neues. Der Vorteil des vorliegenden Buches indes ist, dass eben alles in einem einzigen Buch zusammengefasst ist. Diese Vielfalt bringt eine gewisse Selbstbeschränkung des Autors im Bezug zur Tiefe der einzelnen Themen mit sich, das bleibt dabei nicht aus. Aber auch das hat der Autor gut gelöst. Denn: zum vertiefenden Weiterlesen einzelner Aspekte oder Themenkreise empfehlen sich die einzelnen Bücher des Autors selbst – oder eben die anderer Autoren.

Was finden wir nun insgesamt in diesem Buch vor?

Zu jeder Stunde sind etwa 400.000 Menschen weltweit in der Luft, etwa 200.000 Piloten fliegen ca. 16.000 Flugzeuge – diese und noch viel mehr an interessanten Zahlen hat die Lektüre zu bieten. Aber nicht nur das: es beginnt – wie sollte es anders sein – mit der Geschichte des Fliegens, von den allerersten Anfängen bis in die heutige Zeit, keine wichtige Person, kein Pionier bleibt unbeachtet. Eine Genealogie der Fluggesellschaften schließt sich an: man kann vom Gründungsdatum an genau verfolgen, wer mit wem fusionierte, welche Fluggesellschaften übernommen wurden oder wann eine Fluggesellschaft schließen musste. Und das alles übersichtlich in einer genealogischen Tabelle – auf die Idee muss einer erst einmal kommen.

Die Geschichte des Flugzeugs folgt und ist mit genauso viel Fachwissen recherchiert wie die Vorstellung aller wichtigen Flughäfen weltweit und aller zurzeit aktiven Fluggesellschaften. Was passiert während des Fluges, was geschieht mit dem Gepäck, wenn man es am Flughafen aufgegeben hat, ein wenig Meteorologie, ein kurzer Streifzug zu den Zwischenfällen, die vorkommen, und zu den Unfällen, die es gegeben hat, ein weiterer Blick auf die Berufe in der Luftfahrt...kein Thema fehlt in diesem Buch.

Auch eine Tabelle der Zeitzonen und die Texte der Cabin Announcements in fünf Sprachen fehlen nicht. Und von eben diesen Durchsagen aus der Kabine stammt auch der Titel: Boarding completed – alle Pas-

sagiere ordnungsgemäß an Bord, die Kabine ist startklar und der Flug kann losgehen – ich sage nur: die Rezensentin meldet gleiches und es kann losgehen mit Lesen!

Fazit: viel Wissen, toll verpackt für wenig Geld: das Buch kostet gerade € 9,99 und ist jeden einzelnen Cent wert.

Monika Sander

Bibliogr. Angaben:

Boarding completed: Die Welt des Fliegens; Flugzeuge, Flughäfen, Fluggesellschaften, Technik und vieles mehr von Andreas Fecker. Herausgegeben von Ludwig Könemann. – Bath: Parragon, 2010. – 978-4075-4712-1. – € 9,99





Pilot als Spaßvogel

Nachdem wir auf einem Lufthansa-Flug von München nach Berlin die Reiseflughöhe erreicht hatten, kam eine Durchsage vom Kapitän: „Sehr geehrte Damen und Herren, wie Sie sehen, ist unser Flug nach Berlin heute Abend nicht besonders voll. Sie haben daher die freie Sitzwahl. Wir bitten Sie, einen Fensterplatz einzunehmen, damit die Konkurrenz denkt, wir wären ausgebucht.“

Irrwege

Vor dem Start einer Lufthansa-Maschine von Köln nach München fuhren wir eine ganze Weile hin und her, wendeten und rollten durch die Gegend. Der Lautsprecher ging kurz an, aber wir hörten nur Kichern. Irgendwann kam dann eine Durchsage des Kapitäns, der sein Lachen kaum unterdrücken konnte: „Meine Damen und Herren, wir haben uns verfahren.“

Weiter Weg zur Startbahn

Im Jahr 2007 flog ich von Amsterdam nach München. Der Flughafen dort hat fünf Startbahnen, unserer Maschine wurde diejenige zugewiesen, die am weitesten vom Terminal entfernt war. Es dauerte rund 20 Minuten, bis wir in Startposition waren. Der Pilot sagte trocken: „Den Rest der Strecke fliegen wir jetzt.“

Geduld gefragt

Nach der Landung in München, die Maschine aus Hamburg steht noch auf dem Vorfeld. Da meldet sich der Pilot und sagt: „Meine Damen und Herren, ich muss mich für die Verzögerung entschuldigen, aber es regnet seit 25 Jahren zum ersten Mal in München und das stellt das Bodenpersonal vor schier unlösbare Probleme.“

Fehlende Treppen

Nach der Landung unserer Air-Berlin-Maschine in Palma de Mallorca blieb das Flugzeug in der Parkposition stehen und nichts passierte. Dann kam eine Durchsage des Piloten: „Tja meine lieben Gäste, wie jeden Tag sind wir wieder völlig überraschend in Palma gelandet, so dass uns so schnell gar keine Treppen zur Verfügung stehen. Sie müssen sich mit dem Aussteigen also noch ein Weilchen gedulden.“

Überraschende Landung

Am Abend des Orkans Kyrill bin ich mit Air Berlin nach Köln/Bonn geflogen. Bei der Landung setzte die Maschine hart auf die Landebahn auf. Als wir in Parkposition waren, geschah zunächst gar nichts. Bis die Stewardess sich meldete: „Liebe Passagiere, der Tower hat offenbar nicht geglaubt, dass wir es wirklich wagen zu landen. Bitte haben Sie noch ein paar Minuten Geduld bis zum Ausstieg, man organisiert jetzt Gangway und Busse.“

Anschnallen bis zum Schluss

Flug von Leipzig nach Köln/Bonn, relativ kleine Maschine und ausschließlich sehr ernste und konzentrierte Geschäftsreisende. Nach der Landung kam folgende Ansage des Co-Piloten: „Da unsere Piloten deutlich besser fliegen als fahren, bitten wir Sie, solange angeschnallt zu bleiben, bis die Maschine die endgültige Parkposition erreicht hat.“ Da mussten selbst der Humorloseste von uns „Business-Kasperm“ laut lachen.

Schuldzuweisung

Nach der sehr harten Landung in Rom kam die fröhliche Ansage aus dem Cockpit: „Meine Damen und Herren. Das war ich nicht, das war der erste Offizier.“

Klatschen an falscher Stelle

Im Landeanflug auf Mallorca flogen wir in dunkler Nacht und vollständigem Nebel, als die Maschine einen kurzen Ruck machte. Sofort fingen fast alle Passagiere an zu klatschen, weil sie dachten, wir seien gelandet. Dann kam aber eine Durchsage des Kapitäns: „Vielen Dank für Ihren Beifall. Aber es ist relativ normal, dass wir vor der Landung das Fahrgestell ausfahren.“

Optimismus

Vor dem Abflug gab es diese Sicherheitsansage: „Im Fall eines plötzlichen Druckabfalls ziehen Sie die Sauerstoffmasken zu sich heran und seien Sie optimistisch!“

Mutmacher

Auf einem Flug mit der El Al von Frankfurt nach Tel Aviv machte der Pilot diese Durchsage: „Wenn nichts dazwischenkommt und wir nicht abgeschossen werden, sind wir in gut drei Stunden in Tel Aviv. Da ist das Wetter dann genauso schlecht wie hier.“

Hallo „flugleiter“,

zufällig stießen wir auf den Leserbrief in der Ausgabe 3/2010. Uns fiel auf, mit welcher Sorgfalt sich der Redakteur offenbar mit der Materie auseinander gesetzt hat.

Lieber KB, wir wissen nicht, ob wir es „lustig oder traurig finden sollen“, aber sieh es Dir am besten selbst an. Gerne laden wir Dich mal zu einem Besuch bei uns ein :)

MA Apron HAM



→ Unser Foto aus Ausgabe 03/2010

→ Ich bin ein Fluglotse

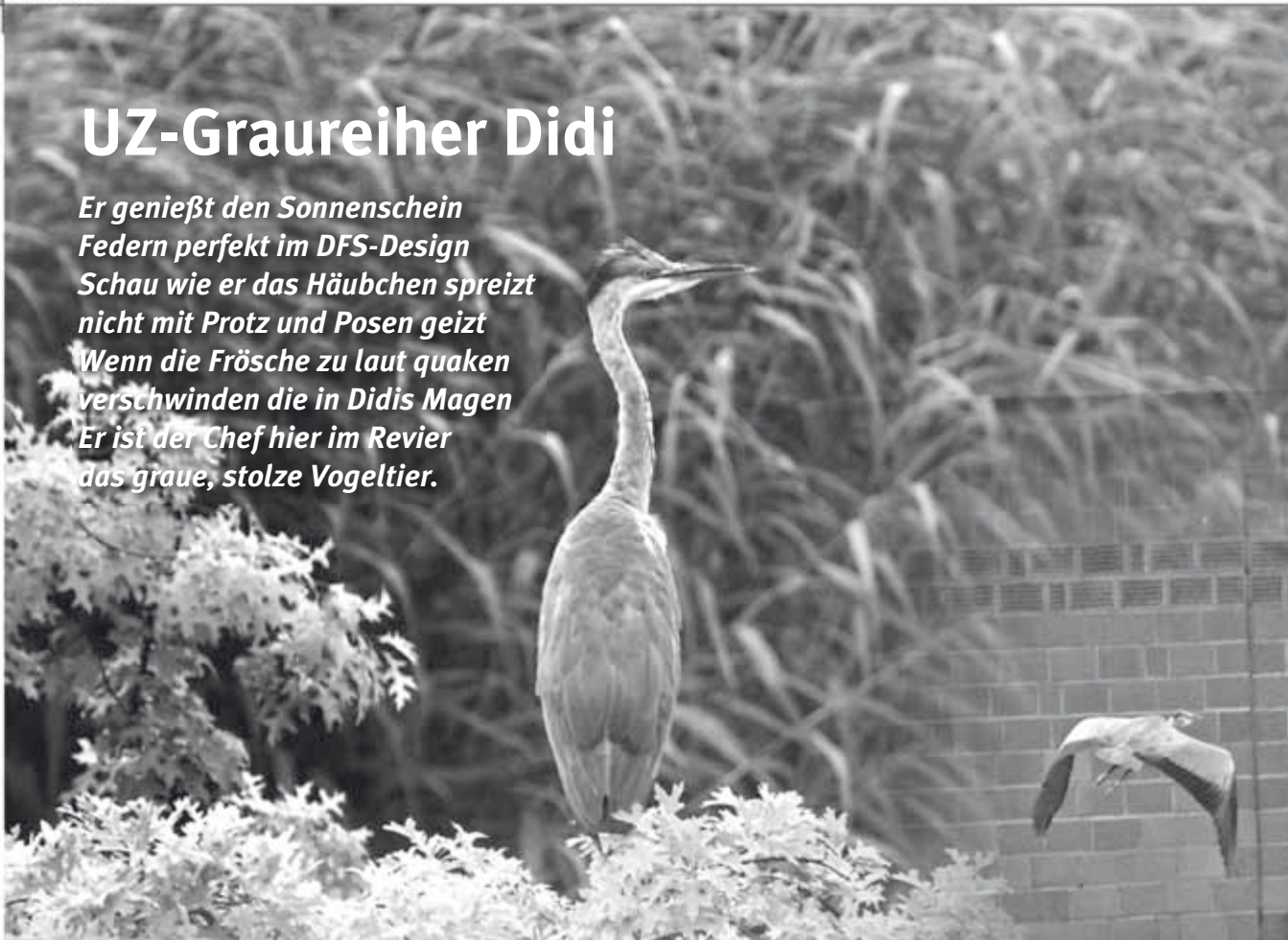
Schräger Vogel

Ein Foto und seine Geschichte → Für eine Flugschau hatten die Behörden in Detroit eine Sondergenehmigung erteilt: Ausnahmsweise durften Navy-Piloten ihre F/A-18 Hornets in einer Höhe von weniger als 30 Metern über der Stadt fliegen. Es ist nicht bekannt, wer das mulmigerere Gefühl hatte: die Piloten oder der Bewohner auf seinem Balkon.



UZ-Graureiher Didi

*Er genießt den Sonnenschein
Federn perfekt im DFS-Design
Schau wie er das Häubchen spreizt
nicht mit Protz und Posen geizt
Wenn die Frösche zu laut quaken
verschwinden die in Didis Magen
Er ist der Chef hier im Revier
das graue, stolze Vogeltier.*



„der flugleiter“ wird ausgeliefert ab

15.10./15.12.

Redaktionsschluss:

15.09./15.11.

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage www.GdF.de

Impressum

Herausgeber:
Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.
Sitz Frankfurt a.M.

Geschäftsstelle:
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung:
Postbank Dortmund
Blz: 440 100 46
Konto: 7565 17-469

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Bernd Bockstahler, M. A.,
(Chefredakteur) Hans-Joachim Krüger,
(Leiter des Redaktionsteams)
Lutz Pritschow (Int. Affairs),
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,
„Spotter“), Manos Radisoglou (Akademie,
Ausbildung u. ä.), Roland Plaum (Foto-
redaktion), Daniela Franke (UZ), „Emmi“
Ennepfer („Ehemalige“),

Michael Hnida (Technik), Thorsten Wehe
(Technik, BR, TK), Ralph Reinwarth (Upper
Airspace), Frank Willmeroth (Internet)

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Herzogstr. 41
63263 Neu Isenburg
Tel.: 06102 733716
Fax: 06102 733715
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Mike Schmähling,
Thorsten Wehe, Markus Siebers, RA Dirk
Vogelsang, Prof.Dr. Wolfgang Däubler,
Werner Fischbach, Hans-Joachim Krüger,
Daniela Franke, „Joe“, Jens Lehmann,
Olaf Modi, Helga Kleisny, H.M.Helbig,
Stefan Tröndle (Korrespondent ARD),
Helge Sobik, Klaus Wittkamp, Roman
Glöckner, Angus Hudson, Cpt. Günter
Gabelunke, Catja Gräber, Peter Schröter,
Monika Sander, APRON HAM

Bildquellen:
Die Fotografen werden bei den Beiträgen
genannt. Bei Fotos, die im Internet
recherchiert wurden, ist der Urheber leider
nicht immer auffindbar.

Cover: jetphotos.net (Chris Killroy)
U3: Photo Internet (Red Bull)
U4: Gesehen in St. Maarten
Photo: Chris Killroy

Layout, Illustration & Prepress:
Litho Art GmbH & Co. Druckvorlagen KG
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich,
jeweils im Februar, April, Juni, August,
Oktober und Dezember.

Die mit Namen oder Namenszeichen
veröffentlichten Artikel stellen nicht unbe-
dingt und in allen Teilen den Standpunkt der
GdF oder der Redaktion dar, sondern die per-
sönliche Meinung des/der Verfasser.

© für alle Artikel – soweit nicht anders ange-
geben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck –
nach vorheriger Absprache mit dem Heraus-
geber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563



→ *Mindestflughöhe eingehalten ...*



SUNSET

BAR & GRILL

ARRIVALS

US Airways	- SBH	- 10:30 Am
insel Air	- CUR	- 11:35 Am
American Airline	SJU	- 11:52 Am
US Airways	EUX	- 11:55 Am
American Airlines	JFK	- 12:57 Pm
KLM	- AMS	- 1:44 Pm
Air France	CDG	- 3:08 Pm
Alitalia	CDG	- 3:15 Pm
US Airways	PHL	- 2:33 Pm
Delta Air Lines	ATL	- 3:09 Pm
Jet Blue	JFK	- 3:40 Pm
West Jet	YYZ	- 3:56 Pm

Today 16 - Feb



Red Stripe