

der flugleiter

www.GdF.de



Gewerkschaft der Flugsicherung

100. GBR Sitzung

Vom Aufbruch zum Alltag

Beihefter

Gefahr durch Laser



ATC International

Europa und USA im Vergleich

Missed Approach after Visual

VC und GdF gehen zusammen

ATC Alltag

Alles eine Frage des Standpunkts

EXTRABEILAGE
Aus der Luft gegriffen (nichts?)
Neues aus der
Piloten-Controller
Beziehungskiste

AUS DER REDAKTION Alles nur Altpapier? – Hoffentlich nicht!

Mit dieser Ausgabe unserer Verbands- bzw. Gewerkschaftszeitschrift „der flugleiter“ erscheint das Fachblatt für Flugsicherung mittlerweile seit achtundfünfzig Jahren. Das sind beinahe 60 Jahre Informationen und kritische Auseinandersetzung mit Luftfahrtthemen im Allgemeinen und natürlich Flugsicherungsthemen im Speziellen.

Im Januar 1953 erblickte „der flugleiter“ als Fachzeitschrift des im Juli 1952 in Hannover gegründeten „Verband Deutscher Flugleiter e.V.“ (VDF) das Licht der Welt. Anfänglich erschien das Magazin gleich sechsmal jährlich. Allerdings reduzierte man 1959 die Erscheinungsweise auf vier Hefte pro Jahr. Mit wenigen Ausnahmen, im Jahr 1972 kam beispielsweise gar kein Heft heraus, in anderen Jahren gab es Doppelhefte, erscheint „der flugleiter“ seit seinem Gründungsjahr durchgehend. Nach einem Vorstandsbeschluss gibt es seit 2004, zur Erhöhung der Aktualität, wieder sechs Exemplare pro Jahr. Nach vielen Jahren, in denen unser Fachmagazin ausschließlich in Schwarz-Weiß gedruckt wurde, war Ausgabe 3/1992 übrigens die erste mit farbigen Umschlagseiten.

Seit der Nummer 1/2003 ist die Zeitschrift nun das Organ der „Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.“ (GdF). Für das Heft änderte sich wenig, der bewährte und bekannte Name blieb erhalten. Heute ist „der flugleiter“ ein in Fachkreisen anerkanntes Fachmagazin, das den Redaktionen anderer Zeitschriften und Zeitungen sowohl Hintergrundinformationen als auch Anregungen zu eigenen Artikeln bietet.

Zu verdanken ist diese kontinuierliche Berichterstattung der Arbeit der bisherigen und aktuellen Redakteure, deren Namen regelmäßig im Impressum erscheinen, zusammen mit unzähligen ehrenamtlichen Helfern, ohne deren interessante und abwechslungsreiche Beiträge „der flugleiter“ in seiner heutigen Form nicht möglich wäre. Nachfolgend nun, so weit nachvollziehbar, die bisherigen „der flugleiter“-Chefredakteure in chronologischer Reihenfolge:

1953 - 195x um 1958/1959	Jochen Gerster Dieter Ebert, Frankfurt/M.
1961 - 1962	Walter Endlich, Frankfurt/M.
1964 - 1966	Joachim Görtz, Köln/Bonn
1967 - 1968	Leo Goebbels, Frankfurt/M
1969 - 1971	Klaus Piotrowski, Frankfurt/M
1972 - 1972	Artur „Atze“ Stensitzky, Köln/Bonn
1973 - 1974	Karl-Heinz Hemmer, Köln/Bonn
1974 - 1979	Günter Simon, Köln/Bonn
1979 - 1981	Horst Blumhagen, Frankfurt/M

1982 - 1990	Dietrich Engelmann, Frankfurt/M.
1990 - 1998	Werner Fischbach, Stuttgart
1998 - heute	Bernd Bockstahler, Neu-Isenburg

Man kann sich vorstellen, dass verschiedene Redakteure an unterschiedlichen Standorten in der Vergangenheit eine kontinuierliche und somit vollständige Sammlung der bisher erschienenen „der flugleiter“-Ausgaben an zentraler Stelle erschweren. Daher fehlen der GdF auch diverse Zeitschriften. Unsere Hoffnung besteht darin, dass vielleicht ehemalige Kollegen auf ihren Dachböden, ihren Privatarchiven oder in ihrem Keller noch alte Ausgaben aufgehoben haben, die unseren Bestand ergänzen können. Bevor diese „Schätze“ dem Frühjahrsputz zum Opfer fallen und schlimmstenfalls der Altpapierentsorgung zugeführt werden, könnten Eure Hefte helfen, unsere GdF-Sammlung zu komplettieren.

Im Detail fehlen aus genanntem Grunde dem Redaktionsarchiv leider noch folgende Exemplare bzw. Jahrgänge:

1953	kompletter Jahrgang
1954	kompletter Jahrgang
1955	kompletter Jahrgang
1956	kompletter Jahrgang
1957	kompletter Jahrgang
1958	Nr. 2, 3, 6
1959	kompletter Jahrgang
1960	kompletter Jahrgang
1961	Nr. 1, 4
1962	Nr. 1, 3, 4
1963	kompletter Jahrgang
1964	Nr. 3, 4
1965	kompletter Jahrgang
1966	Nr. 1
1968	Nr. 1
1973	Nr. 4
1982	Nr. 2
2000	Nr. 3

Solltet Ihr fündig werden, würden wir uns über eine Nachricht an unsere Redaktionsadresse freuen. Die Redaktion dankt für Eure Unterstützung!



Alles eine Frage des Standpunkts oder „Ein ganz normaler Nachmittag“ S. 19



Europa und die USA im Vergleich S. 26



Axalp Airshow Beeindruckender denn jeh S. 35



Der Kreis schließt sich S. 52

Social Dialogue in FABEC: ACT I	4
Editorial von Michael Schäfer	5
GdF Aktuell	
Termine (Januar bis April 2010)	6
7. Sitzung der Tarifkommission	7
100. GBR-Sitzung. Von der Aufbruchstimmung ins Alltagsgeschäft	8
2010 – ein Jahr der Überraschungen?	15
Intern	
BR-Wahl 2010. Betriebsräte sind auch für die DFS-Unternehmenszentrale wichtig	13
Kommentar	
Versagensangst und Burnout – Die Rolle der Führungskraft	24
Joe's Corner	17
ATC Alltag	
Alles eine Frage des Standpunkts oder „Ein ganz normaler Nachmittag“	19
ATC International	
Europa und die USA im Vergleich	26
Safety	
2009 – ein durchschnittliches Unfalljahr	30
Beinahe-Crash mit Air Berlin-Jet	31
Missed Approach after Visual Approach: Nur noch mit Karte	33
Reportage	
Axalp Airshow. Beeindruckender denn jeh.....	35
Dubai Airshow 2009.....	41
Beihefter	
Gefahr durch Laser	38
The effects of laser illumination of aircraft	39
Satire	
Die Ferienmacher – eine satirische Typologie: In Geduld geübt: der Wartungstechniker	43
Historie	
Flugmessung in Deutschland (Teil 3)	44
Es war der deutsche Ikarus. Zum Gedenken an Wolf Hirth	47
Airports	49
Airlines	51
Airplanes	52
Bücher	61
Für Sie gelesen	
Reflexhafte Aufregung	66
Glosse	
Cheapflug.de fragt: Wofür werden die Airlines als nächstes zur Kasse bitten?	67
Mailbox	68
Last Minute	69
Last Call	70
Erklärung zum Cover	
<i>Die olympischen Winterspiele sind im Gang. Unser kleiner Tribut – das Cover dieser Ausgabe der „Parkplatz“ der Wasser-Taxis in Vancouver.</i>	



Social Dialogue in FABEC: ACT I

MARC was officially invited for the first time to discuss, with FABEC Management, on how social dialogue should be organised.

FABEC seems to be moving fast. Where to? Who with? What for? Many questions, not so many answers: it was about time for trade unions to be involved at international level in a project so ambitious. Discussing with staff seems to be a complicated task, nearly as challenging as some operational evolutions. MARC is happy to finally be able to start working, but remains well aware of the huge amount of work to be completed.

ORGANISATION IN FABEC SDC

At high level, our delegates will participate to meetings involving staff representatives and CEOs. Those meetings will take place at least twice a year. Those meetings, officially called FABEC Social Dialogue Committee [SDC], will be the place where strategic decisions, and major orientations are discussed. The first meeting of the kind is expected by February 2010. We regret the fact that it took so long to set up a first official meeting, but will be there anyhow. The sooner the better!

HOW MANY SEATS?

MARC has organised its delegation in order to allow the broadest participation of its members. Our delegates are given mandates and speak the voice of the vast majority of atco in FABEC. The number of seats allocated to the two organisations recognised as social partner for FABEC (ETF regional delegation and MARC) has been decided on a temporarily basis, as the method to measure the importance of all trade unions at FABEC level has not yet been established. Impatient to finally begin working, MARC accepted a transitional setup. The exact number of seats for each, shall, however, be specified at a later stage, using well-defined procedures.

THE OPS GROUPS

The size of the project, and the number of groups and task forces make it nearly impossible for a social part-

ner to keep up with all that is said in FABEC. On the other hand, controllers are, in particular, usually well involved in projects of this magnitude. It is therefore essential that our members are given access to task forces deliverables, and participate whenever their expertise might be called for. This meeting was also the first chance for us to voice some of our concerns related to FABEC. Despite its importance, the whole project could well be headed for a brick wall, should providers go on pursuing individual policies disguised under a minimal cooperation scenario.

Can we start now?

Can staff wait while its future is decided without him? No. We represent the vast majority of controllers, and a huge proportion of FABEC staff. And we are ready to start working. We need to get started...now.

Is FABEC going anywhere?

We are extremely worried by the lack of governance of the whole project. Providers are setting up individual and sometimes rival strategies, within the FABEC envelope: a catastrophic development: when employers compete, employees usually pay the bill.

Closing centres just for the sake of it? No way..

There are literally dozens and dozens of areas where operational improvements are possible, once a direction has been set. The urgency lies in setting that direction, rather than on pursuing illusions such as a consolidated centre, replacing four operational units, decided without operational justification, to give the impression that real changes are on the way.

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, geneigte Leser!

Was erwartet uns 2010 sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene und wo liegen die Herausforderungen, denen sich die GdF stellen muss und wird? International gilt es sicherlich, die Aktivitäten im FABEC zu begleiten und durch MARC wesentlich zu beeinflussen. Um über die Aktivitäten von MARC auf FABEC Ebene zu informieren, werden wir – wie schon in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ begonnen – die Veröffentlichungen von MARC kontinuierlich im „der flugleiter“ publizieren.

Wie angekündigt fand am 27.01.2010 in Brüssel das erste offizielle Meeting des FABEC Social Dialogue Committees (FABEC-SDC) statt. Dieses SDC ist arbeitgeberseitig mit den CEOs der beteiligten Flugsicherungsorganisationen, mit militärischen Vertretern und Vertretern der Steering Group sowie dem FABEC Program-Manager besetzt. Von Arbeitnehmerseite sind MARC und die ETF vertreten, wobei ETF nach einem kurzen formalen Eingangsstatement das SDC Meeting wieder verließ. Ob die ETF an den weiteren Treffen wieder teilnimmt, blieb offen. Ziel des FABEC SDC ist es über die aktuellen Entwicklungen der Arbeitsgruppen zu informieren, die Arbeitnehmer mehr einzubinden und durch Konsultationen die strategische Ausrichtung zu beraten. Mitbestimmungstatbestände und Verhandlungen verbleiben selbstredend bei den zuständigen Gremien auf nationaler Ebene.

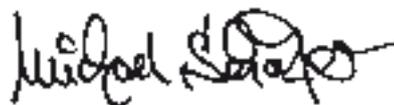
Somit ist am 27.01.2010 ein erster wesentlicher Schritt zur Einbindung der Arbeitnehmervertreter erfolgt, wobei diese Treffen nunmehr regelmäßig stattfinden werden. Inhaltlich werden neben den Aktivitäten der Arbeitsgruppen an den Anforderungen an einen FAB gemäß EU Vorgaben gearbeitet, um diese Vorgaben bis 2012 für den FABEC zu erfüllen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen auch die Staatsverträge zwischen den FABEC Staaten ratifiziert sein. Umso wichtiger, dass wir jetzt in diesen Prozess eingebunden sind.

Auf nationaler Ebene stehen zurzeit die Verhandlungen zur Validierung des Belastungsausgleichs im Fokus. Des Weiteren wird noch in diesem Jahr eine rechtssichere Regelung der Übergangsversorgung angestrebt, wobei der zeitliche Rahmen bis zum Abschluss aber noch nicht abgesehen werden kann. Nach Anpassung der Vergütung im Mai 2010 werden im Oktober die Tarifverhandlungen über die Anpassungen der Vergütung und Zulagen erfolgen.

Von März bis Mai dieses Jahres finden an den DFS-Niederlassungen Betriebsratswahlen statt. Nutzen Sie die Gelegenheit, ihre örtlichen GdF-Vertreter in dieses wichtige Gremium zu wählen. Nur eine hohe Wahlbeteiligung und Unterstützung der GdF-Listen und -Kandidaten stellt sicher, dass auch zukünftig die Arbeitnehmer adäquat macht- und vertrauensvoll vertreten werden. Zum Selbstverständnis der GdF gehört nicht nur die Hoheit auf der Tarifebene, sondern sehr wohl auch auf der Betriebsebene. Sollten Sie zum Wahltermin nicht im Dienst sein, bitten wir die Möglichkeit der Briefwahl zu nutzen. Auch GdF intern stehen in diesem Jahr turnusgemäß Wahlen an. Neben der Tarifkommission werden – nach Ablauf von 2 Jahren –, auch die Delegierten neu gewählt. An dieser Stelle der Hinweis: Die Delegiertenwahlen finden Ende April/Anfang Mai 2010 statt. Grundlage zur Ermittlung der Delegiertenanzahl pro ÖMV ist die Anzahl der GdF-Mitglieder zum 31.03.2010.



**von Michael Schäfer,
Gewerkschaftsvorsitzender**



Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

Termine (Januar bis April 2010)

11./12.01.

Sitzung des Professional and Legal Committee der IFATCA in Amsterdam

11.-13.01.

Sitzung des Technical and Operational Committee der IFATCA in Amsterdam

12.-13.01.

MOSAIC/MARC Meeting in Brüssel

18.01.01

Sitzung Bundesvorstand

18.01.01

Abschlussitzung der AG „P1“ in Frankfurt

22.01.01

Vorstandssitzung FSBD

27.01.

FABEC – 1. Meeting Social Dialogue Conference in Brüssel

27.01.01

Redaktionssitzung "The Controller" in Frankfurt

10.02.

Sitzung der Tarifkommission

23.02.

Sitzung Vorstand FSTD

25.02.

Gemeinsame Vorstandssitzung Bundesvorstand/ FSBD-Vorstand/ FSTD-Vorstand

04.03.01

Erweiterte Vorstandssitzung FSBD in Erfurt

05.-07.03.

Bundesfachbereichskonferenz FSBD in Erfurt

09. bis 10.03.

MOSAIC/MARC Meeting in Amsterdam

10./11.03.01

Deutsches Flight Safety Forum in Langen

18.-20.03.

IFATSEA Eurogroup Meeting in Limassol, Zypern

26.-27.03.

ATCEUC Meeting in Zagreb

07.-08.04.

Tarifkommissionssitzung

12.-16.04.01

Jahreskonferenz IFATCA in Punta Cana/ Dominikanische Republik

20.04.

Sitzung Vorstand FSTD

„Tickermeldung“ aus der GS

Ab der KW 6 2010 wird den Mitgliedern der GdF ermöglicht, auch mit ihrem GdF-Mitgliedsausweis im Crewshop der Gebr. Heinemann in der B-Ebene des Terminal 1 am Frankfurter Flughafen einzukaufen. Dies war bisher schon mit dem Dienstausweis der DFS möglich, doch kann nun alternativ auf unser Doku-

ment zurückgegriffen werden, was fuer viele die Sache entkompliziert. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass auch wie bisher keine Begleitpersonen erlaubt sind, sondern nur der Ausweisinhaber Zutritt erhaelt.

Mike Schmaehling

7. Sitzung der Tarifkommission 2009

Am 17. und 18. Dezember 2009 kam die Tarifkommission der GdF zu ihrer 7. ordentlichen Sitzung im Rahmen einer zweitägigen Klausurtagung in Erding bei München zusammen.

Soldatenversorgungstarifvertrag bei der DFS (SVersTV)

Nach abgeschlossener Redaktion hat die TK die endgültige Fassung des SVersTV zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse der Schlichtung wurden umgesetzt.

Belastungsausgleich (BAG)/SR FS-Dienste bei der DFS

Nachdem die erhobenen Forderungen zur tariflichen Stellung der Wachleiter von der DFS zurückgewiesen wurden, treten die Verhandlungen auf der Stelle. In den SR FS-Dienste soll die grundlegende Auffassung der GdF verstetigt werden, dass Wachleiter Fluglotsen mit Führungsaufgaben sind. Dies soll nachhaltig der steten Intention der DFS entgegenwirken, die Wachleiter immer mehr in das Lager der Arbeitgebervertreter zu ziehen. Das langfristige Ziel der DFS ist unverkennbar. Die Führungskräfte schon der ersten Ebene in der DFS sollen in den außertariflichen Bereich geschoben werden. Diesem Streben wird sich die GdF mit aller Macht entgegen stellen. Die Verhandlungskommissionen haben sich eine Auszeit genommen. Wir werden Sie wie gewohnt über den Fortgang der Verhandlungen informieren.

→ Für die kommenden Tarifverhandlungen zeigt sich FRAPORT als verlässlicher Tarifpartner.

Photo: DFS

Regionalflughafen Kassel

Nach Verhandlungen, Verhandlungsabbruch und darauf folgenden Arbeitskampfmaßnahmen, haben sich die GdF und der Flughafen Kassel auf ein Tarifergebnis geeinigt. Wiederum ist es der GdF gelungen, bereits etablierte Tarifbedingungen für Beschäftigte an Regionalflughäfen für die Mitarbeiter am Flughafen Kassel zu übertragen.

Regionalflughafen Friedrichshafen

Die Verhandlungen sind aufgenommen worden.

Regionalflughafen Memmingen

Hier stellt sich der Arbeitgeber noch tot und reagiert nicht auf Schreiben der GdF. Anfang 2010 wird die GdF weitergehende Maßnahmen beraten.

APRON Frankfurt

Wie vereinbart ist der für die APRON-Lotsen in Frankfurt geltende Tarifvertrag fortgeführt worden. GdF und FRAPORT hatten sich geeinigt, die angestrebten Tarifbedingungen in mehreren Schritten zu vereinbaren. FRAPORT zeigt sich hier als verlässlicher Verhandlungspartner.



von
Thorsten
Wehe



100. GBR-Sitzung

Von der Aufbruchstimmung ins Alltagsgeschäft

von
Nikola
Schöning

Ende 2009 trat der Gesamtbetriebsrat (GBR) der DFS GmbH zu seiner 100. Sitzung zusammen. Anlass, zusammen mit den früheren Vorsitzenden, einen kleinen Ausflug in die Geschichte des Gremiums zu starten. Die konstituierende Sitzung fand am 5. April 1993 in der damaligen DFS-Hauptverwaltung Offenbach statt.

1993 herrschte Aufbruchstimmung in der bundesdeutschen Flugsicherungslandschaft. Das Unternehmen „Deutsche Flugsicherung GmbH“ begann. Und die Arbeitnehmervertreter? „Wir mussten unsere Rolle in einem organisationsprivatisierten Unternehmen erst finden“, erklärt Karl-Ernst Pallas, damals Gesamtpersonalratsvorsitzender und schon bald darauf erster Gesamtbetriebsratsvorsitzender der noch jungen DFS GmbH. „Schließlich waren wir in den ersten Wochen noch keine gewählten Betriebsräte. Bis es so weit war, lösten wir die Probleme mit dem Arbeitgeber pragmatisch. Beide Seiten wollten gestalten, etwas Neues schaffen. Da traten Gegensätze schnell in den Hintergrund.“

Dieses Vorgehen war arbeitnehmerintern grundsätzlich akzeptiert. Aber alte, latent vorhandene Differenzen und Rivalitäten unter den Berufsgruppen traten jetzt offen zu Tage. Dem gerecht zu werden, erforderte

nicht nur politisches Geschick, sondern auch Verbündete. In praxi war es ein Spagat. Pallas' späterer Stellvertreter im GBR, Norbert Oswald, spricht in diesem Zusammenhang von „Grabenkämpfen seitens der ÖTV“, die auch in den GBR hinein getragen worden seien.

Die Frage, nach welcher Struktur die Betriebsräte organisiert werden sollten, führte zu heftigen Diskussionen mit den Personalräten. Viele lehnten die Regionalstruktur nach dem Vorbild der DFS GmbH ab. Schließlich setzte sich Pallas durch. Paragraph 3 BetrVG half und die Regionalstruktur der DFS GmbH wurde auf die Betriebsräte übertragen.

Keine Machtgeplänkel

Der Wechsel von der Behörde zum privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen war mehr als ein Federstrich unter einen Vertrag. Es war ein Kulturwandel: Aus Beamten wurden Angestellte, aus Personalräten wurden Betriebsräte. Die in der freien Wirtschaft üblichen öffentlichen „Machtgeplänkel“ (Norbert Oswald) zu Beginn von Tarifverhandlungen gab es nicht. In den Verhandlungen selbst wurde aber heftig

→ Die Hauptverwaltung (HV) in Offenbach. Dort konstituierte sich der GBR 1993.

Photos: DFS und privat



gestritten und für die Durchsetzung verschiedener Positionen gekämpft. Die gemeinsame Basis „Zügige Tarifabschlüsse und möglichst viele Beschäftigte aus dem öffentlichen Dienst zum Wechsel in die DFS zu bewegen“ schweißte aber immer wieder zusammen. „Ziel- und ergebnisorientiert“ entstanden in Windeseile neue Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen. Am 7. Juli 1993 um 23.28 Uhr war es so weit: Die Tarifparteien hatten das Wichtigste geregelt. Sie unterschrieben unter anderem den Mantel-, Vergütungs-, Versorgungs- und den Übergangsversorgungstarifvertrag. Damit waren die Rahmenbedingungen für ein sozialpartnerschaftliches Miteinander in der DFS GmbH schriftlich fixiert.

Die DFS GmbH profitierte von der Dynamik, die die Organisationsprivatisierung unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausgelöst hatte. Nicht umsonst reklamiert Karl-Ernst Pallas dieses Ereignis als eines, das von den Arbeitnehmern ausging und nicht etwa ausschließlich eine logische Folge politischer oder marktwirtschaftlicher Notwendigkeiten war.

Er geht sogar noch einen Schritt weiter. Pallas sieht seine Kollegen und sich als die eigentlichen Geburtshelfer der DFS GmbH: „Die Arbeitnehmerseite hat die Privatisierung initiiert.“ Dass hier keine Geschichtsklitterung betrieben wird, zeigt der zweite Tätigkeitsbericht des GBR, den Pallas im November 1994 vor der Betriebsräteversammlung gehalten hat: „Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung haben die Organisationsprivatisierung initiiert. Mit dieser Organisationsprivatisierung haben Mitarbeiter Vorstellungen in Verbindung gebracht, die sich zwei großen Blöcken zuordnen lassen: 1. Finanzielle Besserstellung und soziale Absicherung über die Tarifverträge 2. Beteiligung an den Entscheidungen in der Flugsicherung.“

Diese Passage ist aber weit mehr als ein historisches Dokument. Es spiegelt das Selbstverständnis des GBRs wieder, das nach wie vor Handeln und Denken des Gremiums prägt – über 100 Sitzungen und 17 Jahre später. Es zeigt auch, warum Mitbestimmung in der DFS GmbH mitunter diametral anders ist als in so genannten reinen Privatunternehmen.

Das Feld ist bestellt

Mitte der 90er Jahre gab Karl-Ernst Pallas sein Amt an Norbert Oswald ab. Der Stuttgarter übernahm ein bestelltes Haus, die wichtigsten Tarifverträge waren abgeschlossen.

Nach wie vor zehrte die DFS GmbH von der „irrsinnigen Aufbruchstimmung“ im Unternehmen. In zwei Jahren waren rund 95 Prozent der Kolleginnen und Kollegen in das Angestelltenverhältnis übergetreten. Für den Schwaben kein Grund, einen Gang runter zu schalten. Im Gegenteil: Es gab alle Hände voll zu tun. Kopfhörerpflicht



➔ *Der Erste und der Zweite: Karl-Ernst Pallas (l.) und Norbert Oswald erinnern sich an die Anfangszeit.*

und Optimierung der Dienstleistung beherrschten die Tagesordnung. Aber auch neue, einer Behörde unbekannte Themen wie „Proficiency“ beschäftigten die Mitarbeitervertreter. Oswald: „Das war anstrengend.“ Hinzu kamen neue technische Systeme (VAN), das Flow Management, das Integrierte Qualitätsmanagement (IQM).

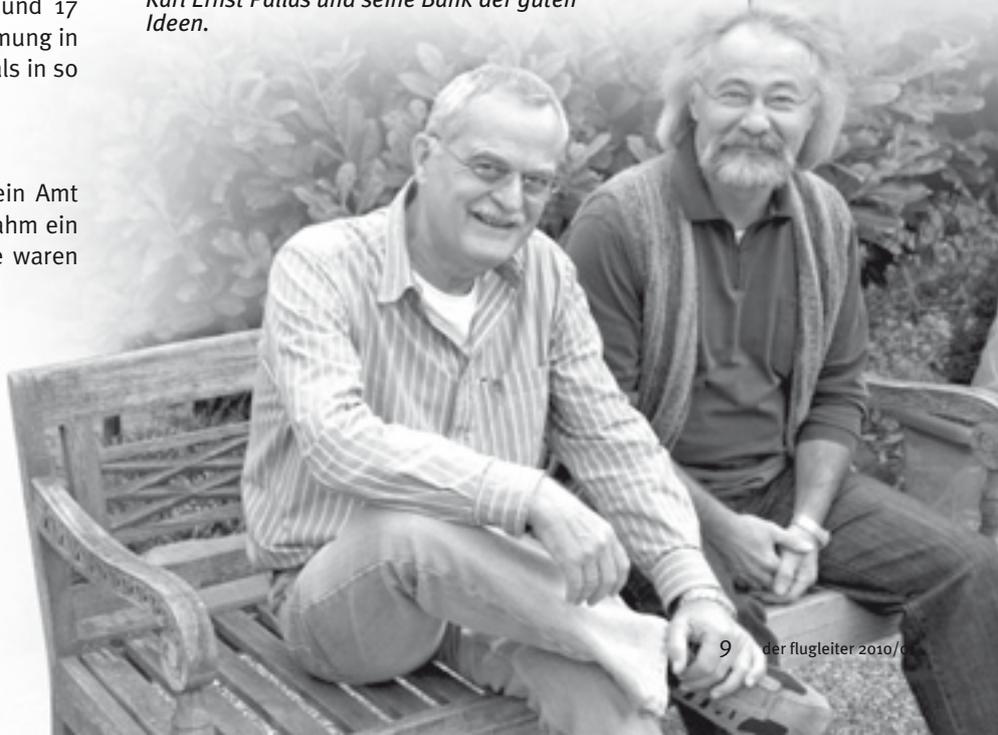
Das „arbeitswissenschaftliche Gutachten zur Belastung und Beanspruchung in den FS Diensten“ (Stichwort: Kastner-Gutachten), die Einführung eines „Führungs- und Fördersystems“ (FFS), die „Reorganisation AIS“ – all das sind Begriffe mit langer Halbwertszeit. Sie haben 1995 ihren Ursprung und wirken zum Teil noch heute nach.

Die TWR-APP-Trennung (auch Approach-Verlagerung genannt) ließ die Wellen hoch schlagen.

Die Bank der guten Ideen:

Während der Tarifverhandlungen 1993 hatte Karl-Ernst Pallas auf einer Parkbank die zündende Idee für einen Eingruppierungstarifvertrag. Der Vorschlag war nicht kompromissfähig. Aber der Arbeitgeber war von der Idee so begeistert, dass er Pallas zum Wechsel in das DFS-Berufsleben eine Bank schenkte – natürlich nicht ohne Hintergedanken.

➔ *Geschichte zum Anfassen: Norbert Oswald, Karl Ernst Pallas und seine Bank der guten Ideen.*



Oswald: „Das rührte an den Grundfesten der Arbeitnehmer. Wir hielten es nicht nur für fachlichen und wirtschaftlichen Unsinn. Deshalb waren Verbände und GBR strikt gegen diese Trennung.“

Gleichzeitig lernten die Betriebsräte die unternehmerische Seite einer Organisationsprivatisierung kennen: Privatwirtschaftliches Denken begann in der DFS Raum zu greifen. Sehr zum Unbehagen des GBRs. Schlagworte wie „Effizienzsteigerung“ und „Ausgliederung“ fanden in das DFS-Vokabular Eingang. „Wir wollten mit der Organisationsprivatisierung eine leistungsgerechte Vergütung erreichen, aber sicher nicht das Outsourcing bestimmter Bereiche.“ Unruhe machte sich unter den Kolleginnen und Kollegen breit. „Sie verstanden unter 30-prozentiger Effizienzsteigerung im Rahmen der Einführung von IQM 30-prozentigen Personalabbau“, erinnert er sich. Für Norbert Oswald und seine Mitstreiter stand stets die sachliche Lösung der Probleme im Vordergrund. „Der GBR verfügte über die fachliche Expertise“ so Oswald. „Daher war es nur folgerichtig, dass er den Arbeitgeber aufforderte, früh in alle Themen eingebunden zu werden.“

Strukturreformen, Wirtschaftlichkeit und Zentralisierung

BSK – Betriebsstättenkonzept, Zentralisierung AIS, Zielorganisation – das waren die überragenden Themen der zweiten Hälfte der 90er Jahre, die GBR und

DFS GmbH gleichermaßen beschäftigten. Freilich unter verschiedenen Gesichtspunkten. „Die Entscheidung der DFS GmbH die Kontrollzentrale Berlin nach Bremen zu verlagern, ist nur ein Beispiel dafür, wie unzureichende Kommunikation ein Betriebsklima vergiften kann“, erläutert Frank Zimmermann. Er wurde 1997 zum Nachfolger von Norbert Oswald gewählt.

Es gehe nicht um die unternehmerische Entscheidung, sondern um die Art, wie das „Warum“ vermittelt wurde. Die Glaubwürdigkeit der Führungskräfte habe damals sehr gelitten. Der GBR sei aus diesen Diskussionen gestärkt hervor gegangen: „Der Zusammenhalt war sehr groß“, erinnert sich Zimmermann. „Unser Ziel war es, die Reibungsverluste für die betroffenen Kolleginnen und Kollegen so gering wie möglich zu halten.“ Da sei es sehr hilfreich gewesen, einen starken VDF im Rücken gehabt zu haben. „Der Zwist, der zwischen der DAG und der ÖTV herrschte, war auch in dieser Phase bedauerlicherweise eher hinderlich.“

Die Veränderungen, die das Unternehmen beherrschten, blieben nicht ohne Wirkung auf die Kolleginnen und Kollegen. Die Aufbruchstimmung der ersten Jahre war nur noch „ansatzweise spürbar“. Der Tätigkeitsbericht des GBR aus dem Jahr 1997 bestätigt das. Darin fordert der GBR-Vorsitzende die DFS GmbH auf, mehr zu tun, „um den gewollten Wandel in den Köpfen zu erreichen“.

→ *Karl Ernst Pallas, die Bank der guten Ideen, H.J. Hartwig und P. Waldinger (inzwischen beide nicht mehr in der GF der DFS tätig) zeigen sich erfreut.*



Zimmermanns Fazit der ersten Jahre ist wenig schmeichelhaft: „Was wir heute (1997) antreffen, sind verunsicherte Mitarbeiter, die sich auf dem innerlichen Rückzug befinden. Durch ausgeprägte Bereichsegoismen, durch nicht ausreichende Kommunikation, durch Fehleinschätzungen im Personalbedarf, stehen wir heute vor der Situation, dass wir als Unternehmen DFS jedes Jahr mit weniger oder gleichbleibendem Personalbestand mehr Wertschöpfung erbringen. Diesem Zwang zur Effizienzsteigerung, um das Unternehmen DFS auf Dauer wettbewerbsfähig zu halten, stellen auch wir Betriebsräte uns, allerdings kann es kein Dauerzustand sein, dass es Bereiche gibt, die seit geraumer Zeit ständig am Limit arbeiten. Die Aussetzung bzw. Streckung von tariflichen Ansprüchen (Stichwort: Kastner, Anm. d. Redaktion) sind nur ein Indiz für diese Situation. Das Burnout-Syndrom ist auch im Unternehmen DFS anzutreffen.“

Den Plan der DFS GmbH die Flugberatung im AIS-C in Rödelsheim zentral zusammenzufassen, lehnte der GBR ab. Der GBR musste abwägen: zwischen einer Einigungsstelle einerseits und dem Interessenausgleich und Sozialplan. „Der Gang vor die Einigungsstelle barg für uns allerdings das Risiko von Änderungskündigungen für Einzelne, mit der Konsequenz, dass der Druck auf den Einzelnen immer größer geworden wäre“, erinnert sich Zimmermann. „Zwischendurch dachte ich, wir fahren den Karren gegen die Wand. Es gab viel böses Blut.“ Im Nachhinein zeigt sich Zimmermann mit dem damals gefundenen Kompromiss zufrieden: „Gut, dass wir uns für den Sozialplan entschieden haben.“ Im Zuge der ersten tiefgreifenden Strukturreform der DFS GmbH, der Zielorganisation, verabschiedete diese sich von ihrer Regionalstruktur. Es entstanden Niederlassungen, Geschäftsbereiche sowie Service- und Development-Center. Der GBR passte sich an und gründete entsprechende Ausschüsse: Center-, Tower-, AIS-, CNS- und den FM-Ausschuss. Damit war eine Arbeitsebene mit dem Arbeitgeber geschaffen. Im Idealfall besetzen Vertreter aus jeder Niederlassung bzw. Geschäftsbereich den Ausschuss. Sie werden vom GBR gewählt. Diese bewährte Struktur besteht bis heute.

Obgleich der damalige GBR-Vorsitzende die Zielorganisation grundsätzlich „für nicht verkehrt“ hält, zeigte sich schon bald die Kehrseite der Medaille. Die von ihm bereits beklagten Bereichsegoismen empfanden die Kolleginnen und Kollegen als noch stärker, der Company-Gedanke „rückte in weite Ferne“. Vor allem die vielen Schnittstellen in der Technik forderten ihren Tribut: „Das war nicht optimal.“

Der erste Nichtlotse und die Sommerzeit

2002 übernahm erstmalig ein Nichtlotse den GBR-Vorsitz: Klaus-Peter Horbelt, Flugsicherungsingenieur. „Als mich Kollegen aus dem GBR ansprachen, ob ich bereit wäre, das Amt zu übernehmen, war ich mehr als überrascht“, gesteht er. Das Lampenfieber wich

schnell der Routine. Kein Wunder, denn Horbelt war keineswegs ein Nobody. Er konnte auf über 10-jährige Verbandstätigkeit im FTI zurückblicken, einige Jahre davon als Vorsitzender.

Der Arbeitsstil des Flugsicherungsingenieurs war denn auch unaufgeregt sachlich und lösungsorientiert. „Jeder muss sein Gesicht wahren können“, lautete sein Credo. Während seiner Amtszeit änderten sich die politischen Rahmenbedingungen: Die Gründung der GdF, der Abschied der meisten Kolleginnen und Kollegen von ver.di, die Pläne zur Kapitalprivatisierung, Single European Sky, SESAR, iTEC (das heutige iCAS), die Schaffung des Functional Airspace Blocks – um nur einige zu nennen. Ein Teil dieser Themen hat bis heute einen festen Tagesordnungspunkt in den GBR-Sitzungen. Andere sind geplatzt wie Seifenblasen. „Aktenordnerweise wurden Ideen entwickelt, mit der Politik korrespondiert, Einsprüche formuliert. Und was ist daraus geworden? Das Flugsicherungsgesetz in seiner ursprünglichen Form hat der Bundespräsident nicht unterzeichnet. Die Kapitalprivatisierung ist ebenfalls vom Tisch. Lediglich das BAF ist übrig geblieben, und das Erlaubnis- und Berechtigungswesen im operativen FS-technischen Dienst hat überlebt.“

Gefragt, welche Ereignisse – auch innerbetrieblich – besondere waren, antwortet Horbelt spontan: „Die Sommerzeit.“ Gemeint ist damit das Intermezzo von Dirk Sommer, seinerzeit verantwortlich für arbeits-

WEIßMANTEL & VOGELSANG

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

rechtliche Fragen in der DFS GmbH. Ihn hätte Klaus-Peter Horbelt nach eigenem Bekunden „um Haarsbreite“ einmal einer GBR-Sitzung verwiesen. Er betrachtete Betriebsräte als Gegner. Nicht minder belastend wirkte sich auch die Gründungsphase der GdF auf das Verhältnis von GBR zur Geschäftsführung aus: „Wir mussten die Geschäftsführung erst davon überzeugen, dass es zu den demokratischen Grundrechten gehört, eine Gewerkschaft zu gründen.“ Die GdF-Gründung war nur ein Reizthema. Die Lizenzierung der Technik ein anderes. Der GBR war mit Horbelt endgültig im Alltagsgeschäft angekommen. Dynamisch, gut zehn Jahre nach seiner Gründung. Der Regelungsbedarf wuchs in seiner Amtszeit immens. Die Erwartungen der Kolleginnen und Kollegen ebenfalls. Für den amtierenden GBR-Vorsitzenden, Peter Schaaf, werden die Aufgaben nicht leichter.

Die GBR-Vorsitzenden:

1993 bis 1995: Karl-Ernst Pallas, Fluglotse

1995 bis 1997: Norbert Oswald, Fluglotse

1997 bis 2002: Frank Zimmermann, Fluglotse

2002 bis 2008: Klaus-Peter Horbelt,
Flugsicherungsingenieur

seit 2008: Peter Schaaf, Fluglotse

„betriebsratsverseucht“ – das Unwort des Jahres 2009 Gedanken von Thorsten Wehe

Nun ist es wieder da, das Unwort des Jahres 2009. Die Jury bestehend aus Prof. Dr. Margot Heinemann (Leipzig), Prof. Dr. Nina Janich (Darmstadt), Prof. Dr. Horst Dieter Schlosser (Frankfurt a.M.) und Prof. Dr. Martin Wengeler (Düsseldorf) sowie die für 2009 bestellten Juroren Stephan Hebel (Redakteur Frankfurter Rundschau) und der Sozialethiker Prof. Dr. Friedhelm Hengsbach S.J. (Ludwigshafen) entschieden sich für „betriebsratsverseucht“. In einem Bericht der Sendung

„Monitor“ wurde von dieser Wortschöpfung im Kreise von Abteilungsleitern einer Baumarktkette berichtet, wenn diese von einer Filiale ohne Betriebsrat zu einer Filiale mit Betriebsrat reisen müssen. Nun fragt sich der eine oder andere, warum sich unsere Redaktion damit auseinandersetzt. Im Bereich Luftfahrt erstellen wir alle zwei Monate ein anerkanntes Fachmagazin.

Nichtsdestotrotz sind wir die Zeitschrift der Gewerkschaft der Flugsicherung und wird aus den Mitgliederbeiträgen finanziert. Uns ist der Vorwurf nicht entgangen, und dies wird immer wieder im Kreis der Redaktion diskutiert, dass „der flugleiter“ zu sehr „gewerkschaftslastig“ sei. Ups – habe ich da gerade ein neues Unwort kreiert. Wer sonst soll die Arbeitnehmerinteressen effektiv wahrnehmen, wenn es nicht die Gewerkschaften durch die Durchsetzung von tariflichen Regelungen tun. Betriebsräte haben den gesetzlichen Auftrag, die korrekte Durchführung von Tarifverträgen zu überwachen.

Der Ruf nach Mindestlöhnen ist nach meiner Auffassung schlichtweg das Versagen, dass lohnabhängig Beschäftigte sich in Gewerkschaften organisieren, um auf dem Wege von Tarifverhandlungen vernünftige Arbeitsbedingungen zu gestalten. Dies setzt sich bis auf die Betriebsebenen fort, auf der nach dem Betriebsverfassungsgesetz Arbeitgeber und Betriebsräte u.a. die Tarifvorschriften ausgestalten. Wer sich einige Branchen in Deutschland näher anschaut, erkennt schnell, dass nach Profitgier gepolte Kaufleute es natürlich als absolut hinderlich empfinden, wenn man Beschäftigte nicht zu unbezahlten Überstunden heranziehen kann, die Grenzen der maximalen täglichen Arbeitszeit und gesetzlich vorgeschrieben Ruhezeiten zwischen zwei Arbeitsschichten einzuhalten sind.

Alle schreien laut auf, wenn mal wieder ein Fahrer eines Gefahrguttransportes wegen Überschreitung der Lenkzeiten völlig übermüdet bei einem Unfall auf deutschen Autobahnen unschuldige Mitmenschen mit in den Tod reißt. Aber schauen wir überall mit dem gleichen Maßstab hin? So lange Beschäftigte von Ängsten getrieben nicht in eine Gewerkschaft eintreten, geschweige denn für ein Betriebsratsmandat kandidieren, bleibt für unsere Gesellschaft viel zu tun. So schließt sich der Kreis zum größten Arbeitgeber für Flugsicherungsdienste in Deutschland. In der DFS GmbH ist seit ihrem Bestehen 1993 ein ordentliches Verhältnis zwischen Betriebsräten/Gewerkschaften und Arbeitgebern gewachsen. Nicht immer alles kuschelig, aber im Grunde fair und vor allem mit Respekt dem anderen gegenüber gekennzeichnet. Wir kennen aber auch die eine oder andere Führungskraft in der Unternehmenszentrale in Langen und in den Niederlassungen. Wer widerspricht mir, wenn man sich sehr wohl bei dem einen oder anderen vorstellen kann, dass das Unwort des Jahres 2009 auch in seinen Gedanken vorkommen könnte. Das Börsen-Unwort des Jahres 2009 heißt übrigens „Bad Bank“.





Photo: DFS

→ Einige Bereiche der UZ sehen Betriebsräte und Gewerkschaften nicht gerne in ihrer Abteilung.

BR-Wahl 2010

Betriebsräte sind auch für die DFS-Unternehmenszentrale wichtig

Bundesweit werden im Zeitraum von März bis Mai 2010 neue Betriebsräte gewählt. Mit der Bestellung der Wahlvorstände wurden die Wahlen eingeleitet. Die Bedeutung von Betriebsräten wird je nach Betrieb und Zugehörigkeit zum Betrieb von den Mitarbeitern äußerst unterschiedlich beurteilt. Im Betriebsdienst und in den verschiedenen Center/Tower-Niederlassungen der DFS wird das Engagement von Betriebsräten von einer breiten Schicht von Mitarbeitern getragen. Eine Kandidatur ist dort kein größeres Problem.

Sich in der Unternehmenszentrale offen und engagiert zum Betriebsrat zu bekennen, wird leider nicht von allen Führungskräften toleriert und akzeptiert.

Es ist beispielsweise nicht zu verstehen, dass es nach wie vor Bereiche in der Unternehmenszentrale der DFS gibt, in denen es nicht gerne gesehen wird, wenn Kolleginnen und Kollegen bei Schwierigkeiten den Betriebsrat aufsuchen oder gar in die Gewerkschaft eintreten. Die Bereitschaft zur BR-Kandidatur ist dort oft ein mutiger Schritt. Eine solche persönliche Bereitschaft sich für Kolleginnen und Kollegen zu

engagieren wird oft „nachgetragen“ und von den Führungskräften mit den Worten „dann sei man verbrannt“ herabgewürdigt.

Stellen Arbeitsverdichtung, Überstunden und verminderter Verantwortungsspielraum tagtäglich das normale Arbeitspensum dar, ist es nicht

nachvollziehbar, dass gut ausgebildete Kolleginnen und Kollegen durch demütiges Abwarten und langes Stillhalten sich genügsam ihrem Schicksal ergeben.

An dieser Stelle wäre es unter normalen Umständen der einfachste Weg, sich zu solidarisieren, Interessen zu bündeln und gemeinsam mit Kollegen aus anderen Bereichen mittels Betriebsrat und Gewerkschaft für ein angemessenes Ansehen von Person und Arbeitsplatz einzutreten. Dennoch scheuen sich die meisten Mitarbeiter für Ihre Interessen einzutreten und mit der

von
**Claudia
Campina**

„Rückendeckung“ Gewerkschaft selbstbewusst aufzutreten. Unter der Hand ausgesprochene Drohungen und Zuwendungsentzug behindern eine weitere Persönlichkeitsentwicklung zusammen mit dem beruflichen Werdegang. Es passt nicht zusammen, sich tapfer acht oder zehn Semester erfolgreich durch ein Studium zu boxen und danach im Beruf nicht genügend Selbstvertrauen zu besitzen, seinen Standpunkt im Kollektiv deutlich zu machen.

Interessenkonflikt als Arbeitnehmer

Viele Kolleginnen und Kollegen in der DFS-Unternehmenszentrale wurden in der Vergangenheit bestärkt, ihre beruflichen und sozialen Rahmenbedingungen mitzugestalten. Dieser Aufruf konnte nur bei wenigen wirkliche Überzeugung leisten. Es geht nicht um Feindschaft oder Dogmatismus, sondern um Konstruktivität und Kontinuität, die im Endeffekt dem Unternehmen und seinen Beschäftigten gleichermaßen gut tun. Oft wurde das Wort „Interessenskonflikt“ als Rechtfertigung vorgeschoben, sich nicht zu engagieren zu können. Die Frage sei hier erlaubt: Welcher Interessenskonflikt bitteschön? Man(n – oder Frau) ist ganz normaler tariflicher Arbeitnehmer, man hat weder Procura noch irgendwelche Rechte und Handlungsvollmachten der Arbeitgeberin. Ein „Interessenskonflikt“ besteht daher so gut wie nie, und ist eine Fehleinschätzung so manch eines Kollegen, die die tariflichen Hintergründe nicht verstehen.

Die GdF hat z.B. für alle Bereiche der DFS den Erhalt einer hervorragenden betrieblichen Altersversorgung und einen Rationalisierungsschutz erkämpft, obwohl nicht alle Bereiche gleich gut organisiert sind. Was wird passieren, wenn der Rationalisierungsschutztarifvertrag ausgelaufen ist und der Luftverkehr wieder einbrechen sollte? Die IG Metall hat eine ähnliche Situation schon jetzt in der Automobilbranche. Im Ergebnis ist der Organisationsgrad der Angestellten bei BMW in München von unter zehn auf über fünfundzwanzig Prozent gestiegen. Waren vorher fast nur die gewerblichen Arbeitnehmer organisiert, so haben sich

→ *Die GdF hat für alle Bereiche den Erhalt einer hervorragenden betrieblichen Altersversorgung und einen Rationalisierungsschutz erkämpft.*

Photo: DFS

jetzt auch viele Angestellte entschieden, diesen Weg zu gehen. Qualifizierte Mitarbeiter haben dort die gleichen Probleme wie bei uns, mangelnde Anerkennung, Arbeitsüberlastung und ungerechte Eingruppierung. Selbst wenn Arbeitsplatzsicherheit heute noch nicht im Focus der DFS – MitarbeiterInnen steht, was wird nach FABEC? Wie viele Verwaltungen braucht Europa? Oder schauen wir heute einige Organisationstendenzen in der DFS an, die die Konzentration von ähnlichen Funktionalitäten erkennen lassen. Wer denkt da nicht mittelfristig an Outsourcing?

Aller Voraussicht nach wird es Listenwahlen in der DFS-Unternehmenszentrale geben. Fragt Euch bitte kritisch, was „unabhängige“ oder ver.di – dominierte Listen wirklich für Euch tun können. Erfolgreiche Betriebsratsarbeit verlangt und fördert eigeninitiatives Handeln seiner WählerInnen und MandatsträgerInnen. Dieses muss zielgerichtet sein und wird nur dann wirksam, wenn der Schulterschluss mit der GdF erfolgt.

Ein großer Wunsch vieler Kolleginnen und Kollegen ist die Ausgestaltung einer chancenreichen Fach- oder Projektkarriere. Führungspositionen werden rarer und sind außerdem nicht jedermanns Sache. Dies ist aber kein unabhängiges Thema, weil es nur im Tarifvertrag gestaltet und durch die Gewerkschaft durchgesetzt werden kann. Geschieht dies ohne die Gewerkschaft, kommt es zu unflexiblen Systemen mit „Standardstellenschreibungen“, bei denen Wertschöpfung des Einzelnen zumeist einem reinen Kostendenken untergeordnet ist.

Ein Betriebsratsgremium sollte die Vielfalt des jeweiligen Betriebes widerspiegeln. Sind im eigenen betrieblichen Umfeld einige KollegInnen bereits in einer Gewerkschaft organisiert, fällt den bisher zaghaften unorganisierten der Zugang zu einer Gewerkschaft leichter. Die GdF hat bei den BR-Wahlen 2010 – insbesondere in der DFS-Unternehmenszentrale – das Ziel, sich durch hochmotivierte Kandidaten und Kandidatinnen aus allen Bereichen und Nebenstellen zu repräsentieren.

Reinhard K. Sprenger formulierte den Satz: „Sie sind das, wofür Sie bereit sind, die Verantwortung zu übernehmen.“ Gewerkschaft und Betriebsrat sind Formen enger, gelebter sozialer Bindung, die über Egozentrik hinaus für die Gemeinschaft stehen. Ich möchte dazu anregen, in sich zu gehen und sich zu fragen, ob es tatsächlich einen Grund gibt, Angst zu haben, für sich selbst und für andere einzustehen. Wir verbringen viel Zeit unseres Lebens bei der Arbeit, deshalb ist es wichtig, für den anderen da zu sein und damit die Grundlage für eine wertschätzende und ethische Kultur zu schaffen.

**Also nicht vergessen und aktiv werden:
Von März bis Mai 2010 sind Betriebsratswahlen!**

→ FRAPort berichtet, die Trendwende geschafft zu haben.

Photo: Stefan Rebscher / FRAPort



2010 – ein Jahr der Überraschungen?

Wie geht es weiter? Teils ängstliche, teils optimistische Prognosen zeichnen derzeit das Bild in fast allen Medien. Stockt die Wirtschaft oder geht es, wenn auch mühsam, wieder bergauf. Es ist nicht mehr als ein Orakel – an der auch die Flugsicherung in gewisser Weise beteiligt ist.

Letztes Jahr berichteten wir an gleicher Stelle, dass das Jahr 2009 wohl das Jahr der allgemeinen Verunsicherung werden sollte. Rezession, Inflation, Kurzarbeit, Entlassungswelle, Zusammenschlüsse, Pleiten, Konjunkturpakete, waren die großen Stichworte des abgelaufenen Jahres. Zwischenzeitlich hat sich die Sachlage vielleicht etwas entspannt, dennoch muss man recht vorsichtig sein, wenn man eine Prognose für das Jahr 2010 abgeben will.

Unterschiedlich sind nach wie vor Meldungen aus der Luftfahrtbranche. Zum einen wird berichtet, dass eine der größten Fluggesellschaften Asiens – die JAL, Japan Airline, kurz oder sogar schon mitten in der Insolvenz hängt. (Es sollen gemäß eines staatlichen Plans 15 600 Jobs oder ein Drittel der Belegschaft abgebaut werden. Wie die japanische Agentur Kyodo weiter berichtet, soll die Sanierung in einem Insolvenzverfahren mit Gläubigerschutz erfolgen. Die Red.)

Zum anderen berichtet der Flughafen Frankfurt, dass im Dezember 2009 eine sogenannte Trendwende geschafft wurde. Am größten Flughafen Deutschlands ging die Zahl der Passagiere immerhin um knapp 5%

zurück, doch gerade im Dezember stieg das Passagieraufkommen gegen alle Voraussagen überdurchschnittlich an. Gespannt darf man daher auf die Sommerflugpläne der verschiedenen Fluggesellschaften sein, die teilweise wieder aufgestockt werden. Dazu werden fast täglich neue Destinationen vorgestellt.

Da die Flugsicherung bekanntlich von den Flugbewegungen in und über Deutschland lebt, wird sich hoffentlich auf Grund der vermehrten Starts/Landungen und Überflüge auch hier wieder eine „Einnahmesicherheit“ wiederfinden.

Aktuell darf man gespannt sein, wie sich die Tarifpolitik innerhalb der DFS entwickelt. Verzichteten die Mitarbeiter der DFS Ende des Jahres 2009 auf die festvereinbarte Tarifierhöhung für ein halbes Jahr, steht für Mai endlich die eingeplante und zugesagte Tarifierhöhung der Gehälter an. Im Verlauf des Jahres werden sicherlich weitere Tarifforderungen aufgestellt.

Gleichzeitig wird ständig der Belastungstarifvertrag für Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter modifiziert. Hier haben sich die Tarifpartner eine Auszeit verord-



von
**Hans-Joachim
Krüger**

net, um die Verhandlungspositionen zu überdenken. Nichts desto Trotz sollten gerade die Belastungsparagraphen auf ihre Handhabung und Nachvollziehbarkeit überprüft werden. Schon jetzt ist es schwierig, die einzelnen Paragraphen im täglichen Geschäft umzusetzen und darzustellen.

Aber auch die Tarifverhandlungen an kleineren „Brennpunkten“ verdienen Beachtung. Als Schlagwort ist hier der Flughafen Kassel aufzuführen. Bereits im letzten Jahr wurde der Flughafen zeitweise bestreikt.

Ein wichtiges Ziel in diesem Jahr sind die anstehenden Betriebsratswahlen. Innerhalb der DFS will die GdF ihre Spitzenfunktion noch mehr ausbauen und weiterhin die Betriebsratsvorsitzenden an allen DFS-Niederlassungen stellen.

Die Europäisierung des Luftraumes wird sich wohl auch 2010 fortsetzen. In wie weit konkrete Veränderungen erwartet werden, bleibt abzuwarten. Die einzelnen „Airblocks“ sind zwar benannt, man arbeitet an der Verifi-

zierung, aber dennoch scheint alles ziemlich abstrakt. Zwar werden gerne Folienbeiträge über die Entstehung der europäischen FABs vorgelegt und kommentiert, dennoch erscheint das Bild des europäischen Luftraumes für den einzelnen Mitarbeiter immer noch unnahbar.

Ins Gerede gekommen ist auch wieder eine Privatisierung der Flugsicherung im Koalitionsabkommen der neuen CDU/CSU/FDP. Dort ist zwar eine Privatisierung erwähnt, jedoch ohne auf das weitere Prozedere einzugehen. Da die FDP weiter die Organisationsprivatisierung der DFS vorantreiben möchte, bleibt abzuwarten, wie die Koalitionspartner mit diesem Wunsch umgehen. Die GdF wird dieses Bemühen weiter kritisch verfolgen und kommentieren.

Alles in allem steht erneut ein sehr interessantes Jahr mit recht vielen unterschiedlichen und vielfältigen Themen an. Langweile wird sicherlich nicht aufkommen. Für den „flugleiter“ wird es eine Herausforderung sein, diese Themenvielfalt den Mitgliedern der GdF in gewohnter Weise darzustellen.

Wir wünschen dem FVK-Tower 182 einen guten Start

→ *Von links nach rechts mit dem künftigen Tower:*

Marco Hellmann (DUS), Isabelle Petersen (MUC), Richard Klein (CGN), Leonarda Born (FRA), Nils Dünweg (DUS), Mark Richter (LEJ), Alexandra Pape (CGN), Katharina Preuß (MUC)



Mit einer gewissen Genugtuung hat Joe die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Gebühren, welche die DFS ihren Kunden für ihre Dienstleistungen in Rechnung stellt, gelesen. Der Streit um diese Gebühren ist nicht neu. Er geht auf das Jahr 2004 zurück und er schien bis vor kurzem so etwas wie eine unendliche Geschichte zu sein. Damals hatte die Lufthansa gegen zwei Gebührenbescheide von insgesamt 6,5 Millionen Euro geklagt, weil die DFS mit den Einnahmen an den verkehrsreichsten Flughäfen die Kosten an den kleineren ausgleiche. Eine derartige Quersubventionierung sei nach Meinung der Lufthansa nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr müssten die Gebühren an den großen Airports geringer ausfallen, da die entstehenden Kosten ja von einem wesentlich größeren Anteil von Kunden beglichen würden und der jeweilige Anteil deshalb ja geringer sein müsste. Nun haben die obersten Verwaltungsrichter am 10. Dezember die Klage zurückgewiesen und festgestellt, dass „die Luftverkehrsunternehmen eine dem Inhalt nach im Wesentlichen gleiche Dienstleistungen erhalten“. Joe hofft, dass dieses Kapitel damit abgeschlossen ist.

Dabei kann er das Interesse der Fluggesellschaften verstehen, ihre Ausgaben so gering wie möglich zu halten. Und natürlich weiß Joe, dass dieses Problem zu Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise ein wesentlich Dringenderes ist als vor fünf Jahren. Für Joe ist es darüber hinaus durchaus nachzuvollziehen, dass ausgerechnet die Lufthansa diese Argumentation vorgebracht hat. Schließlich betreibt sie an den zwei verkehrsreichsten deutschen Airports ihre Drehkreuze und hätte, wenn die obersten Verwaltungsrichter ihren Argumenten gefolgt wären, dort eine ganze Menge Geld sparen können. Allerdings sollte, so meint Joe, auch der Lufthansa klar sein, dass die DFS in Frankfurt und München eben auch mehr Personal einsetzen und mehr technische Einrichtungen wie ILS- oder ASDE-Anlagen unterhalten muss als zum Beispiel in Erfurt oder in Saarbrücken. Darüber hinaus wundert sich Joe etwas, dass ausgerechnet die Lufthansa mit der Quersub-

ventionierung der DFS etwas vorwirft, was sie doch selbst bei ihren Preisen praktiziert. Schließlich bezahlen die Passagiere der First- und Business-Class die günstigen Tickets in der „Holzklasse“. „Quod licet Iovi, non licet bovi!“ Was Jupiter erlaubt ist, ist dem Rindvieh noch lange nicht erlaubt.

Wie bei den Flugsicherungsgebühren sind die Fluggesellschaften natürlich auch bei den Flughafenentgelten der Meinung, dass diese viel zu hoch sind. Nun fordert der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), diese bei der Umsetzung der EU-Flughafen-Entgelte-Richtlinie endlich zu reformieren und um zu verhindern, dass die Fluggesellschaften von den Airports abgezockt werden, eine Regulierungsbehörde für die Festsetzung der Flughafenengebühren einzuführen. Schließlich gebe es diese ja auch für die Bereich Telekommunikation, Post, Bahn und Energie.

Nun weiß Joe natürlich nicht, ob die deutschen Flughäfen ihre Kunden als goldene Kälber betrachten, die man nach Belieben melken kann. Er weiß nur, dass sich die Flughäfen und ihr Dachverband energisch gegen eine derartige Behörde wenden. Schließlich müssten die Airports die Freiheit haben, unternehmerisch frei zu agieren. Und dazu gehören, so die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), eben auch „faire Flughafenentgelte“.

Wie gesagt, Joe kann natürlich nicht beurteilen, ob die von den Flughäfen erhobenen Gebühren als „fair“ bezeichnet werden können. Sehr wahrscheinlich hat der BDF darüber eine andere Vorstellung als die ADV. Ganz abgesehen davon, dass Joe sich angesichts seiner Strom- und Heizungskosten fragt, ob die dafür eingerichtete Regulierungsbehörde auch wirklich effizient arbeitet, so wundert er sich schon, weshalb die Fluggesellschaften, die ansonsten doch nichts auf den Markt, der ja bekanntlich alles zum Besten regelt kommen lassen und stets vehement für die Pri-

vatisierung von Flughäfen eintreten, ihr Heil nun unbedingt in einer Regulierungsbehörde suchen wollen. Schließlich werden diese Gebühren von den Ländern, also von Behörden festgelegt. Eine Regulierungsbehörde wäre dann lediglich eine weitere Kontrollbehörde bereits existierender Behörden. Und, so fragt sich Joe, haben wird denn nicht schon so etwas wie das Luftfahrt-Bundes-Amt (LBA)? Das wird zwar von manchen etwas sarkastisch als das größte unbeleuchtete Luftfahrthindernis Deutschlands bezeichnet. Aber, ganz ehrlich, wäre das nicht die richtige Institution, der Gebührenpolitik der Flughäfen (und ihrer Bundesländer) auf die Finger zu schauen? Und dann könnte das LBA ja auch gleich mal die Preispolitik der Fluggesellschaften unter die Lupe nehmen. Die werden dann ganz sicherlich auf ihre unternehmerische Freiheit pochen und sich jegliche Einmischung verbieten. Wie's die Flughäfen ja auch tun.

Zu einem anderen Thema. Mit Bestürzung hat Joe Ende Dezember zur Kenntnis genommen, dass es einem Attentäter gelungen ist, in Amsterdam an den Kontrollen vorbei an Bord eines A330 der Northwest bzw. Delta zu gelangen. Und dies, obwohl der Vater des jungen Mannes die US-Behörden vor seinem Sohn gewarnt hat. Ob diese angesichts ihrer Sammelwut irgendwie die Übersicht über ihre Daten verloren haben? Dass daraufhin in den USA einmal wieder die verrücktesten Ideen geboren wurden, verwundert Joe kaum. Als ob es der Sicherheit dienen würde, wenn die Passagiere zukünftig eine Stunde vor der Landung ihren Sitzplatz nicht mehr verlassen und schon gar nicht die Toilette aufsuchen dürfen. Wer unbedingt ein Flugzeug in die Luft sprengen möchte, tut es dann eben zehn Minuten früher. Joe fragt sich inzwischen, ob er bei seiner nächsten USA-Reise nicht auf jenes Gefäß zurückgreifen soll, das ihm beim Segelflug zur Erledigung eines dringenden Bedürfnisses hin und wieder ganz gute Dienste leistete. Irgendwo im Keller muss das Ding noch liegen. Mit einer bestimmten Zufriedenheit nahm Joe zur Kenntnis, dass in Deutschland

das Thema etwas weniger aufgeregt diskutiert wurde. Dennoch sahen sich einige Politiker bemüßigt, einem „Nacktscanner“ das Wort zu reden. Bei der Diskussion über dieses Thema sah sich Joe mit dem Gedanken konfrontiert, weshalb man die Passagiere eigentlich nicht gleich nackt fliegen lassen sollte. Schließlich gab es so etwas schon mal in den USA und im Jahr 2008 wollte der Reiseunternehmer Ossi-Urlaub entsprechende Flüge von Erfurt nach Heringsdorf durchführen. Allerdings fragte er sich angesichts seiner eigenen Physiognomie, ob derartige Flüge unbedingt als ästhetisches Erlebnis bezeichnet werden könnten....

IFALPA-Vizepräsident „Schorsch“ Fongern hat in einem Interview davor gewarnt, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Und wie er, fragt sich auch Joe, ob es nicht sinnvoller wäre, zu untersuchen, wie der Attentäter an den Kontrollen vorbei an Bord des Airbus kam und mögliche Sicherheitslücken aufzuspüren? Wobei auch zu fragen ist, ob es unbedingt der Sicherheit dient, wenn Aufgaben, die eigentlich hoheitlicher Art sind und deshalb von der Bundes- bzw. Grenzpolizei durchgeführt werden sollten, aus finanziellen Gründen an Vertragsfirmen ausgelagert werden. Und ob es unbedingt der Sicherheit dient, wenn die Beschäftigten dieser Firmen dann auch noch mit Gehältern abgespeist werden, die möglicherweise zu den Niedriglöhnen gezählt werden müssen?

Mit den besten technischen Einrichtungen und den aufwändigsten Verfahren allein kann Sicherheit nicht hergestellt werden. Ohne engagiertes und gut bezahltes Personal ist dies nicht zu gewährleisten. Und dies gilt nicht nur für die Kontrolleure an den Sicherheitsschleusen, sondern auch für alle, die für die Sicherheit im Luftverkehr verantwortlich sind. Auch für uns Controller und Techniker bei der Flugsicherung. Dass dies Geld kostet, ist keine Frage. Das Drehen an der „Gebührensphäre“ nach unten, Lohndumping und „Outsourcing“ sind für die Sicherheit letztlich kontraproduktiv. *Meint Joe*

Alles eine Frage des Standpunkts oder „Ein ganz normaler Nachmittag“

Es war ein ganz normaler Freitagnachmittag in einem Streckenkontrollzentrum irgendwo im kontinentalen Europa. Es war August. Hochsommer. Die Nachmittagsschicht hatte gerade begonnen, und die diensthabenden Fluglotsen wussten bereits im voraus, dass sie mit Gewitteraktivitäten, CB's in ihrem Jargon, zu tun haben würden. Die hohen, majestätischen Wolkentürme, die sich bereits wie überdimensionaler Blumenkohl am Himmel aufbauten, waren ja auch kaum zu übersehen.

Die Nachmittagsschicht musste mit einer reduzierten Anzahl an Fluglotsen auskommen, da sich überraschenderweise zwei Kollegen krank gemeldet hatten. Der Supervisor (SV) der Frühschicht konnte die beiden nun fehlenden Kollegen – natürlich – so kurzfristig nicht mehr ersetzen, so dass eine veränderte Sektorkonfiguration gewählt werden musste. Der Supervisor traf unter bestmöglicher Berücksichtigung aller Faktoren die Entscheidung, nur 12 der sonst üblichen 13 Sektoren zu öffnen, d.h. zwei Sektoren wurden zu einem konsolidiert, d.h. zusammengelegt. Diese neue Sektorisierung wurde vorschriftsmäßig an die CFMU, die Central Flow Management Unit, in Brüssel gemeldet. Weitere zusätzliche Verkehrsflussmaßnahmen kamen dazu: 40 statt der sonst üblichen 50 Luftfahrzeuge pro Stunde wurden als Steuerungswert für diese Sektorkonfiguration festgelegt – d.h. eine Reduzierung von 20%, bedingt durch die CB-Aktivitäten. Der Stundenwert für das gesamte Center, d.h. für die gesamte Streckenkontrollzentrale, wurde somit von den üblichen 120 Bewegungen pro Stunde auf 96 reduziert, eben genau um diese 20%.

Die beiden Lotsen an dem zusammengelegten Arbeitsplatz (=Sektor) begannen ihre Arbeit. In der Mitte ihres Sektors hatte sich eine größere Gewitterzelle gebildet, die die Flugzeuge zwang, diese in mehr oder weniger 40 Nautischen Meilen (NM) vom Zentrum der Aktivität zu umfliegen. Der Executive Controller, d.h. der Radarlotse, genehmigte und identifizierte dabei ganz neue Verkehrsströme und ein völlig anderes Netz von Kreuzungspunkten in seinem Sektor.

Der Planner, d.h. der Koordinator, musste also mit den angrenzenden Sektoren neue Ansprachen und Verfahren abstimmen und koordinieren, da die Luftfahrzeuge auf ihren neuen Flugwegen sehr nahe an die Grenzen zu den benachbarten Sektoren fliegen würden. Dies musste getan werden, da es zu potentiellen Konflikten mit dem Flugverkehr der Nachbarsektoren führen konnte. Beide Fluglotsen waren mit der Erledigung ihrer jeweiligen Aufgaben völlig ausgelastet.

Der Planner, d.h. der Koordinator, musste also mit den angrenzenden Sektoren neue Ansprachen und Verfahren abstimmen und koordinieren, da die Luftfahrzeuge auf ihren neuen Flugwegen sehr nahe an die Grenzen zu den benachbarten Sektoren fliegen würden. Dies musste getan werden, da es zu potentiellen Konflikten mit dem Flugverkehr der Nachbarsektoren führen konnte. Beide Fluglotsen waren mit der Erledigung ihrer jeweiligen Aufgaben völlig ausgelastet.

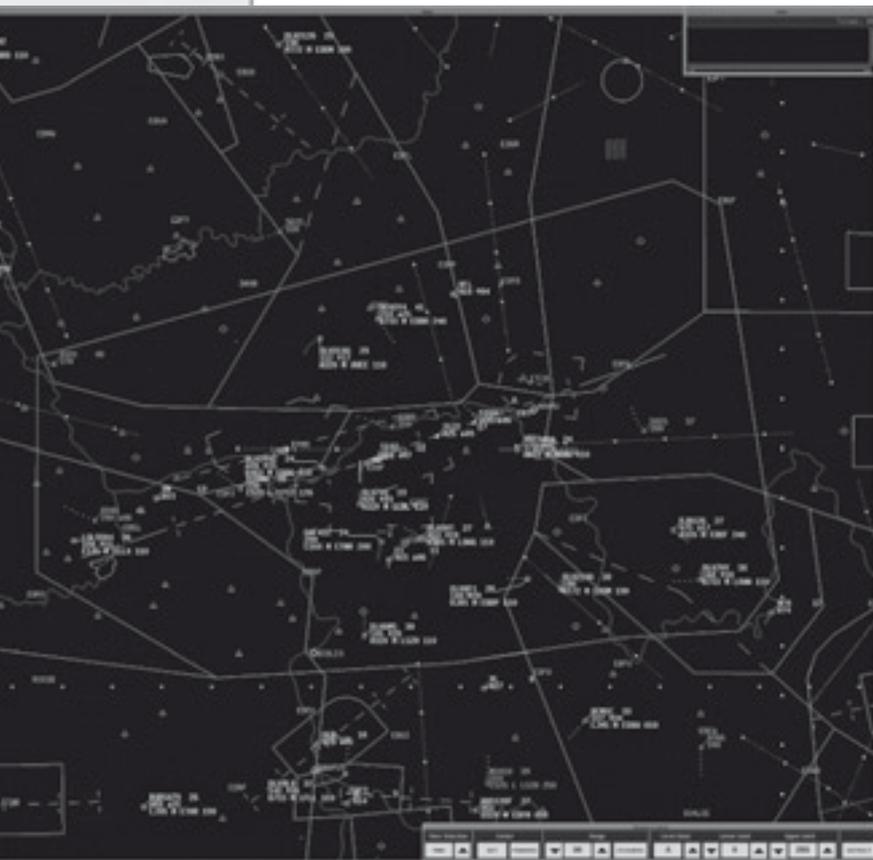
Nach 45 Minuten konzentrierter Arbeit erlebten die beiden Lotsen die Blockade einer ihrer zwei Frequenzen, die durch die Konsolidierung der beiden Sektoren und der dadurch stattfindenden Verkopplung der Frequenzen auftrat. Das machte das Arbeiten besonders schwierig und zwang sie zu besonderer Aufmerksamkeit – zum Glück dauerte diese Blockade aber nur ca. 90 Sekunden.



von
Jens Lehman

Photos: DFS und skyguide





→ *Radarbild Anflugkontrolle Frankfurt*

Nach 90 Minuten schlug auf einmal STCA an, der Short Term Conflict Alert, eine Warnung die 120 Sekunden vor einem möglichen Konflikt ausgelöst wird. Beide, der Executive Controller wie auch der Coordinator, waren durch diesen STCA-Alarm nicht überrascht,

hatten sie doch vorher schon diese Problematik der Situation erkannt und besprochen. Sie hatten festgestellt, dass die Staffelung zwar minimal sein würde, d.h. weniger als 6 NM aber immer noch innerhalb der 5 NM-Toleranz, die erlaubt war. Sie entschlossen sich nach kurzer Diskussion, keine vertikale Staffelung anzuwenden bzw. diese erst gar nicht zu versuchen, da die nächst möglichen Flughöhen – sowohl darüber also auch darunter – bereits durch andere Flugzeuge blockiert waren, die sich ebenfalls nicht auf den sonst üblichen Routen bewegten. Die Piloten der beiden betroffenen Flugzeuge wurden vorschriftsmäßig über die Annäherung informiert. Da STCA und andere zu Rate gezogenen Hilfsmittel weiterhin anzeigten, dass sich die beiden Flugzeuge in einer Entfernung von 6 NM passieren würden, widmeten sich die beiden Lotsen wieder anderen Aufgaben.

Der STCA-Alarm wurde allerdings auch beim Supervisor angezeigt, der dann die Pflicht hat, sich die Situation kurz anzuschauen und die Lage zu beurteilen. Der Supervisor kam jedoch ebenfalls zu dem Ergebnis, dass es zu keiner Unterschreitung von Staffelungsstandards, d.h. zu keiner Staffelungsunterschreitung, STU, kommen würde und ließ die beiden Fluglotsen unbehelligt ihrer Arbeit nachgehen. Gemäß seinen Vorschriften füllte der SV ein STCA-Formblatt aus, um es den betroffenen Lotsen später zur Unterschrift bzw. zur Kenntnisnahme vorzulegen. Außerdem ging er zu dem betroffenen Sektor, um sich die aktuelle Verkehrssituation genauer anzuschauen. Da die beiden Lotsen auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens seine Nachfrage nicht beantworten konnten, beide mussten hochkonzentriert arbeiten und sehr viel sprechen, machten beide Lotsen nur das „Daumen-hoch“-Zeichen und widmeten sich unvermindert ihrer Arbeit, ohne sich weiter um den SV zu kümmern.

→ *Kurzfristige Krankmeldungen zwingen zur Zusammenlegung von Kontrollsektoren und zu einer geringeren Kontrollkapazität.*

Photo: Austrocontrol



→ Die „Indirekten Kosten“, die zum Beispiel durch Re-Routings entstehen, sind schwer zu beziffern

Photo: Airbus Industrie



Nach 120 Minuten wurden die beiden Lotsen abgelöst und durften in die – wohlverdiente – Kaffeepause. Bevor sie jedoch in die Kantine gingen, schauten sie noch kurz beim SV-Arbeitsplatz vorbei, unterzeichneten den STCA-Report und füllten auch noch das Formblatt für „Besondere Vorkommnisse“ aus (Frequenzblockade), das ebenfalls beim SV auslag.

Am folgenden Montag untersuchte der Sachbearbeiter für Besondere Vorkommnisse die Ereignisse der von Gewitteraktivitäten und krankheitsbedingten Ausfällen geprägten Nachmittagsschicht vom letzten Freitagnachmittag. Er musste dies tun, da ja – vorschriftsmäßig – das Formblatt „Besondere Vorkommnisse“ von den beiden Lotsen ausgefüllt worden war. In diesem Zusammenhang wurde gleich auch noch der STCA-Alarm ausgewertet und man kam – erwartungsgemäß – zu dem Ergebnis, dass es zu keiner Staffellungsunterschreitung gekommen war.

Die Ergebnisse dieser Analyse sind deshalb so interessant, da die Frequenzblockade ja keinen Einfluss auf die Sicherheit gehabt hatte – diese dauerte 89 Sekunden. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen in diesem Sektor innerhalb der ersten 60 Minuten der Nachmittagsschicht betrug statt der vorgesehenen 40 in Wahrheit 53 Luftfahrzeuge. Diese deutlich höhere Zahl resultierte aus den sich verändernden Flugprofilen auf Grund der CB's in dem Sektor. In den zweiten 60 Minuten ergab die Verkehrszählung die Anzahl von 54 Flugbewegungen (statt der geplanten 40!), die von den beiden Fluglotsen abgearbeitet wurden. Auch hier wurde als Grund die sich ständig verändernden Flugprofile gesehen, da die Piloten der großen Gewitterzelle ausweichen mussten bzw. wollten.

Die bereits oben erwähnte CFMU analysierte und veröffentlichte in ihrem täglichen Bericht, dem „Daily Debriefing Sheet“, zu diesem Freitagnachmittag jedoch folgende harten Fakten:

- Besagte Streckenkontrollzentrale – irgendwo im kontinentalen Europa – hat an diesem Frei-

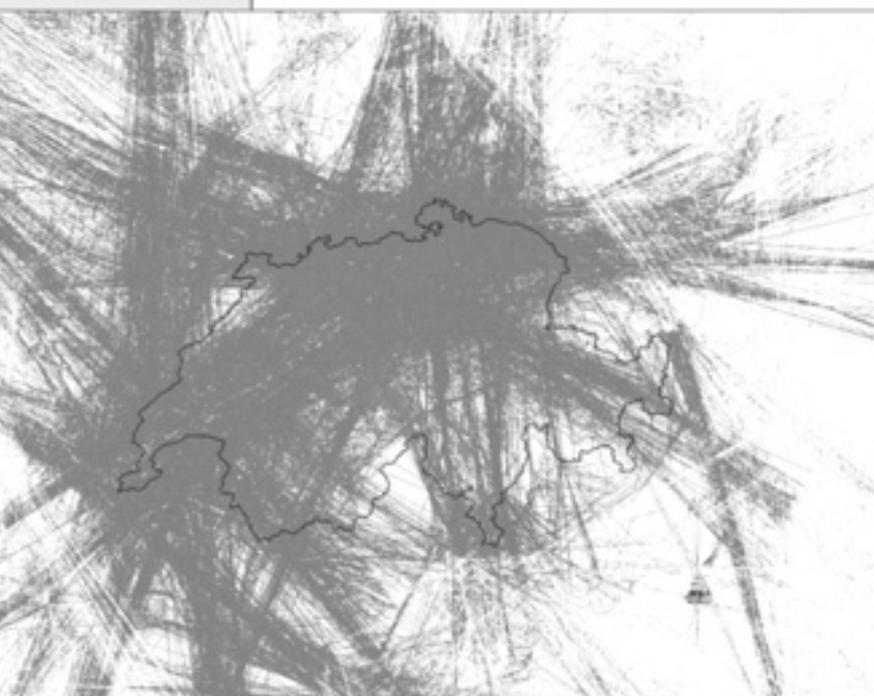
tagnachmittag 10.000 Minuten Verspätung verursacht, weil sie zwei Sektoren zu einem einzigen konsolidiert hatte und somit die offiziellen Verkehrs-/Sektorzahlen um 20% reduzieren musste.

- Dies hatte bei den betroffenen Fluggesellschaften 71 Euro pro Minute als „direkte Kosten“ verursacht. Die „indirekten Kosten“, wie zum Beispiel Re-Routings, die Umplanungen ganzer legs, die neuen Umlaufzeiten der Flight Crews etc. kommen noch hinzu, sind aber sehr schwer zu beziffern.
- Die „safety indicators“, d.h. die Sicherheitskennzahlen, wurden durch diese Streckenkontrollzentrale auf Grund der Frequenzblockade sowie des STCA-Alarms ebenfalls tangiert. Es konnte aber keine weitergehende Aussage über die gesamte „safety performance“ dieses Nachmittags getroffen werden.

Die falschen bzw. viel zu hohen Verkehrszahlen, die Gefahr einer Überlastsituation für die beiden betroffenen Fluglotsen trotz der veranlassten Steuerungsmaßnahmen sowie die unterbliebenen weiteren Schritte durch den Supervisor schlugen sich ebenfalls negativ in der Bilanz dieser Streckenkontrollzentrale nieder.

Der Leiter Betrieb dieser Zentrale bekam den Bericht über die entstandene Verspätung in „seinem“ Center selbstverständlich auch zugestellt. Nach der genauen Analyse des CFMU-Berichts stieg seine Besorgnis, den diesjährigen „performance based“-Bonus nicht zu bekommen, stark an. Er darf – als Bonusziel – nur 250.000 Minuten Verspätung verursachen und die nun aufgetretenen 10.000 Minuten bringen ihn schon sehr nahe an 200.000 Minuten heran – und es war doch erst August.... An den Wintereinbruch wollte er gar nicht erst denken. Da aber der Verspätungsfaktor 20% seines „performance based“-Bonus' ausmachen, begann er sich zu fragen, ob er seinen maximalen Jahresendbonus, der immerhin 10% seines Jahresgehalts ausmacht, überhaupt noch erreichen könne.

Nach einem Coordination Meeting mit allen europäischen operativen Flow Control Managern, hatte der



→ CBs im Sektor erhöhen die Arbeitslast, reduzieren die Kapazität und führen zu Verkehrsflussmaßnahmen.

Photo: DLR

Leiter Betrieb noch ein vertrauliches Gespräch mit dem Leiter aller Kontrollzentralen seiner Flugsicherungsorganisation. Bei diesem Gespräch ging es auch um jenen Freitagnachmittag, der als Negativbeispiel während des Meetings hervorgehoben und kritisiert worden war. Der im Meeting anwesende Vertreter der Fluggesellschaften hatte sich darüber hinaus bei der Flugsicherungsorganisation beschwert. Er bemängelte lautstark, dass die Flugsicherung an einem solch bekanntermaßen verkehrsreichen und profitablen Freitagnachmittag im August nicht in der Lage sei, genügend Kapazität für die Airlines zur Verfügung zu stellen.

Diese „frei erfundene“ Geschichte soll zeigen, dass die Wahrnehmung von „performance“ sehr unterschiedlich sein kann bzw. sehr unterschiedlich ist.

Warum?

- Die beiden Fluglotsen, die deutlich höhere Verkehrszahlen abgearbeitet hatten als eigentlich geplant war, haben ihre „erwartete performance“ in einem sehr schwierigen und außergewöhnlich komplexen Umfeld (CB's und Frequenzblockade) deutlich übererfüllt.
- Der Supervisor hat seine „erwartete performance“ nicht erfüllt, da er nicht in der Lage war, alle 13 Sektoren zu besetzen wie vorgesehen
- Die CFMU hat ihre „erwartete performance“ ebenfalls nicht erfüllt, da deutlich mehr Flugzeuge in den Sektor eingeflogen sind und es somit zu einem nicht geplanten Überangebot in diesem kam, das leicht zu einer Überlast der betroffenen Fluglotsen hätte führen können
- Der Leiter der Kontrollzentrale hat seine „erwartete performance“ bzw. sein erklärtes Leistungsziel nicht erreicht und die Flugsicherungsorganisation wurde öffentlich für eine schlechte „performance“ nicht nur an den Pranger gestellt, sondern auch noch von den Nutzern als „inkompetent, notwendige Kapazität zu schaffen“ dargestellt

Selbstverständlich wird bei solch einem Bericht NICHT erwähnt, dass die realen Kosten zur Erbringung von Flugsicherung an diesem Nachmittag durch die konsolidierten Sektoren geringer als sonst waren. Selbstverständlich wird auch NICHT erwähnt, dass tatsächlich 107 statt der eigentlich geplanten 80 Flugzeuge durch einen hochkomplexen Sektor sicher geflogen

sind, was die Einnahmen der Flugsicherungsorganisation deutlich erhöht hat

Und, wie gesagt: es war eben ein ganz normaler Freitagnachmittag im August – irgendwo im europäischen Luftraum. Es ist also alles „Eine Frage des Standpunkts“.

Off the Tape

→ Tower: ‚Delta 351, you have traffic at 10 o’clock, 6 miles!‘
 → Delta 351: ‚Give us another hint! We have digital watches!‘

 → Tower: ‚TWA 2341, for noise abatement turn right 45 Degrees.‘
 → TWA 2341: ‚Center, we are at 35,000 feet. How much noise can we make up here?‘
 → Tower: ‚Sir, have you ever heard the noise a 747 makes when it hits a 727?‘

 → From an unknown aircraft waiting in a very long takeoff queue: ‚I’m f...ing bored!‘
 → Ground Traffic Control: ‚Last aircraft Transmitting, identify yourself immediately!‘
 → Unknown aircraft: ‚I said I was f...ing bored, not f...ing stupid!‘

→ O’Hare Approach Control to a 747: ‚United 329 heavy, your traffic is a Fokker, one o’clock, three miles, Eastbound.‘
 → United 329: ‚Approach, I’ve always wanted to say this...I’ve got the little Fokker in sight.‘

 → A student became lost during a solo cross-country flight. While attempting to locate the aircraft on radar, ATC asked, ‚What was your last known position?‘
 → Student: ‚When I was number one for takeoff.‘

 → A DC-10 had come in a little hot and thus had an exceedingly long roll out after touching down.
 → San Jose Tower Noted: ‚American 751, make a hard right turn at the end of the runway, if you are able. If you are not able, take the Guadeloupe exit off Highway 101, make a right at the lights and return to the airport.‘

Oft erlebe ich in der täglichen Arbeit viele kritische Stimmen, Dispute und Kontroversen. Ich finde, dass man bei uns viel mehr lächeln müsste. Das Leben ist zu kurz um ständig verbissen irgendetwas hinterzulaufen oder sich ständig zu streiten.

Ein Kollege schenkte mir vor einiger Zeit das Buch „Hektors Reise auf der Suche nach dem Glück“ und meinte, dass man die Dinge nach dem Lesen anders sehen würde. Und das habe ich tatsächlich getan. Im Arbeitsalltag sind mir plötzlich tausend Kleinigkeiten aufgefallen, die die Leute hier glücklich machen. Wenn ich Stift und etwas zum Schreiben dabei hatte, habe ich mir auf Meetings oder im Vorbeigehen etwas notiert...

- Glück ist es, doch nicht privatisiert zu werden.
- Glück ist manchmal auch, wenn man nicht bekommt was man will.
- Glück ist es, keinen Unfall zu haben.
- Glück ist es, lernen zu dürfen.
- Glück ist es, eine freundliche Führungskraft zu haben.
- Glück ist es, nicht erkältet zu sein.
- Glück ist es, nicht „KW“ zu sein.
- Glück ist es, in seinem Beruf Erfüllung zu finden.
- Glück ist es, wenn aus Kollegen Freunde werden.
- Glück ist es, die Dinge auf den Punkt bringen zu können.
- Glück ist es, einen sicheren Job zu haben.
- Glück ist es, klugen Gedanken folgen zu können.
- Glück ist es, kurze Meetings zu haben.
- Glück ist es, feinsinnig zu sein.
- Glück ist es, wenn einen Kollegen vermissen.

- Glück ist es, wenn ein Kollege sich aus Liebe versetzen lässt.
 - Glück ist es, Block und Stift dabei zu haben.
 - Glück ist es, nicht einsam arbeiten zu müssen.
 - Glück ist es, nicht überlastet zu sein.
 - Glück ist es, wenn man auch mal ein Lob vom Chef bekommt.
 - Glück ist es, einen Chef zu haben, der einem mehr vertraut als anderen.
 - Glück ist es, eine Dienstreise nach Dubai zu machen.
 - Glück ist es, Band G zu bekommen.
 - Glück ist es, einen klugen Betriebsrat zu haben.
 - Glück ist es, wenn das Essen in der Kantine gut schmeckt.
 - Glück ist es, auch nach einem misslungenen AC man selbst zu bleiben.
 - Glück ist es, ein Individuum zu bleiben und sich nicht zu identifizieren.
 - Glück ist es, wenn kurze Röcke erlaubt sind.
 - Glück ist es, AM-Tage nehmen zu können.
 - Glück ist es, einen großen Vorrat Schokolade im Schubfach zu haben.
 - Glück ist es, Baby und Karriere unter einen Hut zu bringen.
 - Glück ist es, im Job keine Tränen zu vergießen.
 - Glück ist es, tarifgerecht eingruppiert zu sein.
 - Glück ist es, Unterschiede zu tolerieren
 - Glück ist es, trotz Triple S zu wissen, was man eigentlich arbeitet.
 - Glück ist es, von einem Tower in die Ferne zu sehen.
 - Glück ist es, wenn man keine Einigungsstelle braucht.
 - Glück ist es, trotz Babypause die Berechtigung zu erhalten.
 - Glück ist es, wenn Vorträge unterhaltsam sind
- D. Franke*

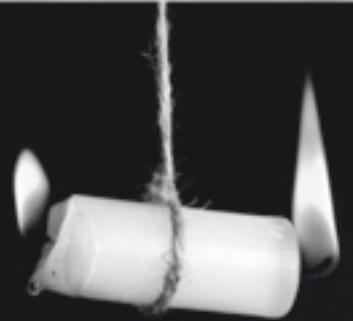


Glück ist ...

Photo: Internet



Versagensangst und Burnout – Die Rolle der Führungskraft



von
Daniela
Franke

Das recht junge Gesundheitsmanagement der DFS hat sich in jüngster Zeit mit dem Thema Burnout auseinandergesetzt. So hat „Burnout“ jetzt auch offiziell in unser Unternehmen Einzug gehalten. Die Aufbereitung der Themen hat aus meiner Sicht vor allem den Mitarbeiter selbst in den Mittelpunkt gesetzt, was ja auch nicht falsch ist. Ich vermisse allerdings beim DFS-Colloquium Ende letzten Jahres den konkreten Beitrag, was das Unternehmen und vor allem die Führungskräfte dagegen tun können. In diesem Artikel möchte ich auf eine mögliche betriebliche Unterstützung eingehen, insbesondere auf das Führungsverhalten. Die elementare Hilfe durch Partner, Familie und Therapeuten ist selbstverständlich gleichermaßen unentbehrlich.

Den Medien ist zu entnehmen, dass sich bereits 25 Prozent der Erwerbstätigen, und das sind ca. neun Millionen Menschen in Deutschland, durch ihre Arbeit verschlissen und erschöpft fühlen. Eine eindeutige wissenschaftliche Definition für „Burnout“ gibt es nicht, es ist auch kein offiziell anerkanntes Krankheitsbild. Vielleicht kann man diese Erkrankung der Seele auch nicht wissenschaftlich erfassen, da sie sehr individuell und tief im Inneren der Betroffenen empfunden wird. Merkmale, die von außen wahrgenommen werden, sind körperliche und mentale Erschöpfung. Es wird wenig oder kaum Lebensfreude ausgestrahlt, der Ausdruck wirkt oft negativ oder zynisch. Kollegen und Freunde verspüren inneren Rückzug. Ärger, Aggression und Angstgefühle führen oft zu Konflikten, die den Teufelskreis verschlimmern. Leider kommt es dabei auch zu Alkohol- und Drogenmissbrauch.

Es werden folgende, 5 Burnout-Stufen unterschieden:

- Phase 1) Brennen – die Aufgabe wird mit Idealismus und Enthusiasmus begonnen.
- Phase 2) Gesunde Arbeit – der Arbeitsalltag wird effizient bewältigt
- Phase 3) Warnsignale – Stagnation und Überdruß werden empfunden
- Phase 4) Frustration – es kommt zu Enttäuschung, Depression und Energieverlust
- Phase 5) Burnout – die Lebenskrise ist im Endstadium, Verzweiflung und Zusammenbruch

Das unschöne für die Arbeitgeber ist vor allem, dass es meist Leistungsträger betrifft. Diese müssen in Stadium des Burnouts durch ihr instabiles Selbstbewusstsein überall dabei sein, Kontrolle ausüben und laden

sich immer mehr auf. Die Phase, sich über Erfolge zu freuen, wird übersprungen. Somit kann daraus auch keine Freude gewonnen werden. Und gerade Freude ist ein kraftspendendes, elementar gutes Element der menschlichen Psyche. Ihr inneres Chaos überspielen Mitarbeiter mit Burnout durch „Professionalität“ und versuchen die Leistung so lange wie möglich und mit Einsatz aller Mittel aufrechtzuerhalten. Es reicht daher nicht aus, wenn eine Führungskraft erst bei deutlichem Leistungseinbruch reagiert. Eine fähige Führungskraft muss emotional in der Lage sein, die gestörte Gefühlswelt eines Mitarbeiters rechtzeitig zu erkennen und angemessen zu handeln. Vor allem, weil der Betroffene selbst nicht mehr fähig ist, seinen kritischen Zustand einzuschätzen.

Die Führungskraft muss mit hohem Einfühlungsvermögen den Betroffenen entlasten und ihm ihre Beobachtungen wiedergeben. Erst durch eine kontinuierliche, offene und vertrauensvolle Dialogkultur ist es möglich, das Befinden des Mitarbeiters zu erkunden. Wenn eine Führungskraft selbst einen normalen Zugang zu eigenen Wesenstiefen besitzt, sollte sie keine Hemmungen haben, den Mitarbeiter zum Öffnen zu bewegen. Durch das Erkennen des Problems, einer „Druckentlastung“ und der Gabe von Zuversicht, dass diese Krankheit keine negativen Auswirkungen auf das weitere Fortkommen im Beruf hat, können weitere Hilfspersonen hinzugezogen und therapeutische Schritte erfolgreich eingeleitet werden.

Doch auch das falsche Führen durch Vorgesetzte kann eine der primären Ursachen für Burnout sein. Der wohl häufigste Fehler von Führungskräften ist es, Mitarbeiter nur nach deren Zweckbestimmung und Leistung zu beurteilen. Die Aufgabe wird vor den Menschen gesetzt. Ein Mensch ist nun mal keine Maschine, sondern ein Wesen mit eigener Identität und Gefühlen. Nur ein aufgeräumtes Innenleben und eine positive Lebenseinstellung machen einen Mitarbeiter zum langfristig wertschöpfenden Teil des Unternehmens. Führungskräfte mit cholerischen, narzisstischen oder neurotischen Tendenzen lösen mit ihrem Verhalten oft Angst und Unzufriedenheit aus. Sie sind weder in der Lage, psychische Krisen ihrer Mitarbeiter zu erkennen noch sie zu begleiten.

Das Unternehmen kann durch eine bewusste Personal- und Führungskultur erheblichen Einfluss auf das Befinden und die Zufriedenheit seiner Mitarbeiter nehmen. Einerseits achtet es bei der Auswahl der Führungskräfte auf deren persönliche und psychische Eignung, sich selbst und andere führen zu können. Andererseits achtet es auf eine ausgewogene, bedarfsgerechte Personalstruktur und schafft Rahmenbedingungen, die die Belastungen der Mitarbeiter mildern und ausgleichen. Umorganisationen werden transparent, nachvollziehbar und nur im notwendigen Maße vollzogen.

Im Endeffekt kann eine so tiefe menschliche Krise nicht nur als schlecht angesehen werden. Sie verlangt von den Betroffenen notgedrungen, sich intensiv mit seiner Persönlichkeit zu befassen. Ihm muss bewusst werden, dass sein Leiden heilbar und sein Leben änderbar ist.

Bei aller Rationalität in unserem beruflichen DFS-Alltag darf nicht übersehen werden, dass die volle Entfaltung der eigenen Persönlichkeit und der des Mitmenschen das höchste Ziel des menschlichen Lebens ist (Herbert Fromm).

Frankfurt Hahn Airport

Der Flughafen Frankfurt-Hahn gilt seit Inbetriebnahme als Zivilflughafen im Jahre 1993 zu den am schnellsten wachsenden deutschen Flughäfen. Innerhalb von nur 10 Jahren ist der ehemalige amerikanische Militärflugplatz zu einem der Top-internationalen Verkehrsflughäfen und zum viertgrößten Frachtflughafen in Deutschland aufgestiegen.

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH sucht ab sofort zur Verstärkung ihres Teams

Fluglotsen (m/w)

Zu Ihren wesentlichen Aufgaben gehören:

- Die sichere und effiziente Durchführung des Flugverkehrsdienstes
- Durchführung des Flugwetterbeobachtungsdienstes und anderer zusätzlicher Aufgaben

Wir erwarten:

- eine gültige Lizenz als Towerlotse
- nicht beschränkt gültige Berechtigung TWR ADI RAD (gem. FSPersAV)
- den Besitz einer gültigen Erlaubnis zur Ausübung des Wetterbeobachtungs- und Wettermeldedienstes
- sehr gute englische Sprachkenntnisse mind. gemäß ICAO Level 4
- hohe Einsatzbereitschaft und Teamfähigkeit
- Schichtarbeit 24 h
- Einverständniserklärung zur Arbeitnehmerüberlassung

Die Vergütung erfolgt gem. Tarifvertrag der GdF.

Wenn wir Ihr Interesse an einer Mitarbeit in einem schnell wachsenden internationalen Unternehmen geweckt haben, so senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen innerhalb von 2 Wochen nach Erscheinen dieser Anzeige an

**Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH • Geb. 667
55483 Hahn-Flughafen**

Europa und die USA im Vergleich



von
**Werner
Fischbach**

Wenn die Flugsicherungen Europas und den USA miteinander verglichen werden, dann schneiden die Europäer regelmäßig schlechter ab. Nun wurden die Unterschiede und Gemeinsamkeiten untersucht und in einem gemeinsamen Dokument festgehalten.

Bereits 2003 hatte die US Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration) auf einem amerikanischen/europäischen Seminar (5th USA/Europe Air Traffic Management Research and Development Seminar) eine Studie vorgelegt, mit welcher die Effizienz der US Flugsicherung im Strecken- und im Anflugbereich untersucht wurde. Primäres Ziel war es, die Effizienz im Streckenbereich zu erhöhen. Natürlich ging es dabei auch um die Frage, wie das System als Ganzes verbessert werden könnte, und die FAA kam zu der Erkenntnis, dass ein Vergleich mit dem Rest der Welt nicht unbedingt von Nachteil sein könnte. So kam es zu einer Zusammenarbeit zwischen der Air Traffic Organization Strategy and Performance Business Unit der FAA und der Performance Review Unit (PRU) Eurocontrols. Bei der Air Traffic Organization (ATO) handelt es sich um die Flugsicherungsabteilung innerhalb der FAA. Ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist ein Bericht, der den Titel „U.S./Europe Comparison of ATM-related Operational Performance“

trägt und von beiden Organisationen gemeinsam erstellt wurde. Er wurde im Oktober letzten Jahres vorgelegt.

Bei ihren Untersuchungen wurden die Daten der flugsicherungsinternen Organisationen wie des amerikanischen Enhanced Traffic Management Systems (ETMS), der europäischen Central Flow Management Unit (CFMU) und des Central Office of Flight Delay Analysis (CODA) sowie der Fluggesellschaften herangezogen, wobei bei den Verspätungen lediglich „Delays“ von mehr als 15 Minuten berücksichtigt wurden. Dabei ist festzuhalten, dass in den USA Verspätungen von IFR-Flügen der Allgemeinen Luftfahrt nicht dokumentiert werden. Deshalb wurden nur ca. 52% der IFR-Flüge und 69% der kommerziellen Flüge an den verkehrsreichsten Flughäfen ausgewertet. In Europa werden vom CODA ca. 60% des planmäßigen, kommerziellen Verkehrs und 83% an den verkehrsreichsten Flughäfen erfasst.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass lediglich die Verspätungen an den jeweils 34 verkehrsreichsten Flughäfen in Europa und in den USA erhoben wurden. In Deutschland waren dies übrigens – in alphabetischer Folge aufgeführt – Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt,

➔ *Bei der Delaystatistik steht der Flughafen Frankfurt in Europa an zweiter Stelle.*

Photo: Milan Skaryd / FAG





Hamburg, Köln-Bonn, München und Stuttgart. Bezüglich der Verspätungen an diesen ausgewählten Flughäfen ergeben sich bereits die ersten Unterschiede zwischen Europa und den USA. Während sich die Zahlen in den USA auf Verspätungen bei den Ankünften beziehen, werden in Europa die Abflüge betrachtet. Wobei der Bericht berechtigterweise feststellt, dass bei den Verspätungsraten an den einzelnen Flughäfen Fakten wie die Kapazität des Flughafens und der Flugsicherung, Pistenkonfiguration und Wetterereignisse berücksichtigt werden müssen.

Allgemeine Daten

Während die geographische Fläche der USA (10,4 Mio. km²) mit der Europas (11,4 Mio. km²) nahezu identisch ist, gibt es bei der Organisation und der Leistungsfähigkeit der Flugsicherung zum Teil erhebliche Unterschiede. Zumindest auf den ersten Blick. Während es in Europa 38 Flugsicherungsdienstleister (ANSP) gibt, ist dies in den USA nur einer. Das schlägt sich natürlich auch auf die Zahl der Controller und der Bezirkskontrollstellen nieder. In den USA gibt es lediglich 20 ACCs, in Europa 65. Allerdings sieht es bei der Zahl der Kontrollsektoren etwas anders aus. Da existieren in Europa nur 679, in den USA jedoch 955.

Auch bei der Zahl der eingesetzten Controller gibt es unübersehbare Unterschiede. Während in Europa 16 800 Lotsen (ca. 60% in der Streckenkontrolle und ca. 40% im Tower/Approachbereich) tätig sind, liegt die Zahl in den USA rund 17% niedriger. 14 000 Controller werden dort beschäftigt; 60% bei der Streckenkontrolle, 25% bei Tower/Approach (TRACON) und 15% ausschließlich in der Platzkontrolle. Dazu kommt, dass die amerikanischen Lotsen aus wirtschaftlicher Sicht effizienter arbeiten. Mit 17 Millionen IFR-Flügen pro Jahr wickeln sie 70% mehr Verkehr ab als ihre europäischen Kollegen (10 Mio. IFR-Flüge). Ein wichtiger Grund für diese oftmals gravierenden Unterschiede liegt in der Vielzahl nationaler ANSPs, ein Umstand der von den europäischen Fluggesellschaften immer wieder beklagt wird und der nun durch den Single European Sky (SES) beseitigt werden soll.

Auch hinsichtlich der kontrollierten Plätze ergeben sich auf den ersten Blick große Unterschiede. Während es in Europa davon 450 gibt, werden von der FAA nur 263 betrieben. Allerdings müssen noch 240 sogenannte „contact towers“ hinzugezählt werden, so dass in den USA insgesamt 503 kontrollierte Plätze existieren. Allerdings wird die Masse des Verkehrs auf beiden Seiten des Atlantiks an einer relativ geringen Zahl von Flughäfen abgewickelt. Weshalb bei der Studie, wie bereits erwähnt, jeweils nur 34 Airports berücksichtigt wurden.

Auch bei der Verkehrsentwicklung in den letzten zehn Jahren gibt es Unterschiede. Während das Verkehrsaufkommen in den USA in diesem Zeitraum mehr oder weniger konstant geblieben ist, wurde in Europa ein Zuwachs von 25% verzeichnet. Der Grund hierfür ist

→ *Die Öffnung der osteuropäischen Märkte und die Osterweiterung der EU bescherte in den letzten zehn Jahren einen Verkehrszuwachs von 25 Prozent.*

Photo: Werner Fischbach

in der Öffnung der osteuropäischen Märkte, der Osterweiterung der EU und im Wachstum der „Low-Cost-Carrier“ zu sehen. Was die Verkehrsdichte betrifft, so ist diese in den USA über der Nordostküste, in Europa über Deutschland, der Schweiz und den Beneluxländern am höchsten.

Unterschiede im Operationellen Bereich

Die großen Unterschiede zwischen den USA und Europa bestehen weniger in der Durchführung der Flugsicherungskontrolle, sondern in der Zahl der europäischen ANSPs und – daraus resultierend – in den unterschiedlichen technischen Systemen. Zusätzlich kommt, dass in vielen europäischen Staaten die zivil-militärische Zusammenarbeit nicht unbedingt von einem kooperativen Geist geprägt ist.

Ein wichtiger Unterschied liegt auch in der Art und Weise wie man versucht, eine Überlastung des Flugsicherungssystems zu verhindern. In den USA bestehen, abgesehen von den New Yorker Flughäfen La Guardia, John F. Kennedy und Newark sowie, allerdings nicht aus Kapazitätsgründen, dem Ronald Reagan Washington National Airport keine Einschränkungen hinsichtlich der Flugplangestaltung. Es gibt dort also keine Airport-Slots und natürlich auch keinen Flugplankoordinator. Die Nachfrage orientiert sich nach den Plänen der Fluggesellschaften sowie an den Kosten, die sowohl durch eventuelle Verspätungen als auch durch zusätzliche Flüge entstehen. Dies hat für die Airlines auch einen Vorteil. Wenn es keine Slots gibt, dann können auch keine verfallen, wenn ein Flug hin und wieder mangels Nachfrage gestrichen wird.

In Europa ist das ein wenig anders. 73 der insgesamt 450 Flughäfen unterliegen der vollen Koordinationspflicht („slot coordinated“). Dabei orientieren sich die Europäer an der IFR-Kapazität eines Flughafens, während für die USA der maximale „Durchsatz“ ausschlaggebend ist und dieser sich an optimalen Wetterbedingungen ausrichtet. Im Bericht wird von „VFR-Capacity“ gesprochen, obwohl sicherlich die Kapazität bei Sichtflugbedingungen (VMC) gemeint ist. Was sich natürlich immer dann als negativ erweist, wenn die vorhandene Kapazität der Nachfrage nicht standhalten kann. Dies bedeutet jedoch nicht, dass es in den USA keine Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen geben würde.



Photo: Don Wilson / Port of Seattle

→ Die Rollzeiten sind an den US Flughäfen um einiges höher als in Europa.

Natürlich gibt es diese auch jenseits des großen Teiches. Allerdings werden diese von den Amerikanern anders umgesetzt. Während die Europäer mit der CFMU bereits lange vor dem eigentlichen Flugeignis mit strategischen Maßnahmen einen kontinuierlichen Verkehrsfluss herzustellen versuchen, begnügt sich die FAA mit einem kurzfristigen „Nachfrage-Management“. Die USA haben kaum Probleme mit der Streckenkapazität; sie setzen darauf, den „Durchsatz“ an den Flughäfen zu maximieren. Wenn jedoch die Nachfrage die maximale Flughafenkapazität übersteigt oder wenn widrige Wetterbedingungen dieser entgegenstehen, dann können sie bereits im Streckenbereich mit „Speed Control“ oder durch eine Verlängerung der Flugwege darauf reagieren und so einen homogenen Verkehrsfluss in den Nahverkehrsbereichen herstellen. Diese Maßnahmen nennen sich „Time Based Metering (TBM)“ oder „Miles in Trail (MIT)“. Aufgrund des fragmentierten europäischen Luftraums müssen europäischen Controller bei drohender Überlastung im Streckenbereich zu anderen Mitteln greifen und ATFM (Air Traffic Flow Management) – Maßnahmen anfordern.

Doch selbst Maßnahmen wie TBM und MIT sind manchmal nicht ausreichend, um an den großen US-Flughäfen einen kontinuierlichen Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Dann schlägt die Stunde des Air Traffic Command Centers (ATCSCC), das für die betroffenen Flüge dann sogenannte „Estimated Departure Clearance Times (EDCT)“ ausgibt. Was nichts anderes als die europäischen ATC-Slots sind. Da diese EDCTs nicht lange im voraus berechnet, sondern ad hoc angewendet werden, kommen sie natürlich wesentlich weniger zum Einsatz als die Slots in Europa. Dies führt in den USA dann bei den Abflügen zu einer höheren Verspä-

tungsrate als in Europa. Zusätzlich ist die Zeit, die für das Rollen zum Start benötigt wird, in den USA (durchschnittlich 6,2 Minuten) um einiges höher als in Europa (durchschnittlich 4,3 Minuten). Allerdings spielen hier auch Faktoren mit, die mit der Durchführung der Flugverkehrskontrolle nichts zu tun haben. Dazu zählen die Länge der Rollbahnen, die Lage des Abstellplatzes zur Betriebspiste, lokale Einschränkungen, Zusammensetzung des Verkehrs, Wettereinflüsse und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Enteisungsstationen. Um nur einige zu erwähnen.

Bei der Effizienz im Streckenbereich, d.h. in der Abweichung vom optimalen Flugprofil, bestehen zwischen den USA und Europa keine großen Unterschiede. Nichtkontinuierliche Steig- und Sinkflüge erhöhen den Treibstoffverbrauch und belasten die Umwelt ebenso wie Abweichungen von der optimalen Großkreis-Strecke („direct-route-extension“). Bei Flugpaaren zwischen den ausgewählten Flughäfen liegt diese „direct-route-extension“ in den USA etwa um ein Prozent niedriger als in Europa.

Da es nicht ganz einfach ist, die Effizienz im Anflugbereich zu vergleichen (unterschiedliche Luftraumstrukturen und Größen der Nahverkehrsbereiche, unterschiedliche Verfahren, Lage von benachbarten Flughäfen, Lärmschutzverfahren etc.), wurde hier ein Bereich von 100 Seemeilen um den jeweiligen Flughafen untersucht. Auch hier brauchen sich die Europäer vor ihren amerikanischen Kollegen nicht zu verstecken. In den USA beträgt der „Verzögerungsfaktor“ durchschnittlich 2,9 Minuten, in Europa liegt er bei 2,8 Minuten. Die höchsten Verspätungsraten weist in Europa London-Heathrow auf (mehr als durchschnittlich neun Minuten), an zweiter Stelle folgt Frank-

furt. Allerdings liefern sich die beiden Flughäfen kein „Kopf-an-Kopf-Rennen“; die durchschnittliche Verspätungsrate in Frankfurt ist nur halb so groß wie die von London-Heathrow. In den USA sind die New Yorker Flughäfen und Philadelphia die „Spitzenreiter“.

„What is it good for“?

Aus wirtschaftlichen Gründen hat das amerikanische Flugsicherungssystem gegenüber dem europäischen die Nase vor. Das ist in erster Linie auf die geschichtliche Entwicklung und die politische Situation in den USA und in Europa zurückzuführen. Die USA verfügen mit der ATO/FAA über nur einen Flugsicherungsdienstleister, in Europa sind es 38. Daraus folgt, dass es in Europa nicht nur mehrere technische Flugsicherungssysteme, Radar- und Flugdatenrechner, sondern sicherlich auch unterschiedliche Philosophien gibt, wie der Luftverkehr am besten abzuwickeln ist. Dazu kommt, dass in Europa jeder Staat eifersüchtig auf seine Souveränität achtet und kaum bereit ist, auch nur ein wenig davon abzugeben. Dabei scheint der Ehrgeiz, nicht nur eine eigene Armee, einen eigenen diplomatischen Dienst und eine eigene Polizei, sondern eben auch einen eigenen Flugsicherungsdienstleister, auf den man entsprechenden politischen Einfluss ausüben kann, für die Nationalstaaten große Bedeutung zu haben. Wobei nicht vergessen werden darf, dass viele Staaten sich nicht nur eine zivile Flugsicherungsorganisation, sondern auch noch eine militärische leisten. Wobei beide oftmals durch eine innige Abneigung miteinander verbunden sind. Was im dicht beflogenen europäischen Luftraum eigentlich als Anachronismus bezeichnet werden kann.

Aber Europa ist eben kein Nationalstaat, sondern trotz unzähliger europäischer Institutionen nicht mehr als eine, zugegebenermaßen großartige Idee, deren Bewohner sich eben weniger als Europäer, sondern in erster Linie als Angehörige ihrer jeweiligen Nation fühlen. Ihren Politikern scheint in erster Linie daran gelegen zu sein, für ihr Land den größtmöglichen Nutzen aus Europa zu ziehen. Oder um es profaner zu sagen, an die europäischen Fleischtöpfe zu kommen. So dürfte es auch nicht weiter verwundern, dass die großartige Idee, auf der Eurocontrol einst einmal aufgebaut werden sollte, eigentlich grandios gescheitert ist. Dass sich die europäische Flugsicherungsagentur zu einem großartigen „Flugsicherungs-Think-Tank“ entwickelt hat, stellt deshalb keinen Widerspruch dar.

Angesichts dieser Probleme hat sich die EU-Kommission dazu entschlossen, mit SES einen einheitlichen Luftraum zu schaffen, ohne den nationalen Befindlichkeiten der Mitgliedsstaaten allzu sehr auf die Füße zu treten. Diejenigen, die an diesem ehrgeizigen Projekt mitarbeiten, sind überzeugt, dass sie es dieses Mal schaffen. Dabei kann ein Blick zum Nachbarn sicherlich nicht schaden. Der von der ATO/FAA und der PRU vorgelegte Bericht ist deshalb nicht nur eine Bestandsaufnahme über die Unterschiede zwischen der europäischen und der US-amerikanischen Flugsicherung, sondern auch ein Beitrag, voneinander zu lernen.

→ 263 Tower werden von den FAA betrieben

Photo: Werner Fischbach



2009 – ein durchschnittliches Unfalljahr

Kaum ist ein Jahr zu Ende, schlägt die Stunde der Statistiker. Auch jener, welche die Unfälle im kommerziellen Luftverkehr penibel aufzählen. Dazu gehört unter anderem auch das „Aviation Safety Net (ASN)“, das von der Flight Safety Foundation (FSF) betrieben wird.

Pünktlich am 1. Januar legte das ASN seine Statistik für das letzte Jahr vor. Da gab es einige spektakuläre Unfälle wie zum Beispiel den Absturz der Colgan Air Dash-8-Q400 in Buffalo, der B737 der Turkish Airlines im Anflug auf Amsterdam oder des A330 der Air France, der über dem Südatlantik verschollen ist. Nicht zu vergessen der A320 der US Airways, der nach dem Ausfall beider Triebwerke auf dem Hudson notwassern musste. Allerdings erscheint dieser Vorfall nicht in der ASF-Liste. Weil dabei niemand ums Leben kam. Deshalb wird auch der Zwischenfall der Fokker 100 der Contactair, der sich am 14. September in Stuttgart ereignete, nicht aufgeführt.

Und darauf kommt es bei dieser Statistik an. So verloren im letzten Jahr 757 Menschen bei 30 Unfällen im kommerziellen Luftverkehr ihr Leben. Wobei diese 30 Unfälle um weitere vier zu ergänzen sind, die sich mit Geschäftsreiseflugzeugen ereignet haben. Die Zahl der Todesopfer liegt dabei unter dem Durchschnitt

→ *Beim Absturz der Colgan Air Dash-8 verloren 49 Menschen ihr Leben.*

Photo: NTSB / ASN



der letzten zehn Jahre (802). Des Weiteren ist von Interesse, dass bei diesen Unfällen mit Todesopfern die Zahl der Passagierflugzeuge mit elf nicht nur relativ gering ist. Es ist die niedrigste

Rate in den letzten 60 Jahren überhaupt!

Fünf der 30 verunglückten Flugzeuge gehören zu Fluggesellschaften, die auf der „Schwarzen Liste“ der EU stehen. Im letzten Jahr waren es elf von 32 und 2007 neun von 26 Unfällen, die auf das Konto der aus Europa verbannten Airlines gingen. Der unfallträchtigste Kontinent ist weiterhin Afrika. Dort haben sich 30% der Unfälle mit Todesfolge ereignet. Das scheint auf den ersten Blick eine normale Rate zu sein. Da jedoch in Afrika nur drei Prozent des weltweiten Luftverkehrs abgewickelt wird, so bleibt dieser Kontinent im wahrsten Sinn des Wortes ein „Schwarzer“.

Die Probleme jeder Statistik

Allerdings ist das mit der Statistik so eine Sache. So kommt es immer darauf an, welche Daten dabei verwendet und welche, aus welchen Gründen auch immer, nicht berücksichtigt werden. Möglicherweise ist es ja sinnvoll, lediglich Unfälle mit Todesopfern aufzuzählen und diese mit jenen aus den Vorjahren zu vergleichen. Möglicherweise jedoch auch nicht, weil Un- und Zwischenfälle, bei welchen niemand zu Schaden gekommen ist, dabei nicht berücksichtigt werden. Deshalb bietet diese Aufzählung auf die Frage, ob sich die Sicherheit im Luftverkehr in den letzten Jahren verbessert oder verschlechtert hat, keine Antwort. Denn da müssten auch jene Zwischenfälle, die gerade noch einmal gut gegangen sind und die bestenfalls den Berichten der Sicherheitsabteilungen der jeweiligen Airlines entnommen werden können, berücksichtigt werden.

Die Tatsache, dass fünf (oder 16,6%) der Unfälle auf das Konto von Fluggesellschaften gehen, die auf der „Schwarzen Liste“ (offiziell wird sie als „gemeinsame“ bezeichnet) stehen, bedeutet im Umkehrschluss, dass sich 25 Unfälle mit Airlines ereignet haben, welche von der EU als sicher angesehen werden oder ihren Sitz in Europa haben. So geben auch diese Zahlen wenig Aufschluss auf die Frage, wie sicher das Fliegen oder wie sinnvoll diese „Gemeinsame Liste“ ist.

Eines scheint der Bericht jedoch herzugeben: die Afrikaner müssen bei der Flugsicherheit wohl noch erhebliche Anstrengungen machen. Aber auch das ist schon wieder ein Pauschalurteil. Denn schließlich ist Afrika groß. Und es gibt dort eine Reihe von Fluggesellschaften, die sich mit den europäischen und amerikanischen durchaus messen können. *WeFis*

Gefunden im Internet:

Beinahe-Crash mit Air Berlin-Jet

Auf dem Flughafen Zürich sind im Sommer 2008 beinahe zwei deutsche Flugzeuge zusammengestoßen. Medienberichten zufolge wurde erst jetzt bekannt, dass am 31. Juli 2008 um ein Haar eine landende und eine startende Maschine auf sich kreuzenden Pisten kollidiert wären.

Demzufolge wären eine Maschine der Ostfriesischen Lufttransport GmbH (OLT), die aus Bremen kam, und ein Airbus der Air Berlin, der in Richtung Düsseldorf startete, fast zusammengeprallt. Das Schweizer Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) sprach von einem „schweren Vorfall“.

Fluglotse verhinderte Start im letzten Moment.

Ein Flugverkehrsleiter hatte die Gefahr im letzten Moment erkannt und dem Airbus-Kapitän befohlen, den Start abzubrechen. Der Pilot brachte die Maschine, die bereits auf 130 Km/h beschleunigt hatte, noch rechtzeitig zum Stillstand. Für die Fluggäste hatte der Zwischenfall keine Folgen. Der Airbus hob 12 Minuten später in Richtung Düsseldorf ab. Die OLT-Maschine rollte wie geplant auf ihre Parkposition.

Soweit die kurze Information im Internet.

Ende September 2009 veröffentlichte die Schweizer Untersuchungsbehörde – BFU – den offiziellen Abschluss-Untersuchungsbericht. In einer kurzen Zusammenfassung möchte ich hier nun die wichtigsten Daten und Fakten daraus noch einmal wiedergeben. Der schwere Vorfall zwischen den beiden Luftfahrzeugen beinhaltet ein altbekanntes ATC-Problem:

- Gleichzeitiger Flugbetrieb auf zwei sich kreuzenden Pisten

Sachverhalt

Bei den beteiligten Luftfahrzeugen handelte es sich um OLT 212, D-COLB, eine Fairchild SA227AC Metroliner III, der Ostfriesischen Lufttransport GmbH, auf einem Linienflug von Bremen nach Zürich und um BER 966Z, D-ABGC, ein Airbus A319 der Air Berlin, Pic & Co Luftverkehrsgesellschaft KG, auf einem Linienflug von Zürich nach Düsseldorf.

Vorgeschichte und Flugverlauf

Am Donnerstag, den 31. Juli 2008, befand sich OLT 212 gegen 13:06 UTC im Anflug auf den Flughafen Zürich. In ihrem ersten Kontakt mit Zürich Arrival fragte die Besatzung an, ob ein Anflug auf Piste 16 möglich sei. Es kommt immer wieder vor, dass von Besatzungen die Piste 16 zum Landen gewünscht wird, obwohl die kreuzungsfreie Piste 14 „Landing runway in use“ ist. Die Anfrage erfolgt im Normalfall aus Gründen der Zeitersparnis beim Rollen zur Parkposition und weil der

Anflug aus dem Norden zum ILS 16 kürzer ist. Laut Aussagen der Besatzung von OLT 212 wurden solche Anfragen in der Regel auch bewilligt.

Im vorliegenden Falle koordinierte der Anfluglotse den gewünschten Pistenwechsel auch entsprechend mit der Platzkontrolle und erteilte nach deren Bewilligung um 13:12 UTC an OLT 212 die Freigabe zum ILS-Anflug auf Piste 16. Als Begründung des Pistenwechsels von RWY 14 auf RWY 16 gab der Platzverkehrslotse (hier: FVL1) später an, dass dies aus seiner Sicht zum Dienst am Kunden gehöre und er die Verkehrssituation als problemlos beurteilte. Bei ausnahmsweise bewilligten Anflügen auf Piste 16 muss der Tower-Lotse diese frühzeitig in seine Planung einfließen lassen, da diese Anflüge die Möglichkeit für Starts auf Piste 28 einschränken (crossing runways – siehe Aerodrome-Layout).

Als sich OLT 212 etwa 8 NM vor der Pistenschwelle befand, erteilte der FVL1 gegen 13:14 UTC die Landerlaubnis mit der Rollinformation, die Piste 16 via Rollweg E8 zu verlassen. Eine weitere Positions- oder Entfernungsmeldung wurde von der Besatzung der OLT 212 nicht mehr verlangt, z.B.: „Report 2 miles final 16“. Dies hätte auch der Vorschrift entsprochen, nach welcher eine Startbewilligung an ein Flugzeug auf Piste 28 nicht mehr erteilt werden durfte, wenn ein Anflug auf Piste 16 näher als 2 NM vor der Pistenschwelle war.

Anflüge, die ausnahmsweise auf Piste 16 freigegeben wurden, konnten außerdem farblich auf dem Tower-Info-System (hier: TACO) hervorgehoben werden. Da aber keine diesbezüglichen Vorschriften bestanden, wurde dies sehr unterschiedlich gehandhabt. Im vorliegenden Fall konnte sich der FVL1 nicht erinnern, ob er den Anflug der OLT 212 auf dem TACO markiert hatte. Der ablösende Platzverkehrslotse (hier: FVL2) gab an, er sei nicht auf das TACO hingewiesen worden und konnte sich auch nicht erinnern, ob OLT 212 darin



von
Wilfried
Hermes





rend dieser Übergabe bemerkte der den Arbeitsplatz verlassende FVL1 plötzlich, dass OLT 212 auf der Piste 16 gelandet war und sich der Kreuzung mit Piste 28 näherte. Er informierte sofort den ablösenden FVL2, der bereits auf der Position ADC Platz genommen hatte. Dieser reagierte sofort und befahl der startenden BER 966Z einen Startabbruch. Da die Besatzung der BER 966Z den Startabbruch sofort bestätigte und auch unmittelbar ausführte, erübrigte sich nach Aussage des FVL2 eine Anweisung an OLT 212.

Die Besatzung der BER 966Z brachte das Flugzeug durch manuelles Bremsen zum Stillstand. Gemäss ihren Angaben hatte der Airbus vor dem Startabbruch eine Geschwindigkeit von etwa 65 – 70 Knoten erreicht. Die Maschine kam auf der Piste 28 zwischen den Rollwegen „K“ und „J“ zum Stillstand. Nach Verlassen der Piste erhielt die Besatzung die Freigabe zum erneuten Rollen zur Startposition der Piste 28, von wo sie etwa 12 Minuten später zum Linienflug nach Düsseldorf startete.

Die Besatzung der OLT 212 hatte nach deren Aussage die Startfreigabe des FVL1 an BER 966Z nicht gehört. Die Aufforderung zum Startabbruch hatte sie dagegen mitverfolgt. Es hätte daher für sie die Möglichkeit bestanden, auf Grund des Sprechfunkverkehrs auf der Tower-Frequenz, die Verkehrssituation zu erkennen und zu realisieren, dass eine Startfreigabe auf einer ihrer Landepiste kreuzenden Piste erteilt wurde. Ein möglicher Rückruf auf der Tower-Frequenz hätte damit die Situation entschärfen können. Ein Sichtkontakt zu BER 966Z bestand aber nicht, da die Sicht auf den Beginn der Piste 28 durch Gebäude verhindert wurde. OLT 212 rollte nach der Landung weiter auf Piste 16, kreuzte die Piste 28 und verliess RWY 16 wie vorgesehen via Rollweg E8.

Als die Besatzung der BER 966Z auf die Frequenz von Zürich TWR wechselte, hatte OLT 212 die Landefreigabe bereits erhalten. Die Besatzung hatte deshalb keine Möglichkeit, diese Freigabe mitzuhören und den sich anbahnenden Konflikt zu realisieren. Die Landung der OLT 212 konnte visuell ebenfalls nicht mitverfolgt werden, da das Dock „E“ die Sicht versperrte.

Ursache

Der schwere Vorfall ist darauf zurückzuführen, dass ATC einem Flugzeug den Start auf der Piste 28 bewilligte, obwohl zuvor ein auf die Piste 16 anfliegender Flugzeug eine Landefreigabe erhalten hatte und im Begriff war zu landen. Dazu beigetragen hat der Umstand, dass ATC bei Starts auf Piste 28, für Flüge, die ausnahmsweise zur Landung auf Piste 16 anstelle Piste 14 freigegeben waren, keine standardisierten Verfahren zur Verfügung standen.

Sicherheitsempfehlung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sollte veranlassen, dass ATC Zürich mit geeigneten technischen Hilfsmitteln und/oder standardisierten operationellen Verfahren Konflikte von auf Piste 16 landenden mit auf Piste 28 startenden Flugzeugen frühzeitig erkennen kann.

speziell markiert gewesen sei. Er selbst würde solche Anflüge jeweils gelb markieren.

Um 13:16 UTC meldete sich die Besatzung der BER 966Z auf der Tower-Frequenz startbereit. Die Maschine rollte zu diesem Zeitpunkt zum Rollhaltepunkt der Piste 28. Der FVL1 erteilte an BER 966Z die Bewilligung, auf die Piste 28 zu rollen und dort zu warten. Danach richtete sich seine Aufmerksamkeit kurzzeitig auf einen Hubschrauber-Fotoflug nördlich der Pistenachse 28, der diese in südlicher Richtung überfliegen wollte. Der Pilot wurde angewiesen zu warten, da noch ein Start auf Piste 28 stattfinden werde.

Mit dem Hinweis auf diesen Fotoflug erteilte der FVL1 um 13:17 UTC die Startfreigabe an BER 966Z. Kurz vor Erteilen der Startfreigabe an BER 966Z begann am Tower-Arbeitsplatz (hier: ADC) das Briefing für die Übergabe der Verkehrsleitung (FVL1 an FVL2). Wäh-



Missed Approach after Visual Approach: Nur noch mit Karte IFATCA und IFALPA einigen sich auf Policy-Vorschlag

Das Thema schien die Art der Diskussion zu bestimmen: Mehrere Anläufe und Meetings waren nötig und nach jeder Runde gab es gleichsam einen Go around. Neue Argumente von alten Leuten, alte Argumente von neuen Leuten. Schließlich wurde doch noch ein Konsens gefunden – auch wenn es sich aus Sicht der VC AG ATS um eine Minimallösung handelt.

Kurzer Rückblick: Schon seit einiger Zeit beschäftigen sich VC und GdF mit der Frage, welcher Missed Approach nach einem Swing over zu fliegen ist. Jeder, der FRA kennt, weiß, dass es verschiedene Herangehensweisen gibt. Dies zeigte sich auch in einer kleinen Befragung der Leser der VC Info im vergangenen Jahr. Was fehlt, ist ein veröffentlichtes Verfahren oder noch besser ein international harmonisiertes Procedure. Relativ schnell wurde klar, dass Ähnliches für den Visual Approach gilt, zu dem bisher per definitionem kein Missed Approach gehört. Schnell wurden Ver-

gleiche mit dem Circling gesucht, die sich aber als falsche Fährte erwiesen, da hier andere Voraussetzungen gelten, etwa dass es immer ein eindeutig dazugehörendes IFR-Procedure gibt.

Um eine weltweit umsetzbare Lösung zu finden, brachten die beiden deutschen Verbände das Thema auf die Agendas der jeweiligen Dachverbände: IFATCA TOC (International Federation of Air Traffic Controllers Associations Technical and Operations Committee) und IFALPA ATS (International Federation of Air Traffic Pilots Associations Air Traffic Services) Committee.

Vergangenen Herbst gab es ein gemeinsames Treffen in Las Vegas. Dort konnten die internen Diskussionen zusammengeführt werden. Es zeigte sich, dass,

→ *IFATCA und IFALPA einigen sich auf einen gemeinsamen Vorschlag hinsichtlich eines Missed Approach nach einem Visual Approach.*

Photo: W. Fischbach



wenn auch der Wille stark ist, eine global harmonisierte Lösung schwer zu finden ist. Zum einen liegt es daran, dass es starke regionale Unterschiede gibt. So sind Visual Approaches an High Density Airports in Nordamerika nichts Ungewöhnliches, in Europa dagegen schon. Zum anderen reden Fluglotsen und Piloten zwar oft von Selben, haben aber doch sehr unterschiedliche Blickwinkel. So gern etwa im Cockpit langfristig geplant wird, so schwierig ist es für die Controller, das Gesamtbild in dynamischen Situationen zu betrachten und beispielsweise eine Missed Approach Clearance im Voraus zu geben.

Von der VC wurden verschiedene Zwischenlösungen vorgeschlagen. So könnte ein Visual Approach in einem Visual Circuit enden, falls die Landung nicht möglich ist. Von der GdF kam die Anregung, auf die Bezeichnung „Swing over“ ganz zu verzichten und nur von „Visuals“ zu sprechen. Einig sind sich alle, dass sich im Idealfall Pilot und Lotse absprechen, was zu tun ist, und zwar möglichst frühzeitig. Das IFALPA ATS Committee wird der IFALPA Annual Conference nun folgende Policy vorschlagen: Zu jedem möglichen Visual Approach (charted wie uncharted) soll ein Fehlanflugverfahren veröffentlicht werden. Auch das

IFATCA TOC wird auf der IFATCA Annual Conference ein Arbeitspapier zum Thema einreichen, allerdings ist dessen Inhalt noch nicht endgültig festgelegt. Damit sind die ANSPs am Zug. Entweder wird für jeden einzelnen Visual Approach ein Missed Approach veröffentlicht, wie es bereits an einigen Plätzen (z.B. KSFO) der Fall ist. Oder es gibt ein generelles Verfahren, wie etwa in der AIP Australiens festgelegt.

Die VC hätte sich gewünscht, dass auch für die Interimszeit bis zur flächendeckenden Umsetzung Klarheit durch ein einfaches Procedure geschaffen wird. Dies konnte jedoch aufgrund der Komplexität des Themas nicht erreicht werden. Wir empfehlen daher, möglichst proaktiv mit dem Thema umzugehen. Konkret heißt das, frühzeitig auch den Missed Approach planen und briefen und gegebenenfalls nachfragen. Eine Möglichkeit ist auch, solche Verfahren solange abzulehnen, bis die ANSPs etwas veröffentlicht haben. Letztlich sollte sich auch jeder darüber bewusst sein, worum es bei Swing und Visual häufig geht: die Erhöhung von Kapazitäten in ohnehin schon stark ausgelasteten Systemen.

Wie geht es weiter? Im Frühjahr wird der Policy-Vorschlag zur Abstimmung gestellt und bei positivem Ausgang ins IFALPA PANS-ATM aufgenommen. Für Frankfurt soll eine lokale Lösung veröffentlicht werden: „Swing over“ wird nicht mehr verwendet und bei einer Visual Approach Clearance mit Pistenwechsel muss ein Fehlanflugverfahren übermittelt werden. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

*Tim S. Holderer, VC AG ATS
Alexander Schwaßmann, GdF*

Dieser Artikel erscheint ebenfalls in der VCInfo, dem Verbandsmagazin der Vereinigung Cockpit.



Axalp Airshow

Beeindruckender denn je

Das sogenannte „Fliegerschiessen“ auf der Axalp bei Meiringen in der Zentralschweiz findet auf einer 2300 Meter hoch gelegenen Alm statt. In der grandiosen Bergwelt der Schweizer Alpen, vor dem spektakulären Panorama von Eiger, Mönch und Jungfrau, toben die Jets der Schweizer Luftwaffe atemberaubend tief, schnell und laut direkt über den Köpfen der Zuschauer herum. Als wäre dieses Setting nicht schon einzigartig genug, wird dort auch noch mit den Bordkanonen scharf auf Ziele im Berg geschossen. Bei vielen Airshow Experten gilt diese Veranstaltung als die Beste ihrer Art – weltweit.

Da das Wetter Anfang Oktober ja nicht immer schön ist, hatte ich meinen Besuch von der Prognose für die Region Zentralschweiz abhängig gemacht. Und siehe da: Wie erhofft, war bestes Wetter vorhergesagt. Ich habe mich dann für die „Hardcore-Variante“ eines Besuchs entschieden: Aufstehen in Frankfurt um 3.15 Uhr morgens (sic!), Abfahrt um 4.20 Uhr. Dank freier Strassen, passieren der Grenze zur Schweiz: 6.15 Uhr. Nach dem fälligen Tankstop ging es nun im eher gemächlichen Schweizer Tempo weiter bis nach Meiringen, einen sensationellen Sonnenaufgang inklusive.

Dann kam der absolute Gänsehautmoment des gesamten Tages: Von Lungern kommend, fuhr ich die Abfahrt vom Brüinig-Pass herab ins Tal nach Meiringen. Während ich dabei das Tempo auf 50 Km/h verringerte um das Dach zu öffnen, starteten im Tal unter mir, auf der parallel verlaufenden Piste des Flugplatzes Meiringen, gerade die ersten F-18 zu ihren Trainingsflügen. Der ohrenbetäubende Lärm der Nachbrenner, gepaart mit der warmen Herbstluft und dem perfekten Blick von der Strasse auf die parallel zur Strasse verlaufende Runway sowie die F-18, die sich mit spielerischer Leichtigkeit in den stahlblauen



Text und
Fotos von
Marek
Kluzniak



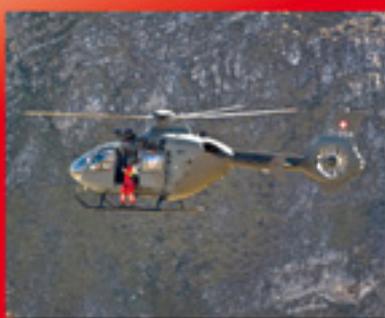


Himmel schrauben: Das Wort „gigantisch“ trifft es nicht annähernd. Ich glaube, hätte ich keine Ohren, meine Mundwinkel hätten sich vor lauter Grinsen wohl am Hinterkopf getroffen...

Nun also noch schnell auf der anderen Seite des Tals auf den Parkplatz der Axalp in 1500 Metern MSL fahren, dann folgte der anstrengendste Teil der gesamten Unternehmung: Aufstieg über rund 800 Höhenmeter zum Schießplatz Ebenfluh in 2300 Metern Höhe. Es gibt zwar auch einen Sessellift bis auf etwa 2000 Meter, aber den zu benutzen würde ich als peinlich empfinden. Zumindest bevor ich 60 bin... Das Wetter war schlichtweg perfekt: Sonnig, warmer Föhn, keine Wolke weit und breit. Nach knapp zweieinhalb Stunden war der Aufstieg bewältigt. Dazu die Erkenntnis, wohl doch in diesem Sommer nicht genug Sport gemacht zu haben. Wenn grauhaarige Schweizer Rentner an einem vorbei den Berg nur so hinauf flie-

gen, kann das eine ziemlich frustrierende Erfahrung sein. Dann aber kam der Fun-Part, der Grund für 920 Km Autofahrt und 1800 Höhenmeter per pedes in 19 Stunden: Bei mittlerweile 25° C sitzt man im T-Shirt vor der wunderbaren Alpenkulisse in der Sonne, während die Tiger und die Hornets es direkt über einem beim „Pre-Show-Training“ krachen lassen. Was für ein tolles Spektakel!

Pünktlichst um 14 Uhr dann der offizielle Beginn der Airshow, dieses Jahr mit leicht modifiziertem Programm und etwas gestrafft. Die einzelnen Bestandteile: Übungsschiessen mit der Bordkanone mit den F-5 Tiger II und den F-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe. Übungsflüge mit Hubschraubern vom Typ Superpuma sowie dem neuen Eurocopter EC 635, inclusive Löschübungen sowie Bergrettungs-Demonstration per Seilwinde. Dann kamen noch die Fallschirmjäger des Schweizer Bundesheeres zum Einsatz, gefolgt von der



– auch diese Jahr wieder extrem beeindruckenden – Solovorführung einer F-18. Zum Abschluss natürlich der Auftritt der Patrouille Suisse mit ihren F-5.

Dem Ende der Show gegen 15.45 Uhr folgte der etwa 90-minütige Abstieg zu den Parkplätzen. In einer schier nicht enden wollenden Kolonne erfolgte anschließend die Abfahrt der ca. 9000 Besucher hinab ins Tal.

Mit mittlerweile schweren Beinen, dafür aber bei offenem Dach die immer noch herrlich warme Abendluft geniessend, ging es dann gemütlich Richtung Schweizer Grenze, in der „Blauen Stunde“ entlang des Sarner und Lungener Sees sowie dem Ufer des Vierwaldstätter Sees folgend. Ein letzter Tankstop noch vor der Grenze, gepaart mit dem Auffüllen des Kofferraums mit Schokoladenvorräten, ehe dann der Tempomat, auf 130 gestellt, die Heimfahrt nach Frankfurt übernahm. Rückkehr nach Frankfurt schließlich um 23.30 Uhr.

Erschöpft, aber glücklich. Mein Fazit der Axalp 2009: Genial, besser geht es nicht mehr. Aber das hatte ich 2004 auch schon gesagt. Und 2005, 2006 und 2007..



Gefahr durch Laser

In unserer offensichtlich immer verrückter werdenden Welt sieht sich die Luftfahrt vermehrt einer in Mode gekommenen, kriminellen Gefährdung ausgesetzt: Dem gezielten Einsatz von Lasern gegen Menschen. Meistens meldeten Piloten solche Attacks auf ihre Cockpitscheiben im Endanflug und die Fluglotsen fungieren als Relaisstation zur nächsten Polizeiwache. Mittlerweile hört man aber auch schon von Kontrolltürmen unter Beschuss.

Das Alarmieren des Polizeihubschraubers durch die Towerbesatzung ist eine naheliegende Reaktion. Insbesondere dann, wenn die Staffel, wie in Frankfurt, nur einen Katzensprung entfernt, am Verkehrslandeplatz Egelsbach stationiert ist. Einmal war sogar zufällig in der Dunkelheit ein solcher Helikopter unterwegs. Das Ergebnis war leider ernüchternd. Kreiste der Hubschrauber ganz in der Nähe des vermuteten Tatorts, hatten das offensichtlich auch die Übeltäter registriert und legten eine Pause ein. In etwas größerem Abstand, Richtung Flughafen hin zurückbeordert, ließ sich der Standort des Lasers dann, auch auf Grund der Kürze seiner Einsatzzeit, nicht mehr ausreichend exakt lokalisieren. Trotzdem ist es stets auf Neue wichtig dafür zu sorgen, dass diese Kriminellen ihrem Handwerk nicht ungestört nachgehen können.

Nach § 315 Strafgesetzbuch erfüllen solche Laserattacken den Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr. § 315 Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr

(1) Wer die Sicherheit des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört, beschädigt oder beseitigt,
2. Hindernisse bereitet,
3. falsche Zeichen oder Signale gibt oder
4. einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt,

und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Auf Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr ist zu erkennen, wenn der Täter

1. in der Absicht handelt,
 - a) einen Unglücksfall herbeizuführen oder
 - b) eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken, oder
2. durch die Tat eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht.

(4) In minder schweren Fällen des Absatzes 1 ist auf Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren, in minder schweren Fällen des Absatzes 3 auf Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu erkennen.

(5) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(6) Wer in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Allein mit Sichthinderung ist das Thema aber nicht ausreichend behandelt. Wer mit einem gebündelten Lichtstrahl direkt ins Visier genommen wird, muss sich um die Stärke seiner Sehkraft sorgen. Im Cockpit wie im Tower ist das bekanntlich ein Kriterium mit Gewicht für die Tauglichkeit zur Ausübung unseres Berufes.

Piloten haben schon länger Erfahrung mit solchen Angriffen auf die eigene Gesundheit. Deshalb möchten wir hier im „der flugleiter“ einen interessanten Artikel der IFALPA zu diesem Thema veröffentlichen.



The effects of laser illumination of aircraft

I·F·A·L·P·A
The Global Voice of Pilots

Laser illumination of aircraft has become more and more common during last few years. This illumination may result from an outdoor laser show. However, recently illuminations have been the result of deliberate action. This is either because the perpetrator has a lack of understanding of the consequences, or of more concern, the perpetrator understands the hazards of lasers and illuminates aircraft with the intent of doing harm. The problem has become more pronounced with the easy availability of powerful lasers, often purchased via the internet. Furthermore, on TV, there have also been fictional scenarios about "lasering down an aircraft" which might have induced misguided people to try it for themselves. For example, on March 2008, at least four aircraft were targeted with green lasers from up to four different locations during approach to Sydney Kingsford Smith. ATC had to change the runway in use and this resulted in delays of up to 30 minutes.

The effects of exposure to laser beams

Temporary vision loss is one of the commonest effects of lasers. It can be associated with glare, flash blindness, blind spots or after-images. Glare is considered to be a temporary disruption in vision caused by the presence of a bright light within an individual's field of vision and it lasts as long as the light exposure. In flash blindness, the temporary loss of vision persists after the source of illumination has been removed. Blind spots are similar to flash blindness, but only part of the visual field is affected. After-image is an image that remains in the visual field after an exposure to a bright light. The US FAA has conducted a simulator study about the effects of laser illumination during final approach. Using lasers of varying power, the illumination of a legal 5 mW laser pointer in a cockpit could be established at a range of distances (Figures 1 and 2). As can be seen, a 5 mW laser can easily cause glare and distract pilots up to 3700 ft and a FAA safe distance is considered to be 11,700 ft ($0,05 \mu\text{W}/\text{cm}^2$).

The surface layer of the cornea may suffer from burn and the superficial cells shed off. This is called a corneal abrasion. Usually, the corneal abrasion is caused or at least exacerbated by rubbing of the eyes and is thus more or less "self-induced". Retinal damage because of laser exposure is thankfully rare. It is estimated that fewer than 15 retinal injuries worldwide each year are caused by industrial and military lasers. Ordinary laser pointers of energy less than 5 mW require more than 10 seconds of staring at close range (Mainster et al, 2004). This, however, has to be deliberate, because it is normally terminated in less than 0.25 second by blinking the eye. The retina also seems to be more sensitive to the shorter wavelengths, i.e. green lasers are more harmful than the red ones. Thus, fortunately, it is very unlikely that laser incidents in aviation would cause retinal damage.

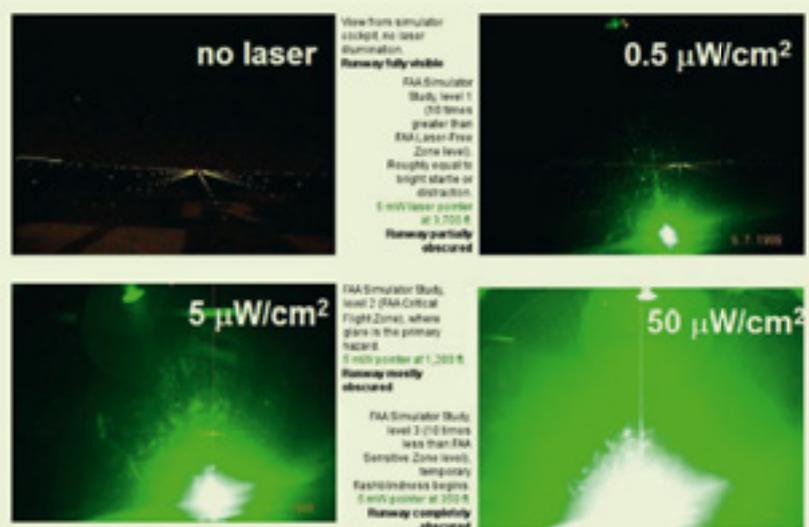
Classification of lasers

Lasers can be classified to five different classes according to their ability to damage eye or skin (U.S. Center for Devices and Radiological Health (CDRH)):

- Class I: Power level less than 0.39 mW. No capability for eye or skin damage. For example, CD players or laser printers belong to Class I laser devices.
- Class II: Power level less than 1 mW. Safe for momentary exposure, but prolonged (over 10 seconds) may cause eye damage. No skin damage. Some of the laser pointers belong to Class II devices.
- Class IIIa: Power level less than 5 mW. Safe for momentary exposure, but prolonged (over 10 seconds) may cause eye damage. No skin damage. Most of the laser pointers belong to Class IIIa devices.

Example view from aircraft cockpit (in FAA flight simulator) during laser illumination flash

The simulator is showing the aircraft on the ground, at the take off position. The laser is steady for the photo; however, in the actual FAA simulator tests, pilots were exposed to a single flash lasting one second. So you can imagine pilots see this for one second. (The laser flashes because in real life a handheld laser could not be held steady on the target. The light would flash instead of remaining steady.)



All photos taken with the same setting: Kodak DC240 digital camera, aperture F2.8, shutter speed 1/8 second.

Fig 1: A view from the cockpit when the aircraft is illuminated by a 5 mW laser from a variety of distances. Images are copyright and used with the permission of Pangolin Laser Systems.

Safety distances for a legal green laser pointer (5 mW, 532 nm)

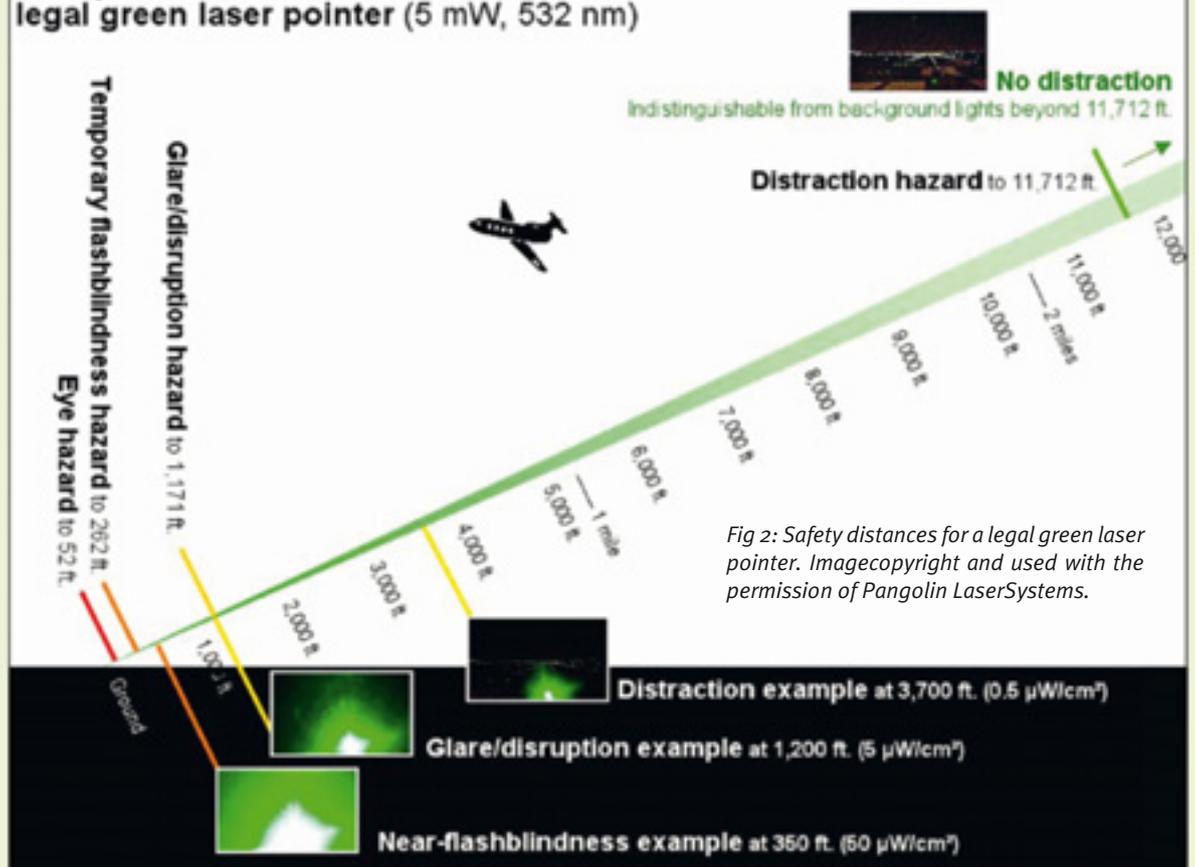


Fig 2: Safety distances for a legal green laser pointer. Image copyright and used with the permission of Pangolin LaserSystems.

- Class IIIb: Power level less than 500 mW. Momentary exposure may cause eye damage. No skin damage. Some of the laser pointers fall into Class IIIb devices.
- Class IV: Power level more than 500 mW. May cause eye and skin damage even from reflected laser beams. Most of the outdoor, military and industrial lasers belong to this category.

Factors affecting lasers in aviation

- **Weather** – Clouds inhibit laser beams.
- **Time of day** – Eyes adapt to the darkness separately, and it may take time up to 30 minutes. When the adapted eye is hit by light, it loses its adaptation, and in turn, it takes several seconds for the eye to adapt to bright light. During this adaptation phase vision is distracted. This is why the problems with lasers occur mainly during the hours of darkness.
- **Power of the laser** – The more powerful the laser is, the more distraction and damage it can cause.
- **Colour of the laser beam** – The retina is most sensitive to green light wavelengths.
- **The distance and relative angle of the laser and aircraft** – The closer the laser is from the aircraft the more powerful it is and the lower the relative angle of the beam the more dangerous it is (a laser beam from straight ahead is the worst case)
- **The speed of the aircraft** – The higher speed the aircraft has, the more difficult it is for the perpetrator to hit the aircraft and so exposure risk will be reduced.
- **The exposure time** – The longer the exposure time is, the more dangerous it is. Fortunately, aircraft speed

and the fact that most of the lasers are handheld laser pointers will reduce exposure time.

Recommended actions in the event of laser illumination

- Look away from the laser beam and shield your eyes if possible.
- Determine if other crew members are also exposed. If not, consider handing over the control of the aircraft to the nonexposed crew member.
- Engage the autopilot.
- Turn up the cockpit lights to minimize any further illumination effects.
- Inform ATC.
- Avoid rubbing of eyes (risk of inducing a corneal abrasion).
- Fill in an Air Safety Report (ASR).
- If any visual symptoms persist after landing, get an ophthalmologic examination.

Conclusions

Most of the lasers used in illumination seem to have been ordinary handheld laser pointers. Because it is very hard for the perpetrator to acquire and maintain steady illumination of a moving target. In the cockpit the illumination will appear as a series of flashes. During these illumination incidents, fortunately, the risk of permanent damage to the eye is very small, however when the event occurs at low altitude it can be extremely dangerous because of the glare, flash blindness and afterimages. Crews should therefore be aware of the threat and consider how they will react in the event that they are targeted.



Dubai Airshow 2009

Vom 15.-19.11.2009 fand auf dem Dubai International Airport, VAE, die DUBAI AIR SHOW statt. Sie folgt damit dem gleichen Rhythmus wie die Pariser Luftfahrtschau und jeweils ein Jahr vor der ILA in Berlin.

Die Dubai Airshow ist von Beginn im Jahre 1989 mit 200 Ausstellern aus 25 Ländern auf 890 Aussteller aus 47 Ländern angewachsen. Die anwesenden Luftfahrtunternehmen verhalfen der Veranstaltung trotz anhaltender Wirtschaftskrise zum vollem Erfolg. Mit der immer größer werdende Zahl der Aussteller und Firmen gilt sie inzwischen als die am schnellsten wachsende Luftfahrtschau der Welt.

Ein großer Teil der ausstellenden Firmen haben jetzt schon für die nächste Messe, die vom 30. Oktober 2011 bis zum 03.11.2011 stattfinden wird, ihr erneutes Kommen angekündigt. Von B747-400 Cockpit Simulatoren zum Spielen über Maintenance Angeboten für jedwedem Fluggerät bis hin zum Multi-Role Fighter war alles auf dieser Messe vertreten.

Aus europäischer Sicht schloss Airbus bei laufender Messe lukrative Verträge mit diversen Airlines, u. a. Ethiopian-, Senegal-, Nepal-Airlines sowie Yemenia.

Auffälligster deutscher Bewerber neben dem Luft- und Raumfahrt Unternehmen EADS war die Dornier

328 Support Services aus Oberpfaffenhofen, die eigens mit einer in Deutschland registrierten J328 angereist waren. Die D-BGAS, eine ehemalige Cirrus Air Maschine, die zum Business Jet umgebaut wurde, konnte im Static Display der Ausstellung besucht werden. Durch individuelle Lösungen im Bereich der VIP Ausstattung versucht man auch auf dem Markt im Nahen Osten Fuß zu fassen.

Weitere Highlights des Static Display waren u.a.

- Challenger 850
- A318 Elite
- Fly Dubai B737-800
- eine gerade von Qatar Airways übernommene Boeing 777-200ER
- F22 Raptor
- Eurofighter Typhoon F2
- Antonov 124
- Airbus A380

Eine logistische Meisterleistung während der Show koordinierte die am Flughafen beheimatete Fluggesellschaft EMIRATES. Innerhalb einer 16 min. Pause

→ Korrektur

Wir nutzen die Gelegenheit der Veröffentlichung „Dubai Airshow“ um eine Richtigstellung anzubringen. Das Foto auf Seite U4 des „flugleiter“, Ausgabe 5/09 stammt ebenfalls von Arndt Heucher, nicht von Marek Kluzniak. Wir bedauern die Verwechslung.

Reportage von
Arndt Heucher



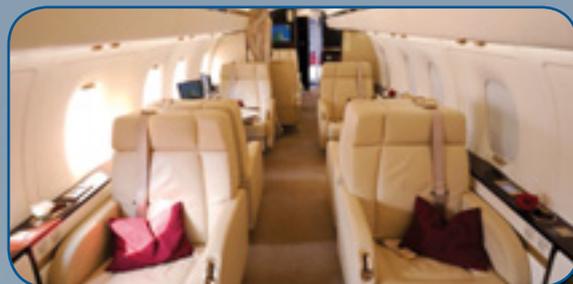
des Flight Displays wurden 16 Großraummaschinen pünktlich in Zusammenarbeit mit der örtlichen Flugsicherung in die Luft gebracht. Das Flight Display wiederum war der Höhepunkt jedes Messtages. Ab 11:00Uhr bis in den späten Nachmittag hinein reihte sich eine interessante Flugvorführung an die Andere.

So konnte man atemberaubende Vorführungen der F16, des Eurofighter bzw. der Rafale über beeindruckende Manöver des A380 bis hin zu den fantastischen Kunstflugstaffeln „Patrouille de France“ und „Frecce Tricolori“ den ganzen Tag auf dem TARMAC des Airports genießen. Besonders löblich zu erwähnen ist die seltene Möglichkeit für alle Luftfahrtbegeisterten dem Treiben auf dem Vorfeld beizuwohnen und somit auch erstklassige Positionen zum fotografieren vorzufinden.

Obwohl jetzt auch in der arabischen Region und insbesondere im Emirat Dubai die Wirtschafts- und Finanzkrise angekommen zu sein scheint, setzte diese Messe ein deutliches Zeichen, dass das Wachstum in der Luftfahrt Branche wieder steigen wird. U.a. werden Pläne vorangetrieben, in der Region eigenständig produzierende Firmen zu gründen. Die Vorstellung Flugzeuge zu kaufen, die im mittleren Osten gebaut wurden, ist in naher Zukunft nicht mehr abwegig.

Anbei interessante Internet-Adressen und einige Bilder, um einen Eindruck von der Show zu ermöglichen.

www.dubaiairshow.aero
www.328support.de
www.sim.de/
www.B747sim.Org aero etc mediha



Die Ferienmacher – eine satirische Typologie

In Geduld geübt der Wartungstechniker

Sie haben das ganze Jahr Ferien, turnen fast alle unter Dauersonne herum, sind immer bester Laune. Sie sind die Macher unseres Urlaubsglücks. Von der Stewardess bis zum Animator, vom Zimmermädchen bis zum Reiseleiter: eine satirische Typologie. Diesmal: der Wartungstechniker.

Auf Reisen sieht man ihn selten. Das liegt daran, dass er meistens nicht mehr gebraucht wird, wenn bereits zahlreiche potenzielle Zeugen einsteigen. Seine Arbeit hat er längst hinter den Kulissen geleistet. Und benötigt man seine Dienste dann leider doch im letzten Moment nochmal, weil irgendwas am Flugzeug klemmt, scheppert, glimmt, blinkt, dampft oder plötzlich sogar fehlt, dann sieht man ihn oft trotzdem nicht. Das liegt daran, dass er seinem Namen alle Ehren macht: der Wartungstechniker.

Er heißt so, weil man auf ihn meistens warten muss – üblicherweise ziemlich lange. Schließlich hat er gerade Mittagspause, sowieso schon Feierabend – oder muss erstmal mit einem zu schmal geratenen Muckelauto im Schneckentempo von seiner weit entfernten und schlecht geheizten Halle am anderen Ende des Flughafens übers Vorfeld gerumpelt kommen. Ist er endlich da und begutachtet das Problem, fällt ihm regelmäßig zunächst dies auf: dass er seine Werkzeugtasche drüben in der Halle vergessen hat oder sie ihm unterwegs irgendwann vom Muckelanhänger gefallen ist. Er fährt sie dann suchen, ersatzweise eine neue holen – oder er ruft einen rangniederen Kollegen mit weniger Dienstjahren an, der aus der Halle mit einer zweiten angefahren kommen soll. Egal, für welche Lösung er sich entscheidet: Das dauert. Der so genannte Slot, das geplante Start-Zeitfenster des Flugzeugs, ist erstmal verfallen. Und die Stewardessen staksen nunmehr noch am Boden das erste Mal mit Trost-Getränken für die ungeduldigen Passagiere durch den Gang.

Ist endlich die Ersatz-Werkzeugtasche beim Wartungstechniker angeliefert worden, tut sich gewöhnlich das nächste Problem auf: Er braucht nach näherer Begutachtung des Defekts ein Ersatzteil, das natürlich erstmal

beschafft werden muss. Denn die Zeit, wo er aus Klebeband und ein paar Trümmern aus der Alteisen-Kiste selber passablen Ersatz improvisieren durfte, sind inzwischen vorbei. Manchmal ist es deshalb am Zeitsparendsten, das allerschwerste Ersatzteil zu ordern. Gewicht: rund 60 Tonnen.

Nach viel Funkverkehr, ein paar lauten Worten und zwei, drei Stunden Warterei schwebt das Schwergewicht tatsächlich ein: ein komplettes Ersatzflugzeug – während das eigentliche Fluggerät seine Passagiere zwischenzeitlich längst wieder in den altbekannten Wartesaal entlassen hat und nun in einen Hangar rollt. Dumm nur, dass der Wartungstechniker gleich wieder zum Einsatz kommen muss: weil im Ersatzflieger eine Cockpit-Lampe blinkt, die normalerweise nicht weiter auf sich aufmerksam machen sollte. Nochmal stundenlang warten? „Nicht mit mir“, denkt sich dann der Wartungstechniker nun zur Verwunderung aller – und klopft einmal mit der Faust auf Lämpchen und Armaturen Brett. Und aus ist die Lampe. Das ist gut so, denn in fünf Minuten ist Feierabend. Und schließlich muss er noch den weiten Weg mit dem Muckelauto zurück zum Hangar gegenüber rumpeln.

Von Helge Sobik sind bereits zwei erfolgreiche Taschenbücher mit Reise-Satiren erschienen: „Urlaubslandsleute – jede Menge Vorurteile für die Reise“ und „Urlaubslandsleute 2 – noch mehr Vorurteile für die Reise“ – beide Solibro-Verlag, im Buchhandel jeweils für 7,90 €. Band 1 ist auch als Hörbuch erhältlich.

von
Helge
Sobik

→ Selbstverständlich steht der abgebildete Wartungstechniker nicht im Zusammenhang mit dem oben abgedruckten, satirischen Beitrag!

Photo: Köln Bonn Airport

Flugvermessung in Deutschland (Teil 3)

von
H. M.
Helbig

Die ersten beiden Teile („der flugleiter“ 5/2009 und 6/2009) dieser kleinen Reihe über die Geschichte der Flugvermessung in Deutschland beschäftigten sich mit der Zeit von 1952 bis 1976 und von 1976 bis 1995. Während dieser Jahre hatten die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) und anschließend die Gemeinsame Flugvermessungsstelle (GFMS) die Überprüfung ziviler Navigationsanlagen durchgeführt. In diesem dritten Teil folgt die Entwicklung im Zeitraum von 1995 bis 2001. Während dieser Zeit entwickelte sich die Flugvermessungsfirma vom deutschen zu einem trinationalen Unternehmen.

Deutsche Flugmessgesellschaft

Die Deutsche Flugmessgesellschaft mbH (DFMG) war im Prinzip die Nachfolgesellschaft der auf dem Fliegerhorst Lagerlechfeld beheimateten GFMS. Ihre Gründung war jedoch ein langwieriger Prozess:

Im April 1993 bildete die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) eine Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines neuen Konzeptes zur Flugvermessung. Im Sommer 1993 war deren Arbeit diesbezüglich abgeschlossen. Ein anschließender Feldversuch im Herbst 1993 sollte die Ergebnisse bestätigen. Zur selben Zeit beschloss die DFS, sich endgültig von der bisherigen Flotte zu trennen. Längst waren die Hawker-Siddeley HS 748 im Unterhalt zu teuer geworden und technisch veraltet. Als potentielle Nachfolgemuster verglich man

diesmal die Flugzeugtypen Beechcraft Super King Air 350, Beechjet 400, Cessna Citation V und Piaggio P-180 „Avanti“ miteinander. Zwischen September 1993 und Januar 1994 wurden die Verkehrsabteilungen der Flughäfen und Fluglärmschutzbeauftragten im Rahmen von Informationsveranstaltungen über die Planungen und Änderungen gebrieft. Im Winter 1993 setzte sich die Arbeitsgruppe abermals zusammen, um verschiedene

Unternehmensformen einer neuen Vermessungsgesellschaft zu untersuchen und zu kalkulieren. In dieser Angelegenheit kristallisierte sich bald eine Lösung heraus. Die DFS fand in der Aerodata Flugmesstechnik GmbH ihren Wunschpartner. Die Braunschweiger Firma war durch die Entwicklung und Herstellung von Vermessungsgeräten sowie der Ausrüstung von Messflugzeugen mit ihren Produkten bekannt geworden und hatte bereits für die GFMS gearbeitet. Dazu brachten die DFS-Mitarbeiter langjährige Erfahrung beim Betrieb von Messflugzeugen mit ein.

Am 28. März 1994 unterzeichneten die DFS und die Aerodata eine Kooperationsvereinbarung mit dem Ziel der Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens für

→ Die ehemalige „D-AFSI“ in den Farben der Air Sweden. Als „SE-LEO“ flog sie als Frachter vom September 1995 bis zum April 2002, als sie durch ein Feuer irreparabel beschädigt wurde. Seither ist sie in Lidköping abgestellt.



Flugvermessungen. Dieses Papier gelangte im September 1994 mit Gründung der Deutschen Flugmessgesellschaft mbH zur Ausführung. Die DFMG beabsichtigte sich neben Deutschland auch auf dem internationalen Markt zu etablieren. Als Geschäftsführer wurden Horst Nickolai von der DFS und Horst Lanzke von Aerodata berufen. Zwischenzeitlich war die Entscheidung für ein neues Messflugzeugmuster gefallen und am 26. Juli 1994 unterzeichnete die DFS mit dem amerikanischen Flugzeughersteller Beechcraft einen Vertrag über den Kauf zweier Beech Super King Air 350. Bis zur Lieferung der neuen Flugzeuge wurden die Flugvermessungsarbeiten mit zwei HS 748, die die DFS von der BFS übernommen hatte und der DFMG vermietete, und einer Beech 200 (D-CACB), welche Aerodata eingebracht hatte, weitergeführt.

Eine dritte HS 748 diente als technische Reserve. Eine vierte Maschine gleichen Typs, wie auch die HS 125-600B waren bereits zuvor stillgelegt worden. Am 31. Oktober 1994 beschloss die Geschäftsleitung der DFS den Umzug der Betriebsstätte Flugvermessung von Lagerlechfeld nach Braunschweig. Die Betriebsaufnahme in Braunschweig erfolgte schließlich am 01. Januar 1995. Am 16. Januar 1995 zog auch die Einsatzsteuerung nach Braunschweig. Nur ein halbes Jahr später, Ende Juli 1995, fand der letzte Messflugeinsatz mit einer HS 748 statt. Dieses Flugzeugmuster, von dem total sieben Flugzeuge betrieben worden waren, hatte seit 1969 insgesamt rund 48.300 Flugstunden unfallfrei absolviert. Die vier verbliebenen HS 748 wurden im September 1995 für 2,6 Millionen Dollar nach Schweden veräußert. Hier fanden sie bei der West Air

Sweden (SWN/PT; „Air Sweden“) eine neue Verwendung als Frachter. Auch die HS 125-600B konnte einen Interessenten finden: Sie wurde im März 1995 nach Ekuador verkauft, wechselte in den folgenden Jahren mehrfach den Besitzer und trägt heute die Zulassung N721RM.

Im Juni 1995 konnten die beiden neuen Beech 350 (D-CFMA und D-CFMB) in Betrieb genommen werden. Die DFMG verfügte somit über drei Maschinen aus dem Hause Beechcraft. Für passive Flugkalibrierungsaufgaben, wie beispielsweise Radarvermessungen, bediente sich die DFMG seit Stilllegung der HS 125-600B angemieteter Learjets der Taunusair GmbH & Co. KG.

Auslandseinsätze

Im Oktober 1994 erhielt die DFMG einen Auftrag zur periodischen Flugvermessung der Navigationsanlagen an den kuwaitischen Flughäfen Ali Al Salem und Al Japer. Zuvor hatte die DFMG im Januar, Februar und Juni 1994 die Erstvermessung der Navigationsanlagen beider Flughäfen durchgeführt. Der Anschlussauftrag sah eine dreimal jährliche Überprüfung vor. Noch 1995 folgten weitere ausländische Aufträge für Pratia di Mare in Italien, in Vilnius, Litauen, Macao und Mazedonien.

Im Jahr 1996 kamen noch Vermessungen in Rumänien, Spanien, Usbekistan und im Jemen hinzu. Zum 01. November 1996 übernahm die DFMG auch die Flugvermessung in der Schweiz, im Auftrag der Swisscontrol (seit 01. Januar 2001: Skyguide). Die Eidgenossen hat-

→ Beech 350 der Flight Inspection International.





ten seit Februar 1968 eine Grumman G-159 „Gulfstream I“ (HB-LDT) für Flugvermessungsaufgaben verwendet. Das hohe Alter der Maschine brachte Probleme mit sich, wie hohe Betriebskosten und Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung.

→ Diese „Gulfstream I“ diente von 1971 bis 1998 als Messmaschine des österreichischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). Ein ebensolches Muster wurde auch in der Schweiz als Messflugzeug verwendet.

Ende Juli 1997 begann auch Austro Control, die Flugzeuge der DFMG anzufordern. Auch die Österreicher setzten seit 1971 eine Grumman G-159 „Gulfstream I“ (OE-BAZ) für Vermessungsflüge ein. Beide Länder trennten sich im April 1997 bzw. April 1998 von ihren eigenen Flugzeugen. Heute fliegen diese in den USA bzw. Kanada.

Swisscontrol ging sogar einen Schritt weiter: Nachdem das schweizer Flugsicherungsunternehmen am 01. Januar 1997 Mitgesellschafter geworden war, beteiligte man sich ab 01. Oktober 1997 finanziell an der DFMG, weshalb deren Umbenennung in Flight Inspection International GmbH beschlossen wurde.

dazu häufig in mehrfacher Wiederholung, oftmals in ungeschützten Lufträumen und bei unterschiedlichen Wetterlagen. Dass es nicht schon längst zu einem fatalen Unfall gekommen war, könnte dabei fast überraschen. Die BFS, GFMS und DFMG hatten stets nicht ohne Stolz darauf hingewiesen, dass ihre Arbeit ohne schwerwiegende Unfälle durchgeführt werden konnte.

Am 24. Oktober 2000 trat schließlich das ein, was mehr als vierzig Jahre vermieden werden konnte. Bei einem Unfall in Süddeutschland verloren vier Menschen ihr Leben, davon zwei Messingenieure und zwei Piloten. Die eingesetzte Beech 300 (D-CFMC) führte NDB- und DME-Erstvermessungen um den Flugplatz Donaueschingen durch. Nach Abschluss der Arbeiten, beim Anflug zur Landung prallte das Messflugzeug in der Nähe der Ortschaft Blumberg gegen einen quer zur Flugrichtung verlaufenden Berg.

Jahr	Mitarbeiter	Flugstunden	Jahresergebnis
1994	29	ca. 2.600	948.000 DM
1995			6.682.000 DM
1996			4.625.000 DM
1997			4.957.000 DM

Flight Inspection International

Die Änderung der Gesellschafterstruktur zum 01. Oktober 1997 wurde also mit dem neuen Namen Flight Inspection International GmbH (FI) manifestiert. Schon vor dem offiziellen Datum trugen die drei Messflugzeuge eine entsprechend abgeänderte Aufschrift. Zum Aufgabenbereich der Flight Inspection International gehörte weiterhin die Flugvermessung in der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Österreich. Für Radarkalibrierungen mietete das Unternehmen bedarfsweise bis zu drei Learjets von dem privaten Anbieter Taunusair GmbH.

Bald schon folgte die österreichische Flugsicherungsgesellschaft Austro Control dem Beispiel der Schweizer. Auch sie beteiligten sich an dem Flugvermessungsunternehmen. Wenige Monate nach Gründung der Flight Inspection International, am 01. Januar 1998, trat Austro Control dem Unternehmen als vierter Gesellschafter bei. Auch die Flotte der FI wurde erweitert: Im Juni 1998 erhielt das Unternehmen eine vierte Messmaschine, nun eine Beech 300 mit der Zulassung D-CFMC. Auch das Geschäft im Ausland wurde nicht außer Acht gelassen: Die Flight Inspection International bewarb sich erfolgreich um Flugkalibrierungsaufträge in Kuwait, Macau und Athen-Spata.

Schwerer Unfall

Das tägliche Brot der Flugvermessungscrews sind ungewöhnliche Flugmanöver in Bodennähe, diese

Der offizielle Unfallbericht der BFU fällt ein erschreckend vernichtendes Urteil, denn an Bord der Beech wurde offenbar so ziemlich alles missachtet, was für eine sichere Flugdurchführung essentiell ist. Die Aufzählung der BFU scheint kein Ende zu nehmen: Flugregelwechsel von IFR nach VFR, obwohl die meteorologischen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren, ein weiterer Sinkflug bei ungenügenden Sichtverhältnissen, der zweite Pilot wurde nicht in die Arbeitsabläufe und Entscheidungsfindung eingebunden, ein Messingenieur leistete navigatorische Unterstützung, Verstöße gegen firmeninterne Sicherheitsvorschriften, usw.. Dieser hoffentlich einmalige tragische Unfall ist leider ein typisches CFIT-Beispiel (controlled flight into terrain).

Getrennte Wege

Aufgrund abweichender Geschäftsinteressen, so die offizielle Lesart, entschied das Management der Aerodata, das Konsortium zum 01. Oktober 2001 zu verlassen und mit der „Aerodata Flight Inspection GmbH“ ein eigenes Flugvermessungsunternehmen zu gründen.

Horst Nickolai, der bisherige Geschäftsführer der Flight Inspection International, wurde von Rüdiger Schmidt abgelöst. Diesem Unternehmen, dem die drei Flugsicherungsanbieter aus Deutschland, Österreich und der Schweiz weiterhin die Treue hielten, firmiert seither als „Flight Calibration Services GmbH“.

(Fortsetzung folgt)

Photo: Dr. Hans Jürgen Schlicht



Er war der deutsche Ikarus Zum Gedenken an Wolf Hirth

Vor fünfzig Jahren, am 25. Juli 1959, stürzte bei Dettingen am Teck Wolf Hirth, einer der bekanntesten Segelflieger der Welt, mit seinem Segelflugzeug tödlich ab. Man vermutet, dass ein Herzinfarkt dem Leben dieses herausragenden Fliegers ein Ende setzte. Am 28. Februar 2010 würde er 110 Jahre alt werden.

Seine Wiege stand in Stuttgart Bad-Cannstadt und schon sein Vater war ein bekannter Erfinder, Fabrikant und Freiballonführer. Sein älterer Bruder Helmuth Hirth nahm ihn im zarten Alter von 10 Jahren zu einem Probeflug mit. Damit waren die Weichen für sein weiteres Leben gestellt. Er bastelte Flugmodelle, machte im Ersten Weltkrieg das Notabitur und meldete sich zur Fliegertruppe. Als Brillenträger war er „fluguntauglich“ und landete zur Monteurausbildung bei der Flieger-Ersatzabteilung 5 in Böblingen. Nach Kriegsende war er noch beim Baltikum-Freikorps und arbeitete dann als Praktikant bei Daimler. In der Rhön auf der Wasserkuppe scharte „Rhönvater“ Ursinus die flugbegeisterte Jugend um sich und lud zum 1. Rhön-Segelflugwettbewerb ein. Das war der Beginn seines rastlosen Lebens als Bahnbrecher des motorlosen Fluges.

Das Auto & Technik Museum Sinsheim zeigt in seiner Ausstellung einige markante Segelflugzeuge die an ihn erinnern. Zum Beispiel das „Grunau Baby“.

Im Jahr 1920 baute er seinen ersten „Apparat“ – ziemlich roh und mit Packpapier als Bespannung. Er bekam keinen Preis, erntete aber viele Erfahrungen. In München und Stuttgart absolvierte er ein Studium, das er 1928 mit dem Dipl. Ing. Examen abschloss. 1922 baute er ein neues Segelflugzeug, mit dem er zweimal abstürzte. Eine Kehlkopfverletzung, ein Beckenbruch und ein gelähmter rechter Fuß waren die Folge.

Technische Erfahrungen sammelte er 1924/25 im Messerschmitt Werk in Bamberg und im Motorenbau seines Bruders Helmuth. Nebenher betrieb er noch

von
Karlheinz
Böckle



Motorradsport. Durch einen schweren Sturz mit einer 1000er NSU verlor er sein linkes Bein. Das behinderte ihn nicht, mit Prothese am Solitude-Rennen teilzunehmen und den dritten Platz zu erobern. Auch im Segelflug blieb er nicht untätig und erwarb den A, B und C-Schein. Dazu kam in Berlin der Pilotenschein für Motorflugzeuge. Aufsehen in der Welt erregte er mit seinem zwölfstündigen Langstreckenflug von Stuttgart nach Island mit einer Klemm 25, wobei er 9 Stunden über die offene See flog. Der Journalist Oskar Weller begleitete ihn. Vor 80 Jahren am 1. August 1930 setzte er auf Island zur Landung an.

Wolf Hirth reiste dann per Schiff mit seinem neuen Segelflugzeug „Musterle“ – genannt nach seiner Gattin – nach Amerika und „importierte“ im wahrsten Wortsinne die Kunst des Segelfluges in die Neue Welt. Für seine Leistungen als Sport- und Segelflieger hatte er inzwischen aus der Hand des Reichspräsidenten von Hindenburg den Pokal für den erfolgreichsten Sportflieger erhalten.

Die Amerikaner hatten im September 1930 den ersten Segelflugwettbewerb in Elmira ausgeschrieben. Beim Training entdeckte er den Thermikflug. Er sah wie sein Freund Haller an einer bestimmten Stelle des Geländes auf erstaunliche Weise plötzlich mit seinem Segelflugzeug sanft und ständig waagrecht in die Höhe geschoben wurde. Er suchte die gleiche Stelle auf und gewann in wenigen Minuten auf die gleiche Weise die Tausendmeter-Höhe. Dann fielen ihm zwei Raubvögel auf, die sich auf einer unsichtbaren Strömung schwebend in weiten Spiralen ebenfalls in kurzer Zeit auf große Höhe tragen ließen.

Er hatte das Geheimnis des Thermikfluges entdeckt und erprobte es nun in der ihm eigenen wagemutigen Weise, in dem er dann am 11. März 1931 seinen sensationellen und berühmten Thermikflug über den Wolkenkratzern der Riesenstadt New York vollführte. Damit hatte er der modernen Segelfliegerei auch in den USA, und letzten Endes in vielen anderen Ländern, zum siegreichen Durchbruch verholfen.

Im April 1931 übernahm er die Leitung der Segelflugschule Grunau im Riesengebirge. Sie gewann unter ihm einen hohen Ruf, denn aus ihr gingen eine Reihe der besten deutschen Segelflieger – unter ihnen beispielsweise Hanna Reitsch – hervor.

Das Jahr 1933, in dem er einen Lehrauftrag an der TH Stuttgart erhielt, sah ihn dann mit dem von ihm konstruierten „Moazagotl“ abermals erfolgreich und als unermüdlichen Werber der Jugend für die Segelfliegerei. Am Hornberg bei Schwäbisch-Gmünd gründete er eine eigene Segelfliegerschule. Mit dem sogenannten „DLV-Wanderzirkus“ reiste er durch die Lande und gewann mit seinen Schauflügen und durch seine sympathische, reife Persönlichkeit allenthalben die Herzen begeisterungsfähiger junger Menschen.

1934 reiste er mit Professor Georgii, Hanna Reitsch und Peter Riedel nach Südamerika und erkundete die Möglichkeiten des Segelflugs in diesen fernen Ländern. Seine Leistungen als begabter Konstrukteur waren für die Entwicklung des Segelflugsports ebenso bedeutsam wie seine fliegerischen Leistungen. Er entwickelte unter anderem die bekannten Hochleistungstypen die „Stanavo“, „Grunau 6“, „Moazagotl“, „Wolf“, den Zweisitzer „Göppingen 2“, die „Minimoa“ und den Zweisitzer „Grunau 8“.

Mit dem Ingenieur Hütter zusammen konstruierte er das zweisitzige Übungs- und Schulflugzeug „Göppingen 4“. Wolf Hirth verdankt die Segelfliegerei auch die Technik des Schleppstarts. Er führte zuerst die Schleppwinde ein. Nach einem Amerikabesuch machte er in Tempelhof die ersten deutschen Versuche mit dem Autoschlepp.

In Ungarn stürzte er zum zweiten Mal ab, wiederum mit schweren Verletzungen; abermals aber flog er wieder, sobald er wiederhergestellt war.

Als nach dem Ende des zweiten Weltkrieges der Segelflug in Deutschland verboten wurde, blieb Wolf Hirth der eigentliche Motor seiner Idee und der überall anerkannte und bekannte Fürsprecher für die Aufhebung des Verdiktes über diesen großartigen Sport. Seiner Energie und seinem menschlichen und sportlichen Ansehen vor allem war dann schließlich die Wiederezulassung des Segel- und Motorflugsportes in der Bundesrepublik durch die alliierten Behörden und die Wiederbegründung der deutschen Segelfliegerei durch den neu geschaffenen Deutschen Aero-Club zu verdanken. Wolf Hirth war der erste Präsident.

Der dritte und letzte Absturz am 25. Juli 1959 hat sein Leben ausgelöscht. Geblieben ist das Andenken an ein unvergessliches Vorbild und eine liebenswerte und bescheidene Persönlichkeit.



→ Flughafenkontrolle

Photo: Ralf Roletschek

Photo: Paul Martin Lester

Körperscanner und Sicherheitskontrollen an Flughäfen

Die Vereinigung Cockpit, der Berufsverband der Verkehrspiloten in Deutschland, bedauert – wie in einer Pressemeldung verbreitet – die derzeitige Verkürzung der Sicherheitsdebatte um Kontrollen an Flughäfen auf die so genannten Körperscanner. Stattdessen fordert der Pilotenverband von Politik und Behörden ein Gesamtsicherheitskonzept und ein Ende von Einzelmaßnahmen.

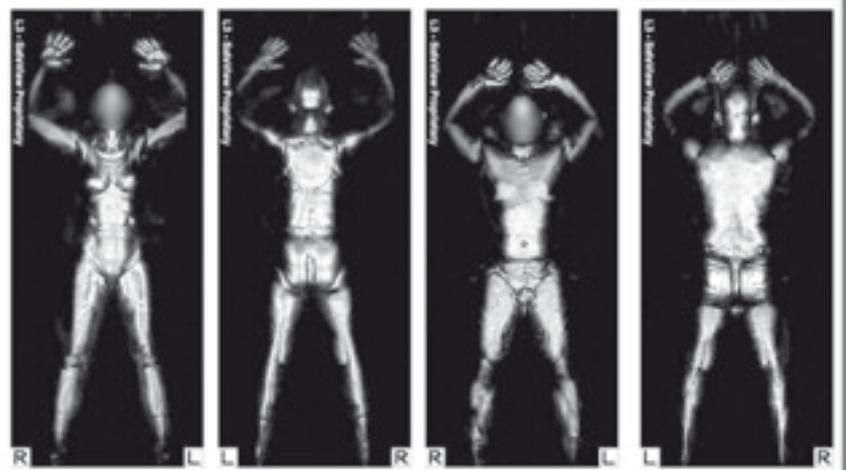
„Die Körperscanner sind dabei nur ein kleiner Baustein“, betont Jörg Handweg, Sprecher der Vereinigung Cockpit. „Die Kontrollen in ihrer heutigen Form sind in Teilen nicht zu rechtfertigen, da sie zu lückenhaft und ineffektiv sind. Einer Bedrohung durch Selbstmordattentäter haben sie wenig entgegen zu setzen.“ ist Handweg überzeugt. „Um maximal mögliche Sicherheit zu gewährleisten, brauchen wir Politiker und Entscheidungsträger in den Behörden, die weniger Angst haben etwas falsch zu machen, als Mut etwas richtig zu machen.“

Im Einzelnen fordert die VC:

1. Die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts „Luftfahrtsicherheitskontrollen“ unter Einbeziehung der fachlichen Expertise der Vereinigung Cockpit.
2. Einheitliche Regelungen statt sogar von Bundesland zu Bundesland unterschiedlicher Auslegung von Vorschriften.
3. Die Ausnahme der Crews von Gepäckdurchsuchungen, da diese Geld- und Zeitverschwendung sind und die Sicherheit nicht erhöhen, stattdessen effektive Kontrollen über Hintergrund-Checks.
4. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes die effektive Nutzung mehrerer ergänzender Sicherheitsverfahren, statt Konzentration auf Verbote und rein technische Verfahren.

5. Sinnlose Erschwernisse für Passagiere und Crews abzuschaffen und durch effektive Maßnahmen zu ersetzen. Beispiel: Flüssigkeitsbeschränkungen.
6. Die Einführung des sogenannten „Profiling“.
7. Die bessere Verknüpfung der Geheimdienstinformationen mit den Sicherheitskontrollen.
8. Eine Differenzierung zwischen den zu kontrollierenden Personen und daran angepasste Sicherheitskontrollen.
9. Bessere technische Erkennungsverfahren um die Lücken der bisherigen Geräte zu schließen. Beispiel: Körperscanner.
10. Effektive Identifikationsverfahren der Beschäftigten im Sicherheitsbereich, beispielsweise durch biometrische Verfahren.
11. Die Sicherstellung, dass keine Stoffe in den Sicherheitsbereich gelangen, die geeignet sind ein Flugzeug zu zerstören.

Photo: Wikipedia



... und noch'n Gedicht

Neu gegründeter Arbeitgeberverband Luftverkehr nimmt Arbeit auf

Nein, Heinz Erhardt soll hier nicht Thema der nachfolgenden Zeilen sein. Andererseits stellt sich die Frage: Brauchen wir wirklich noch einen Verband? Vorausschbare Zentralaussage – es ist alles viel zu teuer! Wie auch immer.

Zu Beginn dieses Jahres hat der neu gegründete Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V. (AGVL) in Frankfurt seine Arbeit aufgenommen. Er richtet sich als Arbeitgeberorganisation an alle im Luftverkehr tätigen Unternehmen. Ziel ist die Vertretung der tarif- und sozialpolitischen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber Gewerkschaften, Politik und Öffentlichkeit. Der AGVL unterstützt und berät seine Mitglieder operativ und konzeptionell in tarif- und sozialpolitischen Fragestellungen. Die Organisation und Durchführung von Tarifverhandlungen, einschließlich der Fixierung der Verhandlungsergebnisse in Tarifverträgen, steht dabei im Mittelpunkt der Verbandstätigkeit. Tarifverträge der Mitgliedsunternehmen werden im Namen des Verbandes abgeschlossen. Eine klare und transparente Aufgabenverteilung zwischen Verband und Mitgliedsunternehmen ermöglicht dabei eine verbandsweite Umsetzung tarifpolitischer Themen mit Wirkung für alle oder ausgewählte Mitglieder und erlaubt unternehmens- oder geschäftsfeldspezifische Lösungen. Ein Beitritt ist auch als Gastmitglied ohne Tarifbindung möglich. Der

Austausch mit anderen Arbeitgeberverbänden und Großunternehmen sowie die Interessensvertretung in Dachverbänden wie der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, BDA, gehören außerdem zum Aufgabenspektrum des AGVL.

Der Präsident des AGVL und Vorstand Verbund-Airlines & Konzern-Personalpolitik der Deutschen Lufthansa AG, Stefan Lauer, sagte anlässlich der Gründung des Verbandes: „Durch den AGVL können die Mitgliedsunternehmen ihre Interessen gezielt gegenüber Gewerkschaften, Politik und Öffentlichkeit vertreten. Der speziell auf die Bedürfnisse des Luftverkehrs ausgerichtete Verband wird sich in arbeits- und tarifrechtlichen Fragen ebenso engagieren wie in industriepolitischen Dachverbänden und in der politischen Willensbildung. Die Arbeit des AGVL trägt so der wachsenden Bedeutung der Luftfahrtindustrie Rechnung.“

Die genannte „wachsende Bedeutung der Luftfahrtindustrie“ ist im Übrigen, es sollte eine Erwähnung wert sein, auch anderen existierenden Verbänden und Organisationen bekannt. Ist es eigentlich abwegig, darüber zu spekulieren, ob nicht in absehbarer Zeit eine Pressemeldung durch den deutschen Blätterwald rauscht, ... und noch'n Verband“ – z.B. Dachverband VC-UFO-GdF u.a.? War ja nur 'ne Frage.

KBB



→ *Stefan Lauer Vorstand Verbund-Airlines & Konzern-Personalpolitik der Deutschen Lufthansa AG Member of the Executive Board of Deutsche Lufthansa AG Chief Officer Group Airlines & Corporate human Resources*





EU aktualisiert „Schwarze Liste“ gesperrter Airlines

Die Europäische Union (EU) hat die Liste auswärtiger Airlines aktualisiert, denen aus Sicherheitsgründen der Einflug verboten ist. Neu aufgenommen wurden drei Gesellschaften, für drei das Verbot aufgehoben und einer die Aufnahme des Betriebs unter Auflagen gestattet, da sich die Sicherheit ausreichen verbessert hat.

In der „Schwarzen Liste“ mit vollständigem Einflugverbot stehen nach der Aktualisierung durch die EU folgende fünf Airlines: Air Koryo aus Nordkorea, Air West aus dem Sudan, Ariana Afghan Airlines, Siem Reap Airways International aus Kambodscha sowie Silverback Cargo Freighters aus Ruanda.

Außerdem sind sämtliche Flugunternehmen aus folgenden 15 Staaten (insgesamt 228 Gesellschaften) mit einem totalen Verbot belegt: Angola (ausgenommen einer, für die Beschränkungen und Auflagen gelten), Äquatorialguinea, Benin, Demokratische Republik Kongo, Dschibuti, Gabun (ausgenommen drei), Indonesien, Kasachstan (ausgenommen einer), Kirgisische Republik, Liberia, Republik Kongo, Sambia,

Sao Tomé und Príncipe, Sierra Leone sowie Swasiland. Die Flugunternehmen mit Beschränkungen und Auflagen sind: TAAG Angola Airlines, Air Astana aus Kasachstan, Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG aus Gabun, Air Bangladesh, Air Services Comores sowie Ukrainian Mediterranean Airlines.

Antonio Tajani, Vizepräsident der EU-Kommission: „Wir wollen nicht nur eine Liste der Fluggesellschaften vorlegen, die unsicher sind. Wir sind auch bereit, den jeweiligen Ländern dabei zu helfen, ihre technischen und administrativen Fähigkeiten auszubauen, damit sie die Sicherheit der Zivilluftfahrt gewährleisten können. Wir werden die Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation verstärken, damit wir unsere Anstrengungen besser koordinieren können und die Unterstützung da geleistet wird, wo sie am dringendsten benötigt wird. Wir können aber nicht zulassen, dass Fluggesellschaften weiter fliegen, wenn sie die internationalen Sicherheitsnormen nicht einhalten. Das gefährdet uns alle, die unwissentlich ein unsicheres Flugzeug besteigen könnten.“ (wtt)

Photos: Wikipedia



JAL: Die pünktlichste Fluglinie der Welt ist jetzt pleite

JAL – in 2009 die pünktlichste Fluglinie der Welt – ist pleite. Das Unternehmen meldete in Tokio Gläubigerschutz an. Die Schulden hat Ende September vorigen Jahres 2,3 Billionen Yen (17,4 Milliarden Euro) betragen. Laut Experten übersteigen die Verbindlichkeiten die Sachwerte um rund das Doppelte. Inzwischen arbeitet das Transportministerium allerdings an einem Restrukturierungsplan: „Die japanische Regierung wird JAL die notwendige Unterstützung gewähren,

bis sie vollständig saniert ist.“ Eine Finanzspritze von 2,3 Milliarden Euro ist geplant. Darüber hinaus werden Schulden in Höhe von 5,5 Milliarden Euro erlassen. Weiterhin sollen in den kommenden drei Jahren 15 700 der rund 47 000 gegenwärtigen Jobs bei JAL abgebaut werden. Den Neuanfang managt der 77-jährige Kazuo Inamori (Gründer des Elektronikkonzerns Kyocera), ohne Gehalt und wegen seines Alters in Teilzeitarbeit. (wtt)

Von Rita Winkle

Der Kreis schließt sich

Rund 40 Jahren nach der Verleihung kam der „Kincheloe Award“ des ehemaligen Dornier Testpiloten und Bundesverdienstkreuzträgers Drury Wood nach Deutschland zurück, wo er neben dem legendären Senkrechtstarter Do 31 in der Flugwerft Schleißheim – einer Außenstelle des Deutschen Museums – seinen Platz gefunden hat. Der Kincheloe Award wird von der Society of Experimental Test Pilots (SETP) verliehen. Diese internationale Organisation mit Sitz in Lancaster, Kalifornien, widmet sich primär den Themen Flugsicherheit und Testfliegerei.

Drury Wood wurde 1923 in den USA geboren und diente sowohl im Zweiten Weltkrieg als auch im Koreakrieg bei den US Streitkräften äußerst erfolgreich als Kampfpilot. Während seiner anschließenden Karriere in der US Navy Test Pilot School als Ausbilder für Testpiloten hat er für viele später selber berühmt gewordene Testpiloten und Astronauten den Grundstein gelegt. Zu seinen bekanntesten Schülern zählt John Glenn – der erste Amerikaner, der die Erde in einer Raumkapsel umrundet hat. Wood selber flog als Testpilot mehr als 115 verschiedene Luftfahrzeugtypen. Den Höhepunkt seiner Karriere stellt die Do 31 Erprobung bei Dornier dar.

Wood lebt heute in Oregon, USA, wo er sich immer noch gerne an die Do 31 Erprobung erinnert: „Für ein derartiges Projekt hatten wir ein relativ kleines Team. Dafür wusste jeder ganz genau, was zu tun war, und unser Boss Hans Schabronath packte einfach mit an, wo es notwendig war, anstatt nur Anweisungen zu erteilen.“ Als Kopilot im Senkrechtstarter Do 31 flog meistens

der inzwischen verstorbene Franz Rödel, als Vertreter der sog. „E-Stelle 61“ der Bundeswehr als ziviler Angestellter. Die Bundeswehr war lange Zeit der Hauptgeldgeber. Franz Rödel flog auch die überaus spannenden Erstflüge der 3 verschiedenen Modelle der Do 31 mit Drury Wood.

Hintergrund

Im Februar 1962 erteilte das Bundesverteidigungsministerium der Firma Dornier den Auftrag zur Entwicklung eines strahlgetriebenen, senkrecht startenden und landenden Kampfzentransporters für die Bundeswehr. Obwohl bereits Erfahrungen anderer Firmen



→ Die Testpiloten Drury Wood und Franz Rödel nach den ersten erfolgreichen Schweberversuchen. (Sammlung Drury Wood)



vorlagen, die sich mit der Entwicklung von strahlgetriebenen Senkrechtstartern beschäftigt hatten, war die Entwicklung der Do 31 fast völliges Neuland, denn alle bisherigen Flugzeuge dieser Art erreichten nicht einmal die Hälfte der geplanten Startmasse der Do 31. Als Kampfzonentransporter der 20-Tonnen-Klasse sollte die Do 31 entweder 36 vollausgerüstete Soldaten oder einen NATO 3-Tonnen-Lkw aufnehmen.

Die gesamte Flugerprobung der Do 31 verlief ohne größere Störungen oder Zwischenfälle. 1969 wurde die Maschine auf dem Pariser Aéroalon der Öffentlichkeit vorgestellt. Während des Überführungsflugs von München nach Paris gelang es dem Testpiloten Wood mehrere Weltrekorde aufzustellen. Ein Jahr später wurde die erfolgreiche Do 31 auch dem deutschen Publikum auf der Internationalen Luftfahrtschau Hannover vorgestellt.

Die Leistungen der Do 31 waren so Erfolg versprechend, dass die Maschine zwischen 1969 und 1970 auch von Ingenieuren und Wissenschaftlern der NASA eingehend untersucht wurde. Nach Woods Überzeugung gibt es bis heute „kein Flugzeug auf der ganzen Welt mit den Leistungen der Do 31“. Zur Serienfertigung kam es dennoch nicht, da das Bundesverteidigungsministerium inzwischen keine weiteren Gelder in das Do 31 Programm investieren wollte und auch von Dornier durchgeführte Bemühungen im Hinblick auf eine zivile Verwendung ohne Erfolg blieben. Nach Beendigung des Programms im April 1970 hatte Wood am Steuer der beiden Do 31 Prototypen über 250 Versuchsflüge durchgeführt.



→ Übergabe vor der legendären Maschine – Herr Filchner übernimmt den Award von Journalistin Sabine Rita Winkle.

Antares – die fliegende Brennstoffzelle

Zu Zeiten des Klimawandels und angesichts der Tatsache, dass unsere fossilen Energieträger irgendwann einmal zu Ende gehen werden, gehört der Suche nach alternativen Treibstoffen und Antriebstechniken höchste Priorität.

Bei den alternativen Antriebstechniken besitzen Brennstoffzellen einen ganz bestimmten Charme. Als Kraftstoff wird dabei Wasserstoff verwendet, der durch eine direkte elektrochemische Reaktion mit dem Sauerstoff in Strom umgewandelt wird. Ein Verfahren, das oftmals auch als „kalte Verbrennung“ bezeichnet wird und bei welchem lediglich Wasser als „Abfallprodukt“ entsteht. Was vor allem nicht entsteht bzw. in die Luft geblasen wird, ist CO₂. Und wenn dann der Wasserstoff auch noch auf umweltfreundliche Art und Weise (z.B. durch Solarenergie) gewonnen wird, so scheinen Brennstoffzellen wirklich eine nachhaltige Lösung zukünftiger Energiefragen zu sein.

Allerdings werden die Treibstoff- und Emissionsprobleme der Luftfahrt mit Brennstoffzellen zumindest in absehbarer Zeit nicht zu lösen zu sein. Denn Brennstoffzellen produzieren lediglich Strom, womit bestenfalls ein oder mehrere Propeller angetrieben werden können. Für Jettriebwerke sind sie deshalb keine Lösung. Was jedoch nicht bedeutet, dass sie im Luftfahrtbereich keine Verwendung finden könnten.

Erste Versuche mit Motorseglern

Seit geraumer Zeit hat sich das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) bzw. dessen in Stuttgart

angesiedeltes Institut für Technische Thermodynamik mit dem Einsatz von Brennstoffzellen in der Luftfahrt beschäftigt und zusammen mit Lange Aviation, BASF Fuel Cells und Serenergy

einen Motorsegler für ihre Zwecke modifiziert. Er hört auf den Namen DLR-H₂ Antares und basiert auf dem von Lange Aviation produzierten Motorsegler Antares 20E. Von seinem Original unterscheidet er sich auf den ersten Blick durch zwei Außenbehälter, die unter den Tragflächen angebracht wurden. In einem ist die Brennstoffzelle untergebracht, der andere dient als Wasserstofftank.

Am 7. Juli 2009 startete der DLR-Antares auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel zu seinem offiziellen Erstflug und stellte sich der staunenden Öffentlichkeit vor. Da jedoch vor einer Premiere bekanntlich eine Generalprobe stattfinden muss, war es natürlich nicht der erste Flug des „Antares“. Schließlich wäre es ziemlich peinlich, wenn vor geladenem Publikum irgend etwas schief gehen würde. Deshalb hatte der Erstflug, vom DLR als Erprobungsflug bezeichnet, bereits im Juni letzten Jahres in Zweibrücken stattgefunden.

„Antares“ war auch nicht das erste Flugzeug, das sich – von einer Brennstoffzelle angetrieben – durch die Luft bewegte. Diese Ehre kommt einem entsprechend modifizierten Dimona Motorsegler und der Firma Boeing Research & Technology Europe (BR&TE) zu. Am 3. April 2008 war die „Brennstoffzellen-Dimona“ zum ersten Mal in der Nähe des spanischen Flugplatzes Ocana offiziell in der Luft (die „Generalprobe“ fand am 7. Februar 2008 statt). Allerdings hatten sich die Ingenieure von Boeing beim Start der Dimona auf den konventionellen Antrieb des Motorseglers verlassen; erst in einer Höhe von 3 300 Fuß schaltete der Pilot auf den Brennstoffzellenantrieb um.



von
Werner
Fischbach



➔ *Letzte Vorbereitungen vor dem offiziellen Erstflug in Hamburg-Fuhlsbüttel.*

Photos: W. Fischbach

In Hamburg-Fuhlsbüttel war das anders. „Antares“ führte auch den Start mit Hilfe der Brennstoffzelle durch und kann deshalb die Ehre beanspruchen, weltweit das erste autonom startende Brennstoffzellenflugzeug zu sein. Und deshalb war die zu diesem Ereignis erschienene Prominenz, allen voran Bürgermeister Ole von Beust, der Vorstandsvorsitzende des DLR, die Leiter der beiden mit dem Projekt befassten DLR-Institute, der Hamburger Flughafenchef und der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Technik AG, voll des Lobes über die Entwicklung und natürlich über den gelungenen Flug. Dass dabei (nicht von den Vertretern des DLR) auch einmal wieder die „grüne Luftfahrt“ und die Vision, eines Tages würden sich Flugzeuge emissionsfrei durch die Luft bewegen, beschworen wurde, war wohl der Euphorie des Ereignisses geschuldet. Denn wie bereits erwähnt, können die Treibstoff- und Emissionsprobleme des Luftverkehrs mit Brennstoffzellen nicht gelöst werden.

Inzwischen hat „Antares“ auch einen Höhenrekord aufgestellt, der eigentlich am 30. September letzten Jahres am Flughafen Stuttgart geplant war. Allerdings verhinderte eine geschlossene Wolkendecke das Vorhaben, so dass es erst am 21. November in Zweibrücken erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Der Flug dauerte insgesamt eine Stunde und neun Minuten, wobei „Antares“ eine Höhe von 2 558 Metern (ca. 7 800 Fuß) erreichte.

Praktische Anwendungen und Aussichten auf einen Transatlantikflug

Weder der Erstflug in Hamburg-Fuhlsbüttel bzw. Zweibrücken noch der Höhenrekord vom 21. November wurden vom DLR durchgeführt, um sich in das Guinnessbuch der Rekorde einzutragen. Vielmehr dienten diese Flüge der wissenschaftlichen Forschung. Denn auch wenn sich Brennstoffzellen als Antrieb von Verkehrsflugzeugen in absehbarer Zeit nicht eignen werden, so können sie bei der Luftfahrt durchaus nutzbringend eingesetzt werden. Zum Beispiel könnten sie die Hilfstriebwerke (Auxiliary Power Units – APUs) von Verkehrsflugzeugen ersetzen und damit die Umwelt entlasten. Denn die APUs, so stellt das DLR fest, sind für rund 20 Prozent der Stickoxidemissionen an einem Flughafen verantwortlich. So diente der Höhenrekordflug auch dem Nachweis, dass eine Brennstoffzelle nicht nur in Bodennähe, sondern auch in einer größeren Höhe und damit bei einem niedrigen Luftdruck problemlos funktioniert. Denn der Luftdruck in der Höhe von 2 558 Metern liegt rund 290 Millibar unterhalb des Normaldrucks und entspricht in etwa dem minimalen Kabinendruck eines Airbus A320. Brennstoffzellen stellen deshalb für die Bordstromversorgung eine umweltfreundliche Alternative zu den heutigen Energiesystemen dar. So setzte das DLR in Zusammenarbeit mit Airbus Deutschland eine Brennstoffzelle für die Notstromversorgung des Hydrauliksystems ihres Forschungs-A320 ATRA ein.

→ *Der DLR-H2 – Antares ist durch die Außenbehälter unter den Tragflächen leicht zu erkennen.*

Photos: W. Fischbach

Darüber hinaus kann auch das „Abfallprodukt“ von Brennstoffzellen sinnvoll genutzt werden. Nach Angaben des DLR fallen bei einer Brennstoffzelle pro Kilowatt Leistung rund ein halber Liter Wasser in der Stunde an. Bei einem Transatlantikflug könnten so je nach Flugzeuggröße zwischen 500 und 3 000 Liter Wasser erzeugt werden, die vor dem Start nicht mit an Bord genommen werden müssten.

Der DLR-H2 „Antares“ stellt jedoch erst den Beginn der Forschung dar. Er diente ausschließlich als Technologieplattform, mit welcher der Einsatz von Brennstoffzellen in der Luftfahrt auf Machbarkeit untersucht wurde. Inzwischen geht es darum, die Effizienz zu steigern. Dazu wurden Brennstoffzellen mit Lithium-Ionen-Batterien verbunden. Dieses System wird als „Direkthybrid“ bezeichnet. Die Hauptarbeit, so erklärt Projektleiter Dr. Josef Kallo, wird jedoch weiterhin von der Brennstoffzelle erbracht. Allerdings wird das System nach seiner Meinung dadurch noch zuverlässiger.

In erster Linie geht es darum, eine größere Flugdauer und damit eine größere Reichweite zu erreichen. In Stuttgart wurde bereits ein Transatlantikflug mit einem Brennstoffzellenflugzeug ins Auge gefasst. Dafür ist der „Antares“ natürlich nicht geeignet; dessen Reichweite liegt lediglich bei 750 km. Vielmehr ist ein Flugzeug erforderlich, das auf eine maximale Flugdauer ausgelegt ist. Zur Realisierung dieses Vorhabens hat das DLR bereits einen Technologiepartner gefunden, der die Möglichkeit, den Atlantik mit einem Brennstoffzellenflugzeug zu überqueren, nicht nur demonstrieren, sondern auch kommerziell nutzen möchte. Zurzeit werden noch ausstehende (patent)rechtliche Fragen geklärt, weshalb das DLR verständlicherweise nicht bereit ist, den Namen seines Partners zu nennen. Nur so viel war zu erfahren: in ein bis zwei Jahren soll es dann so weit sein mit dem Transatlantikflug.



AIRPLANES

INVENTING THE FUTURE

Solar Impulse „HB-SIA“ zum ersten mal gestartet!

Flughafen Dübendorf, 03. Dezember 2009

Um 13:11 Uhr hob die Solar Impulse HB-SIA, das erste Flugzeug, welches Tag und Nacht ohne Treibstoff fliegen soll, zum ersten Mal von der Piste ab.

Die in den letzten Wochen durchgeführten Bodentests ermöglichten die Überprüfung zahlreicher Parameter (Steuerbarkeit des Prototyps, Beschleunigungs- und Bremswege, Antriebskraft) und lieferten ausgezeichnete Resultate, so dass das Testpilot Markus Scherdel grünes Licht gegeben hat, den Prototypen bis zur Startgeschwindigkeit zu beschleunigen.

Unter den staunenden Blicken der Projektpromoter Bertrand Picard und Andre Borschberg nahm das Flugzeug langsam Geschwindigkeit auf, und der riesige Flügel der Solar Impulse hob allmählich ab. Nach rund 350 Metern Flug in ungefähr 1 Meter Höhe setzte HB-SIA wieder grazil in der Pistenmitte auf und löste damit eine Freudenexplosion beim ganzen Team aus. „Einerseits ist es einzigartig mitzuerleben, wie ein Traum Wirklichkeit wird. Es ist über 10 Jahre her, als ich den Traum von einem Solarflugzeug hatte, das Tag und Nacht ohne Treibstoff um die Erde fliegt, um so auf die erneuerbaren Energien aufmerksam zu machen. Und heute ist es unserem Team gelungen, dieses Flugzeug zum ersten Mal starten zu lassen – ein grosser und unvergesslicher Moment.

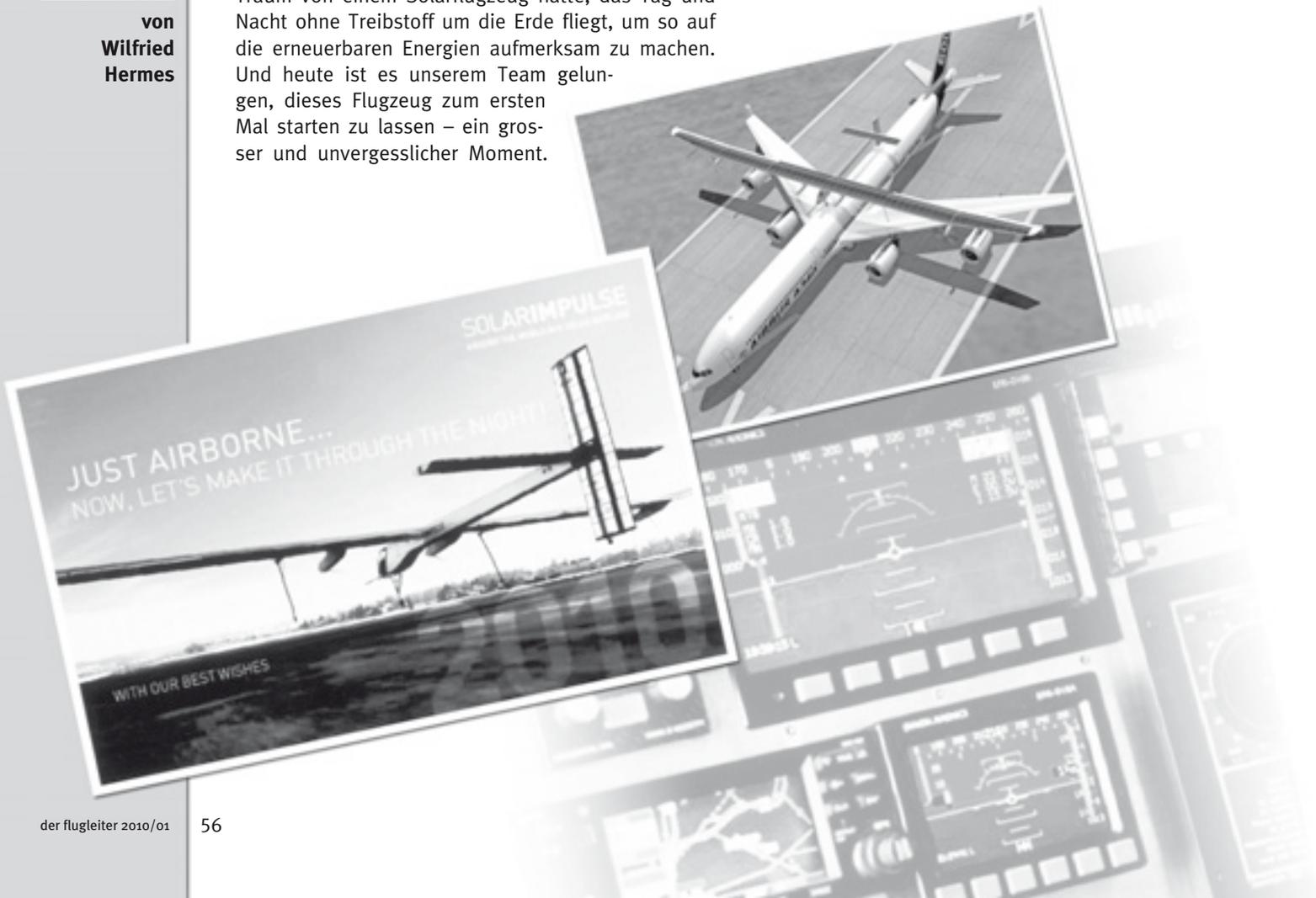
Andererseits liegt nach diesen ersten Tests und vor der Weltumrundung noch ein langer und schwieriger Weg vor uns“, kommentierte Bertrand Picard, Initiator und Präsident von Solar Impulse.

„Das ist das Resultat von 6 Jahren intensivster Arbeit des ganzen Teams! Dieser erste Start ist der erfolgreiche Abschnitt der ersten Etappe von Solar Impulse und bestätigt unsere technische Auswahl. Wir sind jetzt bereit für die nächste Phase – den aktuellen Flugtests“, erklärte Andre Borschberg, Mitbegründer und CEO von Solar Impulse.

Zum jetzigen Zeitpunkt waren die Solarpanels noch nicht angeschlossen. Nach diesem ersten erfolgreichen „flea hop“ wird HB-SIA nun demontiert und zum Flughafen Payerne transportiert. Ab Anfang 2010 wird das Flugzeug seine ersten solaren Testflüge durchführen. Danach folgen immer längere Flüge bis hin zum ersten Nachtflug mit Sonnenenergie.



von
**Wilfried
Hermes**



New birds

Boeing 777-300ER (Extended Range) B77W

Raumschiff

Nun, ganz neu ist die nicht. Man sieht die Abkürzung B77W nur selten und deshalb betreibe ich hier mal Aufklärung. Es handelt sich um den größten Zweistraher der Welt, die Boeing tripleseven. Davon gibt es eine mit noch größeren Flügeln und noch mehr Tankinhalt und damit Reichweite. Extended Range also. Mit ETOPS-Zulassung und interkontinentaler Reichweite. ETOPS hieß früher mal EROPS, wurde aber von böswilligen Zweiflern nicht korrekt mit „Extended Range Operations“ übersetzt, sondern mit „Engine runs or passengers swim“, weil die langen Wasserstrecken mit EROPS überwunden werden sollten. Daraufhin hat man die Abkürzung umgestellt auf ETOPS, „extended twin operations“, weil es fast nur um Zweistraher ging. Die Zweifler sagen jetzt also „Engine turns or passengers swim“. Könnten wir sein, furchtbar, diese Typen!

Die Tripleseven ist ein gigantisches Flugzeug, und das mit nur zwei Motoren. Man kann sich vorstellen, was

die leisten müssen. Zum Vergleich: eine Engine der 777 hat mehr Schub als alle acht (!) der B52 zusammen. Damit könnte man ein Mittelklasse-Hotel in die Luft bringen, aus Beton und Eisen. Weil jedoch die 777 aerodynamischer gebaut ist, passen da so um die 500 Leute rein, ich habe mal von Singapore Airlines einen Sitzplan kopiert. 3 by 3 with twin aisle nennt sich die Bestuhlung.

Air France hat 2004 schon die ersten B77W übernommen, andere Betreiber sind die klassischen Long-Range Airlines wie Cathay Pacific (CPA), JAL, EVA, SIA und ANA.

Die Leistungsdaten der B77W sind bis auf die Range nicht anders als die der normalen triple sevens. Während das Traumschiff FA7X (notabene! mit DREI Motoren, weil die Promis nicht schwimmen wollen) quasi die VIP-Lounge im Stadion ist, fliegt im Raumschiff B77W die Fankurve. Prost! *Ralph Reinwarth*

Transall machte die Schnapszahl voll

Eine Schnapszahl pünktlich zu Silvester. Am letzten Tag des Jahres 2009 erreichte der Kontrollturm des Flugplatzes Mazar-e Sharif die stolze Zahl von 22.222 Flugbewegungen im abgelaufenen Jahr. Es war eine C-160 Transall mit dem Rufzeichen „ISAF 71“, die diese ungewöhnliche Zahl rundete.

Kurz nach dem Jahreswechsel gratulierte der Commander des Regional Command North und Kommandeur des 21. Deutschen Einsatzkontingents ISAF [International Security Assistance Force], Brigadegeneral Frank Leidenberger, den deutschen Fluglotsen mit einer Urkunde. Mit dabei war auch der Kommodore des Einsatzgeschwaders Mazar-e Sharif (EG MeS), Oberst Dr. Jan Kuebart. „Gegenüber dem Vorjahr verzeichnen wir für 2009 eine Zunahme der Flugbewegungen von über 41 Prozent“, erklärte Major Alexander S., der derzeit im EG MeS [Einsatzgeschwaders Mazar-e Sharif] als SATCO [Senior Air Traffic Control Officer] Flugsicherheitskontrolloffizier seinen Dienst verrichtet. Stellvertretend für seine Kameraden hatte er die Urkunde aus den Händen von General Leidenberger entgegengenommen.

→ *Der Kontrollturm des Flugplatzes Mazar-e Sharif*

Photos: Luftwaffe/Klaus Sattler



→ *Mit einer Urkunde gratulierte General Leidenberger*

Photos: Luftwaffe/Klaus Sattler



Weitere Zunahme erwartet

Interessiert zeigte sich der General nicht nur ob der schönen Aussicht vom Tower auf das nahegelegene Marmal-Gebirge. Vielmehr wollte er von den Soldaten wissen, wo möglicherweise der Schuh drückt und wo er gegebenenfalls unterstützen könne. „Schließlich“, so General Leidenberger, „profitiere auch ich regelmäßig von der reibungslosen und sicheren Abwicklung des Flugverkehrs hier in Mazar-e Sharif.“ Für das Jahr 2010 wird eine weitere Zunahme des Luftverkehrs in Mazar-e Sharif erwartet. *Klaus Sattler*

XH 558 / G-VLCN the „TIN TRIANGLE“

In der letzten flugleiter-Ausgabe des Jahres 2009 fand ich einen höchst interessanten Beitrag von Michael Marx unter dem Titel: Vulcan to the sky – über ein altes Eisen, das noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Als „Hauptdarsteller“ des Artikels glänzte XH 558 / G-VLCN, der letzte fliegende Vulcan-Bomber aus den ehemaligen Beständen der Royal Air Force. Dieser Veteran hat es in der Tat verdient, dass man ihn der interessierten Leserschaft noch einmal etwas näher vorstellt. Hier der Versuch, den „Lebenslauf“ von XH 558 zu rekapitulieren:

30.06.1960:

Status XH 558 AW/cu (awaiting collection from manufacturer)

01.07.1960:

XH 558 wird als erster Bomber in der B.Mk 2-Version an die 230 OCU (Operational Conversion Unit) in Waddington überstellt. Das Training Unit übersiedelte am 18.06.1961 nach Finningley und machte Platz für die No. 101 Sqn, die von dort zurückkehrte. Von 1961-1969 operierte das OCU in Finningley und adoptierte hier die weiße Rose von Yorkshire als „finbadge“. Ein letzter Umzug absolvierte das OCU im Dezember 1969 von Finningley nach Scampton, bis zu seiner Auflösung am 31.08.1981.

11.02.1964 – 29.06.1965:

XH 558 zurück an Hersteller (for retrofit)

15.12.1965 – 23.02.1967:

XH 558 zurück in modifizierter Version (101 Squadron)

04.06.1969 – 14.10.1969:

XH 558 zurück an Hersteller (for retrofit at Bitteswell)

17.08.1973 – 06.11.1975:

XH 558 zurück an Hersteller zwecks Modifizierung in

die Tanker-Version B Mk 2MRR, danach zurück an 230 OCU bis zum 18.10.1976

29.11.1976 – 31.03.1982:

XH 558 überstellt zur 44 Squadron

30.06.1982 – 12.10.1982:

XH 558 zurück an Hersteller (conversion into B.Mk 2(K) später K. Mk2, Erstflug am 03.09.1982, zurück bei der 44/50 Squadron

01.04.1984:

XH 558 bei Waddington Station Flight im VDT = Vulcan Display Team in Marham, später VDF (aha, da kommt die Abkürzung her!) = Vulcan Display Flight. Neben XH 558 wurde auch XL 426 (eine spätere B. Mk 2-Version) ab April 1984 im Waddington Vulcan Display Team eingesetzt, wobei immer nur einer der beiden Bomber die erforderliche Flugzulassung bekam. Das VDT wurde später in den Status einer „Flight“ (Vulcan Display Flight – VDF) erhoben. Am 14.11.1984 übernahm die 55 Squadron in Marham, eine Victor K. Mk 2 Unit, die Patenschaft über das VDT Waddington. XH 558 wurde dabei auf die Version B.Mk 2 zurückversetzt (mit weniger Elektronik).

XL 426 wurde am 28.07.1083 vom Vulcan Restoration Trust erworben, renoviert und auf „taxiing conditions“ zurückgestuft, blieb aber bis zum Juli 1986 im VDT Scampton. XL 426 machte seinen letzten Flug am 19.12.1986 nach Southend und wurde aus Kostengründen dort an Roy Jacobson verkauft. Ab dem 07.07.1087 erhielt auch XL 426 eine zivile Zulassung (G-VJET) und ist so weiterhin in Southend zu bewundern. Nach der operationellen Demission der gesamten Vulcan-Flotte begeisterte das VDT/VDF über acht Jahre die Massen mit ihren gewagten Vorführungen auf diversen Airshows. Fast alle Flüge wurden dabei von den Squadron Leader David Thomas und Paul Millikin getätigt.



von
Wilfried
Hermes

230 Operational Conversion Unit

The OCU's official badge is a golden sword on a wave background, and this marking (below) was worn in the unit's later life. Between 1961 and 1969 the OCU operated from Finningley, and adopted the Yorkshire white rose (right) as its fin badge.



No. 1 Group

The group's badge of a black panther's head was applied to the forward fuselage sides for aircraft participating in bombing competitions on the group's behalf. Aircraft going to US exercises also often wore the Union Jack on the fin. The panther was adopted to commemorate No. 1 Group's codename (Panther) at the time of its mobilisation in August 1939 to serve as the Advanced Air Striking Force in France.



Waddington Wing

All Waddington Wing aircraft wore the crest of the City of Lincoln on the fin, this practice persisting after the introduction of squadron tail markings. In the early days the badge was occasionally presented with a blue background.



AIRPLANES



XA980: Cosford museum, scrapped 1986



XJ823: Solway Aviation Society, Carlisle



XJ824: Imperial War Museum, Duxford



XL361: CFB Goose Bay



XL426: G-VJET: taxiing condition, Southend



XM375: East Midlands Airport



XM594: Newark Air Museum



XM603: The '603 Club, Woodford



XM645: Castle AFB museum



XM687: static display, RAF Waddington



XM655: G-VULC: Wellesbourne Mountford

20.09.1992:

Die letzte grosse Airshow in Cranfield unter Beteiligung von XH 558. Das Ende des letzten flugfähigen „tin triangle“ nahte. Im Rahmen des vorangegangenen Umbaus von der Tanker- in die alte Bomber-Version blieb der hintere Bombenschacht erhalten. Die Bombenschachttüren erhielten dabei einen bemerkenswerten grossen Aufdruck – „FAREWELL“!

23.03.1993:

Der Überführungsflug nach Bruntingthorpe, zum neuen Besitzer David Walton, führte noch einmal über Woodfort und weitere alte Vulcan-Basen. Es war dies der letzte Flug von XH 558 – the „tin triangle“. (retained in theoretical airworthy state and registered 06.02.1995 into G-VLCN). Es ist schon bezeichnend und trifft den Nagel auf den Kopf, dass XH 558 der letzte fliegende Vulcan-Bomber der Geschichte darstellt. Dabei war er auch der

erste B. Mk 2, der an die Royal Air Force ausgeliefert wurde, als er am 01.07.1960 in Waddington eintraf.

Nach ihrem „Dienstende“ wurden viele Vulcan-Bomber zum Verkauf angeboten – zum Teil für nicht mehr als 5.000 Pfund. Einige wurden von Museen gerettet, andere durch spezielle „Liebhaber-Gesellschaften“. Ein Teil wurde auch von der Royal Air Force für Wohltätigkeitszwecke an Verbände und Organisationen gestiftet. Im Jahre 1996 befanden sich noch 4 Flugzeuge in theoretischem Flugzustand, die es trotz vieler Negativfaktoren erlaubten, diese zumindest für „occasional taxiing“ zu gebrauchen.

Dies waren:

- XH 558 in Bruntingthorpe
- XL 426 in Southend
- XM 603 in Woodford
- XM 655 in Wellesbourne Mountford.

No. 44 Squadron

No. 44 Sqn's official badge depicts an elephant, similar to that of No. 27. Consequently, when the Waddington Wing reintroduced squadron badges on its aircraft, No. 44 adopted this numerals device.



No. 50 Squadron

The two running dingoes badge of No. 5 Sqn was first applied in World War I, and is believed to stem from the unit's call sign. It was revived on the Vulcans in the early 1970s.



No. 101 Squadron

When first established as a Vulcan squadron, No. 101 applied its squadron crest to the fin. Markings disappeared until Waddington introduced fin badges in the early 1970s, at which time the turret and lion badge was revived (left). This was subsequently revised (right). The badge commemorated the use by the squadron of the Boulton Paul Overstrand turreted bomber.



Am 18.10.2007, 14 Jahre nach der Ausserdienststellung, erhob sich XH 558, „the tin triangle“ auf seinem zweiten Jungfernflug wieder in die Lüfte – „keep `em flying“!

Im September 1952, kurz nach dem ersten Flug des Vulcan-Prototypen, gab AVRO die Entwicklung einer zivilen Version, Atlantic Type 722, G-AVRO, bekannt. Basierend auf den Flügelsektionen und der Triebwerke des Vulcan-Bombers plante man eine Basisversion für 94 bzw. 104 Passagiere in der Touristenklasse. In bei-

den Versionen waren die Sitze in rückwärtiger Position angebracht, getreu der gängigen Praxis der RAF bei Militärtransporter, als „highlight“ der Innenausstattung war eine zentrale „bararea“ geplant.

Die Atlantic sollte bei einer Cruisingspeed von über Mach 0.9 mindestens 4.000 Meilen in einer Höhe von 40.000 Fuß bewältigen. Das Programm wurde aber schon kurz nach der Vorstellung des eindrucksvollen Modells wieder eingestellt.

New birds Traumschiff Dassault Falcon 7X (FA7X)

War im letzten Heft noch von Mopeds die Rede, gehen wir heute mal ins High-End-Segment. Die Falcon 7X spielt in der Liga der Luxus-Businessjets, mit Autos verglichen etwa die Höhe Rolls Royce oder Maybach.

Wenn man sich die Karre leisten kann, ist man aus dem Größten raus. Dementsprechend sind auch die Besitzer gestreut, ein prominenter ist z.B. Bernie „Mister Formula 1“ Ecclestone. Er fliegt – Pardon! – lässt sich natürlich fliegen – bei diesem Flugzeug handelt es sich nicht mehr um eine Yacht mit Eigenerkajüte als Cockpit, sondern um eine Luxusyacht mit Personal. Also Bernie fliegt in der N999BE. Auch mal als FOR1 – wenn man in den Flugplan guckt, steht als „Reg“ mit Sicherheit diese Kennung. Das ist für Ecclestone übrigens einigermaßen ungewöhnlich, er hatte jahrzehntelang auf seinen Flugzeugen (Lears und auch mal ein Challenger) die Reg N2FU, sozusagen sein Wunschkennzeichen.

Ich durfte einmal seinen Challenger besichtigen, einer der Piloten war so freundlich mir Zutritt zu gewähren, als sie in Speyer auf ihn warteten. Nach Speyer (EDRY) flog der Formel Eins Zirkus, wenn in Hockenheim Rennen war. Alles in grau gehalten, unter jedem Kleiderhaken in der Garderobe ein Regenschirm. Ledersofa, Ledersitze usw., da braucht man über solche Hartz 4 Themen wie mangelnde Beinfreiheit nicht zu diskutieren. Ich denke, es bedarf nicht vieler Phantasie, sich auszumalen, dass er sich die neue Falcon 7X nicht mit Economybestuhlung bestellt hat, er flog nämlich meistens alleine.

Ungewöhnlich ist auch die Steuerung der FA7X, denn die ist mehr oder weniger aus den Mirage-Fightern des gleichen Herstellers übernommen, also Sidestick-Controller, Head-up Displays und allen möglichen elektronischen Schnickschnack. Wenn sogar mein kleiner Cinquecento eine Sprachsteuerung hat wie weiland Raumschiff Orion, könnte es sein, dass man als Pilot nur laut und deutlich sagen muss, wo man hin will, und das Ding täxiti los.

Ganz so einfach wird es nicht sein, aber wir haben als Controller natürlich auch etwas von der Leistungsfähigkeit eines solchen Superflugzeugs; astreine Performance und mühelos Level mit `ner 4 vorne. Im Speedbereich liegt die Seven-X auch weit vorne, mit Machnummern um die 80%, maximal sogar 90%, fügt sie sich sehr homogen in unseren anderen Träffici ein. Insgesamt, so schwärmen nicht nur die Testpiloten, fliegt sich die Seven-X wie ein Fighter, was ja auch bei einem Produkt aus dem Hause Dassault nicht verwundert. Aber der Wermutstropfen ist wohl der day-to-day-Betrieb, denn da fliegt man straight und level, und das können die Luftmopeds auch. Allerdings liegt die 7X schon ruhiger in der Luft, ob ihrer schieren Größe und den riesigen Steuerflächen.

Wer mal sehen will, was solche Flugzeuge wirklich können, dem sei die alljährliche Farnborough-Airshow im Süden Londons empfohlen (EGLF); dort sieht man Zivilflugzeuge mal in Zuständen, die sie mit Paxen besser nicht erreichen, wenn sie nicht unbedingt in die Schlagzeilen kommen wollen. Die 7X fliegt mit 2 Piloten und 3 Motoren bis zu 19 Paxe bis zu 11.000 km weit, das ist schon eine ordentliche Strecke. Oder wie es im Prospekt heisst: interkontinentale Reichweite, auch von kleineren Plätzen aus.

Oft gesehenes Exemplar ist bei uns die VPVBY, die operiert aus der Schweiz, demnächst werden auch die fliegenden Iltisse (NJE – genannt „Frettchen“) welche haben, die Firma Netjets Europe hat 24 Falcon 7X für fast eine Milliarde Dollar bestellt. Und eine Firma mit viel Geld sollte man schon sein, um sich die 7X zu leisten. Ein so`n Flieger kostet ca. 40 Millionen Dollar, da hilft uns auch der beste Wechselkurs nix, und ich befürchte, dass man beim Falcon-Händler um die Ecke auf die Frage nach einem Preisnachlass die gleiche Antwort bekommt, wie früher beim Mercedes-Autohaus um die andere Ecke, nämlich die aufklärenden Worte: „Rabatt ist die Hauptstadt von Marokko!“



von
Ralph
Reinwarth

Bücherboard

Chronik der Jagdflugzeuge

Um es vorwegzunehmen: mein Deutschlehrer hätte dieses Werk mit dem Urteil „Thema verfehlt“ versehen. Denn dieses Buch ist alles andere als eine Chronik der Jagdflugzeuge. Vielmehr ist es eine Beschreibung von Militärflugzeugen des Ersten und des Zweiten Weltkriegs, wobei die Auswahl der verschiedenen Typen offensichtlich irgendeinem Zufallsgenerator überlassen wurde. Erstaunlich auch, dass der Name des Verfassers dieser Chronik vom Heel-Verlag offensichtlich als geheime Kommandosache betrachtet wird.

Natürlich finden sich auch Beschreibungen von Jagdflugzeugen in diesem Band. So die Sopwith F.1 „Camel“, Pfalz D.IIIa, Focke-Wulf Fw 190, North American P-51 „Mustang“ oder die bekannte Messerschmidt Bf 109. Von dem berühmtesten Gegenspieler der Bf (Me) 109, der Supermarine Spitfire, scheint der Zufallsgenerator, sprich jene Menschen, die dieses Buch verfasst haben, noch nie etwas gehört zu haben.

Dafür werden Luftfahrzeugmuster vorgestellt, die beim besten Willen nicht als Jagdflugzeug bezeichnet werden können. Als extremer Ausreißer kann wohl der Fieseler Storch angeführt werden.

Allerdings hat das Buch eine bessere Note verdient als jene, die mein Deutschlehrer vergeben hätte („Fünf Minus mit Rücksicht auf die Eltern“). So werden einige Luftfahrzeugmuster vorgestellt, deren Bezeichnung nur wenigen etwas sagen wird. Als Beispiele sollen die Ju 252, die Ta 154 und die Horten Ho 229 angeführt werden. Ob es sich jedoch lohnt, deshalb dieses Buch zu kaufen, muss jeder mit selbst ausmachen. *WeFis*

„Chronik der Jagdflugzeuge“, 194 Seiten, 280 s/w- und 20 farbige Abbildungen, Format 230 x 305 mm, gebunden, ISBN-Nr.: 978-3-96852-207-5, € 19,95



B747

Einmal mehr ein Buch des unermüdlichen Autorengespans Jens Flottau und Dietmar Plath.

Dieses mal widmen sich die Beiden der ehrwürdigen B747. Von ihren Anfängen 1969 bis zur heutigen Zeit gibt es wohl kaum ein Flugzeug, das die Luftfahrt so geprägt hat wie die B747 in all ihren Variationen. Angefangen hat die Geschichte in den frühen Sechzigern, als der Chef von Pan-Am, Juan Trippe, sich auf die Suche für einen Nachfolger der B707 machte. Es sollte, wie sich Joe Sutter, Chef Ingenieur bei Boeing, erinnert, Platz bieten für 400 Passagiere, mit Mach 0,9 fliegen und die Strecke nach Europa schaffen. Gleichzeitig laufen Bestrebungen bei Boeing, einen Überschallflugzeug zu entwickeln. Daher bedeutete für viele die B747 nur eine Zwischenlösung, bis ein Überschall schnelles Flugzeug für das Langstrecken Geschäft eingesetzt werden könnte. Dass dann alles doch ganz anders kam, zeigt, dass auch damals schon die Zukunft der Fliegerei nicht immer ganz klar war.

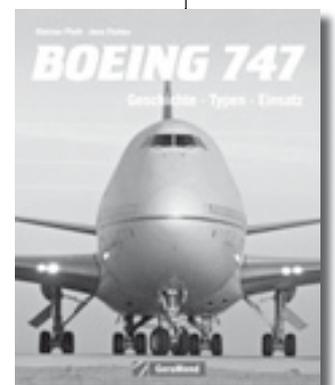
Das Buch beginnt mit einer Geschichte über ein Treffen zwischen Juan Trippe und Joe Sutter. Kapitel eins, „Das große Wagnis“, schildert, wie Boeing alles auf

die 747 setzte und dass es Zeiten gab, in denen die Entscheidung den Hersteller beinahe in den Bankrott trieb. Weitere Kapitel gehen auf die einzelne Modelle ein, von der 747/100 bis zur 747-8 sowie auf die Fluggesellschaften, die dieses außergewöhnliches Flugzeug in ihrer Flotte nutzten.

Das Buch ist reich bebildert mit längst vergessenen Fluggesellschaften die, verteilt über den den Globus, mit der B747 ihren Geschäften nachgingen. Angefangen an einem Samstag Mittag, wollte ich mir eigentlich nur die Bilder ansehen. Dann aber begann ich zu lesen und wurde peu a peu in die Geschichte hinein gezogen.

Viele Fakten, ein paar schöne Anekdoten und tolle Bilder. Nicht unbedingt ein Buch, das als Nachschlagewerk dient, dafür aber um so interessanter für den Leser, der gerne mehr über dieses Flugzeug erfahren möchte, sowie über die Geschichten der Fluggesellschaften die sich für die B747 entschieden haben.

LuPr



Bücherboard

Stuart King Hoffnung hat Flügel

Dieses Taschenbuch ist eigentlich keine aktuelle Neuerscheinung. Allerdings ist es weitgehend unbekannt, obwohl es sein Inhalt zu einer interessanten Lektüre macht. Aus diesem Grund soll es an dieser Stelle einmal vorgestellt werden.

Bei dieser Publikation handelt es sich um die Übersetzung der englischsprachigen Ausgabe, die im Jahr 1993 unter dem Titel „Hope has Wings“ erstmalig gedruckt wurde und mittlerweile in der vierten Auflage erschienen ist. Seit Oktober 2008 ist auch eine deutsche Ausgabe erhältlich. Der Autor, Stuart Sental King, Mitgründer des Mission Aviation Fellowship (MAF), erzählt darin die Geschichte des Missionsflugdienstes, von der bloßen Idee bis zu seinem weltweiten Erfolg. Der MAF war 1945 von ehemaligen Angehörigen der Royal Air Force ins Leben gerufen worden. Deren Idee war es, durch den Einsatz von Flugzeugen schneller Hilfe in unzugängliche Gebiete Afrikas zu bringen und auf diese Weise selbstverständlich auch die dortigen christlichen Gemeinden und deren Missionsarbeit zu unterstützen und zu fördern.

Im Jahr 1947 übernahm der MAF eine Miles M.65 „Gemini“ als erstes Flugzeug. Nach der Überführung der Maschine von Großbritannien nach Afrika konnte 1948 mit Erkundungsflügen begonnen werden. Zwei Jahre später nahm der MAF erste regelmäßige Flugdienste im Sudan auf. Bis heute folgten weitere Länder in Afrika, Mittel- und Südamerika, Asien und Ozeanien. Allerdings führt der MAF seine Flüge nur solange durch, soweit sie politisch vertretbar sind. Revolutionen und Bürgerkriege beendeten die Arbeiten in der Vergangenheit häufig abrupt.

Im Laufe der Zeit gründeten sich in vielen Ländern Unterabteilungen des Flugdienstes. Die „MAF Germany e.V.“ besteht beispielsweise seit dem Dezember 1991. Sie ist seit 2006 Teil der MAF-International, deren weltweit aktive Flotte heute rund einhundertdreißig Flugzeugen umfasst. Darunter befinden sich, neben einmotorigen Mustern der Hersteller Cessna, deHavilland Canada, Gippsland, Pilatus und Quest, auch zweimotorige Beech „King Air“, DHC-6 „Twin Otter“ und Partenavia P.68. Die Flugzeuge bewältigen jährlich etwa 36.000 Hilfeinsätze.

Aufgrund der weltweiten politischen Entwicklung steht zwangsläufig besonders heute die Missionsarbeit in der Kritik. In der westlichen Hemisphäre wird die Bedeutung christlicher Mission sowohl von christ-



licher als auch von nichtchristlicher Seite entweder prinzipiell oder nur in Teilaspekten in Frage gestellt. Trotz dieses Beigeschmacks ist der MAF in vielen Entwicklungsländern der Welt heute nicht mehr wegzudenken. Denn er stellt in vielen Regionen die medizinische Grundversorgung sicher und unterstützt Entwicklungs- und Hilfsorganisationen bei ihrer Arbeit in unzugänglichen Gebieten. Flüge zur gesellschaftlichen Entwicklung spielen heute die größte Rolle, daneben Versorgungs- und ärztliche Unterstützungsflüge. Die Gemeinde- und Missionsarbeiten nahmen 2009 ungefähr siebzehn Prozent aller Einsätze in Anspruch. Finanziert werden die Flüge durch einen Unkostenbeitrag der Passagiere entsprechend ihrer Möglichkeiten und, da dies in der Regel natürlich nicht ausreicht, hauptsächlich durch freiwillige Spenden.

Die Schilderungen des Autors beziehen sich überwiegend auf humanitäre Einsätze und die historische Entwicklung des MAF. Natürlich spielt der Glaube dabei eine große Rolle. Seine Berichte werden sinnvoll ergänzt durch entsprechende Landkarten und Fotos. Leider lässt die Bildqualität sehr zu wünschen übrig. Diese 310 Seiten starke Dokumentation dürfte besonders – aber nicht nur – den gläubigen Leser ansprechen. Ebenso dürften Luftfahrtfreunde, die sich auch für Randerscheinungen der Luftfahrtgeschichte interessieren, ihre Freude an den spannenden Geschichten haben. Gerade wegen der gemeinhin unbekanntem Thematik würde man sich eine weite Verbreitung dieses Buches wünschen.

Bei direkter Bestellung bei der MAF in Edemissen (MAF Germany e.V., Postfach 45, 31234 Edemissen-Berkhöpen) fließen übrigens 6,50 Euro des Buchpreises direkt in die Arbeit des MAF. *HMH*

Stuart King
Hoffnung hat Flügel
ISBN 978-3-7751-4990-7
SCM Hänssler, Holzgerlingen, 2008
€ 14,95 (inkl. Versand)

Bücherboard

Gunther Eheim Mit Mut nach oben. Mein Leben.

Was mag Modelleisenbahnliebhaber, Luftfahrtkenner und Aquaristen wohl miteinander verbinden? Ihnen allen dürfte, wenn auch nicht gleich auf den ersten Blick, der Name Gunther Eheim ein Begriff sein. Gunther Eheim war im Zweiten Weltkrieg zunächst Aufklärungs- und Kampfflieger, seit 1944 Testpilot und erprobte dabei eines der ersten düsengetriebenen Kampfflugzeuge für den Hersteller Arado. Nach dem Krieg entwickelte er den sogenannten „Eheim Trolleybus“, einen Modellomnibus. Auch der „Seuthe Dampferzeuger“ für Modelleisenbahnlokomotiven ist eng mit ihm verbunden, aber die Produkte der Eheim Aquaristik machten ihn schließlich weltweit bekannt. Allerdings hielt er nach Ende des Krieges auch der Luftfahrt die Treue: Eheim gründete in den 1970er Jahren die bis heute aktive Contact Air (siehe dazu auch „der flugleiter“ 5/2007) und übernahm in den 1980er Jahren den Stuttgarter Flugdienst.

Mittlerweile hat der Autor ein hohes Alter erreicht. Stolze neunzig Lebensjahre, und da gibt es eine Menge zu erzählen. Wenn dies nicht Grund genug ist, eine breitere Leserschaft an seinem reichen Erfahrungsschatz und seinen Erlebnissen teilhaben zu lassen. In seiner vor kurzem erschienenen Autobiografie gewährt Eheim Einblicke in sein berufliches und auch privates Leben. Der Titel trifft in Kürze das, was für seinen beruflichen Erfolg verantwortlich war. Seine Ideen, sein Mut, Geschick und natürlich Glück brachten den Autor dorthin, wo er heute steht.

Auf der privaten Seite schildert er unter anderem Flüge, deren Durchführung einem aus heutiger Sicht die Haare zu Berge stehen lassen. Was vorgestern noch üblich und gestern vielleicht als Husarenstück durchgegangen war, dürfte heute so manche Luftfahrtbehörde auf den Plan rufen.

Daneben nehmen eine Reihe von netten Anekdoten und interessanten Berichten diverser Auslandsreisen einen großen Teil ein, die er zu einem Zeitpunkt unternehmen konnte, da das Gros der Deutschen schon in Italien das Ende ihres Reisehorizonts erreicht hatte. Allerdings hätte er gerne mehr Fakten, insbesondere zu den Firmengeschichten einschieben dürfen. Leider verfällt der Autor bisweilen zu sehr in Plaudereien. Weitergehende Hintergrundinformationen, an Schlüsselstellen eingefügt, fehlen bedauerlicherweise. So würde man sich als interessierter Leser, ohne dabei Firmeninterna erfahren zu wollen, hier und da etwas mehr Details und auch Tiefe wünschen.

Der Kritik zum Trotz wird dieses kurzweilige Buch auf jeden Fall den Geschmack an Biografien interessierter Leser treffen. Sicherlich dürften besonders eingangs erwähnte Interessengruppen über ihr jeweiliges Gebiet hier erstmals Informationen erhalten, die entweder bislang nur mit großem Aufwand oder nirgends zu finden waren. Hoffentlich motiviert Eheims Autobiografie andere Zeitzeugen ebenfalls zur Feder zu greifen, um ihre interessantesten Lebensgeschichten aufzuschreiben, damit diese und nicht zuletzt die Autoren selbst einmal der Nachwelt in Erinnerung bleiben.

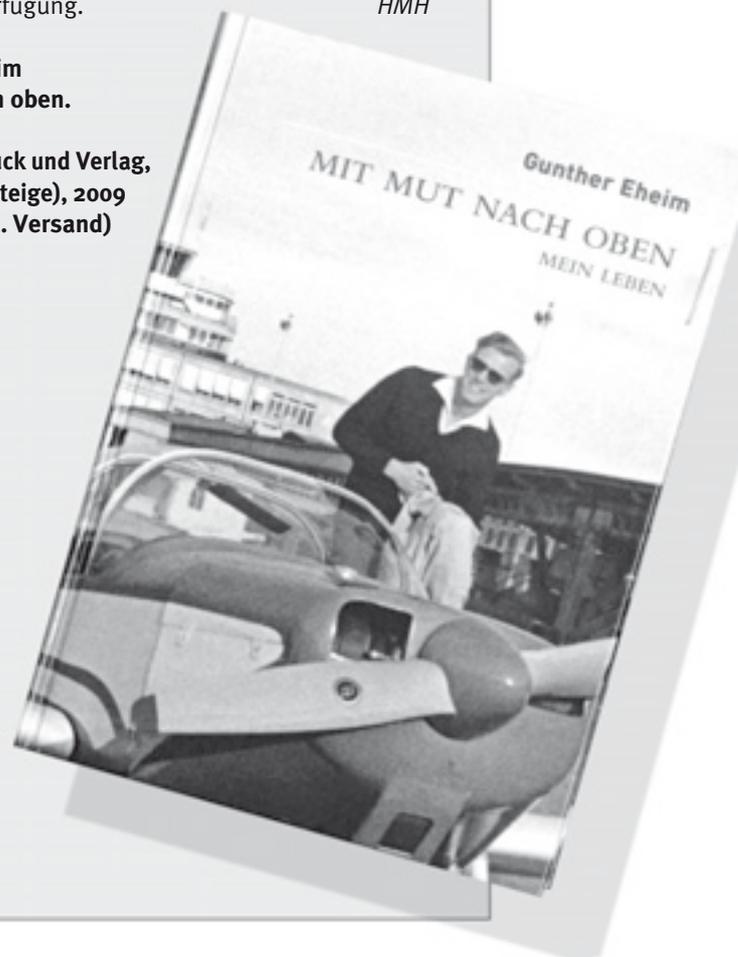
Das Buch ist leider nicht im Handel erhältlich, kann aber auf diesem Weg einfach bezogen werden:

Die Bestellung erfolgt gegen eine Vorausüberweisung von € 12,90 (Versandkosten eingeschlossen) auf das Konto-Nr. 607986018, BLZ 61191310 zu Gunsten Herrn Gunther Eheim. Dabei die Angabe der eigenen Adresse auf dem Überweisungsträger nicht vergessen.

Als Ansprechpartner bei Problemen mit Bestellungen steht Frau Heidi Hofmeister (Tel.: 07153-7002132) gerne zur Verfügung.

HMH

Gunther Eheim
Mit Mut nach oben.
Mein Leben.
C. Maurer Druck und Verlag,
Geislingen (Steige), 2009
€ 12,90 (inkl. Versand)



Bücherboard

Luftfahrtgeschichte Ost – und West

Die facettenreiche Geschichte der zivilen Luftfahrt in der DDR, lebendig präsentiert von einem Spezialisten seines Fachs.

Helmuth Erfurths reich bebildeter Band beschreibt die Entwicklung der ostdeutschen Luftfahrt zwischen 1945 und 1990. Es ist die Luftfahrtgeschichte der ehemaligen DDR, aber gleichermaßen auch die Deutschlands: Am 27. April entstand die Deutsche Lufthansa der DDR mit Hauptsitz in Berlin-Schönefeld. Nahezu gleichzeitig ging die Deutsche Lufthansa in Westdeutschland an den Start. Beide Fluggesellschaften beriefen sich auf eine gemeinsame geschichtliche Tradition unter dem Zeichen des international geschätzten Kranichs und den Farben blau und gelb, eine wurde als Aktiengesellschaft gegründet, die andere als „Volkseigener Betrieb“. Ein weiterer Unterschied: Die Interflug war nicht nur eine Fluggesellschaft, sondern sie betrieb auch Flugzeuge zur Schädlingsbekämpfung, Hubschrauber für Transporte und Montagen – und sie war auch für die Flugsicherung der DDR verantwortlich.

Der wachsende Wunsch zur Durchführung von Bedarfsflugverkehr – also Charterverkehr – brachte es mit sich, dass neben der Deutschen Lufthansa DDR – die sich vorrangig dem Linienverkehr widmete – eine zweite Fluggesellschaft in der DDR entstand. Die Schaffung dieser Luftfahrtgesellschaft führte durch die damalige „Eiszeit“ zwischen Ost und West, sowohl politisch als auch wirtschaftlich zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen den beiden deutschen Staaten. Die westdeutsche Lufthansa AG, die im September 1954 aus der Konkursmasse der liquidierten „alten“ Deutschen Lufthansa AG das Firmenzeichen und die Flagge erworben hatte, verhinderte Versuche der Deutschen Lufthansa der DDR, in internationalen Organisationen Mitglied zu werden. Auch der Flugverkehr in das westliche Ausland gestaltete sich für die Deutsche Lufthansa (Ost) immer schwieriger, da Überflug- und Landerechte nicht oder nur eingeschränkt gewährt wurden. Unter diesen Umständen schien die Gründung einer zweiten Fluggesellschaft einen Ausweg zu bieten. Dabei wurde die Interflug jedoch von Anfang zusammen mit der Deutschen Lufthansa (Ost) betrieben. Anfang der 60er Jahre verschärfte sich die Auseinandersetzung über die Nutzung des Namens „Lufthansa“ zwischen den beiden namensgleichen Fluggesellschaften der Bundesrepublik und der DDR.

Ein von der Lufthansa (West) vor dem Höheren Wirtschaftsgericht der jugoslawischen Teilrepublik

Serbien in Belgrad angestrebter Prozess wurde im September 1963 ausgesetzt, nachdem der DDR-Verkehrsminister vorgeschlagen hatte, die Deutsche Lufthansa der DDR zu liquidieren. Flugzeuge, Flugplätze und Streckenrechte der Deutschen Lufthansa der DDR gingen an die Interflug über, die damit auch den Linienflugverkehr übernahm und damit einzige Fluggesellschaft der DDR wurde.

Kompetent und ausführlich erzählt Helmut Erfurth von diesen politischen und wirtschaftlichen Verwicklungen in der Zeit des eisernen Vorhangs, in den Luftfahrkarten durch die „ADIZ“ (NATO Air Defence Identification Zone) an der innerdeutschen Grenze bezeichnet. Er berichtet genauso kompetent über die Luftfahrzeugmuster, vor allem über die Iljuschin IL 14P sowie vom Flugzeugbau und der Luftfahrttechnik hinter dem Eisernen Vorhang. Schließlich aber auch vom sicherlich traurigsten Tag einer Airline: vom letzten Linienflug der Interflug am 30. April 1991 mit einer Tupolew 134 von Berlin-Schönefeld nach Wien. Er gräbt viel Wissen aus, das nach zwanzig Jahren Wiedervereinigung unterzugehen droht, wenn es keiner aufschreibt. Das ist sicherlich das große Verdienst des Buches. Ansonsten ist es ein anregender Bildband mit einer Fülle an wenig bekannten Informationen – selbst für Kenner.

Über den Autor

Helmut Erfurth, geboren 1948 in Dessau, interessierte sich schon früh für die Stadt- und Regionalgeschichte seiner Heimatstadt, insbesondere für die Auseinandersetzung um Hugo Junkers. Seit den sechziger Jahren setzte er sich für die Rehabilitierung von Prof. Junkers in der DDR ein. Er war Mitinitiator der 1. Junkers-Ausstellung der DDR 1984 in Dessau und Organisator der fünf Junkers-Kolloquien 1984, 1985, 1992 und 1995. Darüber hinaus hat er sich mit zahlreichen Veröffentlichungen zur Industriekultur, Kunst- und Luftfahrtgeschichte und als Fachberater mehrerer Dokumentar-Fernsehfilm zur deutschen Luftfahrt einen Namen gemacht. Er ist zudem Gründungsmitglied des Fördervereins Technikmuseum Hugo Junkers Dessau und Vorstandsmitglied der IG Luftfahrtgeschichte im Luftsportverband Sachsen-Anhalt.

Monika Sander

Bibliographische Angaben:

Erfurth, Helmut: Interflug: das Buch der DDR-Luftfahrt. – München: Geramond, 2009. – ISBN 978-3-7654-7024-0. € 14,95



Bücherboard

Das Abenteuer des Lebens, oder auf Darwins Spuren um die Welt

Jürgen Neffe studierte zunächst Physik, dann Biologie und promovierte mit einem Thema aus der Biochemie. Zwanzig Jahre arbeitet er als Journalist und Redakteur bei GEO, als Reporter, Kolumnist und Korrespondent in New York für den Spiegel. Danach übernahm er den Aufbau und die Leitung des Hauptstadtbüros der Max-Planck-Gesellschaft und heute schließlich lebt er als freier Publizist in Berlin.

Nach einer von Fachwelt und Publikum gleichermaßen gefeierten Einstein-Biographie aus dem Jahr 2005 befasst sich Jürgen Neffe im Darwin-Jahr 2009 mit Charles Darwin, mit seinen Reisen, seinen Erkenntnissen und seiner Lehre. Fünf Jahre lang erkundete Darwin ab 1831 auf seiner Reise mit dem Segelschiff Beagle die Erde und revolutionierte mit seinen dabei gewonnen Erkenntnissen das Bild des Lebens. Als Gottesgläubiger begann er die Reise und kehrte als Begründer der Evolutionstheorie zurück.

Welch' eine Wandlung, und doch: wie nachvollziehbar wird diese, wenn man in Neffes Buch liest. Am Ende seines Lebens wusste Charles Darwin genau Bescheid über die Ursachen und Wirkungen der Evolution und schaute damit ein wenig hinter den Vorhang der Unendlichkeit der Zeit.

Jürgen Neffe reiste sieben Monate lang auf Darwins Spuren um den Globus, um die berühmteste Reise der Wissenschaftsgeschichte nachzuerleben. In seinem Gepäck die Grundfrage nach dem Geheimnis des Lebens. Im Mittelpunkt steht der Mensch als Erfolgsmodell der Evolution und gleichzeitig als größte Bedrohung der Natur. In Neffes Buch werden die Entdeckungen Darwins nachvollziehbar auch für heutige Leser. In seinem Buch zeigt Jürgen Neffe auch die Nachfolger Darwins und ihre Forschungsergebnisse und schließt so den Kreis vom Anfang bis zu aktuellen Forschungsergebnissen und einem atemberaubenden Blick auf die Zukunft der Menschheit.

Das Buch ist eine geniale Kombination von Reisebericht, Biologieunterricht und Spurensuche, eine mitreißende Wissenschaftsreportage durch wirkliche und geistige Landschaften: Wissenschaftsjournalismus im allerbesten Sinne: allgemein verständlich und spannend. Er schaut kritisch in die Labore der Gentechniker und Klonforscher, nimmt das Artensterben unter die Lupe und setzt sich mit Darwins religiös motivierten Gegnern auseinander. Denn nach wie vor ist die Lehre Darwins umstritten.

Gleichzeitig ist es eine sehr persönliche und einfühlsame Biographie des großen Wissenschaftlers. Neffe gelingt es hervorragend, eigene Erlebnisse mit den Erfahrungen Darwins zu verknüpfen, schöne Geschichten über die bereisten Länder und ihre Bewohner zu erzählen und vor allem ein tieferes Verständnis für Charles Darwin und seine wissenschaftliche Revolution zu vermitteln.

Ein absolut lesenswertes Buch, das geeignet ist, dem Leser Darwin und die Evolutionstheorie näher zu bringen, aber auch aktuelle Probleme und menschliche Schicksale nicht aus dem Blick verliert.

Monika Sander

Bibliographische Daten:

Neffe Jürgen: Darwin: Das Abenteuer des Lebens. – 527 S. – München: Bertelsmann, 2008.

ISBN 978-3-570-01091-4

€ 22,95



→ **Quelle:** „taz“ vom 22.1.2010
 Nachdruck mit freundlicher
 Genehmigung der „taz“,
 Abt.: taz - Lizenzen

Reflexhafte Aufregung

von
Bernhard
Hübner

PANIKMACHE Es ist nichts passiert – und doch hat ein offenbar falscher Alarm am Münchner Flughafen die Nachrichten beherrscht – ein klassischer Fall von „Framing“

Es gibt keinen Anschlag, keine Bombe, wohl nicht einmal Sprengstoff. Es gibt keinen Terroristen, auch keinen Verdächtigen, wahrscheinlich nicht einmal eine Straftat, verkündet die Polizei ganz ruhig, schon nach wenigen Stunden. „Terroralarm am Flughafen“, titelt trotzdem wenig später die Abendzeitung und berichtet einfach mal so von „Terror-Angst“. CNN erzählt aufgeregt dem Rest der Welt eine kühne Geschichte von einem Verdächtigen auf der Flucht und der Polizei auf der Jagd. Eilig fordern Grüne und SPD in Pressemitteilungen rasche Aufklärung. Und Bundesinnenminister Thomas de Maizière (CDU) verkündet im Deutschlandfunk sofort, er persönlich habe veranlasst, „dass sämtliche Umstände dieses Vorgangs im Einzelnen untersucht werden, mit allen Beteiligten.“ Uff. Was ist denn da los?

Eigentlich nichts, was die halbe westliche Welt in solch helle Aufregung versetzen müsste. Am Mittwoch betritt ein Mann mittleren Alters am Münchner Flughafen, Terminal 2, Ebene 4, gegen 14.40 Uhr die Sicherheitskontrolle. Er hat einen Laptop dabei, den das Sicherheitspersonal durchleuchtet, wie jedes Handgepäckstück. Der Scanner findet Spuren eines Sprengstoffs, löst einen stillen Alarm aus. Nach Polizeiangaben passiert das häufiger. Meist ist es aber falscher Alarm. Eigentlich müssten die Kontrolleure den Computer noch einmal genauer untersuchen. Doch der Fluggast will schnell weiter, Zeugen zufolge ein „eiliger Geschäftsmann“.

Bis das Sicherheitspersonal reagiert, hat er schon seinen Laptop genommen und ist in der Menge der wartenden Passagiere verschwunden. Es gibt keinen Tumult, keinen lauten Alarm, keine Verfolgungsjagd. Wahrscheinlich hat der Mann nicht einmal bemerkt, dass es ein Problem gab. Nach zehn langen Minuten informieren die Kontrolleure die Bundespolizei. Die lässt das gesamte Terminal sperren, räumen und durchsuchen. Vergeblich. Bis kurz vor 19 Uhr steht der Betrieb still. Tausende Passagiere müssen stundenlang ausharren. „Mittendrין: Tennislegende Boris Becker“, berichtet Bild. Alle Wartenden wirkten eher genervt als verärgert. Dass das alles in den Medien

viel panischer und gefährlicher klingt, lässt sich mit trockener Wissenschaft recht einfach erklären.

„Framing“ nennt die Kommunikationswissenschaft das Phänomen, das sich nach dem „Sicherheits-GAU“ (tz) von München in Reinkultur beobachten lässt. Die Theorie sagt: Spektakuläre Ereignisse bestimmen, wie Journalisten und ihr Publikum die Realität wahrnehmen und filtern. Bewegt ein Amoklauf die Republik, wird danach auch über kleinere Schießereien schon mal unter dem Etikett „Amoklauf“ berichtet. So reicht es für Journalisten seit dem vereitelten Bombenanschlag in Detroit an Weihnachten, eine Meldung mit den Schlagwörtern „Sprengstoff“ und „Flughafen“ zu lesen, schon plopt er wieder auf, der Flugzeug-Bomben-Terror-Realitätsfilter.

So praktisch das Phänomen für uns Journalisten ist, um schnell kleine Ereignisse zu packenden Sensationsgeschichten aufzupumpen, so sehr untergräbt es alle Versuche, gelassene gesellschaftliche und politische Debatten über aktuelle Probleme zu führen. Die Politiker sind dank der aufgeblasenen Berichterstattung gezwungen, schnell zu reagieren. Das Ergebnis sind schnelle, einfache Antworten, auch auf eigentlich komplexe Fragen. Wie sich der Wunsch nach absoluter Sicherheit im Flugverkehr mit den Bürgerrechten der Passagiere, aber auch mit dem Wunsch der Fluglinien nach schnellen, wirtschaftlichen Abläufen vereinbaren lässt, wäre eine tiefgehende Debatte wert. Doch die gibt es kaum. Innenminister de Maizière kündigte am Mittwoch an, Körperscanner an deutschen Flughäfen einzuführen – allerdings nur als für den Fluggast frei wählbare Alternative zur Sicherheitsschleuse. Ein Sprecher des bayerischen Wirtschaftsministeriums sagte später, wahrscheinlich sei ein „individuelles Fehlverhalten“ eines Sicherheitsmitarbeiters für das Flughafenchaos verantwortlich. Josef Scheuring von der Gewerkschaft der Polizei forderte daher eine Verstaatlichung der Kontrollen an Flughäfen.

Als ob das etwas nutzen würde. Das Sicherheitspersonal in München ist bei der Firma SGM angestellt. Die gehört zu 100 Prozent – dem Freistaat Bayern.

Cheapflug.de fragt: Wofür werden die Airlines als nächstes zur Kasse bitten?

Passagiere sind sich laut aktueller Umfrage sicher: Außer für das „stille Örtchen“ werden sie künftig auch für den Blick aus dem Fenster zahlen müssen – und für Sex über den Wolken

Aufschläge für dies, Zusatzentgelte für das – über den reinen Ticketpreis hinaus kommen auf Fluggäste immer neue Entgelte zu. Vor wenigen Wochen erst haben verschiedene Fluggesellschaften bekannt gegeben, dass auf Langstrecken in die USA oder nach Kanada nur noch das erste Gepäckstück frei ist, für alle weiteren muss gelöhnt werden. Kein Wunder, dass sich die Passagiere fragen, wofür sie als nächstes zur Kasse gebeten werden. Daher hat Cheapflights Ltd., internationaler Marktführer für die Suche nach und den Vergleich von Flugpreisen, seine Webpage-Besucher weltweit in einer nicht ganz ernst gemeinten Umfrage um ihre Meinung gebeten, was die Fluggesellschaften wohl als nächstes in Rechnung stellen.

Gestellt wurde die Frage in sieben verschiedenen Märkten rund um den Globus: In Deutschland auf www.cheapflug.de sowie in Frankreich, Italien, Spanien, Australien, Kanada und den USA. Das Ergebnis: Mehr als 40 Prozent der Befragten denken, dass sich Fluggesellschaften zukünftig die Nutzung der Bordtoilette bezahlen lassen. Gebühren für das stille Örtchen wur-

den in allen Ländern am häufigsten genannt. Nur die Italiener gehen davon aus, dass sie demnächst eher für einen Schwatz mit der Crew oder ein Schläf-

chen an Bord in die Tasche greifen müssen. Mit 11 Prozent aller Nennungen steht auf Platz 2 die Mitgliedschaft im sogenannten Mile High Club, dem Synonym für „Sex über den Wolken“. Gerade die US-Amerikaner und die Kanadier gehen davon aus, demnächst zahlen zu müssen, wenn sie ihren Partner an Bord liebkosn möchten. Die Europäer dagegen scheinen es als ihr gutes Recht zu sehen, es an Bord kostenlos treiben zu dürfen – sie erwarten hierfür keine Zusatzkosten.

An dritter Stelle steht „Aus dem Fenster schauen“. Neun Prozent aller Befragten glauben, dafür bald zahlen zu müssen. Weitere acht Prozent denken, dass das Zurückstellen der Rückenlehne in Zukunft kostenpflichtig wird. Darüber hinaus wurden folgende Dienstleistungen genannt, von denen die Befragten der Meinung sind, dass sie in Kürze Geld kosten: Gespräche mit der Crew, Schlafen, Spucktüten, Sauerstoff, Schwimmwesten und die Nutzung des Notausgangs.

Mehr über cheapflug unter E-Mail:

cheapflug@bz-comm.de ; Web: www.bz-comm.de

Und die Redaktion ergänzt diesen kleinen Report mit folgender Meldung:

KLM: Dicke sollen doppelt zahlen

Stark Übergewichtige, die mit KLM fliegen wollen, sollen sicherheitshalber ab 01. Februar 2010 zwei Sitze buchen. Laut „Kölner Stadt-Anzeiger“ will die Airline füllige Passagiere allerdings nicht zum Kauf eines zweiten Tickets zwingen, behält sich allerdings vor, ihnen ohne ein Zweitticket aus „Sicherheitsgründen“ die Beförderung zu verweigern. Als Kriterium für Übergewicht gilt, dass der Fluggast nicht mehr zwischen die beiden geschlossenen Armlehnen an den jeweiligen Begrenzungen eines Sitzes paßt.

Der zweite Platz wird mit einer Ermäßigung von 25 Prozent des Ticketpreises angeboten. Ausschlagge-

bend für diese Regelungen, die schon seit dem Jahr 2005 als Empfehlung gelten, ist das Prinzip, dass alle Fluggäste an Bord von KLM-Maschinen den gleichen Komfort genießen sollen. Als zusätzliche Regelung einführen will KLM, dass Passagiere, die einen zweiten Sitz erworben haben, den Preis für das zweite Ticket nach der Reise erstattet bekommen. Voraussetzung: Der gebuchte Flug ist nicht ausgebucht und der Nachbarsitz konnte freigehalten werden.

In den USA werden bei United-, Continental-, Southwest Airlines sowie Delta Air Lines schon seit längerem Übergewichtige Passagiere zur Kasse gebeten (wtt)



Werte GdF-Redaktion

Mit Interesse habe ich mal wieder den aktuellen Flugleiter (Ausgabe 6/09, die Red.) gelesen. Hinsichtlich des Artikels „Quo vadis, GdF?“ möchte ich einmal aus meine Sicht schildern, warum innerhalb der GdF/DFS die Unzufriedenheit, die Zahl der internen Konflikte und rivalisierender Gruppenegoismus zunimmt. Die GdF ist namentlich die Gewerkschaft der Flugsicherung – jedoch stellt sie sich für viele DFS-Mitarbeiter und Externe als Gewerkschaft der Fluglotsen dar. Deshalb wird die GdF im Bereich der Verwaltung auch keine großartigen Mitgliederzuwächse erfahren (nach meiner Meinung).

Warum ist das so?

Unsere Lotsen werden immer als das DFS-Heiligtum angesehen und behandelt, weil sie das Geld in die DFS bringen (O-Ton vieler Lotsen). Diese Einstellung wurde zu einem nicht unwesentlichen Teil durch die GdF gefördert. Der Verwaltungs- und Technikbereich wurde dabei teilweise nur als lästiges Anhängsel angesehen, der sich nicht gewerkschaftlich organisieren wollte. Der Graben zwischen diesen Bereichen wurde durch sehr gute Tarifabschlüsse für die Lotsen verbreitert. Es ist in der heutigen Zeit und wirtschaftlichen Gesamtsituation absolut nicht nachzuvollziehen, warum eine sehr gut gestellte Berufs-

gruppe immerwährende Gehaltssteigerungen und auch noch Arbeitszeitverkürzungen erfährt. Zumal sich eine DFS ein Programm wie BAG eigentlich gar nicht leisten kann.

Ihre Antwort beinhaltet wahrscheinlich die hohen Belastung jedes einzelnen Lotsen. Warum ist das so? Seit mindestens 15 Jahren ist das Thema „Personalplanung“ ein Buch mit 7 Siegeln und dieses hat nicht alleine die GF zu verantworten. Die handelnden Organe (bis runter zu den WLs) hatten lange Zeit keine Tools und auch kein Know-how, eine korrekte Personalplanung durchzuführen.

Dies führte zur Erhöhung der Arbeitsbelastung, die die Lotsen jahrelang meisterten. Jetzt, wo das Kind so richtig in den Brunnen gefallen ist, sind alle am Klagen. Dieses Szenario war lange vorher abzusehen (außer man hat die Augen verschlossen). Hierbei sollte man aber bitte den Technik- und Adminbereich nicht vergessen. Auch in den Niederlassungen wurde die Arbeitslast Jahr für Jahr durch schwindende Mitarbeiterzahlen erhöht. Nur wurde dieses nicht so fürstlich für die verbleibenden MA entlohnt. Hier fehlt einfach die Lobby für die MA. Es geht mir hier nicht um persönlichen Frust abzuladen, aber man sollte mal dieses Thema objektiv betrachten. *Michael Ludwig*

Bezug: Leserbrief Ausgabe 6/2009

„Werte GdF Redaktion – Reaktion“

Lieber Michael Ludwig!

Zu Anfang an dieser Stelle ein recht herzlicher Dank für den Leserbrief. Leider bekommt die Redaktion nur sehr wenig „Feedback“ zu den Ausgaben. Positive oder negative Kritik ist außerordentlich wichtig für uns. Nur so können wir der Leserin und dem Leser weiterhin eine interessante Lektüre bieten.

Ebenso ist es selten, dass wir direkt auf einen Leserbrief reagieren. In diesem Fall halten wir, die Redaktion und insbesondere ich persönlich, dies für unumgänglich. Eventuell helfen meine Zeilen, die Sicht auf die GdF zu verändern. Als Mitglied der Tarifkommission (TK) und des Fachbereichsvorstandes Flugsicherungs-Technische Dienste (FB FSTD) will ich einigen Sichtweisen entgegenreten. Richtig ist, dass immer und immer wieder zumeist schlecht recherchierende Journalisten uns fälschlicherweise als Gewerkschaft der Fluglotsen titulierte. Dies spielt natürlich vielen DFS-Mitarbeitern in die Hände, die seit Jahren immer und immer wieder tarifliche Errungenschaften mitnehmen und dann auf solche Berichte mit der Aussage zeigen: „siehst du, da haben wir es doch wieder – die schaufeln es sich nur selber in die Tasche“.

Dass die GdF nicht einmal in ihrer Geschichte eine tarifliche Tarifsteigerungen nur für operatives Personal, geschweige denn nur für Fluglotsen erhoben hat wird gerne negiert. Und eine Sonderregelung FS-Dienste gilt nun mal nur für operatives Personal und regelt ihre spe-

zifischen Arbeitsbedingungen. Der Rationalisierungs-TV z.B. ist vorrangig zum Schutz für die Beschäftigten in den administrativen Diensten abgeschlossen worden. Oder will man mir wirklich weiß machen, dass Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter und Flugsicherungsingenieure und -Techniker im Überfluss in der DFS vorhanden sind und wir deswegen den Einstellungsstopp insbesondere für diese Berufsgruppen nicht haben bzw. massiv einstellen.

Die Fluglotsen sind noch immer mit großem Abstand die Majorität in der GdF. Die operative Technik ist zu fast 100% in der GdF organisiert. Wer will es den Gruppen verwehren, die Ziele einer Organisation vorzugeben, wenn sie die satte Mehrheit stellen und darüber hinaus die Durchsetzungsfähigkeit für diese Ziele besitzen. Für die Technik muss ich dem Verfasser des Leserbriefs entgegenhalten, dass in der Vergangenheit alle tarifpolitischen Ziele, die in der TK vorgetragen wurden, nahezu allumfänglich durchgesetzt wurden. Dass die DFS den technischen Diensten in immer kürzer werdenden Abständen neue Organisationsstrukturen und -Abläufe gibt, kann man nicht der GdF anlasten. Der Graben zwischen den Berufsgruppen wird nicht durch die GdF getrieben. Vielmehr nutzt die DFS immer wieder alle Möglichkeiten diese Gräben zu suggerieren. Als Ergebnis engagieren sich nicht alle Berufsgruppen in der DFS in dem Umfang, wie es Wunsch der GdF ist. Ich hoffe doch sehr, dass die GF der DFS sich den Folgen von Tarifverträgen, die sie unterzeichnet, bewusst ist. Daraus folgend kenne ich



von
Thorsten
Wehe

keine tarifvertragliche Vereinbarung, die sich die DFS hätte nicht leisten können. Und nebenbei angemerkt, mit der Verschiebung der Erhöhung der Vergütungen um 2,2% vom 01.11.2009 auf den 01.05.2010, ist die GdF einen großen Schritt auf die DFS zugegangen.

Die vorläufigen wirtschaftlichen Kennzahlen für 2009 lassen ebenfalls keine massiven Verluste erkennen und somit das Eigenkapital der DFS schmälern. Einen nur zu Recht zu erwartenden eindeutigen Schritt seitens der DFS in Richtung der GdF, kann ich bisher nicht erkennen. Weiterhin drohen alle tariflichen Auseinandersetzungen nicht wie üblich im Verhandlungswege, sondern nur mittels einer Schlichtung gelöst zu werden. Bevor sich ein Management mit Themen wie Kompetenzprogramm, Personalstrategie und -Entwicklung, Leadership und Performance und sonstigen sicherlich wichtigen Diskus-

sionen eines Unternehmens der Größe der DFS auseinandersetzt, wäre es doch wichtig herauszufinden, wieviel Personal ich für welche Arbeitsmenge benötige.

Personalplanung ist eben kein Buch mit sieben Siegeln. Es ist schlichtweg Handwerksarbeit, das ein erfolgreiches Management ohne Probleme erledigen sollte. Sondersituationen können immer vorkommen und weder die GdF noch die Betriebsräte in der DFS würden sich notwendigen Diskussionen verschließen. Ich halte allen in der DFS entgegen, die nicht Mitglied einer Gewerkschaft sind, dass genau sie sich die monetären Zuwächse „in die Tasche schaufeln“, ohne ihren kollektiven Beitrag zu leisten. Viele aktive Funktionsträger in der GdF fragen sich mittlerweile, wieso nicht andere Gruppen in Massen in die GdF eintreten, für Funktionen kandidieren und uns abwählen. Wer eine Lobby haben will, muss sich diese auch erarbeiten.

Wer sich einen A320 in den Vorgarten stellen möchte ...

„Miracle“ A320 Wreckage To Be Auctioned Off

The wreck has been stripped of its engines, and it's a bit the worse for wear, with extensive water damage and impact damage to the underside, but the remains of the Airbus A320 that was made famous in last year's Hudson ditching are about to go on the auction block. Interested parties can contact Chartis Aerospace Insurance Services (<http://www.aigaviation.com/aviationsalvage/salvagedetail.aspx?faano=N106US>) to get a look at the airframe, or click through to visit the Web site's set of 20 detailed photos. An inspection will be

scheduled probably within the next 45 days. The aircraft is for sale „as is,“ and the buyer must move it from its storage site in Kearny, N.J., by April 10 or take over the storage payments. The wreckage was treated with a corrosion inhibitor last summer, but otherwise has not been repaired. The auction closes March 27.

The entire article may be viewed at:

http://www.avweb.com/avwebflash/news/MiracleA320WreckageToBeAuctionedOff_201873-1.html

by Mary Grady,
Contributing
Editor



Aus AVWeb vom 18. Januar

Flight 1549-Inspired Tow Plane Crash Lands Near Hudson

Friday, a Piper SuperCub banner tow aircraft reportedly dispatched to buzz a New York City Flight 1549 anniversary celebration while trailing a sign that read „If you died today, would you go to heaven or hell? John 14:6“ made a forced landing at Fresh Kills landfill, which holds 9/11 wreckage. The owner of Smoketown Banners, LLC, of New Holland, Pa., which operated the aircraft, told CBS news that an anonymous client paid for the ad meant to be seen by survivors of the „Miracle on the Hudson.“ The owner said the Piper blew a

cylinder, its pilot notified controllers at Newark Liberty International Airport, dropped the banner in a stand of trees and made a safe landing on a road after circling back to the now-closed landfill.

The landfill was closed after it became a burial ground for debris created by the September 11 attacks on the World Trade Center. Other than its arrival, the aircraft did not disturb the site as it set down on Arden Avenue shortly before 1 p.m.



„der flugleiter“ wird ausgeliefert ab

15.04./15.06./15.08./15.10./15.12.

Redaktionsschluss:

15.03./15.05./15.07./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“), Willi Hermes (Safety, Human
Factor), Roland Plaum (Fotoredaktion),
Daniela Franke (UZ), „Emmi“ Enneper
(„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 Schmaehling,
Torsten Wehe, Nikola Schöning,
Claudia Campina, Hans-Joachim Krüger,
„Joe“, Jens Lehmann, Daniela Franke,
Werner Fischbach, Wilfried Hermes,
Tim S. Holderer (VC), Alexander
Schwaßmann, Marek Kluzniak,
Jörg Biermann, Arndt Heucher,
Helge Sobik, H.M.Helbig, Karlheinz Böckle,
Klaus Wittkamp, Ralph Reinwarth,
Klaus Sattler (Luftwaffe), Lutz Pritschow,
Monika Sander

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

Cover: Hans-Joachim Krüger

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 unbeding-
t 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



→ Die Hütte in Dansha

→ Alemnish Abera (+) Bozena Büschu Lemlem mit Mulu

Spendenaktion „Out of Dansha“

Liebe Kolleginnen und Kollegen in der ganzen DFS (und gern auch anderen Unternehmen),

beginnend mit einem Zitat des berühmten Humanisten Albert Schweitzer möchten wir alle Kolleginnen und Kollegen zu einer Spendenaktion aufrufen:

*„Wer viel Schönes im Leben bekommen hat,
muss auch viel dafür hergeben.*

*Wer von eigenem Leid verschont ist, hat sich berufen
zu fühlen, zu helfen, das Leid der anderen zu lindern.*

*Alle müssen wir an der Last von Weh,
die auf der Welt liegt, mittragen...“*

Albert Schweitzer

Dem Betriebsrat der Unternehmenszentrale ist aus dem nahen Umfeld eine Tragödie bekannt geworden, die alle Kolleginnen und Kollegen gemeinsam lindern können.

Genet Gebru stammt aus Äthiopien und arbeitet bei uns in der Unternehmenszentrale Langen halbtags als Reinigungskraft. Sie selbst hat drei Kinder, ihr Mann ist seit kurzem arbeitslos. Sie berichtete uns unter Tränen, dass ihre in Äthiopien lebender Bruder und ihr Vater, die Ernährer der Familie, kurz hintereinander gerade gestorben seien. Sie hinterlassen die Großmutter, die Mutter und 3 Kinder. Diese Menschen leben in Dansha in einer baufälligen Hütte, in einer der ärmsten Regionen im Norden Äthiopiens, die vom Krieg zerstört wurde und jeder Tag ein Kampf ums Überleben ist.

Genet Gebru kann mit ihrem kleinen Gehalt diese Not nicht mehr auffangen, sie berichtete von ihrem letzten Besuch, dass die Familie Hunger leidet. Das Foto lässt das gut erkennen. Bereits eine kleine Erkrankung kann zum Tode Kinder führen, Geld für Arzt oder Medikamente ist nicht vorhanden. Wie hilft man an dieser

Stelle effektiv und langfristig? Wir rufen diese Spendenaktion ins Leben, um die größte Not zu lindern und dann das Geld zu nutzen, die Familie zur dauerhaften Selbsthilfe zu befähigen.

Konkret haben wir vor, die Familie in die Stadt Gondar umzusiedeln. Die Kinder sollen dort eine ordentliche Schule besuchen und danach Berufe erlernen. Die Mutter Lemlem soll befähigt werden, Lesen und Schreiben zu können und danach eine Arbeit zu finden. Dafür müssen wir zum Anschub angemessenen Wohnraum, Nahrungsmittel, ärztliche Versorgung und das Schulgeld finanzieren. Um schnell Abhilfe zu schaffen, rufen der BR UZ mit Unterstützung von VK und des Flugleiter zu einer unternehmensweiten Spendenaktion auf.

**Das Spendenkonto lautet:
Hilfsprojekt „Out of Dansha“ – Villa Kunterbunt e.V.
Bankleitzahl: 50840005, Kontonummer 620322800**

Auch kleine Beträge helfen, bitte haben Sie ein Herz. Wenn allein jeder 1 Euro spendet bekommen wir schon mehr als 5.000 Euro zusammen!

An dieser Stelle erfolgt die Hilfe direkt und ohne fremde Organisationen. Genet Gebru wird uns als nahe Verwandte natürlich bei allem unterstützen. Wenn es die Mittel zulassen, werde ich selbst nach Äthiopien reisen und die Hilfsaktion koordinieren. Wir werden Ihnen/ Euch alles berichten. Herzlichen Dank.

*Ich war immer davon überzeugt, dass
jeder von uns in irgendeiner Form
ein wenig mithelfen kann, der Not
ein Ende zu machen...*

Albert Schweitzer



**von
Daniela
Franke**



→ Genet Gebru in der UZ

ILA Berlin Air Show
100
years



The focal point of aerospace

ILA Berlin Air Show

8.–13. Juni 2010

Flughafen Berlin-Schönefeld

www.ila-berlin.de



Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

