

der flugleiter



ATCEUC

It's time to act



DFS

**Geplante
Stellenstreichungen**



**ATC Callsign confusion
Vancouver 2011**



**Donnerwetter
Böige Impressionen**



EINLADUNG

zur 10. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e.V.
am 27. September 2013 in 64295 Darmstadt

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105
Start: 10.00 Uhr / Ende: ca. 18.00 Uhr



1. Vorschlag der Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5: Berichte
 - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
 - P.5.2: Bericht Bilanz 2012
 - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
 - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
 - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: Bundesvorstandswahlen
 - P.8.1: Bundesschatzmeister/-in
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: Tarifpolitik
 - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation
 - P.11.1: Budget 2014
 - P.11.2: Organisation GdF/Geschäftsstelle
 - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
 - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - P.11.5: Bundesdelegiertenkonferenz 2014
- P.12: Verschiedenes
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



16
DFS – Stellenstreichungen



44
Donnerwetter



50
Dübendorf gerettet!
Entlastung für Zürich?



66
Rosinenbomber in Berlin gelandet

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

ATCEUC

- 07 |** Als die Gurke gerade werden sollte... oder IT'S TIME TO ACT!
- 08 |** Dear ATCEUC members
- 09 |** Newsletter: ATCEUC prepares for action
- 11 |** Aktuell: Press Release
- 12 |** Interview: Breaking down the walls

15 | **Airplanes** – Sea Harrier

Aktionstag

- 16 |** Neue 5-Punkte Regelung – und dann?
- 17 |** Personalplanung – ein Kapitel mit sieben Siegeln
- 27 |** EI – HENNE – EI: Immer noch kein Küken* in Sicht

Recht

19 | Betriebsbedingte Kündigung

Joe's Corner

21 | Unternehmenszentrale der DFS, August 2015

Presse & PR

- 22 |** Presse und Kommunikation
- 23 |** Presse und PR

FSBD

24 | FSBD Info 2/2013

DFS aktuell

29 | 10 Jahre AIS-C

Safety

- 30 |** The Aviation Herald
- 34 |** TCAS-Version 7.1
- 35 |** Level off, level off!? Änderungen bei TCAS Version 7.1

Joe's Position Report

37 | Katechismus

ATC International

- 38 |** Vom „Continuous Descent Approach“ zum „Tailored Arrival“
- 40 |** Same, same, but different
- 41 |** Skyguide bildet angehende schwedische Flugverkehrsleiter in der Schweiz aus

IFATCA

42 | IFATCA/Eurocontrol Expert Prosecutor

Aktuell

44 | Donnerwetter

46 | Ehemalige

48 | Dubios und Kurios

50 | Airports

58 | Airlines

66 | Airplanes

68 | Mailbox

70 | Last Minute



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen
und Kollegen,
verehrte Leser!**

Als erstes möchte ich sie alle gerne darauf hinweisen, dass in dieser Ausgabe ungewöhnlich viele Artikel in englischer Sprache abgedruckt sind.

Bitte lassen sie sich davon nicht erschrecken, aber durch die sich zuspitzende Situation bezüglich der EU-Regulierungen, welche den europäischen Luftraum und alle seine Nutzer nicht unerheblich treffen werden (SES 2+ und Regulierungsperiode 2), ist es unumgänglich, sie alle mit diesen Informationen – so gut es geht – vertraut zu machen und so genau und original wie möglich zu berichten.

Ich werde jedoch vor den entsprechenden Berichten noch mit einigen weiteren einleitenden Bemerkungen versuchen, die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieses Themas hervor zu heben.

Ansonsten möchte ich heute meine eingehenden Worte an die **nicht** in der Gewerkschaft der Flugsicherung organisierten Mitarbeiter der DFS richten.

Ein weiteres Thema dieser Ausgabe wird das Verhältnis und der Umgang der sogenannten „Operativen“ und der „Administrativen“ innerhalb der Deutschen Flugsicherung miteinander sein.

Ich bin nun schon über 19 Jahre Mitarbeiter der DFS und fast genauso lange gewerkschaftlich tätig. Leider habe ich es bis heute nicht verstanden, wie es sein kann, dass zwei Gruppen innerhalb einer Firma sich so sehr mit Misstrauen und Unverständnis für die Arbeit des Anderen begegnen.

Dies mag sicherlich historisch begründet sein. Oftmals hört man Sätze aus dem operativen Bereich: „Das sind doch eh viel zu viele und werden immer mehr... was machen die den ganzen Tag... wo soll das nur enden...“, usw., usw.

Die Seite der Administrativen dagegen, so sagt man, spricht gerne schon mal von den „geldgeilen Lotsen, ständig nur auf den eigenen Vorteil bedacht, kein Interesse für die Probleme und Sorgen anderer Firmenangestellter“.

Damit soll und muss irgendwann mal Schluss sein.

Im augenblicklichen politischen Umfeld mit all seinen Regulierungs- und Sparmaßnahmen ist ein gemeinsamer Schulterschluss dringender nötig als je zuvor. Nur gemeinsam können wir die vor uns stehenden Hürden meistern.

Einfach einmal über den Tellerrand hinausschauen wird immer wichtiger.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung (ja, wir heißen tatsächlich so, und nicht wie viele glauben „Gewerkschaft der Fluglotsen“) lädt alle Mitarbeiter der DFS mit diesem Heft ganz speziell ein, sich über eine Mitgliedschaft und vielleicht ein darüber hinaus weitergehendes Engagement innerhalb der Gewerkschaft Gedanken zu machen.

Handeln ist jetzt notwendig, bevor es zu spät ist.

Späteres Jammern hilft keinem der Beteiligten, denn es werden harte Zeiten auf die DFS zukommen.

Sicherlich bemüht sich die neue Geschäftsführung so gut es geht, anstehende Umstrukturierungen, auch personeller Art, so sozialverträglich wie möglich abzufangen. Dafür zolle ich gerne meinen Respekt. Ich bin fest davon überzeugt, dass die drohenden Maßnahmen aus dem Regulierungspaket SES 2+ vor allem durch den Einsatz unseres Geschäftsführers Prof. Scheuerle noch in der ein oder anderen Weise abgemildert werden können. Allerdings glaube ich persönlich

EDITORIAL



nicht, dass die momentan bekannten Maßnahmen (5-Punkte-Plan) reichen werden, die von der DFS selbst gesteckten ambitionierten Ziele ohne harte Einschnitte, auch und vor allem im personellen Bereich, erfüllen zu können. Die Aussage aus dem Programm, dass man betriebsbedingte Kündigungen vermeiden möchte, heißt keinesfalls, dass es, wann immer es notwendig wird, nicht doch dazu kommen kann und wird. Und in welchen Bereichen dieses wohl zuerst passieren könnte, darüber mag jeder selbst nachdenken.

Dann ist es allerdings schon zu spät nach gewerkschaftlicher Unterstützung und Solidarität zu rufen.

Deshalb meine hoffentlich aufrüttelnde und aufweckende Worte aus dem „Dornröschenschlaf“ aufzuwachen.

Der Organisationsgrad der administrativen Mitarbeiter innerhalb der DFS ist bei weitem nicht ausreichend genug, um bei den bald zu erwartenden Umsetzungsmaßnahmen des Arbeitgebers mit einer breiten, solidarischen und im Rücken gestärkten Verhandlungskommission in diese Gespräche zu gehen.

Die GdF wird sich am 25.09.2013 mit einem Informationsstand in der Unternehmenszentrale vorstellen. Wir werden sie alle gerne mit Informationsmaterial versorgen, und ich und einige meiner Kollegen stehen ihnen gerne auch persönlich für ihre Fragen zur Verfügung.

Auch werden wir in den Tagen nach der nächsten Bundesdelegiertenkonferenz (27.09.2013) den administrativen Mitarbeitern der einzelnen Niederlassungen Informationsmaterial zukommen lassen.

Dies alles hilft hoffentlich, die Entscheidungsfindung zu einem Eintritt in die Gewerkschaft zu erleichtern.

Dazu reiche ich ihnen herzlichst meine Hand.

Und wer weiß, bei entsprechender Mitgliederzahl könnte es bald einen eigenen, dritten Fachbereich „ADMIN“ innerhalb der GdF geben und ihre persönliche Mitarbeit in allen wichtigen Gremien und Kommissionen innerhalb der Gewerkschaft wirklich Früchte tragen. Ein Fachbereich, in dem ihre ganz speziellen Anliegen dann auch über ihre eigenen Delegierten entsprechendes Gehör finden werden.

Gehen sie den ersten Schritt und werden sie Mitglied bei der GdF!

Es grüßt sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

GdF – Termine

September 2013

02. – 06.	43. IFATSEA General Assembly	Istanbul
10 – 11.	MARC Meeting	Nizza
11. – 13.	Strategiemeeting Bundesvorstand	Berlin
12.	FSBD Vorstandssitzung	Frankfurt
16. – 18.	Gemeinsame Sitzung des Technical and Operational Committee (TOC) und des Professional and Legal Committee (PLC) der IFATCA	Dresden
17. – 18.	Arbeitsgruppe FIS	Frankfurt
24. – 04. Okt.	ICAO Assembly	Istanbul
26.	Obleutemeeting	Darmstadt
26.	Außerordentliche FSBD-Konferenz	Darmstadt
27.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt

Oktober 2013

03. – 04.	ATCEUC Meeting	Malta
07.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
07. – 11.	CANSO Africa Regional Conference	Nigeria
08.	Gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt
17.	FSTD Vorstandssitzung	Darmstadt
18. – 19.	10. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz FSTD	Darmstadt
22.	FSBD Vorstandssitzung	Frankfurt
23.	Tarifkommissionssitzung	Frankfurt

November 2013

04. – 05.	ICAO Meeting NGAP Task Force	Montreal
12. – 13.	MARC Meeting	Genf
21.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
27.	FABEC Social Dialogue Committee	Langen



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

www.lizenzverlust.de

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

Als die Gurke gerade werden sollte... oder IT'S TIME TO ACT!

Vielleicht erinnern sich einige noch. Vor einiger Zeit kam man in einer Kommission des Europäischen Parlamentes (man muss ja schließlich zeigen, dass man auch was zu tun hat und eine Daseinsberechtigung besteht) zu der Überzeugung, dass man Salatgurken nur eine winzige Krümmung zugestehen kann, ja besser noch wäre, wenn im Handel nur noch „gerade Gurken“ das Maß aller Dinge seien.



von
Matthias
Maas

Dieser Schuss ging gehörig nach hinten los. Nachdem man Unmengen „krummer Gurken“ vernichten ließ (obwohl geschmacklich der „geraden Gurke“ ebenbürtig), zog man diesen Beschluss zurück und seitdem darf die Gurke wieder wachsen wie sie möchte.

**Doch was nun,
dachten sich wohl die EU-Kommissare?**

Was könnten wir denn noch regulieren, um auf uns aufmerksam zu machen? Da kam wohl irgendein schlauer Kopf (vielleicht auch motiviert durch gezielte Lobby-Arbeit??) auf die Idee eines regulierten europäischen Luftraumes.

Hört sich ja erst mal nicht schlecht an. Und noch besser wäre es, wenn alle Luftraumnutzer davon irgendwie profitieren könnten.

So machte man sich ans Werk und erfand die abenteuerlichsten Sachen.

Inzwischen hat man sich richtiggehend hineingesteigert und ist bei der sogenannten „Regulierungsperiode 2“ (RP2, die Dritte ist nicht mehr allzu fern), sowie „Single European Sky 2+“ (SES 2+) angelangt. Alles Dinge, die einem Teil der Luftraumnutzer, vornämlich den Airlines, sehr wohl helfen würden. Da werden stetige Gebührensenkungen gefordert, Veränderungen der Lufträume, Direct-Routings und vieles mehr. Dass man dabei die Gegenseite, nämlich die Flugsicherungsunternehmen in ganz Europa, jedoch so stark unter Druck setzt, dass es dort schlichtweg an die Existenz geht und ein Überlebenskampf beginnt, bei dem befürchtet werden muss, dass letztendlich sogar die Sicherheit im Luftraum darunter leiden wird, daran scheint man nicht zu denken oder denken zu wollen.

Dies alles wollen wir, die Gewerkschaften in Europa, die Flugsicherungsunternehmen und, wenn es die Sicherheit im Luftraum betrifft, letztendlich auch die Airlines und ihre Passagiere so nicht.

IT'S TIME TO ACT!

Diese Schlagzeile werden sie den folgenden Berichten der ATCEUC (Verband der Europäischen Fluglotsengewerkschaft) entnehmen können.

Lange haben wir dort mit unseren europäischen Kollegen auf den Dialog gesetzt, oft genug haben wir unseren fachlichen Rat angeboten aber genauso oft wurden wir immer wieder

enttäuscht, ob der uneinsichtigen Ignoranz der Personen, welche diese undurchführbaren Projekte vorantreiben.

Nicht zuletzt am 14. Juni dieses Jahres organisierte die ETF (European Transport Föderation) einen größeren Aktionstag in Europa (u.a. mit Streiks in verschiedenen Mitgliedsstaaten), um auf die Missstände hinzuweisen.

Wir berichteten zu jener Zeit darüber, haben aber an diesem Tag (gemeinsam mit der ATCEUC) mit keinen Aktionen teilgenommen, um der Europäischen Kommission die Möglichkeit zu geben, nochmals mit unseren Vertretern in diesem Gremium auf der Ebene des Dialoges zu erfolgversprechenden und für alle Beteiligten durchführbaren Lösungen zu kommen.

Leider waren diese Bemühungen allesamt vergebens, so dass die Bedrohungslage, welche von den wirklichkeitsfremden Regulierungsvorgaben der Europäischen Kommission ausgeht, sich inzwischen soweit zuspitzt hat, dass nun auch von Seiten der ATCEUC gehandelt werden muss.

Um es mal deutlich auszudrücken: Es geht, sollte sich nichts ändern, nicht nur um Arbeitsplätze, sondern auch um massive Gehaltskürzungen, Änderungen in der Übergangs- und Altersvorsorge und weitere personelle sowie soziale Einschnitte, welche die DFS und andere europäische Flugsicherungsunternehmen angehen müssen, wenn sie denn wettbewerbsfähig bleiben wollen.

IT'S TIME TO ACT!

ATCEUC, dem auch die GdF angehört, wird sich im September sowie Anfang Oktober nochmals zusammensetzen, um die augenblickliche ernste Lage zu diskutieren.

Trotz allem ist es kein Geheimnis, dass parallel umfassende Vorbereitungen für einen dann sehr zeitnah stattfindenden Aktionstag, an dem sich die GdF im vollen Rahmen ihrer Möglichkeiten beteiligen wird, im Gange sind.

Es ist jetzt für alle an der Zeit, sich ausführlich mit diesem Thema, welches unser aller Arbeiten beeinträchtigen wird, ernsthaft zu befassen. Dazu werden wir nach den jeweiligen Treffen unsere Mitglieder ausführlich informieren.

Auch die nachfolgenden Artikel sollten dazu dienen, sich einen weiteren Überblick zu verschaffen.

IT'S TIME TO ACT!



Dear ATCEUC members:

In the last two months ATCEUC has been deeply involved in two important tasks: **SES2+ and RP2 wide targets**; with ATCEUC EB and other interested unions following the latest developments of these important regulations in several meetings.

ATCEUC has had the opportunity in these last weeks to meet the Head of PRB in two separate meetings and to attend a workshop about the RP2 targets. These were the right places to raise, once again, our concerns about the PRB proposal for the RP2 and to suggest some corrective measures.

Furthermore, ATCEUC had also the opportunity to hold a meeting with **Margus Rahoja** Senior advisor of Vice President of European Commission **Siim Kallas**, where the SES2+ initiative was discussed. Many other side meetings had been held with EC representatives inside working groups or in an informal way.

Unfortunately, after all these meetings, discussions and forums the result is far worse than we expected!

According to the EC, the SES II package has not brought the results it had been made for and as ANSPs were not considered to be efficient enough, the EC decided to launch in parallel with the so-called performance scheme the SES 2+ initiative. The EC is not only planning to penalize those States and ANSPs it considers underperforming, it is also trying to blame ANSPs staff for all the failures of SES.

ATCEUC and Air Traffic Controllers have always been working to improve ATM performance in a safe, reasonable and achievable way.¹

ATCEUC is not afraid to reaffirm that safety has a price and EC has to realize that there are trade-offs between costs and quality of service that ultimately airlines and passengers will be the ones to suffer the consequences of these political decisions.

¹The latest ACE 2011 report shows that ANSPs total Factor Productivity during 2002 and 2010 has increased by 3.4% yearly when compared to the 0.6% average at EU level for the Industry sector.

In addition to this, if no investments are made in terms of controllers to prepare the future traffic rise, what will happen? Will ANSPs be penalized because they have not been able to create extra capacity with less ATCOs and financial means? And, how can we continue to support a performance scheme that relies 100% on PRB traffic forecasts, which have been entirely discredited after failing traffic predictions in some cases by more than 10%?

ATCEUC will not accept such unrealistic targets to be put in place, supported by traffic assumptions that continue not to take into account the deep economic crisis.

The EC has to realize and to understand that in this context of decreasing traffic and with no reliable forecasts to consider, the RP1 targets are ambitious enough for 2019 or at least until traffic re-starts to rise.

Besides these the EC has come forward with SES2+ with a clear objective to reduce ANSPs and Staff participation in SES decisions and to centralize it at EU level, in a clear Top-Down approach.

For instance, the SES2+ regulation foresees that ANSPs will present their business plans to airlines before approval. The idea that ANSPs have to serve airlines is understandable, but in the same way, do passengers intervene in airline's business plans? No! So why should airlines intervene in ANSP plans?

ANSPs have the experience and expertise to manage their own affairs in a safe and efficient manner. Involving in this process third party with vested interests is dangerous and unacceptable.

Regarding support services, the new regulation foresees the mandatory separation from ANSPs until 2020. The market opening to CNS, AIS and MET services it's a clear attempt to put pressure on ATC service and ATCOs, since they will become even more exposed to customers pressure to reduce costs.

Moreover, the safety chain will be compromised since ATM is an integrated service and the market has not proven to deliver the same level of safety as exists today! Is EC willing to endanger the actual safety record? And how come the EC that is so keen to point out fragmentation as the main driver of inefficiencies in the EU airspace, is now promoting fragmentation at service provision level?



Finally, the EC plans to create a new “monster” called **EAA – European Aviation Agency** that will be born from the enlargement of competencies of the “mighty” EASA. Another bureaucratic “creature” prepared to be fed by En Route charges creating even more pressure over ANSPs and Airlines.

For all these reasons, ATCEUC cannot support these proposed regulations!

IT'S TIME TO ACT!

Last week, the ATCEUC EB met in Paris to evaluate the latest developments at EU level and to decide about the ATCEUC common action. After assessing the results of the survey carried out by our members and following the clear mandate received during the last committee meeting in Dublin, the ATCEUC EB has decided:

1. To go for an action day at European level on the second week of October after ATCEUC Fall meeting in Malta
2. To present a Position paper about SES2+ and RP2 to be sent to all our members, political actors at EU and National Level during the third week of August.

3. To release on the same day a press release announcing the precise date of the ATCEUC common action day and our motives.
4. To reactivate the Common Action Task Force, to support the ATCEUC EB in the preparation of this enterprise.

Time has arrived to show our disagreement about the way EC is messing with us and our job!

Time has arrived to clearly show that we have a strong ATCEUC ready to react as One at European level.

Time has arrived to return all the efforts made by ATCEUC in the last decade and to have an enlarged movement of members committed to follow this call.

Together we stand and together we'll overcome!

On behalf of ATCEUC Executive Board

Volker Dick

NEWSLETTER

ISSUE 2

APRIL 2013 – AUGUST 2013

ATCEUC prepares for action

Dear members and colleagues, welcome to the second ATCEUC Newsletter.

During the past few months the Executive Board invested much time and effort to attend meetings with officials from the European Commission, PRB and Eurocontrol, to inform them of ATCEUC's position regarding SES2+, RP2 and the new charging scheme. The EC says that the SES didn't deliver and that now it plans to enhance ANSP performance, revitalize FABs, promote SESAR, further empower EASA and Eurocontrol and increase the independence of NSAs. It envisages the creation of an all-encompassing European Aviation Agency (EAA) overseeing every aspect of the European aviation industry, including technical, economic and safety issues.

The EC is also promoting the unbundling and market opening of the so-called support services, namely MET, AIS and CNS. Eurocontrol proposes another scheme called “Centralised Services” which will benefit mainly large ANSPs, but it appears that this proposal did not get the required EU funding, at least for now.

On 11 June 2013 ATCEUC, ECA, IFATCA and IFATSEA sent a letter to European Commission Vice President Siim Kallas, expressing common positions regarding the proposed changes in SES2+. A few days later the EB met with Matthew Baldwin, Director of Air Transport at the EC's Directorate General for Mobility and Transport. We made our position clear, including the lack of reliable safety indicators compared with other



KPIs, the unrealistic targets of RP2 and the inevitable fragmentation resulting from the unbundling. However, it has become clear that the EC is determined to push forward with its plans, which eventually will lead to the deregulation of our profession. As a result, the EB decided during its July 2013 meeting in Paris that our reaction to these plans must escalate by or-

ganizing an action day next October. Strike, work to rule and other possible actions will be considered during the coming Committee Meeting in Malta.

In the meantime, relevant information has or will be sent to you. We strongly urge you to embrace this initiative, which will test our ability to defend ourselves together.

Occurrence Reporting

EU member states and the European Parliament proposed to amend Regulation (EU) No 996/2010 and repeal Directive No 2003/42/EC, Commission Regulation (EC) No 1321/2007 and Commission Regulation (EC) No 1330/2007 on occurrence reporting in civil aviation. According to the European Commission, the aim of these legislative changes is to improve flight safety and reduce accidents, as “EU and Member States are not sufficiently able to use data to prevent accidents and to address the risks to aviation safety in a systematic manner” and “The exchange of information between the Member States is limited and important pieces of information are not accessible”. In this context the proposed Regulation updates the scope of mandatory reporting and the list of persons obliged to report and includes the obligation to establish voluntary reporting systems. It also attempts to protect aviation professionals from punishment, except in cases of gross negligence. There was an attempt by the EU Presidency to provide a transnational definition of “gross negligence” in the Regulation (“gross negligence means a manifest and willful violation of the duty of care directly causing foreseeable damage to a person or to a property, or which seriously lowers the level of aviation safety”) but this met with the opposition of many member states and social partners, including ATCEUC, and was eventually withdrawn. ‘Just Culture’ in the proposed Regulation “means a culture in which frontline operators or others are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but where willful violations and destructive acts are not tolerated”. Finalizing this draft Regulation and submitting it to the European Parliament for approval will be among the top aviation priorities of the Lithuanian Presidency of the EU.

Recent developments in EASA

The ATCEUC team following EASA continues to do a great job, attending many meetings and workshops, informing the EB of the developments and contributing our feedback into the decision making process. In June 2013 the consultation process was completed successfully for the ATCO Licensing and Medical Certification (NPA 2012-18). ATCEUC managed to reach a common position with CANSO and ETF on Provisional Inability, Language Proficiency and Remotely Operated Towers. The consensus for PI is that this new concept should refer only to ATCO fitness for work and not be confused with competence. For ROT our common position is that every and each aerodrome should have a unit endorsement and that at this stage the concept lacks adequate information that would enable a correct evaluation of its implementation. Additionally, ATCEUC insists that an ATCO must be responsible only for one aerodrome or runway at any given time. In the same NPA, we support the provision of Training only by ANSPs, with the exception of rating endorsement training as part of the unit endorsement course. Hence our position is that “The privileges to provide unit, refresher and conversion training shall only be granted to the training organisation if it also has the privilege to provide air traffic control service”. The challenges ahead in EASA include managing ATCO fatigue and stress in relation to rostering. NPA 2013-08 states that “The air traffic control service provider shall develop, implement and monitor an ATCOs’ rostering system(s) to prevent and mitigate the effect of their occupational fatigue on the safety of the service provided”. With this proposal EASA is trying to resurrect its previous attempt in 2011 to regulate rostering, which stopped mainly due to CANSO opposition.



See you all in Malta for the next ATCEUC Committee Meeting on 3-4 October 2013. Come prepared!

PRESS RELEASE

ATCEUC mobilizes against the new Single European Sky 14,000 air traffic controllers in Europe expected to join the action on October 10th

For the first time in more than ten years the Air Traffic Controllers European Unions Coordination (ATCEUC) calls its 14,000 members to join a pan-European action day on the 10th of October 2013 against the European Commission's (EC) attempt to deregulate every profession that ensures the safety of passengers in the skies.

Less than five years have passed since the adoption of Single European Sky II (SES2) and despite its overambitious targets have not yet been reached, the EC is trying to change again the legislative framework for aviation in Europe by setting even more unrealistic targets. It is now called SES2+ and, together with the related Reference Period 2 targets (RP2), it demands a tenfold increase of flight safety by 2020, while at the same time a drastically reducing in costs of Air Traffic Management (ATM) and related services of 50%.

This contradiction constitutes a real danger for the future of safe and efficient ATM, where any change has to be studied carefully and agreed with all stakeholders, in order to ensure that safety is not jeopardized. ATCEUC participated in many social dialogue meetings on SES2+ and the related Reference Period 2 (RP2) but the EC chose to ignore every suggestion submitted by the stakeholders, which included European Union member states. It seems that, for the EC, social

dialogue is just a smoke screen that serves no other purpose than to give the false impression of a consultation procedure.

The real objectives of SES2+ and the related Reference Period 2 targets (RP2) are clear: to liberalize the provision of Air Navigation Services, to deregulate the working conditions of thousands of staff in ATM and eventually to put this essential public interest service in the hands of a few wealthy individuals and companies that have been lobbying to this effect.

ATCEUC cannot accept this. On **October 10th**, air traffic controllers in 28 European countries will show their opposition to SES2+ and RP2.

Eventually these plans will be brought before the European Parliament. ATCEUC calls on each and every Member of the European Parliament MEP to reject them for the sake of flight safety and to ensure a viable and safe future for European ATM. To do otherwise will simply ignore the interests of the people, workers and passengers.

ATCEUC Executive Board

Aix-en-Provence, 3rd September 2013



INTERVIEW

Aimée Turner talks to the new DFS chief executive - a free market champion who has in the past been accused of going too far, too fast

He was dubbed 'der 99-milliarden-mann' for his efforts in raising €50 billion for federal coffers from Germany's auctioning of third generation mobile frequencies in the late nineties.

A review of the career resume shows that Klaus-Dieter Scheurle is an industry executive with deep experience of regulatory matters, and assumes the position of chairman and CEO of DFS Deutsche Flugsicherung with a certain aptitude for what lies ahead.

He also arrives equipped with an in-depth knowledge of the institutions overseeing European air traffic from his time as state transport secretary, a role that automatically conferred on him the position of chairman of the supervisory board of the German air navigation service provider.

As a trained lawyer, he has spent much of his career developing market-based economic regulation, finessed while spearheading the privatisation of the German telecommunications and postal system before going on to become the first president of a newly formed regulatory authority responsible for that industry's oversight.

The new world landscape of German telecommunications and postal liberalisation is hard to recognise. When Klaus-Dieter Scheurle moved to the then Federal Ministry of Post and Telecommunications, having a telephone installed cost €100 and a long-distance call cost about 30 cent per minute in today's money.

His strategy to break up the industry into its component parts: telecommunications, postal services and the post's banking division led to seismic change and when Germany's monopoly provider Deutsche Telekom – admittedly, not the greatest fan of Herr Scheurle to this day – found itself facing numerous competitors, prices plunged. The rest, as they say, is history.

Although Scheurle's early career was grounded in the legal profession, he was soon offered a position at the Federal Ministry of Justice, followed two years later by a move to the Bavarian State Ministry for Federal and European Affairs before making steady progress through the political echelons.

After his subsequent regulatory billet he went on to spend seven years working for the Swiss investment bank Credit Suisse First

Boston heading its Frankfurt office as managing director. That was where he had his first experience of DFS.

When the Federal Government decided on pursuing the capital privatisation of DFS in 2004, it charged Credit Suisse with its implementation. Scheurle got the job although the project was ultimately vetoed by the then German President Horst Köhler. In 2009, Scheurle found himself once again a civil servant as state secretary at the federal transport ministry.

Since that time, he has been able to chart developments at DFS first hand: as a member of the advisory council of DFS and then later as chairman of the supervisory board, a position he held for three years. "I know the company quite well," admits Scheurle. He is also honorary professor at the University of Munich where he has taught market-oriented regulation since 2005.

Change Process

"The external environment around DFS is marked by significant changes such as the Single European Sky, FABEC and European regulation," says Scheurle. "Steering the company through these challenges is a job that attracts me." In addition, he wants to develop a better more intensive dialogue with employees, believing that the change process can only be mastered when all members of staff work together in a spirit of trust. "This means talking with each other, not about each other," says Scheurle.

One thing of which Scheurle is sure, the boom years for aviation are most definitely over. Instead of four to five per cent growth in traffic which DFS had come to expect since the early 1990s, Scheurle expects future growth of only 1.0 to 1.5 per cent.

In 2012, the number of flights through German airspace fell by 2.2 per cent to 3 million compared to the previous year. "The aerospace industry remains a growth industry, but not in the order of the last 20 years," says Scheurle.

This year, the slump has been far more dramatic. In the first eleven weeks of this year there were 4.7 per cent fewer flights over Germany than in the same period last year. Bad weather and the reining in of capacity by airlines were all factors that came to bear. 2013 is, not unsurprisingly, expected to be a year of stagnation.

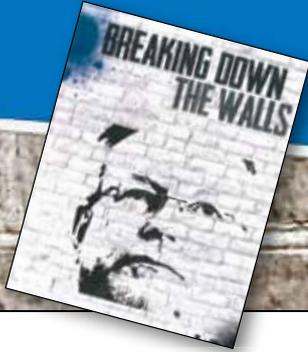
ATM: As the new chief executive of DFS, Germany's air navigation service provider, when exactly do you think that Europe's ANSP community will start delivering the promised Single European Sky benefits to the user community?

K-D S: We must before anything else understand ourselves in terms of our partners and I've been very impressed by Nancy Graham of the UN aviation agency ICAO saying that the ANSP community really should no longer simply have 'observer' status, but demand to have 'partner' status.

A lot of airlines view DFS as part of the infrastructure but we are increasingly 'sitting' in the cockpit when the flight is taking off, we are sitting in the cockpit when the flight is flying and we are sitting there when the flight is landing. We are in fact so close to the airline operation that when you look at the technology vision, we are set to have even more of a presence in the process of flight operations. We are already partners, it is true and air navigation service providers are set to become even more embedded and interdependent.

ATM: Yes, but the airline community has had no part to play in the establishment of the cornerstone of the Single European Sky vision, the Functional Airspace Blocks or FABs. Progress has been woeful here and DFS must share the responsibility for that as one of the most influential ANSPs within the largest FABEC grouping.

K-D S: Although the state is involved very much in all aspects of our daily life as our main stakeholder, DFS is a GmbH – a private business. Other ANSPs are structured along the lines of a state-owned administration so immediately there are great differences in terms of our budgets and funding. That has been an important aspect in the lack of progress in the Single European Sky project. Even so, all European Union states should agree to adopt a common view of the Single European Sky in terms of how we go about implementing that vision with the objective of generating benefit for the airline community. ▶



ATM: How should they go about that and does it entail a wholesale rewriting of the structural principles underpinning the Single European Sky?

K-D S: Fundamentally, there needs to be harmonisation of the regulatory mechanisms at play. I don't think the European Commission is particularly well advised here because what we need is a specific regulatory scheme for the air traffic management industry in Europe. What we have now is a sort of centralised approach; somebody says something which means cost efficiency targets are raised across the board. But nobody knows how exactly they should be best achieved by each nation on a case by case basis. Certainly, in DFS's case 80 per cent of our costs are employee costs but in periods of low traffic, I cannot simply park my air traffic controllers in the Mexico desert like airlines can do with their aircraft. We also have to plan four or five years ahead in training terms and determine what sort of numbers of controllers we are going to need by that time. Due to that inbuilt inflexibility, we need very specific and fair national regulation.

ATM: It has been a busy start of your tenure as chief executive, what with a FABEC summit, the securing of a new collective bargaining agreement and a meeting in Luxembourg between EU transport ministers and ANSP chiefs. How do you see the year developing?

K-D S: The Luxembourg event underlined what a disastrous situation we find ourselves in right now. I hope very much that we can acknowledge that Europe's failure in forging a Single European Sky at this time should act as a wake up call.

I have met with EU vice president Kallas and I have communicated to him some ideas I have, principally, the need for an individual independent regulator on a state by state basis and the need for collaboration between regulators on that level. This, however, can only be implemented by the Commission.

We certainly do not need a Performance Review Unit deciding what's good and what is not. A regulator has to look into the costs and has to identify where savings can be made sensibly. Anything else leads to results that are not acceptable and we

do need fair regulation because we have absolutely no influence on the number of movements. A national regulator would however be able to examine performance and set individual targets accordingly.

This is a highly difficult task but it is just too difficult for a body acting at European level to have the detail that you need to identify where those costs can be cut. This simply leads to results that are not acceptable to our employees who can't reach the targets. To miss the targets one year, and as Riemens points out, to then have that target doubled the next, simply is not feasible.

My impression is that the industry is underestimating the quality of regulation needed for the task of forging a Single European Sky.

The only solution is to introduce a regulated asset base where the regulator could have regard to that alone and could force us to save costs on this basis. Annual cost savings here of two per cent would continue to making us more efficient year on year. That is what the telecoms industry has done and I would say we could achieve similar progress in our industry.

ATM: What are your priorities as chief executive of DFS?

K-D S: From my point of view of course we have to cut costs. There is no doubt about that and we are as a new board of DFS committed to that. To achieve that, we are currently drafting a new strategy covering all the pertinent issues we know we have to face. One main element being targeted is increasing cost efficiency and productivity. We plan to launch this strategy in June after informing our supervisory board and workforce. There will be five areas: personnel: how do we manage personnel in future because we have a lot of contracts, conditions of labour and negotiations. That must become more rationalised. The relationship between the management and the workforce must be set

up in a fair collegiate environment. Controllers, engineers and the administrative parts of the business must all understand the part they play in the value chain. And while we have to broach the subject of productivity, we must also talk about motivation or else we will have no opportunity to extend our key performance indicators.

The second and third areas are capacity and productivity. We have to provide the airlines with the capacity they need while at the same time being highly cost efficient and productive so we will not follow paths that do not produce any benefits but just cost us money. We will, however, see where we can save money through automation and new technology, situations where we can make savings without there being any negative impact on output. That is being driven by our main responsibility to the business but, of course, it will also be managed within the context of our membership of the FABEC Functional Airspace Block.

The fourth area on which we will focus is how we position ourselves in the Single European Sky / FABEC / SESAR technology roll-out world while the fifth area focuses on our non-regulated business. We need more flexibility in terms of financial firepower here. We already have daughter companies to facilitate our enterprise activities and here it likely that we will change our organisation to become more efficient with the ultimate objective to double revenue with an accompanying doubling of profits.

ATM: So this future strategy will focus on achieving organisational simplicity, increased efficiency and capacity with the ambition to double profits. How long will that take?

K-D S: We shouldn't go too far in the future. We will be drafting this strategy until June and we expect to evaluate it on a year-by-year basis after that. I see the plan covering the next three years or so. That is

"In periods of low traffic, I cannot simply park my air traffic controllers in the Mexico desert like airlines do with their aircraft"



"I am very happy that Eurocontrol has identified ten centralised projects. Once these are agreed, then you can pursue an auction to find someone who can provide those services. That is what the SESAR spirit is about"

a good length of time to allow it to become pretty concrete in our discussions with our workforce because it has to first understand and then pursue the vision.

ATM: Is it likely to be a very painful process for the workforce?

K-D S: I think it will be an uncomfortable shift in internal culture. There will be a specific shift although it will be more of an evolution rather than a revolution. Revolution rarely makes sense.

The introduction of new technology at the Upper Area Control Centre in Karlsruhe has already raised capacity some 12 per cent and we are optimistic that it will increase further which demonstrates how new technology can have a very positive impact on output.

We have to replace technology every 20 years but we also have to introduce new technology and we would like to introduce those sorts of technologies at Karlsruhe in other centres to increase capacity. To support this we have launched various investment programmes totalling €143 billion this year which is ahead of our average annual investment level of between €105 billion - €110 billion.

ATM: DFS declared itself interested in a union with its UK counterpart NATS last year before that country's government suspended the sale of its stake. Does that still feature on your strategic agenda especially in light of the European Commission's review of current policy governing mergers and acquisition rules?

K-D S: How I see it is that the Single European Sky is basically a consolidation programme. And you are either a driver or

the object of a consolidation approach. Due to our size, standing and capabilities, we think we should play an important part of the future. That is, after all, what our workforce expects from us as managers. To do that as a partnership would not be attacking anyone. We already discuss the SESAR technology programme with NATS and NATS' structure is similar to ours, so definitely, I can see a way to collaborate with NATS beyond simply FABEC functional airspace block considerations.

We also have the A6 Group of the larger European air navigation service providers apart from FABEC. You know I have always loved benchmarks and it makes sense to have similar organisations with which to compare yourself. FABEC is a mixture of large and very small ANSPs and it's not easy to pick your way through all these interests. If you are a smaller ANSP, consolidation is even more of a challenge so to find a good partner and pursue collaboration is very positive.

ATM: What are your ideas on how the SESAR deployment process is taking shape?

K-D S: You need a deployment manager in order to have someone accountable. It's a key organisation question. Secondly, it's very important to know how to move forward. I get angry when I hear there are 300 projects within the SESAR technology programme because that is really contrary to what we are trying to achieve which is essentially a standardisation, harmonisation programme for European air traffic control.

On the other hand, I am very happy that Eurocontrol has identified ten centralised projects. Once those projects are agreed, you can then go about pursuing an auction to find someone

who can provide those services. That is what the SESAR spirit is about. I become more optimistic when I hear that there are moves underway to make service delivery more competitive, one which allows all ANSPs to enjoy the resulting cost benefit. To do otherwise simply gives industry the opportunity to supply us with 300 different technologies. That's simply nonsense. I can only speak for DFS but that is not what we want to see.

ATM: Yes, but there are chief executives such as Paul Riemens from the Netherlands' LVNL who have been very vocal about not wanting to lose the 'crown jewels' and committing what he calls commercial suicide by losing all the expertise that has been built up within his organisation.

K-D S: That's competition. It's the normal market system at work and - quite the reverse - such a competitive approach could generate an enormous amount of revenue for a business such as DFS.

Monopolies are not normal. Yes, in the short term they enable you to have an advantage but mid to long term, there are more disadvantages to being a monopoly.

Yes, there are a few barriers because of the nature of what we do but the earlier you recognise that a competitive environment is good for all air navigation service providers, the quicker you do a better job, and the sooner you become stronger in any consolidation process.

I too am a true European but I'm not committing suicide. I simply have a conviction of what's good for industry and what's good for my business. This is what I am accountable for.

Quelle: „Air Traffic Management“ Issue 2, 2013

AIRPLANES ✈ ✈

Ein Sea Harrier für den Vorgarten?

Kurz vor Ostern ließ der Geschäftsführer einer Stuttgarter Firma einen ehemaligen Starfighter der Marineflieger auf das Dach seines Betriebs stellen. Was natürlich die üblichen behördlichen und friedensbewegten Bedenkenträger mit entsprechenden Protestaktionen auf den Plan rief. Eine bessere PR-Aktion hätte sich der gute Mann gar nicht wünschen können – kostenlos und in fast allen Medien.

Nun gibt es für Interessierte die Möglichkeit, bei ebay ein weiteres Kriegsgerät zu erwerben – einen ehemaligen Sea Harrier der Royal Navy. Das Flugzeug hatte bis 2001 in Diensten der britischen Marine gestanden und war als ZD615 immatrikuliert gewesen. Vor vier Jahren war es von Ian Cotton, einem Geschäftsmann aus Red Deer in Kanada, erworben worden. Eigentlich wollte er das Flugzeug, das sich in einem hervorragenden Zustand befindet und dazu noch über ein flugfähiges Rolls Royce Mk107 – Triebwerk verfügt, zumindest in einen rollfähigen Zustand versetzen. Doch aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit fand Cotton nicht die entsprechen-

de Zeit, seine Vorstellungen zu realisieren. So entschloss er sich, den Sea Harrier über ebay zu verkaufen. 1,5 Mio. US\$ möchte er dafür haben. Cotton hatte damals als Ersatzteilspender noch den Rumpf eines zweiten Sea Harriers erworben, den es gratis dazu geben soll.

Allerdings weist ebay darauf hin, dass das Flugzeug nicht flugtüchtig ist. Wer es wieder in die Luft bringen möchte, muss deshalb noch etwas tiefer in die Tasche greifen. Aber es auf ein Firmendach oder in den Vorgarten zu stellen, wäre bereits ein besonderer Gag. Und Anlass für den entsprechenden Protest. Allein die Tatsache, dass Sea Harrier auch im Falklandkrieg eingesetzt worden waren, dürfte für friedensbewegte Menschen ausreichen, in einen bestimmten Erregungszustand zu verfallen. Wem ein Sea Harrier zu groß ist - Cotton verfügt auch noch über weitere Flugzeuge wie Hawker Hunter und BAC Lightning, die er ebenfalls loswerden möchte. Vielleicht sollte man hin und wieder bei ebay reinschauen.

WeFis

✈ *Sea Harrier der Royal Navy gibt es jetzt auch bei ebay.*
 Photo: US Navy



Neue 5-Punkte Regelung – und dann?

Gerade erst hat die Bundesregierung eine neue Punkteregelung für Verkehrssünder ab dem Jahr 2014 beschlossen und die bisherige Punktesammlung auf ein Minimum reduziert, natürlich mit dem Hintergedanken für nichtpunkte-pflichtige Taten die Strafgebühr doch deutlich zu erhöhen. Was bleibt unter dem Strich ist ein fieser Beigeschmack für jeden, der zukünftig erlappt wird und bezahlen muss.



von
Hans-Joachim
Krüger

Ein Punkteprogramm anderer Herkunft plant nun die DFS-Geschäftsführung im Hinblick darauf, dass in den vergangenen Monaten und Jahren die Verkehrszahlen in und über dem deutschen Himmel rapide nach unten zeigen. Eine Teilschuld an dieser Misere darf man getrost auch bei der Bundesregierung suchen, die durch ihre Luftverkehrsabgabe den Airlines eine hervorragende Diskussions- und Handlungsplattform gegeben hat, das Verkehrsnetz über Deutschland doch erheblich auszudünnen.

Natürlich sind bei einer finanziellen Schieflage eines Unternehmens die Fehler nicht nur in einem Punkt zu finden, sondern grundsätzlich reihen sich Fehlentwicklungen und Fehlentscheidungen aneinander. Schließlich kommt, wenn der Scherbenhaufen immer größer wird, irgendwann das Erwachen und das Besinnen auf die eigene Stärke. Auch die Personalpolitik spiegelt sich in der wirtschaftlichen Situation wider und man darf feststellen, dass die DFS gerade in den letzten Jahren personell überproportional gewachsen ist. Lag die Mitarbeiterzahl der DFS jahrelang immer um die 5200 bis 5400, so ist dieser Index doch in letzten Jahren nach oben geschneilt, und hat zwischenzeitlich die 6000er Marke geknackt.

Zwar wurde die Ausbildung in Lotsen intensiviert und den Erfordernissen angepasst, aber ein Ende des Ausbildungsmarathons ist abzusehen und eine „normale“ Ausbildungsrate wird für die nächsten Jahre erwartet. Die Mitarbeiterquote des Betriebsdienstes ist durch die erhöhte Ausbildung zwar leicht angewachsen, in einigen Bereichen sind ebenfalls gewisse Überkapazitäten durch die Verkehrsreduzierung festzustellen, dennoch dürfte hier der Überschuss des Personals mit dem zukünftigen Generationswechsel wieder in Einklang kommen.

Kopfzerbrechen macht die Personalsituation – und damit auch die Einsparungspläne der DFS-Geschäftsführung – in allen anderen Bereichen und somit auch für die Verwaltung am DFS-Campus.

Die DFS hat schon einige Höhen und Tiefen erlebt, und man darf wohl behaupten, dass gerade wieder ein Wellental festzustellen ist. Dies ist wohl mehr oder weniger der Tenor des

Rundschreibens der DFS-Geschäftsführung zum Thema „wirtschaftliche Standortfeststellung“ mit der Überschrift „Warum wir was tun müssen – was wir tun müssen. Fast gleichzeitig erschien u.a. in der „Wirtschaftswoche“ ein Interview über die wirtschaftliche Schieflage des bundeseigenen Unternehmens, sowie mehrere Radiointerviews zum gleichen Thema. Unter dem Titel „Die DFS rutscht in die Verlustzone ab“ wird zwar der Verkehrsrückgang und damit auch der zu erwartende Einnahmeverlust angesprochen. Festlegungen in wie weit dieser Einnahmeverlust ausgeglichen werden soll, jedoch fehlen. So wird, laut Wirtschaftswoche, ein Jahresverlust von ca. 40 Millionen Euro erwartet, der u.a. mit einem Stellenabbau eingegrenzt werden soll. Von dem Stellenabbau ausgenommen werden wohl die Fluglotsen, wenn man den Veröffentlichungen trauen darf.

Ohne großartig Panik bei der Mitarbeiterschaft zu machen, darf man aber feststellen, dass vor allen Dingen im Bereich DFS-Campus – innerhalb der der DFS-Hauptverwaltung – die Sparvorstellungen der neuen Geschäftsführung einschlagen.

Wie erneut u.a. in der „Wirtschaftswoche“ Anfang August zu lesen war, sollen bis zum Jahr 2019 rund 600 Mitarbeiter – immer hin rund 10% der gesamten Belegschaft – eingespart werden.

Bis zum Jahr 2019 ist ein relativ langer Zeitraum, in dem es sicherlich möglich sein sollte, Mitarbeiter „personalfreundlich“ abzubauen.

Dennoch können sich die Rahmenbedingungen sehr schnell ändern und die finanzielle Notlage wesentlich härtere Maßnahmen von Nöten machen.

Arbeitsvertragsauflösungen, Ruhestandsangebote, keine Verlängerungen von befristeten Arbeitsverträgen sind u.a. Möglichkeiten, die die DFS-Geschäftsführung sicherlich in Erwägung ziehen wird, um wieder handlungsfähiger zu werden. Zwar wurden bisher „betriebsbedingte Kündigungen“ ausgeschlossen, und man darf hier den dem Willen der DFS-Geschäftsführung sicherlich trauen, aber dennoch sollte man gewappnet sein, wenn plötzlich ein entsprechendes Anschreiben der DFS im Briefkasten zu finden ist.

Die GdF ist für den operativen Bereich bisher sehr gut aufgestellt, die Organisationsrate für den Bereich der Verwaltung und des nicht-operativen Bereiches könnte sicherlich besser werden. Nun ist von einer gewissen „Bedrohungslage“ auszugehen, und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den nicht-operativen Bereichen dürften bei den eventuellen bevorstehenden Maßnahmen zunächst zu „Personalgesprächen“ eingeladen werden.

Wie bereits angemerkt, sollte man nicht in Panik verfallen und unnötig Unruhe unter der Belegschaft verbreiten, aber eine gewisse Vorbereitung für den Fall „X“ ist angeraten.

Um genau diesen Fall abzumildern sind Betriebsräte und auch die Gewerkschaft – hier besonders die GdF – gefordert, rechtzeitig ein vernünftiges Rahmenprogramm mit der DFS-Geschäftsführung zu verhandeln. Um dieses Rahmenprogramm jedoch auch nachhaltig zu untermauern, ist eine starke Arbeitnehmerschaft von Nöten. Daher sollte man jetzt Flagge zeigen und die GdF in ihren Bemühungen für eine mitarbeiterfreundliche Umsetzung des vermeintlichen 5-Punkte Programms unterstützen.

Die GdF ist offen für jegliche Anregungen und steht für weitere Informationen zur Verfügung. Die Zielsetzung des neuen Vorstandes der GdF ist es, eine gemeinsame Basis für nicht-operative und operative Mitarbeiter innerhalb der DFS und innerhalb der Gemeinschaft der GdF zu schaffen. Hierfür wird auch die Mitarbeit aus allen bisher unterrepräsentierten Bereichen eingefordert!

Wirtschafts Woche

Quelle:
WirtschaftsWoche
5.8.2013 Nr.32

FLUGLOTSEN

Über 600 Jobs einsparen

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) muss sparen. Geschäftsführer **Klaus-Dieter Scheurle** konkretisierte ein Fünf-Punkte-Programm, mit dem er die Ausgaben bis 2019 um 100 Millionen Euro senken will – rund 10 Prozent der Gesamtkosten. „Ziel ist es, bis 2019 etwa ein Zehntel der rund 6100 Arbeitsplätze einzusparen“, sagt Scheurle. Ausgenommen seien zunächst die 1900 Fluglotsen.

Letztlich müssten aber „alle Bereiche sparen“. Grund: Die Verkehrszahlen liegen elf Prozent unter Plan (Wirtschaftswoche 28/2013). Das Programm sieht auch höhere Effizienz bei der Flugkontrolle vor und mehr Umsatz bei Beratungen Dritter.

christian.schlesiger@wiwo.de | Berlin

Personalplanung – ein Kapitel mit sieben Siegeln

Irgendwie scheint das Thema Personalplanung bei Bundesunternehmen immer ein Kapitel mit mehreren Fragezeichen zu sein. Recht eindrucksvoll zeigt gerade die Bundesbahn auf, wie eine Einsatzplanung besser nicht funktioniert – Sparprogramm, Krankheitswelle und Urlaubszeit – zu viel für die Einsatzplanung und schon werden essenzielle Aufgabenbereiche schlicht weg geschlossen. Kunden müssen die Schmach, ob sie wollen oder nicht, ertragen, und sich alternative Lösungen einfallen lassen. Plötzlich wird eine Großstadt wie Mainz zur Provinz – wohl dem der noch ein Auto in der Garage hat.

Man darf leise hinterfragen – ob so etwas auch im Bereich Luftverkehr und speziell auch bei der Flugsicherung möglich wäre.

Nun hat die Flugsicherung im operativen Bereich gerade auf „Teufel komm heraus“ neue Fluglotsen ausgebildet, aber vor wenigen Jahren sah das Bild ähnlich wie bei der Bundesbahn aus. Zwar wurden keine Bereiche geschlossen, aber wegen Personalmangel wurden via Brüssel Verkehrsflussmaßnahmen eingeleitet, die Auswirkungen auf den gesamt europäischen Flugverkehr hatten. Das Minus in einigen Einsatzberechtigungsgruppen war derart erheblich, dass An- und Abflüge von einigen wichtigen deutschen Airports nur mit größeren Verzögerungen stattfinden konnten. Schließungen von Arbeitsplätzen wurde mit der Zusammenlegung von Verkehrseinheiten zwar verhindert, hatten aber den Nebeneffekt, dass die vorhandenen Arbeitsbereiche deutlich mehr zu





tun bekamen, der Zuständigkeitsbereich vergrößert wurde und eine noch größere Aufmerksamkeit von den verbliebenen Mitarbeitern abgefragt wurde.

Im gleichen Zeitraum, als damals Fluglotsen fehlten, wurde gleichzeitig die Hauptverwaltung der DFS „aufgewertet“. Immer mehr Aktivitäten wurden an den DFS-Campus verlagert und personell vergrößerte sich die Hauptverwaltung fast jeden Monat. Der Glaspalast der DFS reichte plötzlich nicht mehr aus, Nachbargebäude wurden gekauft oder angemietet, um das Mehr an Personal in Langen unterzubringen. Eine Tatsache, die sich jetzt rächt und bis zum Jahre 2019 korrigiert werden soll. 600 Arbeitsplätze, vornehmlich im Verwaltungsbereich, sollen personalfreundlich abgebaut werden – immerhin fast 10% der Gesamtbeschäftigten müssen sich jetzt mit zukunftsbeeinflussenden Rahmenbedingungen auseinandersetzen.

Arbeitswege effizienter gestalten, kostengünstiger produzieren und effektivere Arbeitsabläufe entwickeln – Schlagwörter, die bei jeder verfehlten Personalpolitik in verschiedenen Arbeitskreisen als Output wiederentdeckt werden – und das alles bei möglichst gleich bleibender Qualität des bisher erzeugten Produktes.

Mit anderen Worten, jetzt soll wieder gespart werden, um später dann wieder festzustellen, dass doch irgendwo Personal fehlt. Bestes Beispiel dafür gibt gerade die Bundesbahn ab, die womöglich an falscher Stelle gespart hat und nun mitten in der öffentlichen Kritik steht.

Die öffentliche Kritik an der Personalplanung der DFS ist in der Vergangenheit und auch im aktuellen Fall sehr verhalten ausgefallen. Zwar gab es einige Interviews und Zeitungsberichte, doch ernsthaft ist auf die Personalreduzierung kein Medium eingegangen. Natürlich darf man der aktuellen Geschäftsführung zu dem jetzigen personellen Dilemma, oder besser gesagt zu der jetzigen wirtschaftlichen Lage, keinerlei Vorwürfe machen, da schließlich alle personellen und betrieblichen Entscheidungen in der Vergangenheit getroffen wurden. Die wirtschaftliche Lage hat zudem auch die Ursache, dass die Luftfahrt, speziell in Deutschland, in einer Art Rezession steckt und mitten in einer neuen Findungsphase steckt.

Es ist schwer absehbar, wo die Wege z.B. von AirBerlin, Lufthansa-Germanwings und anderen Airlines hingehen. Davon abhängig ist auch der wirtschaftliche Erfolg des bundeseigenen Unternehmens DFS, und damit auch das Wohlergehen der dort tätigen Mitarbeiter.

Gerade in der Vergangenheit hat die DFS verstärkt Betriebspersonal ausgebildet, teilweise gab es auf den Arbeitsplätzen einen Kampf um jede freie Ausbildungsminute. Die Ausbildungsrate lag deutlich an der Grenze des Machbaren, um das Personalminus der Vergangenheit möglichst schnell zu reduzieren. Mittlerweile stellt man sich die Frage; Wird überhaupt soviel Personal benötigt?

Zusätzlich kommt in einigen Jahren das nächste Problem, wenn das neue Personal fast gleichzeitig ins Familienalter kommt – Probleme können auftreten bei der Urlaubsgewährung, bei der Kurgewährung und schließlich später bei Eintritt in die Übergangsvorsorge.

Bei der Planung des Betriebspersonals ist man stets von steigenden Verkehrszahlen ausgegangen, eine Stagnation oder gar zweistellige Reduzierung des Verkehrs hat bei den früheren Planspielen keine Rolle gespielt.

In wie weit hier der bisherige Standard auch für Betriebspersonal bestehen bleiben kann, ist also auch fraglich. Um ein Personalminus im Betriebsdienst der DFS auszugleichen, bedarf es einige Jahre Vorlaufzeit – und damit eine weitläufige Personalplanung.

Weder im administrativen noch im betrieblichen Bereich der DFS hat es bisher diese weitläufige und berechenbare Personalpolitik gegeben. Immer waren es äußere Anlässe, auf die die Verantwortlichen der DFS reagiert haben und zu meist folgte daraus eine Verunsicherung des Personals.

Die Redaktion



Betriebsbedingte Kündigung

Sehr oft hört man in Verlautbarungen von in „Schieflage geratenen Unternehmen“, dass „betriebsbedingte Kündigungen“ möglichst ausgeschlossen sind und stattdessen eine normale Fluktuation angestrebt wird.

Soll heißen, dass Stellen, die altersbedingt oder durch Eigenkündigung frei werden, nicht mehr nachbesetzt und dass einem bestimmten Arbeitnehmerkreis Abfindungsangebote zur Auflösung des Arbeitsvertrages angeboten werden.

Das Schreckgespenst der „betriebsbedingten Kündigung“ geistert allerdings nun auch durch gewisse Bereiche der Luftfahrt – siehe Lufthansa und auch AirBerlin. Und erst jüngst erklärte die Geschäftsführung der DFS, dass das Unternehmen daran denkt, mit Hilfe eines 5-Punkte-Plans in absehbarer Zeit wieder schwarze Zahlen zu schreiben.

Zwar werden bisher bei der Umsetzung dieses vermeintlichen 5-Punkte Planes „betriebsbedingte Kündigungen“ ebenfalls zunächst ausgeschlossen – aber dennoch empfiehlt es sich, die Hintergründe einer betriebsbedingten Kündigung zu beleuchten.

Das Kündigungsschutzgesetz bietet dem Arbeitgeber grundsätzlich 3 Gründe zur Kündigung eines bestehenden Arbeitsverhältnisses

- Kündigung aus Gründen in der Person
- Kündigung aus Gründen im Verhalten
- Kündigung aus betriebsbedingten Gründen

Grundsätzlich werden betriebsbedingte Kündigungen zum Beispiel bei Schließung, Auslagerung oder Umstrukturierungen von Betriebsteilen oder ganzen Betrieben vorgenommen, aber auch der Wegfall von Tätigkeiten, Einnahmeverlust oder Auftragseinbruch lassen diese Art von Kündigung unter besonderen Punkten zu.

Nach der aktuellen Rechtsprechung der Arbeitsgerichte sollten 4 wesentliche Punkte beachtet werden, damit eine betriebsbedingte Kündigung wirksam werden kann:

- Es müssen betriebliche Erfordernisse vorliegen, die dazu führen, dass der Bedarf an Arbeitsleistungen geringer wird. Solche Erfordernisse sind z.B. Veränderungen von Arbeitsabläufen und somit die Aufhebung bestimmter Arbeitsplätze.
- Es besteht keine Möglichkeit, die entsprechenden Mitarbeiter auf Ausweicherbeitsplätzen weiter zu beschäftigen. Es gibt keine Alternativ-Arbeitsplätze im Unternehmen.



- **Stichwort Interessenabwägung:** Das Arbeitgeber-Interesse an einer Beendigung des Arbeitsverhältnisses muss das Arbeitnehmer-Interesse an Fortführung des Arbeitsverhältnisses überwiegen. Dieses Interesse des Arbeitgebers wird im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung besonders überprüft.
- **Sozialauswahl:** Der Arbeitgeber muss die sozialen Aspekte genauestens berücksichtigen und ggf. mittels Sozialauswahl die Kündigung begründen.

Sollten diese 4 wesentlichen Bestandteile einer betriebsbedingten Kündigung nur lückenhaft oder nicht nachvollziehbar sein, kann dies eine Unwirksamkeit der gesamten Kündigung nach sich ziehen.

Betriebliche Erfordernisse

Es genügt keinesfalls, wenn ein Arbeitgeber eine pauschale Erklärung veröffentlicht, die eingebrochenen Wirtschaftszahlen des Unternehmens erläutert und dadurch die Notwendigkeit von Einsparungen anspricht. Vielmehr muss er erklären, wie die zukünftigen Arbeitsabläufe geplant werden und wie viele Mitarbeiter für die neue Aufgabenverteilung nötig sind. Diese Aufgabenverteilung sollte „nachvollziehbar“ dargelegt werden. →

Der Arbeitgeber sollte vor Ausspruch einer betriebsbedingten Kündigung geprüft haben, ob der/die Mitarbeiter eventuell auf andere Betriebe verteilt werden können und andere vergleichbare Arbeitsplätze angeboten werden können.

„Frei“ sind solche Arbeitsplätze, die zum Zeitpunkt der Kündigung unbesetzt sind oder bis zum Ablauf der Kündigungsfrist voraussichtlich zur Verfügung stehen werden. Der freie Arbeitsplatz muss weiterhin vergleichbar sein. Das ist dann der Fall, wenn der Arbeitgeber den Arbeitnehmer aufgrund seines Weisungsrechts, d.h. einseitig bzw. ohne Einverständnis des Arbeitnehmers auf einen solchen Arbeitsplatz umsetzen kann. Wäre für eine solche Weiterbeschäftigung zuvor eine Änderung des Arbeitsvertrages erforderlich, liegt kein „freier Arbeitsplatz“ vor.

Auch dann, wenn an sich kein freier Arbeitsplatz existiert, kann die Kündigung wegen einer Weiterbeschäftigungsmöglichkeit unwirksam sein, falls nämlich „die Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers nach zumutbaren Umschulungs-

oder Fortbildungsmaßnahmen, oder eine Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers unter geänderten Arbeitsbedingungen möglich ist und der Arbeitnehmer sein Einverständnis hiermit erklärt hat.“ (§ 1 Abs.2 Satz 3 KSchG).

Die Sozialauswahl bei einer betriebsbedingten Kündigung ist ein wesentlicher Bestandteil und wird auch unter Mithilfe des Betriebsrates erstellt. Die Punkte, die zu einer Sozialauswahl gehören, sind neben der Dauer der Betriebszugehörigkeit auch mögliche Familienverhältnisse und soziale Aspekte. Vereinbarungen zur Sozialauswahl werden grundsätzlich mit dem Betriebsrat geschlossen.

Was tun?

Nachdem eine betriebsbedingte Kündigung zugestellt wurde, sollte man innerhalb von drei Wochen nach Zugang der Kündigung entscheiden, ob dagegen eine Kündigungsschutzklage erhoben werden soll. Es wird grundsätzlich angeraten, sich innerhalb der drei Wochen, juristischen Beistand zu besorgen, um alle möglichen Fristen, aber auch um alle Fakten durch einen Arbeitsrechtler genauestens überprüfen zu lassen.

Durch eine Rechtsschutzversicherung – diese sollte auch das Arbeitsrecht beinhalten – oder durch eine Gewerkschaft, kann ggf. eine rechtliche Vertretung gewährleistet sein, so dass im Falle eines Rechtsstreites die anfallenden Kosten überschaubar sind und möglicherweise die Chance auf eine Abfindung steigen.

Tipp:

Wenn Ihr Arbeitgeber Ihnen voraussichtlich demnächst aus betriebsbedingten Gründen kündigen wird, oder Sie befürchten, dass Ihnen ein Abfindungsangebot mitgeteilt wird, sollten Sie ihm noch vor Ausspruch der Kündigung mitteilen, dass Sie auch zu einer Umschulung oder Fortbildung bereit sind, um dadurch den Anforderungen eines anderen freien Arbeitsplatzes gerecht zu werden.

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider
Fachanwältin für Familienrecht

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel. 0421/96 099-0
Fax 0421/96 099-11

Kanzlei Frankfurt
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel. 069/24 00 66 66
Fax 069/23 80 76 53

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

Unternehmenszentrale der DFS, August 2015

Draußen ist Sommer, eigentlich will Joe heute Abend eine Grillfete mit seinen Kumpels machen. Nun sitzt er in der zweiten Etage der Unternehmenszentrale in seinem winzigen Büro und heult sich seit einer Stunde die Seele aus dem Leib. Wahrscheinlich das erste Mal in der Arbeit, er ist seit 16 Jahren Mitarbeiter bei der DFS. Ein Mann weint nicht, sagte Joes Mutter immer, doch diesmal geht's nicht anders.

Joe schaut verzweifelt auf den Brief in seiner Hand, das kann doch nicht möglich sein. Vor einer Stunde musste er überraschend zum Chef, mit dem er auch schon ein paar Jahre per Du ist. „Wir haben so viel gestemmt“, denkt Joe, „und jetzt das.“ Joe liest sich die Zeilen wieder und wieder durch. Sein Chef war eben ungewöhnlich distanziert und teilte ihm nach kurzem Zögern mit, dass Joe noch fünf Monate in der DFS arbeiten dürfe. Joe sollte das verstehen, er hätte schließlich auch Verantwortung für das Unternehmen. Nach dem die Verkehrszahlen nach einer erneuten Finanzkrise erneut gesunken seien und der Bereich keine Möglichkeit mehr zum Einsparen habe, seien die betriebsbedingten Kündigungen der einzige Weg, die Firma vor dem Aus zu bewahren. Ultima Ratio. Das ist das Leben. Nun auch bei uns.

Joes Hände hatten das Stück Papier zitternd in die Hände genommen: „Verdammt, ich war doch dein bester Mann“. „Ja schon“, meinte sein Chef achselzuckend: „Aber du bist nicht der einzige, es sind über 900! Ein Sozialplan schaut nicht danach, wer die Leistungsträger sind. Die anderen in der Abteilung sind übernommene Beamte oder haben mehr Sozialpunkte als Du. Du hast ja nur ein Kind und das ist schon groß. Es wird schon irgendwie weitergehen. Ich schreibe Dir ein gutes Zeugnis“. „Und wer macht die ganze Arbeit?“, Joes Stimme ist verzweifelt. Sein Chef zeigt ihm einen glänzenden Prospekt einer IT-Holding: „Eine Fremdfirma, kostet wirklich deutlich weniger und bindet in der Bilanz keine Mitarbeiterkapazitäten. Nimm es nicht persönlich.“ Joes erinnert sich an ein Fünf-Punkte-Programm der GF von damals: Verdammt, die hatten doch gesagt, dass sie keinen rausschmeißen und das Altersabgänge reichen würden. Doch wer erinnert sich schon an sein Geschwätz von gestern? Jetzt war alles anders.

Joes Schläfen ticken. Die Hausraten, das neue Auto seiner Frau, das Studium für Sohn Max. und wer nimmt einen Ingenieur, der fast fünfzig ist und sich lediglich auf Flugsicherung spezialisiert hat? Wird schwer, und vermutlich gibt's woanders nicht mal zwei Drittel vom Gehalt hier. Was oder wer ist schuld, Joe könnte den Laden einreißen oder aus dem Fenster springen. Er erinnert sich, als vor ein paar Jahren die Re-

gulierung anfang. Im Nebel seiner Gedächtnisses sieht er einen Obmann der Gewerkschaft von Büro zu Büro laufen, der die Leute mahnte, sich in der GdF zusammenzuschließen und gemeinsam für den Erhalt ihrer Jobs zu kämpfen. Joe und seine Kollegen fanden das damals überflüssig und regelrecht nervig, was sollte denn schon passieren? Die Gehaltserhöhungen gab es auch so, den Rest auch. Die GdF war für ihn ein reiner Lotsenverein, und Joe wusste eigentlich gar nichts über die, außer dass sie den Hals nicht voll kriegen konnten. Irgendwann kamen die Nullrunden und man ging an die Altersversorgung. Blöde Gewerkschaft, wie konnten die das zulassen, schließlich gibt es die Inflation, das waren die Schulduweisungen. Er hoffte, dass die Betriebsräte was machen würden, immerhin war er immer Wählen gegangen. Einige von denen hatten viel versprochen, aber jetzt konnten sie nur Sozialpunkte hoch- und runterrechnen. Außerdem hatte Joe damals in Aussicht, selbst mal Führungskraft zu werden und da wäre eine Mitgliedschaft in dieser Räuberbande ein Tabubruch gewesen.

Joe wühlt in seinem Schreibtisch und ihm fallen ein paar Flugblätter der GdF von damals in die Hände, das Papier ist schon vergilbt. Damals wurden die Kollegen der UZ dringend aufgefordert, in die GdF einzutreten und die Verhandlungen zu einem Rationalisierungsschutz-Tarifvertrag zu unterstützen. Die Losten hätten mitgestreikt, aber nur wenn die Betroffenen selbst an die Tonne gegangen wären. Damals scheiterten die Verhandlungen für so einen Tarifvertrag, weil die Verwaltung nicht dahinter stand und die Solidarität der Operativen ziemlich aufgebraucht war. Den großen Graben hatte sich die Geschäftsleitung schlau zunutze gemacht. Joe erinnert sich an die ständigen Neiddebatten in seinem Bereich und seine eigene Unzufriedenheit mit allem. Jetzt, mit der Kündigung in der Hand wurde ihm schmerzlich bewusst, dass er als einer von vielen, die sich nicht solidarisiert hatten, jetzt die Arschkarte gezogen hatte. Er und jeder seiner Kollegen hatten viel zu fest an die eigene Unersetzbarkeit in der Firma geglaubt. Das eine Prozent Mitgliedsbeitrag wurde doch lieber für einen gutes Essen im Dorfkrug investiert. Doch jetzt war der Rausschmiss real – aus echtem Papier. Selbst eine Kündigungsschutzklage würde wenig nützen, weil die Sozialpläne bereits mitbestimmt waren. Könnte man die Zeit nur zurückdrehen. Könnte man die Spaltung nur überwinden und sich mit den Lotsen zusammenschließen. Hätte Joe für sein Recht zu bleiben doch viel früher etwas getan und es nicht den anderen überlassen. HarzIV gibt es nur ein Jahr. Vielleicht kann Joes Frau wieder ein paar Stunden im Handel aufstocken. Vielleicht gibt es noch ein Wunder in der DFS?

Presse und Kommunikation



von
Marcus
Garske

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Als neues Mitglied des Bundesvorstandes für Presse und Kommunikation möchte ich mich kurz vorstellen. Ich bin 35 Jahre alt, ledig und voller Tatendrang.

Ich wurde im April 1978 in Bad Kreuznach (Rheinland-Pfalz) geboren und bin in dem nahe gelegenen Städtchen Bad Sobernheim aufgewachsen. Mein Vater war am dortigen Militärflugplatz Pferdsfeld beim Jagdbombengeschwader 35 als GCA-Lotse tätig. Von 1982-1986 wurde er nach Portugal versetzt, weshalb ich in dieser Zeit in Beja, im Süden des Landes, lebte. Mitte 1986 kehrte ich nach Bad Sobernheim zurück, um mich der schulischen Bildung in Deutschland zu unterwerfen. Mit mehr oder weniger großem Erfolg ;-) schloss ich diese Lehrjahre 1998 mit meinem Abitur ab. Anschließend durfte ich für 10 Monate die Genüsse des Wehrdienstes der Luftwaffe in Germersheim und Windesheim genießen.

Zur Akademie nach Langen und weiter

Im Januar 2000 verschlug es mich dann an die Akademie nach Langen, wo ich die Ausbildung zum Erlaubniserwerb im April 2001 mit meinem FVK 120 erfolgreich abschließen konnte. Meinem Wunsch entsprechend ging es anschließend bei den Dünnluftlotsen von Rhein Radar im UAC Karlsruhe weiter. Die EBG 05 (damals Ost, heute Central) war meine neue Heimat.

Im Jahr 2002 erwarb ich meine EBG und trat kurze Zeit später der GdF bei. Im Jahr 2005 wurde ich zum Delegierten gewählt und von dem Zeitpunkt an faszinierte mich die Arbeit für unsere Gewerkschaft. Seit 2006 bin ich auch für den Betriebsrat in Karlsruhe tätig, und schließlich wurde ich 2010 Tarifkommissionsmitglied.

Der Weg in den Vorstand

Von 2011-2012 war ich als Referent für Tarif und Recht im Ressort von Markus Siebers tätig. Teilnahmen an diversen Verhandlungen sowie Schlichtungen waren die logische Konsequenz. In dieser Zeit habe ich viel dazu gelernt. Stefan Pille und ich wurden von Markus Siebers in die Geheimnisse des Tarifressorts eingeweiht. Voller Dank kann ich im Rückblick behaupten, dass er uns beibrachte, dass im Endeffekt nur die Mitglieder der GdF zählen. Eigene Interessen haben an der Spitze dieser Gewerkschaft nichts verloren.

In diese Zeit fiel auch der Streik der Mitarbeiter von Apron am Frankfurter Flughafen. An jedem der neun Streiktage durfte ich durch pure Anwesenheit im Streiklokal in Kelsterbach bereits in den „Genuss“ von Pressearbeit kommen.

Täglich gab es Besuche von mehreren Kamera- und Pressteams, deren Fragen ich beantworten durfte.

Am meisten beeindruckt war ich jedoch von dem Zusammenhalt und dem Kampfgeist der Mitarbeiter der Vorfeldkontrolle, der Vorfeldaufsicht und der Verkehrszentrale. Bis heute gilt ihnen mein größter Respekt.

Aufgrund der gescheiterten Bundesdelegiertenkonferenz im Herbst 2012 konnte es zu keiner Neuwahl im Bereich Tarif und Recht kommen. Markus Siebers hatte bereits ein Jahr zuvor seinen Rücktritt angekündigt, um den Weg für Stefan Pille und mich frei zu machen. Nach anfänglicher Unterstützung kam es bereits im Vorfeld dieser geplanten Bundesdelegiertenkonferenz zu Unstimmigkeiten zwischen dem Ressort Tarif (Markus Siebers, Stefan Pille, Marcus Garske) und dem Vorstand des FSBD. Als Markus Siebers wie angekündigt sein Amt niederlegte, sahen die kommissarischen Leiter des Ressorts Tarif leider keine Notwendigkeit mehr, mit den beiden Referenten Pille und Garske zusammenzuarbeiten.

Meine Entscheidung für Presse und Kommunikation im GdF-Vorstand

Erst nachdem ein halbes Jahr vergangen war und Matze Maas ankündigte, seinen Hut für den Bundesvorsitzenden in den Ring zu werfen, wuchs in mir die Lust mich für sein damaliges Amt (Presse und Kommunikation) zu bewerben. Neben meinem starken Interesse für die Zusammenarbeit mit der Medienwelt gab es allerdings noch einen weiteren Antrieb für meine Entscheidung. Ich wollte unbedingt vermeiden, dass es erneut zu einem Vakuum in diesem Bereich kommt. Denn nach dem Rücktritt von Marek Kluzniak war es bekanntermaßen sehr schwierig, einen Nachfolger zu finden. Ich denke, dieses Ressort ist eines der wichtigsten innerhalb der GdF, vertritt es schließlich nicht zuletzt die Meinung unserer Gewerkschaft nach außen. Noch dazu ist der interne Informationsfluss die Halsschlagader für unsere Mitglieder.

In den vergangenen Monaten war meine Arbeit für die GdF davon geprägt, mich in das neue Amt einzufinden und meinen eigenen Arbeitsstil zu entwickeln. Dazu gehörten viele interne Meetings wie Bundesvorstandssitzungen, Sitzungen mit den Vorständen der beiden Fachbereiche FSBD und FSTD sowie Sitzungen mit dem Redaktionsteam des „flugleiter“. Aber auch externe Treffen mit der neuen Geschäftsführung der DFS und diversen Medienvertretern waren Bestandteil der neuen Aufgabe.

Ich hoffe, die GdF auch in Zukunft immer würdig vertreten zu können und freue mich auf die kommenden Herausforderungen an mich und unsere gesamte Gewerkschaft.

In diesem Sinne: WEITER AUFS ZIEL ZU...

Marcus Garske
Bundesvorstand Presse und Kommunikation

Presse und PR



Die Redaktion „der flugleiter“ ist nach dem Entschluss von Bernd Bockstahler, sich schrittweise aus der ersten Reihe der Redaktion zurückzuziehen, an Hans-Joachim Krüger übergegangen. Keineswegs ein unerfahrenerer „Neuling“, eher ein „alter Hase“. Er arbeitet schon mehr als 20 Jahre für die Redaktion und hat durch seine vielfältige Erfahrung im Bereich der Mitarbeitervertretung der DFS im regionalen wie auch im überregionalen Bereich sowie als jahrelanges Mitglied der Tarifkommission der GdF weit reichende Erfahrungen sammeln können.

Die Zeitschrift „der flugleiter“ wird auch weiterhin grundsätzlich auf der gewohnten Art und Weise mit gewerkschaftlichen Themen, Hintergründen und Stellungnahmen zunächst die Mitglieder informieren. Darüber hinaus arbeitet die Redaktion auch an Themen, die für Luftfahrtinteressierte bedeutend sind und kurzweilig dargestellt werden können. Da der Leserkreis ständig wächst und die Auflagengröße stets der Nachfrage angepasst wird, ist davon auszugehen, dass „der flugleiter“ als die Informationszeitung für das

Flugsicherungspersonal in allen Bereichen und darüber hinaus als Fachillustrierte für einen breiten Leserkreis angesehen werden darf.

Die Fachgebiete beziehen sich dabei nicht nur und ausschließlich auf die operationelle Flugsicherung sondern beinhalten Themen wie Flugsicherungstechnik, Apron, Dispatch, Verwaltungsthemen oder die Flugberatung. Aber auch Reportagen und Interviews sollen in Zukunft verstärkt in die Redaktionsarbeit aufgenommen werden. Gleichzeitig möchten wir die Mitglieder der GdF ermuntern, mehr aus ihren speziellen Fachbereichen zu berichten. Die Zeitschrift „der flugleiter“ soll ein interessantes, aber auch kritisches Medium der Flugsicherungswelt sein und künftige Entwicklungen rund um die Luftfahrt mit fachorientierten Kommentaren begleiten.

Gerne nehmen wir weitere Anregungen, aber auch interessierte Kollegen und Kolleginnen in den Redaktionskreis auf. Wer Lust verspürt, das Redaktionsteam unter der Leitung von Hans-Joachim Krüger zu verstärken, darf sich gerne unter redaktion@gdf.de melden.

Die Redaktion



FSBD Info 2/2013

In der letzten Ausgabe „der flugleiter“ 03/2013 hat der Fachbereichsvorstand FSBD damit begonnen, über die anstehenden Themen stichpunktartig zu berichten. Eine Fortsetzung erfolgt nun hier in dieser Ausgabe. Auch künftig sind in unregelmäßiger Reihenfolge weitere Berichterstattungen vorgesehen. Wir möchten Euch damit fortlaufend über unsere wichtigsten aktuellen Themen informieren, die individuellen Möglichkeiten gezielter, tiefer gehender Nachfragen verbessern und Euch zur Mitarbeit einladen. Deshalb sind jeweils die zuständigen Ansprechpartner genannt. Wer die passenden Namen gerade nicht parat hat, fragt entweder in der Geschäftsstelle nach oder: fsbd@gdf.de geht immer.

Treffen mit DFS Geschäftsbereich Tower am 4.7.2013

Erörtert wurden die BFU-Empfehlungen bzgl. der Annäherung A380/A320 in Frankfurt vom Dezember 2011, Remote TWR, die berufliche Situation der Vorfeldlotsen BER sowie das Thema Einfachbesetzung.

› **FSBD-Ansprechpartner:** Alle Vorstände unter fsbd@gdf.de

Treffen mit DFS Geschäftsbereich Center am 18.7.2013

Ein Themenblock betraf die Personalplanung und das Berechtigungswesen. Erläutert wurden uns das Schwerpunktprogramm des GB Center, seine Einbettung in die neue Organisationsstruktur, der Stufenplan zur geplanten Wiederaufnahme eines koordinationsfreien Abflugbetriebs über die Südumfliegung EDDF und der aktuelle Sachstand FABEC. Die Trennfläche unterer/oberer Luftraum sowie die Möglichkeiten einer

Verkehrsabwicklung von/zu Militärplätzen während deren Nichtbesetzung rundeten die umfangreiche Agenda ab.

› **FSBD-Ansprechpartner:** Alle Vorstände unter fsbd@gdf.de

Validierung BAG

Sehr arbeitsintensiv gestaltete sich wieder die Validierung des Belastungsausgleichs 2011-2013, deren Ergebnisse ja bereits veröffentlicht worden sind. Neben dem Ressort Tarif und Recht und den AG-Mitgliedern war auch Roman Schütz als FSBD-Vorstand Berufliches und Soziales stark in die Erstellung und Durchführung der Datenerhebung eingebunden. Gelobt wurde die diesmal sehr konstruktive Zusammenarbeit mit der DFS. Große Unterstützung kam auch wieder von unseren Kolleginnen und Kollegen vor Ort. DANKE an alle Akteure für ihren ehrenamtlichen Einsatz!

Vorab-Information:

Die nächste Bundesfachbereichssitzung „FSBD“ findet vom 28.-30. März 2014 im Hotel „Le Méridien“, Willi-Brandt-Straße 30, in 70173 Stuttgart statt.

FSBD – Fachkonferenz 2014 in Stuttgart

MARC Meeting

Das dritte von fünf geplanten MARC Meetings dieses Jahres fand im Juli in der GdF-Geschäftsstelle in Frankfurt statt. Die anwesenden Mitarbeitervertreter von SwissATCA, NLGuild, TUEM und EGATS (beide Maastricht), SNCTA (Frankreich) und GdF konzentrierten sich in erster Linie auf die fällige Aktualisierung des MOSAIC Framework Documents. Dieses Strategiepapier zum Single European Sky ist in seiner ersten Ausgabe unter www.project-mosaic.eu bereits einsehbar – die vollständig überarbeitete Fassung soll dann möglicherweise im Herbst dieses Jahres auf einer Pressekonferenz vorgestellt werden. Sowohl die Schweiz, als auch die Niederlande und Frankreich berichteten von Verkehrsrückgängen bis fast 4% in 2013. Maastricht UAC hingegen kann ein Plus von bis zu 10% verzeichnen – von den 25 verkehrsreichsten Tagen in seiner Geschichte wurden 10 allein in diesem Jahr gezählt.

› FSBD-Ansprechpartner:

Vorstand Internationales Jonathan.Boetig@gdf.de

UAV

Durch den Euro Hawk sind Unmanned Air Vehicle (UAV), Unmanned Air Systems (UAS) oder kurz „ferngesteuerte Drohnen“ in aller Munde. Dessen ungeachtet widmet sich unser internationaler Fluglotsenverband IFATCA schon seit geraumer Zeit der Problematik, wie diese moderne Art des Fliegens sicher in den allgemeinen Luftverkehr integriert werden kann. Derzeit gibt es Regelwerke, beispielsweise in der DFS BA-FVD nur als Zusätzliche Betriebsanweisung (ZBA); sie alle sind noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Sicherlich müssen auch die Hersteller, Entwickler und Betreiber durch eine angemessene technische Ausrüstung ihren Beitrag leisten. Der Fachbereichsvorstand FSBD misst diesem Thema eine sehr hohe Bedeutung bei. Wir haben daher beschlossen, der IFATCA mit Jens Lehmann, unserem ehemaligen und langjährigen FSBD-Vorstand Internationales, eigens einen UAV-Repräsentanten zur Verfügung zu stellen. Die nächste hochrangig besetzte UAV-Expertenkonferenz wird Anfang Dezember in Brüssel stattfinden.

› FSBD-Ansprechpartner:

Vorstand Fachliches Alexander.Schwassmann@gdf.de

Fatigue

Analog zum Prosecutor Expert Course (siehe „der flugleiter“ 03/2013, Seite 19, FSBD Infos) möchte die IFATCA nun auch Experten zu Fatigue (Ermüdung, Erschöpfung) schulen. Der Fachbereich FSBD hat eine entsprechende Anfrage der IFATCA an seine Mitglieder weiter geleitet, es haben sich einige Interessenten gemeldet, deren Bewerbung wir weiter geleitet haben. Eine Rückantwort ist noch nicht erfolgt.

› FSBD-Ansprechpartner:

Vorstand Internationales Jonathan.Boetig@gdf.de

FSBD besucht TU Dresden

Auf Einladung der Technischen Universität (TU) Dresden an die frühere FSBD-Leiterin Petra Reinecke reiste der FSBD in kleiner Delegation (Petra Reinecke, Alexander Schwaßmann, Joachim Nolte) zu einer Ergebnispräsentation eines studentischen Planungsprojektes zum Thema „Außensicht-unabhängiger Flug- und Rollbetrieb an einem Flugplatz“ des Instituts für Luftfahrt und Logistik der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU.

Die Studenten hatten in einem 14-wöchigen Projekt ihre Vorstellungen und Visionen zum Thema Remote-TWR bzw. Multi-tower-Konzept erarbeitet, die unter Beteiligung eines Fachpublikums (u.a. GdF, DFS, Flughafenbetreiber) nun vorgestellt wurden.

Die anschließende Diskussion mit den Studenten und sonstigen Projektmitgliedern verlief beiderseits rege und positiv. Der Besuch und die Beteiligung an solchen Terminen ermöglicht es dem FSBD in gegenwärtigen wie zukünftigen Debatten der Luftverkehrsarchitektur als seriöser und kompetenter Gesprächspartner wahrgenommen zu werden.

› FSBD-Ansprechpartner:

Vorstand Fachliches Alexander.Schwassmann@gdf.de

Wirbelschleppenstaffelung

Der Fachbereichsvorstand FSBD hat eine Stellungnahme zu einem „Entwurf einer Bekanntmachung über das Auftreten von Wirbelschleppen, deren Vermeidung und die angewendeten erhöhten Stafflungsminima“ an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung abgegeben.

› FSBD-Ansprechpartner:

Vorstand Fachliches Alexander.Schwassmann@gdf.de

Fachbereichskonferenz 2014

In Zusammenarbeit mit Veronika Gebhart (Geschäftsstelle GdF) und der Unterstützung der Kollegen vor Ort wird derzeit geprüft, ob die nächste FSBD Fachbereichskonferenz 2014 Ende März in Stuttgart stattfinden kann.

FSBD Arbeitsgruppen

AG Ü55

Im Jahre 2009 wurde angesichts des Wegfalls gesetzlicher Regelungen zur Altersgrenze von Fluglotsen von der AG das Konzept „Fluglotseneinsatz über 55?“ erarbeitet und von den Delegierten auf der Bundesfachbereichskonferenz 2010 in Erfurt beschlossen. Mittlerweile haben sich die Rahmenbedingungen angesichts eines Urteils des LAG München abermals geändert. Die GdF/DFS tarifvertragliche Formulierung „... das Arbeitsverhältnis endet, ohne dass einer Kündigung bedarf ...“ ist demnach mit geltendem Recht nicht vereinbar. Der Umsetzung des 2010er Beschlusses ist dadurch teilweise die Basis entzogen worden.





Aufgrund dessen ist die AG Ü55 nun erstmalig wieder zusammen gekommen, um sich im Lichte des LAG-Urteils erneut mit Möglichkeiten der Umsetzung eines (modifizierten) Konzeptes „Altersgrenze für Fluglotsen“ zu beschäftigen. Dabei wird weiterhin am Grundsatz der Beibehaltung der bisherigen Höchstaltersgrenze festgehalten. Zu der Fragestellung, unter welchen Bedingungen davon abgewichen werden kann, wurden erste Ideen entwickelt, die sich momentan noch im Reifegrad eines Entwurfes befinden.

› **FSBD-Ansprechpartner:**

Vorstand Berufliches und Soziales Roman.Schuetz@gdf.de

AG FDB und AG FIS

Beide Arbeitsgruppen sind sehr aktiv und tagen regelmäßig. In der AG FDB inkl. AIS-C bündeln sich mittlerweile sämtliche Themen rund um das aktuelle und möglicherweise künftige Berufsbild im Fahrwasser neuer Technologien wie VAFORIT, PSS, P2 oder iCAS. Weitere Schwerpunkte sind BAG FDB und die tariflich geregelte Altersgrenze. Letztere unterliegt ebenfalls den Auswirkungen des Münchner LAG Urteils.

› **FSBD-Ansprechpartner:**

Vorstand FDB/LDM Oliver.Wessollek@gdf.de

AG Allwetterflug

Auf der letzten Bundesfachbereichskonferenz FSBD im März in Bremen wurde von der ÖMV Langen in der Arbeitsgruppe B das Arbeitspapier 14 „Vorschriftenlage zur critical und sensitive-area bei CAT II/III Betrieb“ eingereicht und von den Delegierten beratschlagt. Eine fundierte Ausarbeitung wurde in die Obhut einer dafür neu gegründeten AG gelegt. Sechs Kolleginnen und Kollegen haben sich für die Mitarbeit gemeldet, die konstituierende erste Arbeitssitzung war am

19.8.2013 in der GdF-Geschäftsstelle terminiert. Ziel der AG ist die Erarbeitung von Vorschlägen einer verbesserten Darstellung der einschlägigen Vorschriften.

› **FSBD-Ansprechpartner:**

Vorstand Fachliches Alexander.Schwassmann@gdf.de

SEPA

Single European Payment Area. Ist keine AG im eigentlichen Sinne, dennoch müssen sich die Schatzmeister der beiden Fachbereiche FSTD und FSBD diesem Thema intensiv widmen. Hintergrund ist die von der EU beschlossene Umstellung der heutigen Kontonummern auf eine dann 22-stellige International Bank Account Number (IBAN) und der 8-stelligen Bankleitzahl auf einen 11-stelligen internationalen Bank Identification Code (BIC). Damit werden Überweisungen und Lastschrifteinzüge quer durch den gesamten Euroraum zu Inlandsüberweisungen, wodurch viele Bankgeschäfte günstiger und kundenfreundlicher werden sollen. Betroffen sind alle, Privatpersonen, Firmen und natürlich auch die GdF; in erster Linie mit den Beitrageinzügen per Lastschrift und den Aufwandsersatzungen. Privatpersonen genießen hinsichtlich der Verwendungspflicht von IBAN und BIC eine Übergangsfrist bis 2016, für alle anderen ist der 1. Feb. 2014 Stichtag. Während die großen Konzerne Millionenbeträge für die Umstellung ihrer Software und Kundendaten zurückstellen, wollen wir, in erster Linie Michael Hnida vom FSTD, das für die GdF natürlich mit ein paar Nullen weniger bewerkstelligen. Neben der künftigen Beachtung eines erheblich ausweiteten Regelwerks für Bankgeschäfte zum Zwecke des Kundenschatzes kommen wir an einer Umstellung/einem update unserer Bank- und Mitgliederverwaltungssoftware nicht herum.

› **Ansprechpartner:**

Schatzmeister FSTD Michael.Hnida@gdf.de

Schatzmeister FSBD Joerg.Biermann@gdf.de

EI – HENNE – EI:

Immer noch kein Küken* in Sicht

Überlegungen von Renate Frei

Die neue Geschäftsführung der DFS spricht (Gott sei Dank) davon, dass wir eine Firma sind und alle in einem Boot sitzen. Auch der neue Bundesvorsitzende der GdF, Matthias Maas, ist unter anderem mit der Zielstellung angetreten, die GdF nach innen hin zu stärken. Er möchte insbesondere in den DFS-Bereichen* werben, wo der Organisationsgrad den Mitarbeiterbestand nicht repräsentiert. Von oben also scheint echtes Interesse zu herrschen, den „großen Graben“ zwischen operativem Dienst und den „ANDEREN“ zuzuschütten, doch wie gelangt man ans Ziel?

Dieses Problem ist allerdings nicht so einfach zu lösen, da sich in den Köpfen und aus der Entwicklung der Organisation und der Fachbereiche eine Spaltung etabliert hat, die in vielen Köpfen regelrecht eingegraben ist. Manifestierte Vorurteile stehen einer notwendigen Neubewertung der Gesamtsituation zum Teil massiv entgegen.

Der FSTD verzeichnete in den letzten Jahren verstärkt Eintritte aus den nicht-operativen Bereichen. Die Delegierten aus diesen Reihen wünschen sich natürlich ein Mitspracherecht in gewerkschaftlichen Angelegenheiten in allen Gremien. In Relation zur gesamten Mitgliederzahl der GdF ist deren Anteil allerdings noch viel zu gering, um wirklich echten politischen Einfluss nehmen zu können. Letztendlich entscheidet trotz des satzungsmäßigen Solidaritätsgedankens auch in einer Gewerkschaftsdemokratie das Mehrheitsprinzip.

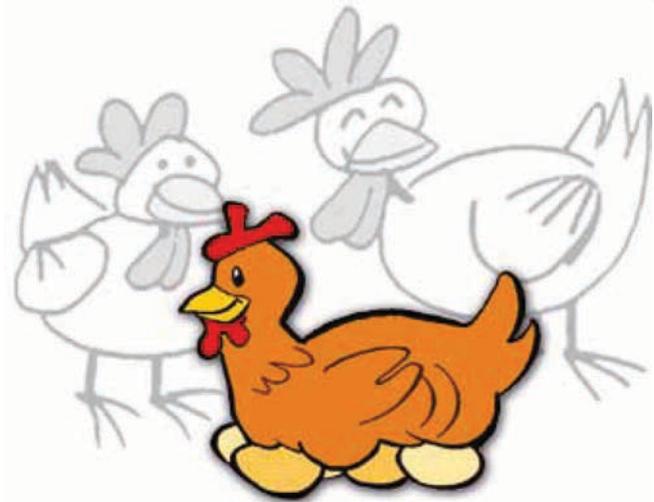
Eine Arbeitsgruppe des FSTD sollte 2012 diese Schieflage untersuchen und vor allem auch die vielfältigen Ursachen erforschen, weshalb die „Nicht-Operativen“ trotz der hervorragenden Tarifabschlüsse des letzten Jahrzehntes sich so schwer tun, GdF-Mitglieder zu werden.

Diese „Ei-Henne-Ei-Problematik“ oder besser die wechselseitigen Schuldzuweisungen bringen jeden GdFler, der Mitglieder in der Unternehmenszentrale oder den Niederlassungsbüros anwerben will, schier zur Verzweiflung. Der Traum von Zusammenhalt und Solidarität zerplatzt wie eine Seifenblase, wenn man sich die Gegen-Argumente der Betroffenen Kollegen anhört und regelrecht zwischen den Stühlen steht.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ursachen und erste Lösungsansätze der derzeitigen Mitgliederstruktur erörtert, die die Arbeitsgruppe des FSTD in seiner Machbarkeitsstudie analysiert hat.

Alte Liebe rostet nicht ODER die Hüter der Tradition – Historische Fundamente.

Die GdF ist 2003 historisch aus den beiden Berufsfachverbänden FTI und VdF entstanden. Durch die Abspaltung von ver.di



(ehemals DAG/ÖTV) sind in die GdF fast ausschließlich operative Kollegen aus FTI und VdF übergetreten. Bedingt durch Historie und die „kulturelle“ Einstellung der nicht-operativen Berufsgruppen, vor allem in der Unternehmenszentrale, lag der Schwerpunkt der Berufs- und Tarifpolitik der GdF bisher im operationellen Bereich. Entsprechend sind auch die Statute der Fachbereiche FSTD und FSBD gefasst.

Für viele langjährige Kollegen ist diese Tradition der Fachverbände ein „Heiliger Tempel“, den kein Unwissender betreten darf. Dem Ansatz einer breitbandigen Ausrichtung mit einer Vielfalt an Berufen und Meinungen steht die Konzentration auf die Berufsbilder gegenüber, die seit jeher die Mehrheiten bilden. Gewohnheiten zu durchbrechen, ist nun mal eine der größten Schwierigkeiten des menschlichen Daseins.

Hier besteht für die GdF die Chance, sich für die andere, vielleicht noch unbekanntere Meinung anderer Berufsgruppen in der DFS zu öffnen. Der Blick über den Tellerrand der eigenen Begrenzungen hat noch keinem geschadet. Die Persönlichkeit des engagierten Mitglieds sollte in der Zukunft in Hinblick auf Akzeptanz und Wertschätzung endlich über dem bisher so immanent wichtigen „Stallgeruch“ stehen.

Selbstverständnis oder Außenseiter – organisatorische und strukturelle Gründe

Eine weitere Ursache des unterschiedlichen Eintrittsverhaltens sind die vorhandenen DFS-Strukturen und Vorgehensweisen bei der Anwerbung der Mitglieder.

Während in den operativen Einheiten feste Teamstrukturen vorhanden sind, bietet beispielsweise die Unternehmenszentrale eine sehr viel heterogenere und unübersichtlichere Menge an Bereichen und Berufen. Im Betriebsraum besteht seit vielen Jahren eine Art Gruppendynamik, die einem Eintritt in die GdF tendenziell eher förderlich ist, in der Verwaltung ist das eben nicht so.

Während die FVK-Azubis bereits kurz nach ihrem Eintritt in die Akademie „en Block“ angeworben werden, gibt es für die

dual Studierenden, kaufmännischen und technischen Azubis sowie die administrativen Neueintritte kein „Eingangskonzept“. Kommt ein operativer Techniker in seine Einheit, ist er meist auch nach ein paar Tagen Mitglied – weil es Tradition ist und ihm täglich das Eintrittsformular unter die Nase gehalten wird.

Ein Ingenieur in der Unternehmenszentrale kennt im schlimmsten Fall auch nach zehn Jahren noch nicht einmal den Unterschied zwischen Gewerkschaft und dem Betriebsrat. Irrtümlicherweise nimmt er an, dass seine Einmalzahlungen und Tarifsteigerungen vom Himmel gefallen sind oder der Arbeitgeber wohlwollend und in Nächstenliebe sein Füllhorn ganz freiwillig ausgeschüttet hat. Die Gründe für diese „Sicht auf die Dinge“ sind vielfältig.

Hier ist es wichtig, wie in einem effizienten Vertriebssystem unter dem Einsatz aller bestehender Mitglieder, geeignete und anschauliche Mittel und Medien zu entwerfen, aktiv auf neue und bestehende Mitarbeiter zuzugehen und diese zu werben. Alle Auszubildenden und Studierenden werden von Anfang an von der GdF begleitet und unterstützt, ebenso Neueintritte. Außerdem ist eine ständige und aussagefähige Präsenz der GdF und ihrer Vertreter angesagt, besonders in der Unternehmenszentrale und den Centern. Vor der Anwerbung hilft die Entwicklung eines pragmatischen Kommunikationskonzeptes, um die Zielgruppen auch wirklich zu erreichen. Denn: Bedürfnisse und Motive sind nun mal verschieden.

Warum sollte ich?

Individuelle Gründe gegen eine Mitgliedschaft

Während es in den operativen Betrieben eher die Ausnahme ist, dass Mitarbeiter nicht in der GdF sind, besteht in der Unternehmenszentrale die Befürchtung, dass die Mitgliedschaft in der GdF ein echtes Karrierehindernis sei. Es soll tatsächlich immer noch vorkommen, dass Führungskräfte sich in dieser Weise äußern! Tipp für diese Polarisierer: Guckt mal ins Grundgesetz! Und geil ist es außerdem, wenn sich deren außertarifliche Vergütungen und Arbeitsbedingungen am Tarifvertrag orientieren und mit Freude angenommen werden. Ist das nicht ein Widerspruch zum offensichtlichen Antagonismus gegenüber der GdF?

Die guten Tarifabschlüsse der letzten Jahre führten zu lohnenden Mitnahmeeffekten für „Trittbrettfahrer“, da die DFS grundsätzlich die Tarifverträge auch für Nicht-Mitglieder anwendet. Mehr Kohle zum Nulltarif – langfristig keine Option,

vor allem, wenn es um Arbeitsplatzsicherung geht. Sind die Mittel knapp, setzt sich der Stärkere durch.

Bei BMW stieg vor einigen Jahren mit der Finanzkrise der Anteil der Mitglieder der IG Metall im administrativen Bereich auf das sechsfache an – Grund Arbeitsplatzverlustangst. Wie hoch muss der Leidensdruck bei uns eigentlich werden, dass die Leute mal aufwachen? Im Intranet hat die Geschäftsführung ganz klar und eindeutig veröffentlicht, dass der Personalbestand zu hoch sei und dass es tiefe Einschnitte geben werde. Aber das reicht wohl immer noch nicht, um die Menschen in der Unternehmenszentrale zum Eintritt zu „ermuntern“. Aber bitte – jeder ist seines Glückes Schmied, und wir haben ja eben festgestellt, die Informationen an mancher Stelle sind nicht ausreichend.

Sicherlich, in der Unternehmenszentrale sind Streikmacht und Durchsetzungsfähigkeit deutlich geringer als in den FS-Betriebsdiensten, vielleicht fehlt es auch noch am eigenen Selbstbewusstsein? Doch eines ist klar: Die Masse ist hier auch entscheidend! Und das ist noch ein Grund, eine Spaltung der Belegschaft auf keinen Fall zuzulassen!

In Deutschland sind die gesamte Berufspolitik und sogar der private Sektor von Vereinen und Verbänden geprägt. Als Einzelkämpfer kann man im Ernstfall nicht viel erreichen. Nicht ohne Grund stärkt das Bundesarbeitsgericht die Stellung der Gewerkschaften in der Rechtssprechung. Das Bedürfnis der Arbeitnehmer nach Sicherheit und guten Arbeitsbedingungen stehen im Mittelpunkt der gewerkschaftlichen Arbeit. Den Kolleginnen und Kollegen sollte noch viel klarer vermittelt werden, dass sie Ihre Zukunft selber in der Hand haben und handeln können. Denn: Nur wer Mitglied ist, kann mitreden.

Summary: Die vielfältigen Ursachen der bisher recht einseitigen Mitgliederstruktur geben der GdF die Chance, auf die beeinflussbaren Faktoren zu reagieren. Da die neue Unternehmensleitung die Gewerkschaft als Tarifpartner und nicht mehr als Feind einstuft, sollte dies auch den Kollegen, die noch zweifeln oder Befürchtungen haben, Mut zum Eintritt geben. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in einer umfassenden und zielgerichteten Kommunikation und vor allem im Ausdruck ehrlicher Wertschätzung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in den Nicht-Operativen Einheiten ihren Anteil zur Flugsicherung leisten. Das Potenzial in diesen Bereichen in der GdF ist mächtig und schon ab 200 Unterschriften kann ein eigenständiger Fachbereich gebildet werden.

10 Jahre AIS-C

Mitte oder Ende der 1990er Jahre hat die DFS beschlossen, die Flugberatungsdienste in einem Center zusammenzufassen. Ein Standort war schnell gefunden: Frankfurt-Rödelheim.

Im Jahre 2002 war es soweit. Als Erstes wurden die Kollegen aus dem Osten der Republik versetzt, dann folgten im Laufe des Jahres 2003 fast alle anderen, den Schluss bildeten die Berliner Kollegen, die zum 01. Januar 2004 aufschlugen.

Jetzt waren wir fast 150 Kollegen vor Ort, einige kannte man schon, andere waren noch völlig unbekannt. Jedenfalls haben sich im Laufe der Zeit etliche Freundschaften entwickelt bzw. wurden wiederbelebt.

Nachdem wir alle da waren, wurde schnell festgestellt, dass man doch nicht so viel Personal braucht. Ab Ende des Jahres 2004 wurde wieder Personal abgebaut. Durch Versetzungen, Vorruhestandsregelungen und auch Rente wurde der Personalkörper auf jetzt 66 operative Mitarbeiter reduziert.

Jetzt sollte man denken – wie schaffen die das?

Als wir umgezogen sind, wurden Flugpläne in der Regel per Telefon oder Fax aufgegeben, mittlerweile wird der überwiegende Anteil via Internet geschickt. Das hat für uns den Vor-



teil, dass man den FPL direkt am Bildschirm bearbeiten kann und er nicht mehr mühsam abgetippt werden muss. Die Flugpläne mit Hieroglyphen sind jetzt auch seltener geworden. Die Möglichkeit einen Flugplan telefonisch oder über Fax aufzugeben besteht natürlich immer noch. Ab und zu verirrt sich sogar mal ein Pilot zu uns nach Rödelheim.

Eigentlich war für das Jahr 2009 ein weiterer Umzug nach Langen vorgesehen. Wegen Platzmangel am Campus ist er auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Außerdem hat der Vermieter hier in Rödelheim die Konditionen zugunsten der DFS so verbessert, dass es zur Zeit günstiger ist vor allem wegen der Miete hier zu bleiben als nach Langen zu ziehen.

Personalmäßig sollen wir auf +/- 50 Mitarbeiter reduziert werden – ohne betriebsbedingte Kündigungen!

Wo wir in 10 Jahren sein werden – man weiß es nicht, es bleibt aber auf jeden Fall spannend. Soviel zu 10 Jahren AIS-C

Birgit Janowsky



The Aviation Herald:

Jazz DH8C, Westjet B737 and Westjet B738 at Vancouver on Apr 15th 2011, two aircraft lined up, ATC callsign confusion and loss of separation

Wir möchten unseren Lesern den nachfolgenden Artikel aus dem "Aviation Herald" über den Untersuchungsbericht zu einer Staffellungsunterschreitung wärmstens ans Herz legen. Der eigentliche, ebenfalls sehr lesenswerte Untersuchungsbericht des „Transportation Safety Board of Canada“ (kurz: TSB) ist unter <http://www.bst-tsb.gc.ca/eng/rapports-reports/aviation/2011/a11p0073/a11p0073.asp> zu finden.

Als wahrscheinliche Ursache wird im Bericht „Controller Fatigue“ genannt, also „Übermüdung des Lotsen“. Dieses Thema wird von der IFATCA gerade auf internationaler Ebene, vor allem bei der ICAO, wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt. Nach einigen Meldungen eingeschlafener Lotsen in den USA vor einigen Jahren drohte „Fatigue“ leider wieder in der Versenkung zu verschwinden. Das tückische an „Fatigue“ ist, dass man betroffen sein kann, ohne es zu merken. Schlafdefizite sind bei Schichtarbeitern – gerade mit Familie – leider nicht komplett auszuschließen, und die Grenze zu „Fatigue“ ist – abhängig von der persönlichen Tagesform – fließend. Die GdF kann immerhin für sich in Anspruch nehmen, dass Schichtpläne wie der des Lotsen in Vancouver so bei uns nicht mehr möglich sind.

Was mich persönlich nachdenklich stimmt, ist die Reaktion der Lotsen auf den Vorfall – es gab nämlich keine. Bis auf ei-

nen Eintrag in den Tagesbericht passierte – nichts. Erst der Supervisor der Frühschicht erkannte, dass es sich um einen untersuchungswürdigen Vorfall gehandelt hatte. Bei der DFS sind wir auch hier teilweise glücklicherweise schon weiter; zumindest in den deutschen Kontrollzentralen werden Lotsen nach einem Vorfall automatisch und ohne Ausnahme zumindest kurzfristig abgelöst, um den Vorfall einzuordnen. Dies setzt zwar nicht zwingend die Anwesenheit eines Supervisors voraus, befördert aber die Umsetzung dieser Vorschrift meist ungemein. Die Konstellation des Personaleinsatzes auf den meisten Kontrolltürmen in Deutschland ist jedoch der in Vancouver nicht unähnlich: in der Nachtschicht kommen meist nur ein bis zwei Lotsen und kein Supervisor zum Einsatz. Wie in der Praxis die auch dann sinnvolle Ablösung eines Lotsen nach einem Vorfall aussehen wird, kann sich der geneigte Leser selbst ausmalen. Ein einzelner Lotse wird sich sicherlich schwerer tun, sich selbst nach einem Vorfall „abzulösen“ und den Verkehr somit einstellen oder die gesamte Verkehrslast dem einen verbleibenden Kollegen aufbürden zu müssen. Es bedarf meist eines externen Anstoßes, der aber oft mangels personeller Alternative nicht möglich sein dürfte. Ob das der Sicherheit des Luftverkehrs zuträglich ist, ist aus Sicht der GdF eindeutig mit „Nein“ zu beantworten.

Report: Jazz DH8C, Westjet B737 and Westjet B738 at Vancouver on Apr 15th 2011, two aircraft lined up, ATC callsign confusion and loss of separation

By Simon Hradecky, created Friday, Jun 21st 2013 14:41Z, last updated Friday, Jun 21st 2013 14:41Z

A Jazz de Havilland Dash 8-300, flight QK-8269 callsign JZA-269 from Vancouver,BC to Nanaimo,BC (Canada), had been assigned „Richmond 1“ standard instrument departure route (SID) and was taxiing for departure and had been cleared to line up Vancouver’s runway 26L at intersection E about 1500 meters/5000 feet down the runway.

A Westjet Boeing 737-700, registration C-GSWJ performing flight WS-628 from Vancouver,BC to Toronto,ON (Canada), had been assigned „Georgia 2“ SID and was taxiing for de-

parture and had been cleared to line up Vancouver’s runway 26L at the threshold and was advised to be number 2 for departure.

A Westjet Boeing 737-800, registration C-GWSX performing flight WS-2057 from Cancun (Mexico) to Vancouver,BC (Canada), was on final approach to runway 26L.

Vancouver’s tower controller subsequently cleared „WJA-269“ (a combination of WJA-628 and JZA-269) for takeoff from runway 26L without specifying the intersection and instructed the aircraft to follow „Richmond 1“ SID. WJA-628 acknowledged the takeoff clearance but queried whether their SID had been changed. The crew of JZA-269 reported to be about halfway down the runway. At this point the controller recognized his mistake, cancelled the previous clearance with neither aircraft having begun a takeoff run and re-issued the clearance to „JZA-269“. The Jazz crew commenced their takeoff.

The arriving Westjet was about 2.5nm from touchdown at that point, ATC advised the crew to expect landing clearance at 1nm before touchdown.

About 20 seconds after the Dash 8 had began their takeoff roll, ATC cleared WJA-628 to fly „Georgia 2“ SID and cleared the aircraft for takeoff, 6 seconds after the clearance ATC requested „to not delay departure“, another 2 second later tower instructed the arriving WJA-2057 to go around and fly a left hand turn without specifying altitude or heading, the aircraft was at 400 feet AGL and 0.9nm from touchdown at that point. Although the crew did not immediately acknowledge the instruction, the aircraft initiated a go around and commenced a left hand turn, then acknowledged the instruction and was instructed to climb to 2000 feet and turn onto 240 degrees. WJA-2057 crossed the threshold of runway 26L at about 800 feet AGL with WJA-628 still on the ground into the takeoff run about 1947 feet down the runway.

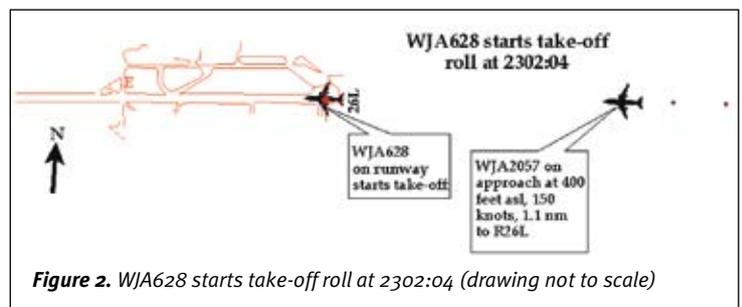
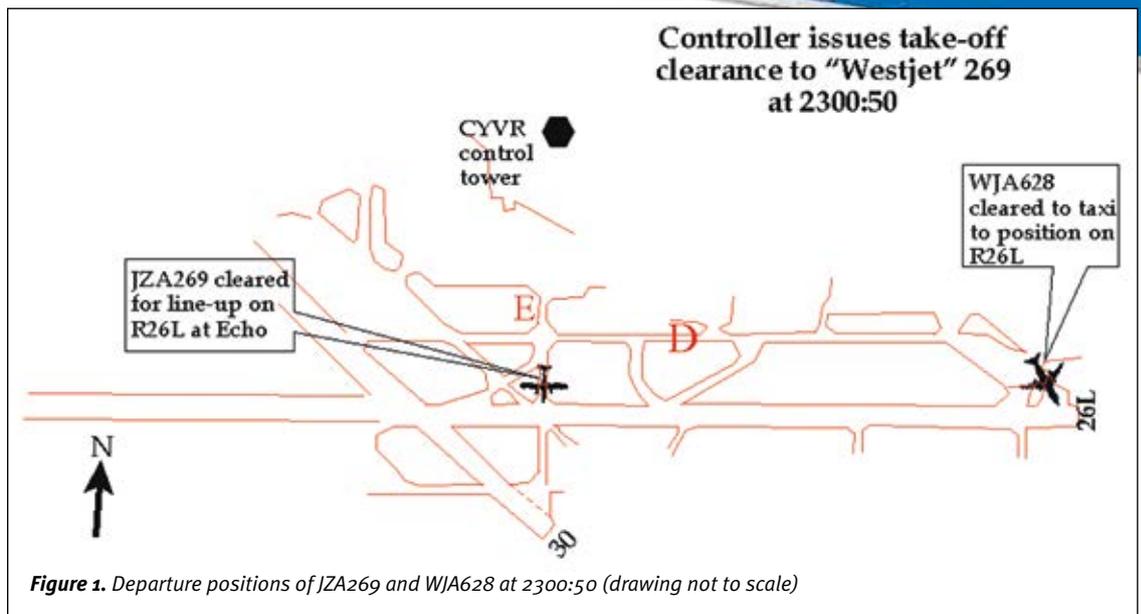
Georgia-2 SID would have required WJA-628 to turn onto a heading of 245 degrees above 400 feet AGL. The controller instructed WJA-628 to continue on runway heading and advised departure control of WJA-628 climbing on runway heading and WJA-2057 having gone around climbing to 2000 feet on a heading of 245 degrees.

The controller subsequently handed WJA-269 off to departure, it took several transmissions until the error had been cleared up and JZA-269 changed to departure frequency.

The tower controller now handed JZA-2057 off to departure, the instruction was not acknowledged, WJA-2057 remained on tower frequency.

In the meantime WJA-628 climbed through 2700 feet while WJA-2057 had levelled off at 2000 feet. When WJA-628 changed to departure control the distance between the two Westjet aircraft was 1.6nm horizontally and 700 feet vertically, 10 seconds later WJA-628 climbed through 3200 feet resolving the conflict that way.

JZA-269 and WJA-628 continued to their destinations for safe landings, WJA-2057 positioned for another approach to runway 26L and landed safely on the second approach. The Canadian TSB released their final report concluding the probable causes of the incident were:



Findings as to Causes and Contributing Factors

- The airport controller's loss of situational awareness resulted in an operational decision that led to a loss of instrument flight rules separation between WJA628 and WJA2057.
- The airport controller inadvertently mixed up the call signs/flight numbers when issuing the take-off clearance to JZA269. The crew of WJA628 used vague, unclear wording in the attempt to alert the airport controller to the mistaken take-off clearance wording. As a result, there was no longer sufficient time to safely depart WJA628 and allow WJA2057 to land with required separation.
- When providing missed-approach instructions to WJA2057, the airport controller did not provide instructions that would ensure the minimum required separation.
- It is likely that the airport controller was experiencing the effects of fatigue at the time of the occurrence. This would have made it more difficult for the airport controller to recognize the developing situation, and to take timely corrective action to ensure that instrument flight rules separation was maintained.



Findings as to Risk

- *If non-standard phraseology is used when multiple aircraft are lined up for take-off on the same runway, there is increased risk of collision due to errors in departure sequencing.*
- *Controllers receive limited training or simulation on best practices to recover quickly and safely from a serious operational error. As a result, controllers may not be adequately prepared to restore the required instrument flight rules separation and associated safety margins following a risk of collision occurrence.*
- *When a controller involved in an occurrence is not removed from duty, there is increased risk that the controller's performance may be degraded due to the stress associated with being involved in an occurrence.*

Vancouver was down runway 08L/26R that night due to construction work that commenced at 19:00L. Starting with the midnight shift from 22:30L to 06:30L two controllers were staffing Vancouver tower, one working the ground position and one working the tower position. No supervisor was on duty, nor had a supervisor been scheduled to be on duty.

At the time of the occurrence tower had to control 10 aircraft, 5 arrivals and 5 departures, the traffic situation was considered light and not complex. The TSB stated that the controller used non standard phraseology for his instructions omitting crucial information like threshold or intersection for line up or takeoff clearances.

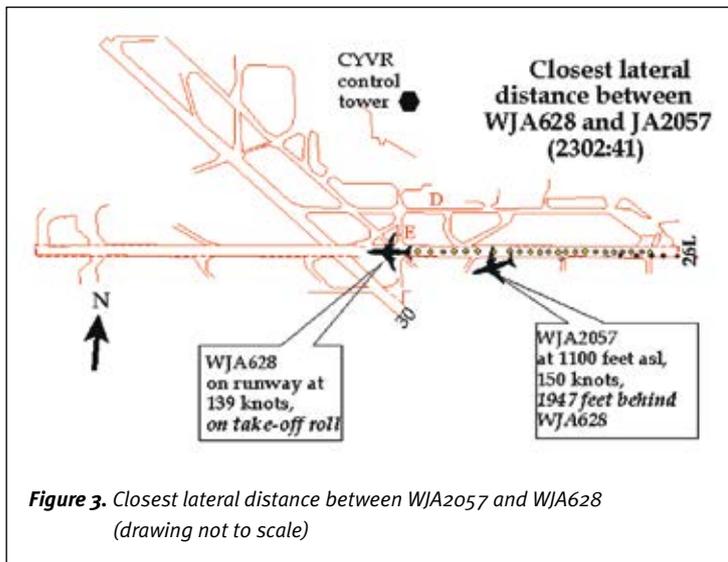


Figure 3. Closest lateral distance between WJA2057 and WJA628 (drawing not to scale)

The incident tower controller had worked shifts on Apr 13th from 06:30L to 14:58L, on Apr 14th from 05:30L to 13:58L and 22:30L to 06:30L and on Apr 15th from 22:30L to 06:30L. He had slept about 6 hours in between the day and night shift of Apr 14th and had slept another 5 hours after completing the mid-night shift of Apr 14th. The occurrence happened about 30 minutes after he assumed duty for his midnight shift of Apr 15th.

The TSB analysed: „The TSB’s analysis of the airport controller’s sleep pattern indicated that the airport controller did not obtain sufficient sleep before the occurrence shift, which would likely have contributed to degraded performance. In addition, the airport controller’s schedule did not permit enough adaptation time, due to the requirement to sleep during the day in an attempt to be adequately rested for the night shift.“

The controller made an according entry into the tower log-book, however, did not assume this was a reportable incident. The supervisor of next day’s day shift checked the log-book entries, determined that the occurrence had been a reportable incident and invoked the relevant procedures.

Analysing supervision the TSB stated: „There was no supervisor on duty in the control tower after 2230, nor was one scheduled. Following the occurrence, the airport controller completed the balance of the shift, and was relieved by the regularly scheduled day shift controller the next morning.“ and continued later quoting the operations manual: „Employees are to inform their immediate supervisor or manager, as soon as possible, of any reportable occurrence. If the immediate supervisor or unit manager is not available, the ACC shift manager shall be informed...“ and concluded:

The purpose of removing the controller from operational duties is to allow management time to properly analyze the circumstances of an operating irregularity, and to take any action deemed appropriate to reinstate the involved controller. Removal from duty is not intended to be punitive or disciplinary in nature.

Management was not contacted about this occurrence before the end of the midnight shift. Neither controller considered this to be a hazardous situation or a reportable incident. A control tower logbook entry was made, indicating that a missed approach had been directed for an arriving aircraft. After reviewing the recorded information, the day control tower supervisor concluded that a reportable incident had occurred, and took subsequent action in accordance with NAV CANADA policy.

The TSB analysed: „The phraseology error that initiated the sequence of events of this incident was the call-sign/flight-number mix-up. The airport controller inadvertently mixed up the call signs / flight numbers when issuing the take-off clearance. As a result of the confusion and the resulting delay, there was



no longer sufficient time to safely depart WJA628 and to allow WJA2057 to land without creating a risk of collision. The controller did not immediately recognize this situation.“

The TSB continued that WJA-628 queried their departure route assignment: „The intent of that reply by the crew to the controller was to question which aircraft was meant to be cleared for take-off. However, the crew of WJA628 used vague, unclear wording in the attempt to alert the airport controller to the mistaken take-off-clearance wording. This lack of clarity extended the time before the controller realized the mistake. It was the statement by the flight crew of JZA269, that JZA269 was also on the runway, which made the controller realize that an error had been made. Since neither of the 2 aircraft on the runway commenced a take-off, and the error was almost immediately corrected, there was no risk of collision or loss of separation at that point in the sequence.“

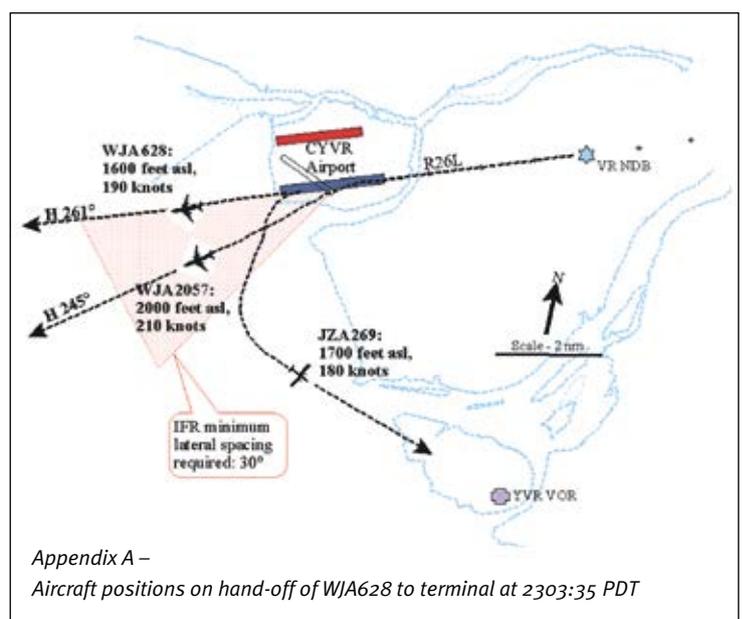
The TSB analysed: „There was no supervisor scheduled for duty in the control tower during the night shifts. It was only after the day-shift supervisor came on duty the next morning that the event was reviewed and almost immediately considered significant. An operating irregularity or loss-of-separation occurrence has the potential to affect an individual's performance in the immediate aftermath, and removal from duty may provide a period of stress relief for the individual. When a controller involved in an occurrence is not removed from duty, there is increased risk that the controller's performance may be degraded due to the stress associated with being involved in an occurrence.“

The TSB concluded the analysis stating the controller was experiencing the results of fatigue: „At any time when individuals are required to work during periods that are significantly in opposition to their normal circadian rhythm, fatigue and its management may become a factor. Trying to get adequate sleep when one's body is normally in a wakened state is a challenge. Air traffic control (ATC) personnel are given information on recognizing fatigue and given strate-

gies for minimizing its effects. However, it is not always possible for individuals to determine their fatigue level. The airport controller, as shown by the Fatigue Avoidance Scheduling Tool (FAST) analysis, was likely fatigued at the time of the occurrence. This probability of fatigue is consistent with the communication breakdowns observed in this occurrence, and likely also contributed to the breakdown in controller situational awareness. It is likely that the airport controller was experiencing the effects of fatigue at the time of the occurrence. Those effects would have made it more difficult for the airport controller to recognize the developing situation, and to take timely corrective action to ensure that IFR separation was maintained.“

Sequence of events (Graphics: TSB)

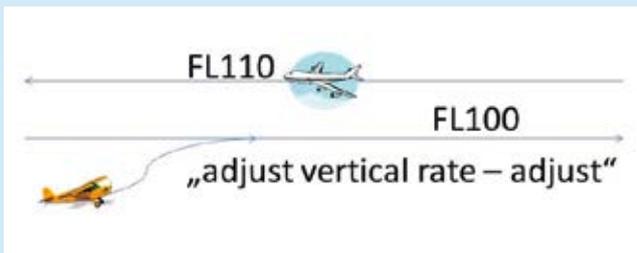
*Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von
© 2008-2013 by Aviation Herald*



Mit freundlicher Genehmigung der Vereinigung Cockpit veröffentlichen wir hier Informationen zur neuen TCAS-Version 7.1. Neue Luftfahrzeuge müssen seit März 2012 mit der neuen TCAS-Version ausgerüstet sein; bis Ende November 2015 muss auch die Umrüstung von älterem Fluggerät durchgeführt sein.

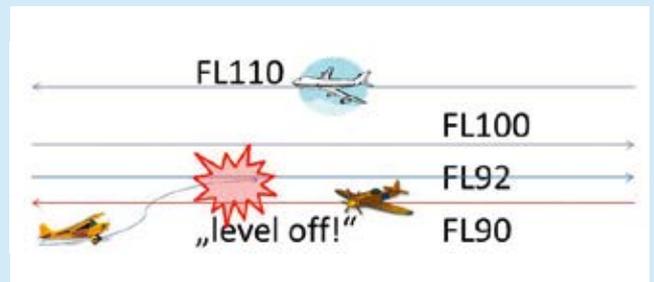
Lotsen und Piloten fordern seit Langem die verpflichtende Einführung von TCAS 7.1. Auch der „flugleiter“ berichtete schon vor einigen Jahren von den Defiziten der Version 7.0, die unter anderem zu dem tragischen Zusammenstoß über Überlingen 2002 beigetragen haben und auch im täglichen Betrieb immer wieder zu Missverständnissen auf Seiten der Flugzeugbesatzungen führen, wie auf eine TCAS-Resolution Advisory (kurz: RA) reagiert werden muss. Die Hintergründe werden von der Vereinigung Cockpit im Folgenden ausführlich erläutert, so dass weitere Ausführungen an dieser Stelle nicht notwendig sind.

Für die Lotsen unter unseren Lesern besonders interessant ist jedoch die Einführung einer neuen RA-Variante „Level Off“. Sie ersetzt die missverständliche RA „Adjust Vertical Speed – Adjust“. Diese RA war die einzige, bei der eine Besatzung allein anhand der akustischen Warnung des Systems nicht erkennen konnte, wie genau die Steig- oder Sinkrate angepasst werden musste. Zusätzlich war immer ein Blick auf die Instrumente erforderlich, die eine Sink- oder Steigrade (bis hin zur Rate „0“) vorgaben. Im täglichen Betrieb forderte TCAS 7.0 in den allermeisten Fällen allerdings lediglich eine Reduzierung der Rate; ein tatsächlicher Level-Off kam äußerst selten vor, so dass ein von einer solchen RA betroffenes Luftfahrzeug im Normalfall immer noch in die von der Flugsicherung zugewiesene Höhe stieg oder sank.



Die neue Variante „Level off, Level off“ sieht jedoch immer ein Beenden von Sink- oder Steigflug vor, und zwar ohne Rücksicht darauf, in welcher Höhe das Luftfahrzeug letztendlich „landet“.

Wir müssen also zukünftig davon ausgehen, dass von einer solchen RA betroffene Luftfahrzeuge zumindest kurzfristig in „krummen“ Höhen fliegen werden, bis eben die Besatzung das „Clear of Conflict“-Kommando erhält und zu ihrer ursprünglichen Freigabe zurückkehrt.



Je nachdem, wie schnell das „Clear of Conflict“-Kommando ertönt, kann es sogar sein, dass ein Luftfahrzeug noch gar nicht bei Rate „0“ angekommen ist und somit den Steig- oder Sinkflug ohne tatsächliche Unterbrechung fortsetzen kann.

Noch nicht ganz klar ist derzeit, ob Besatzungen „Level-Off“-RA über Sprechfunk an ATC melden werden: „XXX123, TCAS RA“. Die alte Variante musste nicht gemeldet werden, wenn kein Abweichen von der ATC-Freigabe erforderlich war. Laut Aussage von EUROCONTROL ist dies auch für die neue Variante nicht erforderlich. Dennoch könnte das kurzfristige Einnehmen einer anderen als der zugewiesenen Höhe schon als Abweichen von der Freigabe interpretiert werden. EUROCONTROL erwartet aber derzeit keine größeren Auswirkungen auf ATC. Zitat aus dem EUROCONTROL ACAS II Bulletin No 14: „However, the RA will not result in more frequent conflicts with third party aircraft than is experienced with the current version of TCAS.“

Den frommen Wunsch von EUROCONTROL in allen Ehren, aber wir raten Euch trotzdem: Rechnet zukünftig mit unangekündigten Level-Offs, und baut bei dem Plan, ein Luftfahrzeug in eine Höhe zwischen zwei anderen zu bugsieren, ausreichend Reserve ein. Wir bitten Euch außerdem, Erfahrungen mit dem neuen TCAS-Softwarestand über die üblichen Kanäle und Formulare zu dokumentieren, damit EUROCONTROLS (optimistische?) Annahme beizeiten be- oder widerlegt werden kann.

Level off, level off!?

Änderungen bei TCAS Version 7.1

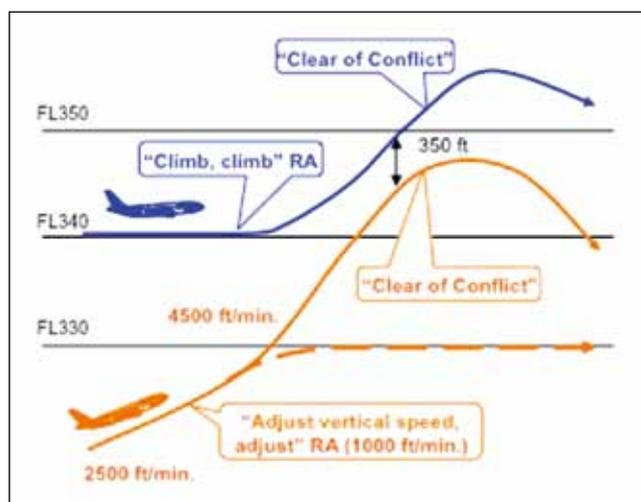
Quelle: VC Info 2/2013

Kürzlich im Simulator: Bei der Umschulung auf einen neuen Flugzeugtyp musste selbstverständlich auch ein TCAS-Manöver geflogen werden. Doch statt des gewohnten „Adjust vertical speed, adjust!“ kommt die Anweisung „Level off, level off!“. Ähnliche Verwunderung rief eine Resolution Advisory bei einem Kollegen hervor, die zuerst „climb, climb“ und im Anschluss dann „Level off, Level off“ lautet. Was ist hier los!

In unseren heutigen Flugzeugen ist überwiegend die TCAS Version 7.0 verbaut. Ihre Kommandos wie „climb, climb“, „descent“, „monitor vertical speed“ oder auch das mit bis zu 67 Prozent am häufigsten angewandte „adjust vertical speed, adjust!“ ist aus wiederkehrenden Simulatorereignissen wohlbekannt.

Leider nicht immer komplett bekannt ist die Antwort auf die Frage, wie man am besten auf eine „adjust vertical speed, adjust!“ (AVSA) Resolution Advisory (RA) reagiert. Es gab immer wieder Fälle, in denen auf eine AVSA RA mit einer erhöhten vertical rate reagiert wurde. Ebenso wurden mehrfach Level busts registriert, in denen Piloten ihrer AVSA RA folgten, statt den freigegebenen Level off zu fliegen.

Grundsätzlich sei hier erwähnt, dass eine AVSA RA immer eine Reduzierung der aktuellen vertical rate verlangt. Diese reduzierte vertical rate kann 2.000 ft/min, 1.000 ft/min, 500 ft/min oder 0 ft/min (Level off) betragen. Erfolgt die AVSA RA kurz vor dem geplanten Level off, muss dieser geflogen werden – er stellt schließlich eine Reduzierung der vertical rate dar.



Wolfgang Starke

AGs Air Traffic Services und
Airport and Ground Environment
wolfgang.starke@vcockpit.de

An dieser Stelle wird es ein wenig kompliziert, denn bisher waren wir Piloten es gewohnt, jede vorherige ATC-Freigabe auszublenden, solange unser TCAS Anweisungen gibt. Bei der AVSA RA sollen wir nun wieder an unsere Freigaben denken? Aufgrund dieser Unsicherheit und dem Fakt, dass man unter dem Wort „adjust“ nicht zwangsweise „reduce“ versteht, wurde die AVSA RA aus der Logik von TCAS Version 7.1 entfernt. An ihre Stelle tritt die im Einleitungssatz erwähnte „Level off, Level off“ RA.

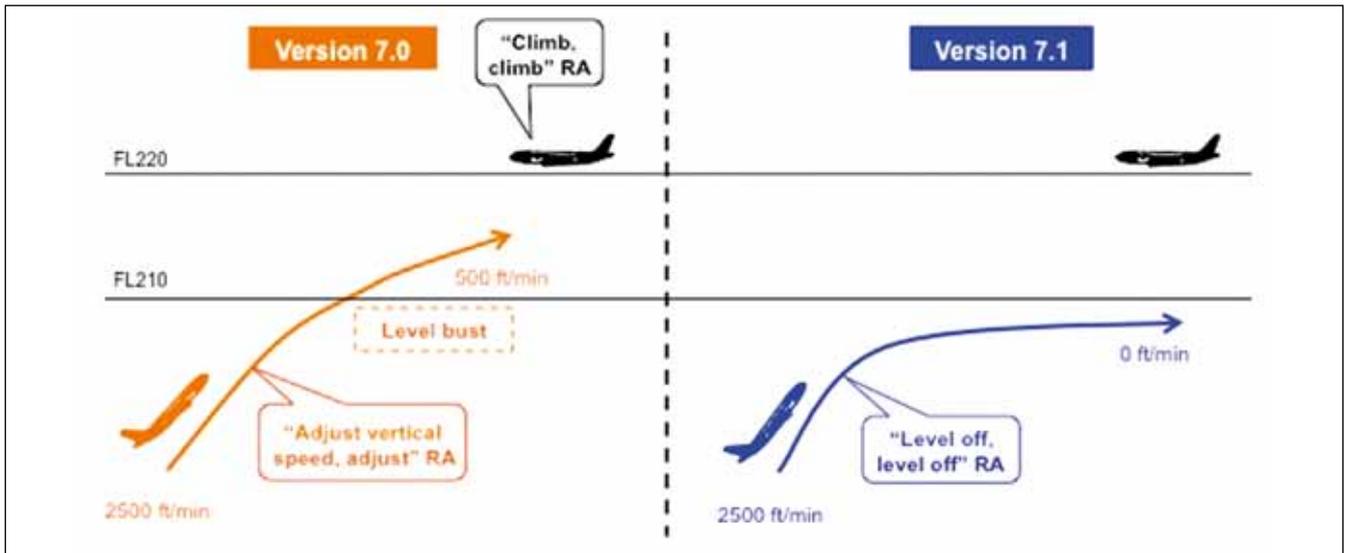
An die Stelle der „adjust vertical speed, adjust!“ (AVSA) Resolution Advisory (RA) tritt die „Level off, Level off“ RA.

Die neue RA hat zwei wesentliche Vorteile. Zum einen ist das Kommando „Level off“ vollkommen selbsterklärend und intuitiv, zum anderen wurde mit dem Kommando „Level off“ die Gefahr von Level busts gebannt. In Folge dieser RA wird die vertical rate auf 0 ft/min reduziert, also ein Level off geflogen.

Was ist zu tun wenn das Flugzeug uns „Level off“ sagt? Es muss unverzüglich ein Level off geflogen werden! Das heißt, der Steig- oder Sinkflug wird nicht bis zum nächsten Standard flight level weitergeführt, sondern es wird sofort in der aktuellen Non-Standard Flughöhe ein Level off geflogen. Unter „unverzüglich“ versteht man in diesem Zusammenhang kein abruptes Flugmanöver. Es muss innerhalb von fünf Sekunden, wie in den TCAS Design Limits beschrieben, ein Flugmanöver eingeleitet werden.

Ebenfalls neu in TCAS Version 7.1 ist eine verbesserte Reversal Logic. Die bisherige Version 7.0 erkannte stellenweise nicht, wenn beide Flugzeuge in die gleiche Richtung ausweichen. Im Besonderen war dies der Fall, wenn beide Flugzeuge im Abstand von 100 Fuß zueinander blieben. TCAS Version 7.1 erkennt, wenn das andere Flugzeug nicht seiner RA folgt oder die eigene RA nicht zu einer ausreichenden Lösung des Konfliktes führt. In einem solchen Fall generiert TCAS Version 7.1 eine Reversal RA („climb, climb now“ oder „descent, descent now“).





Beide TCAS Versionen sind kompatibel zueinander. Alle neu ausgelieferten Flugzeuge müssen seit dem 1. März 2012 über TCAS Version 7.1 verfügen, wenn sie im europäischen Luftraum fliegen sollen. Alle bestehenden Flugzeuge mit TCAS Version 7.0 müssen bis spätestens zum 1. Dezember 2015 aufgerüstet werden.

Piloten sollten im Training die neue RA „level off, level off“ kennenlernen und verstehen, dass auf diese RA ein sofortiger Level off geflogen werden muss. Da dieser Level off nicht der ATCFreigabe zum Steig- oder Sinkflug entspricht bzw. davon abweicht, muss die RA an ATC mit den Worten „call-sign, TCAS RA“ gemeldet werden.

Die neue RA hat zwei wesentliche Vorteile. Zum einen ist das Kommando „Level off“ vollkommen selbsterklärend und intuitiv, zum anderen wurde mit dem Kommando „Level off“ die Gefahr von Level busts gebannt.

An den Anzeigen von TCAS ändert sich durch die neue Version nichts. Hier ist keinerlei weiteres Training notwendig.

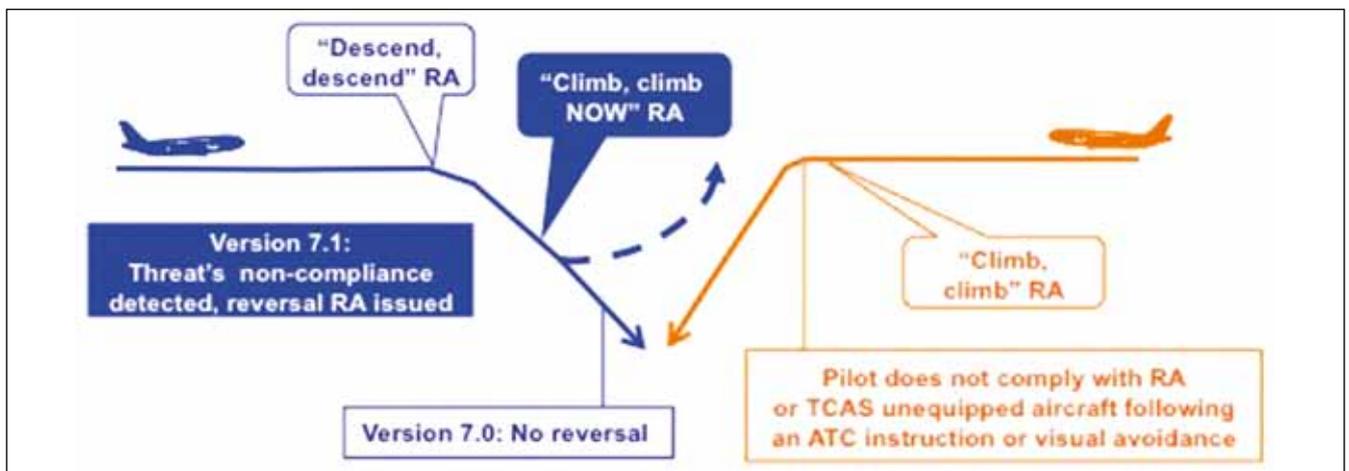
Weitere Informationen hierzu findet man auf der Homepage von Eurocontrol:

http://www.eurocontrol.int/msa/public/standard_page/ACAS_Bulletins_Safety_Messages.html

http://www.eurocontrol.int/msa/public/standard_page/TCAS71.html

http://www.eurocontrol.int/msa/gallery/content/public/documents/ACAS_bulletin_14.pdf

von Wolfgang Starke



Katechismus

Es nervte einfach. Und machte am Ende den Ausstieg aus der Fliegerei einfacher; wobei ich in der Summe meine seinerzeitige Berufsentscheidung nicht bereue.

Berufsbegleitendes, nervendes Muss für Verkehrspiloten: zweimal jährlich die Checks für's LBA als Nachweis, dass grundlegende Systemausfälle und der Umgang mit den Verfahren dafür ausreichend beherrscht werden. Motor-, Hydraulik, Elekrikausfälle, Feuer an Bord und mehr sind zu covern. Und abstürzen sollte man bei den Ablenkungen tunlichst auch nicht. Der Prüfer (gleich Instruktor gleich Lehrer) ist je nach Gemütslage des Probanden hierbei Feind oder besserwissender Kollege. Bestenfalls besserwissend – denn oft wird fliegerischer Verstand ersetzt durch „Lehrmeinungen“, denen sklavisch zu folgen ist. Und das lassen die Besitzer absoluter Wahrheiten einen spüren. Folgt man denen nicht, kann das Anlass zu unschönen Diskussionen sein. Für Copiloten sowieso, aber durchaus auch für gestandene Kapitäne. Schlimmstenfalls kann man durchfallen, bekommt ein Sternchen in der fliegerischen Akte und muss den Check nochmal machen.

Dazu zweimal jährlich die sogenannten Refresher im Simulator. Oft genug konnte man dort Sinnvolles lernen. Oft genug aber durchaus nicht immer.

Letztendlich war die Aufgabe gestellt, Struktur in die Bearbeitung einigermaßen exotischer Fehlerkombinationen zu bringen und dann als Standardverfahren abzuhaken und sicher zu landen. So weit so gut.

So manche dieser involvierten Ausbilder gereichen dabei nicht unbedingt als Vorbild. Was sie jedenfalls können, ist das Herunterbeten der jeweils gültigen Verfahren. Man lese bitte genau: „jeweils gültig“! Die ändern sich nämlich alle Nase lang. Was gestern noch richtig war, kann morgen schon falsch sein und als gefährlich bewertet werden. Eigener Interpretationsspielraum darüber, was noch sicher oder aber schon unsicher ist, steht weder dem Prüfer noch dem Probanden zu. Dafür ist das Netz der Verfahren und Vorschriften zu eng gestrickt. Was, wie jeder weiss, der sich in „echter“ Luft, also mit einem richtigen Flugzeug in verantwortlicher Position befindet, nicht alle denkbaren Fälle abdeckt. Dieser Gedanke aber existiert im Simulator nicht.

Auch und eben dann nicht, wenn man als Co oder Cpt. auf einem Checkflug unterwegs ist. Aber man tut dort tunlichst so, als wäre es nicht so und macht die haarsträubendsten Dinge, hält den Verkehr auf, stellt sinnleere Fragen an den Lotsen (s.o.). Hält sich an die „Standard Verfahren“.

Ich weiss, dass die meisten meiner Leser hier sofort verständnisvoll nicken...

Die Parallele zum Pfarrer ist da nicht weit hergeholt! Der Papst verfügt über die Interpretationshoheit, die ganze Kirchenhierarchie abwärts bis zum Pfarrer hat das nachzuplappern, was von oben kommt. Wiki sagt zur Definition Katechismus: „Handbuch der Unterweisung in den Grundfragen des Glaubens“. Bravo!

Ähnlich läuft es in der Politik und meist auch in anderen Bereichen der Wirtschaft.

Dito in der Fliegerei: hier plappert eben der Instruktor-Prüfer-Checker das nach, was gerade mainstream ist und hat auch qua Amt die Macht, dies durchzusetzen.

Bestenfalls gegen besseres Wissen – aber er tut es eben.

Für Cpt. Blunt war das nie eine erstrebenswerte Funktion. Lieber das Feuer löschen an der Front unter der Gefahr, sich die Finger zu verbrennen...

Beispiel: Arrival Frankfurt 07 im Herbst mit CAT II. Morgens auf der APPR-Frequenz querab zum Platz verkündet der Lotse „weather improved, we are landing CAT I now“. Alle Mithörer sind froh: kürzerer Anflug, schneller zu Hause. Break.

Eine noch sehr jung klingende Frauenstimme auf der Frequenz: „LH... request

CAT II approach“. Hä? Kollektiver Unglauben über das Gehörte. Der Lotse fragt nach und weist darauf hin, dass er doch eben gesagt habe, dass jetzt CAT I möglich sei!

Antwort nun von einer Männerstimme: „Ja, aber auf der ATIS heisst es „CAT II“...

Ohne Worte. Ende Beispiel.

Ist Ihnen klar, was da im Cockpit los war???

Wie habe ich Besserwisser gehasst! Speziell die in Stabsstellen quasi beamteten neunmalklugen frontfernen Helden, denen die Untergebenen nachzuschwätzen hatten.

Als Co waren das einzelne Kapitäne, später als Kapitän waren es einzelne Kapitäne oder Copiloten, die der Meinung waren, dass bestangepasstes Nachschwätzen von Weisheiten „von oben“ erstens richtig und zweitens vor Ort in richtiger Luft unbedingt lebensverlängernd und deswegen „alternativlos“ sein müssten.

Oh Mann- zumindest anstrengend war das. Oft genug.

Ob es im dienstlichen Bereich der Lotsen anders zugeht? Ich glaube (sic!) eher nicht. Eigenes Denken und eigene Interpretation wird auch hier wohl nicht gern gesehen.

Wenn ich höre, dass eine minimale Unterschreitung der Separation beim Endanflug zum Eintrag in die Personalakte führen kann, bestätigt das meinen Glauben.

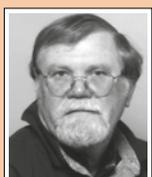
Lesen Sie im nächsten Beitrag, was ich von „Standardisierung“ halte und seien Sie alle vor dem Schirm herzlich gegrüsst.

Cpt. Blunt

Zwar wurde der Artikel bereits vor geraumer Zeit verfasst, musste jedoch aus Aktualitätsgründen auf diese Ausgabe verschoben werden. Dennoch ist das Thema weiterhin aktuell und gerne berichten wir über die weiteren Hintergründe des „CDA“

Vom „Continuous Descent Approach“ zum „Tailored Arrival“

In Zeiten von hohen Treibstoffpreisen und einem verstärkten Umweltbewusstsein kommen die sogenannten „Continuous Descent Approaches“ zu neuen Ehren. Dabei scheinen die Australier die größten Fortschritte gemacht zu haben.



von
Werner
Fischbach

Eigentlich sind die „Continuous Descent Approaches (CDAs)“ nichts Neues. Die Grundidee dabei ist, anfliegende Flugzeuge mit einem möglichst kontinuierlichen Sinkflug auf's ILS zu führen. Denn das spart auf der einen Seite Sprit und erzeugt, da auf der berühmte „One Mile straight and Level“ (steht heute noch in der BA-FVK unter der Ziffer 466.5) verzichtet wird, weniger Lärm als ein

konventioneller Anflug.

Als der CDA so Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts in Stuttgart (damals gab es noch eine Anflugkontrollstelle vor Ort) eingeführt wurde, da ging es primär ums Spritsparen (was ja auch irgendwie etwas mit Umweltschutz zu tun hat). Und es war ein Verfahren, das den Controllern ihre Flexibilität erhielt. „Continuous Descent Approaches“ konnten zwar von den Piloten beantragt werden, aber wenn's von der Verkehrslage her nicht passte, dann wurde ganz normale Radarführung angewendet. Mit anderen Worten: es gab keinen Anspruch auf einen CDA. Auf der anderen Seite konnten die Controller entsprechend der Verkehrslage flexibel reagieren und die anfliegenden Besatzungen fragen, ob sie einen CDA annehmen wollten. Wobei ihnen die Antwort einer Pan Am – Besatzung noch gut in Erinnerung geblieben ist. „I don't know what that is, but I accept it“. Well, that was the Clipper!

„Continuous Descent Approaches“ in Europa

Inzwischen erleben die „Continuous Descent Approaches“ wieder eine Renaissance. So wurde in Frankfurt von Umweltschutzgruppen immer wieder die Einführung des CDAs gefordert, weil sie sich wohl – insbesondere während der Nachtstunden – weniger Lärm von anfliegenden Luftfahrzeugen versprochen. Dabei verwiesen sie immer wieder auf den Flughafen London-Heathrow und fragten, weshalb in Frankfurt nicht möglich wäre, was in London schon längst praktiziert werde. Dabei gab es in London noch nie ein besonderes CDA-Verfahren. Vielmehr ist der Grund, weshalb dort die An-

flüge in den meisten Fällen mit einem kontinuierlichen Sinkflug enden, der Luftraumstruktur in der London TMA geschuldet („Tunnels in the Sky“). Wer allerdings aus der „falschen“ Richtung kommt, der muss sich in London schon mal auf eine größere Sightseeingtour einrichten.

Irgendwann konnte die DFS offensichtlich dem Druck der Umweltschützer nicht mehr standhalten und so wurde der „Continuous Descent Approach“ eingeführt. Dieser Anflug wurde für alle Flüge ab 23 Uhr verbindlich vorgeschrieben und erwies sich als nicht besonders erfolgreich. Der CDA begann aus FL70 in einer Entfernung von 18 Seemeilen, wobei alle Luftfahrzeuge über zwei, 18 Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernten Waypoints geführt werden mussten. Danach durften keine Geschwindigkeitsanweisungen mehr erteilt werden. Da Luftfahrzeuge nicht nur unterschiedliche Leistungsdaten aufweisen, sondern ihre Besatzungen auch noch unterschiedliche „Company-Regulations“ zu beachten haben, war leicht einzusehen, dass dieses Verfahren weder ordentlich durchdacht war, noch dass es sich als besonders sinnvoll erweisen würde. Und wer genau unter dem nun vorgeschriebenen Verfahren wohnte, der wurde nicht mit weniger, sondern mit mehr Fluglärm beglückt. Die GdF hat dieses Verfahren denn auch heftig kritisiert. Mit Erfolg, denn der CDA wurde modifiziert und nun können die Approachcontroller ein etwas flexibleres Verfahren anwenden.

Inzwischen hat auch Eurocontrol den Charme des „Continuous Descent Approaches“ entdeckt und sieht darin einen Beitrag zum Umweltschutz. So laufen die entsprechenden Programme denn auch nicht unter dem Kapitel „Procedures“, sondern unter „Environment“. An den Flughäfen von Manchester, Stockholm und Bukarest sind inzwischen entsprechende Versuche angelaufen. Über die Ergebnisse wird zu einem späteren Zeitpunkt zu berichten sein.

„Tailored Arrivals“ in Australien

Doch inzwischen geht es nicht nur ums Spritsparen und um Lärmreduzierung, sondern um die Frage, wie man den „Durchsatz“ von Flugzeugen an einem Flughafen optimieren und die vorhandenen Kapazitäten besser nutzen kann. Mit einer zeitgenauen „Ablieferung“ eines Flugzeugs von der Flugsicherung an den Flughafen (und von dort wieder an die Flugsicherung) ließe sich die Bodenabfertigung der Flugzeu-

ge optimieren. Das erfordert natürlich einen verbesserten Datenaustausch zwischen den Flughäfen und der Flugsicherung. Für die Flugsicherung gilt es dabei die Frage zu lösen, wie sie ankommende Luftfahrzeuge möglichst „zeitgenau“ an den Flughafen abliefern kann (für abfliegende Luftfahrzeuge stellt sich das Problem in ähnlicher Weise für die Flughafengesellschaft).

Der australische Flugsicherungsdienstleister Airservices Australia setzte dabei von vorne herein auf die Anwendung von CDAs, die auf dem fünften Kontinent übrigens als „Continuous Descent Arrival“ bezeichnet werden. Dabei wollten die Australier den CDA nicht erst ab FL70 (oder einer ähnlichen Höhe) beginnen lassen, sondern möglichst schon mit dem Verlassen der Reiseflughöhe. Also in FL 350, 370 oder möglicherweise noch höher.

Dies konnte jedoch nur durch eine verbesserte Koordination zwischen den Bodenstellen und dem Cockpit erreicht werden. Sehr schnell wurde mit Begriffen wie „data sharing“, „cooperative/collaborate decision making“ und „4-D trajectory management“ hantiert. Begriffe, die bereits in Europa (unter anderem beim Institut für Flugführung der DLR in Braunschweig) in den achtziger Jahren die Workshops über zukünftige Flugsicherungsverfahren und –systeme beherrschten. In Australien war man bereit, Nägel mit Köpfen zu machen und entwickelte das Konzept der „Tailored Approaches (TA)“, das vom Konsortium „Air Traffic Alliance“ (EADS/Thales/Airbus), Boeing, Airservices Australia und von Qantas getragen wurde.

Das Prinzip hört sich zunächst einfach an, aber es erfordert eine kontinuierliche Koordination zwischen den Boden- und Bordsystemen. Und natürlich geht es auch nicht ohne eine entsprechende Ausrüstung sowohl bei der Flugsicherung als auch an Bord der betreffenden Flugzeuge. Um ein Flugzeug punkt- und zeitgenau an einem bestimmten Punkt abzuliefern, wird am Boden die erforderliche Flugbahn inklusive der Sinkflugrate und der zu fliegenden Geschwindigkeit errechnet und dann über einen Datalink an den „Flight Management Computer (FMC)“ übertragen. Die Position des Flug-

zeugs sowie die an Bord ermittelten Daten hinsichtlich Windstärke und –richtung werden in Realzeit vom FMC über ADS übertragen, so dass die Bodenrechner entsprechende Korrekturen in Realzeit ins Cockpit übermitteln können.

Das Besondere daran ist, dass die Controller nicht nur zum reinen Überwacher des Fluges werden, sondern dass sie jederzeit eingreifen und alternative Freigaben erteilen können. Denn schließlich kann es ja sein, dass anderer Verkehr einen „Level Off“ verlangt oder die Towercontroller sich gezwungen sehen, die Betriebspiste zu wechseln. Und schließlich bevölkern ja nicht nur FMS- und RNAV-ausgerüstete Flugzeuge den australischen Luftraum, die ebenfalls in eine Anflugreihenfolge gebracht werden müssen. Mit anderen Worten – für die Controller ergeben sich, glaubt man den Ausführungen von Airservices Australia, keine besonderen Veränderungen.

Die erste Phase der TA-Versuche begann bereits 2004 mit Flügen, die mit B747-400 der Qantas von Singapore nach Sydney und Melbourne durchgeführt wurden. Später beteiligten sich auch A330, die von Qantas zwischen Perth, Melbourne und Sydney eingesetzt werden. Der erste „Tailored Arrival“ wurde am 7. April 2004 von einer B747 durchgeführt, die von Singapore nach Melbourne unterwegs war. Die B747 hatte ihren Sinkflug in FL390 begonnen und überflog das „Approach Fix“ BOLINDA zwei Sekunden früher als errechnet. Die zweite Phase der TA-Versuche begann am 20. Juni 2005 mit einem A330, der als QFA 648 von Perth nach Melbourne unterwegs war.

Die endgültigen Ergebnisse sind noch nicht veröffentlicht worden. Doch eines kann man jetzt schon feststellen – unabhängig von den Ergebnissen wurde in Australien ein Weg eingeschlagen, den die Flugsicherungsdienstleister in anderen Teilen der Welt nicht einfach ignorieren können. Dabei wird nicht alles eins zu eins übertragen werden können. Ganz einfach, weil der Luftraum über Europa und über Nordamerika viel dichter befliegen ist und wesentlich mehr Flughäfen in unmittelbarer Nachbarschaft liegen.



Same, same, but different



As Controllers here should not have trouble with understanding and to enable our colleagues in Asmara to read this essay as well, I am writing it in English.

The way to the picture

Normally I don't travel the world to visit colleagues and get "ATC-pictures" of exotic places. But this one was special and here is the story: Eritrea is definitely worth a visit and this is what I did for the second time during my vacation in March. Talking to a friend in Asmara (the capital) about my profession in Germany, he came up with the idea of arranging an appointment with one of his friends, who is the CEO of Eritrean Airlines. When we met this guy, we had an interesting talk about politics in general and (economical) development in Eritrean aviation and finally he called another friend who is the chief of the civil aviation authority. So this is how I met -after a short discussion with airport security- Berhane Zemicael, who is a Senior Controller in Asmara Tower. He was as pleased as I was about the opportunity to have colleagues from far away and to show them around.

Tour up the Tower

So we entered the Tower building, which looks quite similar to some smaller ones here in Europe, and climbed it floor by floor, section by section. Basically, every floor gives room to another branch of the "ATC-chain":

First is the MET room, where the automated weather data from different stations within the country but also from abroad need to be transferred from computer standard format to the paper record sheet and are passed on to the appropriate working positions.

Next one is the AFTN floor where all the AFTN messages are received, reviewed and processed to the station where relevant. This floor also contains the social and rest room where the staff can spend their breaks during a shift.

Next staircase up is the "OPS room" of Area and Approach control, fully equipped with several modern digital radio sets – it is somehow funny to hear the familiar jabbering of transmissions gone wrong on the same emergency frequency as at home – 121,5. Here is the first time to see Flight plans which are exchanged with other stations manually and written down on: Surprise, long paper strips as we used them in DFS some years ago. Same details, same abbreviations.

All working positions (Area, Approach and Tower) are ready and able all times to take over the others responsibilities including all frequencies ready on several contingency radio sets on every single working position with only one push of a button, literally a mouse click on a computer screen. Admittedly, in a case like that the paper strips would still have to be brought physically, but when I compare with our constant fiddling with different substitution systems and trial-and-error-learning about contingency working positions and their combinations, well...

And now, finally we reach the core of it all: the Tower cockpit! Here we find a young guy (working single manned operation, if you want to put it that way) who is a little underworked as there is nearly no traffic during daytime in Asmara. But like this we have time to talk about procedures, systems and working conditions.

Some facts

In Eritrea you find Asmara the biggest ATC-facility with a similar structure of working positions as we know it from Europe: Tower (TWR), Approach (APP), Area control (ACC) and furthermore individual positions for Meteorological service and AFTN handling (the only one missing is a supervisor desk as their supervisor is just present if and where needed). Yes, there is a fully automated AFTN-system –via satellite- for the exchange of different data as Flight plans, Meteorological reports and airport status information with thirteen (sic!) other African countries like for example Egypt, Sudan and Ethiopia.

The airport itself consists of two apron areas, the runway (07/25) and only two taxiways, situated halfway down the runway and at the end of it, so backtrack is daily procedure here. As traffic counts are quite low there is no real problem with conventional procedures and the corresponding spacing on final. As the main landing direction is 07 and low visibility conditions are practically non-existent over the year, there is only one ILS installed. This ILS -big surprise- has been built and maintained by THALES from Germany. And next surprise already coming, I learn that Flight calibration is done by the German FCS Flight Calibration Service! So from time to time one of the aircrafts well known to all Approach controllers here in Germany as "FCK..." (Flight Checker) leaves for a long trip to East Africa to make sure the calibration minima of the local aviation systems are still met there.

Up on the Tower we found a situation which is very similar to European conditions; Flight plans on Paper strips with the usual information. Just in difference to us the Eritreans note the Number of persons on board regularly for every aircraft; saying, it's quickly done during normal operation but saving important seconds in a distress situation – sounds practical to me.

All over Eritrea there are several more small aerodromes and airfields with only Tower control, but they all, as the whole system does, follow ICAO regulations, checked and confirmed regularly. Controllers get their basic training including the basic license in other African countries like Egypt and Ethiopia or sometimes in Saudi Arabia or Katar. Only the final parts of the training are conducted in the small training center and of course on board in Asmara.

Résumé

Working conditions and shift times are somewhat comparable to ours: all positions are single manned operated and in the facility there is one supervisor at a time on duty, but, as mentioned above, he is not supervising in a manner of checking people but overlooking and helping if necessary. One shift is eight hours long and a controller works four days in a row with only one following day off duty.

All in all my impression was that the colleagues whom I met are quite satisfied with their jobs and their working sur-

roundings. They do, as I guess most controllers do originally, like the profession as it is and understand themselves as one part of the whole ATC-System. This description seems to be a normal one in our understanding, but one should keep in mind that we are talking about a tiny small independent country, situated at the Horn of Africa next to unfamiliar states like Djibouti, Sudan and Somalia. First of all, this region is, in European understanding, famous for incredibly poor states with unstable and corrupt regimes, which are unable to fight piracy or other criminal structures sufficiently. We hear news about civil war or big famines, but no reports about this slowly but constantly developing country. Eritrea is not only able to keep up and even extend its infrastructure, but also sticks to its politics of emphasizing public services and a high level of quality as well as safety standards.

Obviously Air Traffic Control functions more or less the same way around the world but still the differences are clear to be seen and they should be taken as a good opportunity to learn from each other – and that counts for both directions!

Sabrina Leitzbach

Skyguide bildet angehende schwedische Flugverkehrsleiter in der Schweiz aus



Skyguide wird ab Oktober dieses Jahres angehende schwedische Flugverkehrsleiter in ihrem Training Center in Wangen bei Dübendorf ausbilden. Die Grundausbildung (Initial Training) beginnt am 7. Oktober und dauert bis Ende August 2014. Skyguide konnte diese künftigen Lotsen durch eine bestehende Kooperation mit der schwedischen ACR Aviation Capacity Resources AB für die Ausbildung in der Schweiz gewinnen.

Kooperation mit Aviation Capacity Resources AB (ACR)

Seit Mai 2011 kooperiert skyguide durch skyguide ANS solutions mit der schwedischen Flugsicherungsanbieterin Aviation Capacity Resources AB (ACR) mit Sitz in Stockholm. ACR ist in dem seit 2010 liberalisierten schwedischen Markt wie auch international tätig und für die Flugsicherung auf den Flughäfen von Örebro, Vasteras, Växjö/Småland und Trollhättan Vänersborg verantwortlich. Zudem konnte ACR Anfang Mai dieses Jahres ein Konsortium aus fünf weiteren Flughäfen für seine Dienstleistungen gewinnen.

Überzeugendes Gesamtpaket an Dienstleistungen von skyguide

Skyguide konnte ACR mit einem breiten Portfolio an Dienstleistungen, unter denen die Ausbildung nur ein Element darstellt, überzeugen. Für den Ausbildungsplatz Dübendorf spricht das skyguide Training Center mit einer State-of-the-art-Infrastruktur, einem erfahrenen Ausbilder-Team und verschiedenen weiteren internationalen Kunden.

Für ACR CEO Wilhelm Wohlfahrt ist das Gesamtangebot von skyguide ANS solutions ausschlaggebend für den Entscheid zugunsten von skyguide gewesen: „Skyguide kann uns nicht nur bei der Ausbildung sondern auch auf weiteren Gebieten mit ihrer Expertise unterstützen. Zudem ist das Training Center der skyguide eines der modernsten in Europa.“

Skyguide CEO Daniel Weder äussert sich über die erfolgreiche Kooperation sehr zufrieden: „Der Zuschlag von ACR ist ein grosser Vertrauensbeweis und bestätigt unsere Bemühungen für den Ausbildungsstandort Schweiz und unser Angebot an Flugsicherungsdienstleistungen.“

IFATCA/Eurocontrol Expert Prosecutor

Lehrgang, 09.-12. April 2013, Luxembourg



von
Sebastian
Däunert

Im modernen Safety Management hat sich in den letzten Jahren der systemische Ansatz bei der Vorfalldurchforschung durchgesetzt. Man forscht nicht mehr nach dem Versagen des Einzelnen, sondern nach der dahinter liegenden Ursache im System. Folglich ist das Safety Management von der Kenntnis von Missständen und dem ständigen Dialog mit den arbeitenden Lotsen/PK/FDB abhängig.

Diese Informationen werden aber nur dann frei zugänglich, wenn im Gegenzug niemand für Arbeitsfehler bestraft wird. Dieser Ansatz hat sich zunächst als sogenannte „No Blame Culture“ etabliert.

Auf der anderen Seite steht jedoch die Justiz, die in einem schwerwiegenden Fall das Ereignis juristisch bewerten muss. Im Allgemeinen können sich Juristen dabei nur an gedruckten Vorschriften orientieren, kennen aber nicht zwingend die Arbeitsweisen und die Entscheidungswege oder die „best practice“.

Das könnte im schlimmsten Fall dazu führen, dass eine „gute Entscheidung“, die aber nicht regelkonform war, bestraft wird, oder dass Lotsen und Piloten Arbeitsfehler aus Angst vor juristischen Konsequenzen nicht mehr melden. Der Verlust für die Safety wäre immens.

Wie bringt man nun diese beiden Seiten so zusammen, dass für beide etwas Gutes herauskommt (Bridging the Gap)?



→ Vorbereitungskurs am 09.04.2013

Die Antwort könnte „Just Culture“ heißen. Eurocontrol und IFATCA definieren diese wie folgt (diese Definition wurde auch von der EU übernommen in der *Performance Regulation EC 691/2010*):

“A Culture where front line operators are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but where gross negligence, wilful violations and destructive acts are not tolerated.”

Das bedeutet, dass Arbeitsfehler nicht „bestraft“ werden, absichtliches Fehlverhalten aber schon Konsequenzen haben soll. Die Frage die sich dabei stellt: „Who gets to draw the line?“ Also, wer entscheidet, was „gut“ und „böse“ ist. Dies ist zwar primär die Aufgabe der Gesetzgeber und Gerichte. Aber haben diese im Einzelfall die notwendige Expertise um festzustellen, ob nicht ein „Fehlverhalten“ systemisch bedingt ist, unter Umständen sogar schlimmeres verhindert, oder sich allgemein etabliert hat?

Daraus wurde die Idee geboren einen Expertenpool zu schaffen, auf den Staatsanwälte und Gerichte im Bedarfsfall zugreifen können, die „Prosecutor Experts“.

Die ersten sechs dieser künftigen Experten wurden in einem Auswahlverfahren ausgesucht, je ein Lotse aus Belgien, Spanien, Italien, England, Schweiz und Deutschland. Dabei wurde darauf geachtet, dass Erfahrungen im Safety Management vorhanden sind und nach Möglichkeit auch juristische Kenntnisse.

Am 09. April fand zunächst ein Vorbereitungstag statt. Hier wurde die Gruppe einander vorgestellt und die Ziele des Lehrgangs erklärt. Das Thema „Just Culture“ wurde in mehreren Vorträgen und Übungen noch einmal erarbeitet. Der Vorbereitungstag war „intern“, d.h. neben den sechs Kandidaten waren nur Kollegen aus der Kursvorbereitung anwesend. Die Veranstaltung wurde von Marc Baumgartner (IFATCA) geleitet.

Am 10. April begann der eigentliche Kurs. Der Teilnehmerkreis wurde nun deutlich größer. Die Leitung teilten sich Toni Licu (Eurocontrol) und Marc Baumgartner (IFATCA).

Ab diesem Tag nahmen nun auch weitere Kollegen teil: Unter anderem mehrere Staatsanwälte und Richter (darunter aus Zürich, Savona, Turin, Rom, Niederlande, England und Schweiz), ein Mitglied des Executive Boards von Skyguide, Professor Hollnagel von der Universität Kopenhagen und Anthony Smoker von der Universität Lund (Lehrstuhl Sidney Dekker).

Das Leitmotiv: „Bridging the gap“.

Am ersten Tag wurde Just Culture in mehreren Vorträgen erläutert. Hierbei ging es darum, der juristischen Seite unsere Safety Kultur zu erklären und näher zu bringen. Warum wollen wir nicht bestrafen? Weil wir aus Vorfällen lernen wollen, um die Sicherheit zu verbessern und dies nur mit Hilfe einer offenen Meldekultur können. Wo sehen wir die Linie zwischen gut und böse?

Am zweiten Tag erläuterten die Juristen ihre Sichtweisen und Probleme. Der Federal Prosecutor der Niederlande gab Einblicke in seine Tätigkeit. Der Richter und die Staatsanwältin von Turin präsentierten Fallbeispiele. Unter anderem wurde der „Cagliari Fall“ gezeigt, der viel Diskussion auslöste. Ein Ambulance Flight hatte einen Visual Approach nach Cagliari angefordert. Der Lotse hatte gefragt, ob sich der Pilot auskennt und dann den Anflug genehmigt. „Zu weit entfernt“ befand die Staatsanwaltschaft und klagte den Lotsen wegen grober Fahrlässigkeit an. Der Vortrag löste intensive Diskussionen aus, zeigte aber eben auch die Lücke in der Sichtweise zwischen Justiz und Operativer Seite.

Sehr interessant war auch ein Vortrag des Mitgliedes des Executive Boards von Skyguide, der zum Zeitpunkt des Überlingen Unfalls der stellvertretende CEO war. Hier wurden die Abläufe und die Zwänge deutlich, die im Umfeld einer solchen Katastrophe vorhanden sind.

Weitere Fallbeispiele wurden von den Staatsanwälten aus England und den Niederlanden vorgetragen.

Insgesamt erhielten wir einen guten Eindruck zu den verschiedenen Ansätzen in den einzelnen Ländern. Gleichzeitig vermittelten wir aber auch der Justiz unser Anliegen einer Lernkultur, welche die Sicherheit verbessern soll.

Am letzten Tag gab es dann eine praktische Übung. Mein Kollege aus England und ich sollten eine Staatsanwaltschaft, be-

stehend aus den Staatsanwälten von Turin und Rom in einem fiktiven Vorfall beraten, damit diese entscheiden konnten, ob ein Ermittlungsverfahren eingeleitet werden soll oder nicht.

Uns gelang es, die Staatsanwälte in diesem Fall zu überzeugen kein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Es sollte jedoch nicht missverstanden werden, dass es unsere Aufgabe als Prosecutor Experts sei, Strafverfahren unter allen Umständen zu verhindern. Vielmehr sollen wir die Hintergründe und Betriebsabläufe erläutern, wo zum Beispiel, trotz Abweichung von gültigen Verfahren, etwas aus betrieblicher Sicht Sinn gemacht hat und richtig war. Was „Standard Operating Practice“ ist. Warum Entscheidungen getroffen wurden und warum Sie aus Lotsensicht Sinn gemacht haben. All dies unter Berücksichtigung der Just Culture.

Ein Feedback aus der Übung war, dass Staatsanwälte natürlich primär Juristen sind und nicht Fluglotsen oder Piloten. Um gute Entscheidungen treffen zu können, wollen Sie die Abläufe so erklärt bekommen, dass sie diese verstehen.

Nach diesem Lehrgang sind wir natürlich noch keine fertig ausgebildeten Prosecutor Experts. Es gibt noch viel zu lernen. Aus diesem Grund waren alle Teilnehmer der Ansicht, dass es weitere Schulungen geben sollte und das Erlernte weiter gefestigt werden soll.

Auch wenn die Idee der Prosecutor Experts sicher noch in den Kinderschuhen steckt, und natürlich auch noch geklärt werden muss, welche Gerichte wie auf unser Wissen zurückgreifen können, so ist dies ein erster wichtiger Schritt unsere Safety Kultur auch nach außen juristisch abzusichern.

Alle Teilnehmer waren der Meinung, dass die Veranstaltung sehr viel gebracht hat und alle hoffen, dass dieser Weg konsequent fortgesetzt wird.

→ Hauptlehrgang 10.04. – 12.04.



Donnerwetter

Am schwülheißen Nachmittag des 06. August 2013 erreichte eine ausgeprägte Unwetterfront auch den Flughafen Frankfurt. Einige böige Impressionen.



Flughafennordseite, etwa Platzmitte, Blickrichtung Süd, Einfahrt in den Flugsteigbereich A/A-Plus.

Normales Tageslicht, die Welt erscheint in trügerischer Ordnung. Erste Vorboten einer Gewitterböe (Böenwalze) sind aber bereits am Werke. Auf der Südseite hinten links neben dem alten Tower-Süd bis zum linken Bildrand entwickeln sich plötzlich braune Sandstürme, gespeist aus den nach langer Trockenperiode großflächig ausgetrockneten Baustellen des Frankfurter Flughafenausbauprogramms.



Schwenk der Blickrichtung nach links Richtung Südost, Endanflug RWY 25C und 25L, unten Flugsteig A/A-Plus. Ziemlich schnell ist es ziemlich finster und ungemütlich geworden. Die Gewitterfront zieht aus Südwesten kommend über den Platz. In der Bildmitte sind noch die abziehenden Bodenstaubwolken zu erkennen.



von Jörg Biermann

Windanzeige TWR:

210 Grad, 36 Knoten, in Böen bis 58 Kt (107 km/h)

Ein Nordseeanrainer wird darüber wohlmöglich milde schmunzeln. Bei der viel beachteten Hamburger Seitenwindlandung eines A320 vom 01.03.2008 wurden im METAR von 12:20 UTC Wind aus 290 Grad, 35 Kt in Böen bis 55 Kt gemeldet. Einmal beim Thema Böen oder Windspitzen angekommen, kann man die Gelegenheit für einen vielleicht ganz aufschlussreichen Ausflug in entlegene Winkel unseres Regelwerkes nutzen:

Wer hätte es gewusst?

Die Windrichtung gilt nicht für die Böen!

Wind aus 210 Grad bezieht sich nur auf die 36 Knoten, der mittleren Windgeschwindigkeit der letzten 2 Minuten. Das ist der Bodenwind. Bei Sturm unterliegen Böen den Gesetzen des Höhenwindes, Gewitter sind nochmals Sondersituationen. Insofern kann die offizielle zusammenhängende Schreibweise **21036G58kt** irreführend sein und beispielsweise bei der Ermittlung der höchstzulässigen Seiten- oder Rückenwindkomponente für Start und Landung zu falschen Ergebnissen führen. Eine nicht unwesentliche Nuance, die dank des BFU-Untersuchungsberichts zur Hamburger Seitenwindlandung wieder ein wenig aus der Versenkung geholt worden ist. Am Ende dieses Beitrags finden sich zwei aufschlussreiche Auszüge aus diesem Untersuchungsbericht zum Thema Böen.



Frei nach den Werken des preußischen Generals von Clausewitz: **Ein geordneter Rückzug aus einer unhaltbaren Position.**

Fortlaufende Informationen zum Windgeschehen führen im Cockpit dieser B777 zu der Erkenntnis, nicht mehr rechtzeitig und sicher vor der einsetzenden Böenwalze auf RWY 25L landen zu können. Der Anflug wird bei ca. 2NM abgebrochen. Mit einer selbst für ein Durchstartmanöver imposanten Steigrate generieren die Piloten möglichst wenig Strecke über Grund in Richtung der auf sie zukommenden Frontlinie und können so auch ziemlich schnell in sicherer Höhe – sie entschieden sich für eine stramme Linkskurve – mehr oder weniger auf dem Absatz kehrt machen, um wieder angenehmere Gefilde aufzusuchen.

Kurz darauf wird der gesamte Flugplatzverkehr FRA für ca. 30 Minuten eingestellt. Umherfliegende Gegenstände der Bodenabfertigung können Flugzeuge gefährden und beschädigen. Nach Durchzug des Spuks wurde vom Flugplatzbetreiber vor Wiederaufnahme des Flug- und Rollverkehrs zunächst die Bewegungsfläche gewissenhaft kontrolliert.



Alle nüchtern, einer schwankt.

Die Windkräfte werden in der von einem schmalen, langen Schaft getragenen TWR-Kanzel durch Schwingungen der unter der Decke montierten Signalpistole sichtbar. Die frei aufgehängte Light gun funktioniert dabei wie ein Lot. Neigt sich die Ebene, an der es montiert ist, verändert das Lot seine Lage nicht. Dass die vor Windeinfluss geschützte Signalpistole dennoch in Bewegung gerät, ist dem rüden Rütteln der Windkräfte an seinem tragende Rahmen geschuldet. Im Grunde ist es aber eine Sinnestäuschung. Die eigentliche Bewegung wird von dem knapp 70m hohen Kontrollturm vollzogen. Der zu beobachtende Pendelausschlag der Signalpistole ist ein Maß für die Gebäudeschwankung. So pott-hässlich die DFS-Standard-Tower auch sind, ihrer Statik darf man vertrauen. Das Windlimit liegt noch deutlich höher.

2 Auszüge zum Thema Böen aus dem



Untersuchungsbericht

5X003-o/08 März 2010, Seitenwindlandung A320 Hamburg

Seite 19 Zusätzliche Erläuterungen des DWD

Der DWD hat im Rahmen der Untersuchung zu Fragestellungen des Untersuchungsteams aus flugmeteorologischer Sicht Stellung bezogen und erläuternde Hintergrundinformationen gegeben.

Entstehung von Böen

Infolge Bodenreibung der Grenzschicht wird der Wind in den tieferen Schichten gebremst. Durch die Reibungskraft ändert sich Windrichtung und –geschwindigkeit. Böen resultieren aus der turbulenten Durchmischung der Grenzschicht, vereinfacht dargestellt sind es „heruntergewaschene“ Luftpakete aus der Höhenströmung. Diese haben Richtung und Geschwindigkeit. In erster Näherung kann man sagen, dass der Betrag der Böen etwa dem 1,5-fachen Betrag des mittleren Bodenwindes entspricht.

Bei Starkwind- und Sturmweatherlagen und „halbwegs“ gleichmäßigem Gelände entspricht die Richtung der kräftigen Böen etwa der Richtung des Höhenwindes oberhalb der Grenzschicht. Auf der Nordhalbkugel ergibt sich eine Drehung von ca. 10-20° im Uhrzeigersinn zur mittleren Windrichtung.

Die Annahmen gelten nicht für orographisch stark gegliedertes Gelände und synoptische Wettererscheinungen wie beispielsweise Gewitter- oder Thermikwetterlagen, Frontdurchgänge usw.

Seite 20 Luftfahrthandbuch (AIP)

In der AIP (AIP GEN 3.5 Anlage 3) ist hinsichtlich der Angabe von Böen folgender Hinweis veröffentlicht: Abweichungen von der mittleren Windgeschwindigkeit (Böen) sind durch ein vorangestelltes „G“ gekennzeichnet, die Angabe erfolgt wie bei 1.1.1.2. Böen werden gemeldet, wenn im Mitteilungszeitraum die maximale Windgeschwindigkeit (höchste Windspitze) die mittlere Windgeschwindigkeit um mindestens 10 kt überschreitet. Zur Ermittlung der höchsten Windspitze wird das 3-Sekunden-Mittel der Windgeschwindigkeit verwendet. **Eine Richtungsangabe ist bei Böen nicht vorgesehen. [...]**

Der komplette Untersuchungsbericht ist verfügbar unter http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2008/Bericht_o8_5X003_A320_Hamburg-Seitenwindlandung.pdf?__blob=publicationFile

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde,



allen euch, die beim letzten Sommermeeting allein durch eure Wiedersehensfreude und muntere Gespräche unser Wir-Gefühl zum Sieden brachte, unseren ganz herzlichen Dank. Leider erfuhren wir aber auch

von einigen Kollegen-Gruppen, die wegen schlimmen Unwetters im Frankfurter Raum mit Bus und Bahn nicht mehr weiter kamen und dafür in der nächsten Gaststätte ein Alternativ-Programm aufzogen und dabei in Gedanken bei uns waren und uns per Handy das Gefühl gaben, bei uns zu sein. Weitere Kollegen, wie FO aus Hamburg, der sich schon sehr auf sein Kommen freute, wurde durch einen Unfall verhindert. PD aus Frittlar und LH aus Langen hatten erhebliche Kreislaufprobleme bei diesen Wetterallüren. Sie alle lassen euch aber ganz herzlich grüßen. Viele schafften es dennoch, zu uns zu kommen; manche von weit her: Gerold Fischer aus den USA und ZM aus Ungarn, den unser Freund VV im Schlepptau hatte. Aber auch viele neue Gesichter haben den Weg zu uns gefunden – ihr werdet sie sicher auf den Fotos erkennen.

Der erste Begrüßungssturm war dermaßen groß, dass sich daraus ein Unwetter entwickelte und wir, die wir gerade erst



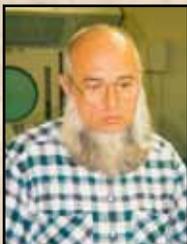
unter einer Pergola vor der Sonne Schutz gesucht hatten, wurden nun von wild peitschenden Böen in die Speiseräume getrieben, während der schneidende Regen uns pitschnass prasselte. – Was das Wetter hier anging, hatten wir noch einmal richtig Glück gehabt, denn um uns herum hat sich Schlimmes abgespielt, wie aus den Nachrichten zu erfahren war.

Der große Speiseraum füllte sich schnell und bald kam mit Essen und Trinken wieder richtige Stimmung auf, wie die beigefügten Fotos zweifellos belegen.

In wenigen Tagen fängt bis Mitte September unser Urlaub an. Bis dahin wünschen wir euch eine gute Zeit und senden euch – wie immer – unsere herzlichsten Grüße
Euer Eike [LE] Lebermann

(Für interessierte Kollegen: Die neueste Oldie-Liste erhaltenet Ihr von Eike Lebermann, die Red.)

Mit Eseln wandern an der Costa Vicentina



..... das war für einige Jahre für Horst Stilp, bekannt als „Stippel“, die Erfüllung seiner Vorstellung vom Leben nach der Flugsicherung.

Es hatte ihn nach der Pensionierung als Leiter des Radarsimulators, mit seiner Frau in die südlichste Ecke Portugals verschlagen. Auf einem riesigen Anwesen

wurde ein schönes Haus gebaut und viele Tiere angeschafft. U.a. einige Esel, mit denen er Wanderungen in die ursprüngliche Landschaft an der Algarve organisierte. Mindestens 6 Stunden am Tag musste er in die Versorgung des Grundstücks und der Tiere aufbringen. Wahrlich kein ruhiges „Pensionärsleben“.

Vor 3 Jahren musste „Stippel“ nach immerhin 20 Jahren in Portugal, seine Zelte dort abbrechen. Er zog in eine Seniorenanlage in der Nähe seiner Söhne. Ein Hund leistete ihm Gesellschaft. Er hatte auch versucht, dort auf dem Gelände Esel zu halten, die er betreut hätte. Leider war das nicht möglich.

Nun ist er am 11.7.2013 verstorben. Viele werden sich an ihn erinnern, nicht nur die Kollegen, die mal am Radarsimulator waren. Er war langjähriger Mitstreiter im VdF und im Gesamtpersonalrat. Da traf ich auf ihn. Des öfteren erfuhr ich von Horst unerwartete Unterstützung bei vorgebrachten Anträgen oder Meinungen, die die Lotsenschaft nicht mittragen wollte. Was mir ebenso unvergesslich bleibt, wie seine Schilderungen von seinen Reisen, manchmal auf Segeltörns mit Kollegen.

Gute Reise „Stippel“
Emmi

Es war mal wieder soweit:

das 3. große „Generationsbriefing“ in Delmenhorst bei Bremen fand am 7.6.2013 statt.



→ Unser junger Ältester Jochen Lange war dabei.

Das Wetter passte, die große rustikale Kneipe, eine ehemalige Scheune in einem großen Garten mit hohen Bäumen gab den richtigen Rahmen für so eine Riesen-Fete.

Eingeladen waren diesmal auch die Ehemaligen in der FIR/UIR Bremen, nämlich u.a. auch Hannoveraner und Maastrichter, sowie die sogenannten „ready-entrys“ aus Shannon.

... und viele, viele kamen. Es waren ca. 800 Kolleginnen und Kollegen aus mehreren Generationen. Vertreten war in größerer Anzahl die ältere Generation, die mehr Zeit und wohl auch mehr Interesse am Treffen und Wiedersehen mit den ehemaligen Kollegen hat.

Und da gab es auch Wiedersehen nach Jahrzehnten!! Nicht jeder hat jeden auf Anhieb wieder erkannt. So gab es u.a. ein Zusammentreffen von ehemaligen Verlobten oder Lehrgangsteilnehmern, die sich mühselig erinnerten. Dann gab es ein riesiges Hallo und viel Freude. Unser ältester „Ehemaliger“ im Norden, Jochen Lange (88 Jahre jung!) war aus Hannover angereist, ebenso ließ es sich Wolfgang Kassebohm nicht nehmen, mal wieder unter die alte Kollegschaft zu kommen.

Wir konnten bis spät in die Nacht draußen bleiben oder drinnen speisen und ggf. tanzen. Ja, dazu kam es dann nach Mitternacht noch, nachdem wir den armen Discjockey Paddel nicht seine Musikanlage ungeachtet einpacken lassen wollten. Ein paar „Mädels“ und weniger „Jungs“ legten dann



→ Schöne Erinnerungen mit dem Fußball-Pokal aus alten Zeiten.



→ Viele Jahre Flugsicherung geben viel „Stoff“.



→ Stimmung bei den Mädels.

nach Wunschmusik noch einige Tänze aufs Parkett. Bis es irgendwann nach 0200 Uhr doch zum Ende dieses schönen Tages kam.

Zuvor gab es im Laufe des Abends noch ein „highlight“:

vielleicht erinnern sich noch einige von den Älteren an die glorreichen 60iger und 70iger Jahre, als die „Jungs“ aus dem Norden 3x den Europäischen Fußball Pokal der Fluglotsen gewannen und somit ihn nach Hause nehmen durften. Einer der Mannschaft, nämlich „Spinne“ Gruschka hatte ihn damals mit nach Hause genommen. Jetzt kam er mit dem großen Pott zu diesem Treffen um ihn im Beisein von einigen Mitspielern von damals an die „Firma“ für immer abzutreten. Natürlich kamen dadurch auch noch mal die alten, sportlichen Zeiten ins Gedächtnis. „Mensch, was waren wir doch für tolle Hechte“ Das sollen dann auch noch folgende Generationen im Norden denken, wenn der Pokal in Bremen an der Dienststelle ausgestellt ist.

Dann bis zum nächsten Treffen – aber nicht erst in 3 Jahren, denn die älteren Kollegen wollen sich gerne öfter sehen. Es ist natürlich ein Riesenaufwand, der von den Kollegen, die das Fest organisieren, geleistet werden muß.

Ein riesiges „Danke-schön“ geht an: Theo Nawrot, Biggi Zehnnegg, Ronnf Haßlinger, Karsten Bockholt, Reinhardt Mensendiek (geb. Steenblock)

In memoriam:

Dieter Mehlo, der die ersten Generationsbriefings ins Leben gerufen hat, aber leider 2011 verstorben ist.

Und ein Dank auch an die GdF für ein Sponsoring.

Dubios und Kurios

Rölnner Stadt-Anzeiger

Notrutsche im Regierungsflieger

Es gibt Sachen, die sollten eigentlich unmöglich sein. Dazu zählt ganz sicher zum Beispiel das Entern eines Regierungsjet der – zusammen mit anderen Regierungsmaschinen – im scharf bewachten Teil eines Airports sein zuhause hat. Aber genau das ist im Juli bei der Flugbereitschaft auf dem militärischen Teil des Flughafen Köln/Bonn passiert. Ein offenbar verwirrter Mann (einige, die gut bescheid wissen, meinen auch, er sei schlicht betrunken gewesen!) überwand sämtliche Sicherheitskontrollen der Bundeswehr und gelangte auf das Vorfeld der Regierungsflugzeuge im „eigentlich streng bewachten“ militärischen Sicherheitsbereich.

Dort bestieg er den weißen Regierungsjet, wahrscheinlich über eine der Tragflächen und enterte, wie auch immer, den Innenbereich des Airbus A319. Dieser wird hauptsächlich für Regierungsflüge von der Bundeskanzlerin oder dem Bundespräsidenten benutzt.

Im Cockpit angelangt, betätigte der vermeintliche „Pilot“ diverse Hebel und Schalter und löste dabei ua. die Notrutsche und das ELT-System aus. Dieses Alarmsystem hatte einen Großeinsatz von Polizei und Bundeswehr auf dem militärischen Teil des Flughafens zur Folge, in deren Folge das Flugzeug umstellt wurde und der Eindringling festgenommen wer-



den konnte. Nach wie vor sind die Hintergründe des „Besuchs“ in der Regierungsmaschine unbekannt, die Sicherheitslücke an Deutschlands größter Luftwaffenkaserne wird weiter gesucht. Der Eindringling wurde jedenfalls, so heißt es in diversen Medien und offiziellen Stellungnahmen, zur weiteren Beobachtung in eine psychiatrische Anstalt gebracht.

Zur Erläuterung für Nichtflieger:

Eine „Notfunkbake“ (engl.: emergency position-indicating radiobeacon station, EPIRB) ist ein kleiner Funksender, mit dessen Hilfe Einsatzkräfte rettungsbedürftige Personen oder z.B. auch ein Flugzeug orten können. In der Luftfahrt ist die Abkürzung ELT (emergency locator transmitter) verbreitet, während Geräte für die Benutzung an Land, z.B. für vermisste Wanderer, meist mit „PLB“ (personal locator beacon) bezeichnet werden. „EPIRB“ ist die übliche Bezeichnung in der Schifffahrt, dient aber auch als Oberbegriff für Notfunkbaken unabhängig von ihrem Einsatzgebiet, da die Alarmierung bei allen nach denselben Prinzipien funktioniert.



Fragwürdiger Bannerflug

Fangruppen von Fußballvereinen kommen mitunter auf die merkwürdigsten Ideen. Manchmal sind diese Ideen eher lustig, manchmal eher fragwürdig und grenzwärtig.

Anlässlich des rheinischen Derbys in der 2. Fußball-Bundesliga zwischen dem 1.FC Köln und Fortuna Düsseldorf kam eine Düsseldorfer Fangruppe auf den Gedanken, mittels Bannerschleppflug die schon im Vorfeld angeheizte Stimmung zwischen den Kölnern und Düsseldorfer Fangruppen weiter anzufachen. Dafür charterte die Gruppe bei einem privaten Flugunternehmen am nahe gelegenen Flugplatz Hangelar einen Bannerflug und ließ einen Tag vor dem großen Derby das Banner mit der Aufschrift: „Kölner Opfer – Düsseldorf regiert“ über der Domstadt präsentieren. Da von Seiten der Ordnungsbehörden befürchtet wurde, dass diese doch grenzwärtige Präsentation über der Stadt und über dem Stadion am Spieltag wiederholt werden sollte, wurde von Seiten der Bundespolizei die Wiederholung untersagt. (Übrigens eine womöglich interessante juristische Frage, die die Redaktion noch einem Fachanwalt für Luftrecht vorlegen will.)

KÖLNER OPFER FORTUNA REGIERT

Anreise zum Tower Köln

Schon mehrfach wurde über die zum Teil unhaltbaren Verhältnisse der vermeintlichen Sicherheitskontrolle am Kölner Flughafen berichtet. Unter größter finanzieller Anstrengung ließ der Airport bereits vor fast 10 Jahren eine Sicherheitschleuse für die Mitarbeiter des Flughafens und der im Innenbereich tätigen Firmen bauen. Mittlerweile sind die Sparschwänge des Flughafens jedoch so groß, dass speziell am Wochenende lediglich eine Spur geöffnet wird. Die Folge sind Wartezeiten für die Mitarbeiter – auch für die Mitarbeiter der DFS – von bis zu 45 Minuten. Vielleicht wäre, zumindest am Samstag und Sonntag vor der Sicherheitskontrolle noch ein Kiosk und ein Toilettenhäuschen angebracht, um die Wartenden mit dem Nötigsten zu versorgen.



Katze als blinder Passagier überlebt im Fahrwerkschacht

Eine Katze hat einen Flug von Athen nach Zürich im Fahrwerkschacht überlebt, wie die Schweizer Zeitung "Blick" berichtet.

Das Tier sei am Flughafen Athen um den A321 HB-IOF der Swiss herumgestreunt, dann aber plötzlich verschwunden gewesen. Nach mehrstündiger ergebnisloser Suche habe sich die Besatzung dann zum Start entschieden.

Nach der Landung in der Schweiz wurde das Tier dann im Fahrwerkschacht entdeckt – lebend.

"Das ist insofern erstaunlich, da die Temperaturen dort auf bis zu 50 Grad unter Null fallen können und der Sauerstoff sehr knapp ist", erklärte eine SWISS-Sprecherin. Mittlerweile habe das Tier – es wird von einem Tierarzt betreut – jedoch Fieber. Fest steht, dass die Katze in der Schweiz bleiben wird, mehrere Mitarbeiter der Fluggesellschaft hätten bereits ihr Interesse bekundet, sich des Tieres anzunehmen, das auf den Namen "Oscar Fox" – nach der Registrierung der Maschine, in der es mitflog – getauft wurde.



(red /Titelbild: A321 der Swiss in Zürich-Kloten, Symbolbild Foto: Austrian Wings Media Crew)

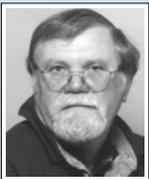
Google Übersetzung

Wenn man nicht mehr weiter weiß – dann sollte man googlen. Google hat auf alles eine Antwort und das Übersetzen von einfachen Sätzen macht das Computerprogramm auf Knopfdruck.



Dübendorf gerettet! Entlastung für Zürich?

Ähnlich wie der ehemalige Flughafen Berlin-Tempelhof kommt auch dem nordöstlich von Zürich gelegenen Flugplatz Dübendorf sowohl eine historisch als auch verkehrspolitisch bedeutende Rolle zu. Und ähnlich wie bei seinem Berliner Pendant schwebte auch über Dübendorf das Damoklesschwert der Schließung. Doch anders als in Berlin haben sich die Eidgenossen entschlossen, den Platz auch weiterhin offen zu halten. Was für die Abwicklung des Luftverkehrs im Großraum Zürich einige Optionen eröffnet und einer nicht ganz unbeträchtliche Anzahl von Aviatikfreunden zu gedanklichen Höhenflügen verhilft.



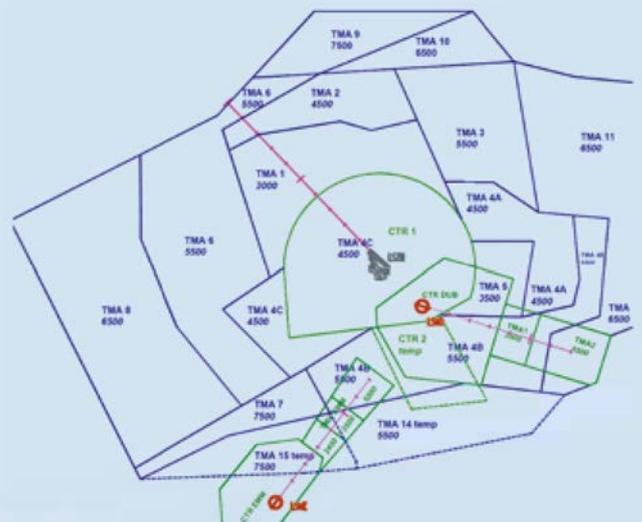
von
Werner
Fischbach

Bereits im Jahr 1909 wurde der französische Luftfahrtpionier Reynold Jaboulin auf der Suche nach einem Start- und Landeplatz für seine „Flugmaschine“ mit einer Ebene zwischen den Gemeinden Wangen und Dübendorf fündig. Im nachfolgenden Jahr wurden die ersten Arbeiten aufgenommen und am 22. Oktober 1910 konnte das erste Flugplatzfest gefeiert werden. Am 27. November 1918 kaufte der Bund das Gelände für 380 000 Franken, und fortan entwickelte sich der Flugplatz zur Wiege der eidgenössischen Luftfahrt. Sowohl in ziviler als auch in militärischer Hinsicht. Teile der Schweizer Fliegertruppe waren bereits seit 1914 in Dübendorf präsent und die Vorgängergesellschaft der Swissair, Ad Astra Aero, nahm 1919 hier ihren Betrieb auf. Nachdem die Swissair 1948 zum neu gebauten Flughafen Zürich-Kloten umzog, wurde Dübendorf zu einem reinen Militärplatz.

Obwohl die Luftwaffe den Betrieb mit ihren F/A-18 – Jagdflugzeugen bereits Mitte 2005 eingestellt hat, ist das Militär bis heute auf dem Platz tätig. Neben diversen Instandhaltungseinrichtungen für Hubschrauber und Flächenflugzeuge befindet sich die Operationszentrale der Luftwaffe in Dübendorf. Seit 2003 hat die Rettungsflugwacht Rega eine Basis eingerichtet, seit 1983 ist die Ju Air mit ihren Flugzeugen hier beheimatet und diverse Wartungsbetriebe haben ihre Zelte aufgeschlagen. Nicht zu vergessen das Flieger-Flab-Museum,

→ Zur Verkehrsabwicklung werden je nach Betriebskonstellation variable Zuständigkeitsgrenzen verwendet.

Photo: skyguide



→ Geradeausabflüge auf der 16 würden die Problematik zu „Overshoots“ auf der 14 entschärfen, würden sich jedoch negativ auf die Verkehrsabwicklung in Dübendorf und Emmen auswirken.

Photo: W. Fischbach



✈ ✈ AIRPORTS

AIRPORTS

das durchaus einen Besuch wert ist und – last but not least – betreibt der Schweizer Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ hier seine Züricher Kontrollzentrale.

Das militärische Stationierungskonzept, nichtaviatische Begehrlichkeiten und der Entscheid des Bundes

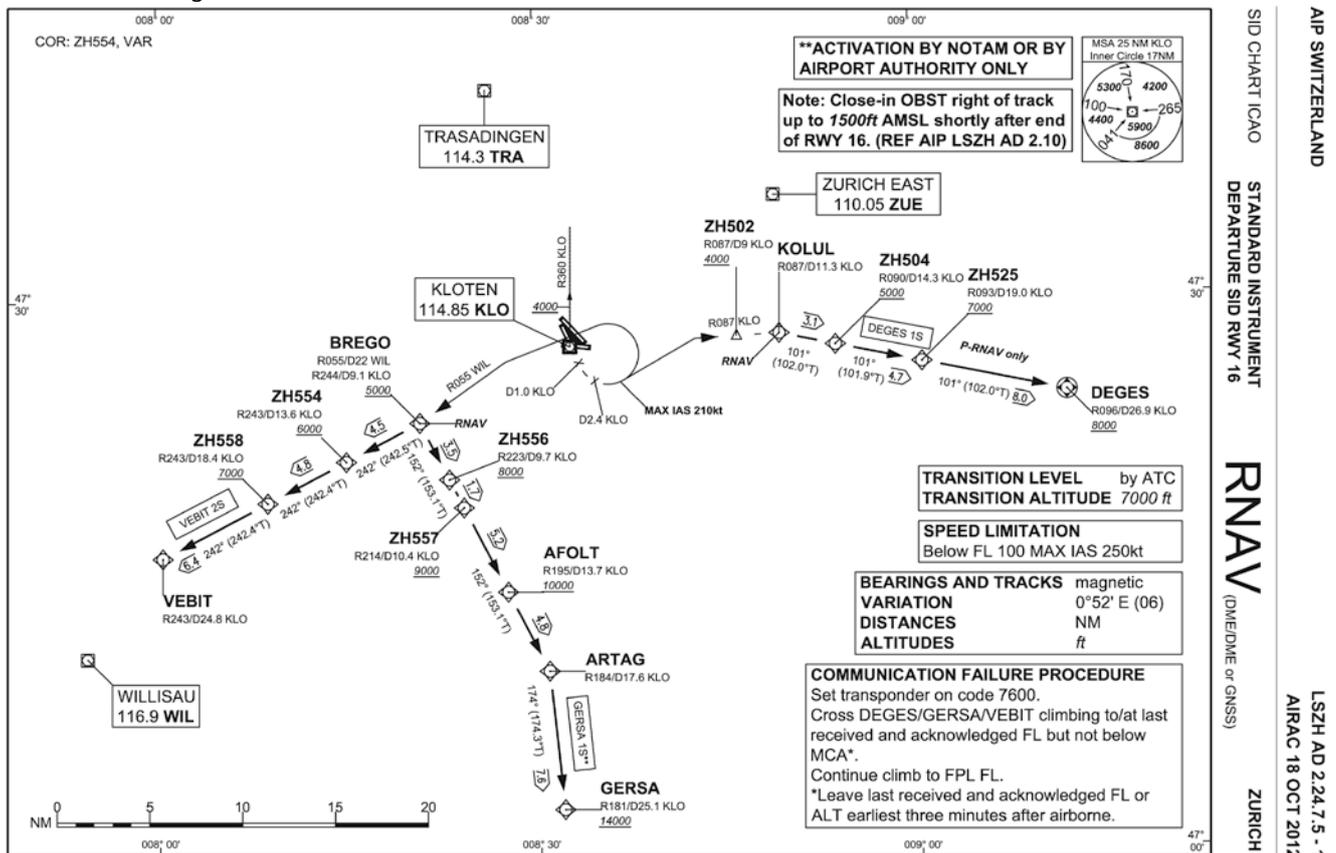
Nach dem noch gültigen Stationierungskonzept der Luftwaffe sollte der Flugplatz Dübendorf eigentlich bereits 2010 geschlossen werden. Doch auf Bitten des Kantons Zürich hat das Department für Verteidigung, Bevölkerung und Sport (VBS) beschlossen, den Platz noch bis Ende 2014 zu betreiben. Was danach geschehen sollte, war zunächst unklar. Dass dies bei den unterschiedlichsten Interessengruppen Begehrlichkeiten weckte, darf nicht weiters verwundern. Einige wollten einen „Forschungs- und Innovationspark“ auf dem Gelände einrichten, andere einen Vergnügungspark und wieder andere erwärmten von einer Ökostadt nach dem Vorbild von Masar-City in Abu Dhabi. Was irgendwie an die hochtrabenden Berliner Pläne erinnert. Bekanntlich ist aus denen nicht so viel geworden. Tempelhof ist bis heute eine teure Stadtbrache geblieben, die für diverse Freizeitbeschäftigungen genutzt wird.

Allerdings hatten sich Züricher Lokalpolitiker für eine nichtaviatische Nutzung ausgesprochen und am 3. Juni 2010 hatte sich der Regierungsrat des Kantons Zürich beim Bund dafür eingesetzt, Dübendorf aufzugeben. Denn schließlich wollte die Mehrheit der Züricher Lokalpolitiker das Gelände überbauen, weil sie darin eine höhere Wertschöpfung sahen als im Weiterbetrieb des Flugplatzes. Was man auch anders ausdrücken könnte: einem kurzfristigen Gewinnstreben wurde

gegenüber einer langfristigen Infrastrukturpolitik der Vorrang eingeräumt. Für alle, die Dübendorf weiter offen halten wollten, begann eine Zeit des Bangens und des Hoffens. Und natürlich des Kampfes für den Erhalt der Wiege der Schweizerischen Luftfahrt. Denn Dübendorf bietet sich der Allgemeinen Luftfahrt geradezu an. Die Piste 11/29 verfügt über eine Länge von 2355 und eine Breite von 40 Metern. Zudem kann die 29 mit Hilfe eines ILS/DME-Verfahren angefliegen werden. Auf die 11 sind lediglich Sichtanflüge möglich, so dass gewöhnlich auf der 29 an- und auf der 11 abgeflogen wird. Zusätzlich existiert noch eine Graspiste (11R/29L), die jedoch in diesem Zusammenhang nicht von Interesse ist.

Am 23. Februar dieses Jahres konnten die Freunde Dübendorfs aufatmen. Denn dem Bundesrat (der Schweizer Regierung) ist der Erhalt der luftverkehrstechnischen Infrastruktur wichtiger als eine kurzfristige Gewinnmaximierung. Allerdings soll der Platz nicht mehr ausschließlich als Militärbasis betrieben werden. Vielmehr strebt der Bundesrat eine zivil-militärische Nutzung an. Weil die Luftwaffe, sprich das VBS, den finanziellen Aufwand zum Betrieb des Flugplatzes alleine nicht stemmen kann und auf der anderen Seite die Kosten auch mit einem ausschließlich zivilen Flugbetrieb nicht erwirtschaftet werden können. Immerhin werden, so besagt eine Studie, für

➔ SID-Darstellung Piste 16 LSZH. Photo: AIP Switzerland



die Aufrechterhaltung der Infrastruktur und den Flugbetrieb pro Jahr rund 30 Mio. Franken aufzuwenden sein. Wobei von der zivilen Seite ein Betrag von 7,5 bis 10,5 Mio. Franken aufgebracht werden muss. Nun sucht die Regierung einen Betreiber für den Flugplatz, der dies leisten kann.

Der Luftfahrtjurist Dieter Neupert, der als Präsident der schweizerischen EBAA (European Business Aviation Association of Switzerland) und als Vizepräsident des Luftfahrtverbandes Aerosuisse fungiert, glaubt an die Realisierung des Projekts. Dübendorf könnte so zum Business-Airport des Großraums Zürich werden und somit auch den Flughafen Zürich-Kloten entlasten. Was natürlich zunächst einmal als vernünftig angesehen werden muss und wohl auch dem Herzenswunsch einiger Mitglieder der Züricher Aviatikgemeinde entsprechen mag. Beklagt doch eine Schweizer Luftfahrtschrift seit langem, dass zahlreiche Businessjets die erlauchten Teilnehmer des World Economic Forums (WEF) in Davos erst einmal nach Zürich fliegen, um danach in Dübendorf für einige Tage zu parken. Ab 2014, so wird die Hoffnung genährt, könnten sie dann direkt nach Dübendorf fliegen.

ATC als Spielverderber?

Irgendwie erinnert diese Geschichte an die Verhältnisse in Frankfurt, wo der Flugplatz von Egelsbach immer wieder als die Alternative für die Geschäftsluftfahrt angepriesen wird. Dummerweise liegen Egelsbach und Frankfurt so dicht zusammen, dass beide nicht unabhängig voneinander betrieben werden können. In Zürich herrschen ähnliche Verhältnisse, wobei dort die Situation vielleicht noch als etwas problematischer angesehen werden muss als in Frankfurt. Nicht nur dass die Schwellen der Züricher Piste 34 und der Dübendorfer Piste 11 gerade einmal vier Seemeilen voneinander entfernt sind. Es liegt unter anderem auch an der etwas ungewöhnlichen Pistenkonstellation des Züricher Flughafens und dem offensichtlichen, aber offiziell nicht bestätigten Bemühen, die Anwohner der Züricher „Goldküste“, dem Wohnviertel der oberen Gesellschaftsschicht, vom Fluglärm möglichst zu entlasten. Mit anderen Worten – die Verkehrsabwicklung in Zürich ist nicht gerade einfach und verlangt von unseren Kollegen einen hohen Einsatz. Dazu wurden bei der Züricher Anflugkontrolle variable Zuständigkeitsbereiche eingerichtet, die je nach Betriebskonzept den unterschiedlichen Bedürfnissen angepasst werden. Dabei wird natürlich der Verkehr von und nach Dübendorf berücksichtigt. Von Bedeutung sind dabei die Übergangsphasen, das heißt, die genaue Festlegung, ab welchem Zeitpunkt welche ZB-Grenzen gelten. Allerdings halten sich die Übergangsphasen in Grenzen. Auch weil die Betriebszeiten der Luftwaffe als überschaubar bezeichnet werden können. Die

Hubschrauber der Rega und die Maschinen der Ju Air verkehren überwiegend nach Sichtflugregeln und spielen dabei keine Rolle. Vorausgesetzt sie halten sich an die veröffentlichten Strecken, bei welchen sie gegenüber dem IFR-Verkehr als gestaffelt angesehen werden.

Bei dem am meisten genutzten Züricher Betriebskonzept werden Landungen auf der Piste 14 und Starts auf den Pisten 28 und 16 abgewickelt. Bei einem Anflug auf die Dübendorfer Piste 29 könnte es dabei zu Verzögerungen für Starts auf der 16 in Zürich geben. Weil man ja bekanntlich immer mit einem Overshoot rechnen muss. Deshalb werden diese Abflüge mit Dübendorf mit dem FLUKO-System koordiniert. FLUKO ermöglicht Koordinationsarbeiten ohne Zuhilfenahme eines Telefons. Auch Abflüge von der 28 stellen, obwohl die Luftfahrzeuge nach dem Start eine Linkskurve einleiten, kein Problem dar, weil der Abfluglotse sicherstellt, dass der ZB Dübendorf mindestens in 7 000 Fuß überflogen wird. Sollte sich auf der Piste 14 ein „Go Around“ ergeben, so wird dies sofort mit Dübendorf koordiniert. Sollte der Dübendorfer Controller Verkehr abwickeln, der gegenüber diesem „Go Around“ gestaffelt werden muss, dann bleibt ihm normalerweise genügend Zeit, entsprechend zu reagieren. Bei Landungen auf der 14 und Starts sowohl auf der 10 und der 16, werden sowohl Starts als auch Landungen auf der 29 gegenüber dem Züricher Verkehr als gestaffelt angesehen. Vorausgesetzt, sie weichen nicht mehr als eine halbe Seemeile in nördliche Richtung von der vorgegebenen Strecke ab.

Wird bei Westwind und abends in Zürich auf der 28 gelandet (und sowohl auf der 32 als auch auf der 34 gestartet) gelten Anflüge auf die 29 in Dübendorf als gestaffelt. Voraussetzung ist auch hier, dass sie nicht mehr als eine halbe Seemeile vom ILS nach Norden abweichen. Und da der Anflug auf die 29 in Dübendorf in 6 000 Fuß beginnt, werden Anflüge auf die 28 im „left downwind“ zunächst einmal in 7 000 Fuß gehalten. Was in der Praxis bedeutet, dass der Anflug ein wenig verlängert werden muss. Problematisch wird es bei der Konstellation, die aufgrund deutscher Verfügung morgens zur Anwendung kommt: Landungen auf der 34 und Starts sowohl auf der 32 als auch auf der 34. Der Anflug auf die 34 führt mehr oder weniger über Dübendorf, so dass die Controller für An- und Abflüge auf bzw. von der Piste 29 ein „Loch“ zwischen den Anflügen nach Zürich schaffen müssen. Bei einem Abflug von Dübendorf sind dies zehn und bei einem Anflug unter Berücksichtigung eines „Go Arounds“ 25 Seemeilen. Allerdings muss festgehalten werden, dass sich eine derartige Konstellation aufgrund der geringen Anzahl von IFR-Flügen nach Dübendorf äußerst selten ergibt, weshalb ein „Overshoot“ lediglich bei Landungen auf der 34 berücksichtigt wird. Ein Kollege erklärte, dass er dies innerhalb von zehn Jahren vielleicht dreimal erlebt hätte. Die Züricher Kollegen kommen mit der parallelen Verkehrsabwicklung in Zürich und Dübendorf ganz gut zurecht und sehen darin keine besondere Belastung.

✈ ✈ AIRPORTS

AIRPORTS ✈ ✈

Dies könnte sich jedoch ändern, wenn Dübendorf für den zivilen Verkehr weiter ausgebaut und die Zahl der Flugbewegungen zunehmen würde. Dann müsste sie auch öfters mit einem „Overshoot“ in Dübendorf rechnen und dies in größerem Maße bei ihren Planungen berücksichtigen. Was sich natürlich negativ auf die Anflugfolge für die 34 auswirken würde.

Was für Fehlanflüge gilt, hat natürlich auch für Abflüge seine Berechtigung. Angesichts des morgendlichen „Inbound-Rushs“, den die Züricher Kollegen abwickeln müssen, könnte dies dann berechtigterweise zu einer nicht unbeträchtlichen Einschränkung bei der Verkehrsabwicklung führen. Wer mag den Controllern dann verübeln, wenn sie einen Abflug von Dübendorf etwas länger am Boden stehen lassen und sich primär jenen Flügen widmen, die aus der weiten Welt in das Drehkreuz der Swiss einschweben? Möglichst pünktlich, denn die Swiss möchte ihre Langstreckenpassagiere ja auf die vorgesehenen Anschlussflüge umsteigen lassen.

Die Sache mit der Piste 16

Wie bereits erwähnt, stellt der Versuch, die Bewohner von Zürich (und insbesondere die der Goldküste) vom Fluglärm möglichst zu entlasten, ein besonderes Handicap bei der Verkehrsabwicklung dar. Denn es bedeutet, dass startende Flugzeuge auf der 16 möglichst schnell eine Linkskurve (bei Props kann es auch eine Rechtskurve sein) einleiten. Dabei können sie jedoch mit Luftfahrzeugen, die auf der 14 einen „Overshoot“ durchführen in Konflikt geraten. Von Interesse ist dabei, dass es für diese Linkskurve zwei unterschiedliche Drehpunkte gibt. Der eine gilt bei VMC, der andere bei IMC. Sie sind wie folgt festgelegt: „Climb straight ahead. If in visual conditions, turn left as soon as possible, but not before D1 KLO (MAX IAS 210 kt during turn). Maintain in visual contact to the ground. If in IMC, turn left at 2400 ft or D2.4 KLO, whichever is earlier (MAX IAS 210 kt during turn). Earliest turning point D1 KLO“. Ganz so nebenbei: bei gutem Wetter (VMC) lassen sich die Abflüge von der 16 von Dübendorf ganz gut beobachten, wenn sie ihre Linkskurve einleiten. Sieht bei den Dickschiffen wie A330/A340, B777 oder gar beim A380 beeindruckend aus.

Aufgrund eines Vorfalles aus dem Jahr 2003 zwischen einer B737 der EasyJet Switzerland und einer Embraer 145 der Swiss (der Bericht kann unter www.sust.admin.ch/common/pdf/airprox/1868.pdf abgerufen werden) sind die Controller gehalten, Abflüge auf der 16 erst dann zum Start freizugeben, wenn sich zwischen der Schwelle der 14 und einer Entfernung von acht Seemeilen kein Anflug befindet. Vorausgesetzt das startende Flugzeug fliegt dann in östlicher Richtung. Schlägt es jedoch einen westlichen Kurs ein (der es dann wieder über den Platz bringt), dann sind zwölf Meilen fällig. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt, zu welchem das betreffende Luftfahrzeug seinen Startlauf beginnt. Dies bedeutet, dass die Anflugfolge auf die 14 entsprechend gestaltet, sprich ein entsprechendes „Loch“ hergestellt werden muss. Dass dies nicht gerade mit einem optimalen Verkehrsablauf in Einklang gebracht werden kann, braucht nicht besonders betont werden.

Allerdings könnte man diese Problematik relativ leicht entschärfen, indem Abflüge auf der 16 zunächst einmal geradeaus („on runway heading“) steigen lassen würde. Zumindest bis zu einer Höhe, in welcher sie mit einem Luftfahrzeug, das einen „Go Around“ auf der 14 durchführt, nicht mehr in Konflikt geraten können. Für die Controller wäre dies eine große Erleichterung, da auf der einen Seite die Problematik zwischen Abflügen auf der 16 und Anflügen auf die 14 entschärft und auf der anderen Seite auch die Kapazität des Flughafens erhöht würde. Übrigens fordert „skyguide“, diesen Start 16 „straight“ optional in den „Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)“ aufzunehmen, um ihn zumindest zu bestimmten Zeiten anwenden zu können.

Auf der anderen Seite lässt sich dieser Geradeausabflug auf der Piste 16 nicht unbedingt mit dem Betrieb in Dübendorf und möglicherweise mit dem südwestlich des Züricher Flug- ➔



➔ In Dübendorf ist unter anderem die Ju Air stationiert.
Photo: W. Fischbach

hafens gelegenen Emmen vereinbaren. Neue Betriebs- und Koordinationsverfahren müssten dafür erarbeitet und gegebenenfalls in entsprechenden Simulationen erprobt werden. Ob diese dann einer flüssigen Verkehrsabwicklung gerecht werden, steht auf einem anderen Blatt.

Noch sind die Verkehrszahlen in Dübendorf nicht besonders hoch. Pro Jahr sind es etwa 14 000 Flugbewegungen, wobei 11 000 auf die Luftwaffe entfallen. Rund 3 000 gehen auf das Konto der zivilen Nutzer, insbesondere der Rega und der Ju Air. Das ist nicht besonders viel, und die Züricher Controller kommen damit auch gut zurecht. Sollte Dübendorf jedoch zum Business-Airport für den Großraum Zürich entwickelt werden, dann wird die Zahl der Flugbewegungen mit Sicherheit zunehmen. Zunehmen müssen, um den Flugplatz einigermaßen wirtschaftlich betreiben zu können. Und dann werden die Flugbewegungen sich auch stärker auf die Verkehrsabwicklung in Kloten auswirken. Dass die Controller dann den Flügen von und nach Zürich möglicherweise Vorrang einräumen, ist

trotz der Devise „first come, first served“ verständlicherweise nicht auszuschließen. Was ganz sicher auch im Interesse des Züricher Flughafenmanagements und der Swiss sein dürfte.

Die Entscheidung des Bundesrats, Dübendorf nicht aufzugeben, den Platz einer zivil-militärischen Nutzung zuzuführen und ihn zu einem Business-Airport zu entwickeln, ist gerade angesichts der Berliner Tragödie um Tempelhof nicht hoch genug einzuschätzen. Ob Dübendorf allerdings zu einer wirklichen Entlastung des Flughafens Kloten führen wird, ist aufgrund der Tatsache, dass die beiden Plätze wegen ihrer Nähe aus der Sicht der Flugsicherung nicht unabhängig betrieben werden können, mit einem großen Fragezeichen zu versehen. „Ich sehe eine aviatische Weiternutzung von Dübendorf im Rahmen privater Kleinfliegerei nach VFR im machbaren Rahmen“, meinte ein Züricher Kollege. „Ob sich Dübendorf aber mit dieser Einschränkung wirtschaftlich sinnvoll operieren lässt, ist eine andere Frage.“ Dem kann man wohl schwerlich widersprechen.

Calgary hat den höchsten Tower in Kanada

Mit einer Höhe von 300 Fuß (91,44 m) verfügt der Calgary International Airport über den höchsten freistehenden Tower Kanadas. Die Controller, die seit dem 27. Mai den Verkehr vom neuen Kontrollturm aus kontrollieren, sitzen in einer Höhe von 270 Fuß (82,29 m) und gehen in einer 60m² großen Kanzel ihrer Arbeit nach. Der Tower verfügt über acht Arbeitspositionen (drei mehr als im alten Kontrollturm), die mit der modernsten Technologie, die der Flugsicherungsdienstleister NAVCANADA ihren Controllern bietet, ausgerüstet sind. Dazu gehören ein elektronisches Kontrollstreifen-system (NAVCANstrips), ein Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A/SMGCS) und ein integriertes Multilaterationssystem. Calgary ist der zweite kanadische Tower, der damit ausgerüstet wurde.

Von den neuen Arbeitsplätzen können die Controller nun nicht nur den Verkehr in der Platzrunde sowie die An- und Abflug-sektoren problemlos einsehen, sondern auch alle Rollbahnen und ihre Rollhalteorte (holding bays). Ganz wichtig dabei ist, dass sie auch die neue, 4 267 m lange Parallelpiste, die sich zurzeit im Bau befindet und im Mai 2014 eröffnet werden soll, in voller Länge einsehen können. Was unter anderem ein Grund war, den neuen Kontrollturm zu bauen.

Calgary ist der viertgrößte Flughafen Kanadas. Er verfügt zurzeit über drei Pisten: 07/25 (1 889,8 x 45,7 m), 10/28 (2 438,4 x 61,0 m) und 16/34 (3 863,3 x 61,0 m). 2012 wurden 13,6 Mio. Passagiere abgefertigt und die 35 Towercontroller, die dort ihren Dienst verrichten, haben im selben Jahr 240 771 Flugbewegungen abgewickelt.

WeFis



AIRPORTS

AIRPORTS ✈ ✈

Weil LH jetzt in 1.000 statt in 1.500 Ft die climb rate etwas zu Gunsten der acceleration speed absenken will, ist gleich mal wieder die Fluglärmmmission Frankfurt hellhörig geworden. Bei einer Steigrate von 1.500 Ft/Min wäre das 20 sec früher! Auf einer 4.000m langen Startpiste erreicht jedes Mittelstreckenflugzeug 1.000 bzw. 1.500 Ft noch vor Überflug des Pistenendes. Egal. Erstmal findet das statt, was hier mittlerweile für jede Kleinigkeit angesagt ist: Ein Probetrieb mit Lärmauswertung. Die Redaktion des „flugleiter“ wird – sobald Ergebnisse vorliegen – weiter über die Sache berichten.

Jörg Biermann



Order glut signals low-cost resilience
AIR TRANSPORT P16

AIR TRANSPORT

OPERATIONS MICHAEL GUBISCH LONDON

Thrifty Lufthansa takes off overseas

Carrier introduces new climb-out procedure at international airports, but awaits Frankfurt trial results before German roll-out

Lufthansa is introducing new take-off procedures for departures from international airports in order to cut fuel consumption, but the German carrier will assess the noise impact of the modified climb-out in Frankfurt before deciding whether to roll it out in its home country as well.

The airline is lowering the height at which pilots reduce the initial climb angle after take-off and cut thrust, enabling them to accelerate to a speed where the wing flaps can be retracted for an optimum climb gradient in an aerodynamically clean configuration.

Lufthansa's pilots have previously begun that acceleration phase at a height of 1,500ft (457m), but this will now be lowered to 1,000ft.

The procedure cuts fuel consumption and will be introduced for departures from all international airports as of 1 June 2013. But since it effectively delays the climb after take-off, aircraft could

overfly the airport's immediate vicinity at lower heights, generating more noise.

This is why Lufthansa wants to trial the climb-out procedure in Frankfurt from July until September 2013 before deciding whether to roll it out in Germany.

Lufthansa says that the lower climb-out altitude could lead to higher noise directly underneath the flight path. But it adds that the noise footprint would also be smaller, because the sound will not spread as far either side of the flight path.

Overall noise emissions would "on average" not be greater than under current operations, says the airline. German aerospace research centre DLR determined "only minor noise changes" in a previous study, it adds.

Lufthansa rejects criticism that it is treating German residents more carefully than elsewhere. The airline argues that the higher traffic volume at its home base



The airline's pilots will reduce the initial climb angle after take-off

naturally demands different treatment than at destinations where the carrier has a limited number of aircraft movements.

Twinjets – which form the majority of Lufthansa's fleet – will not lead to greater noise levels as they should reach 1,500ft within the airport perimeter even under the new procedures, the airline says. But four-engined aircraft, which

have less excess power than twinjets, could be flying at lower levels in the airport vicinity than under the previous procedure.

Shallower climb-outs are already used by a range of international airlines at numerous airports, including Frankfurt, and could be initiated under ICAO regulations at an even lower height of 800ft, Lufthansa adds. ■

Die Sprache kann ein Problem sein

Im Interview sprechen ein Fluglotse und ein Pilot über ihre Arbeit – und über den Asiana-Absturz in San Francisco.

von Florian Bickmeyer

Ein Fluglotse betreut sechs, sieben, acht Flugzeuge gleichzeitig, sagt Fluglotse Alexander Schwaßmann. Er ist bei der Fluglotsengesellschaft GdF zuständig für „Sicherheit, menschliche Faktoren“. Wir sprachen mit ihm und Thomas Mildnerberger, Vize-Präsident der Pilotenvereinigung Cockpit (VC), über die Zusammenarbeit zwischen Lotsen und Piloten – und über den Unfall der Asiana-Maschine Anfang Juli in San Francisco, bei dem drei der 307 Passagiere starben.

Frage: Herr Mildnerberger, Herr Schwaßmann, das Fliegen ist ein internationales Geschäft. Wie verständigen Sie sich?

Antwort: Mildnerberger: Wenn sie ins nicht englischsprachige Ausland fliegen und in eine ungewöhnliche Situation kommen, kann es schwierig werden, sich zu verständigen – in beide Richtungen: Es gibt Fluglotsen, die sehr gut Englisch sprechen und Besatzungen, die nicht so gut Englisch sprechen, aber auch genau so umgekehrt.

Antwort: Schwaßmann: Ich denke, je weiter man nach Osten kommt, desto schwieriger wird es. Die können dort schon Englisch, sprechen es auch, aber man versteht sie wegen der Aussprache schlechter.

Antwort: Mildnerberger: Wir haben eine kodifizierte Sprache. Wir haben uns auf ganz bestimmte Begriffe geeinigt, damit beide vom Selben reden, auch um Unfälle zu vermeiden. Sobald man diese Sprache verlässt und man versteht darüber hinaus nicht noch ein bisschen mehr Englisch, wird es schwierig. Das haben wir mehrfach erlebt. In der Karibik wo die Grundsprache eher Spanisch ist, haben wir zum Teil schon Probleme, uns auf Englisch zu verständigen.

Frage: Kodifizierte Sprache heißt knappe, klare Anweisungen – wie beim Fußball?

Antwort: Mildnerberger: Ja, möglichst eindeutig. Zum Beispiel sagen wir nicht „nine“ für neun, sondern „niner“, damit völlig klar ist, dass eine neun gemeint ist. Auch nicht „three“, sondern „tree“, nicht „thousand“, sondern „tousand“. Das ist auf unseren Sprechfunk optimiert. Schwer zu verstehen sind allerdings oft die Amerikaner, weil die sich nicht daranhalten.

Frage: Herr Schwaßmann, die Fluglotsen-Ausbildung ist anspruchsvoll. Was müssen Sie können?

Antwort: Schwaßmann: Ich muss gleichzeitig hören, sprechen und schreiben, mir sehr viele Sachen sehr schnell merken,

aber auch gleich wieder vergessen können. Man braucht Teamfähigkeit, Mehrfachbelastbarkeit und Stressresistenz. Wir können nicht aufstehen und um den Block laufen, wenn es anspruchsvoll wird. Gerade dann sind höchste Konzentration und Stressresistenz gefordert. Keiner von uns ist eine Intelligenzbestie. Wir sind ein Trupp von Leuten, die ein paar Sachen ganz besonders gut können, aber in vielen anderen Sachen gar nicht gut sind.

Frage: Wie sieht die Arbeit mit dem Piloten aus?

Antwort: Schwaßmann: Je näher der Pilot dem Erdboden kommt, desto größer wird die Anzahl der Anweisungen, die ich ihm gebe, weil die Verkehrsströme in Richtung Flughafen gebündelt werden. Das heißt aber auch: Je mehr ich reden muss, desto weniger Flugzeuge kann ich gleichzeitig betreuen. Auf einem Flughafen wie Frankfurt starten und landen bis zu 100 Flugzeuge pro Stunde. Das machen dann sieben Leute im Tower. Alle Anweisungen müssen vom Piloten wiederholt werden, damit man sicher ist, dass er das verstanden hat. Ganz provokant: Ein Pilot braucht uns eigentlich nicht, um von A nach B zu kommen. Der weiß ganz genau, wo er mit seinem Flugzeug ist, und wo er hin will. Wir kommen ins Spiel, weil viele Flugzeuge in der Luft sind. Ich vergleiche uns immer mit dem Schutzmann an der Kreuzung, der, wenn viele Autos unterwegs sind, den Verkehr regelt.

Frage: Herr Mildnerberger, brauchen Sie die Lotsen?

Antwort: Mildnerberger: Gut beschrieben (lacht). Darüber habe ich bisher nicht nachgedacht, weil das Zusammenspiel so normal ist. Ich bin sehr dankbar für die Fluglotsen, wenn etwas nicht normal läuft. Wenn mir Verkehr aus dem Weg geräumt wird, weil ich eine Abflugstrecke nicht einhalten kann, weil mich ein technisches Problem beschäftigt oder das Wetter schwierig ist, dann ist es sehr wertvoll, wenn man weiß, da organisiert einer.

Frage: Ab wann bereiten Sie sich auf die Landung vor?

Antwort: Mildnerberger: Ungefähr 40 Minuten vorher. Bevor wir mit dem Sinkflug beginnen, sind unsere Vorbereitungen abgeschlossen. Die letzten drei Minuten tausche ich mich mit den Towerlotsen aus. Vorher „durchfliege“ ich von der Reishöhe kommend, fünf, sechs Radarlotsen. Das ist fein gestaffelt. Aus dem Reiseflugsektor kommt man in die Anflugsektoren. Wenn man dann eingefädelt ist, dann wird man an den Towerlotsen übergeben.

Frage: Sind Sie schon einmal in San Francisco gelandet?

Antwort: Mildnerberger: Ja. Ich müsste allerdings nachsehen, ob ich auf die gleiche Landebahn angefliegen bin. Aber dieser Sichtanflug dort ist in der Regel kein Problem.

✈ ✈ AIRPORTS

AIRPORTS ✈ ✈

Frage: Als dort beim Landeversuch kürzlich die Asiana-Maschine abstürzte, war ein Hilfsgerät zur Landung außer Betrieb.

Antwort: Mildenberger: Es ist natürlich einfacher mit so einem Präzisionssender zu landen, aber jeder Pilot muss in der Lage sein, so einen Anflug durchzuführen.

Frage: Laut den ersten Auswertungen war das Flugzeug zu langsam. Wie kann das sein?

Antwort: Mildenberger: Das wäre alles spekulativ. Ein Flugzeug fliegt aerodynamisch nur bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit. Dann reißt die Strömung ab und trägt das Flugzeug nicht mehr. Tatsache ist, dass die Maschine viel zu langsam ankam. Wir haben in jedem Anflug 30 Prozent Geschwindigkeitsreserve. Die war komplett verbraucht. Das ist sehr außergewöhnlich.

Frage: Wie sehr beschäftigen sich deutsche Lotsen und Piloten mit einem solchen Unfall?

Antwort: Mildenberger: Zunächst: Ich glaube nicht, dass die Fluglotsen da in San Francisco irgendetwas hätten tun können. Es ist ein Problem, das sich rein im Flugzeug abgespielt hat. Im Flugzeug und eventuell in den Anflugverfahren. Oder es gibt einen technischen Fehler, von dem wir noch gar nichts wissen.

Antwort: Schwaßmann: Ich denke da immer an die Boeing 777 in Heathrow, die 2008 einen Landeunfall in London hatte.

Antwort: Mildenberger: Ja, da habe ich auch gleich dran gedacht. Es wurde aber sehr schnell gesagt, dass die Triebwerke ganz normal angesprochen haben, als sie 1,5 Sekunden vorher durchstarten wollten.

Frage: Das war dann zu spät.

Antwort: Mildenberger: Durchstarten ist ein komplexes Manöver. Man muss die Nase des Flugzeugs hochnehmen, die Triebwerke hochfahren. Das darf aus dem Leerlauf fünf Sekunden dauern, man muss allerdings beim Landen norma-

lerweise Leistung anliegen haben. Wenn sichergestellt ist, dass das Flugzeug wieder steigt, müssen Fahrwerk und Klappen wieder eingefahren werden, muss navigiert und dem Verkehr ausgewichen oder eben darunter geblieben werden. Man muss einfach sehr genau dran sein am Flugzeug.

Antwort: Schwaßmann: Es ist etwas schief gegangen. Was, das wird erst die offizielle Untersuchung zeigen – und die braucht Zeit. In Heathrow wurde auch der Pilot in der Öffentlichkeit als schuldig wahrgenommen. Und dann stellte sich nach einem Jahr Untersuchung heraus: Er war nicht schuld, weil es ein technisches Versagen war. Zu dem Zeitpunkt war aber schon alles zu spät – der Mann ist nie wieder geflogen. Da muss man halt immer ganz vorsichtig sein mit einer Vorverurteilung.

Frage: Sie kriegen dann den Untersuchungsbericht?

Antwort: Mildenberger: Ja, den besorgen wir uns. Gerade das wird ein Unfall sein, den wir ganz genau untersuchen werden, wir als VC, weil diese elementaren Fertigkeiten ein Flugzeug zu fliegen sehr wichtig sind. Und die werden natürlich durch die Automatisierung unserer modernen Flugzeuge nicht gerade gefördert. Da haben wir eine sehr intensive Diskussion: Ist mehr Automatisierung oder vielleicht weniger Automatisierung sicherer für das Gesamtsystem. Deswegen gucken wir uns solche Arten von Unfällen genau an. Wir schauen, ob da auch systemische Fehler waren, wie beispielsweise ein steiles Hierarchiegefälle zwischen Kapitän und Co-Pilot: Dass der Co-Pilot nicht trainiert wird, einen Fehler des Kapitäns entsprechend frühzeitig auch anzusprechen. Sollte dies eine Rolle gespielt haben, interessiert es uns natürlich.

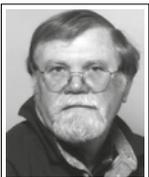




→ Die „neue“ Germanwings ist seit dem 1. Juli in der Luft. Photo: Germanwings

Die „neue“ Germanwings ist da

Lange wurde ja in den Medien schon für sie getrommelt. Für die „neue“ Germanwings. Und da kaum jemand an dieser Werbekampagne vorbei kam, soll hier auch nicht auf die Innovationen, mit denen die „Neue“ nun ihre Passagiere beglücken möchte, eingegangen werden. Nur so viel – drei Klassen soll es bei Germanwings geben. Günstig werde man sein, aber nicht billig. Und wolle die Stärken der Germanwings mit den Vorteilen der Lufthansa verbinden.



von
Werner
Fischbach

Wie es sich gehört, wurde der „neuen“ Germanwings auch ein neues Outfit verpasst. Ohne ein neues Logo scheinen Innovationen heutzutage nicht mehr umzusetzen zu sein und so wurden die alten Farben (silberfarbener Rumpf und gelbes Leitwerk mit einem brombeerfarbenen Streifen und Schriftzug) durch ein neues Design abgelöst. Ob dies nun „frischer“ aussieht und ob es auch gefällt, steht auf einem anderen Blatt. Aber dadurch bringen die Airbusse weniger Gewicht auf die Waage und das ist schon einmal ein Argument. Und durch einen entsprechenden Schriftzug (Lufthansa Group) im vorderen Bereich des Rumpfes wird darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft zum Imperium der Lufthansa gehört. Die Flugzeuge wurden übrigens in einer Rekordzeit mit dem neuen Design sowie mit einem neuen Kabinenlayout versehen; die letzte Maschine wurde erst kurz vor der Betriebsaufnahme im „Paint Shop“ abgeholt.

Zurzeit besteht die Flotte aus 38 Maschinen. Doch dabei soll es nicht bleiben. Um die „neuen“ Aufgaben, auf die noch zurückzukommen sein wird, erfüllen zu können, sind noch weitere Flugzeuge erforderlich. Bis Ende 2014 soll die Flotte aus 87 Maschinen bestehen – 64 eigene Flugzeuge der Typen A319 und A320 (A321 sind zurzeit noch nicht in der Planung)

sowie 23 CRJ-900 der Eurowings. Womit Eurowings den Sanierungsmaßnahmen des Lufthansakonzerns, anders als Contactair und Augsburg Airways, nicht zum Opfer gefallen ist. Den letzteren wurde bekanntlich relativ kurzfristig der Stuhl vor die Tür gesetzt.

Seit dem 1. Juli ist die „neue“ Germanwings am deutschen und europäischen Himmel unterwegs. Wobei zur Feier des Tages ein A319 (D-AGWX) auf einen Premierenflug geschickt wurde, mit welchem die vier wichtigsten Stationen der Fluggesellschaft verbunden wurden. Er führte von Berlin über Hamburg und Stuttgart nach Köln, wobei bei jedem Stopp eine „erlesene“ Schar von Journalisten zum Pressegespräch geladen wurde. Das dann an Bord des Airbus' stattfand. Was nicht alltäglich ist und deshalb als eine Novität bezeichnet werden kann. Wenn man schon die „neue“ Germanwings vorstellt.... In Köln wurde dann das Flugzeug auf den Namen der Domstadt getauft. Somit ist die D-AGWX das erste Germanwings-Flugzeug, das getauft wurde. Was man als weitere Novität bezeichnen kann.

Vom Billigflieger zum Retter des Europaverkehrs

Auch wenn man jene „German Wings“, die allerdings relativ erfolglos 1989 und 1990 mit MD-83 der Lufthansa auf den innerdeutschen und europäischen Rennstrecken mit einem komfortablen Service Passagiere des „oberen Segments“ abstreitig machen wollte, außen vor läßt, so ist der Name Germanwings eigentlich nicht unbedingt ein neuer Begriff. Denn die Fluggesellschaft wurde von der Lufthansa bereits 1997 gegründet, um auf dem „Low Cost“ – Markt mitzumischen und diesen nicht gänzlich Ryanair und Co. zu überlassen. Das ging natürlich nur

✈ ✈ AIRLINES



AIRLINES

mit ähnlichen Kosten- und Gehaltsstrukturen wie bei den bekannten Billigfliegern. Als es der Vereinigung Cockpit jedoch gelungen war, das Cockpitpersonal der Germanwings in den Konzerntarifvertrag zu hieven, war dies möglicherweise einer der Gründe, weshalb die Lufthansa das Interesse an ihrer Billigtochter zu verlieren schien. Germanwings war offensichtlich zu klein, um auf dem „Low Cost“-Markt erfolgreich zu sein.

Das änderte sich schlagartig, als Lufthansa bei ihren innerdeutschen und europäischen Verkehren durch die „Low-Cost-Carrier“ zunehmend unter Druck gesetzt wurde. Oder sich unter Druck gesetzt fühlte. Zusätzlich kam, dass auch in den Chef- und mittleren Etagen der Wirtschaft Sparen angesagt war und sich auch die Geschäftskunden zusehends den Billigfliegern, die ihre Streckennetze laufend erweiterten, zuwandten. Gut zahlende „Business“-Passagiere waren auf den Verbindungen, die nicht über die Drehkreuze Frankfurt und München führten, immer seltener zu sehen. Lufthansa blieben also nur zwei Lösungen – nämlich diese Verbindungen – wie dies British Airways bereits umgesetzt hat – entweder aufzugeben oder diese mit einer Tochtergesellschaft zu geringeren Produktionskosten zu betreiben. Nachdem Lufthansa diese Strecke nicht aufgeben (und damit an die Konkurrenz verlieren) wollte, blieb nur der zweite Weg übrig. Wobei die Gesellschaft mit den niedrigeren Kosten mit Germanwings sehr schnell gefunden wurde. Das Problem war dabei nur, dass Germanwings bei den Reisenden eben als „Billigheimer“ bekannt war. Deshalb musste die Fluggesellschaft neu erfunden werden und auch jenen Passagieren, die mit einem „Low-Cost-Carrier“ nichts am Hut haben wollten, schmackhaft gemacht werden. Was das Trommeln für die „neue“ Germanwings erklärt.

So hat Germanwings unter ihrem Chef Thomas Winkelmann eine Herkulesaufgabe zu bewältigen. Es geht um nichts Ge-

ringeres als die Rettung der Lufthansa. Oder um es genauer zu sagen – um das Überleben des Kranichfliegers in der „Fläche“. Schließlich möchte die Lufthansa nicht nur in Frankfurt und in München als Platzhirsch agieren. Innerhalb des konzernübergreifenden Sanierungs- und Restrukturierungsprogramms „Score“, mit welchem der operative Gewinn um 1,5 Milliarden gesteigert werden soll, kommt der „neuen“ Germanwings eine bedeutende Rolle zu. Bis 2015 sollen alle Strecken der Lufthansa, die nicht über ihre beiden Drehkreuze führen, an die „Billigtochter“ übertragen werden. Nur ab Düsseldorf werden dann noch ein paar Langstrecken vom Kranich geflogen; ansonsten heißt es auch dort: Mit der Lufthansa geht es nur noch nach Frankfurt und München.

Mit einem „Low-Cost-Carrier“ hat die „neue“ Germanwings dann nichts mehr zu tun. Selbst wenn sie mit ihrem Basic-Tarif noch preiswerte Tickets verkauft. Lounges, Mehrklassenkonzept, Anflug von großen und damit teuren Flughäfen und Netzwerkabstimmung mit anderen Star Alliance – Partnern wie AUA und SWISS sind Attribute, die mit einer Billigfluggesellschaft nicht in Verbindung gebracht werden. Einen Gewinn von rund 200 Mio. Euro sollen Thomas Winkelmann und seine Kollegen pro Jahr erwirtschaften. Nach Meinung von Lufthansa-Passage-Vorstand Carsten Spohr ist dies auch möglich. Weil, so erklärte er gegenüber der Stuttgarter Zeitung, „Germanwings ... je nach Kostenposition zwischen 20 und 30 Prozent günstiger (ist), als wir es mit der Marke Lufthansa sein können.“ 

➔ *Großer Bahnhof für die Crew des Premierenflugs in Stuttgart. Photo: W. Fischbach*



Wer erbringt das Ergebnis?

Bekanntlich ist eine Fluggesellschaft nicht deshalb erfolgreich, weil ein einsamer Kämpfer an der Spitze des Unternehmens steht, der aufgrund seiner Weisheit und seiner Erfahrung das Schiff durch die stürmische See steuert. Der Erfolg eines Unternehmens wie das einer Fluggesellschaft wird erbracht durch das Engagement und die Arbeit vieler Mitarbeiter – an Bord der Flugzeuge und natürlich auch am Boden. Gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiter wollen jedoch auch gut bezahlt werden. Und so stellt sich die Frage, wie Germanwings diesen Spagat zwischen einer um 20 bis 30 Prozent höheren Produktivität und einer ordentlichen Entlohnung ihres Personals schaffen möchte. Angesichts der Tatsache, dass bestimmte Kosten (wie zum Beispiel der Kerosinpreis, der Emissionshandel, die Luftverkehrsabgabe oder die Gebühren, die an die Flugsicherung und an die Flughäfen zu entrichten sind) nicht oder nur sehr schwer zu beeinflussen sind, bleiben nur die Möglichkeiten, bestimmte Dienstleistungen von außen einzukaufen (z.B. bei der Abfertigung) und beim Personal zu sparen. Und zwar bei der Zahl der Beschäftigten sowie bei der Arbeitszeit als auch bei der Entlohnung. Und da die „neue“ Germanwings von ihrer Struktur her eher mit einem Netzwerk- als mit einem „Low-Cost-Carrier“ zu vergleichen ist, sehen weder die Vereinigung Cockpit (VC) noch die Unabhängige Flugbegleiter Organisation UFO ein, bei ihren Mitglieder großen Abstrichen zuzustimmen.

Die Frage des Personals und deren Kosten

Insbesondere bei den Flugbegleitern ist die Situation etwas unübersichtlich. Denn da gibt es diejenigen, die bereits bei Germanwings arbeiten, dann gibt es jene, die von der Lufthansa im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung abgegeben werden und jene, die bei der konzerneigenen Aviation Power angestellt sind und nun ebenfalls zu Germanwings kommen. Aviation Power ist ein Personaldienstleister, bei welchem die Kabinenbesetzungen der Berlin-Operationen der Lufthansa angestellt sind. Ein Vorgang, der gemeinhin mit dem Begriff „Outsourcing“ bezeichnet wird. Während das Personal von Aviation Power sowie die neu eingestellten Stewardessen und Stewards einen Arbeitsvertrag bei Germanwings erhalten, soll den von der Lufthansa überlassenen nach bestimmten Intervallen der Übergang zur billigeren Tochter angeboten werden. Wie diese dann eingruppiert und ob und wie die Zeiten der Lufthansazugehörigkeit angerechnet wird, muss zwischen dem Betriebsrat und der Geschäftsführung noch ausgehandelt werden. Dass dies keine einfache Aufgabe ist, kann leicht nachvollzogen werden. Dazu kommt, dass UFO eine, durch das neue Konzept höhere Arbeitsbelastung beklagt (weil für die zusätzlichen Aufgaben nicht mehr Personal eingestellt wurde), sowohl der Vergütungs- als auch der Manteltarifvertrag bereits im letzten Jahr ausgelaufen waren und die Verhandlungen sich seitdem kaum vom Fleck bewegt hatten.

Deshalb hatte die Gewerkschaft, die etwas mehr als die Hälfte des Kabinenpersonals vertritt, ihre Mitglieder bereits zur Urabstimmung gerufen. Anfang Juli haben beide Parteien noch einmal „die Kurve gekriegt“ und einen Streik abgewendet.

Und wie sieht es bei den Piloten aus? Die werden nach dem Konzerntarifvertrag bezahlt und erleiden deshalb keine finanziellen Einbußen, erklärt Germanwings. Sie müssten lediglich etwas länger arbeiten als ihre Kollegen bei der Passage oder bei der Cargo. Jörg Handweg, Pressesprecher der VC, widerspricht dem nicht. Zwar gibt es Unterschiede beim Manteltarifvertrag, aber das Problem ist ein anderes. Denn für Copiloten der Lufthansa, die sich – aus welchen Gründen auch immer – nicht nach Düsseldorf, Hamburg, Köln und Stuttgart versetzen lassen wollen oder können, ergibt sich ein Dilemma. Da „ihre“ künftigen Kapitänsstellen zur Germanwings, also zu den oben erwähnten Stationierungsorten, verschoben werden, werden diese nun von jüngeren Kollegen besetzt. Und da viele Kapitäne wohl nicht zur Billigtochter wechseln werden, entsteht bei der Passage ein Kapitänsüberhang. Für die dann dort verbleibenden Copiloten ergibt sich dadurch eine Verzögerung auf dem Weg zum Kapitän. „Das führt zu einem ziemlichen Verdruss bei den Kollegen“, meint Jörg Handweg.

Germanwings steht also eine Herkulesaufgabe bevor. Denn auf der einen Seite muss das Management den Spagat zwischen einer ordentlichen Bezahlung und der Aufgabe, 20 bis 30 Prozent unter dem Niveau der Lufthansa zu produzieren, schaffen. Zum anderen gilt es, die Kundschaft davon zu überzeugen, dass die „neue“ Germanwings nichts mehr mit der „alten“ zu tun hat. Das wird bei Kunden im Ausland, für welche die Marke Lufthansa einen hohen Stellenwert hat, sicherlich ein hohes Maß an Überzeugungsarbeit erfordern. Der bekannt kampflustige Ryanair-Chef Michael O’Leary spottete deshalb bereits: „Die malen die Flugzeuge neu an und denken dann: ‘So sieht eine Low-Cost-Airline’ aus.“ Nun ja, vielleicht hat es sich bei Ryanair noch nicht rumgesprochen, dass sich Germanwings inzwischen ein wenig gemauert hat und eigentlich nicht mehr in der Liga der „Low-Coster“ spielt. Wobei man sicherlich auch über O’Learys Preispolitik spotten kann. Und diese selbst auf den Besuch eines irischen Pubs übertragen kann (siehe Kasten „last minute“). Die Glosse wurde dem Schweizer Magazin „skynews.ch“ entnommen, und wir bitten die dortigen Kollegen um Nachsicht, wenn wir bei ihnen etwas „wildern“.

Es hört sich fast etwas pathetisch an – aber Germanwings ist zum Erfolg gezwungen. Denn wenn sie scheitern sollte, dann wird sich die Lufthansa mehr oder weniger vom Europaverkehr abseits ihrer Drehkreuze verabschieden. Das kann sich eigentlich niemand wünschen – weder die Fluggäste noch die Flughäfen. Ganz zu schweigen, von den Beschäftigten bei Germanwings und bei der Lufthansa. Und eigentlich auch nicht die Flugsicherung. Denn zurzeit ist niemand in Sicht, der an Stelle von Germanwings treten könnte. Denn für Flüge, die nicht stattfinden, kommt bei der DFS auch kein Geld in die Kasse.

✈ ✈ AIRLINES





AIRLINES ✈ ✈

Billigflieger starten auf die Langstrecke: In die Ferne schweifen

Mit Norwegian nach Bangkok, mit WizzAir nach Dubai, mit Air Asia X nach Kuala Lumpur: Was Billigflieger auf der Langstrecke planen, wohin die Reise geht und wer alles mitmischt im großen Geschäft mit den günstigen Tickets für Fernflüge.

Wäre es nach Björn Kjos gegangen, hätte er von Anfang an brandneue Boeing-Dreamliner B787 zu Schnäppchenpreisen auf Strecken zwischen Europa und New York sowie zwischen Europa und Bangkok in der Luft gehabt. Nun muss der Chef des Billigfliegers Norwegian Air Shuttle übergangsweise noch auf andere Maschinentypen zurückgreifen – aber aufhalten ließ er sich nicht. Die besonders energiesparenden Jets lassen auf sich warten, weil Boeing Lieferprobleme wegen der Batterien hat, doch sie sollen noch im laufenden Jahr zur Flotte stoßen. Dabei sind die treibstoffsparenden Jets eigentlich wichtiger Teil der Strategie: „Wir sind (damit) die ersten“, hat Kjos im Interview mit dem „Handelsblatt“ gesagt, „die nicht nur niedrigere Preise, sondern auch niedrigere Kosten haben als die Konkurrenz.“ Und noch einen Kniff hat er sich ausgedacht, um anders als alle Vorgänger langfristig Fernstrecke in Billigflieger-Logik bedienen zu können: Als Basis der neuen Langstrecken-Jets mit dem roten norwegian.com-Schriftzug am Rumpf ist nicht Oslo, sondern Bangkok vorgesehen, wo sämtliche Kosten einschließlich der Löhne deutlich niedriger sind als ausgerechnet in Skandinavien. Nur die Piloten sollen Nordeuropäer sein.

In den Vorjahren sind immer wieder Billigflieger mit Langstrecken-Ambitionen gescheitert, doch den Norwegern traut man nun zu, dass sie die etablierten Airlines jetzt auch auf den bislang profitablen Fernstrecken über kurz oder lang gehörig aufmischen. Dass die Leute um Björn Kjos etwas von ihrem Geschäft verstehen, haben sie bereits bewiesen. Ihre

Flotte umfasst inzwischen 74 Maschinen, 222 weitere Jets sind bestellt. Ohne viel Getöse ist die Airline im Schatten von Ryanair und Easyjet zum drittgrößten Billigflieger Europas herangewachsen.

Im deutschsprachigen Raum hat Norwegian bereits die Airports Berlin-Schönefeld, Köln, Hamburg und München, Salzburg, Wien und Genf im Flugplan. Über die nun mit Langstrecken-Diensten ausgestatteten Basis in Stockholm-Arlanda lassen sich auch Zubringerflüge aus Mitteleuropa abwickeln. Tickets nach Bangkok und zurück kosten bei der etablierten Linienflieger-Konkurrenz ab Deutschland derzeit im günstigsten Fall um die 620 EUR mit Umsteigen, um 830 EUR auf Nonstop-Routen. Nach New York und sind es um die 550 EUR für das Return-Ticket ab und bis Frankfurt.

Kjos vertickt derzeit an manchen Flugtagen einige seiner Sitze zu Werbepreisen von 189 EUR nach Asien bzw. von 130 EUR in die USA – allerdings pro Strecke. Aber auch hier gilt: Die günstigsten Preise bekommt nur, wer frühzeitig bucht. Wer spät dran ist, kommt nicht unbedingt günstiger als bei der Konkurrenz davon.

Der Drang der Billigflieger in die Ferne begann unterdessen, als Streckenplaner erstmals mit den ungeschriebenen Gesetzen ihrer Geschäftsidee brachen und Ziele in Afrika in ihre Netze aufnahmen – zu denselben Kampfpreisen wie die bisherigen innereuropäischen Kurzstrecken-





Städteverbindungen. Denn ursprünglich galt in der Billigflieger-Branche die Formel, der Betrieb rechne sich angesichts der günstigen Ticketpreise nur auf Strecken mit bis zu zwei, ausnahmsweise zweieinhalb Flugstunden Entfernung. Eine Maschine muss so viele Umläufe binnen eines Tages schaffen wie nur irgend möglich, um Geld zu verdienen. Der Sprung über die Grenzen des Kontinents von Mitteleuropa aus galt daher als ausgeschlossen. Selbst der Flug nach Marokko dauert von wo auch immer in Deutschland Minimum dreieinhalb, der auf die Kanaren minimal knapp vier Stunden.

Getrieben wurden die Airlines dabei weniger von der Liebe zu Afrika oder dem Nahen Osten – auch Billigflüge nach Tel Aviv gab es zeitweise – als dem unbedingten Zwang zu wachsen. Insbesondere Ryanair und Easyjet haben bei den Flugzeugherstellern bereits vor Jahren immer wieder Dutzende fabrikneue Maschinen fest und zu sehr gutem Mengenrabatt bestellt. Es ist teurer, diese Jets unbeschäftigt am Boden herumstehen zu lassen als damit neue Routen auszuprobieren. Und mangels attraktiver und zugleich noch weitgehend konkurrenzloser innereuropäischer Routen, suchte man plötzlich in Nordafrika nach möglichen Zielen. Teils mit gutem Erfolg – etwa nach Marrakesch. Solche Strecken bestehen noch immer. Andere dagegen wurden wieder eingestellt.

Auf Langstrecken nach USA oder Fernost hingegen sind diese Flugzeugmuster vom Typ Boeing 737 und Airbus 320, daraus bestehen die Flotten der meisten Billigflieger, nicht ein-

setzbar. Dass Norwegian es also ernst meint, beweist die gezielte Anschaffung eigener Langstreckenmaschinen.

Aus den Startlöchern herausgekommen waren unterdessen auch andere – um kurz darauf einzuknicken: Die Billigfluggesellschaft Oasis Hong Kong Air wollte neben London auch Deutschland mit Hongkong verbinden und peilte zunächst Köln/Bonn, später auch Berlin als Startflughafen an. Tickets sollte es für ab 1.000 Hongkong-Dollar pro Strecke geben. Das sind umgerechnet nur rund 100 EUR. Relativ kurz nach Aufnahme der London-Flüge mit Jumbo-Jets, die man von Singapore Airlines und ANA übernommen hatte, musste Oasis bereits wieder aufgeben. Offenbar fehlte der finanzielle Rückhalt für ein solches Unterfangen. Das ist nun anders, denn Norwegian gilt als kerngesund, ist erfolgreich innerhalb Europas – und wachstumshungrig.

Ähnlich gilt das für Air Asia X, den Langstrecken-Ableger des etablierten malaysischen Billigfliegers Air Asia. Dass auch die Malaysier das Langstreckengeschäft mit den Schnäppchentickets durchaus beherrschen, beweisen sie seit Jahren auf Strecken von Fernost nach Australien. Gleichwohl haben sie sich mit ihren Diensten zwischen Kuala Lumpur und London bzw. Paris offenbar im ersten Versuch die Finger verbrannt und sie Anfang 2012 wieder aus dem Flugplan gestrichen. Ein neuer Versuch für 2015 bereits angekündigt – mit treibstoffeffizienteren neuen Maschinen. All das geschieht sehr zum Leidwesen der etablierten Fernflug-Riesen von Lufthansa & Co bis British Airways, von Singapore Airlines bis Emirates. Sie dürften derlei Newcomer auf den Rennstrecken zumindest im Economy-Segment zu spüren bekommen.



✈ ✈ AIRLINES



AIRLINES

Was sie tun werden? Dasselbe wie immer. Ihre Abwehrstrategie ist simpel und hat sich bewährt: die Preise auf absehbare Zeit so sehr senken bis sie selber draufzahlen. Das schmerzt zwar – aber jeden Newcomer schmerzt es noch mehr. Denn er muss auf jeder neuen Strecke möglichst schnell Ertrag sehen, während die großen so genannten „Netzwerk-Carrier“ die Verluste auf einer umkämpften Route rechnerisch auf ihr globales Langstrecken-Netzwerk umlegen können und deshalb in der Summe dennoch ganz gut da stehen. Immer wieder wurden auch Ryanair Langstrecken-Ambitionen nachgesagt – vor allem, was Strecken von den britischen Inseln in die USA angeht. Seit Jahren nähert sich das Team um Michael O’Leary dem Projekt nun indirekt an. Ryanair besitzt ein Aktienpaket von knapp unter 30 Prozent am irischen National-Carrier Aer Lingus und möchte es gerne so weit aufstocken, um auch dort das Sagen zu übernehmen. Bislang ist die EU-Kommission dagegen. Aer Lingus wiederum ist traditionell stark auf Nonstop-Verbindungen von Dublin und Shannon an die US-Ostküste. Und Aer Lingus ist preisaggressiv unterwegs. Das könnte gut zusammenpassen – **obwohl O’Leary zur Abwechslung nun gerade angekündigt hat, die Aer Lingus-Beteiligung abstoßen zu wollen: Markt-**

schreier-Getue? Strategie? Ernsthafte Absichten? Oder das Gegenteil davon? Das weiß – wie so oft – nur er selber.

Derweil wagt sich auch die ungarische WizzAir, in Deutschland an den Flughäfen Dortmund, Hahn, Köln, Lübeck und Memmingen präsent, auf die größere Distanz. Von Budapest aus heben ihre Jets ab Oktober nach Dubai ab – nicht zum Airport mitten in der Stadt, sondern zum neuen Flughafen Dubai World Central bei Jebel Ali. Die Preise: ab 109 EUR pro Strecke ohne Zubringer. Ganz in Billigflieger-Logik.

Nach Dubai sind auch die Norwegian-Jets bereits unterwegs – im Herbst für ab 156,30 EUR pro Strecke. Es tut sich was im Billigflieger-Markt. Und es sieht ganz so aus, als ob ein neues Wettrennen eröffnet ist.

von Helge Sobik

Auf einen Blick:

Billigflieger mit Langstrecken-Ambitionen

Norwegian Air Shuttle – www.norwegian.no:

von Stockholm nach Dubai, Bangkok und New York. Zielflughäfen im deutschsprachigen Raum: Berlin-Schönefeld, Köln, Hamburg und München, Salzburg, Wien und Genf

norwegian.com

WizzAir – www.wizzair.com:

von Budapest nach Dubai. Zielflughäfen im deutschsprachigen Raum: Basel, Dortmund, Genf, Hahn, Köln, Lübeck und Memmingen.

W!ZZ

Ryanair – www.ryanair.com:

bislang nur indirekt über die Unternehmensbeteiligung Aer Lingus (www.aerlingus.com) von Dublin und Shannon vor allem nach Boston, Chicago, New York. Aer Lingus- Zielflughäfen im deutschsprachigen Raum: Berlin-Schönefeld, Düsseldorf, Frankfurt, Genf, Hamburg, München, Stuttgart, Wien und Zürich.

RYANAIR

Air Asia X – www.airasia.com:

Strecken von London und Paris nach Kuala Lumpur gestrichen, Wiederaufnahme mit kosteneffizienteren Jets für 2015 in Aussicht gestellt.

Air Asia



Eurotrans – von Leipzig nach Europa

Text: H. M. Helbig /Fotos: Rainer Bexten

Seit vielen Jahren belegt Deutschland unter den führenden Exportnationen einen der vorderen Plätze. Gerade deshalb ist es überraschend, dass hierzulande in der Vergangenheit auffallend wenige Nurfrachtairlines an den Start gegangen waren. So gesehen war in der ersten Dekade dieses Jahrhunderts in diesem Segment ein regelrechter Boom zu beobachten: Neben der Air Cargo Germany (ACX/6U; „Loadmaster“; siehe „der flugleiter“ 3/2011) und der Aerologic (BOX/3S; „German Cargo“; siehe „der flugleiter“ 3/2012) wurde im Jahr 2008 eine weitere neue deutsche Frachtfluggesellschaft aus der Taufe gehoben: Unter dem Dach der Deutsche Post AG/DHL verschmolzen die belgische European Air Transport N.V. mit einem in Leipzig ansässigen reinen Wartungsunternehmen, der European Air Transport Leipzig GmbH. Unter letzterem Namen firmiert das Unternehmen seither, das eigentlich auf eine längere Geschichte zurückblicken kann.

Belgische Wurzeln

Nach dem Erwerb eigener Flugzeuge entschlossen sich die Piloten Paul Pirlot de Corbion, Charles Dessain, Iwain van Caenberg und Joseph de Maeyer im Dezember 1971, das Lufttaxiunternehmen EAT European Air Transport ins Leben zu rufen. Ausgerüstet mit einer Gardan GY-80 „Horizon“, einer Cessna P206A „Super Skylane“ und zwei Beech 65 „Queen Air“, bot die Firma ab dem Jahr 1972 vom Flugplatz Brüssel-Grimbergen aus Schulungs- und Geschäftsreiseflüge an. Bereits 1973 wurde die junge EAT Servicepartner des amerikanischen Flugzeugherstellers Piper und eröffnete das erste europäische Piper Flite Center.

Obwohl ihr entsprechendes Fluggerät fehlte, beteiligte sich European Air Transport im Jahr 1975 an einer Ausschreibung der ehemaligen belgischen Fluggesellschaft Sabena, die einen Partner für ihre Regionalflugdienste suchte. Das kleine Unternehmen erhielt den Zuschlag, allerdings forderte Sabena ein Flugzeug mit Druckkabine. So erwarb EAT eine Swea-lingen SA226TC Metro II, die am 3. April 1976 den Flugbe-

trieb von Brüssel-Zaventem nach Luxemburg aufnahm. Mit weiteren Zielen folgte 1978 eine zweite Metro II. Daneben betrieb das kleine Unternehmen in den 1970er Jahren auch eine Rockwell Commander 685. Die Regionalflotte wuchs im folgenden Jahrzehnt auf drei Metro II und vier Merlin IV, die regelmäßig Eindhoven, Düsseldorf, Köln und Luxemburg mit Brüssel verbanden, bis die Kooperation mit Sabena 1992, nach sechzehn Jahren, endete.

Zwischenzeitlich, schon im Jahr 1985, hatte der amerikanische Paketexpressdienst DHL beschlossen, seinen europäischen Hub auf dem internationalen Flughafen Brüssel-Zaventem aufzubauen. Die zuverlässige Abwicklung der Sabena-Flüge weckte das Interesse der Amerikaner an einer Zusammenarbeit mit European Air Transport. Nach erfolgreichen Vertragsverhandlungen kam ab 1986 zunächst eine CA-SA 212-200 für DHL zum Einsatz. Noch in jenem Jahr kaufte DHL die kleine belgische Fluggesellschaft auf. Unter dem neuen Eigentümer bestand EAT als eigenständiges Unternehmen weiter, und frisches Kapital ermöglichte den Erwerb größeren Fluggeräts. Im Juli 1987 übernahmen die Belgier die erste von insgesamt zwölf Convair 580.

Durch eine Erweiterung der Mittelstreckenflotte mit mehreren zu Frachtern modifizierten Boeing 727-100 und Boeing 727-200, die ab 1990 bzw. ab 1994 zum Einsatz gelangten, konnte DHL ihr Eu-

✈ ✈ AIRLINES



ropa- und Afrikanetz zügig ausbauen. Am 19. Januar 1993 trat die European Air Transport der IATA bei, wodurch der Transport von gefährlichen Gütern, Tieren und Wertgegenständen möglich wurde. Und EAT expandierte weiter: 1998 bekam sie den ersten Airbus A300B4-Frachterumbau. Und erst als Anfang des neuen Jahrtausends die Flotte um Cargoflugzeuge des Typs Boeing 757-200 erweitert wurde, verließen die alten Convair-Props die Firma. Im Jahr 2002 trat ein neuer Eigentümer auf den Plan: Die Deutsche Post AG erwarb DHL zusammen mit den angegliederten Töchtern und Fluggesellschaften. Übrigens war der Expresspaketdienstleister DHL, dessen Firmenname sich von den Initialen der Nachnamen der Gründer Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn ableitet, im Jahr 1969 gegründet worden.

EAT Leipzig GmbH

Die Deutsche Post AG/DHL gründete 2005 auf dem Flughafen Leipzig/Halle die European Air Transport Leipzig GmbH als einhundertprozentige Tochter, die die Wartungsarbeiten der DHL-Flotten und weiterer eigener bzw. beauftragter Fluggesellschaften übernahm. Heute befinden sich insgesamt annähernd zwanzig weltweit aktive Frachtfluggesellschaften vollständig oder teilweise im Besitz der Deutsche Post AG/DHL. Darüber hinaus fliegen diverse weitere Airlines im Auftrag des Paketdienstes. Der Wartungsbetrieb öffnete Ende März 2008 seine Tore, genau zu dem Zeitpunkt, als DHL ihr Frachtdrehkreuz von Brüssel nach Leipzig verlegte. Unter ihrem Geschäftsführer Markus Otto beschäftigte die EAT Leipzig GmbH im Jahr 2009 rund 320 Mitarbeiter.

Verschmelzung

Im Zuge der Hubverlagerung siedelte im Jahr 2010 auch die European Air Transport N.V. von Brüssel nach Leipzig um. Dabei wurden elf Boeing 757-200 von der belgischen Airline der deutschen Firma übertragen, somit in Deutschland registriert und in Leipzig stationiert. Weitere deutsche Zulassungen für fünf Airbus A300B4 der irischen Air Contractors (ABR/AG, „Contract“) waren zwar reserviert, aber schlussendlich nicht genutzt worden. Die für die Aufnahme des Flugbetriebs notwendige Genehmigung mit der Nummer D-170EG erteilte das LBA offiziell am 31. März 2010 im Rahmen einer feierlichen Übergabe. Nach dem Abschluss der Zusammenführung wurde die European Air Transport N.V. formal aufgelöst. In Brüssel besteht seither nur noch ein Wartungsstützpunkt.

Als Ersatz für die inzwischen in die Jahre gekommenen Airbus A300B4 des Partners Air Contractors erstand EAT dreizehn Airbus A300-600 aus Beständen der Japan Air Lines (JAL/JL; „Japanair“), deren erster Ende Mai 2011 zunächst zu

AIRLINES

den EADS Elbe Flugzeugwerken nach Dresden zum Umbau in eine Frachtmaschine überführt wurde. Bei der Übergabe des ersten fertiggestellten Airbus A300-600 an die EAT Leipzig Ende 2011 gab das Unternehmen den Erwerb weiterer fünf ehemaliger JAL A300-600 bekannt, die vor Inbetriebnahme ebenfalls in Dresden konvertiert werden mussten.

Aktuell umfasst die in Deutschland registrierte Flotte der EAT insgesamt sechzehn umgebaute Airbus A300-600 und elf Boeing 757-200 Frachter. Hauptsächlich nachts verbinden die Flugzeuge diverse internationale europäische Flughäfen mit dem Hauptdrehkreuz Leipzig/Halle und dem kleineren Hub auf dem Flughafen Frankfurt/Main.

Die letzten beiden A300-600 werden nach Abschluss der Umbauarbeiten noch in diesem Jahr erwartet. Mit ihrer modernen Flotte ist European Air Transport Leipzig GmbH, die heute deutlich mehr als 500 Mitarbeiter beschäftigt, sicherlich für die kommenden Jahre bestens gerüstet.

STECKBRIEF

Name	EAT Leipzig GmbH
Sitz	Schkeuditz
Basis	Leipzig/Halle
IATA-Code	QY
ICAO-Code	BCS
ICAO callsign	„Eurotrans“
Luftfahrzeugmuster	A306 (D-AEAC, D-AEAD, D-AEAF, D-AEAG, D-AEAH, D-AEAI, D-AEAJ, D-AEAK, D-AEAL, D-AEAN, D-AEAO, D-AEAP, D-AEAQ, D-AEAR, D-AEAS, D-AEAT) B752 (D-ALEA, D-ALEB, D-ALEC, D-ALED, D-ALEE, D-ALEF, D-ALEG, D-ALEH, D-ALEI, D-ALEJ, D-ALEK)
Deutsche Flughäfen	EDDP/LEJ
Homepage	nicht vorhanden



Rosinenbomber in Berlin gelandet



Damals hat er die Berliner gerettet. Im Juli jubelten hunderte Berliner dem Rosinenbomber zu, der um 13:52 Uhr Ortszeit in Schönefeld landete. Er soll Teil ihres neuen Berliner Rosinenbombers werden.

Die Geschichte:

Während der Blockade 1948/49 transportierten die Rosinenbomber Kohle, Kartoffeln, Lebensmittel – und Süßes im Minutentakt für die eingekesselten Berliner. Um an die größte Luftbrücke der Welt zu erinnern, holte die Berliner Firma Air Service Berlin 2001 einen dieser alten Rosinenbomber zurück in die Hauptstadt. Er wurde Symbol, Wahrzeichen und fliegende Legende zugleich. Tausende Berliner und ihre Gäste erlebten neun Jahre die Geschichte hautnah, wenn sie mit der DC-3 abhoben. Bis zur Notlandung im Jahr 2010. Die Maschine wurde schwer beschädigt. Seitdem kämpften viele Berliner in und um den Förderverein Rosinenbomber e.V. für eine Restaurierung. Aus aller Welt gingen drei Jahre lang Spenden ein. Nun der Erfolg!

Endlich konnte – für 210.000 Dollar – eine zweite Maschine aus England geholt werden. Frank Hellberg, Präsident des Fördervereins: „Wir sind glücklich über unseren ersten Etappensieg. Danke allen Spendern, die das ermöglicht haben! Jetzt brauchen wir weiter die Hilfe von Förderern, um das Projekt zu vollenden, beide Maschinen zu ´verheiraten´ und Berlins neuen, alten Rosinenbomber wieder an den Himmel zu bringen.“

Dafür werden noch einmal knapp 300.000 Euro benötigt. Die jetzt geholte Maschine aus Coventry ist nur eine Frachtmaschine. Um als Passagiermaschine in Europa zugelassen zu werden, müssen deshalb Teile beider Rosinenbomber zusammengesetzt werden.

In 4:11 Stunden flog die Crew aus Coventry den Rosinenbomber heute über 1178 Kilometer über den Ärmelkanal, Amsterdam und Hannover nach Berlin. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge „verabschiedeten“ sich die englischen Piloten von ihm.

Andrew Noble, (Chargé d’Affaires / Geschäftsträger, Britische Botschaft) sagte vor Ort: „Dieses Andenken an die größte humanitäre Luftbrücke der Geschichte gehört als Zeichen immerwährender Freundschaft unserer Völker nach Berlin!“

Der restaurierte Rosinenbomber soll zum 65. Jahr der Luftbrücke (2014) wieder fliegen.



✈ ✈ **AIRPLANES**



AIRPLANES

Historie des Luftfahrzeuges G-AMRA

Die heute in Berlin gelandete DC-3 wurde am 25. November 1944 an die US Air Force als "C-47B 43-49474" ausgeliefert, kurze Zeit später jedoch an die Kanadische Royal Air Force verliehen (an die "Gruppe Nr. 45" in Dorval, Montreal). Ab 3. März 1945 war die Maschine für die Pazifische Flotte Australiens (Staffel Nr. 238) im Einsatz.

Nach Ende des 2. Weltkrieges erfolgte im April 1946 die Überführung nach England und vier Monate später die Eingliederung bei der Staffel Nr. 525 in Membury, Wiltshire. **Am 25. März 1949 wurde die Maschine der Royal Air Force in Oakington als Unterstützung bei der Berliner Luftbrücke zugeordnet und landete mehrfach in Berlin-Gatow. Nach sechs Monaten wurde das Luftfahrzeug dann in die Lagerung der Maschinenunterhaltungsabteilung Nr. 12 versetzt.**

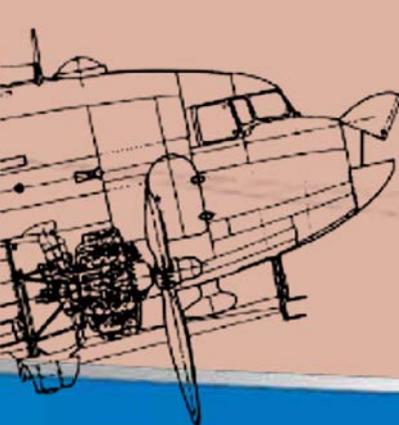
Am 8. März 1952 wurde die Maschine verkauft und als "G-AMRA" registriert. Ein Jahr später wurde das Flugzeug

von der Regierung des Vereinigten Königreichs beauftragt, Soldaten in die "Kanalzone" zu transportieren (mit der RAF, Seriennummer XE280). Noch im selben Jahr wurde es an die Ölraffinationsfirma Aden vermietet.

Am 1. Juni 1960 wurde die G-AMRA für die "Dakota"-Vorschriften modifiziert und von British United Airways registriert. Im Laufe der Jahre wechselte die Maschine öfter den Besitzer. 1978 wurde sie als "CCCP-7245" für eine Filmproduktion bemalt und eingesetzt. In den achtziger Jahren hat die Maschine mehrere Charter- sowie Rundflüge zu den Normannischen Inseln geflogen.

Im Jahr 1981 wurde die G-AMRA von Air Atlantique gekauft und bis vor kurzem von ihr betrieben.

Quelle PM: Honza Klein & Lutz Schönfeld



Rettet den Rosinenbomber
Spendenhotline: 030-68 32 33 44 38

Konto: 197 194 400
BLZ: 100 700 24, Deutsche Bank

E-Mail: info@rettet-den-rosinenbomber.de

Ein unvergesslicher Flug mit CONDOR – Oder, der Passagier, ein notwendiges Übel.

von Stephan Heinrich

Hiermit möchte ich Euch einen „kleinen“ Bericht über meine Reise mit Condor nach und von Varadero liefern. Ich hätte nie gedacht, dass im Zeitalter der modernen Luftfahrt so etwas möglich ist, zumal bei einer so renommierten Airline wie Condor:

Aber mal von Anfang an:

Am 10.11.2012 sind wir mit Condor von Frankfurt nach Varadero (DE6188) in der Premium Economy Class geflogen. Mal vom erbärmlichen Zustand des Inneren der B767-300er abgesehen (abgerissene Zeitungstaschen, starke Gebrauchspuren aufweisende Sitze, Wände usw., etc.), habe ich mich doch ein bisschen gewundert und auch geärgert. Und das noch vor dem Start!

Meine Frau und ich haben 2 Stunden vor Abflug am Premium Economy Schalter eingeklickt und bekamen die Plätze 1 D+E zugewiesen. Erste Reihe, null Beinfreiheit, derentwegen ich überhaupt die Premium Econ. gebucht und jeweils 300 € pro Person UND Strecke gezahlt habe.

Nun ist das zwar auf den ersten Blick halt Pech, dass man in der ersten Reihe sitzt, die Füße NICHT unter den Vordersitz legen kann und den ganzen Flug über bemüht ist eine Position zu finden, in der es bequem sein könnte. Ärgerlich macht mich allerdings Folgendes:

Noch vor dem Start bot die Bordcrew per Durchsage an, dass Economy Gäste für 100 € übriggebliebene Premium Economy Plätze direkt an Bord buchen könnten. Das heißt, für sagenhafte 200€ weniger konnten sie dann auch noch die bequemeren Plätze haben. Dass sich am Check-in niemand bemüht sah, uns zu fragen, wo wir sitzen wollen - da ja offensichtlich noch ausreichend „normale“ Premium Economy Plätze zur Verfügung standen und Reihe eins normalerweise an Familien mit Kindern vergeben werden, weil die mehr Sachen haben - steigerte unseren Ärger nachträglich noch mehr. Da könnte man ja schon nicht nur von Pech reden. Aber ich gestehe, das war das einzige Manko auf dem Hinflug.

So richtig Wut bekamen wir aber auf dem Rückflug:

Am 23.11. gegen 18:00 Uhr erreichte uns die vor Ort zuständige Thomas Cook Reiseleiterin per Telefon im Hotel und teilte uns mit, dass auf Grund des Ausfalls einer Condor Maschine am Freitag unser Flug am Samstag Verspätung haben wird und wir erst am Sonntag, den 25.11.2012 um 14:00Uhr abfliegen würden und am Montag, den 26.11..2012 um 05:30 Uhr in Frankfurt ankommen würden. (Tatsächlich sind wir am Montag um ca. 06:00 Uhr am Gate in Frankfurt angekommen, läppische 16 Stunden später). Und wir hatten noch Glück, da wir zufällig in unserem Hotelzimmer waren und sie (die Reiseleiterin) uns deshalb erreicht hat. Andere Gäste erfuhren es erst am Abflugtag! Nun gut, immerhin eine Nacht länger in Kuba. Umsonst. Es gibt Schlimmeres, zumal ich mir den Montag sowieso freigenommen hatte. Ande-

re Passagiere, die statt Sonntagnachmittag jetzt Montagmorgen heimkommen durften, waren nicht so erfreut, um es vorsichtig auszudrücken. Denn ob die jeweiligen Chefs es witzig finden, dass man nicht zur Arbeit kommt, wage ich zu bezweifeln.

Doch nicht genug damit:

Es fing schon beim Check-In an: zu unserer Überraschung dauerte der Check-In am Premium Economy Schalter deutlich länger als am normalen Check-In. Auch dass unsere Platzreservierung (sowie die aller) nicht mehr gültig sei, erfuhren wir erst am Check-In. War aber nicht sooo schlimm, da es für uns kein großer Unterschied war. Die Platzreservierung habe ich übrigens von Kuba aus auf eigene Kosten veranlasst, damit uns das vom Hinflug nicht noch mal passieren kann. Aber, ich gebe zu: „Luxury“.

Noch überraschter waren wir aber, als wir die B767-300 ER der TITAN Airways entdeckten und uns dann klar wurde, dass dies unser Flieger zurück nach Frankfurt ist. Gesagt hat uns das auch niemand. Is ja auch Wurscht. Nicht wurscht ist es mir aber - nachdem sich schon alle gewundert hatten - dann an Bord zu erfahren, dass es keine Premium Economy gäbe auf dem Flug, da die TITAN AIRWAYS so etwas nicht habe. Und ob uns das denn niemand gesagt habe. Nein, hat niemand.

Interessant ging es dann weiter:

Als wir dann am Sonntag dann gegen 14:30 Uhr starteten, teilte uns die Stewardess – die, wie Ihr deutscher Kollege von CONDOR zur Unterstützung der CREW von TITAN AIRWAYS mit an Bord geschickt worden waren, damit wenigstens zwei Besatzungsmitglieder deutsch sprechen – mit, dass der Flug deshalb Verspätung hatte, weil die Freitagmaschine nach Havanna - die wohl auch samstags Varradero bedient - in heftige Turbulenzen geraten sei und deshalb aus reiner Vorsicht zur Inspektion umgekehrt ist, um zu schauen, ob noch alles in Ordnung ist (was ich durchaus für sehr sinnvoll halte). Dies widerspricht zwar der Darstellung von Passagieren des Fluges mit den angeblichen heftigen Turbulenzen, denen während des Fluges etwas von Triebwerksproblemen an einem der beiden Triebwerken gesagt wurde und man deshalb umkehren und in Portugal zwischenlanden müsse. Is´ ja aber auch nur ein kleiner, aber feiner Unterschied in Bezug auf den Rücktransport. Aber in großer, wenn´s um Ansprüche gegenüber der Airline geht, geht es!!!? (dazu später mehr...)

Doch das ist noch nicht alles: die B767-300 ER der TITAN Airways sah von innen recht gut, sprich fast neu, aus. Jeder hatte sein eigenes Bordentertainment (ein Luxus gegenüber den betagten CONDOR/THOMAS COOK Maschinen). Zumindest vorläufig.

Nachdem allen an Bord auf Grund der Verspätung und Umstände usw. freie Getränke angeboten wurde, muss dies eine so durch-

schlagende Wirkung gehabt haben, dass urplötzlich von 6 Toiletten nur noch zwei in Betrieb waren. Daraufhin sah sich die Besatzung (leider nicht der Kapitän, der hat sich den ganzen Flug über nicht einmal gemeldet. Bei der Landung erfuhren wir dann von der Crew, dass ein gewisser Kapitän Effort am Ruder gesessen habe) genötigt, per Durchsage darum zu bitten, die übrigen Toiletten nur noch „in urgent cases“ zu benutzen. Da man sonst eine Zwischenlandung machen müsste (wahrscheinlich darf man ohne Klo nicht fliegen, ja? Klingt zumindest logisch). Das war ca. 2, 5 Stunden (spätestens) nach dem Take Off. Das hieß also, 4-6 Stunden so wenig wie möglich aufs Klo gehen. Aber kein Problem, denn dabei wurden wir sagenhaft unterstützt, indem es uns nicht nur mollig warm gemacht wurde (gefühlte 27 Grad im Flugzeug), sondern auch Dank der hilfreichen Unterstützung durch die sich hinter den Vorhängen verschanzenden Crew, die einfach bis zum Frühstück gegen 4:30 keine Getränke mehr ausgab (also ca 5 Stunden lang ohne Getränke!). Die Logik ist – zugegebenermaßen - bestechend:

Keiner trinkt, keiner muss. Die Verbindung trockene, warme Luft, gepaart mit unzureichender Flüssigkeitszufuhr (obwohl von allen Medizinem genau diese Flüssigkeitszufuhr während eines Langstreckenfluges als absolut nötig erachtet wird) und mangelnder Bewegung, ist der Gesundheit ja auch bestimmt zuträglich. Aber klar, was soll man machen. Mitten auf dem Atlantik isstes auch schwierig zu landen. DAS verstehe ich wirklich. Und schließlich sind wir ja auch alle angekommen. Auch in so fern: d'accord. Trotzdem: Für mich persönlich grenzte das schon an Körperverletzung.

Zum Abschluss noch ein weiteres kleines Manko, das ist aber wirklich nur Luxus, ich weiß:

Nach ca. 4 Stunden ging (nicht nur) bei meinem Bordinfotainmentgerät nichts mehr. Nur noch ein (Audio-) Kanal, egal was man einstellte. Is eigentlich nicht so schlimm, kann man ja lesen. Leider gingen (recht wahllos übrigens) nicht überall die Leselampen, so auch meine nicht. Tja, kann ganz schön öde werden, wenn man aus o.g. Gründen dann auch noch nicht schlafen kann. Aber wie gesagt: Luxus.

Die Bordcrew, die wohl am wenigsten etwas für den ganzen Schlamassel konnte, blieb immer höflich, auch wenn sie das Leselampenproblem letztendlich nicht lösen konnten. Hut ab! Denn was die von anderen Passagieren ertragen musste...

Als uns nach dieser Tortur des Rückfluges beim Ausstieg die Cabin Crew dann mit den Worten verabschiedete, dass sie sich nochmal für die Unannehmlichkeiten (ja, die nannten das wirklich so) entschuldigen und sich wünschen, uns (also die Passagiere) mal wieder an Bord begrüßen zu dürfen, war ich mir nicht wirklich sicher, ob ich lachen oder heulen oder sauer sein soll.

Nun war der das also der Flug. Das war's.

War's das?

Nun gut, das war's noch nicht ganz. Normalerweise bin ich ja nicht so der Prozesshansel. Aber auf Grund der geschilderten Gegebenheiten und der Art, wie mit uns Paxen umgegangen wurde (seitens der Airline, nicht der Cabin Crew), war hier einfach mal das Ende meiner Geduld und Gutmütigkeit erreicht.

Dank EU-Recht stehen Passagieren ja Ausgleichs/Entschädigungszahlen ab gewissen Verspätungen zu (*...Der Europäische Gerichtshof hat festgestellt, dass bei Verspätungen ab 3 Stunden verspäteter*

Ankunft am Endzielort Ausgleichszahlungen (entsprechend der Höhe der Zahlungen, die auch bei Annullierungen angesetzt sind) zu Leistungen sind (EuGH 19.11.2009 verb Rs C-402/07 und C-432/0.

- 250 € für eine Flugstrecke bis zu 1500 km und einer Verspätung von mehr als 2 Stunden
- 400 € für eine Flugstrecke bis zu 3500 km und einer Verspätung von mehr als 3 Stunden
- 600 € für eine Flugstrecke größer als 3500 km und einer Verspätung von mehr als 4 Stunden
guggsch du WIKIPEDIA).

Also Anwalt eingeschaltet, NACHDEM ich CONDOR einen Brief schrieb (der sich nicht wesentlich vom o.g. Bericht unterscheidet..). CONDOR berief sich natürlich auf „außergewöhnliche Umstände“ (Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004)¹⁾, um die Zahlung zu verhindern. (Anmerkung: Triebwerkschaden fällt NICHT unter diesen Paragraphen, gleiches gilt übrigens auch für Vogelschlag und mehr). Interessant wurde es eigentlich dann, als der Gerichtstermin immer näher rückte (eine außergerichtliche Einigung versagte CONDOR aus dem gerade geschilderten Umstand). Der Termin wurde verschoben auf Bitte von CONDOR und dann kam's Dicke: Zur Klärung was dann passierte, eine nicht unwichtige Bestimmung der EU Regelung über Ausgleichszahlungen:

Nach geltendem EU-Recht ist zur Ausgleichzahlung nicht die vertraglich gebundene Airline verpflichtet, sondern die durchführende. Wieder ein kleiner, aber wichtiger Unterschied (den wohl die EU-ler nicht unabsichtlich so formuliert haben. Was Airlinelobbyisten können, sehen wir ja bei der Regulierung..).

Und das nutzt CONDOR schamlos aus. Tenor: Leider könne man nichts zahlen, denn erstens ist Thomas COOK ja die vertragliche Airline, egal ob CONDOR auf dem Ticket, Flugplan, Boardingpass, Callsign etc. steht da auf dem Flug ja eine Thomas und nicht eine CONDOR Maschine benutzt wurde. Man müsse/könne also Thomas COOK in England verklagen, nicht CONDOR (Insidern ist wahrscheinlich bekannt, dass CONDOR zur Thomas Cook Gruppe gehört...). Und zweitens kommt ja dann auch noch die TITAN Airways in Spiel. Dass Sie uns nicht noch viel Spaß beim Bemühen in England einen Prozess zu führen wünschten, sehe ich als Entgegenkommen an. Danke.

Am Schluss, beim erfolgreichen zweiten Prozessversuch, kam ein Vergleich raus, den CONDOR auch ohne Prozesskosten etc. hätte haben können. (Erinnert das nicht leicht an eine ehemalige Geschäftsführung eines uns bekannten und vertrauten Unternehmens?) Allerdings, und darum ging es CONDOR offensichtlich, auch mit der Anerkennung meinerseits, dass keine weiteren Ansprüche (also zum Beispiel die Nichterfüllung des Vertrags bezüglich Premium Economy auf dem Rückflug etc.) geltend gemacht werden können. Dem stimmte ich zu, denn mir ging es nie ums Geld. Im Gegensatz zu vielen Mitreisenden verdiene ich ja wirklich ganz gut.

Aber dass eine eigentlich renommierte Airline heutzutage so mit Ihren gut zahlenden Gästen umgeht, hätte ich mir in den schlimmsten Träumen nicht vorstellen können.

Liebe CONDOR, zwei Passagiere werdet Ihr bestimmt NIE wieder an Bord eurer abgehalfterten Boeings sehen, VERSPROCHEN!

Michael O'Leary – Neues vom Sparkönig

Zu Illustration dieser These dient diesmal die Anekdote vom Besuch Michael O'Leary, des Chefs der Tiefpreisgesellschaft Ryanair, in einer Bar. Er bestellt ein Bier. Sagt der Barmann: "Einen Euro bitte, Mr. O'Leary. Ist aber wirklich preiswert, das freut mich!" "Ja, wir bieten das billigste Guinness von ganz Irland an. Übrigens sehe ich, Sir, dass Sie kein Glas haben. Sie können gerne eines von uns benutzen. Das macht 3 Euro, bitte." O'Leary würgt seinen Ärger hinunter und sucht sich einen Stuhl. Barmann: "Aha, Sie möchten sich setzen. Das kostet einen Euro. Für nur zwei Euro bekommen Sie einen bequemeren. Den haben Sie leider nicht für einen Euro vorausgebucht, darum kostet er jetzt vier Euro, bitte." O'Leary beginnt innerlich zu kochen, doch er bezahlt. Barmann: "Wie ich sehe, haben Sie Ihren Laptop dabei. Da er nicht vorausgebucht ist, beträgt die Gebühr für den Gebrauch drei Euro, Sir." O'Leary: "Jetzt habe ich genug von Ihrem Abriss! Holen Sie Ihren Chef!" "Vorher ist die Gebühr fürs Anlehnen und fürs Schlagen auf die Theke fällig, das macht noch zwei Euro, bitte." O'Leary schäumt vor Wut: "Wissen Sie überhaupt, mit wem Sie reden? Wo ist Ihr Boss?" "Selbstver-



ständig weiss ich es. Sie sind der CEO von Ryanair. Hier ist die E-mail-Adresse des Barbesitzers. Sie könnten auch versuchen, ihn Dienstags jeweils am Morgen, zwischen 7.00 und 7.05 Uhr anzurufen. Die Anrufe sind gratis, bis sie abgenommen werden. Nachher werden pro Sekunde zehn Cents belastet." Wutentbrannt stürmt O'Leary aus der Bar: "Nie im Leben setze ich nochmals einen Fuss in diese Bude!" "OK, Sir, aber vergessen Sie nicht, dass wir die einzige Bar sind, wo Sie ein Bier für nur einen Euro bekommen."

Report: Konrad Korsunsky



REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 6/2013
10. November 2013

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:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur), Lutz Pritschow
(Int. Affairs), Harry M. Helbig
(Airports, Airlines, „Spotter“),
Ausbildung u. ä.), „Emmi“ Enneper
(„Ehemalige“), Roman Glöckner
(BER),

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),
Frank Willmeroth (Internet),
Apron: Tobias Bartl (FRA),
Alexander Novakovic (BER)
Redaktionelle Beratung:
Bernd Bockstahler, M. A.,

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Matthias Maas, Volker Dick,
Aimee Turner, Joe, Marcus Garske,
Birgit Janovsky, Rainer Bexten,
Jonathan Böttig, Sebastian Däunert,
Cpt Blunt, Sabrina Leitzbach,
Werner Fischbach, Wolfgang Starke,
Helge Sobig, „Emmi“ Enneper,
Alexander Schwassmann,
H. M. Helbig, Jörg Biermann,
Simon Hradecky, Renate Frei

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

Cover: Achim 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 unbedingt und in allen Teilen den Standpunkt der GdF oder der Redaktion dar, sondern die persönliche Meinung des/der Verfasser.

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit dem Herausgeber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563





DFS Deutsche Flugsicherung



Personalabbau

Vorher-Nachher: Unternehmenszentrale Langen

