

der flugleiter

www.GdF.de



BunDelKonf 2010

Der Weg in die Zukunft

FSTD

7. Bundesfachbereichskonferenz



Tests in Braunschweig

Lärmarme Anflugverfahren

Incidents

Start ohne Freigabe

Ausland

ATC in Venezuela

BEILEGER
Alles über die
neuen Rollbahnen
in FRA

Der Neue „Stiftung Mayday“ Kalender 2011



Stiftung Mayday



2011



Bestellung über:

Mönch Medien & Print
Druckerei Mönch GmbH & Co. KG
Langemarckstraße 53
45141 Essen



7. Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt S. 6



Erinnerung an Hamburg 2009 S. 24



Is it going o.k. with this? S. 29



Der Flug des Hauptgefreiten Metzger S. 40

Editorial von Michael Schäfer 4

BunDelKonf
7. Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt 6

GdF Aktuell
Bericht von der 7. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz 10

Tarifkommission
4. Sitzung der Tarifkommission 2009 12

Für Sie Gelesen
Wider die Tarifeinheitsfront 13

Presse&PR
Der neue Referent Mitflug - Thomas Williges 16
„der flugleiter“ online 16
Das GdF – Presseteam 16

Joe’s Corner 18

Lärmarme Flugverfahren
Tests in Braunschweig 19

Incidents
Start ohne Freigabe – Wenn das eine zum anderen kommt 21

Accidents
Erinnerung an Hamburg 2009 24

Report
Flugvermessung in Deutschland (Teil 7) 26

ATC USA
Is it going o.k. with this? 29
Capt. Jeff Skiles Joins Selection Panel for Controller Awards Program 31

ATC Ausland
ATC in Venezuela 32

International
Irakischer Luftraum teilweise übergeben 33
BDF: Luftverkehr sorgt für Aufwind 33
Woher nehmen und nicht stehlen? 33

Glosse
Abzocke bei den Passagieren – und Spitze sind wir ohnehin nicht mehr. 34

Kommentar
Des Einen Freud – des Anderen Leid 35

Airports 36

Satire
Mit Karo-Auto und Kelle unterwegs - Der Flugzeugeinweiser.. 38

Airlines 39

Airplanes 39

Bücher 42

Mailbox 43

Last Call 44

Off the tape 45

Editorial



von Michael Schäfer,
Gewerkschaftsvorsitzender

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

Am 24. und 25. September 2010 fand die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz der GdF statt. Neben dem Rückblick auf das abgeschlossene Geschäftsjahr und den eher formalen, aber notwendigen Diskussionen und Beschlussfassungen über Anträge u. a. zu Satzungsänderungen, den anstehenden Wahlen für den Bundesvorstand und weiteren Organen, nahm die Diskussion über die zukünftige Ausrichtung sowohl auf nationale als auch europäische Entwicklungen breiten Raum ein.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle einen kurzen Rück- und Ausblick auf interne, nationale und europäische Entwicklungen.

Intern wird zurzeit ein neues Kommunikationskonzept erarbeitet, welches die Gewerkschaftsbasis durch ein GdF-Presseteam auf „regionaler Ebene“ mehr einbinden soll. Dazu ist es dringend erforderlich, das vakante Ressort Kommunikation im Bundesvorstand als verbindenden und koordinierenden Faktor wieder zu besetzen.

Auf nationaler Ebene kam die DGB/BDA Initiative zur Beschneidung der Klein- und Spartengewerkschaften für den Bundesvorstand nicht wirklich überraschend. Der Bundesvorstand hatte schon frühzeitig, ursächlich als Gegenpol zur Initiative Luftverkehr,

die Etablierung eines Forums Luftverkehr aktiv gefördert.

Nach Bekanntwerden der DGB/BDA Initiative hat sich ein Bündnis bestehend aus Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF), Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Marburger Bund (MB), Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO), Führungskräfte Chemie (VAA) und Vereinigung Cockpit (VC) gebildet, um auf allen Ebenen den Bestrebungen von DGB und BDA entgegenzuwirken. Inzwischen wurde ein entsprechender Gesetzesentwurf über den Bundesrat eingebracht, und am 07. September 2010 fand unter Beteiligung der GdF eine Anhörung im Bundesministerium für Arbeit und Soziales statt.

Auf der Tarifebene war die GdF im abgeschlossenen Geschäftsjahr sowohl innerhalb der DFS als auch bei der Tarifierung an Regionalflughäfen außerordentlich erfolgreich. Die Trennung der Tarifkommissionen DFS/APRON/Regionalflughäfen wurde nunmehr endgültig vollzogen.

Auf europäischer Ebene hat die EU Kommission durch die Verabschiedung der Performance Scheme und Gebührenverordnung neue Grundlagen für die Flugsicherungsorganisationen in Europa geschaffen. Einerseits werden die ANSP zukünftig an sogenannten Key Performance Areas mit Unterstützung von Key Performance Indicator (KPI) gemessen, andererseits wird durch die Gebühren-



verordnung das Vollkostendeckungsprinzip abgeschafft und auch Risiken auf die ANSP verlagert, die bisher alleine durch die Nutzer zu tragen waren. Frei nach dem Motto: „Turning the ATM world upside down“, konnten sich die Airlines mit ihrer Lobby in Brüssel durchsetzen. Des Weiteren erarbeitet die EU Kommission derzeit europaweite Ziele, safety, capacity, environment und cost-efficiency betreffend, die im Dezember diesen Jahres verabschiedet werden sollen. Diese zurzeit diskutierten Ziele sind fern jeder Realität und wecken bei den Kunden Erwartungen, die bei realistischer Betrachtung keinesfalls erfüllt werden können. Dies gilt auch für den FABEC. Die eingerichteten Arbeitsgruppen zum Beispiel Betrieb, Technik oder Finanzen können kaum Fortschritte vermelden, solange die organisatorische Entwicklung nicht geklärt ist. Diesbezüglich gibt es zurzeit zwei Varianten. Die französische Position hin zu einem einzigen ANSP im FABEC als Zwischenstaatliche Organisation oder als Fusion analog dem Modell Air France/KLM.

Die deutsche Sicht sieht eine multiple ANSP Struktur vor, vergleichbar mit dem Modell der Star Alliance, gebunden über Kooperationen und Joint Ventures. Eine Entscheidung der Staaten zur künftigen Flugsicherungsorganisation ist noch nicht getroffen. Auch der Staatsvertrag, der am 02. Dezember 2010 unterschrieben wird, lässt diese Frage offen. Eine sogenannte „Declaration of Intent“,

welche zeitgleich mit dem Staatsvertrag unterzeichnet werden soll, wird gegebenenfalls mehr Aufschluss über die künftige Organisationsform aufzeigen.

Unabhängig von solch einer Entscheidung wird die GdF einerseits kein Modell mittragen, welches den Staaten, ohne Einfluss der Gewerkschaften, erlaubt per Gesetz Eingriffe in die Arbeitsbedingungen zu nehmen, noch wird die GdF akzeptieren, dass sogenannten „cash Cows“ der Weg in eine FABEC Organisation geebnet wird und andere Bereiche derweil auf der Strecke bleiben oder verloren gehen.

Der Grundsatz - Flugsicherung aus einer Hand und Sicherheit vor Wirtschaftlichkeit - behält oberste Priorität.

Auf der Bundesdelegiertenkonferenz wurden die Delegierten zu diesen Themen sensibilisiert. Es wurde wahrgenommen, dass die GdF nicht nur im Tarifbereich, sondern auch bei allen anderen Themen die unsere Zukunft nachhaltig berühren, die Interessen ihrer Mitglieder entschlossen vertritt. Um dies mit Erfolg fortführen zu können, müssen wir auf nationaler Ebene zusammenstehen und auf europäischer Ebene noch enger mit den Arbeitnehmervertretungen zusammenwirken.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

7. Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt Eine wichtige Veranstaltung



von Hans-Joachim Krüger

Auch im Jahr 2010 kamen im Konferenzhotel Maritim in Darmstadt die Bundesdelegierten der GdF zur diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz zusammen. Zum ersten Mal waren zwei Tage geplant, um die anspruchsvolle Tagesordnung abzuarbeiten.

Gab es doch im Vorfeld der Veranstaltung zahlreiche nationale und internationale Veränderungen, die sich mit einiger Wahrscheinlichkeit auf die Zukunft auswirken. Die Themenpunkte erstrecken sich von der internationalen Ebene – Neuorganisation der Lufträume, deren Zuständigkeiten (FABEC) und Organisation - bis hin zur nationalen Initiative Luftverkehr und dem Koalitionsvertrag der bestehenden Bundesregierung wie auch der politischen Ausrichtung der Gewerkschaften, um die „Tariffberechtigung“ neu zu regeln. Zu allen genannten Punkten hat die GdF Stellungnahmen und anderweitige Anschreiben verfasst und diese den entsprechenden übergeordneten Stellen zugeführt.

Vor dem Einstieg in die Tagesordnung dankte der Vorstand *Karla Reinighaus* für ihr Engagement innerhalb verschiedener Gremien der GdF und als Betriebsrätin der Niederlassung Düsseldorf und Langen/Mitte.

Die Vorstandsmitglieder des Bundesvorstandes berichteten über ihr Fachgebiet und Tätigkeiten, zusätzlich referierten die Fachbereichsvorsitzenden aus ihren Fachbereichen Betrieb und Technik.

Auf nationaler Ebene wird sich die GdF gegen die DGB/BDV-Initiative zur Beschneidung der Klein- und Spartengewerkschaften wehren und zusammen mit anderen Spartengewerkschaften Gegenmaßnahmen erwirken. Hierzu sei auch nochmals auf die Beilage des Heftes „flugleiter 04/10“ hingewiesen, in dem unter

der Überschrift „Das BDA/DGB-Kartell – Über den untauglichen Ver-

such ein verlorenes Monopol zwangsweise herzustellen“ von *Rechtsanwalt Dirk Vogelsang* – die die Problematik dieses unlauteren Versuches einer Lobbyarbeit sehr gut beschrieben wird. Außerdem ergänzt Prof. Däubler in seinem Artikel „Ordnung statt Freiheit“ – in seinem Zukunftsmodell sehr deutlich die Position der Klein- und Spartengewerkschaften. Nicht zuletzt in diesem Zusammenhang ist eine Neuausrichtung der GdF für die Zukunft von Nöten. Der Organisationsbereich der GdF ist zurzeit beschränkt auf die Flugsicherung. In wie weit diese Beschränkung erweitert werden kann, wie weit im Hinblick auf die zunehmende Europäisierung ein Zusammenschluss mit anderen Organisationen möglich sein könnte, sollte überprüft und eine Diskussionsplattform erschaffen werden.

Auf internationaler Ebene sei erwähnt, dass der FABEC-Staatsvertrag am 02.12.2010 im belgischen Brügge unterzeichnet werden soll. In einer „Declaration of Intend“ soll die künftige organisatorische Entwicklung zumindest ansatzweise beschreiben werden.

Die europäische Flugsicherungsorganisation ATCEUC ist zwischenzeitlich als sozialer Partner innerhalb der EU bestätigt worden. Die GdF wird hier durch eine Satzungsänderung versuchen, den Bereich Technik in diese europäische Flugsicherungsgewerkschaft einzugliedern.

Geschäftsführer Mike Schmähling tritt zurück!

Nachdem GdF-Vorsitzender Michael Schäfer seinen Teil des Geschäftsberichtes vorgetragen hatte, erläuterte Mike Schmähling den Tätigkeitsbericht der Geschäftsstelle. Die Zusammenarbeit innerhalb der





Geschäftsstelle bezeichnete Mike Schmähling als sehr konstruktiv und umfassend. Neben dem Tagesgeschäft bedeutet dies u.a. Termine zu koordinieren und für alle Probleme als Ansprechpartner vor Ort zu sein. Eine Aufgabenvielfalt, die viel Zeit und Engagement erfordert. Mike Schmähling sieht sich – auch im Hinblick auf seine Familie – nicht mehr bereit und in der Lage, dies weiter zu tragen. Er erklärte daher nach seinen Ausführungen seinen Rücktritt.

Markus Siebers hob in seinem Rundblick zur geleisteten Tarifarbeit besonders die Zusammenarbeit mit Dirk Vogelsang und Nastassja Fischer hervor.

Seit der Einstellung von Nastassja Fischer ist gerade die Vorbereitung auf mögliche Arbeitsgerichtsprozesse und Fragen zu alltäglichen Arbeitsproblemen erleichtert worden. Dazu kamen viele Informationen zu rechtlichen Auseinandersetzungen.

Gleichzeitig betonte Markus Siebers, dass – wie schon in den letzten Jahren – die Tarifarbeit mit der DFS – und dort das Thema Belastungsausgleich – einen großen Anteil seiner Tarifarbeit in Anspruch genommen hat. Die Einrichtung der Steuerungsgruppe verlief im August sehr konstruktiv. Die Gruppe nimmt mehr und mehr Einfluss auf das tägliche Flugsicherungsgeschäft innerhalb der DFS.

Eine andere Baustelle – die Übergangsversorgung – konnte bisher immer noch nicht abgeschlossen werden. Problematisch ist die Zusammenführung der von beiden Seiten gewollten Sozialversicherungspflicht mit der Möglichkeit, ohne Grenzen weiter hinzu zu verdienen – dies sieht das Sozialgesetzbuch so nicht vor. Mehrere Lösungswege werden zurzeit mit der DFS ausgetauscht und besprochen, ohne jedoch einer Lösung bislang näher gekommen zu sein.

Mit den Regionalflughäfen Kassel, Memmingen und Friedrichshafen sind mittlerweile gültige Tarifverträge abgeschlossen. Weitere Verhandlungen mit Finkenwerder und Baden-Baden werden folgen bzw. sind bereits weiter fortgeführt worden, so dass man auch hier hoffentlich bald zu einem Abschluss kommen kann.

Für die Apron Standorte in Frankfurt und München sind die Vorbereitungen für die nächsten Verhandlungsrunden in Vorbereitung. Der Tarifvertrag in München mit dem dortigen Flughafen läuft im Juni 2011 aus und wird in wesentlichen Punkten zur Debatte stehen. Der Vertrag mit Fraport läuft erst Ende 2011 aus und fällt mit der Inbetriebnahme der neuen Runway

zusammen. Es gibt erste Überlegungen, die Vertrags-handlungen vor diesem Termin durchzuführen und mit einem guten Ergebnis abzuschließen.

Dr. Gabriele Dederke zeigte an Hand von vielen Folien die wirtschaftliche Situation der GdF auf. Die Gesamtsituation stellt sich als absolut gesund dar. Die Mitgliederzahl ist weiter steigend und damit steigen auch die Einnahmen, über die die Schatzmeisterin verfügen kann, um einen ausgewogenen Etatplan einzuhalten.

Kommunikationskonzept

Bernd Bockstahler stellte dem Gremium das neue Kommunikationskonzept vor, welches in einem ersten Schritt einen regionalen Touch haben wird. Dazu wurde ein eigens zuständiges Pressteam gebildet. Immer schwieriger, komplexer und umfangreicher gestalten sich Themen zu Tarif- oder Internationalen Entwicklungen. Hier können konkrete, sachliche und für nicht „eingeweihte Spezialisten“ Fakten nur von Experten erläutert werden, die in diesen Gebieten tagtäglich zu tun haben. Dazu werden in Zukunft Anfragen durch die entsprechenden Vorstandsmitglieder (Markus Siebers, Tarif und Rechtsfragen sowie Michael Schäfer, Internationale Entwicklungen) abgedeckt. Themen zu einzelnen Flughäfen sowie „alltägliche“ Flugsicherungsereignisse erläutert das schon erwähnte regional strukturierte Pressteam. Alle Mitglieder dieses neuen Pressteams durchliefen ca. Mitte Oktober entsprechende Schulungen. Weitere Informationen, sowohl für die Mitglieder wie auch speziell für Vertreter der Medien in dieser und den nächsten Ausgabe des „flugleiter“ sowie auf der homepage der GdF.

Vorstandswahlen

Zur diesjährigen Wiederwahl standen zunächst zwei Vorstandspositionen, nämlich der Vorsitzende sowie der Leiter des „Fachressort Kommunikation“, zur Neubesetzung an, dann jedoch – ergänzt durch den Rücktritt des Geschäftsführers – auch um dieses Amt.

Wahl des Vorsitzenden

Michael Schäfer erklärt, dass er für zwei weitere Jahre zur Wiederwahl zur Verfügung steht. Ohne Gegenkandidat/in wird Michael Schäfer mit großer Mehrheit und unter großem Applaus zum Vorsitzenden wiedergewählt





Fachressort Kommunikation

Dieses Vorstandsamt konnte weiter nicht besetzt werden. Ein Aufruf an die Mitgliedsversammlung zur Besetzung dieses Vorstandsamtes verlief ungehört. Dennoch sollte, ja muß dieses Amt so bald als möglich wieder besetzt werden. Der Bundesvorstand bietet Interessenten die Möglichkeit an ggf. als „Referent Kommunikation“ direkt an Vorstandssitzungen teilzunehmen und das Fachressort kennen zu lernen. Erfreulicherweise können wir melden, dass sich gegen Ende der Tagung ein Kandidat ernsthaft interessiert zeigte. Der „flugleiter“ wird, gegebenenfalls auch auf der homepage, berichten.

Wahl des Geschäftsführers

Axel Dannenberg, Delegierter aus Bremen, erklärt seine Bereitschaft, die Nachfolge von Mike Schmähling anzutreten. Nach kurzer persönlicher Vor-

stellung wählen die Delegierten Axel Dannenberg einstimmig zum zukünftigen Geschäftsführer der GdF.

Organwahlen

Auch unterhalb der Vorstandsebene standen einige Neuwahlen an. So wurden in den Kontroll- und Beschwerdeausschuss die Kollegen Kai Kröger, Andreas Schmelzer, Gerd Gerdes und Matthias Lindner gewählt.

In die Revisionskommission wurden gewählt: Carsten Henkel, Jochen Knoblauch, Bernd Wilczynski, Holger Dalitz und Holger Lohmann.

Die Vermögensverwaltung wird durch die Kollegen Jörg Biermann, Jörg Petersen, Michael Hnida und Lutz Wagner vorgenommen.

Alle Abstimmungen erfolgten einstimmig und ohne Gegenstimme

Änderungen der Satzung u.a.

Nach den erfolgten Neuwahlen wurden die vorliegenden Anträge zur Änderung der Satzung gemäß der Tagesordnung abgearbeitet. Nach ausführlichen Diskussionen fand das Arbeitspapier „die Anrechnung der Mitgliedschaften/Ehrungen“ keine Mehrheit im Plenum und wurde zunächst abgelehnt. Einen größeren Rahmen benötigte die Überarbeitung der Rechtsschutzlinie, die dann schließlich auch beschlossen wurde.

Da in letzter Zeit es mehrere Probleme mit der Abwicklung und der Genehmigung der Kostenzusage bei Arbeitsrechtproblemen gab, wurde die Rechtsschutzgrundlage der GdF neu überarbeitet und in einigen wesentlichen Punkten abgeändert. Die GdF wird die Mitglieder über die neue Richtlinie gesondert informieren. Darüber hinaus sollte erwähnt werden, dass

Axel Dannenberg

Der neue Geschäftsführer der GdF

Auf der BunDel Konf im Oktober 2010 und dem dort von Mike Schmähling selbst verkündeten Verzicht auf das Amt, wählten die Delegierten Axel Dannenberg zu seinem Nachfolger. Wir werden ihn in der Ausgabe 6 näher vorstellen. Aus Zeitgründen muß es hier und jetzt für einige kurze Stichworte genügen.

Laufbahn

Axel trat nach dem Studium der Elektrotechnik zur Lotsenausbildung in die DFS ein. „Hat dort leider nicht geklappt“, merkt er dazu an. Aber ganz so ist es, wie anschließend zu lesen, ja nun wieder auch nicht. Von Düsseldorf aus ging es zunächst weiter zum Regionalflughafen Karlsruhe-Baden („wir vertreten ja auch Regionalflughäfen“). Dort gelang der Erwerb der ersten Berechtigung im Bereich Flugsicherung - allerdings eine Technische. Es folgte der Rückweg in die DFS ins LIZ-Lage- und Informationszentrum, zunächst als Systemadministrator und danach in weiteren verschiedenen Positionen. Nach vier Jahren im LIZ gelang der Erwerb der Towerberechtigung am Flughafen Saarbrücken. Drei Jahre später folgte der Wechsel zum Tower Frankfurt als Referent Betrieb. Aktuell ist Axel als Lotse im Tower Bremen tätig.

Zur Person

46 Jahre alt, geboren in Hannover. Verheiratet mit Frau Andrea, Fluglotsin in Langen. Eine Tochter - Neele („mein kleiner Scheisser“). Hobbys: Motorrad, Fliegen PPL, Tauchen





die GdF ihren Mitgliedern in Zusammenarbeit mit der Sparkassen Versicherung /ÖRAG Rechtsschutz ein umfangreiches Privat-Rechtsschutzangebot anbieten kann. Einzelheiten hierzu können über die Geschäftsstelle abgerufen werden.

Erneuert wurde hingegen ein Grundsatzbeschluss der GdF auch im Hinblick auf die weitere europäische Entwicklung der Flugsicherung. Demnach fordert die Bundesdelegiertenkonferenz den Bundesvorstand auf, alle zu Gebote stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um in der Flugsicherung die Wahrung der Grundsätze „Sicherheit vor Wirtschaftlichkeit“ und „Erbringung der Flugsicherungsdienste aus einer Hand“ sicherzustellen.

Das Satzungswerk inklusive der vielen Richtlinien der GdF ist zwischenzeitlich zu einem undurchdringlichen Werk angewachsen, viele Vorschriften sind vielleicht doppelt zu finden. Alle Bestimmungen der GdF sollen jetzt einer Prüfung unterzogen werden. Ziel ist es, unter der Leitung von N. Fischer, das Regelwerk der GdF zu verschlanken.



Vom Bundesvorstand geprüft wird die Möglichkeit zur Errichtung eines *GdF-Unterstützungsfonds*. Michael Hnida, FSTD, FOTO, erklärte der Versammlung drei verschiedene Modelle, um persönliche Härtefälle von in Not geratenen Mitgliedern abzufedern. Die Möglichkeiten, die aufgezeigt wurden, gehen über einen neuen gemeinnützigen Verein, Spenden oder einer

zu errichtenden Sterbekasse aus. Welche Möglichkeit schließlich bevorzugt werden soll, soll weiter überprüft werden und muss zu einem späteren Zeitpunkt beschlossen werden.

FABEC

Den aktuellen Sachstand zur Umsetzung des FABEC ist durch verschiedene Veröffentlichungen wohl hinreichend bekannt. Nach wie vor finden verschiedenste Meetings statt, ohne dass in vielen Arbeitsgruppen zunächst wesentliche Fortschritte zu erkennen sind. Dies liegt an der ungeklärten Frage der zivil-militärischen Zusammenarbeit und vorrangig der institutionellen Entwicklung der FABEC-ANSP.

Tarifpolitik

Die Zeit der relativen tariflichen Ruhe wird demnächst abgelöst von beginnenden Verhandlungen zum Vergütungsstarifvertrag innerhalb der DFS. Die entsprechenden Forderungen wurden zwischenzeitlich veröffentlicht und werden die Grundlage für die ersten Verhandlungsrunden ab Ende Oktober darstellen. Gleichzeitig sollen neue Verhandlungen zum Eingruppierungsstarifvertrag der DFS aufgenommen werden um hier ein neues zukunftsorientiertes Tarifwerk zu erstellen.

Gespannt darf man auch sein, wie die DFS-Geschäftsführung mit der gekündigten Notdienstvereinbarung umgeht. Die jetzt bestehende Regelung läuft nach entsprechender Kündigung zum 31.12.2010 aus.

Wer weitergehende Informationen zur Tarifpolitik und zum Ablauf der Konferenz Wünscht, möchten wir auf das offizielle Protokoll der Bundesdelegiertenkonferenz, auf einen der anwesenden 125 Delegierten oder an die Geschäftsstelle der GdF verweisen.

Bericht von der 7. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz (oBFK) des Fachbereiches Flugsicherungs- Technische Dienste (FB FSTD)



von
Thorsten Wehe

Am 23. September 2010 kamen die Kolleginnen und Kollegen des Bundesfachbereiches Flugsicherungs- Technische Dienste zu ihrer 7. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz in Darmstadt zusammen. Die Themen waren zahlreich.

Die 7. ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des Bundesfachbereiches der Flugsicherungstechnischen Dienste (FSTD) war neben den Berichten des Fachbereichsvorstandes von eingehenden Diskussionen zu den Zentralisierungsmaßnahmen des Service Level 1 und der Gründung von Tochtergesellschaften in der DFS geprägt.

Umsetzung LuftVG

Nachdem es im letzten Jahr gelungen war, die wesentlichen die Flugsicherungstechnik betreffenden Aspekte auch im neuen LuftVG zu verankern, lag der Schwerpunkt der nationalen Berufspolitik in der Sicherstellung der Umsetzung des Erreichten. Wesentliche Rollen spielen hierbei das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS.

In Terminen im Bundeministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und beim BAF haben die Fachbereichsvertreter auf die Umsetzung der Vorgaben aus dem LuftVG gedrungen. Nach Einschätzung des Fachbereichsvorstandes kommen weder das Ministerium noch das BAF ihren Aufgaben vollumfänglich nach. Beiden Behörden fehlen die notwendigen Kapazitäten, um die sich aus der Umsetzung der Rechtsverordnungen der Europäischen Union (EU) zum Single European Sky (SES) ergebenden zusätzlichen Aufgaben abzubilden. Die sich hieraus ergebenden „Freiräume“ nutzt die DFS Geschäftsführung um ihre Vorstellungen von Privatisierung, Wettbewerb und Fragmentierung der Services umzusetzen.

Umstrukturierung in der DFS

Nachdem die DFS Geschäftsführung ihre Vorstellungen zu einer in einem Bereich zusammengefassten Technik gegen den Widerstand der Arbeitnehmer fast vollständig umgesetzt hat, laufen nun die Bemühungen für eine Ausgliederung der FS Technik auf vollen Touren. Beseitigt werden soll alles, was einem solchen Schritt entgegen stehen könnte. So sind die Ablösung des QTE Vertrages, die Gründung einer Immobiliens-Tochter, die weitere Veränderung der Geschäftsverteilung und die Veränderung der DFS Strategie nächste Schritte hin zu einer „Technik GmbH“. Einzige Motivation ist das Herausbrechen der Technik aus den tariflichen Regelungen der DFS GmbH. Ein Schlag ins Gesicht für alle diejenigen, die sich damals im guten Glauben für die Organisationsprivatisierung stark gemacht haben.

Dies werden nur die ersten Schritte sein, alle Flugsicherungsdienste aufzuspalten. Auf Antrag der Fachbereichskonferenz FSTD hat die Bundesdelegiertenkonferenz (BunDelKonf) im Rahmen ihrer

diesjährigen Tagung den Grundsatzbeschluss der 2. BunDelKonf wie folgt neu gefasst:

Die Bundesdelegiertenkonferenz fordert den Bundesvorstand auf, alle zu Gebote stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um in der Flugsicherung die Wahrung der Grundsätze „Sicherheit vor Wirtschaftlichkeit“ und „Erbringung der Flugsicherungsdienste aus einer Hand“ sicherzustellen.

EBG'n-Technik

In der DFS wurde die durchschnittliche Wissensbandbreite über die Dauer der Qualifizierung definiert. Dieser Weg ermöglicht ein Höchstmaß an Objektivität. Darüber hinaus wurde in einer Gesamtbetriebsvereinbarung die Mitbestimmung der Betriebsräte festgeschrieben. In den nächsten Monaten werden die Qualifizierungszeiten für die Systeme erfasst und die EBG-T'n sind anzupassen. Hierfür müssen alle Fachlichen Anweisungen zur Inbetriebhaltung ergänzt werden.

Wahlen für den Vorstand FB FSTD und Gremien der GdF

Nachdem die Delegierten dem Vorstand einstimmig die Entlastung ausgesprochen haben, standen alle Ämter im Vorstand zur Wahl. Die Amtsinhaber kandidierten für eine weitere Wahlperiode und wurden durch die Delegierten einstimmig bestätigt. Der Fachbereichsvorstand FSTD setzt sich somit wie folgt zusammen:

Ressort Vorsitzender:	Dirk Wendland
Ressort Schatzmeister:	Michael Hnida
Ressort Berufliches und Soziales:	Uwe Schindler
Ressort Berufspolitische Strategie und Grundsatzfragen:	Günter Schnause
Ressort Internationales:	Thorsten Wehe

Nachfolgend wurden die Kandidatinnen und Kandidaten für den Kontroll- und Beschwerdeausschuss, die Revisionskommission, die Vermögensverwaltung, die Satzungscommission, die Antragskommission, die GdF-Tarifkommission und dem fachbereichsübergreifender Tarifausschuss gewählt beziehungsweise für die Wahl bei der Bundesdelegiertenkonferenz vorgeschlagen.

Zentralisierung Service Level 1

Die Fachbereichskonferenz hat sich mit den Sachständen zur Zentralisierung des Servicelevel 1 befasst. Die Fachbereichskonferenz hat hierzu festgestellt:

1. Die Zentralisierung des Service Level 1 wird nicht wie geplant umgesetzt. Bereits vorgenommene Änderungen an der ursprünglich geplanten Maßnahme haben dazu geführt, dass die mit der Zentralisierung verbunden Erhöhung der Effizienz nicht erzielt werden kann.
2. Die Zentralisierung führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Servicequalität und zu einem massiven Vertrauensverlust des Betriebsdienstes in die FS Technik.

Die Fachbereichskonferenz hat dazu nachfolgenden Beschluss gefasst.

Die Fachbereichskonferenz fordert die DFS Geschäftsführung deshalb auf, das Zentralisierungsvorhaben einzustellen und alle erforderlichen Schritte einzuleiten um die bisherige Servicequalität wieder herzustellen.

Gründung von Tochterfirmen

Die DFS prüft aktuell gemeinsam mit der niederländischen Flugsicherungsorganisation LVNL, ob die Wartung und Inbetriebhaltung der Navigationseinrichtungen in einer Tochterfirma organisiert werden kann. Dieses Ergebnis soll dann den Partnern im FABEC präsentiert werden. Darauf folgend sind entsprechende Entscheidungen zu erwarten. Dieser Prüfauftrag hat die Kolleginnen und Kollegen stark verunsichert. Dieses Vorgehen ist die Fortsetzung der bereits oben genannten Umstrukturierungen. Die Fachbereichskonferenz hat zu diesem Thema eine Arbeitsgruppe (Arge) geründet. Diese Arge soll Kontakte zu den niederländischen Kollegen etablieren.

Fazit

Neben den bekannten Personalproblemen im Bereich der Fluglotsen, die schon heute zu Verspätungen und

damit verbundenen erheblichen Mehrkosten für die Fluggesellschaften führen, bewirken die Umstrukturierungen, insbesondere die Zentralisierungsmaßnahmen bei der Systemüberwachung von Flugsicherungstechnischen Einrichtungen und Systemen in den technischen Diensten, eine massive Absenkung der Servicequalität und bewirken nicht die nötigen Effizienz- und Kapazitätssteigerungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland. Dies wird bereits heute durch die Fluglotsen bei der aktiven Arbeit in den Flugverkehrskontrolldiensten in der DFS bemängelt. Die Kolleginnen und Kollegen in den FS-Technischen Diensten spüren massiv den Unmut der Fluglotsen über die schlechte Servicequalität und müssen letztendlich die Auswirkungen von unsinnigen unternehmerischen Entscheidungen, vor denen die Arbeitnehmervertretungen immer wieder gewarnt haben, „ausbaden“. Somit werden diese Maßnahmen der DFS zwangsläufig zu weiteren Verspätungen im Luftverkehr führen und die durch die EU vorgegebenen Ziele zur Reduzierung der Kosten, Reduzierung von Emissionen, Erhöhung der Kapazitäten und Erhöhung der Sicherheit nicht einmal im Ansatz erreicht.

Die neuen Arbeitsabläufe funktionieren nur mit einer Reihe von „work arounds“, die ad hoc um die geplanten Betriebskonzepte gebastelt werden, damit die Services überhaupt einigermaßen funktionieren.

Das BMVBS und die BAF setzen den politischen Willen des Gesetzgebers, gegeben durch das novellierte LuftVG, nicht um. Offensichtlich mit zu geringer personeller Ressource ausgestattet, kommt insbesondere die Aufsichtsbehörde seinen Aufgaben nicht nach. So muss die BAF die Fachaufsicht in den technischen Diensten in den Flugverkehrsdiensten ausüben, definiert diesen Bereich aber nicht eindeutig. Nach Kenntnis des Fachbereiches, wird die Aufsicht an Regionalflughäfen mehr als Mangelhaft ausgeübt.

Der Fachbereichsvorstand wird sich in den kommenden Monaten weiter diesen Themen widmen.



**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**

4. Sitzung der Tarifkommission 2009

von
Thorsten Wehe

Am 13. und 14. September 2010 kam die Tarifkommission DFS (TK) der GdF zu ihrer 4. ordentlichen Sitzung im Jahr 2010 in Frankfurt a.M. zusammen.

Vergütungs-Tarifverträge

Die "Tarifkommission DFS" der GdF hat die Kündigung der Tarifverträge VTV, VTV-A und ZTV beschlossen. Die Forderungen für die Vergütungsrunde 2010 sind in diesem Jahr:

- eine Erhöhung der Tabellenentgelte in VTV, VTV-A und ZTV um linear 6,5%
- die Integration der „Regionalstellenzulage“ aus dem ZTV in die Vergütungstabelle
- die Erweiterung der Vergütungstabelle um die Vergütungsgruppe 12

Die Laufzeit soll 12 Monate betragen.

Eingruppierungs-Tarifvertrag – ETV

Bei den Vorbereitungen für einen überarbeiteten ETV ist die Tarifkommission, dank der Vorarbeit der Arbeitsgruppe, zu einem Ergebnis gekommen. Die Inhalte des neuen ETV sind zu umfangreich, um sie an dieser Stelle im Heft vorzustellen. Dies wird in der nächsten Ausgabe erfolgen. Die TK hat sich von drei Kernelementen leiten lassen. Zum Einen galt es, den nach 18 Jahren deutlich zutage getretenen Renovierungsbedarf einzuarbeiten und die Berufsbezeichnungen dem heutigen Stand anzupassen. Die TK hat versucht, einige der Schwierigkeiten bei der Interpretation diverser Themen zu entschärfen und die Regelungen noch genauer zu fassen. Das zweite Thema war und ist die klare Bestimmung der Arbeitsbereiche, die die GdF eindeutig dem operativen Bereich zuordnen - dies umfasst ebenso den Bereich FVK wie die Technik - und die ausschließlich von operativen Kolleginnen und Kollegen besetzt werden sollen. Drittens wurde sich bemüht, nach einer genauen Untersuchung der Situation im administrativen Bereich

die dort vorgefundenen Karrieren eindeutiger zu beschreiben und an den zukünftig erwarteten Entwicklungen auszurichten. Der weit verbreiteten

Arbeitgeberwillkür und dem immer weiteren Abdriften einzelner Berufsgruppen in den AT-Bereich soll entgegen gewirkt werden.

Tarifierung der zivilen Mitarbeiter an der Niederlassung Maastricht

Für das Thema Maastricht zeichnet sich eine Lösung ab, die auf eine umfassende Gleichstellung der Kolleginnen und Kollegen mit den Kollegen im Inland vorsieht. Wir wollen das Thema in den nächsten Wochen zum Abschluss bringen und werden hierzu weiter berichten.

Tarifvertrag über die Versorgung der beurlaubten Soldaten - SVerSTV

Für den SVerSTV hat die Tarifkommission einer Bitte der DFS um redaktionelle Anpassungen entsprochen und gleichzeitig kleinere Verbesserungen für einen definierten Personenkreis durchgesetzt.

Ausschuß gem. § 43 der SR FS-Dienste

Der in den Sonderregelungen § 43 vorgesehene Ausschuß hat einige Klarstellungen im Tarifvertrag besprochen und diese in einem Änderungstarifvertrag an die Tarifkommission weitergeleitet. Besonders wichtig sind hier die Klarstellungen in der Behandlung der AM Konten (keine doppelte 150 Stundengrenze mehr), der gleichmäßige Verteilung der Gesamtjahresarbeitsleistung im Jahresschichtschema und die Präzisierung der Regelung im § 9 Abs.6. Hier sorgt die neue Formulierung für klare Verhältnisse, was Ruhezeiten bei Zusatzschichten und deren absolute Anzahl angeht, dies gilt für freiwillige und angeordnete Schichten.



Wider die Tarifeinheitsfront

von
Detlef Hensche

So viel Einigkeit kommt selten vor: Kaum hatte das Bundesarbeitsgericht (BAG) entschieden, nicht länger am Grundsatz der Tarifeinheit festhalten zu wollen, erscholl ein vielstimmiger Ruf nach dem Gesetzgeber. Schon im Vorfeld der voraussehbaren Rechtsprechungsänderung hatten sich die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und der DGB auf eine gemeinsame Initiative verständigt. In Fortschreibung der bisherigen Rechtsprechung soll durch Gesetz die Anwendbarkeit nur eines Tarifvertrages angeordnet werden, wenn für die gleiche Beschäftigtengruppe mehrere Tarifverträge konkurrierender Gewerkschaften gelten.

Darüber hinaus, und das ist neu und von der Rechtsprechung nicht gedeckt, soll die mit dem dominierenden Tarifvertrag verbundene Friedenspflicht auch auf die anderen Gewerkschaften und ihre Mitglieder ausgedehnt werden. Der Vorstoß findet breite Unterstützung, im Regierungslager wie in der SPD. Bei einem so breiten, klassenübergreifenden Konsens mag selbst Die Linke nicht abseits stehen; in fester DGB-Verbundenheit spenden ihr Vorsitzender und ihr Bundesgeschäftsführer, Klaus Ernst und Werner Dreibus, Beifall und versprechen Unterstützung.

Ein Betrieb, ein Vertrag?

Angesichts von so viel Einigkeit stockt die Kritik. Wer wollte gegen die Einheitsfront von Kabinett, Kapital und Arbeiterschaft noch mäkeln? Dennoch drängen sich einige Fragen auf. Das rechtliche Problem, dass für die gleichen Beschäftigtengruppen im Betrieb unterschiedliche, von konkurrierenden Gewerkschaften abgeschlossene Tarifverträge gelten, ist nicht neu, wenngleich nicht alltäglich. Das Tarifvertragsgesetz löst den Konflikt, indem es die Geltung des jeweiligen Tarifvertrages an die Gewerkschaftszugehörigkeit der betroffenen Arbeitnehmer knüpft: für Klinikärzte, die Verdi-Mitglieder sind, gilt der Verdi-Tarifvertrag, für Mitglieder des Marburger Bundes der von diesem abgeschlossene Vertrag. Über diese eindeutige gesetzliche Regelung hatte sich das BAG ehemals hinweggesetzt. Die Geltung divergierender Tarifverträge sei mit den betrieblichen Bedürfnissen nach Klarheit und Rechtssicherheit nicht vereinbar. Nur ein Tarifvertrag sollte daher anwendbar sein, und zwar nach den Gesetzen der Spezialisierung derjenigen, der der Eigenheit des Betriebes am besten Rechnung trage. Diese Rechtsprechung ist in der arbeitsrechtlichen Wissenschaft auf beinahe einmütige Ablehnung gestoßen, auch unter gewerkschaftsnahen Arbeitsrechtlern.

Dennoch sei bei aller Kritik daran erinnert, dass sich das Postulat der Tarifeinheit ursprünglich in Übereinstimmung mit der allseits akzeptierten Organisations- und Tarifpraxis befand. Der Grund-

satz „ein Betrieb, ein Tarifvertrag“ reflektierte das Organisationsmodell der nach dem Zweiten Weltkrieg gegründeten Industrie- und Einheitsgewerkschaften, das sich von der Zersplitterung in Berufs- und Richtungsgewerkschaften früherer Zeiten zukunftsfruchtig abhob. Soweit konkurrierende Gewerkschaften und Berufsverbände, wie etwa die DAG, Tarifverträge abschlossen, waren sie den DGB-Gewerkschaften entweder in Tarifkooperation verbunden; oder sie übernahmen regelmäßig das von der jeweiligen DGB-Gewerkschaft durchgesetzte Ergebnis.

Diese über mehrere Jahrzehnte praktizierte Tarifdominanz der DGB-Gewerkschaften wird seit einiger Zeit durch zwei gegenläufige Entwicklungen in Frage gestellt: durch Unterbietungskonkurrenz von Dumping-Organisationen und durch Überbietung seitens einiger Berufsverbände. Beide Entwicklungen sind scharf voneinander zu unterscheiden.

Die Krise des Tarifsystems

Wenn der DGB-Vorsitzende eine Krise des Tarifsystems ausmacht, so trifft dies die erstgenannte Tendenz. Seit langem suchen sich Arbeitgeber der Bindung an bestehende Tarifverträge zu entziehen oder sie nutzen die willfährig angebotenen Dienste christlicher Gewerkschaften und ähnlicher Verbände und schließen Dumping-Tarifverträge ab. Die Politik begleitet diese Art von Wettbewerb mit Wohlwollen. Der Gesetzgeber fördert ihn, indem er den gesetzlichen Mindestschutz zur Disposition der Tarifvertragsparteien stellt, also zum Abbau frei gibt, und überdies den Arbeitgebern gestattet, den tarifvertraglich sanktionierten Schutzverzicht arbeitsvertraglich auch solchen Arbeitnehmern aufzunötigen, die der Unterbietungsgewerkschaft nicht angehören.

Jüngstes Beispiel ist die Leiharbeit. Zu dieser durch Tarifflucht und Unterbietungskonkurrenz ausgelösten Krise des Tarifsystems schweigt sich das Papier von BDA und DGB aus. Kein Wort zum systematischen Ausstieg aus der Tarifbindung; kein Wort der Distanzierung von der Inanspruchnahme der Handlangerdienste christlicher oder arbeitgeberfinanzierter Gewerkschaften. Zumindest hätte es sich in einer an den Gesetzgeber adressierten Initiative gegen „die Zersplitterung des Tarifsystems“ aufgedrängt, auf ein Ende der inflationär gewordenen Praxis zu drängen, den gesetzlichen Mindestschutz dem freien Fall gewerkschaftlicher Unterbietungskonkurrenz anheimzugeben. Doch deren Eindämmung ist offenkundig nicht gewollt.

Worauf sich die Hoffnung des DGB und der Linkspartei gründet, dass die gesetzliche Tarifeinheit der Spirale nach unten ein Ende setzen würde,

bleibt unerfindlich. Die Rechtsprechung zur Tarifeinheit betraf nicht die Unterbietungskonkurrenz der christlichen Gewerkschaften. Welcher Arbeitgeber holt sich aus freien Stücken divergierende Tarifverträge ins Haus? Tarifpluralität kann typischerweise nur entstehen, wenn kampfstärke und -willige Gewerkschaften aufeinanderstoßen. Dem Fall, dass ein verbandsangehöriger Arbeitgeber den DGB-Tarif durch Abschluss eines nach dem Spezialitätsprinzip vorrangigen Haustarifvertrags mit einer christlichen Gewerkschaft abschütteln will, hat das BAG soeben den Boden entzogen. Insofern sollten die Gewerkschaften die Änderung der Rechtsprechung begrüßen.

Nein, nicht der eigentlichen Krise des Tarifsystems, dem Unterlaufen tarifvertraglicher Normen, gilt die Sorge der Einheitsallianz, sondern dem umgekehrten Phänomen, der wechselseitigen Überbietung. Stein des Anstoßes sind die bekannten Konflikte mit einigen Berufsverbänden, mit denen sich Bahn-, Flugverkehrs- und Krankenhaus-Arbeitgeber konfrontiert sehen und die sie zum Teil in bemerkenswerter Torheit selbst provoziert haben. Die Störenfriede sind bekannt und an einer Hand aufzuzählen: Marburger Bund (MB), Vereinigung Cockpit (VC), Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) – sämtlich gefestigte Gewerkschaften mit respektabler Geschichte, die ehemals in Tarifgemeinschaften mit der zuständigen DGB-Gewerkschaft agierten. Hinzugekommen sind 1992 die Unabhängige Flugbegleiterorganisation (UFO) und 2004 die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF), die ihrerseits aus Vorläuferorganisationen entstanden ist. Weitere Neugründungen handlungsfähiger Verbände sind nicht in Sicht. Anders als in der Öffentlichkeit gerne suggeriert wird, handelt es sich im Unterschied zur Unterbietungskonkurrenz keineswegs um ein ausuferndes Problem mit unabsehbarem Nachahmungspotential.

Härtere Verteilungskonflikte und rückläufige Solidarität

Damit sollen die Probleme nicht geleugnet werden. Natürlich ist es für Arbeitgeber verdrießlich und aufwendig, mit konkurrierenden Gewerkschaften verhandeln und am Ende divergierende Tarifverträge abschließen zu müssen. Und natürlich ist es für die DGBGewerkschaften ärgerlich, von konfliktbereiten und streikfähigen Funktionseleiten, die andere, weniger durchsetzungsstarke Beschäftigtengruppen nicht mitnehmen müssen, vorgeführt zu werden. Wer der Aktionsbereitschaft der Lokführer und Piloten vorschnell Beifall spendet, sei an die zeitlose Bedeutung des industrie- und einheitsgewerkschaftlichen Prinzips erinnert, wonach die Starken ihre Durchsetzungsmacht zugleich für die Schwachen einsetzen, und dass Forderungen, Aktionen und Ergebnisse auch den Anforderungen sozialer und solidarischer Verallgemeinerungsfähigkeit gerecht werden sollten. Die tarifpolitische Sezession der Fluglotsen, Ärzte, Piloten und Lok-

führer verheißt daher auf Dauer nichts Gutes.

Dass es dazu kam, hat aber nicht zuletzt hausgemachte Ursachen. Mitunter lassen große Branchengewerkschaften die notwendige Sensibilität gegenüber den spezifischen Problemen einzelner Berufe vermissen oder pflegen gar eine Kultur vermeintlicher Kernmitgliedschaften; es gibt auch Abgrenzungstörheiten nach oben. Überdies sieht man in der separaten Verfolgung berufsbezogener Interessen durch Spartengewerkschaften eine säkulare Tendenz: In Zeiten härterer Verteilungskonflikte und – damit zusammenhängend – nachlassender gesellschaftlicher Bindungsfähigkeit können sich die relativ besser Situierten versucht sehen, sich auf die Verfolgung und Verbesserung der eigenen Lage zurückzuziehen, auch in Abgrenzung gegen andere, schlechter gestellte Kollegen.

Ob sich hier eine allgemeine, langfristig wirksame Tendenz Bahn bricht, oder ob es sich um eine interessengeleitete Mystifizierung aus der Sicht der Profiteure des marktradikalen Umbaus handelt, mag dahinstehen. Es genügt die Feststellung: Beiden Wurzeln berufsverbandlicher Absonderungen ist durch gesetzliche Reglementierung nicht beizukommen. Ein Modell, dem die organisations- und tarifpolitischen Grundlagen abhanden gekommen sind, lässt sich durch ein obrigkeitliches Kontroll- und Ausschlussregime nicht aufrechterhalten. Zwischengewerkschaftliche Konflikte sind allein gewerkschaftspolitisch zu lösen. Dritte, erst recht Arbeitgeber oder Staat, sind in diesem Konflikt die schlechtesten Verbündeten; sie desavouieren die eigene Position.

Keine klaren Verhältnisse im Betrieb

Bei alledem ist unterstellt, dass das vom BDA und DGB geforderte Mehrheitsprinzip das Gesetzgebungsverfahren übersteht, dass also derjenige Tarifvertrag den gesetzlichen Anwendungsvorrang erhält, der die größte Zahl der tarifgebundenen Arbeitnehmer erfasst. Diese Rechnung geht indes nur dann auf, wenn ein Berufstarif mit einem Branchentarifvertrag konkurriert. Werden dagegen berufsbezogene Tarifverträge abgeschlossen, wie zum Beispiel seit eh und je für Redakteure von Tageszeitungen und Zeitschriften, hätte Verdi jetzt bereits das Nachsehen; der Deutsche Journalistenverband wird sich für die Organisationshilfe im Wettbewerb mit der Verdi-Fachgruppe Journalismus bedanken! Doch dreimal wehe, wenn in den Mühlen schwarzelber Gesetzgebung das Mehrheitskriterium am Ende an der Mitgliederzahl im jeweiligen Beruf festgemacht wird. In diesem Fall hätten sich Verdi und Transnet im Verhältnis zu Ärzten, Piloten und Lokführern mangels Mehrheit selbst um die Tarifhoheit gebracht.

Die Arbeitgeber beklagen schließliche Zersplitterung des Tarifwesens und rufen nach klaren Verhältnissen im Betrieb. Ihr eigener Vorschlag wird dem jedoch nicht gerecht. Ist etwa die jeweilige Mehrheit der tarifgebundenen Arbeitnehmer streitig, bewirkt dies ein höheres Maß an Unsi-

cherheit als das Nebeneinander unterschiedlicher Tarifverträge. Im Übrigen bereitet die Feststellung, wer unter welchen Tarifvertrag fällt, kaum größeren Aufwand als die Frage nach der Religions- und Konfessionszugehörigkeit zwecks Abführung der Kirchensteuer durch das Lohnbüro.

Bleibt die Sorge vor angeblich unberechenbarer Streikhäufigkeit. Damit sind wir beim harten Kern, dem eigentlichen Ziel der Initiative angelangt. Das Streikverbot wäre neu; die bisherige Rechtsprechung zur Tarifeinheit kannte keine Ausdehnung der Friedenspflicht auf andere Gewerkschaften. Dass Gewerkschaften, SPD und Linke sich in dieser Frage dem Arbeitgeberinteresse unterordnen, ist schwer verständlich. In der Sache mutet die Debatte über die „Inflationierung“ von Streiks in einer streikentwöhnten, um nicht zu sagen: gehorsamsstarken Gesellschaft skurril an. Als ob dieses Land vor sozialer Unruhe geschützt werden müsste! Auch die Aktionen der Piloten und Lokführer haben nichts daran geändert, dass die Bundesrepublik hinsichtlich der Streikhäufigkeit hinter fast alle vergleichbaren Industrienationen zurückfällt. Gewiss, wenn sogenannte Funktionseliten die Arbeit verweigern, hat das unmittelbare Wirkung auf die betriebliche Leistung. Das gilt in gleicher Weise für die Streiks von Industriegewerkschaften. Beschäftigte in betrieblichen Schlüsselstellungen sind unverzichtbar für wirkungsmächtige Streiks. Und wirtschaftliche Wirkung soll der Streik ja zeitigen; sein Sinn liegt nicht in symbolischen Aktionen, sondern darin, Druck auf den Arbeitgeber auszuüben. Zu den Streikwirkungen zählen notwendig auch die mittelbaren Folgen. Wenn Dritte – Kunden, Lieferanten, Fahr- und Fluggäste – Leistungsausfälle zu spüren bekommen, ist das der unvermeidliche Preis einer arbeitsteiligen Gesellschaft, für deren Monopolisierungs- und Verflechtungsgrad man, bitte, nicht die abhängig Beschäftigten und ihre Gewerkschaften verantwortlich mache! Drittinteressen, die von Produktions- und Leistungsausfällen mittelbar betroffen sind, rechtfertigen kein Zwangsregime der abhängigen Arbeit in Gestalt von Streikausschluss. Lediglich bestimmte unverzichtbare Leistungen, etwa von Krankenhäusern, Rettungsdiensten, Feuerwehren etc. sind durch Notdienste sicherzustellen; darüber bestand noch nie Streit.

Gesetz wider die Verfassung

Doch selbst wenn man den vorstehenden Anmerkungen nicht folgt und die von der BDA verbreiteten Schreckbilder für bare Münze nimmt, scheitert die gesetzliche Reglementierung an der Verfassung. Das Koalitionsgrundrecht des Art. 9 Abs. 3 GG gewährleistet „für jedermann und für alle Berufe“ das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden. Die damit ohne gesetzlichen Einschränkungsvorbehalt verbürgte Koalitionsfreiheit erschöpft sich nicht in der Vereinsbil-

dung. Die Koalitionsfreiheit ist zielgerichtet. Der Koalitionszweck, die Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen, lässt sich ohne spezifische Koalitionsbetätigung nicht verwirklichen. Ein zentrales Betätigungsfeld ist die Aushandlung und Festlegung nicht unterschreitbarer Bedingungen der abhängigen Arbeit.

Eine Gewerkschaft, die durch staatlichen Eingriff daran gehindert wird, für ihre Mitglieder Tarifverträge mit betrieblicher Geltungskraft abzuschließen, würde von einer der wichtigsten Funktionen abgeschnitten. Nicht zuletzt mit dieser grundrechtsbezogenen Begründung hat das BAG den Grundsatz der Tarifeinheit aufgegeben. Vor der verfassungsrechtlich geschützten Tarifautonomie haben auch Ordnungsvorstellungen zurückzutreten, die sich mit dem Verlangen nach einheitlichen Tarifverträgen im Betrieb verbinden. Erstens ist die Tarifeinheit kein verfassungsrechtlich geschütztes Rechtsgut. Zweitens widersprechen derartige Ordnungsmaximen dem Freiheitscharakter des Koalitionsrechts. Die Koalitionsfreiheit zielt zwar auf eine kollektivvertragliche Schutzordnung zugunsten der Arbeitnehmer, ist jedoch ungeachtet dessen ein Freiheitsrecht. Die Legitimation des Tarifvertrages wurzelt in der frei gewählten Mitgliedschaft und der durch den Mitgliederwillen bestimmten Gewerkschaft. Die gesetzlich dekretierte Tarifeinheit beschneidet dagegen diese Freiheit der kollektiven Selbstbestimmung über die eigene Arbeit.

Vollends zeigt sich der Eingriffscharakter im geplanten Streikverbot. Was verharmlosend als Ausdehnung der Friedenspflicht etikettiert wird, erweist sich für die nachrangige Gewerkschaft als Streikverbot. Doch auch die Streikfreiheit ist Bestandteil des Koalitionsgrundrechts. Ohne die Chance, die individuelle Unterlegenheit durch gemeinsam ausgeübten wirtschaftlichen Druck mittels Arbeitseinstellung zu kompensieren, wäre der Einsatz zur Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen nichts anderes als „kollektives Betteln“, wie das BAG treffend formuliert hat. Die Friedenspflicht ist legitim, soweit sie sich auf den von der Gewerkschaft selbst abgeschlossenen Tarifvertrag und dessen Laufzeit bezieht. Gewerkschaften und ihre Mitglieder dagegen (gleich einem Vertrag zu Lasten Dritter) unter das Joch fremdgesetzter Friedenspflicht zu stellen, nimmt ihnen die Chance, gegen die Arbeitgeber eigene Gegenmacht zu entwickeln.

Auch wer, wie der Verfasser, erklärter Gegner eines berufsbezogenen, mitunter berufsegoistischen Verbandswesens ist, kann solche gesetzlichen Eingriffe nicht gutheißen. Wenn die Gewerkschaften in ihrer langen Geschichte mit erheblichen Opfern für die Anerkennung der Koalitionsfreiheit gekämpft haben, so in dem demokratischen Bewusstsein, dass Freiheitsrechte unteilbar sind. Sollte diese Einsicht heute vergessen sein?

Quelle: Blätter für deutsche und internationale Politik 8/2010

Der neue Referent Mitflug Thomas Williges



Die GdF konnte erfreulicherweise die Position des Mitflugreferenten neu besetzen, der bislang von Thomas Klinger betreut wurde.

Thomas Williges wohnt in Bad Homburg, ist 43 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder. Er kam 1990 über die „Lupeg“ zur BFS/DFS. Nach der Ausbildung zum FDB war er bis Ende 1996 im

Center München tätig und erlebte damit sogar noch die letzten Tage in München Riem. Seit Januar 1997 arbeitet er in Frankfurt bzw. Langen und wird dort seit etwa zehn Jahren als FIS-Spezialist eingesetzt.

Als seine Hobbies nennt er: Reisen, seinen Land-Rover (wer es näher wissen will – siehe flugleiter 2/2006), Spotten und Mountain-biken.

Thomas möchte an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen, sich bei Thomas Klinger zu bedanken, der - wie er sagt - „mich in den letzten Tagen nicht nur hervorragend in das Amt des Mitflugreferenten eingeführt hat, sondern auch, weil er in den letzten fünf Jahren einen super Job als Mitflugreferent gemacht hat. Thomas hat sich ganz besonders intensiv um die Wünsche seiner Kollegen gekümmert und auf diesem Wege sehr enge und wichtige Kontakte mit vielen Airlines geknüpft. Ich hoffe, ich kann seine sehr gute Arbeit im Sinne der Kollegen ebenso erfolgreich weiterführen. Vielen Dank dafür!“

„Der Flugleiter“ in Zukunft nur noch online?

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auf der BunDelKonf in Darmstadt regten etliche Anwesenden an, den „flugleiter“ zukünftig komplett - also nicht nur ausgewählte Beiträge - auf der homepage zu Verfügung zu stellen. GdF-Mitglieder, denen die Online-Version genügt, („ich lese sowieso immer nur bestimmte Artikel“ u.ä.) würden dann keine gedruckte Version mehr erhalten. Beilagen und Beihefter erscheinen selbstverständlich auch online!

Um das Interesse einer Realisierung zu überprüfen, hat sich die Redaktion entschlossen, zunächst eine nicht offizielle Umfrage dazu zu starten. Die „Stimmabgabe“ – bitte nur in der Form „ich bin dafür“ – „ich bin dagegen“ – kann ab sofort sowohl im Mitgliederforum der GdF-Homepage wie auch per e-mail an „redaktion@gdf.de“ vorgenommen werden. Dieses erste Votum, um es noch einmal ausdrücklich zu betonen, dient nur der Abfrage einer möglichen Tendenz „pro oder contra“.

Die Umfrage endet daher schon am 15.11.2010.

Sollten bis zu diesem Datum viele zustimmende Stimmen eingetroffen sein, werden wir in Ausgabe 6/2010 eine offizielle Postkarten-Aktion starten und das Ergebnis ab flugleiter 1/2011 umsetzen. Die Adresslisten würden entsprechend korrigiert, d.h. Online-Leser erhalten kein Printexemplar mehr. Die gedruckte Auflage würde dadurch sinken, was sich natürlich auf die Herstellungskosten, Verpackung, Versand, Porto u.a. auswirken würde. Um dieses Ziel zu erreichen, müßten allerdings schon einige Hundert Bezieher auf die Druckausgabe verzichten. Es ist ein recht weit verbreiteter Irrtum anzunehmen, dass bei einer Zeitschrift wie dem „flugleiter“, mit einer sowieso eher kleinen Auflage, die Kosten dramatisch sinken, wenn die Auflage nur geringfügig fällt. Kalkulationen dazu sind bereits in Auftrag gegeben.

KBB

GdF – Die neue Kommunikation Es geht voran.

Das Thema „Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“ stand in Darmstadt – neben vielen anderen Themen – im Scheinwerferlicht des Interesses. Tatsache ist, dass – nach dem Rücktritt von Marek Kluzniak – noch keine endgültig neue Form für diese wichtige Aufgabe gefunden wurde. Diese Zeit geht jedoch erfreulicherweise zu Ende.

Die Struktur der Medienarbeit wird sich ändern. Es ist eine nicht zu leugnende Tatsache, dass der Gesamtkomplex „Flugsicherung“ immer umfangreicher, schneller und komplizierter wird. Das Beispiel „was passiert täglich in Europa/Brüssel“ und welche Auswirkungen werden die dort diskutierten und z.T. schon beschlos-

senen Vorhaben auf die Flugsicherung und die Luftfahrt in Europa haben, dürfte genügen. Ein Pressesprecher allein, der auch noch einen anstrengenden Hauptberuf ausübt, kann dies nicht mehr „so nebenbei und zusätzlich“ verfolgen, verstehen, kommentieren.

Dabei nimmt die Bedeutung der Medien stetig zu. Denken wir an Tarifaueinsetzungen. Sie führen stets zu starkem Medienecho. Die Anfragen gehen dabei oft in die Hunderte. In vielen anderen Bereichen, bei teils wirklich „dramatischen“, teils nur dazu „aufgebauchten“ (siehe den Artikel „Der weiße Hai“ im „flugleiter“ 04/10) geht es vor allem darum, möglichst schnell, am besten der Erste zu sein, der eine „sensationelle“ Neuigkeit verbreiten kann. Denn auch die Vertreter der Medien stehen unter erheblichem Druck, dieser Forderung nachzukommen. Dementsprechend werden Anfragen und Forderungen an die Pressesprecher herangetragen.

Als kleine, aber nicht unbedeutende Gewerkschaft, soll die neue Struktur zum einen dabei helfen, Anfragen möglichst rasch - sachkundig versteht sich von selbst - zu beantworten, zum anderen durch eine lokale als auch sachliche „Spezialisierung“ - Kenntnis der Region und Airports - Anfragen adäquat erfüllen zu können.

Diesem Anspruch näher zu kommen, die „andere Seite“ besser zu verstehen, war Ziel eines zweitägigen Medien-seminars, das unter absolut realistischen Bedingungen - in einem professionell ausgestatteten und mit ebensolchem Personal bestückten TV-Studio stattfand. Ohne in lange Schilderungen zu verfallen, läßt sich sicher sagen, dass die „Trainees“ im wahrsten Sinn des Wortes hinter die Kulissen blicken konnten.

Der aktuelle Stand der Umsetzung des neuen Medienkonzeptes stellt sich derzeit wie folgt dar:

Der erste Schritt bestand in der Gründung eines „regional tätigen“ GdF-Presseteams. Folgende aktive Lotsen stehen künftig den Journalistinnen und Journalisten der jeweilis genannten Region zur Beantwortung von Anfragen zu Verfügung.

Bereich Nord: Werner Fänderich, Airports u.a.: Bremen, Hamburg, Hannover;

Bereich Ost: Roman Glöckner, Airports u.a.: Berlin, Leipzig, Dresden;

Bereich Mitte: Jörg Biermann, Airports u.a.: Frankfurt, Hahn;

Bereich West: Hans-Joachim Krüger, Airports u.a.: Köln/Bonn, Düsseldorf, Dortmund;

Bereich Süd: Eric Lantzsch, Airports u.a.: München, Stuttgart, Nürnberg

Die Vertreter der Medien seien mit Nachdruck auf folgende Infos hingewiesen:

- Die Genannten sind als Lotsen im umfangreichen „Alltagsgeschäft“ der Flugsicherung aktiv. Sie sind teilweise im Tower, teilweise in den so genannten „Centern“ tätig.

- Sie stehen daher ausschließlich für Anfragen zu Verfügung, die ebendieses „Flugsicherungs-Alltagsgeschäft“ betreffen.

- Die Aufteilung in Regionen und Zuständigkeiten für bestimmte Airports macht es im Idealfall möglich, notwendige Informationen schnell und kompetent zu besorgen. Dass dies dennoch – je nach Sachlage und Vorkommnis – einige Zeit dauert, sollte auch für Medienvertreter unter Zeitdruck selbstverständlich sein.

- Die Kolleginnen und Kollegen der Medien seien nachdrücklich darauf hingewiesen, dass die GdF keine professionelle Presse-/PR-Abteilung betreiben kann. Die Kollegen, die für Ihre Anfragen bereit sind, stehen – wie bereits getont – im aktiven Dienst. Sie sind daher nicht immer und jederzeit erreichbar. Bitten wie „Wir erwarten Sie um sechs Uhr im Studio“ lassen sich nicht erfüllen, wenn der Angefragte um diese Zeit im Tower des Airports X den Flugverkehr leitet.

In der kommenden Ausgabe des „flugleiter“ (Nr. 6/10) werden wir die oben aufgeführte Liste mit den Namen der „Spezialisten“ ergänzen, die für bestimmte Fachgebiete als Ansprechpartner zu Verfügung stehen werden. Als Beispiel sei erwähnt, der „obere Luftraum“; „Sicherheit, Human Factors“; „Entwicklung in Europa“; „Internationales Geschehen (Brüssel u.a.m.) sowie last not least die Ressorts „Tarif und Recht“.

Alle Information werden, inclusiv Hinweise, wie die zuständigen Sprecher zu erreichen sein werden, in Kürze auf der GdF-Internetseite sowie noch einmal ausführlich in der Ausgabe 6/10 des „flugleiter“ veröffentlicht werden.

KBB



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

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

Rechtsanwältin

Nastassja Fischer

GdF-Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt am Main

m@il: Nastassja.Fischer@gdf.de

Joe wird der Spiegel vorgehalten; nicht das gleichnamige Nachrichtenmagazin, sondern eine Sonderveröffentlichung der DFS zum Thema „Leadership & Performance“. Ein Kulturspiegel. Zunächst mal ein Zerrspiegel, denn so zerkratscht kann Joe auch nach durchzechter Nacht nicht aussehen, wie in dem aufgeklebten Spiegel. Aber dennoch mal eine ausgefallene Idee.

Wie mir Herr Dr. Schury im Editorial erklärt, ist dieser Kulturspiegel kein Magazin, sondern die Umsetzung einer Idee. Na dann, Joe ist einigermaßen erleichtert, dass mal jemand auf die Idee kommt, so was wie Führung und Leistung im Unternehmen zu etablieren. Wenn ich die Intention richtig verstehe, gab es beides bis jetzt nicht, wie betrieblicherseits seit langem vermutet wurde, wird aber auf einmal dringlich vermisst.

Die Idee „Leadership & Performance“ gibt es ja schon länger, man hat mal am Rande davon gehört oder gelesen, sie aber entweder für einen Modefurz aus der Unterangangs-Zentrale gehalten oder für die englische Übersetzung von „nach mir die Sintflut, wir haben was gemacht“. Aber es ist offenbar

was Ernsteres, muss es ja sein, wenn beim einfachen Mitarbeiter um Hilfe bei Führungsaufgaben nachgesucht wird.

Wenn Joe als solcher im Alltag mal dieser Aufforderung nachkommen will, steht er allerdings ganz schön im Nasen, weil er keine Führungskraft findet, die sich seinen Vorschlägen gegenüber verbindlich zeigt, auch mit dem Hinweis, es handele sich nicht um die Suche nach Schuldingen, sondern um die Möglichkeit, als Unternehmen, als Dienstleister besser zu werden.

Dabei, so heisst es in dem bemerkenswerten Interview mit Herrn Riedle und Dr. Adam auf Seite 4 dieses Kulturspiegels, ziehen wir alle an einem Strang!

Womöglich an einem längst vergessenen, denn die Generalklausel, die Frau Dr. Adam mit ihrer Arbeitsgruppe „Verantwortungskultur“ erarbeitet hat (vermutlich in tagelangen Kick.off, Folge- und sonstigen Meetings) und die unser CEO Herr Riedle in alle Sicherheitsrichtlinien integrieren will, ist nichts anderes als der §1 der LuftVO, textgetreu bis auf den Austausch der Formulierung „Teilnehmer am Luftverkehr“ durch „Mitarbeiter“.

Da stutzt Joe doch gewaltig - war die LuftVO bisher so unverbindlich für die DFS, dass man auch dieses Rad neu erfinden musste? Also bei aller Liebe, wenn das nicht dreist ist, ist es dumm. (Oder beides?) Dafür brauchte Joe's Generation auch keine Akademiker, den Satz hat man als schlichter Beamtenanwärter auswendig gelernt!

Offenbar werden doch nur Joe und seine Kollegen von dem Spiegel verzerrt, die Kultur der DFS bildet er offenbar kerzengerade ab!

Das fällt nicht nur Joe auf, auch völlig sachfremde Medien geraten milde ins Schmunzeln, z.B. bei der DFS-Broschüre zur 4. Bahn in Frankfurt. Ich zitiere: „Vor uns liegt eine Broschüre der DFS, die über die künftige Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens informiert. Der Titel: „Startklar für die neue Piste.“ Wir stutzen. Startklar? Ist wohl das falscheste Wort für eine Piste, die nur für Landungen, nicht aber für Starts zugelassen wird. Und das Titelbild? Die Grafik zeigt einen Jumbojet auf der Landebahn. Der passt da leider auch nicht hin. Die neue, kurze Piste in Frankfurt darf von den Schwergewichten des Luftverkehrs gar nicht benutzt werden. Der Grafiker nimmt sich auch noch die künstlerische Freiheit, weiße Markierungsstriche nach eigenem Geschmack und nicht nach den Richtlinien der ICAO auf die Bahn zu malen. Auch Profis sind gegen Schlamperie nicht gefeit. Zugunsten der DFS wollen wir annehmen, dass ihre wirklich wichtigen Leute, die Lotsen, startende und landende Flugzeuge sehr wohl auseinanderhalten und zur richtigen Piste leiten können. Nächstes Jahr ist es soweit. Wer dann „startklar“ meldet, wird hoffentlich aus der Landebahn geworfen und in die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit der DFS strafversetzt.

Und fängt dann da mal mit Leadership und Performance an, Joe reicht es nämlich, sein Bild in dem „Kulturspiegel“ verzerrt zu sehen, das muss nicht auch noch die Öffentlichkeit so sehen!

(Anmerkung: Der Autor des von Joe im letzten Absatz zitierten Artikels ist Dieter Vogt - dv. Er war Jahrzehnte für die "FAZ" u.a. Medien tätig, und ist nach wie vor einer der bekanntesten und profilierteren Luftfahrtjournalisten Deutschlands. KBB)



Braunschweig

Neue Anflugverfahren gegen Lärmbelastung durch wachsenden Flugverkehr

Hunderte von Schaulustigen und etwa ein Dutzend Journalisten und Kamera-Teams verfolgten am Montag, dem 6. September, die Flugversuche auf dem Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg.



Mit Hilfe einer Boeing 737-700 NG der Fluggesellschaft Air Berlin erforschte das direkt am Flughafen beheimatete Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), wie sich Anfluglärm vermindern lässt und hatte aus diesem Anlass auch die „flugleiter“-Redaktion zu einer Pressekonferenz eingeladen.

Die an dem Vorhaben beteiligten Unternehmen und Institutionen hatten hochrangige Vertreter nach Braunschweig entsandt, die den anwesenden Journalisten Hintergründe, Verfahren und deren mögliche Auswirkungen erläuterten. Neben dem DLR-Institut für Flugführung und Fraport arbeiten auch die Deutsche Flugsicherung DFS und Air Berlin an dem Projekt.

Der Luftverkehr werde weiter wachsen, der Fluglärm solle dagegen sinken. Die EU strebe bis zum Jahr 2020 eine Lärmreduzierung von 50 Prozent pro Flugbewegung an. „Die Senkung der Lärmemissionen ist eines

der großen Ziele in der Luftfahrtforschung“, sagte Johann-Dietrich Wörner, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Dabei gehe es um neue Flugzeugtechnik wie leisere Trieb- und Fahrwerke und um leisere Anflugverfahren mit Hilfe der Satellitennavigation.

„Je wetterunabhängiger und flexibler wir unsere Flüge gestalten können, desto stabiler werden wiederum unsere Flugpläne“, sagte Christoph Debus, Chief Commercial Officer bei Air Berlin.

Eine vergleichsweise einfache Möglichkeit den Fluglärm zu verlagern und von Siedlungsgebieten fernzuhalten, hieß es in der DLR-Mitteilung, bestehe darin, diese einfach zu umfliegen. Bei allen Anflügen käme das satellitengestützte Ground Based Augmentation System (GBAS) zum Einsatz. Ein System am Boden verbessere bei GBAS die Genauigkeit der GPS-Ortung auf weniger als einen Meter. Moderne Flugzeuge, wie die bei diesen Versuchen eingesetzte Boeing, aber auch neuere Airbus Modelle, verfügten bordseitig über entsprechende Navigationsgeräte, die nahezu beliebig gekrümmte Anflüge (segmented approaches) realisierbar werden ließen.

Getestet wurde diese Art der Anflüge für den Flughafen Frankfurt. Da das Verkehrsaufkommen in Frankfurt solche Flugversuche nicht zuließe, sei das von der Deutschen Flugsicherung und Fraport entwickelte Anflugverfahren auf die Situation in Braunschweig übertragen worden.



von
**Wolfgang
Burckhardt**





Vor allem Offenbach und Hanau sind vom Anfluglärm auf den Frankfurter Flughafen betroffen. Aus der Rhein-Main-Region waren auch ungewöhnlich viele Journalisten und TV-Teams angereist. Sie werden den Menschen in ihrer Heimat berichten, dass diese Städte künftig weitgehend umflogen werden und die Lärmbelastung sinkt. Möglich macht dies die moderne Navigations-Technik. Dank ihr soll während des Endanflugs der gewöhnlich 10 nautische Meilen lange Geradeausflug verlassen werden können.

Eine weitere Möglichkeit, den Fluglärm zu reduzieren, böten steilere Anflugwinkel. Der Lärm von Flugzeugen bei der Landung entstehe, so die Mitteilung, neben den Triebwerken hauptsächlich durch die ausgefahrenen Landeklappen und das ausgefahrene Fahrwerk.

Zur Lärmvermeidung wurden in Braunschweig auch steilere Anflüge getestet. Steilere Anflugwinkel führten dazu, dass das Flugzeug diesen Lärm in einer größeren Höhe erzeugt. Statt des Standardgleitwinkels von 3,0 Grad wurden zunächst Anflüge mit einem Gleitwinkel von 3,2 Grad geflogen. Dabei beginnt das Flugzeug den Sinkflug in kürzerer Distanz zum Ziel-flughafen und verursacht so am Boden entsprechend später Lärm. Das könne theoretisch eine Lärmminde-rung um zwei Dezibel bringen, schätzte der Direktor des DLR-Instituts für Flugführung, Professor Dr. Dirk Kügler. Am DLR werde aber schon an noch steileren Anflügen mit Gleitwinkeln bis zu 5,5 Grad, wie sie der-zeit schon in London-City geflogen würden, geforscht. Diese Arten von Anflügen seien aber nicht mit allen Luftfahrzeugmustern möglich.

Acht Messstationen am Boden zeichneten auf, wie laut die Maschine bei den Landeanflügen war. Die



Geräte waren genau so verteilt, dass sie der Anflug-strecke auf den Flughafen Frankfurt/Main ähnelten und die Situation dort simulierten.

„Die Testergebnisse werden die Basis für die Geneh-migung der neuen Anflugverfahren sein“, erklärte DFS-Geschäftsführer Ralf Riedle. Voraussichtlich würde im Dezember in Frankfurt der Probetrieb gestartet, kündigte Fraport-Vorstandschef Stefan Schulte an. Die neuen Verfahren würde zunächst nachts, wenn der Flugbetrieb relativ gering sei, geflogen. Das Ziel sei, stufenweise die leiseren Anflüge auch auf die Tageszeit auszudehnen. Sie seien Teil eines Maßnah-menbündels zur Reduzierung des Fluglärms. Davon würden rund 40 Prozent der bisher hochbelasteten Einwohner der Region profitieren, bei denen der Lärm-pegel derzeit über 53 Dezibel liege.

Die Auswertung der gemessenen Daten wird noch einige Wochen dauern. Die Ergebnisse dürften viele Menschen stark interessieren.

Start ohne Freigabe – Wenn das eine zum anderen kommt

Eigentlich war nichts passiert in Sydney am 17. Juli 2008, als ein A330 ohne entsprechende Freigabe zum Start ansetzte. Die australische Flugunfalluntersuchungsstelle ATSB (Australian Transport Safety Bureau) ging der Sache auf den Grund und kam für Controller zu wenig erstaunlichen Erkenntnissen. Denn wieder einmal kam das eine zum anderen.



→ Rollbewegungen des A330 und der B737

Photo: ATSB

Am 17. Juli 2008 bereitete sich die Cockpit Crew eines A330-301 der Philippine Airlines (PAL) auf ihren Flug von Sydney nach Melbourne vor. Der Name der Fluggesellschaft wird in dem ATSB-Bericht nicht erwähnt, allerdings kann der A330 aufgrund des erwähnten Kennzeichens RP-C3333 leicht der südostasiatischen Fluggesellschaft zugeordnet werden. Die Besatzung hatte sich für den Start auf der Piste 34L (mit 3 962 m die längste des Kingford Smith International Airports) vorbereitet und den Flight Management Computer ihres Flugzeugs mit den entsprechenden Daten gefüttert. Allerdings konnte die Crew die automatische „Pre-Departure Clearance“ nicht

empfangen, so dass sie sich deshalb mit der Platzkontrolle in Verbindung gesetzt und von dort ihre Streckenfreigabe erhalten hatte.

Etwa zehn Minuten bevor die Besatzung ihren Airbus in Bewegung setzte wurde sie gefragt, ob sie auch einen Start auf der Piste 25 akzeptieren könne. Daraufhin überprüfte sie die dafür erforderlichen Parameter und erklärte sich damit einverstanden. Aufgrund der Aktivitäten, die sich beim Push-Back und für das Anlassen der Triebwerke ergaben, und dem Bemühen, den Abflug nicht verzögern zu wollen, blieb den Piloten keine Zeit, sich auf die Abflugverfahren auf der neu zugeteilten Piste vorzubereiten. Sie hatten sich vorgenommen, dies während des Rollvorgangs nachzuholen. Allerdings war ihnen wohl nicht bewusst geworden, dass die Rollstrecke durch den Wechsel der Startpiste um einiges kürzer ausgefallen war (siehe Airport-Layout) und sie deshalb möglicherweise nicht genügend Zeit hatten, die Abflugverfahren der Piste 25 ausführlich zu „briefen“. Und wenn man in Eile ist, kann man das eine oder andere übersehen. Wie sich nachfolgend zeigen wird.

Während der A330 sich noch auf der Rollbahn „Golf“ befand, meldete die Crew dem Towercontroller, dass sie startbereit wäre. Dieser wies sie an, auf die Piste zu rollen und dort zu halten („line-up and wait“). Der Grund, weshalb er den A330 nicht sofort zum Start freigab, war eine B737, die über die Rollbahn „Bravo“ zum Terminal rollte und bereits eine Freigabe zum Überqueren der Piste 07/25 erhalten hatte. Dummerweise befand sich die 737-Crew nicht auf der Frequenz des Tower-, sondern auf der des Rolllotsen. Somit konnten die Piloten des A330 die Kommunikation zwischen der B737 und dem Tower nicht mit verfolgen. Für sie war die B737 gewissermaßen nicht existent.



von
Werner
Fischbach

→ Beinahe ohne Freigabe gestartet –
Philippines A330 in Sydney

Photo: Timothy Keeney



Zusammen mit der Freigabe auf die Piste zu rollen und dort zu halten, hatte der Towercontroller die Airbusbesatzung angewiesen, nach dem Start einen Steuerkurs von 240 Grad einzunehmen. Während des Aufrollens auf die Piste hatte der Kapitän des A330 die anderen Crewmitglieder (es befand sich neben dem Ersten auch noch ein Zweiter Offizier im Cockpit) gebeten, die Daten für den Start sowie das Abflugverfahren noch einmal darzulegen. Davor hatte die Besatzung die Freigabe zum Rollen auf die Piste wiederholt und um Bestätigung der Anweisung, nach dem Start einen Steuerkurs von 240 aufzunehmen, gebeten. Was die Philippine Airlines – Piloten nicht bestätigten, war die Anweisung, auf der Piste zu halten. Und der Towercontroller hatte es versäumt, hier noch einmal nachzuhaken. Wohl in der Annahme, dass eine „Line-up Clearance“ eben keine Startfreigabe ist.

Deshalb war er wohl sehr überrascht, dass der A330 den Startlauf begann, ohne zum Start freigegeben gewesen zu sein. Er reagierte sofort und wies die Besatzung an, anzuhalten. Dazu verwendete er die für diesen Fall nicht ganz korrekte Anweisung „hold position“. Erst nachdem die Airbuscrew nach dem Grund dieser Anweisung fragte, wies der Controller sie an, den Start abubrechen. Nach den Aufzeichnungen des Bodenradars hatte der Airbus eine Geschwindigkeit von 29 Knoten erreicht, als der Start abgebrochen wurde. Danach verließ der A330 die Piste, rollte erneut zur 25 und startete, dieses Mal mit der entsprechenden Freigabe, ohne jegliche Probleme.

Wenn das eine zum anderen kommt

Zu diesem Zwischenfall kam es nach Meinung des ATSB, weil sich die Besatzung selbst unter Druck gesetzt hatte, als sie den kurzfristigen Wechsel der „Departure Runway“ akzeptierte, durch die Fehlinterpretation der von ATC erteilten Anweisungen und Freigaben sowie durch die vom Controller angewendete Phraseology. Aufgrund ihres Bemühens, den Flugplan von Philippine Airlines einzuhalten und ohne Verspätung in Sydney abzufliegen und gleichzeitig die Änderung der Startbahn zu akzeptieren, hatte sie sich selbst unter Zeitdruck gesetzt. Dies führte dazu, dass sie nicht ausreichend Zeit hatte, sich auf den bevorstehenden Start und die Abflugverfahren vor-

zubereiten. Und so kam es dazu, dass die A330-Crew die Anweisung, nach dem Start Steuerkurs 240 einzunehmen, offensichtlich mit der Startfreigabe gleichgesetzt hatte.

Wer unter Druck steht, neigt dazu, Fehler zu machen. Diese Erkenntnis ist nicht neu und trifft nicht nur auf Piloten, sondern auch auf Controller zu. Zahlreiche Berichte über Un- und Zwischenfälle zeugen davon. „Haste makes waste!“, nennen dies die Piloten. Besonders jene, die in den Sicherheitsabteilungen der Fluggesellschaften arbeiten und immer wieder mit entsprechenden Vorfällen konfrontiert werden. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass ein gewaltiger Unterschied zwischen Piloten und Controllern, die in einer ganz bestimmten Situation sehr schnell eine möglichst richtige Entscheidung treffen müssen, besteht und den Sicherheitsabteilungen und Flugunfalluntersuchungsstellen, die in aller Ruhe und ohne den dazugehörigen Stress einen Un- oder einen Zwischenfall untersuchen und dann feststellen können, wer sich zu welchem Zeitpunkt nicht ganz korrekt verhalten hat und was er bzw. sie hätte besser machen können. Wenn man vom Rathaus kommt, ist man meist etwas klüger.

Was für die Piloten des A330 zutrifft, gilt natürlich auch für den Controller. Auch an dessen Verhalten hatte das ATSB etwas auszusetzen. So schreibt das „Australian Manual of Air Traffic Services vor (MATS)“ vor, dass Piloten bei Verzögerungen, die auf Maßnahmen der Flugsicherung zurückzuführen sind, auf die Gründe hierfür hingewiesen werden müssen: „When aircraft are delayed by the traffic situation, controllers should issue traffic information as appropriate and they should advise the pilot of the nature of the obstruction if it is not apparent“. Dem war der Controller nicht nachgekommen. Hätte er bei seiner „Line-up and wait – Clearance“ den Hinweis „B737 crossing in front“ hinzugefügt, dann hätte der A330 sehr wahrscheinlich nicht zum Start angesetzt. Aber wenn man vom Rathaus kommt....

Weshalb der Controller dies nicht getan hat und weshalb er nicht eingegriffen hatte, als die Airbusbesatzung seine „Wait“-Anweisung nicht bestätigt hat, ist

→ *Conflicting Traffic crossing RWY 07/25 – B737 auf dem Weg zum Terminal*

Photo: W. Fischbach



dem Bericht leider nicht zu entnehmen. So gibt der Bericht auch keinen Hinweis auf die Höhe des Verkehrsaufkommens und ob der Controller ein anderes, wichtigeres Problem zu lösen hatte und deshalb dem „Readback“ der A330-Crew nicht die gebotene Aufmerksamkeit widmete. Oder ob er schlicht und einfach davon ausgegangen ist, dass eine Freigabe zum Rollen zum Startpunkt nun mal nicht mit einer Startfreigabe verwechselt werden kann. Ferner monierten die Unfalluntersucher, dass der Controller nicht die richtige Sprechgruppe für den Startabbruch verwendete. Weil er zum einen den Piloten nicht den Grund des Startabbruchs mitgeteilt und zum anderen, dass er zunächst die falsche Phraseology („hold position“) angewendet hatte. Erst nachdem die Besatzung den Startlauf fortsetzte, wies er sie an, den Start abzubrechen. Die korrekte Sprechgruppe lautet nach Angaben des ATSB „Stop immediately (repeat aircraft callsign), stop immediately (reason).“

Darüber hinaus arbeitete das ATSB ein weiteres Detail der Anweisungen des Controllers heraus – die Tatsache, dass er zusammen mit der „Line-Up Clearance“ auch Anweisungen für das Verfahren nach dem Start erteilte. Dies ist dem Controller nicht vorzuwerfen, denn es ist nach den Vorschriften des MATS durchaus erlaubt. Nach Meinung des ATSB widerspricht dies jedoch internationalen Vorschriften. Gemäß den Vorschriften des ICAO-Documents 4444 (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management) können Abfluganweisungen zusammen mit der Startfreigabe erteilt werden. Die Möglichkeit, dies zusammen mit der „Line-Up Clearance“ zu tun, wird im Document 4444 nicht erwähnt. Möglicherweise, so das ATSB, war die Crew des A330 nicht daran gewöhnt, eine Abfluganweisung zusammen mit der Freigabe, auf die Piste zu rollen, zu erhalten. Und da diese Praxis möglicherweise nur in Australien, aber nicht im Rest der Welt angewendet wird, könnte dies von der Airbusbesatzung mit einer Startfreigabe gleichgesetzt worden sein. Vor allem, weil sie daran gewöhnt war, Abfluganweisungen nur in Zusammenhang mit der Startfreigabe zu erhalten und deshalb in ihrem Verhalten entsprechend konditioniert war. Sowohl der Controller als auch die Piloten wären so in eine „psychologische Falle“ getappt.

Ergebnisse und Sicherheitsempfehlungen

Nach Meinung des ATSB ist dieser Zwischenfall auf den zeitlichen Druck, unter welchem sich die A330-Besatzung selbst gesetzt hatte, zurückzuführen. Wörtlich führen die Unfalluntersucher aus: „Had the crew not self-imposed that pressure, they may have been less distracted due to time constraints and may have correctly comprehended the ATC instructions.“ So mag es dazu gekommen sein, dass sie die „Departure Instructions“ als Startfreigabe interpretiert hatte. „The confusion was amplified as the crew, when cleared by ATC in other countries, were usually provided with a heading for departure only when cleared for take-off.“ Deshalb haben die Unfalluntersucher darauf

Photo: Airservices Australia



→ Layout Sydney des Kingford Smith Airport

hingewiesen, dass das vom MATS erlaubte Verfahren, Abfluganweisungen (oder –beschränkungen) zusammen mit der Freigabe, auf die Piste zu rollen, bei den (ausländischen) Besatzungen Verwechslungen und Irreführungen hervorrufen kann. Allerdings ist das ATSB nicht soweit gegangen, den australischen Flugsicherungsdienstleister Airservices Australia zu einer entsprechenden Änderung des MATS aufzufordern. Dieser hat jedoch von sich aus reagiert und im September seine Vorschriften mit einem „Civil Aviation Safety Regulation“ dem ICAO-Dokument 4444 angepasst.

Zu den „contributing factors“ dieses Zwischenfalls zählt das ATSB jedoch auch das Verhalten des Controllers. Der es versäumt hatte, die Besatzung des A330 auf die kreuzende B737 hinzuweisen sowie die nicht korrekte Wiedergabe seiner „Line-up Clearance“ richtig zu stellen. Darüber hinaus hatte er bei seiner Anweisung zum Startabbruch nicht die dafür vorgeschriebene Sprechgruppe angewendet.

Auch wenn nichts „passiert“ ist, so ist dieser Zwischenfall ein schönes Beispiel, wie kleine Unaufmerksamkeiten und Nachlässigkeiten sich zu einem ernsthaften Sicherheitsvorfall entwickeln können. Das Ereignis zeigt jedoch auch, dass Zeitdruck zu Fehlern führt und dass Controller sich nicht zu der Annahme verleiten lassen sollten, die Piloten werden schon das tun, was man vom ihnen eigentlich erwartet. Kurz gefasst: „Haste makes waste“ und „Don’t base control on assumption!“

Betr.:
Überschlag mit Wasserflugzeug –
flugleiter 4/2010,
Seite 45

Erinnerung an Hamburg 2009

**Text und
Fotos von
Norbert Oertel
(Ex-Towerlotse
Hamburg)**

Der Bericht mit den Fotos der wenig erfolgreichen letzten Landung eines „Turbo-Otter“-Amphibienflugzeuges auf dem Lake Biscarosse hat mich wieder an einen ähnlichen Vorfall erinnert, wie er sich so am 22.8.2009 im Hamburger Hafen zugetragen hatte.

Nach dem Start im „nassen“ Hafen war die Cessna T206H D-EBDK mit zwei Rundfluggästen an Bord zwecks „Refuelling“ zum Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel geflogen – dank des aus den Schwimmern ausfahrbaren Fahrwerks ein routinemäßiger Vorgang. Nach anschließendem Rundflug über Alster und Stadtgebiet setzte der Pilot zur Landung im Hamburger Hafen an – unglücklicherweise jedoch ohne zuvor die

Räder für die Wasserlandung eingefahren zu haben. (Und trotz Ausstattung des Fliegers mit automatischer synthetischer „Landing Configuration“-Anzeige). Der anschließende Überschlag nach „water contact“ wurde damit unabwendbar. Nur haben in dem hier geschilderten Fall die mitfliegenden Passagiere den Vorfall leider nicht überlebt und sind ertrunken, während sich der Pilot selbst retten konnte.

→ *Cessna 206 Amphibium D-EBDK beim routinemäßigen Tankstopp in Hamburg-Fuhlsbüttel – wenige Tage vor ihrem letzten Flug.*





→ Die „Beaver“ D-FVIP war 10 Jahre lang bis zu ihrem fatalen Ende am 2.7.2006 ein vertrauter Anblick im Hamburger Hafen und über dem Stadtgebiet.

Da drei Jahre zuvor bereits die damals aus dem Hamburger Hafen operierende „Beaver“ D-FVIP wegen eines Motorbrandes abgestürzt war, dürfte sich das Thema „Wasserfliegerei“ im Hamburger Hafen wohl erledigt haben. Das bedauere ich sehr, bin ich doch in der Vergangenheit bei jeder sich bietenden Gelegenheiten gern mit beiden Maschinen mitgeflogen.

P.S.: Übrigens wird eine DHC-3 „Otter“ mit nur einem Triebwerk **nicht** „Single-Otter“ genannt, sondern schlichtweg „Otter“ - wenn mit Kolben-Sternmotor ausgerüstet – bzw. „Turbo-Otter“ - wenn (wie im Fall der SX-ARO) umgebaut auf Propellerturbine.

→ Bergung der verunfallten Cessna aus dem Hamburger Hafenbecken. Die ausgefahrenen Räder sind deutlich zu erkennen.



Flugvermessung in Deutschland (Teil 7)

von
Harald M.
Helbig

Fotos:
Markus Wölfle/
EADS-EFW

Diese kleine Dokumentation zur Geschichte der Flugvermessung in Deutschland wäre natürlich ohne eine Betrachtung der Kalibrierungsaktivitäten in der ehemaligen DDR unvollständig. Daher beschäftigt sich dieser siebte und letzte Teil der kleinen Serie zur Geschichte der Flugvermessung in Deutschland mit diesem Thema.

Vorab muss bemerkt werden, dass es sich mit Berichten zur Flugvermessung ähnlich wie mit Veröffentlichungen zur Flugsicherung in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) verhält. Diese Randgebiete wurden sowohl von der einschlägigen Fachliteratur als auch im Internet oft gar nicht und wenn, dann eher stiefmütterlich behandelt. Im Vordergrund standen und stehen stets der eigentliche Flugbetrieb und die Verkehrsflughäfen. Deshalb müssen hier einige Fragen offen bleiben. Nachfolgend nun der Versuch, die bislang bekannt gewordenen Bruchstücke zusammenzutragen.



beauftragte, den Messeflugverkehr nach Leipzig-Mockau zu organisieren. Der Minister für Verkehr übertrug daraufhin am 11. Dezember 1950 der Generaldirektion für Kraftverkehr und Straßenwesen unter Horst Schlimper die entsprechende flugtechnische Realisierung.

Nachdem die UdSSR am 26. März 1954 die volle Souveränität der DDR verkündet hatte, erarbeitete das Staatssekretariat Kraftverkehr und Straßenwesen unter dem Titel „Der Ausbau der Luftfahrt in der DDR“ Vorschläge für die zukünftige Organisation der zivilen Luftfahrt in der DDR. Nach einer kurzlebigen Zwischenlösung wurde am 05. Juni 1957 im Innenministerium die „Hauptabteilung Zivile Luftfahrt“ (HAZL) ins Leben gerufen, die zum 15. August 1957 auf ihren Verkehrsflughäfen TWR-, ACC- und APP-Kontrollstellen zusammen mit den notwendigen AIS- und Flugfernmeldediensten einrichtete. Die HAZL war im ehemaligen Reichsbahndirektionsgebäude in Dresden untergebracht. Die Ausrüstung der Flugplätze mit ILS-Anlagen und Anflugradarsystemen begann im Jahr 1961. Diese technischen Veränderungen führten ebenfalls zu einer weiteren organisatorischen Korrektur. Zum 01. Januar 1961 richtete das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) als Luftfahrtbehörde der DDR die Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt (HVZL) in Berlin ein, die im Vergleich zur HAZL, einen erweiterten Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich erhielt. Innerhalb der HVZL existierten vier Abteilungen: Flugsicherung, Flugbetrieb, Ökonomie und Luftverkehr RGW. Im Jahr 1962 wurde eine Kontrollzentrale in Berlin-Schönefeld aufgebaut. Die Inbetriebnahme zweier weiterer ACC's in Cottbus am 01. Dezember 1969 und des „Friedland ACC“ auf dem NVA-Militärgelände Cölpin am 26. Februar 1971 führten wiederum zur Auflösung des Berlin ACC.

Flugvermessung in der DDR

Organisation der zivilen Flugsicherung

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Flugbewegungen über der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), dem zukünftigen Staatsgebiet der DDR, von der sowjetischen Militärverwaltung kontrolliert. Anfänglich wurden teilweise technische Anlagen des zurückliegenden Krieges, darunter auch ehemalige U-Bootsendanlagen, und von der Sowjetunion bereitgestellte Ausrüstung verwendet.

Als Geburtsstunde der Flugsicherung in der DDR darf der 28. Februar 1950 angesehen werden, als der Ministerpräsident Otto Grotewohl das Ministerium für Verkehr

Anders als in der Bundesrepublik oblag die eigentliche Durchführung der Flugsicherungsdienste in den Anfangsjahren der in Berlin-Schönefeld beheimateten Staatlichen Flughafenverwaltung (SFV) unter Helmut Oertel, welche aber zusammen mit der Deutschen Lufthansa Ende August 1963 aufgelöst wurde. Anschließend wurden aus Zweckmäßigkeitsgründen die Aufgaben der zivilen Flugsicherung und der Flughafenbetrieb der nationalen Fluggesellschaft Interflug übertragen. Hierfür bildete die Interflug eigenständige Betriebsteile, von denen es zunächst drei gab: Verkehrsflug, Flughäfen und Wirtschaftsflug. Im Rahmen einer Umstrukturierung wurde 1972 die Abteilung Flugsicherung vom Flughafenbetrieb herausgelöst und nun als eigenständiger Interflug-Betrieb geführt. Der Vollständigkeit halber soll erwähnt werden, dass ab 1978 fünf Interflug-Betriebsteile existierten: In jenem Jahr war der Bildflug (ab 1985: Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug) gegründet worden. Nach der deutschen Wiedervereinigung übernahm die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) die Flugsicherungsdienste der Interflug. Diesen Prozess konnte die DFS im Jahr 1994 abschließen.

Flugvermessung

Wie jeder Verkehrsbetrieb der DDR über eine Prüfstelle verfügte, so existierte auch für jeden Betriebsteil der Interflug eine Prüfabteilung. Das Prüfgorgan für die technische Flugsicherungsausrüstung, also auch die Flugvermessungseinheit, erhielt die Bezeichnung „Technische Prüfung Flugsicherung“ (TPFS) bzw. innerhalb der Interflug „Interflug Technische Prüfung - Flugsicherung und Nachrichtenwesen“ (IF/TP-FSNW). Deren Arbeit wurde zunächst von der „Entwicklungs- und Prüfstelle für Zivile Luftfahrt“, zwischen 1961 und 1972 von der „Prüfstelle für Luftfahrtgerät“ (PFL) und schließlich ab 1973 von der „Staatlichen Luftfahrtinspektion“ (SLI) beaufsichtigt. Eine Werft für größere Wartungsarbeiten war zusammen mit der Vermessungsstelle auf dem Flughafen Dresden-Klotzsche angesiedelt und die Flugzeuge mit den Flugzeugführern in Berlin-Schönefeld stationiert. Und für die Prüfer gab es Arbeit genug: In der DDR existierten 1988 mehr als dreißig zivil genutzte Funkfeuer und sieben ILS-Anlagen.

Mit der politischen Wende und der Auflösung der HVZL wurden die Aufgaben der SLI vom Luftfahrt Bundesamt (LBA) und die Abteilung IF/TP-FSNW über die Gemeinsame Flugvermessungsstelle (GFMS) von der BFS übernommen. Letztere wurde im Jahr 1991 bis auf fünf Mitarbeiter aufgelöst. Die Außerdienststellung der letzten Messmaschine im Juni 1993 und der damit verbundenen Schließung der vorübergehend als Außenstelle weiterbetrie-ben Basis in Dresden bedeuteten auch das Ende der Geschichte der Flugvermessung in der DDR.

Eingesetzte Flugzeuge – Iljuschin Il-14P

Von 1955 bis 1959 produzierte die „VEB Flugzeugwerft Dresden“ (VEB FWD) achtzig Iljuschin Il-14P in Lizenz. Aus dieser Fertigung setzte die Deutsche Lufthansa, die sich nach rechtlichen Problemen mit der bundesrepublikanischen Deutschen Lufthansa ab September

1963 Interflug nannte, zwei Maschinen als Messflugzeuge ein. Bei dem ersten dieser Flugzeuge handelte es sich gleichzeitig um den ersten VEB Il-14P-Prototyp, der am 10. Oktober 1955 zu seinem Erstflug gestartet war. Zunächst als „DDR-AVF“ und seit Juni 1956 als „DM-ZZB“ zugelassen, erfolgte 1961, nach diversen Test- und Propagandaflügen und dem Einsatz als Erprobungsträger für die Baade 152, der Umbau zum Messflugzeug für Flugsicherungsanlagen. Anfang Juli 1961 erhielt die Maschine nun die Registrierung „DM-SAZ“, wurde Ende 1962 an die Deutsche Lufthansa übergeben und vom Flughafen Dresden-Klotzsche aus eingesetzt. Die IF/TP-FSNW verwendete die Il-14P bis zu ihrer Außerdienststellung im Februar 1967 als Messmaschine. Von 1970 bis 1999 war die historisch wertvolle Maschine beim Restaurant „Waldeinkehr“ in Langenbernsdorf bei Werdau ausgestellt, anschließend erwarb sie das Autohaus Barnath in Reichenbach wo sie noch heute steht. Seit 2001 trägt sie wieder die Kennung „DM-ZZB“.

Eine zweite Iljuschin Il-14P mit der Zulassung „DM-SAL“ löste die vorgenannte Maschine 1968 als Messmaschine ab. Dieses 1958 gebaute Flugzeug stand bis 1968 bei der Deutschen Lufthansa bzw. Interflug im Passagiereinsatz. Nach einer kurzen Episode als Trainingsflugzeug für die Flugzeugführer Aus- und Weiterbildung (IF/FAW) erfolgte noch 1968 der Umbau zum Kalibrierungsflugzeug. Das Flugzeug bekam von ihren Crews den Spitznamen „Alte Lotte“. Sie wurde Ende April 1981 auf „DDR-SAL“ umregistriert. Aber auch die Zeit dieser Il-14P neigte sich dem Ende zu: Zwischen September 1983 und Februar 1984 wurde die Messausrüstung ausgebaut und in den Nachfolger, eine Il-18W, eingebaut. Wenig später, am 20. März 1984 überführte man sie von Berlin-Schönefeld nach Dresden-Klotzsche. Dies war gleichzeitig der letzte Flug einer Il-14P in der DDR. Heute steht sie restauriert in den Farben der Deutschen Lufthansa, wieder mit der Zulassung „DM-SAL“, vor der Halle 222 der Elbe Flugzeugwerke (EFW) auf dem Flughafen Dresden.

Eine weitere Messmaschine des Musters Il-14P verwendete die Transportfliegerstaffel TFS-27 (ab Dezember 1971 TFS-24 und nach 1975 Transportstaffel TS-24) der Luftstreitkräfte/Landesverteidigung (LSK/LV) der Nationalen Volksarmee (NVA) zwischen 1963 und März 1977. Das Flugzeug mit der taktischen Nummer „444“ war für die Flugvermessung der militärischen Navigationseinrichtungen ausgerüstet.

Iljuschin Il-18W

Nach der Interflug hatten auch die Transportfliegerstaffeln der NVA ihre letzten Il-14P Anfang der neunzehnhundertachtziger Jahre ausgemustert. Dadurch konnten die Piloten nur sehr schwer ihre Musterberechtigung für diesen Flugzeugtypen aufrechterhalten. Deshalb musste ein modernes Messflugzeug gefunden werden, dessen Basismuster sich auch im aktiven Einsatz befand. So wurde die Anschaffung von LET L410 aus tschechoslowakischer Produktion oder Jakowlew Jak-40 geprüft aber schlussendlich nicht realisiert. Die Entscheidung fiel auf eine Iljuschin Il-18W, die die IF/TP-



FSNW ab 1984 einsetzte. Die 1964 gebaute Maschine war im Juli jenen Jahres mit der taktischen Nummer „497“ zunächst von den LSK/LV der DDR übernommen worden. Im April 1970 wurde sie der Interflug als „DM-STP“ übergeben und in den Passagierdienst gestellt.

Schließlich erfolgte ab 1978 in Dresden der Umbau zum Messflugzeug. Im September 1981 bekam die Iljuschin durch die Änderung der Länderkennung eine neue Registrierung (DDR-STP). Die Umbauarbeiten zogen sich, aufgrund interner Widerstände und die verzögerte Genehmigung der Einbauten durch die zuständigen sowjetischen Stellen, bis ins Jahr 1984. Ihre überwiegend graue Lackierung trug der Maschine den Spitznamen „Graue Maus“ ein.

Mit der politischen Wende wurde sie am 03. Oktober 1990 abermals umregistriert (D-AOAO). Nach Beendigung ihres Einsatzes als Flugvermesser bei der GFMS, die kurzzeitig für deren Einsatz verantwortlich war, kaufte die Frachtfluggesellschaft „Il-18 Air Cargo GmbH“, welche wenig später unter dem Namen Berlin firmierte, die Il-18W im März 1992. Im Januar 1993 erwarb Air Ukraine die Maschine, wo sie die Zulassung UR-75475 erhielt. Noch im selben Jahr wurde das Flugzeug an die ukrainische Kryla veräußert. Als diese Fluggesellschaft ihren Betrieb einstellte, gelangte die Iljuschin im August 2001 schließlich in den Bestand der angolischen „Alada Empresa Transportes Aéreos Lda.“ (RAD/--; „Air Alada“), bei der sie noch heute als Frachter „D2-FAM“ registriert ist.

Tupolew Tu-134

Da Radarvermessungen zur Überprüfung der Radarabdeckung grundsätzlich auch Flüge in größeren Höhen notwendig machen, für die die verwendeten Messflugzeuge nicht geeignet waren, musste hierfür eine andere Lösung gefunden werden. Diese ergab sich durch den Einsatz von regulären Tupolew Tu-134 der Interflug, die für diese speziellen Flüge vorübergehend mit den für Radarvermessungen erforderlichen Messgeräten ausgerüstet wurde. Die Interflug erhielt ihre ersten beiden Tu-134 im Juli 1968 und verfügte 1983 über stolze 23 Flugzeuge der Muster Tu-134/Tu-134A.

Antonow An-26SM

Nach einer Pause von rund vier Jahren leisteten sich die Luftstreitkräfte der NVA ein weiteres eigenes Messflugzeug. Dieses wurde unter anderem deshalb notwendig, weil der Regierungsflughafen Marxwalde (heute: Neuhardenberg; ICAO-Code: EDON) mit dem SP 70 (Systema Posadki), einem ILS nach ICAO-Standard, ausgestattet wurde. Die im September 1981 mit der taktischen Nummer „369“ von der Transportstaffel 24 (TS-24) übernom-

mene Antonow An-26SM wurde als vollständig ausgerüstetes Vermessungsflugzeug geliefert und als solches für die Vermessung der militärischen Navigationsanlagen der LSK/LV eingesetzt. Nach der deutschen Wiedervereinigung erhielt sie die Gemeinsame Flugvermessungsstelle (GFMS) bzw. das JaboG 34 in Lagerlechfeld. Dort blieb die Antonow mit der Kennung „52+09“ bis zum Juni 1993 im Einsatz und wurde im April 1994 dem Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow übergeben, wo sie nach wie vor ausgestellt und zu besichtigen ist.

Sowjetische Aktivitäten

Als Berlin-Schönefeld Ende der neunzehnhundertsiebziger Jahre als erster ausländischer Flughafen moderne sowjetische ILS-Anlagen vom Typ SP 70 erhielt, ließen es sich die sowjetischen Techniker nicht nehmen, die Werksvermessung dieser Anlagen mit einer Messmaschine vom Typ Antonow An-24B vorzunehmen. Da bei diesen Flügen auch das Stadtgebiet von Westberlin überflogen werden musste, waren vorab Verhandlungen und Koordinationsgespräche auf politischer Ebene notwendig. Die Zulassungsvermessung dieser Anflughilfen führten allerdings deutsche Prüfer durch.

Die „Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland“ (GSSD) betrieb von 1945 bis 1994 mehr als fünfzig Flugplätze innerhalb des Staatsgebietes der einstigen DDR. Obwohl diese enorme Anzahl verdeutlicht, dass ein Bedarf für die Kalibrierung der dazugehörigen Navigationsanlagen vorhanden gewesen sein muss, konnten zu diesem Randbereich der deutschen Luftfahrtgeschichte, trotz intensiver Recherche, nur Fragmente gefunden werden. Sowohl Fachbücher und -zeitschriften als auch das Internet schweigen sich bislang zu diesem Thema aus. Obgleich bekannt ist, dass auch Antonow An-24B, An-26L und An-26KBA zu Messflugzeugen umgebaut wurden und sowohl in ziviler als auch in militärischer Lackierung dokumentiert sind, gibt es weder zu den in der DDR eingesetzten militärischen Luftfahrzeugen noch zu den mit dieser Aufgabe betrauten Staffeln konkrete Hinweise. Neben den bereits genannten Flugzeugtypen rüstete die Sowjetunion übrigens auch Jakowlew Jak-40 als Vermessungsflugzeuge aus, die auch an einige Bruderstaaten, wie Jugoslawien, die Tschechoslowakei oder Ungarn, geliefert wurden.

Dank

Diese kleine Reihe zur Flugvermessung in Deutschland wäre ohne die Unterstützung vieler Helfer nicht zu bewerkstelligen gewesen. Für ihre Bereitschaft, diese Arbeit mit wertvollen Hinweisen, Informationen und Bildmaterial zu unterstützen, möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken bei:

Christian Adler, Oberstlt. Hartmut Beilmann, Manfred Faber, Bernhard Fischer, Stephan Friebel, StGefr. Göttker, Dr. Joachim Grenzdörfer, Heinz-Jürgen Koch, Dirk Kügler, Markus Lanz, Rüdiger Mandry, Florian Morasch, Ute Otterbein, Dr. Axel Rienitz, Maude Rivière, Mike Ryder, Sabrina Schmitz, Dietmar Schreiber, Alexander Schwarz, Robbie Shaw, Claudia Sielaff, Manuela Speer, Werner Trempler, Stefan Wengermeier, Gary J. Wheaton, Markus Wölflle, Luftwaffenmuseum Gatow.

Is it going o.k. with this?

Der 27. Juli dieses Jahres war kein besonders erfolgreicher. Zumindest nicht für die amerikanische Rennfahrerlegende Jack Roush und den bzw. die betroffenen Fluglotsen des Wittmann Regional Airports von Oshkosh.

Jack Roush, Gründer und Teillinhaber des NASCAR (National Association for Stock Car Auto Races) – Rennstalls Roush Fenway Racing, war mit seiner bzw. mit der auf seine Firma zugelassenen Hawker Beechcraft 390 „Premier IA“ mit dem Kennzeichen N6JR auf dem Willow Run Airport in Michigan zu einem VFR-Flug zur EAA AirVenture 2010 in Oshkosh gestartet. Dort fiel der Anflug, wenn man Augenzeugen glauben darf, nicht gerade so aus, wie sich Roush und die Controller dies vorgestellt hatten. Einem nicht offiziellen Bericht zufolge soll Roush seine „Premier IA“ in den überzogenen Flugzustand gebracht, bei der Landung mit der rechten Tragfläche den Boden berührt und sich danach überschlagen haben. Sowohl Roush als auch sein weiblicher Passagier konnten das Flugzeug aus eigener Kraft verlassen und wurden ins Krankenhaus eingeliefert. Roush hatte sich bei dem Unfall Rückenverletzungen und einen Kieferbruch zugezogen sowie sein linkes Auge verloren.

Leider werden sich derartige Unfälle immer wieder ereignen und deshalb wäre auch die Bruchlandung von Jack Roush kein Anlass, im „flugleiter“ darüber zu berichten. Zumal über Unfälle erst dann berichtet werden sollte, wenn der offizielle Untersuchungsbericht vorliegt und das Vorkommnis von allen Seiten beleuchtet worden ist. Denn Vermutungen und Spekulationen dienen letztlich nicht der Sache. Wenn von diesem Grundsatz nun abgewichen wird, dann liegt dies an der Tatsache, dass Roush nun versucht (oder versucht es vielleicht immer noch), dem Controller den Schwarzen Peter zuzuschieben. Nachdem er aus dem Krankenhaus entlassen worden war, legte

Roush dem Magazin „Motorsports“ seine Sicht der Dinge dar: „The reality of it – on a trip arrival into Oshkosh, Wisc., I was put in conflict with the flight plan of another airplane close

to the ground, and I was unable to address the conflict and keep the aircraft flying. I ground-looped the aircraft.“ Wobei er bei seiner Aussage wohl nicht den „flight plan“, sondern den „flight path“ eines anderen Luftfahrzeugs meinte. Aber dies kann natürlich auch von dem bzw. den Reportern des Motorsportmagazins falsch verstanden worden sein. Oder es wurde vom Luftfahrtportal AVWeb, dem diese Aussage entnommen wurde, falsch wiedergegeben.

Das NTSB und die Rolle des Controllers

Die US Untersuchungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) hat ihre Arbeit aufgenommen und hat inzwischen einen ersten Bericht veröffentlicht. Die ersten Aussagen des NTSB beziehen sich auf ein Amateurvideo, das von den Unfalluntersuchern ausgewertet wurde. Dem ersten NTSB-Bericht zufolge war Roush um 17:29 CDT (Central Daylight Time) auf dem Willow Run Airport in Michigan gestartet und nach Sichtflugregeln in die „Oshkosh Area“ eingeflogen, wobei nicht ganz klar ist, ob unter diesem Begriff der Nahverkehrsbereich oder die Kontrollzone gemeint ist. Nachdem der Controller die „Premier IA“ zur Landung auf der 2.439 Meter langen und 46 Meter breiten Piste 18R (auf den Flughafenkarten ist allerdings nur die Piste 18 zu finden) freigegeben hatte, scheint Roush beim Eindrehen vom Queranflug in den Endflug etwas überschossen zu haben. Danach hatte er die Tragflächen seines Flugzeugs kurzfristig ausgerichtet, bevor er sie leicht nach rechts neigte und gleichzeitig die Nase anhub („level its wings momentarily before entering a slight right bank simultaneously as the nose of the



von
**Werner
Fischbach**

→ Roushs Premier IA kurz vor der Bruchlandung.

Photo: Brian Flanagan/AVWeb





→ Das Flugzeugwrack wurde mit dem Tieflader abtransportiert.

Photo: AVWeb

airplane pitched up“). Danach kam das Flugzeug zur verlängerten Anfluggrundlinie zurück und begann zu sinken. Dabei schien der Anstellwinkel zuzunehmen, bis die „Premier IA“ sich nach rechts neigte und auf der Grasfläche westlich der Piste aufschlug, wobei die Flugzeugnase nach unten und die Tragflächen leicht nach rechts geneigt waren („During this descent the airplane’s pitch appeared to increase until the airplane entered a right bank and struck the grass area west of the runway in a nose down, right wing low attitude“).

Soweit die erste Aussage des NTSB. Von einem anderen Luftfahrzeug, von welchem Roush in seinem Interview berichtete, ist im Bericht des NTSB nichts zu lesen. Dass sich eines in unmittelbarer Nähe des Hawker Beech – Jets befand, ist sehr wahrscheinlich. Denn bekanntlich handelt es sich bei der Air Venture um eine äußerste verkehrsreiche Veranstaltung. Die Controller haben während dieser Zeit mehr Verkehr abzuwickeln als ihre Kollegen in Chicago O’Hare. Und deshalb ist auch nicht auszuschließen, dass sie dann etwas knapper arbeiten als zu anderen Zeiten. Was bedeuten könnte, dass der Abstand zwischen Roushs „Premier IA“ zu dem voraus fliegenden Flugzeug vielleicht etwas knapp ausgefallen war. Aufschluss gibt hier auch der Funkverkehr zwischen Roush und dem Controller (das zunächst irrtümlich für die Konversation zwischen zwei Controllern gehalten wurde. Aber seit wann unterhalten sich Controller auf der Kontrollfrequenz?):

„Is 6JR going o.k. with this?“, fragte Roush den Controller.

„Affirmative“, antwortete dieser darauf.
„I don’t think so“, entgegnete Roush.

Nur wenige Sekunden später wies der Controller ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug an, das Fehlanflugverfahren einzuleiten. Weshalb der Controller dies tat, ist den bisher vorliegenden Informationen nicht zu entnehmen. Wobei vor allem die Frage, ob sich dieses Flugzeug vor oder hinter der „Premier IA“ Roushs befand, auch unter Zuhilfenahme des kurzen Tondbandmitschnitts, den AVWeb ins Internet gestellt hat, nicht zu beantworten ist. Sollte sich dieses, für uns unbekannte Luftfahrzeug vor Roush befunden haben, so ist zu fragen, weshalb der Controller nicht die Hawker Beechcraft zu einem „Go around“ aufgefordert hat. Ferner stellt sich die Frage, weshalb Roush nicht von sich aus das Fehlanflugverfahren eingeleitet hat, nachdem er, was der Mitschnitt des Funksprechverkehrs vermuten lässt, offensichtlich nicht sicher war, in einem gebührenden Abstand hinter dem vor ihm befindlichen Luftfahrzeug sicher landen zu können. Auf der anderen Seite könnte der Controller einem Luftfahrzeug, das sich hinter Roush befand und übrigens ebenfalls bereits die Landefreigabe erhalten hatte, den „Go around“ angewiesen haben. Weil er erkannt hatte, dass der Anflug der „Premier IA“ in einer Bruchlandung enden würde bzw. diese sich ereignet hatte.

Die Fragen, die sich aus diesem Unfall ergeben, werden vom NTSB sicherlich geklärt werden. Und erst wenn die Unfalluntersucher sich darüber ein Urteil gebildet haben und dies in ihrem Abschlussbericht festgehalten haben, kann festgestellt werden, wie es zu der Bruchlandung gekommen ist und wem dabei die Schuld zugewiesen werden kann. Persönliche Einlassungen und der Versuch, sich eines Teils der Verantwortung zu entledigen, sind durchaus verständlich und auch legitim. Allerdings sollten diese gegenüber dem NTSB und nicht gegenüber der Presse geäußert werden.

Capt. Jeff Skiles Joins Selection Panel for Controller Awards Program

WASHINGTON – The National Air Traffic Controllers Association announced today that Capt. Jeff Skiles has joined the selection committee of its Archie League Medal of Safety Awards program. Named for the first air traffic controller, the program honors the nation's best examples of air traffic control skill and professionalism to ensure safe outcomes to challenging flight situations.

Skiles was the first officer who worked with Capt. Chesley Sullenberger in guiding US Airways Flight 1549 to a successful emergency landing on the Hudson River after a bird strike following takeoff from New York's LaGuardia Airport on Jan. 15, 2009 knocked out both of the aircraft's engines. All 155 passengers survived.

"We are very honored and excited that Captain Skiles will be a part of our Archie League Medal of Safety Awards program," NATCA President Paul Rinaldi said. "His presence will add that much more to an already special event – one that we are quite proud to have built into a showcase of air traffic control excellence for six years now."

NATCA's seventh annual Archie League Medal of Safety Awards will be presented next March at its 2011 Communicating for Safety conference in Las Vegas, and will honor extraordinary flight assists that occurred this calendar year.

NATCA first met Capt. Skiles during a House Transportation and Infrastructure Committee hearing that

examined the Hudson River landing in February 2009. He was also NATCA's guest at Communicating for Safety in March 2009, where NATCA presented each of the Flight 1549 crew members with a special award, along with its own members Patrick Harten (New York TRACON) and Bill McLoughlin (LaGuardia Tower) who worked to assist the crew from the ground.

"The able assistance of air traffic control to any aircraft in peril is absolutely critical to a successful and safe landing," Skiles said. "I know that Patrick Harten was a major part of the success of US Airways Flight 1549. I'm looking forward to being a part of the Archie League selection committee and paying tribute to other deserving air traffic control honorees."

Concluded Rinaldi: "Those of us in transportation labor have always believed that what occurred with Flight 1549 should be called 'Professionalism on the Hudson,' rather than, 'Miracle on the Hudson.' It was a wonderful example of professionalism and teamwork and gives Captain Skiles a unique perspective to judge the many examples of controller professionalism during flight assists that our Archie League program brings to light."

Off the tape

DC-9: „Cairns Tower, TN 123. Request a wheelchair to meet the flight on arrival. It's the Captain's last landing.“

Tower responded appropriately. I thought this was too good to miss, so I stayed on the air. Eventually the DC-9 appeared, touched down, and bounced spectacularly before finally getting under control and rolling through. DC-9 (a different voice this time):

“Tower, can you make that 98 wheelchairs?“

P4-FLY Boeing 727

„Heelo Rhein, this is Papa Four Fly, FL 330“

Susi: „Hello, P4_FLY, this is Mamafor Control, you're identified“

WEIBMANTEL & VOGELSANG
Rechtsanwälte • Fachanwälte

**IHRE ANSPRECHPARTNER BEI
ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:**

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

* Fachanwalt für Arbeitsrecht
** Fachanwalt für Familienrecht
*** Fachanwalt für Sozialrecht

BREMEN Langenstraße 68 28195 Bremen Tel.: (04 21) 960 99-0 Fax: (04 21) 960 99-11	FRANKFURT AM MAIN Am Hauptbahnhof 8 60329 Frankfurt / Main Tel.: (069) 24 00 66 66 Fax: (069) 23 80 26 53
--	--

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

ATC in Venezuela

von Ph. Domogala
mit freundlicher
Genehmigung von
„The Controller“
Übersetzung
(teilweise gekürzt)
A. Stensitzky

In Venezuela gibt es eine große Organisation, die INAC (National Institute of Civil Aviation), die alles reguliert und besitzt, was irgendwie mit Luftfahrt zu tun hat: Flughäfen, Infrastruktur, Dienstleistungen, Luftfahrtakademien, Wetterdienst, usw. und so ist auch die Flugsicherung (SNA) teil dieser Organisation. Die Führungskräfte der SNA sind durchweg Militärs, das Betriebspersonal, einschließlich Wachleiter, sind Zivilisten.

Sektoren aufgeteilt, das tägliche Verkehrsaufkommen beträgt ca. 2.000 Flüge, 400 bis 500 davon starten oder landen auf dem Maiquetia Airport. Die Anflugkontrolle hat zwei Sektoren und ist in einem Extraraum im selben Gebäude untergebracht.

Arbeitsbedingungen

Ein voll zugelassener Lotse verdient 580,- US Dollar/Monat. Das ist sehr wenig, auch wenn man das allgemeine Einkommensniveau berücksichtigt. Zum Vergleich: Eine Flugbegleiterin bekommt 700,-, ein ATR42 Kapitän 1500,- Dollar und sogar ein Verwaltungsgangestellter erhält mehr als ein Lotse. Eine ziemlich demotivierende Situation. Im ACC arbeiten vier Teams mit je 10 bis 12 Lotsen im Rhythmus drei Tage Dienst, einen Tag frei. Tag 1: 1800-0130 Uhr, Tag 2: 1030-1800 Uhr, Tag 3: 0130-1030 Uhr (sog. Nachtschicht), wobei sofort auffällt, daß zwischen Tag 2 und Tag 3 lediglich 7,5 Stunden Freizeit liegen. Es gibt keine Überlappungszeit und kein Personal zur Pausengewährung - weshalb Pausenräume o.ä. auch gar nicht erst vorgesehen sind. Zeit zum Essen oder für den Gang zur Toilette nimmt man sich in verkehrsarmer Zeit. Der Wachleiter arbeitet mit und um die Ausbildung zu unterstützen, stehen, wenn es gut geht, an Wochentagen zwei zusätzliche Kollegen zur Verfügung. In letzter Zeit gehen die Lotsen für ihre Radarausbildung allerdings nach Kuba. Nach 15 Dienstjahren gehen die Lotsen in den Ruhestand, wobei ihr Gehalt weiter gezahlt wird. Diese Regelung führt natürlich zu einem auffallend niedrigen Durchschnittsalter der Lotsen.

Systeme und Luftraum

Die venezolanische FIR wird von einem ACC kontrolliert und das befindet sich auf dem Gelände des Flughafens Maiquetia (SVMI) in der Nähe von Caracas. Der Kontrollraum ist mit modernem radargestütztem Equipment der brasilianischen Firma ATECH ausgestattet, und es werden sowohl elektronische als auch Kontrollstreifen aus Papier benutzt. Die FIR ist in sechs

Sicherheit und „Just Culture“

Was wir unter „just culture“ verstehen, gibt es hier nicht. Im Falle eines besonderen Vorkommnisses (e.g. incident/airprox) wird der Lotse/die Lotsin - viele der Lotsen sind Frauen - auf der Stelle suspendiert und darf das ACC während der vier bis fünf Tage dauernden Untersuchung nicht verlassen. Das venezolanische Recht sieht für die Beteiligung an solchen Vorfällen eine Strafe von 5.000,- Dollar vor. Da aber bei der bestehenden Gehaltssituation kein Lotse in der Lage ist diesen Betrag aufzubringen, ist bisher auf den Vollzug dieses Gesetzes verzichtet worden; den Charakter des Damoklesschwertes hat es trotzdem.

Organisation

Venezuela hatte einen Lotsenverband (ANTTA), war IFATCA-Mitglied seit 1965 und stellte mit Mario Salazar sogar den RVP South America von 1980 bis 1989. Im Jahr 1994 gab es dann aber einen Streik, um bessere Arbeitsbedingungen und höhere Gehälter zu erreichen. Der „Erfolg“ war deprimierend: ATC wurde vom Militär übernommen und, zumindest in der Führungsebene, bis heute nicht aus der Hand gegeben. Den Lotsen ist die Gründung jeder Art von Verband oder Gewerkschaft per Gesetz verboten. In Caracas arbeiten 65 Lotsen, landesweit sind es 250 bis 300. Exakte Angaben über Personalbestand und -bedarf sind auf Grund der Verwaltungsprobleme nicht möglich, aber alle hoffen, so wie wir, daß sich ihre demotivierende Einkommenssituation bald verbessert.

→ ACC Caracas

Photo: The Controller



Irakischer Luftraum teilweise übergeben

Offiziell ist im Irak der Kampfeinsatz für die US Truppen zu Ende. Die GIs haben sich auf den Nachhauseweg gemacht. Abgesehen von jenen 50.000 Mann, die noch als Ausbilder im Land bleiben. Allerdings müssen noch ein paar Kleinigkeiten erledigt werden. Die Übergabe des Luftraums an die irakischen Behörden zum Beispiel. Oder die Ausbildung der Controller. Vor einiger Zeit war bereits der Luftraum über FL240 an die ICAA (Iraq Civil Aviation Authority) übergeben worden. Am 1. September war der sogenannte Kirkuk Sektor dran. Zumindest der Luftraum ab FL150 aufwärts. Der Kirkuk Sektor umfasst das nördliche Drittel des irakischen Luftraums und wurde von der US Air Force von Kirkuk und Balad aus kontrolliert. Am 1. November soll der restliche Luftraum ab FL150 aufwärts an die ICAA übergeben werden. Die Ausbildung der Controller wurde von der ICAA an die Washington Consulting Group (WCG) übertragen. Zusammen mit

Lotsen der US Air Force weisen nun die WCG-Controller ihre irakischen Trainees in die Geheimnisse der Flugsicherung ein. So wird es wohl noch eine Zeitlang dauern, bis die Kontrolle des irakischen Luftraum ausschließlich von einheimischen Lotsen erledigt wird. Die Übergabe des Luftraums unterhalb FL150 steht ja auch noch aus.

Wefis

➔ Ausbilder der WCG mit irakischem Trainee.

Photo: Perry Aston/USAF



AKTUELL

BDF: Luftverkehr sorgt für Aufwind

Der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) beobachtet im Luftverkehr eine zunehmende Mobilität von Menschen und Gütern sowie Vernetzung von Gesellschaft und Wirtschaft. Diese Entwicklung führte in den letzten 15 Jahren zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen in Deutschland. Allein 2009 starteten 182,1 Millionen Fluggäste von deutschen Airports. Das stetige Luftverkehrswachstum sichert inzwischen rund 850 000 Menschen einen Arbeitsplatz. Hinzu kommen Jobs in direkter Abhängigkeit von Flughäfen, im Flugzeugbau, in der Tourismusbranche sowie im Hotel- und Gaststättengewerbe. Die Luftfracht sichert außerdem Arbeitsplätze im Speditionsgewerbe und im Güterverkehr bei der Bahn. Jedes in Deutschland stationierte Flugzeug hat die Wirtschaftskraft und die Beschäftigungskapazität eines mittelständischen Unternehmens. Es befördert



im Durchschnitt jährlich 160 000 Passagiere, beschäftigt direkt 160 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von rund 36 Millionen Euro. (wtt)

Woher nehmen und nicht stehlen?

Nach einer Prognose von Boeing benötigt die zivile Luftfahrt in den nächsten 20 Jahren rund 466.650 Piloten sowie 596.500 Mitarbeiter in der Wartung und Instandsetzung. Das bedeutet, dass zwischen 2010 und 2029 jährlich durchschnittlich etwa 23.300 neue Piloten und 30.000 technische

Mitarbeiter eingestellt werden müssen. Diese Schätzung basiert auf dem „Current Market Outlook“ des amerikanischen Flugzeugherstellers. Roei Ganzarski, Chief Customer Officer bei Boeing Training & Flight Services: „Unsere Herausforderung ist es, unsere Ausbildung so

gestalten, dass uns ausreichend Piloten und Wartungstechniker zur Verfügung stehen, um mehr als 30.000 Flugzeuge steuern und warten zu können, die bis 2029 ausgeliefert werden.“ Die größten Zuwächse an entsprechendem Personal (180. 600 Piloten und 220.000 Wartungsmitarbeiter) würden in Asien erwartet, (alleine in China 70.600/96.400). In Nordamerika besteht ein Bedarf von 97.350 Piloten und 137.000 Wartungsspezialisten (in Europa 94.800/122.000, in Afrika 13.200/15.000, in Nahost 32.700/44.500, in Lateinamerika 37.000/44.000 sowie in der GUS-Region 11.000/14.000). (wtt)

Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge Abzocke bei den Passagieren – und Spitze sind wir ohnehin nicht mehr.

Es ist noch gar nicht so lange her, da erklärte Verkehrsminister Ramsauer folgendes: „Nationale Alleingänge gefährden die Sicherheit und führen zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen der Luftverkehrsteilnehmer.“ Gerechterweise muss hierbei angemerkt werden, dass er diese Weisheit von sich gegeben hat, als die europäischen Verkehrsminister über die Folgen des Vulkanausbruchs in Island diskutiert haben. Doch was für die Vulkanasche gilt, muss ja in einem anderen Zusammenhang nicht unbedingt falsch sein. Allerdings kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass diese grundsätzlich richtige Aussage nicht gilt, wenn es darum geht, den Bürgern zur Sanierung des Bundeshaushalts das Geld aus der Tasche zu ziehen. Unter anderem bei den Flugpassagieren durch die sogenannte Luftverkehrsabgabe. Auch wenn dadurch das Abendland nicht untergeht und sich die deutschen Fluggesellschaften sicherlich nicht gleich unter das Konkursrecht flüchten werden – wenn diese Steuer nur in Deutschland erhoben wird und in den Nachbarstaaten nicht, dann stellt dies für die deutschen Airlines eben eine Wettbewerbsverzerrung dar. Peter Ramsauer scheint bei den Beratungen zur Haushaltssanierung vergessen zu haben, was er bei der Frage der Vulkanasche richtig erkannt hat.

Allerdings sollte nicht verschwiegen werden, dass es in Großbritannien mit der Passenger Duty Tax so etwas ähnliches gibt. Sie beträgt 10,3% des Ticketpreises. Aber die Briten sind im Gegensatz zu den Kontinentaleuropäern mit einem Handicap geschlagen: sie können diese Steuer nicht so leicht umgehen, indem sie sich ins Auto setzen und zu einem Flughafen im Nachbarland fahren. Wobei wir beim nächsten Problem wären. Da bei uns Deutschen einem Gerücht zu Folge der Steuerspardrang stärker ausgeprägt sein soll als unser Bedürfnis nach Sex, werden sich wohl nicht wenige Deutsche aufmachen, ihre Urlaubs- oder Geschäftsreise von einem nahe gelegenen Flughafen im Ausland anzutreten. Deshalb ist es nicht ganz unwahrscheinlich, dass sich unsere Finanzpolitiker überlegen, wie man dies unterbinden könne. Ein Beispiel wäre die Reichsfluchtsteuer, mit welcher ab 1931 die mobilen Bürgern abgezockt wurden. Diese Steuer erbrachte zunächst nur eine Million im Jahr. Die Nazis verfeinerten dieses Geldbeschaffungsinstrument, so dass 1938 damit rund 940 Mio. Reichsmark in die Staatskasse gespült wurden. So weit ist Wolfgang Schäuble noch nicht. Aber immerhin sollen die Bürger bereits jetzt zur Kasse gebeten werden, wenn sie noch

in diesem Jahr einen Flug für das nächste buchen. Um, wie der Finanzminister erklärte, Vorzieh- und Umgehungseffekte zu vermeiden.

Ganz abgesehen von der Tatsache, dass die Luftverkehrsabgabe nach Meinung des Staatsrechtlers Michael Kloepfer gegen den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes verstößt, so muss man fragen, auf welcher Grundlage die Airlines ihren Kunden diese Steuer bereits jetzt in Rechnung stellen. Denn schließlich müssen Gesetze vom Bundestag und gegebenenfalls vom Bundesrat verabschiedet werden. Ein Beschluss der Bundesregierung stellt bekanntlich keine Rechtsgrundlage dar und wenn die geplante Steuer bereits jetzt erhoben wird, dann kommt hier offensichtlich der Grundsatz „wir haben zwar noch kein Gesetz, aber wir tun schon mal so, als hätten wir eines“ zur Anwendung. Unsere Volksvertreter scheinen von der Regierung nur noch als willenloses Stimmvieh betrachtet zu werden und die lassen sich das auch noch gefallen.

Nun ja, Politikern wird ja bekanntlich nachgesagt, sie wären stets an ihrem Machterhalt interessiert. Das erfordert eine enorme Flexibilität; schließlich kann niemand daran gehindert werden, innerhalb eines bestimmten Zeitraums etwas klüger geworden zu sein. Macht, so wird behauptet, ist eine Sucht und Politiker wären wie Junkies, die von der Droge Politik einfach nicht lassen könnten. Allerdings wurden wir da in der letzten Zeit etwas überrascht, als Horst Köhler irgendwie Fahnenflucht begangen und uns sein Amt als Bundespräsident vor die Füße geworfen hat. Weil er angeblich von der Journaille beleidigt und damit sein Amt beschädigt worden war. Und dann erklärten mit Roland Koch und Ole von Beust gleich zwei politische Alpathiere, dass Politik für sie nicht alles wäre und sie sich nach etwas anderem umsehen wollten.

Dieter Kaden, Mr. DFS himself, scheint gegen derartige Anwandlungen gefeit zu sein. Eigentlich könnte er ja in den verdienten Ruhestand gehen, aber er folgte der Bitte des Verkehrsministers, zur Erhaltung der Kontinuität innerhalb des DFS-Managements noch etwas länger zu arbeiten. Schließlich stehen schwierige Zeiten ins Haus. Zumindest äußerte er sich so in einem Interview, das er der hauseigenen DFS-Postille gab. Nun ist es ja richtig, dass Dieter Kaden der dienstälteste Flugsicherungschef ist und er jeden Gott in der Flugsicherungswelt kennt. Ein erfahrener Leitwolf gewissermaßen. Allerdings haben diese alten

Leitwölfe ein bestimmtes Problem. Besonders dann, wenn die Führer der anderen Rudel von jüngeren abgelöst und alte Kommunikationswege verschüttet werden. Doch wesentlich erstaunlicher als die Tatsache, dass Dieter Kaden nun noch etwas länger die Geschicke der DFS leiten wird, ist eine Art Selbstkritik, die er in diesem Interview zum Besten gibt: „Was die Gesamteffizienz des Unternehmens betrifft, werden wir weiter nach hinten durchgereicht. Wir sind nicht

mehr top!“ Was natürlich bedeutet, dass wir, sprich die DFS, irgendwann einmal „top“ waren. Und dies bedeutet auch, dass die DFS unter seiner Leitung von der Spitzenposition irgendwie ins Mittelfeld abgedriftet ist. Glaubt man Dieter Kaden, dann sind irgendwie alle daran Schuld. Aber niemand so richtig. Aber er gibt sich zuversichtlich, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Es ist fast wie in der Politik,
meint Finis

KOMMENTAR

Haushaltssanierung auf Kosten der Luftfahrt Des Einen Freud – des Anderen Leid

Nach langem Suchen zur Haushaltssanierung hat die Bundesregierung kaum noch überschaubare Maßnahmen beschlossen, wie der Schuldenberg, der auch durch die Bankenkrise weiter angewachsen ist, reduziert werden kann. Als eine davon wurde die so genannte „Flugabgabe“ „erschaffen“. Jeder, der sich schon jetzt ein Flugticket für das Jahr 2011 sichern will muss – egal bei welcher Fluggesellschaft – einen deutlich erhöhten Preis bezahlen. Fluggesellschaften protestieren gegen diese Flugabgabe und versuchen Alternativen zu entwickeln, wie die Flugabgabe zu umgehen ist.

Als eine der ersten Fluggesellschaften erklärte „Germanwings“, neue Abflughäfen im grenznahen Bereich finden und nutzen zu wollen. Ganz speziell will man das holländische Maastricht als Hub-Station aufbauen. Maastricht ist vom jetzigen Hub Köln/Bonn ca. 80 km entfernt und durch ein gut ausgebautes Autobahnnetz von den Städten Köln und Düsseldorf in relativ kurzer Zeit zu erreichen.

Aber auch andere Fluggesellschaften aus dem Billigflugsektor wie Easy-Jet oder Ryan Air stoßen ins gleiche Horn und äußern vermehrt, deutsche Fluggäste von grenznahen Airports wie Basel, Maastricht, Straßburg, Eindhoven, Salzburg oder Innsbruck zu ihrem Ziel zu bringen.

Ausländische Flughäfen an Deutschlands Grenzen erwarten seit der Entscheidung der Bundesregierung einen neuen Boom im Flugverkehr, wo hingegen bundesdeutsche Flughäfen eine gewisse Abwanderung oder ein Nachlassen des Passagieraufkommens befürchten. Gerade ist die Aschewolke mit ihren verheerenden Flogen und die Rezession in der Luftfahrt vorübergegangen, die Airlines versuchen wieder Fuß zu fassen, da fällt der Bundesregierung nichts Besseres ein, als eine Flugabgabe. Kein Wunder, dass außer den Airlines auch die Reiseveranstalter bereits verkündet haben, jeden Cent dieser Abgabe auf den Fluggast abzuwälzen. War vorzusehen: Es zahlt – der Bürger!

Wenn es in Berlin gelänge, einmal über den Turm von offensichtlich babylonischer Höhe hinauszublicken, gelänge es vielleicht, in die Niederlande zu schauen. Dort nämlich wurde eine ähnliche Zusatzsteuer bereits vor Jahren erhoben - aber nach kurzer Zeit wieder abgesetzt! Um Sage und Schreibe 18% Prozent brach der Flugverkehr damals im Nachbarland ein, und die dort ansäs-

sigen Fluggesellschaften erholten sich nur langsam von dem politischen Fehlgriff. Aber, so tönt es aus Berliner Amtsstuben: Das kann man ja überhaupt nicht vergleichen. Die Situation dort ist ja völlig anders! Na dann! Da die Deutsche Flugsicherung sich direkt durch die Erlöse aus Starts und Landungen wie auch von Überflügen (hiefür wird keine zusätzliche Gebühr erhoben) finanziert, wird man gespannt sein dürfen, wie sich die Einnahmen der DFS im Jahr 2011 entwickeln. Für Prognosen der Verkehrszahlen für das kommende Jahr ist es sicherlich noch zu früh, die Zahlen und Beobachtungen aus Holland sprechen für sich. (Andere Artikel ist in dieser Ausgabe des „flugleiter“ gehen darauf und auf die internationalen Entwicklungen ein, die Red.)

In fast allen Bundesländern ist der Sprung zu einem grenznahen ausländischen Flughafen mit relativ geringem Aufwand möglich. Die bereits beispielhaften Airports von Innsbruck bis Billund und von Maastricht bis Prag dürfen sich möglicherweise auf erhöhten Verkehr – und damit auf steigende Passagierzahlen aus Deutschland freuen.

Und mal so nebenbei: Auch die CO₂ – Debatte erhält einen neuen Blickwinkel, wenn plötzlich mehr Flugzeuge aus den Nachbarländern starten und Deutschland dann mit sauberer Luft glänzen kann.

Was dem Einen sein Freud –
ist dem Anderen sein Leid.



von Hans-Joachim Krüger

Stuttgart Umweltbericht mit besonderer Note

Auch wenn sich die Luftfahrt der Klimadebatte nicht entziehen kann und nun entschlossen ist, „grüner“ zu werden, ist die Präsentation eines Flughafen-Umweltberichtes für eine Zeitschrift wie der „flugleiter“ nicht unbedingt von so großer Bedeutung, um darüber ausführlich zu berichten.

Auch dann nicht, wenn es – wie seitens des Flughafen Stuttgart am 23. Juli geschehen - der erste ist. Wobei die Geschäftsführung betont, dass es sich hierbei nicht um den ersten Umweltbericht eines Flughafens handelt; sondern nur um den ersten des Schwaben-Airports. Die Umweltschutzmaßnahmen, die in diesem Bericht vorgestellt wurden, könnten sich andere Airport-Chefs ebenso als Ziel setzen. Zum Beispiel, den direkt vom Flughafen zu beeinflussenden CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2020 um 20% zu reduzieren, den Bau eines modernen Blockheizkraftwerks, die Nutzung von Sonnenenergie oder die Einrichtung einer Wasserstofftankstelle. Dass der Flughafen zusammen mit den Airlines und der DFS an der Erstellung emissionsärmerer An- und Abflugverfahren arbeitet, ist nichts, was den Schwaben-Airport von anderen deutschen Flughäfen unterscheidet. Das hört man immer wieder, und diese Erklärung scheint einer jener Textbausteine zu sein, auf welche die Pressestellen regelmäßig zurückgreifen.

Allerdings muss auf eine besondere Aktivität des Flughafens Stuttgart hingewiesen werden: auf die Unterstützung von Forschungsarbeiten auf dem

Gebiet alternativer Flugzeugantriebe. So hat der Schwaben-Airport bereits mit der Universität Stuttgart bei der Entwicklung des Wasserstoffflugzeugs Hydrogenius zusammengearbeitet. Konsequenterweise wurde

dann auch das in Stuttgart beheimatete Institut für Technische Thermodynamik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) bei der Entwicklung des von einer Brennstoffzelle angetriebenen Motorseglers DLR-H2 „Antares“ unterstützt. Das Projekt war am 30. September 2008 am Stuttgarter Flughafen vorgestellt worden und das Flugzeug hing dann auch für einen bestimmten Zeitraum an der Decke des Terminals 1. Nach seinem offiziellen Erstflug in Hamburg am 7. Juli 2009 sollte „Antares“ am 30. September letzten Jahres in Stuttgart einen Höhenrekord aufstellen. Leider konnte der Flug aufgrund der niedrigen Wolkenuntergrenze nicht stattfinden. Erst am 21. November erreichte der „Antares“ über Zweibrücken eine Flughöhe von 2558 Meter.

Nun arbeitet das DLR an einem größeren Brennstoffzellenflugzeug, mit welchem der Atlantik nonstop überquert werden soll. Auch dieses Vorhaben wird vom Flughafen Stuttgart in diesem Jahr mit 100 000 EUR unterstützt. Wenn dann – wie es sich Flughafenchef Fundel wohl wünscht – der „Antares II“ nach einem Nonstopflug von New York kommend auf dem Schwaben-Airport landet, haben sich die Ausgaben gelohnt. *WeFis*

→ *Der „Antares“ mit prominenten Helfern am Flughafen Stuttgart.*

Photo: DLR



Piloten und Lotsen feierten gemeinsam



Eingang zum Festplatz mit Begrüßungsstand und Namensschildausgabe an die Kollegen und Airliner.

Durch den Idealismus der vier Organisatoren Marko von Bremen, Roman Wiese, Andreas Eichler (*alle FRA APP*) und Stefan Frenz (*FRA TWR*) konnte auch 2010 am 01. Juli zum achten Mal das Frankfurt TWR/APP Pilots/Controller BBQ stattfinden. Das Fest wird jedes Jahr durch eine Aufwandspauschale seitens der Kolleginnen und Kollegen finanziert. Zusätzlich konnten

wieder eigens designte T-Shirts erworben werden, die den immer zahlreicher werdenden Pilotengästen auf den ersten Blick eine „Stallzuordnung“ ermöglichte. Die GdF steuerte noch einen kleinen Getränkezuschuss bei, aber all das wäre ohne das Orga-Quartett und dem großen Pool an freiwilligen Helfern herzlich wenig wert.

36 Grad und es wird noch heißer... Stellvertretend für all die vielen fleißigen Helfer beim Auf- und Abbau, an der Getränketheke, der Musikbox und und und...: Maître cuisinier formidable René Bienen (links) und Carsten „Icke“ Imhof. In der wohlverdienten cool-down Phase (safety first!) und deshalb leider nicht im Bild: Der dritte Mann am Grill Andreas „Conny“ Conrad.



Ein großer Dank gebührt auch der FRAPORT AG, die wieder ihr in jeder Hinsicht ideales Gelände am Rande der Cargo City Süd zur Verfügung gestellt hat. Neben Grillplatz, ausreichenden Sitzgelegenheiten und einem Beach-Volleyballplatz können hier auch die Kinder ungestört herumtoben. Dank der Flughafenfeuerwehr musste der diesjährigen Hitze noch nicht einmal ausschließlich durch Flüssigkeitszufuhr vom Körperinneren her begegnet werden. Die Jungs kamen doch prompt mit einem kleinen mobilen Bassin vorbei, das im Nu mit erfrischendem Nass für Bauch, Beine, Po gefüllt war. Einfach genial.

Gut bewacht zu sein hat in EDDF Tradition. IBIS1 von der Polizeihubschrauberstaffel aus dem benachbarten Egelsbach unterzieht aber nicht nur den TWR-Balkon in regelmäßigen Abständen einer 360° Sichtprüfung. Selbstverständlich stand auch dieses Fest mit Luftbildaufnahmen unter willkommener hoheitlicher Obhut.



IBIS earth – und mitten drin der Flugbetriebsleiter himself

Durch die jährlich steigenden Kontakte der Organisatoren zu den Frankfurt anfliegenden Crews, einer offensichtlich gut funktionierenden stillen Post und der bewährten ATIS-Information steigt die Zahl der Gäste stetig. (@Sittenwächter: Jaaa, diese ATIS-Zweckentfremdung ist nicht according to the book – wissen wir) Dieses Jahr muss man bei wieder einmal bestem Wetter den schnell vergriffenen 350 Namensschildchen nach von einer Rekordbesucherzahl zwischen 400 und 500 Personen ausgeben.



Damit ist gewährleistet, worum es im Kern der Sache geht: Zum einen tauschen sich die Kollegen nach der vor Jahren von der DFS (*leider*) beschlossenen TWR/APP-Trennung in ungezwungener Atmosphäre persönlich untereinander aus – flankiert von vielen wahren Geschichten aus der guten alten Zeit unserer zahlreich anwesenden Vor(un)ruheständler. Zum anderen glühen auch immer mindestens ebenso intensiv die Drähte zwischen den Piloten und ATC sowie zwischen den Besatzungen untereinander. Wenn in einer Runde flyNiki und Oman Air debattieren, wer wann warum welche Klappen an seinem Flieger setzt, spitzt man als

Lotse automatisch seine Ohren und hört nur noch aufmerksam zu... bis urplötzlich der von Tisch zu Tisch pilgernde Kollege mit der finnischen Schnapsflasche im Eiswürfelbad erscheint und einfach schon mal von seinem Stapel kleiner Plastikpinnchen was verteilt.

In den Tagen nach dem BBQ gab es im Funk erfreulich positive Resonanz wie auch Äußerungen des Bedauerns, warum man in diesem Jahr nicht kommen konnte, was ja, wenn es denn schon unabänderlich war, auch was Positives in sich birgt. Ein sehr knappes, aber vielleicht gerade deshalb auch besonders schönes Lob für die Gastgeber und ihre Mannschaft trudelte noch Wochen später mit einem start-up request via data link im RMK-Feld herein:

„WANN GRILLT IHR WIEDER“

*Nächstes Jahr, gleiche Zeit?
Wäre schön wenn wieder was geht!*

Towerlotse FRA



FRAPORT AG

Herbert Mai bleibt Arbeitsdirektor

Die Bestellung von Herbert Mai als Mitglied des Vorstands der Fraport AG wird bis zum 30. September 2012 verlängert. Das hat der Aufsichtsrat des Unternehmens in seiner Sitzung am 27. September beschlossen. Gleichzeitig beauftragte das Gremium seinen Vorsitzenden, den ehemaligen hessischen Finanzminister Karlheinz Weimar, mit dem Arbeitsdirektor des Flughafenbetreibers zum 1. April 2011 einen Vertrag zu unveränderten Bedingungen abzuschließen. „Mit Herbert Mai bleiben der Fraport AG die Umsicht und Kompetenz eines erfahrenen Arbeitsdirektors erhalten. Wir freuen uns, den Vertrag mit ihm bis zu seinem 65. Lebensjahr verlängern zu können“, kommentierte

Weimar. Herbert Mai ist seit April 2001 Mitglied des Fraport-Vorstands. In seiner Funktion als Arbeitsdirektor unterstehen ihm der strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ sowie die beiden Zentralbereiche „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ und „Personalserviceleistungen“. Vor seinem Eintritt in den Vorstand der Fraport AG war Herbert Mai von 1995 bis 2000 Vorsitzender der ÖTV und darüber hinaus von 1996 an Präsident des Europäischen Gewerkschaftsverbands für den öffentlichen Dienst (EGÖD).

Urlaub so teuer wie Parken

Eine Preisvergleich-Studie von travel24.com zu Kurzzeit-Parkgebühren an den 17 größten deutschen und neun wichtigen internationalen Airports ergab, dass einwöchiges Parken an deutschen Flughäfen in der Urlaubszeit teilweise soviel kostet wie in der Nebensaison eine Woche Last-Minute-Urlaub in Tunesien.

So kostet eine Woche in München satte 250, in Stuttgart-Filderstadt 203 und am Köln Bonn Airport bis zu 154 Euro. Im Durchschnitt kostet ein Ferien-Flughafenparkplatz pro Woche in Deutschland 97 Euro, wenn er überhaupt zu bekommen ist.

Teurer wird es im Ausland. Die gleiche Anzahl Tage in Wien, Straßburg, Amsterdam, London, Heathrow, Zürich, Basel, Paris, New York oder Tokio schlagen im Schnitt mit 139 Euro zu Buche. Den Vogel dabei schießt Wien ab, das bis zu 588 Euro verlangt. Jan Valentin, Reise-Experte von travel24: „Wer seinen Geldbeutel schonen möchte, sollte auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder mindestens vier, besser acht Wochen im Voraus seinen Parkplatz am Flughafen buchen.“

(wtt)

Mailbox • Mailbox • Mailbox • Mailbox •

**Liebe Redaktion des Flugleiter,
Liebe Kolleginnen und Kollegen,**

der Spendenaufruf für die Verwandten der Kollegin aus Äthiopien ist für mich der Anlass, diesen kurzen Leserbrief zu schreiben. Das Schicksal dieser Kinder hat mich sehr berührt, und ich habe mich spontan entschlossen, eine monatliche Spende zu veranlassen. Möglicherweise fühlen sich ja auch einige Teams im operativen Dienst angesprochen, aus der Kaffeekasse oder Teamkasse ebenfalls einen kleinen monatlichen Beitrag zur Verfügung zu stellen, nach dem Motto: „kleiner Beitrag, große

Wirkung.“ Wir gehören ja zu den finanziell Privilegierten, denen es leicht fällt, konkrete Hilfe zu ermöglichen. Ich würde mich sehr freuen, wenn die Zukunft der äthiopischen Kinder durch die aktive Unterstützung der Kollegen der Deutschen Flugsicherung sichergestellt würde.

**Mit freundlichen Grüßen
Christa von Rhein
Fluglotse in der Übergangsversorgung,
Bremen**



140 Maschinen verspätet Lotsen krank: Flugplan stürzte ab

Von MATTHIAS BOSCHER
DÜSSELDORF. Kaum hatte sich der Düsseldorfer Flughafen von dem Chaos erholt, das im November noch nicht aufgeklärte Bombenanschlag während des vergangenen Seentags angerichtet hatte, traf es ihn gestern zum zweiten Mal. Zwischen 6.30 Uhr und 14 Uhr konnten 140 Maschinen nur mit erheblicher Verspätung starten oder landen. Die Deutsche Luftwansa, mit 50 Jets am stärksten betroffen, sagte in dem einseitigen Durchschießen im Luftraum über Düsseldorf, Brüssel und Lüttich sechs Flüge ab.

Über die Ursache stauten sogar Experten der Luftfahrtbranche. Das supermoderne Kontrollzentrum der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen bei Frankfurt war in Turbulenzen geraten, weil sich zwei Fluglotsen in den Morgenstunden kurzfristig krank melden mussten. Allett ihr Ausfall bräde die dünne Personaldecke des mit modernster Überwachungstechnik ausgerüsteten Zentrums zum Zerreißen.

Geduldsprobe für die Passagiere

Weil die Flughafen-Statistik gestern nur jene 140 Maschinen erfasste, die mit Verspätungen über 30 Minuten gemeldet wurden, lässt sich das tatsächliche Ausmaß des Desasters nicht genau einschätzen. Auch die Anzahl der betroffenen Passagiere, von denen in Düsseldorf und auf anderen deutschen und europäischen Flughäfen lang anhaltende Geduldsproben verlangt wurden, ist offiziell nicht bekannt. Düsseldorf's Flughafen Sprecher Torsten Hiermann konnte nur mit einer kleinen Rechenhilfe antworten: „Wir gehen von einer durchschnittlichen Alastastung von 90 Passagieren pro Maschine aus.“

Kleine Ursache, große Wirkung: Als die DFS ihr groß angelegtes Kontrollzentrum am Kiesbecker Weg in Düsseldorf im Dezember 2002 dicht machte und den Neubaukomplex bei Frankfurt ein Jahr früher als ursprünglich geplant bezog, war ihr nach eigenen Angaben bewusst, welche personellen Risiken sie damit einging. DFS-Sprecher Michael Fuhrmann: „Ausschlaggebend war am Ende die Überlegung, dass wir es nicht zu einem Zwischenfall mit altem Gerät kommen lassen wollten.“

Nicht genug Spezialisten greifbar

In Düsseldorf blieben von insgesamt 230 DFS-Lotzen nur 52 für die Überwachung startender und ankommender Maschinen. Davon arbeiten 25 Fluglotsen im Tower. In Langen, im „modernsten Kontrollzentrum Europas“ aber fehlen diese Spezialisten, die bei personellen Engpässen kurzfristig mit eingesetzt werden könnten, weil sie über die notwendigen Lizenzen verfügen. Neue Lotsen sind noch nicht einsatzbereit, sondern befinden sich bis Anfang nächsten Jahres in der Ausbildung. Dringend vermisst wurden sie gestern nicht zum ersten Mal. Vor 14 Tagen legte die DFS von Langen aus den Flugbetrieb ab und nach Düsseldorf auf ähnliche Weise lahm: gemäß ihrer Zuständigkeit unterhalb 8000 Metern für den westlichen Teil Nordrhein-Westfalens und das angrenzende Belgien bis Lüttich und Brüssel.

DEJA VU

der Mediziner/Psychologe definiert wie folgt: die „Paramnesie“, griechisch, Gedächtnisstörung, bei der der Patient glaubt, sich an Ereignisse zu erinnern, die überhaupt nicht stattgefunden haben.

deja lu?

Den Ausdruck gibt es im Sinn von „deja vu“ im französischen zwar nicht, aber zu wissen, dass man irgendwas schon mal gelesen hat, das ist ja nun wirklich nichts besonderes. Denn da greifen wir einfach zur „flugleiter“ Ausgabe Nr.3 und überfliegen, was unser bekannter und in „gewissen Kreisen“ nicht sehr beliebter Kommentator „Joe“ dort unter dem Titel „Problemzone NRW“ von sich gab.

„Unzufriedene Kunden“, so steht es da gleich zu Anfang, „kennzeichnen zurzeit das Bild um die Flugsituation in Nordrhein-Westfalen. Passagiere sitzen abflugbereit ... und warten, teilweise vergeht dabei über eine Stunde.“ „Nachdem Zeitungsredakteure ebenfalls im Flieger saßen und die Piloten die Durch-

sage machten, dass ein Personalproblem schuld an einer ca. einstündigen Verspätung für einen Flug von München nach Düsseldorf war, sah sich die Geschäftsführung der DFS gezwungen, zu einer Pressekonferenz nach Düsseldorf zu laden.“ usw. usw. usw.

deja vu – deja lu?

Archive sind doch was Herrliches, oder? Kommt Ihnen der Inhalt des oben gescannten Artikels nicht so vor, als hätten Sie ihn gerade gelesen? Na ja, wir wollen kein großes Geheimnis daraus machen. Er erschien am **7. September 2003** (Ausgabe 216, R-LL). Alexander Schwassmann hat ihn aufgestöbert und an die Redaktion geschickt.

Es ist wie mit den Schlaghosen – Alles kommt wieder.

KBB

Die Ferienmacher – eine satirische Typologie: Mit Karo-Auto und Kelle unterwegs Der Flugzeugeinweiser

von
Helge Sobik

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

Seine offizielle Job-Bezeichnung kommt aus dem Englischen. Das ist kein Nachteil, denn so wirkt es einen kurzen Moment lang immerhin herrlich weltläufig, irgendwie besonders bedeutsam - auch wenn sich unter „Marshaller“ kein Branchenfremder etwas vorstellen kann. Der Begriff klingt dann doch eher nach Spielmannzug, nach Voranmarschieren in ein bisschen zu grell geratener Uniform und mit Puschel auf der Mütze, nach Herumzappeln und den Ton angeben mit einem versilberten Riesen-Taktstock.

Tatsächlich darf der Marshaller herumfuchteln, im Zweifelsfall sogar mal wild, ehe es Trümmer beim Andocken gibt. Nur Töne macht das nicht. Er hat Kellen oder Leuchtstäbe, aber keine Schellen. Und die Melodie zu seinen Bewegungen muss er sich selber dazudenken.

Dieser Flugzeugeinweiser oder Einwinker ist als vergleichsweise schmales Männlein dafür da, die tonnenschweren Kolosse, die eben noch am Himmel von Kontinent zu Kontinent donnerten, in ihre Parklücken am Boden zu lotsen. Da hat er das Sagen, da muss er den Riesen seinen Willen aufzwingen wie ein vor Selbstbewusstsein strotzender Dompteur in der Manege. Mit seiner Schaffnerkelle und energischen Handbewegungen dirigiert er sie und führt doch nur aus, was andere ihm zuvor als unverrückbare Anweisung in den Kopfhörer getutet haben. Er ist so etwas

wie ein Lotse ohne Treppenhaus, ohne Fahrstuhl, ohne Tower, ohne höhere Mathematik.

Meistens tun die Piloten in der Spitze dieser Riesen, was er will – weniger

seinetwegen sondern weil sie sich vor Rechnung, Aufregung und Verspätung fürchten, wenn sie ihn ignorieren und die Flugzeugnase mal kurz und nur so aus Trotz in die gläserne Terminaltasse tunken würden.

Marshaller gibt es in verschiedenen Ausführungen. Da ist der stille und souveräne Typ, der keine großen Gesten nötig hat. Er kennt sich aus, ihm gehorchen Flugzeuge und Piloten – und falls nicht, fällt es so jedenfalls etwaigen Zuschauern im Inneren des Terminals nicht sonderlich auf. Die Alternative ist der Typ Zappelphilipp: viel mehr auf Außenwirkung bedacht, ein Macho in Neon-Kutte und mit Kelle, der es genießt, scheinbar Einfluss zu haben und dabei gesehen zu werden. Das ist der, der schon als Jugendlicher allein wegen der Warnweste als Schülerlotse an der Ampelkreuzung ausgeholfen hat und Jüngere um sich scharte, die ihn dafür bewunderten. Er fuchtelte, kommandiert, will der ganzen Welt zeigen, welchen Hammereinfluss er hat und dass er es schafft, allein mit einem kreisrund ausgesägten und rot angemalten Stück Blech oder hintergrundbeleuchteter Glascheibe am Stiel einen Jet zu dirigieren.

Was unterdessen beiden Typen zu Gute kommt und richtig Spaß macht: in einem gelb-schwarz karierten Auto mit Karacho übers Vorfeld zu kariolen. Das hat nicht jeder. Das macht wirklich etwas her.



Christian Krug übernimmt Chefredaktion der LUFTHANSA MAGAZINE

Christian Krug verstärkt seit 01. Oktober G+J Corporate Editors. Der 44-Jährige wird Editorial Director und Chefredakteur der LUFTHANSA MAGAZIN-Familie. Er folgt auf Uly Foerster (62), der, wie schon seit längerem geplant, die Chefredaktion der LUFTHANSA MAGAZINE zum 01. Januar 2011 nach sieben Jahren auf eigenen Wunsch abgibt. Foerster wird künftig für G+J Corporate Editors als Chefredakteur neue CP-Print-Publikationen entwickeln und redaktionelle Sonderprojekte federführend vorantreiben.

Christian Krug gilt als einer der kreativsten Köpfe des deutschen Journalismus. Er war lange Jahre für den

stern tätig, unter anderem bereits im Alter von 23 Jahren als Inlands-Korrespondent in München, später als stellvertretender Ressortleiter Kultur und Unterhaltung und gemeinsam mit Thomas Osterkorn (heute einer der beiden stern-Chefredakteure) als Ressortleiter stern Aktuell. Zudem war er von 1996 bis 1999 Leitender Redakteur von Spiegel-tv und ab 2000 Chefredakteur bei der Verlagsgruppe Milchstraße. Dort verantwortete er unter anderem das Lifestylemagazin MAX. 2008 gründete er mit Krugmedia seine eigene Agentur für Medienproduktionen, Konzeptentwicklung und Journalismus. *Quelle:PM*

Die Tür bleibt zu

Nach einem Urteil des OLG Frankfurt bleibt eine zum Start geschlossene Flugzeugtüre in der Regel auch zu. Passagiere, die zu spät das Gate erreichen, haben keinen Anspruch darauf, dass für sie die Tür einer Maschine

noch einmal geöffnet wird, auch wenn dies in Ausnahmefällen vorgekommen ist. Das OLG: „Würde aber ein genereller Anspruch darauf bestehen, wäre eine erhebliche Störung des Flugverkehrs zu erwarten“. *(wtt)*

MD-90 – Dämmerung in Europa

Die MD-90, genauer die MD-90-30, kann nicht unbedingt als erfolgreiches Luftfahrtmuster bezeichnet werden. Sie war das letzte von McDonnell Douglas entwickelte Kurz- und Mittelstreckenflugzeug und kam ab Februar 1995 auf den Markt. Nachdem die Herstellerfirma von Boeing übernommen worden war, wurde das Programm beerdigt. Lediglich die verkürzte Version, die unter der Bezeichnung MD-95 firmierte, wurde von Boeing übernommen und zur B717 weiterentwickelt. Mit mäßigem Erfolg allerdings.

So ist es nicht weiter verwunderlich, dass die MD-90 nur von wenigen Fluggesellschaften betrieben wurde. In Europa gehörte die SAS Group mit acht Maschinen dazu. Fünf davon wurden von der finnischen Tochter Blue 1 betrieben, drei waren an die Schweizer Hello



verleast. Nun hat sich die SAS Group aus Gründen einer Flottenstandardisierung entschlossen, das Nischenprodukt MD-90 aus ihrem Bestand zu entfernen. Dafür soll die Blue 1 – Flotte auf die B717 umgestellt werden. Womit ein „Nischenflugzeug“ durch ein anderes ersetzt wird (die ersten B717 sind inzwischen schon bei Blue 1 angekommen). An wen die MD-90 verkauft werden, möchte die SAS Group nicht bekannt geben. Sie spricht von einem „undisclosed Customer“ in den USA. Andere Quellen behaupten, die Maschinen würden an Delta Air Lines verkauft, die bekanntlich eine größere Anzahl dieses Flugzeugmusters betreibt. Die 24 MD-80, die zurzeit noch bei SAS eingesetzt werden, sollen in den nächsten zwei bis sechs Jahren ausgemustert werden.

Auch Hello wird sich von den von der SAS Group geleasten MD-90 verabschieden und sie durch A320 ersetzen. Wobei die Hello-Flotte bis 2013 auf fünf A320 aufgestockt werden soll. Der erste A320 wird bereits im November dieses Jahres bei der Schweizer Fluggesellschaft erwartet. Eine der letzten Chancen, einen Flug an Bord einer MD-90 zu absolvieren, bietet der Luftfahrtveranstalter „Air Events“. Am 30. Januar 2011 soll in Zürich eine Hello MD-90 zu einem einstündigen Alpenrund- und Abschiedsflug starten. Buchungen sind noch bis zum 15. November möglich. Weitere Informationen bei www.airevents.de. *WeFis*

Der Flug des Hauptgefreiten Metzger

In den frühen Sechziger-Jahren des letzten Jahrhunderts befand sich die Bundeswehr noch in ihrer, wenn auch späten Aufbauphase. Zwar durfte sie bei der NATO schon mitspielen, aber ihre Ausrüstung bestand zum Teil aus Waffen und Systemen, die noch den Zweiten Weltkrieg miterlebt hatten oder kurz danach entwickelt worden waren.

Es war eine andere Armee als die heutige. Der unseeligen Vergangenheit war mit dem „Staatsbürger in Uniform“ offiziell abgeschworen worden, aber der Geist der alten Wehrmacht hatte sich noch nicht so richtig verflüchtigt. Obwohl er bei der Truppe nirgendwo dingfest gemacht werden konnte. Der Kalte Krieg diktierte die Verteidigungspolitik und die Taktik der Bundeswehr und wer ein Militärflugzeug pilotieren wollte, musste nicht unbedingt Offizier sein. Und wer Controller werden wollte, übrigens auch nicht.

Die Marineflieger waren unter anderem mit Luftfahrzeugen an den Start gegangen, die aus Beständen der Royal Navy stammten – mit der Armstrong Whitworth „Sea Hawk“ als Jagdbomber und Aufklärer sowie mit der Fairey Gannet als U-Boot-Jäger. 1963 war das Ende der „Sea Hawk“ allerdings abzusehen; sie wurde von der F-104G „Starfighter“ abgelöst. Ein Luftfahrzeugmuster übrigens, das die Marine eigentlich gar nicht haben wollte. Sie hatte die zweistrahlige Hawker Siddeley NA39 „Buccaneer“ bevorzugt, konnte sich jedoch gegen die politische Führung nicht durchsetzen.

Ein scheinbar ruhiger Tag

Der 5. Dezember 1963 schien beim Marinefliegergeschwader (MFG) 1 im schleswig-holsteinischen Jagel ein ruhiger Tag zu werden. Nur wenige Flüge waren an diesem Tag geplant. Das Geschwader bereitete sich auf die

F104G „Starfighter“ vor; der erste war bereits am 10. September in Jagel eingetroffen. Kurz vor neun Uhr morgens kam allerdings etwas Unruhe auf – ohne vom Tower eine Freigabe erhalten zu haben, war eine „Sea Hawk“ gestartet. Zunächst war nicht klar, wer der Pilot der Maschine war. Der Verdacht, dass eventuell ein russischer Agent den Jagdbomber entführen wollte, konnte schnell zerstreut werden. Wer wollte schon einen so alten Schlappen klauen? Allerdings wurde ein erster Verdacht, die Maschine wäre vom Hauptgefreiten Peter Metzger gestartet worden, bestätigt. Metzger war als Flugzeugwart tätig und dürfte, was heute nicht mehr nachzuvollziehen ist, im Besitz einer „Rollerlaubnis“ gewesen sein. Zudem war er seit fünf Jahren als Segelflieger tätig und befand sich in der PPL-Ausbildung. Offensichtlich wollte Metzger sich seinen Traum vom Fliegen unbedingt erfüllen und das hatte er nun geschafft. Später wurde bekannt, dass er sich am Abend vorher das Flughandbuch der „Sea Hawk“ ausgeliehen und offensichtlich dies während der Nacht ausführlich studiert hatte. Mit diesem Wissen und seiner Ausbildung als Flugzeugwart war es ihm gelungen, den Jagdbomber in die Luft zu bekommen.

→ Die Sea Hawks gehörten zur Erstausrüstung der Marineflieger.

Photo: PIZ Marine



Ja, ja - immer die Landungen

Bekanntlich sind bei Höhenflügen die Landungen am schwierigsten und genau hier begann das aktuelle Problem, konkret zu werden. Zwar war nach seinem Start eine Rotte von zwei „Sea Hawks“ oder „Starfighter“ (auch das lässt sich heute nicht mehr genau feststellen) gestartet, die den Hauptgefreiten recht schnell eingeholt hatte. Dieser versuchte nun, auf der damals stark befahrenen Bundesstraße E3/B77, die von der Polizei gesperrt worden war, zu landen. So einfach war dies für Metzger offensichtlich nicht. Der erste Anflug geriet viel zu schnell, der zweite endete mit einem „Touch and Go“, bis der letzte mit einer einigermaßen perfekten Landung abgeschlossen werden konnte. Beim Geschwader konnte man erleichtert aufatmen. Nicht nur, weil der Flug ohne größere Schrammen ausgegangen war, sondern weil sich nach der Landung nur noch Sprit für fünf Minuten

in den Tanks befunden hatte. Immerhin hatte der Flug 45 Minuten gedauert und die ersten, die Metzger zu seinem Flug auf der „Sea Hawk“ gratulierten, war die beiden „Verfolger-Piloten“.

Die Maschine war bei der Landung nur leicht beschädigt worden. Sie wurde weiterhin beim MFG 1 eingesetzt und fand nach ihrer Außerdienststellung einen Ehrenplatz an der Hauptwache des Fliegerhorstes. Dort stand sie bis zur Außerdienststellung des Geschwaders. Danach verliert sich ihre Spur, sehr wahrscheinlich ist sie verschrottet worden. Die Art und Weise, wie mit dem Hauptgefreiten Metzger nach seinem Aufsehen erregenden Flug verfahren wurde, zeigt, dass die Bundeswehr mit der alten Wehrmacht nicht mehr so viel zu tun hatte. Bei der Luftwaffe des III. Reiches, als es weder Marine- noch Heeresflieger gab, hätte Metzger wohl einen ordentlichen „Anschiss“ erhalten und wäre dann in die fliegerische

Ausbildung gesteckt worden. Bei der Bundeswehr wurde er disziplinarrechtlich verfolgt und aus der Marine entlassen. Einige Quellen berichten, er hätte seine bereits begonnene Pilotenausbildung mit Erfolg abgeschlossen. Andere Quellen widersprechen dem jedoch und es gibt Gerüchte, dass er inzwischen verstorben wäre.



→ Die Seahawk nach der Landung auf der E3/B77

Photo: Chronik MFG

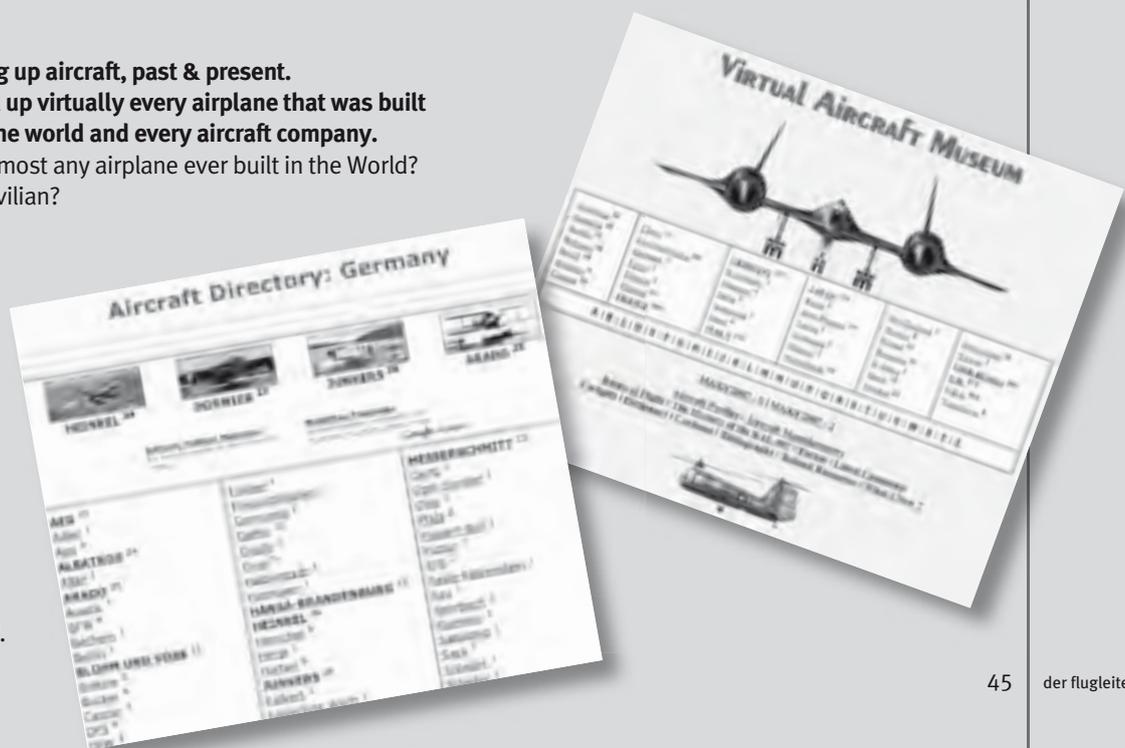
WeFis

Subject: Virtual Aircraft Museum ...

Great site for looking up aircraft, past & present.
You will be able pull up virtually every airplane that was built in every country in the world and every aircraft company.
 Want to check out almost any airplane ever built in the World?
 Old, new, military, civilian?

Browse this site for a few minutes.
You will be amazed at what has been done in airplane design.
The amount of info available is unbelievable.
Virtual Airplane Museum

<http://www.aviastar.org/index2.html>



Bücherboard



Acht Meilen pro Minute

zu beziehen über den Verlag „Pro BUSINESS“/
www.book-on-demand.de

Wenn Flieger Bücher schreiben (was relativ selten vorkommt), ist dies oft ein heikles Unterfangen. Überwiegend handelt es sich entweder um schwer verdauliche, mit Fachbegriffen vollgestopfte Kost oder die verkörperten Werke von Autoren, die sich zwar in das allgemeine Leben, die sogenannte „weite Welt“ hinauswagen, aber nur, um diese durch eine romantisch eingefärbte Pilotenbrille zu erklären.

Der nun vorliegende, über 300 Seiten starke Band des Ex-LTU-Flugingenieurs Eckhard Bergmann ist eine überaus erfrischende Ausnahme. Um von Anfang an keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, worum es ihm geht, hat der Autor sein Werk mit vier kurzen Worten überschrieben: „Acht Meilen pro Minute“. Der Titel ist minimalistisch und weckt doch – auf eine unaufdringliche Art – die Neugier, denn hier wird mit nüchterner technischer Präzision auf den Punkt gebracht, worum es geht: Nämlich das Wesen eines völlig andersartigen Arbeitsplatzes so objektiv wie möglich, notfalls auch „mathematisch“, zu erfassen und zu erklären.

Der fast schon ungenau-nüchterne und ebenso zurückhaltende Untertitel „Hintergründe der Arbeitsplätze in Verkehrsflugzeugen“ weist dann den Weg, den der Autor sich zum Programm gemacht hat: Es

geht um erklären, analysieren, näherbringen und nicht um die metaphysische Überhöhung des Fliegers irgendwo auf der Skala zwischen Exot und besonderer Spezies Mensch. Bei aller Empathie für die Welt der Luftfahrt bleibt Bergmann stets der um Aufklärung bemühte Chronist, der mit geschultem Auge hinter die Fassade sieht, den Fliegeralltag für den Laien verständlich macht, die maßgeblichen Rahmenbedingungen und Parameter analysiert und niemals der Versuchung erliegt, das fliegende Personal (umgangssprachlich: Die Piloten und Stewardessen) entweder zu glorifizieren oder zu verteufeln. Damit grenzt sich der Verfasser gleich zu Beginn trennscharf von all jenen ab, die der vermeintlichen Strahlkraft und Ausnahmestellung des „sexiest business on earth“ unkritisch erliegen.

Mit den Worten des Autors: „Vielmehr soll dargestellt werden, wie und vor welchen Hintergründen und Einflussfaktoren das fliegende Personal arbeitet.“ Um das zu tun, wählt der Autor einen leichten Einstieg, indem er, quasi als Aufwärmprogramm, auf immerhin 80 Seiten (also knapp einem Drittel des Buches) den „Fliegeralltag in Verkehrsflugzeugen“ beschreibt. Freilich, es sind – sprechen wir es aus – „Geschichten aus dem Fliegerleben“, aber sie sind sorgfältig gewählt und es wert, erzählt zu werden. Bergmann berichtet unterhaltsam und spannend, aber er bemüht sich auch hier, den Korridor des objektiven Betrachters nicht zu verlassen – und an den wenigen Stellen, wo dies vielleicht fraglich sein könnte, finden sich ausschließlich trockener Humor und Selbstironie.

Bücherboard

Vielleicht könnte man darüber diskutieren, ob die Anzahl der geschilderten Episoden etwas kleiner (oder auch größer) hätte sein können; selbst der schärfste Kritiker müsste aber zugeben, dass der Autor jeder Versuchung der Affekthascherei und des „Zurschaustellens“ erfolgreich widersteht. Wenn es so etwas wie eine Quintessenz der von Bergmann geschilderten Fliegeralltag-Geschichten gibt, dann diese: In dem gerade in der Luftfahrt hoch angeereicherten Technik-Mensch-Gemisch ist es nahezu immer der Human Factor, der entscheidet – im Guten wie im Schlechten.

Alle weiteren zwölf Kapitel des Buches widmen sich den Themenfeldern und Parametern, die das fliegerische Leben beeinflussen und prägen. Der Autor zieht „alle Register“ und stellt das gesamte Spektrum der maßgeblichen Faktoren versiert, kenntnisreich und mit einem Differenzierungsvermögen vor, das allein große Erfahrung mit sich bringt.

Angefangen vom Berufsbild des fliegenden Personals arbeitet sich der Autor Schritt für Schritt durch den fliegerischen Arbeitsplatz, seine physikalischen und sonstigen Rahmenbedingungen einschließlich des wichtigen Themas Entgelt. Eigene Kapitel widmet Bergmann dem weiten Feld der kollektivarbeitsrechtlichen Regelungen, denen das fliegerische Personal unterworfen ist, und zeichnet die Rolle der Betriebs- und Tarifparteien nach. Am Ende des Werkes befasst sich der Verfasser mit den aktuellen Entwicklungen und Tendenzen, die das Airline-Geschäft und seine Protagonisten, aber auch die Kunden, erheblich berühren. Hierzu gehören etwa die Themen Altersgrenzen, die technische Innovation und das Phänomen der „Billigflieger“.

Je länger man liest, umso unwillkürlicher drängt sich die Frage auf: Wie kann eine Person sich derartig viel Wissen und Hintergrundkenntnisse über so unterschiedliche Themenkomplexe aneignen, von denen die meisten schon für sich genommen einen Experten ausfüllen können?

Die Antwort dürfte zweigeteilt ausfallen: Zum einen liegt sie in der Biografie des Autors begründet, der neben seiner langjährigen Cockpittätigkeit als Flugingenieur auch viele Jahre als Interessenvertreter für Piloten(-verbände) tätig war und sich schließlich als Luftfahrt-Unternehmensberater selbständig gemacht hat; diese Heterogenität bildet auch das Buch ab. Der zweite Teil der Antwort liegt darin, dass der Autor zu keinem Zeitpunkt den Anspruch erhebt, seine Expertise zum Standard oder gar zur alleingültigen Wahrheit zu erheben. Bergmann protzt nicht mit seinem Wissen, er leistet Beiträge zur Diskussion, letztlich zum Bemühen um Erklärung und Aufklärung. Dies impliziert teilweise eher ein Understatement, denn zweifellos gehört der Autor, was die Entgeltbedingungen der Airlinecrews

und ihre Produktivität angeht, zu den wenigen wirklichen Experten innerhalb Europas. So verwundert es nicht, dass Bergmann gerade in den zentralen Kapiteln 6 und 7 seine ganze Expertise und Routine „ausspielt“, jedoch unpräntiös und ohne missionarischen Eifer. Der Verfasser hat seine Standpunkte, ohne Zweifel, aber er legt Wert (und auch Sorgfalt) darauf, dass sie als solche wahrgenommen werden.

Und Schwächen? Wenn „Acht Meilen pro Minute“ eine Schwäche hat, dann ist es wohl der universelle Ansatz, die „tour de force“ einmal durch die gesamte Fliegerei. Aber dies, wir erwähnten es bereits, bildet nur die Biografie des Autors ab und ist daher von hoher Authentizität. Diese Schwäche, sollte sie eine sein, ist zugleich also die größte Stärke des Buches – hier redet jemand von Dingen, die er durchdrungen und immer tiefer auch reflektiert hat. Bergmanns Schlussfolgerungen, wo er sie denn zieht, muss man nicht unbedingt teilen, aber eine beliebige Diskussion über den fliegerischen Beruf, in die seine Erkenntnisse nicht einfließen, dürfte für den Leser dieses Buches nach der Lektüre nicht mehr vorstellbar sein. Kann man über die Qualität eines Werkes und seine „Existenzberechtigung“ mehr sagen?

Dirk Vogelsang, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht, Bremen/Frankfurt



Der beschleunigte Alltag

Die Seuche unserer Zeit ist medizinisch gesehen AIDS, psychologisch gesehen der Stress. Eigentlich. Realiter ist es die ewige Hetze und der dauernde Lärm. Man kommt einfach nicht mehr „zu sich“.

Manchmal ist man daran auch selber schuld, man sollte sich bei gewissen Tätigkeiten mal neutral selbst betrachten. Immer in Eile, man kennt auch die Menschen im Kurstress, die einem auf jeder Kur begegnen, ein Termin am anderen und manchmal überschneiden sich die Anwendungen sogar.

Hast ist die Seuche unserer Zeit. Sie manifestiert sich sogar in der Musik, die zeitgenössisch in bpm, beats per minute, gemessen wird. Je schneller, desto besser. Fast Food. Schnellrestaurant. Blitzschach. Speed-dating. Schnellreinigung usw.

Zeit ist Geld. Mit kaum wahrnehmbaren Unterschieden, die aber gewaltig sind. Im Unterschied zu Geld bringt Zeit keine Zinsen, und man kann a priori nichts davon zurücklegen. Die Strecke des Lebens bleibt gleich, egal wie schnell man sie empfindet. Es bleibt keine Erinnerung an schnellebige Spielchen.

Joggen mit Kopfhörern und Musik ist so ein Wahnsinn. Das war früher, vor Erfindung des „Walkman“ nur sequentiell möglich, also laufen und dann Musik oder umgekehrt.

Klar habe ich das auch versucht, leider die falsche Mücke gewählt, werde ich nie vergessen. Eddie Brickell and the new Bohemians. Schöne Musik, und ab durch die Altrheinauen. Leider bellt auf der Platte ein Hund, und bis ich das raus hatte, war ich schon dem Wahnsinn nahe, weil ich die Töle dauernd hörte, aber nirgends einen Hund entdecken konnte. Damit war das Experiment für mich beendet, Joggen und Musik hören sind für mich wieder hintereinander dran.

Photos: Internet



Ein klein wenig Genugtuung, neben dem ernsthaften Beileid, empfand ich neulich beim Lesen dieser Nachricht unter „aus aller Welt“, sowieso meine Lieblingsrubrik:

Notlandung am Strand: Flugzeug tötet Jogger

Bei einer Notlandung auf einem Strand im US-Staat South Carolina hat ein Kleinflugzeug einen Jogger erfasst und tödlich verletzt. Die Maschine näherte sich ihm von hinten. Weil der Jogger, ein 38 Jahre alter Mann und Vater zweier Kinder, mit Ohrhörern beim Laufen Musik hörte, bemerkte er das Flugzeug und die davon ausgehende Gefahr offenbar nicht. Behörden teilten mit, dass die einmotorige Maschine in rund 3900 Metern Höhe Öl verlor. Zwar habe der Pilot eine Notlandung auf dem örtlichen Flughafen versucht, aber auslaufendes Öl spritzte auf die Windschutzscheibe des Fliegers und behinderte so die Sicht des Piloten. Hinzu kam, dass ein Propeller ausfiel. Der Pilot entschloss sich daher, den Flieger am Strand notzulanden. Sowohl der Pilot als auch der einzige Fluggast überlebten die Landung unverletzt.

Wie sag´ich´s meinem Kinde? Papa ist vom Flugzeug umgefliegen worden - Mama, warum hat der nicht gehupt?

Bevor ich mir das ausmale, lieber Hundegebell auf der Platte...
R. R.



Off the tape

Military Wisdom – From The Manual

„If the enemy is in range, so are you.“

Infantry Journal

„It is generally inadvisable to eject directly over the area you just bombed.“

U.S. Air Force Manual

„Whoever said the pen is mightier than the sword obviously never encountered automatic weapons.“

General MacArthur

„You, you, and you Panic. The rest of you, come with me.“

U.S. Marine Corps Gunnery Sgt.

„Tracers work both ways.“

U.S. Army Ordnance

„Five second fuses only last three seconds.“

Infantry Journal

„Any ship can be a minesweeper....Once.“

Unknown Naval Officer

„Never tell the Platoon Sergeant you have nothing to do.“

Unknown Marine Recruit

Clean it, if it's Dirty.

Oil it, if it Squeaks.

But: Don't Screw with it if it Works!

USAF Electronic Technician

„If you see a bomb technician running, keep up with him.“

USA F Ammo Troop

„Yea, Though I Fly Through the Valley of Death, I Shall Fear No Evil. For I am at 80,000 Feet and Climbing.“

USAF Pilot

You've never been lost until you've been lost at Mach 3.
Paul F. Crickmore (test pilot)

A Navigator's Definition of Latitude & Longitude:
Latitude is Where We are Lost, and Longitude is How Long

We've been Lost There!

USAF Navi-guesser

„The only time you have too much fuel is when you're on fire.“

USAF Pilot

„If the wings are traveling faster than the fuselage, it's probably a

helicopter -- however, it's probably unsafe in any case“

USAF Pilot

„When one engine fails on a twin-engine airplane, you always have

enough power left to get you to the scene of the crash.“

USAF Pilot

„What is the similarity between air traffic controllers and pilots?

If a pilot screws up, the pilot dies;

If ATC screws up, The pilot dies.“

USAF Pilot

„Airspeed, altitude and brains. Two out of three are needed to successfully complete the flight.“

„Mankind has a perfect record in aviation.

We never left one up there!“

„Flying the airplane is more important than radioing your plight to a person on the ground who is incapable of understanding or doing anything about it.“

„The Piper Cub is the safest airplane in the world; it can just barely kill you.“

Attributed to Max Stanley (Northrop test pilot)

„There is no reason to fly through a thunderstorm in peacetime.“

Sign over squadron ops desk at Davis-Monthan AFB, AZ, 1970

„If something hasn't broken on your helicopter, it's about to.“

„You know that your landing gear is up and locked when it takes FULL power to taxi to the terminal.“

As the test pilot climbs out of the experimental aircraft, having torn off the wings and tail in the crash landing, the crash truck arrives; the rescuer sees a bloodied pilot and asks, „What happened?“ The pilot's reply: „I don't know, I just got here myself!“

Off the tape

Tante Ju der Lufthansa flog Sight-Seeing über Köln:

DCDLH: Tower, können Sie mir sagen wo genau die Schauer sind?

Tower: Äh, D-LH, unser Radar ist leider nur sehr ungenau, was Wetterdarstellung angeht.

DCDLH: Na gut, dann schau ich mal auf mein I-Phone!

Ich coache eine vielversprechende junge Kollegin auf der Position PL. Es ist wenig und nur „einfacher“ Verkehr. Ich sage: „Mann ist das langweilig!“ Daraufhin dreht sie sich um und antwortet: „Ich kann auch ‚spannender‘ arbeiten.“ (eingeschickt von Matthias, Kollege aus Hannover)

Neulich auf der Frequenz:

Sanierungsbedürftige Piste, der A319 rollt auf die Bahn und tastet sich langsam weiter vorwärts.

Controller: „GWI 123, confirm holding position“

Co-Pilot: „ja,ja, wir rollen nur ein wenig vor, damit der Kapitän beim Start seine dritten Zähne nicht verliert...“

Pilot daraufhin: „wenn der Co so weitermacht, braucht DER bald dritte Zähne...“

(eingeschickt von Karsten, Kollege aus EDDH)

„der flugleiter“ wird ausgeliefert ab

15.12.

Redaktionsschluss:

15.11.

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

Impressum

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Hans-Joachim Krüger,
Thorsten Wehe, Detlef Hensche
(„Blätter für deutsche und internationale
Politik“), „Joe“, Wolfgang Burckhardt,
Werner Fischbach, Norbert Oertel,
Harald M. Helbig, Ph. Domogala, „Finis“,
Klaus Wittkamp, Helge Sobik,
RA Dirk Vogelsang, Ralph Reinwarth,
Text Beilage: Jörg Biermann

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

Cover: DLR
U2: Stiftung Mayday
U3: Internet
U4: Alex Filippopoulos

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563

WHAT A PITY KULULA DOESN'T FLY INTERNATIONALLY – WE SHOULD SUPPORT THEM IF ONLY FOR THEIR HUMOUR – SO TYPICALLY SOUTH AFRICAN.

Kulula is an Airline with head office situated in Johannesburg. Kulula airline attendants make an effort to make the in-flight "safety lecture" and announcements a bit more entertaining. Here are some real examples that have been heard or reported:

On a Kulula flight there is no assigned seating, you just sit where you want. Passengers were apparently having a hard time choosing, when a flight attendant announced, "People, people we're not picking out furniture here, find a seat and get in it!"

On landing, the stewardess said, "Please be sure to take all of your belongings. If you're going to leave anything, please make sure it's something we'd like to have."

"Thank you for flying Kulula. We hope you enjoyed giving us the business as much as we enjoyed taking you for a ride."



„Wir fliegen alles außer Airbusse“

