

AUSGABE 6/2022

- **VORSTANDSMITGLIEDER
STELLEN SICH VOR**
- **KEHRSEITE DER
SANKTIONEN**
- **DIE ZEIT TICKT – UTC**
- **NEVER-ENDING STORY –
FLUGHAFEN HAHN**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



Information des Bundesvorstands



Für das Jahr 2023 sind folgende
Veranstaltungen im Bereich der GdF geplant:

Delegierten- und Obleutewahlen 2023 05.01. bis 15.01.2023 (bundesweit)

Fachbereichskonferenz FSTD
04. und 05.05.2023 in Königswinter

Fachbereichskonferenz FSBD
13. bis 15.06.2023 in Bremen

Fachbereichskonferenz FSAD
05. und 06.05.2023 in Bremerhaven

Bundesdelegiertenkonferenz
22. und 23.09.2023 in Darmstadt

Wir bitten alle Delegierten,
diese Termine zur Kenntnis zu nehmen
und ggf. freizuhalten.

Die Einladungen zu diesen
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



SKYclip – nur ein lustiger kleiner Cartoon? S. 24



Die Kehrseite der Sanktionen S. 36



Weniger fliegen und Schuld haben immer die anderen S. 40



Never-ending Story – Flughafen Hahn S. 50



Kurz und interessant S. 54

Editorial	04
Termine	06
GdF Vorstand Tarifinfo	07
GdF Vorstand Mitgliederinfo	08
Interview Fragen an den Bundesvorsitzenden der GdF – Matthias Maas	10
Interview Fragen an den Vorstand „Tarif und Recht“ – Rüdiger Purps	12
Interview Fragen an die Geschäftsführerin der GdF – Yvonne Dalitz	14
FSBD Bericht aus dem FSBD	16
FSBD Einladung	17
FSAD Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter Jörg Waldhorst	18
FSTD Einladung	21
IFATSEA IFATSEA vergibt Thorsten-Wehe-Africa-Award	22
IFATCA IFATCA – ERM Brüssel 2022	23
Spotter I	27
ATC SKYclip – nur ein lustiger kleiner Cartoon?	28
Joe's Corner Das Jahr 2022	35
Berichte Die Kehrseite der Sanktionen	36
Berichte Weniger fliegen und Schuld haben immer die anderen	40
Berichte UT(C) – Universal Time (Coordinated)	42
Aus der Redaktion In eigener Sache	46
Kalender Kalender der Stiftung Mayday	47
Bücher Buchvorstellungen	48
Airports Never-ending Story – Flughafen Hahn	50
Aircraft 100 Jahre Wal	52
Aus aller Welt Kurz und interessant	54
Spotter II	56
Kurios Eingelocht am Loch 5 – Notlandung auf einem Golfplatz	57
Impressum	58



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

herzlich willkommen zur sechsten und letzten Ausgabe unserer Fachzeitschrift „der flugleiter“ im Jahr 2022. Ein recht merkwürdiges Jahr neigt sich dem Ende zu.

Pandemie oder Endemie?

Nie hätte ich Anfang 2020 gedacht, dass Corona uns so lange und intensiv begleiten würde. Inzwischen haben wir uns wohl mit dem Virus arrangiert und leben, so gut es geht, damit. Es scheint, als habe eine neue Normalität in unserem Alltag Einzug gehalten. Auf den Straßen, in den Geschäften sowie auf Veranstaltungen ist ein jeder für sich eigenverantwortlich unterwegs und wird nur noch selten zu besonderen Vorkehrungsmaßnahmen aufgefordert. Dass dies im Gesundheitswesen noch der Fall ist, ist zu verstehen und kommt den vulnerablen Gruppen zugute.

Was mich allerdings zur Weißglut treibt, sind unsere Politik und die unterschiedlichen Regelungen auf Landesebene. Föderalismus mag schön und gut sein, in diesem Fall jedoch absolut unzweckmäßig. Ich hatte tatsächlich gedacht, dass man in diesem Bereich in den letzten fast drei Jahren dazugelernt hätte: **Weit gefehlt!**

Wie sonst sind die unterschiedlichen Regelungen zur Quarantäne zu erklären?

Es haben nun die ersten vier Bundesländer die Quarantäne (weitestgehend) abgeschafft, aber leider „nur“ vier, und schon fangen die Probleme an.

Zum Beispiel in Mannheim (Baden-Württemberg, keine Quarantäne) und Ludwigshafen (Rheinland-Pfalz, mindestens fünf Tage Quarantäne) – nur getrennt durch den Rhein. Wenn man in Mannheim wohnt, Corona-positiv ist ohne Nebenwirkungen, darf man zur Arbeit. Nicht jedoch, wenn man auf der anderen Rheinseite in Ludwigshafen beschäftigt ist. Dort gilt Quarantäne, und „Corona-Positive“ dürfen nicht über die Brücke kommen.

Umgekehrt genauso. Wenn ich in Ludwigshafen wohne und in Mannheim arbeite: Bin ich Corona-positiv ohne Nebenwirkungen, erwartet mich mein Arbeitgeber in Mannheim. Allerdings darf ich mein Zuhause in Ludwigshafen nicht verlassen, weil dort noch die Quarantänepflicht gilt.

Lösungen? Fehlanzeige!

Im Verkehrssektor gilt Ähnliches:

Kürzlich war ich unterwegs von zu Hause (in meinem Fall Schwäbisch Hall) nach Berlin, mit einem Zwischenstopp in unserer GdF-Geschäftsstelle in Frankfurt.

Zuerst mit der Regionalbahn nach Stuttgart – da galt die Verpflichtung zum Tragen einer medizinischen Maske. Am Stuttgarter Hauptbahnhof dann in den ICE nach Frankfurt – doch nun bestand (in Fernzügen) die Verpflichtung zum Tragen einer FFP2-Maske. Warum? Weil der ICE schneller fährt?

Doch damit nicht genug! In Frankfurt ging es dann am Nachmittag in das Flugzeug nach Berlin – ausgebucht bis auf den letzten Platz – und was galt da? Richtig! Keine Maskenpflicht!

Wahrscheinlich, weil das Flugzeug noch schneller unterwegs ist und das Virus nicht hinterherkommt.

Nein, Spaß beiseite, ich wurde schon mehrfach gefragt, ob ich die unterschiedlichen Regelungen verstehe und/oder erklären kann: Nein, ich kann es nicht. Und ganz ehrlich: Ich glaube, die Verantwortlichen können es auch nicht.

Bleibt zu hoffen, dass es 2023 vielleicht doch irgendwann zu einer einheitlichen Regelung kommt, denn vom Gefühl her sind wir, meiner persönlichen Meinung nach, nicht mehr in einer Pandemie, sondern in der Endemie angekommen. Und nun sollte jeder eigenverantwortlich dafür zuständig sein, wie sehr er sich selbst schützen mag. Sei es durch Impfungen oder das Tragen von Masken, oder ob er krank zu Hause bleibt, weil es ihm schlecht geht. Ausnahmen davon sollte es – wie oben bereits angedeutet – natürlich im Umgang mit vulnerablen Gruppen geben.

Und noch etwas anderes trieb mich unlängst zur Weißglut:

Der Vorstandschef der Lufthansa (unglaublich, aber der war ja selbst einmal Pilot) gab kürzlich per Interview bei der dpa einiges zum Besten: „Der Steuerung des Luftraums komme eine ganz besondere Bedeutung zu. Die Lotsen müssten effizienter und grenzübergreifend eingesetzt werden.“ Was soll ich dazu noch sagen? Mir fehlen die Worte. Ist das nur populistisches Gerede, oder glaubt er das tatsächlich?

Des Weiteren verlangt Carsten Spohr: „Man müsse sich letztlich darauf verlassen, dass alle beteiligten Dienstleister, Hersteller und Behörden ihre Hausaufgaben machten.“

Hui – da frage ich mich: Wer hat denn die Hausaufgaben bei der Lufthansa gemacht?

Erst Zigtausend Mitarbeiter entlassen, die man jetzt gern zu deutlich schlechteren Konditionen wieder einstellen möchte; mit Staatshilfen (ja, ich weiß, inzwischen weitestgehend zurückgezahlt) durch die Pandemie gekommen; nicht rechtzeitig die benötigten Kapazitäten in diesem Jahr aufgebaut; ein Flugverkehrschaos ohnegleichen in diesem Jahr mitverursacht und nun noch eine neue Art des Flugbetriebs zur Gewinnmaximierung „entdeckt“: Indem ich den Flugverkehr (vor allem innerdeutsch) so stark ausdünn, dass die Nachfrage die Kapazität deut-

lich übersteigt, werden die Preise in Höhen getrieben, wie sie zuvor nicht für möglich gehalten wurden. Das bedeutet mehr Einnahmen bei weniger Aufwand.

Im Gegenzug wird jeglicher Servicegedanke gegenüber dem Kunden über Bord geschmissen. Mehrfache Umbuchungen bis hin zu kurzfristigen Flugstreichungen sind längst nicht mehr die Ausnahme, sondern in diesem Jahr fast tagtäglich die gängige Praxis. Termine planen mit der DLH ist kaum noch möglich.

So ist es inzwischen wenig verwunderlich, dass selbst eingefleischte Lufthanseatens der ehemaligen deutschen Vorzeigearline den Rücken kehren und zu den – vor allem vom o. g. CEO – oftmals vielgescholtenen asiatischen und amerikanischen Airlines wechseln, weil sie da noch als das behandelt werden, was sie sind: **Kunden!**

So weh mir das tut, aber unsere Lufthansa ist auf dem Weg, sich in einer Kategorie mit Ryanair, easyJet oder Wizz Air einzuordnen. Aber was soll's, solange man jetzt schon wieder ein Rekordergebnis nach dem anderen an die Aktionäre vermelden kann.

Mit dem Finger auf andere zu zeigen, um vom eigenen Missmanagement abzulenken – das steht wohl inzwischen im „Handbuch für Führungskräfte“ auf der ersten Seite.

Mir bleibt an dieser Stelle nur, allen Leserinnen und Lesern ein friedliches Weihnachtsfest zu wünschen, ebenso Glück, Gesundheit und Zufriedenheit sowie einen schönen Übergang in das neue Jahr 2023.

Halten Sie uns weiterhin die Treue.

Ich bedanke mich bei allen Funktionsträgern, Mitgliedern, Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle, Beratern, der Kanzlei Weißmantel & Vogelsang, befreundeten Gewerkschaften, Verantwortlichen aus Wirtschaft und Politik sowie Interessierten an der GdF für das vergangene Jahr und hoffe erneut, Sie alle wieder im nächsten Jahr bei bester Gesundheit begrüßen zu dürfen.

Es grüßt Sie herzlichst



Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) GdF-Termine

DEZEMBER 2022

- 08. – 09. Vorstandssitzung FSBD
- 12. – 13. Tarifkommission
- 13. – 14. AG FDB
- 14. – 15. Vorstandssitzung Bund
- 15. Round Table FSBD/DFS
- 16. EASA Workshop
- 16. Vorstandssitzung FSAD

- Bremen
- Erding
- Bremen
- Frankfurt
- Langen
- Köln
- Frankfurt

JANUAR 2023

- 05. – 06. Delegiertenwahlen
- 09. Facharbeit – FSBD
- 12. – 13. Vorstandssitzung FSTD
- 18. – 19. Tarifkommission
- 20. Delegiertentreff FSAD
- 21. Vorstandssitzung FSAD
- 23. Vorstandssitzung FSBD
- 24. – 26. APDSG FSBD
- 25. – 26. Vorstandssitzung Bund
- 27. gem. Vorstandssitzung
- 31. Facharbeit Tarif

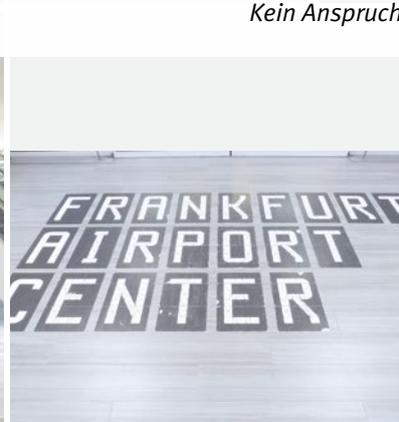
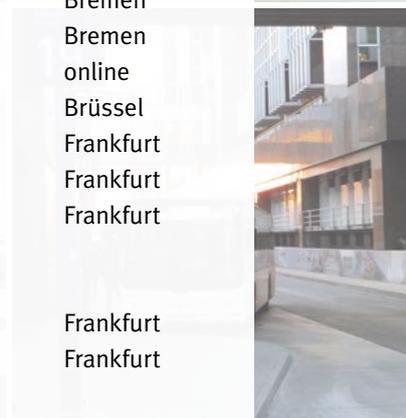
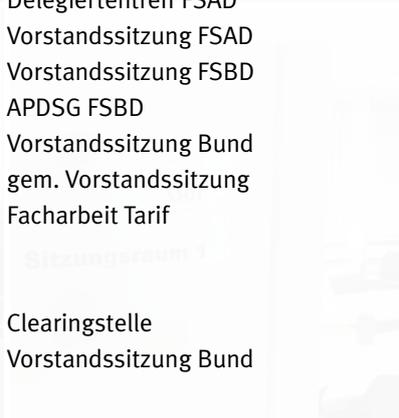
- Frankfurt
- Bingen
- Frankfurt
- Bremen
- Bremen
- online
- Brüssel
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt

FEBRUAR 2023

- 07. Clearingstelle
- 22. – 23. Vorstandssitzung Bund

- Frankfurt
- Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Tarifinfo 28.10.2022

ETV-Verhandlungen bis auf Weiteres unterbrochen

Liebe Mitglieder,

nach mittlerweile 13 Verhandlungstagen hatten wir am 24. und 25.10.2022 den nächsten Verhandlungstermin mit der DFS zum ETV eingeplant, auch in der Folge waren ab jetzt wöchentliche Termine vorgesehen. Dabei waren auch schon viele inhaltliche Übereinstimmungen zur Vorgehensweise in den Verhandlungen und zum Verhandlungsziel identifiziert und festgehalten worden.

Auf der Betriebsrätekonferenz in Langen, die in der letzten Woche stattfand, hat die Geschäftsführung der DFS noch ausdrücklich betont, dass die Verhandlungen zum ETV auf einem guten Weg sind. Offensichtlich hat es in der Geschäftsführung aber über das letzte Wochenende hinweg Veränderungen in der Beurteilung der Gesamtlage gegeben, denn am 24.10. hat die DFS überraschenderweise eine Kehrtwende in zwei wesentlichen Punkten vorgenommen:

1. Zum Thema ATOS (Neustrukturierung des Gesamtbereiches FDB inkl. Vorfeldkontrolle) machte die DFS uns unmissverständlich klar, dass sie sich nicht in der Lage sieht, unsere zukunftsorientierten Vorschläge in die Tat umzusetzen. Zitat: „ATOS ist zur Umsetzung nicht zu empfehlen!“
2. Bei der finanziellen Einschätzung der Maßnahmen gab es, anders als vereinbart, einen Rückfall auf die Sichtweise der DFS, bilanzielle Auswirkungen auf die betriebliche Altersversorgung für die nächsten 70 Jahre mit dann massiven negativen Folgen zu berücksichtigen.

Die tatsächlichen zusätzlichen jährlichen Ausgaben für die Versorgung (ÜVers/baV) machen unserer Meinung nach nur einen Bruchteil der Bilanzsumme aus. Und eine Folgenbetrachtung über einen Zeitraum, der jeden Planungshorizont in der Flugsicherung weit überschreitet, ergibt keinen Sinn. Damit ist die gemeinsam angestrebte Kostenneutralität völlig unmöglich geworden.

Nachdem wir uns diese vorgeschobenen Vorbehalte, insbesondere zum Thema ATOS, bei gleichzeitigem Lippenbekenntnis zu unseren Plänen insgesamt zum wiederholten Male anhören mussten, konnte die Verhandlungskommission keine andere Entscheidung treffen, als weitere Gespräche abubrechen. Eigene Vorschläge, wie die angeblich gemeinsamen Ziele erreicht werden können, ist die DFS durchgehend schuldig geblieben.

Es zeigt sich leider, dass die DFS derzeit nicht in der Lage ist, konstruktiv in geschlossenen Tarifverträgen verhandeln zu können.

Das weitere Vorgehen wird auf der Dezember-TK besprochen.

Eure Verhandlungskommission



Foto: DFS

Mitgliederinfo 09.11.2022

Delegierten- und Obleutewahlen 2023



von Oliver Wessollek/FSBD



von André Vöcking/FSTD



von Jörg Waldhorst/FSAD

1. Termine

Die mit dieser Mitgliederinfo gestartete Kandidatenabfrage endet am **29.12.2022**.

Am **05.01.2023** starten die Wahlen. Sie enden am **15.01.2023**.

Die Ergebnisse werden danach den ÖMVn mitgeteilt.

**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen und Kollegen,**

alle zwei Jahre werden in der GdF die Obleute und Delegierten neu gewählt! Dieser Zeitraum wird im Jahr 2023 nun ablaufen. Deshalb rufen wir Euch zur Wahl im Januar 2023 auf. Die letzte Delegierten- und Obleutewahl hat teilweise online stattgefunden. Da die Wahlen ohne Probleme sehr einfach durchzuführen waren, haben wir uns für die anstehenden Wahlen auch für dieses Verfahren entschieden. Die GdF-eigene Wahlmaschine steht bereit, jedoch müssen erst noch einige Dinge besprochen werden.

2. Wahl

Die Wahlmöglichkeiten sind so, wie in der Richtlinie Wahlen aufgeführt. Enthaltungen werden für das Ergebnis nicht berücksichtigt.

Beispiele:

- Eine ÖMV hat ein Amt und einen Kandidaten zu vergeben. Die Wähler können zwischen Ja – Nein – Enthaltung entscheiden. Bei mehr Ja-Stimmen als Nein-Stimmen ist der Kandidat gewählt. Gibt es mehrere Kandidaten für ein Amt, dann gewinnt derjenige mit den meisten Stimmen.
- Eine ÖMV hat ein Amt zu vergeben und drei Kandidaten. Die Wähler können zwischen Kandidat 1 – Kandidat 2 – Kandidat 3 – Enthaltung entscheiden. Derjenige mit den meisten Stimmen bekommt das Amt, die anderen werden Stellvertreter. Sind mehrere Ämter pro ÖMV zu vergeben, z. B. 10 Delegierte pro Center, dann ergibt sich die Reihenfolge aus der Anzahl der erreichten Stimmen.
- Eine ÖMV hat 10 Ämter zu vergeben und 14 Kandidaten. Der Wähler kann 10 Stimmen verteilen – je Kandidat allerdings max. eine Stimme – oder auch eine Enthaltung abgeben. Diejenigen Kandidaten mit den 10 höchsten Stimmanteilen besetzen die Ämter. Die restlichen Gewählten werden Stellvertreter. Sind weniger Kandidaten als Ämter vorhanden, werden eben nicht alle Ämter besetzt.
- Eine ÖMV hat 10 Ämter zu vergeben, aber nur 7 Kandidaten. Der Wähler hätte grundsätzlich 10 Stimmen,



Foto: shutterstock

kann jedoch nur 7 verteilen oder sich enthalten, da nur 7 Kandidaten vorhanden sind. Alle Kandidaten, die mindestens eine Stimme erhalten, bekommen ein Amt. Es gibt keine Stellvertreter.

- Bei Stimmgleichheit entscheidet letztendlich das Los.

3. Wahlverfahren

Kurz vor Beginn der Wahlen erhaltet Ihr eine E-Mail mit einem Link zur GdF-Wahlseite und einem Passwort. Das Login im Wahlportal erfolgt mit Eurer Mitgliedsnummer und dem in der E-Mail enthaltenen Passwort. Kleiner Tipp: Eure 5-stellige Mitgliedsnummer ist im Verwendungszweck der Abbuchung des Mitgliedsbeitrags aufgeführt!

4. Kandidaten und ÖMVen

Für eine Wahl benötigt man natürlich Kandidaten. Jedes ordentliche Mitglied der GdF hat das Recht, für Ämter zu kandidieren und an einer Wahl teilzunehmen. Daher erfolgt hiermit der Aufruf an Euch, Eure Kandidatur für welches Amt in welcher ÖMV des jeweiligen Fachbereichs einfach per E-Mail an wahlen2023@gdf.de mitzuteilen. Dabei gibt es keinerlei Beschränkungen in Bezug auf Kombinationen. Das bedeutet, man kann nur als Delegierter oder nur als Obmann kandidieren oder sich auch für beide Positionen aufstellen lassen.

5. Zusammenfassung

Bis **29.12.2022** teilen Interessenten ihre Kandidatur unter Angabe des ausgesuchten Amtes und der ÖMV per E-Mail an wahlen2023@gdf.de mit.

Spätestens am **05.01.2023** erhaltet Ihr die Zugangsdaten zum GdF-Wahlportal.

Vom **05.01. bis 15.01.2023** findet die Online-Wahl statt.

Beste Grüße von Euren Fachbereichsleitern

Oliver Wessollek
FSBD

André Vöcking
FSTD

Jörg Waldhorst
FSAD



ATCCare



**SCHON
DARAN
GEDACHT?**

**ERHOLUNGS-
BEIHILFE**

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

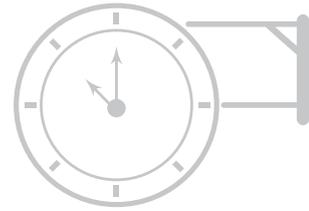
www.atccare.de

Vorwort

Bereits in Ausgabe 5 haben wir über die Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt und über deren Ergebnisse und Beratungen berichtet. Wegen des frühen Redaktionsschlusses der flugleiter-Ausgabe 5 konnten wir die neugewählten Mitglieder des Bundesvorstands sowie den Leiter des Fachbereichs FSAD nicht mittels des obligatorischen

Interviews vorstellen und holen dies hiermit nach. Auf den folgenden Seiten erfahren Sie, wie Matthias Maas (Bundesvorsitzender), Rüdiger Purps (Ressort Tarif), Yvonne Dalitz (Geschäftsführerin) und Jörg Waldhorst (Leiter FSAD) ihre neue Amtszeit beginnen möchten.

Interview mit Matthias Maas Bundesvorsitzender der GdF



Matthias Maas

Redaktion: Herzlichen Glückwunsch vorab! Zwei weitere Jahre im Bundesvorstand als Vorsitzender. Was erhoffen Sie sich von Ihrer neuen Amtszeit?

M. Maas: Vielen Dank für die Glückwünsche.

Bei dem, was ich mir von den nächsten zwei Jahren erhoffe, muss man vielleicht unterscheiden zwischen „Intern“ und „Extern“.

Intern wünsche ich mir, eine sehr gut funktionierende GdF an meinen Nachfolger übergeben zu können. Da gehört die derzeitige Modernisierung der Geschäftsstelle ebenso dazu wie eine gute Zusammenarbeit über alle Ressorts und Fachbereiche hinweg.

„Extern“ würde ich mir wünschen, dass alles mal wieder in ruhigeres Fahrwasser kommt. Damit meine ich viele Themen der letzten Jahre: zum Beispiel die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unsere Mitglieder an den Airports durch Entlassungen und Kurzarbeit und den damit folgenden Personalmangel, die Turbulenzen an einigen Regionalflughäfen (Insolvenzen und/oder Betriebsübergänge) oder die vielen Wechsel in der DFS-Geschäftsführung, die die Zusammenarbeit immer wieder veränderten, um nur einige Dinge zu nennen. Die originäre Gewerkschaftsarbeit kam durch diese ganzen Dinge oftmals zu kurz.

Redaktion: Wer oder was waren damals der Anreiz für Sie, als Bundesvorsitzender zu kandidieren?

M. Maas: Ich war zum Zeitpunkt meiner Kandidatur ja bereits Mitglied im Bundesvorstand der GdF und für Presse und Kommunikation verantwortlich. Als mein Vorgänger bekannt gab, nicht wieder zu kandidieren, habe ich für mich festgestellt, dass ich gern mehr Verantwortung übernehmen und gewerkschaftliche Themen noch intensiver mitgestalten möchte. Dass daraus dann eine so lange Amtszeit als Vorsitzender (mittlerweile über neun Jahre) erwachsen würde, konnte ich mir zum damaligen Zeitpunkt nicht vorstellen.

Redaktion: Die derzeitige Umstrukturierung der GdF ist ein großer Aufgabenbereich. Inwiefern wollen Sie und der Bundesvorstand Ihren Teil beitragen?



Foto: GdF



M. Maas: Als Bundesvorstand haben wir dieses Thema in die Mitgliedschaft, insbesondere in die letzte Bundesdelegiertenkonferenz getragen. Da ist es nur logisch, dass wir nun gemeinsam mit den Mitgliedern, die ihre Bereitschaft zur Mitarbeit erklärt haben, den Weg fortsetzen. Alle Bundesvorstände sind, in Anlehnung an ihr jeweiliges Ressort, in Arbeitsgruppen eingebunden und arbeiten intensiv mit.

Redaktion: Bei der diesjährigen Wahl äußerten Sie, dass sich zur Bundesdelegiertenkonferenz 2024 ein Nachfolger für den Bundesvorsitzenden finden müsse, da Sie nicht wieder kandidieren werden. Bleiben Sie dem GdF-Vorstand in irgendeiner anderen Funktion weiterhin enthalten nach Ihrer letzten Amtszeit?

M. Maas: Nein, zum Ende meiner jetzigen Amtszeit (September 2024) werde ich sicherlich für kein anderes Ressort innerhalb der GdF kandidieren. Ich bin dann 58 Jahre alt, habe mehr als 13 Jahre im Bundesvorstand mitgearbeitet – davon mehr als elf Jahre als Bundesvorsitzender – da ist es auch mal an der Zeit, einen Schlussstrich zu ziehen. Ich bin der festen Überzeugung, dass es der GdF auch guttun wird, einfach mal „alte Zöpfe“ abzuschneiden und mit einem neuen, jüngeren Vorsitzenden genauso erfolgreich einen neuen Zeitabschnitt zu beginnen. Ich könnte mir höchstens vorstellen, meinem Nachfolger in den ersten Wochen oder Monaten noch – wann immer es gewünscht ist – beratend zur Seite zu stehen. Das hatte mein Vorgänger, unser Ehrenmitglied Michael „Michi“ Schäfer, auch mir 2013 angeboten. Ich habe von diesem Angebot in meinen ersten sechs Monaten als Vorsitzender reichlich Gebrauch gemacht und sehr profitiert. Es liegt aber einzig und allein am neuen Vorsitzenden, ob er das möchte oder nicht.

SCHON GEWUSST?



Bei uns zahlen ...

- ... Studenten und Azubis: **0,- Euro**
- ... OJTs, Übergangsvorsorgte, Vorruehändler und Mitarbeiter in der Passivphase der ATZ: **0,5 %***
- ... Rentner und Pensionäre: **3,- Euro**

* vom Bruttolohn

Auszug aus der GdF-Richtlinie Beitrag

Redaktion: Was möchten Sie Ihrem Nachfolger und den Mitgliedern schon jetzt mit auf den Weg geben?

M. Maas: Ich kann jetzt schon sagen, dass es eine tolle Zeit mit vielen schönen Erfahrungen war und dass ich wahnsinnig stolz bin, diese lange Zeit für die GdF und all ihre Mitglieder tätig gewesen zu sein. Unser Verein ist schon etwas Besonderes in der Gewerkschaftslandschaft. Ich glaube, nirgendwo sonst findet man so einen großen Solidaritätsgedanken wie bei uns. Dafür gibt es genügend Beispiele, aber das würde hier den Rahmen sprengen. Bei vielen Problemen konnten wir immer wieder schnelle und meist unbürokratische Hilfe umsetzen. Natürlich gibt es neben Höhen auch immer wieder mal Tiefen. Aber auch diese Täler haben wir gemeinsam bewältigt und kamen meist gestärkt daraus hervor. Es war immer Teamarbeit, nicht das Werk eines Einzelnen. Und ganz besonders möchte ich an dieser Stelle die Zusammenarbeit zwischen mir und unseren Angestellten in der Geschäftsstelle hervorheben. Unsere Mitarbeiterinnen waren mir zu jeder Zeit eine große Hilfe und unterstützten mich, wann immer es ging. Ich hoffe, das wird meinem Nachfolger auch so gehen, denn das entlastet ungemein und trägt sehr viel zu unserer erfolgreichen Arbeit bei.

Fragen an den Vorstand „Tarif und Recht“ – Rüdiger Purps



Redaktion: Herr Purps, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wiederwahl. Zwischenzeitlich schauen Sie bereits auf zwei Jahre Vorstandsarbeit und damit auch auf zwei Jahre Tarifarbeit zurück. Wie beurteilen Sie die vergangene Zeit?

R. Purps: Danke schön für die Glückwünsche!

Das war rückblickend eine sehr intensive und spannende Zeit. Der Einstieg im Herbst 2020 fand mitten in der zweiten Corona-Welle statt. Wir hatten die Verhandlungen zum Corona-TV 2.0 mit der DFS bereits begonnen, als ich gewählt wurde. Markus Siebers wechselte auf die Beraterseite, und ich wurde der neue Vorstand „Tarif und Recht“. Ein ungewöhnlicher Vorgang, der die DFS damals übrigens verstörte. Natürlich braucht es Zeit, um in die Vorstandsarbeit hineinzuwachsen, Beziehungen zu den Kollegen der Technik und im Admin-Bereich aufzubauen sowie zur Voko Frankfurt, Berlin und München. Tarifverhandlungen zu führen, Besuche von Betriebsversammlungen sowie die Zusammenarbeit mit der Tarifabteilung der DFS und der Geschäftsführung nehmen sehr viel Zeit in Anspruch. Die internen Strategietreffen sind immer besonders, gerade das letzte im November, auf dem wir das weitere Vorgehen u. a. für die DFS festgelegt haben. Und dann arbeite ich immer noch als Fluglotse in Langen, ein wichtiger Bestandteil, um realitätsnah zu bleiben.

Redaktion: Die Tarifarbeit für die kommenden zwei Jahre wird sicherlich durch die politische und auch wirtschaftliche Lage entscheidend beeinflusst. Welche Erwartungen und vielleicht auch Befürchtungen haben Sie?

R. Purps: Befürchtungen habe ich wenige. Die GdF ist eine sehr starke Gewerkschaft mit unglaublich hohem Organisationsgrad. Es zeichnet uns aus, dass wir schnell und kreativ auf schwierige Situationen für die DFS bzw. die Mitarbeiter reagieren können. Das haben wir mit den beiden Corona-Tarifverträgen bewiesen, das wird uns in Zukunft auch gelingen, da bin ich mir sicher.

Momentan erleben wir, wie schnell sich alles ändern kann. Corona, Ukraine-Krieg und die Inflation gehen nicht spurlos an uns vorüber. Wichtig ist es, angemessen darauf zu reagieren.

Es gibt aber auch positive Aspekte. Die steigenden Zinsen sind gut für die DFS, insbesondere für die betriebliche Altersvorsorge.

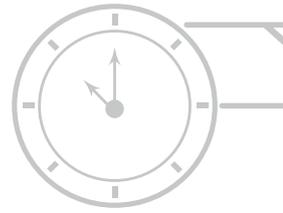
Die Inflation behalten wir im Auge und werden Ende 2024 bewerten, wie hoch die Vergütungsforderungen sein müssen. Bis dahin sind die Verträge allerdings geschlossen. Die Erneuerung des ETV ist aus unserer Sicht dringend notwendig, um zukunftsfähig zu bleiben und strukturelle Probleme endlich zu lösen. Leider stehen die Verhandlungen gerade still.

Redaktion: Nach wie vor ist die DFS der Hauptgesprächspartner. Wie beurteilen Sie Ihre Fachgespräche mit den Verantwortlichen der DFS?

R. Purps: Das hängt natürlich immer von den handelnden Personen ab. Mit Frau Wächter hatte ich bisher vielversprechende Gespräche, man erkennt sofort ihr Fachwissen. Ich bin gespannt, wie sich der Kontakt zur Geschäftsführung, insbesondere zu Frau Wächter, weiterentwickelt. Die Beziehung zur Tarifabteilung der DFS hat ihre Höhen und Tiefen. Wir haben zu einigen Punkten eine ähnliche Sichtweise, es gibt aber auch unterschiedliche Standpunkte, das kann jeder in den Protokollen der Clearingstellen nachlesen. Ärgerlich ist, dass einige Führungskräfte einen Hang dazu haben, Tarifverträge falsch zu interpretieren oder sich zu sehr an Formulierungen festzubeißen. Das führt dann leider dazu, dass Kleinteiligkeit Vorrang vor vernünftigen und pragmatischen Lösungen hat. Insgesamt würde ich mir mehr Gestaltungs- und Entscheidungsspielraum für die handelnden Personen in der Tarifabteilung der DFS wünschen.

Redaktion: Können Sie Beispiele geben?

R. Purps: Ja. In einer Clearingstelle ging es zuletzt darum festzulegen, ob es sinnvoll ist, dass die Kuren um ein Jahr vor- oder zurückspringen können. Wir wissen heute



schon, dass es 2025 zu großflächigen Heraufgruppierungen durch den steigenden Verkehr kommen wird. Kuransprüche entstehen dann möglicherweise kurzfristig im laufenden Jahr und müssen nachgeholt werden. Unser Vorschlag einer prozentualen Anrechnung hätte diesen Effekt verhindert und die Personalplanung berechenbarer gemacht. Wir haben das bis zu einer „kleinen“ Schlichtung im Rahmen der Clearingstelle eskalieren lassen. Leider wurde gegen uns entschieden, jetzt wird auch 2025 zu einer personellen Herausforderung für die DFS.

Redaktion: Welche tariflichen Herausforderungen stehen für das Jahr 2023 an?

R. Purps: Den ETV zu erneuern, ist ein Großprojekt. Sollten wir uns mit der DFS einigen, beginnen die Redaktionsverhandlungen, die mit Sicherheit nicht einfach werden. Es müssen dann auch weitere Tarifverträge angepasst werden, wie z. B. die Sonderregelungen.

Wie Sie wissen, sind die Verhandlungen zum ETV seit Ende Oktober unterbrochen. Es liegt an der DFS, wie sich 2023 gestalten wird. Wir können gemeinsam die Arbeit am ETV wieder aufnehmen, oder die DFS wählt für sich einen anderen Weg. Egal, wie sie sich entscheidet – wir haben uns vorbereitet, und die Tarifkommission wird Mitte Dezember wichtige Entscheidungen treffen und die Weichen für das weitere Vorgehen stellen.

Redaktion: Noch eine Frage intern zur GdF. Die GdF diskutiert zurzeit eine Neuausrichtung. Wie sehen Sie diese Diskussion, und erwarten Sie auch Veränderungen in der internen Zusammenarbeit?

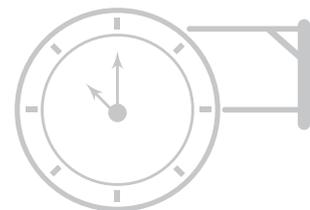
R. Purps: Die Diskussionen mit den Delegierten auf den Fachbereichskonferenzen waren gut, es gab ein klares Votum für die Veränderung. Ab Dezember treffen sich die Arbeitsgruppen, die sich auf der BDK in Darmstadt gebildet haben.

Wir haben interne Doppelstrukturen, diese müssen abgeschafft werden. Seit der Gründung der GdF hat sich in der Struktur nicht viel geändert. Nach fast 20 Jahren wird es Zeit, dass wir den nächsten Schritt gehen, hin zu einer offeneren Gewerkschaft, weg vom Fachbereichsdenken, das doch für so manche Barriere gesorgt hat. In den letzten Monaten haben einige Mitglieder deutliche Zeichen dazu gesetzt. Auch die jüngeren Kolleginnen und Kollegen interessiert weniger, was vor 20 Jahren geschehen ist, sondern das, was die Zukunft bringt, und wie sie sich in die Gewerkschaft einbringen können.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview, wünscht Ihnen weiterhin das nötige Verhandlungsgeschick, eine erfolgreiche Tarifarbeit und eine gute Zusammenarbeit mit der Redaktion „der flugleiter“.

Wir bitten alle Mitglieder um Überprüfung, ob Ihre korrekte Vergütung bei unserer Mitgliederverwaltung hinterlegt ist. Bei Fragen oder Korrekturen hierzu, informieren Sie uns bitte unter **info@gdf.de** oder **+49 (0) 69-60608990**.





Interview mit Yvonne Dalitz

Geschäftsführerin der GdF



Yvonne Dalitz

Redaktion: Frau Dalitz, herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Antritt als Bundesgeschäftsführerin der GdF. Sie sind seit Längerem schon Delegierte und Obfrau der Unternehmenszentrale in Langen. Wie kamen Sie auf die Idee, die nächste Geschäftsführerin der GdF zu werden?

Y. Dalitz: Herzlichen Dank für die Glückwünsche und noch bevor die Position des Geschäftsführers der GdF vakant wurde, nahmen die Idee und der Wille, kommende Herausforderungen und Veränderungen in der und für die GdF unbedingt aktiv mitzugestalten, mehr und mehr Gestalt an.

Geplante Veränderungen in meiner DFS-Tätigkeit haben mir Raum gegeben, die Willensbekundung, Geschäftsführerin der GdF zu werden, bekannt zu machen bzw. mich zur Wahl zu stellen.

Lieben Dank an alle Delegierten und Mitglieder, dass Ihr mich gewählt habt und mir Euer Vertrauen in eine gemeinsame und gute Zukunft schenkt!

Redaktion: Eine weitere Frau im Bundesvorstand, ein weibliches Sprachorgan der Geschäftsstelle. Wie sieht Ihre Vorstellung von einer Geschäftsführerin aus?

Y. Dalitz: (schmunzelt) Wer mich kennt, weiß, dass ich mir nicht viel aus einer Frauenquote mache. Gäbe es sie denn, wäre ich ein großer Fan der Fähigkeitsquote.

Für mich zählt in erster Linie der Teamgedanke – nur gemeinsam bekommen wir alles Anstehende gewuppt!

Aus meiner Sicht sind die Kolleginnen der Geschäftsstelle und auch Modernisierungsvorhaben wie zum Beispiel im IT-Bereich der Geschäftsstelle, wie die generelle Userfreundlichkeit unserer Homepage, die Nachwuchsförderung und die Mitgliedsattraktivität in der Vergangenheit

etwas in den Hintergrund gerückt – das kann und soll besser werden.

Die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen in der Geschäftsstelle macht mir schon heute viel Spaß, und ich freue mich, dass wir als „Power-Team“ gemeinsam alle Mitglieder bestmöglich unterstützen und der Geschäftsstelle wieder ein Gesicht geben werden.

Natürlich freue ich mich auch sehr auf die Zusammenarbeit mit meiner Kollegin und meinen Kollegen im Bundesvorstand und bin mir sicher, dass wir ein gutes, zukunftsorientiertes und motiviertes Team werden.

Redaktion: Das ist Ihre erste Amtszeit als Bundesvorstandsmitglied. Was erhoffen Sie sich von der Zukunft?

Y. Dalitz: Wir sind eine der schlagkräftigsten und spezialisiertesten Gewerkschaften. Um das zu bleiben und die Transformation an das sich stark verändernde und fragile Umfeld gemeinsam in Angriff zu nehmen und in die Zukunft zu transportieren, braucht es Lust, gemeinsame Ideen und Tatendrang – das möchte ich unbedingt erleben, unterstützen und begleiten.

Weitere Herausforderungen sind die stark zunehmenden bürokratischen Aufwände durch Regulierungen und Durchführungsverordnungen sowie der immer wiederkehrende Bildungsauftrag, den wir gegenüber der DFS zu erfüllen haben, denken wir zum Beispiel an Personalnachführung im operativen, aber auch im administrativen Bereich.

All dies ist nur möglich, wenn wir gemeinsam bereit sind, uns zu bewegen, Kompromisse einzugehen und gemeinsam und ehrlich nach echten, lebhaften Lösungen zu suchen.

Auch erhoffe ich mir einen engeren Schulterschluss mit den Gesamtbetriebsräten und den örtlichen Betriebsräten. Nicht zuletzt wegen des stets steigenden Kostendrucks können wir die verschiedenen Positionen zwischen Tarif-, Sozialpartner und DFS nur gemeinsam zum Ziel bringen.

Redaktion: Was sind Ihre Aufgaben in der DFS? Wie koordinieren Sie Job und Ehrenamt?

Y. Dalitz: In der DFS bin ich zum einen Teamleiterin eines großartigen Teams. Bei uns sind beispielsweise das betriebliche Anforderungsmanagement für derzeitige und zukünftige Ortungsdaten, Wetter, Codemanagement, ADS-B, Tracker-Validierungen und künftige Technologien wie Mode N zu Hause.

Zum anderen bin ich ordentliches Mitglied des Betriebsrates Unternehmenszentrale der DFS.

Die Freude an den unterschiedlichen Tätigkeiten sowie die Unterstützung der jeweiligen Teams aus meinem Bereich, des Betriebsrats, der Kolleginnen der Geschäftsstelle und dem Bundesvorstand sind der Schlüssel, wie man Job und Ehrenämter unter einen Hut bekommen kann.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses freundliche und aufrichtige Interview, wünscht Ihnen ein erfolgreiches Jahr 2023 und eine gute Zusammenarbeit mit dem Vorstand der GdF.



Foto: DFS Flughafen Frankfurt

Bericht aus dem FSBD



von Oliver Wessollek

Nachdem nun Saarbrücken und Erfurt aus dem Remote Tower Center in Leipzig betrieben werden, war es langsam Zeit, sich das vor Ort noch einmal anzuschauen. Der FSBD-Vorstand organisierte eine örtliche Mitgliederversammlung für unsere Mitglieder im RTC sowie Tower Leipzig, um die

Situation vor Ort von den Betroffenen aus erster Hand zu erfahren.

So konnten einige interessante Punkte in einem neutralen Umfeld vertraulich behandelt werden. Dies ist für uns als Vorstand natürlich sehr nützlich bei den weiteren Gesprächen zu diversen Themen. Aber auch für unsere Mit-

glieder war es eine gute Gelegenheit, sich mal auszutauschen und den Vorstand einzubeziehen. Zusätzlich war Rüdiger Purps als Leiter „Tarif und Recht“ der GdF vor Ort und stand den Mitgliedern Rede und Antwort zu BAG, ETV und anderen tariflichen Themen.

Der Besuch des Remote Tower Centers war dann bestimmt von der Problematik des Personalmangels, der auch dort vorherrscht und den jungen Kolleginnen und Kollegen einiges abverlangt. Zusätzlich sind die technischen Unzulänglichkeiten, die bereits länger bekannt sind, eine zusätzliche Belastung für unsere Kolleginnen und Kollegen.

Als Leiter des FSBD nahm ich erstmals am ATCEUC-Meeting teil. Dieser europäische Verbund der Gewerkschaften für die Flugsicherung ist für die GdF als Gewerkschaft recht wichtig. Ich wollte mir ein Bild von den aktuellen Themen und Entwicklungen in Europa machen. Einen ausführlichen Bericht wird es im nächsten „der flugleiter“ geben.

Jens Lehmann, Sebastian Sachs und ich nahmen am IFATCA European Regional Meeting in Brüssel teil. Dieses Event stand in diesem Jahr unter anderem im Fokus von 100 Jahren ATC. Ein ausführlicher Bericht ist in diesem „der flugleiter“.

Der Jahresendspurt wird nun wieder etwas stressiger, und so sind Termine auf Termine geplant. Die Fachbereichsvorstände unserer drei Fachbereiche werden zu einem „fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppenmeeting“ (FÜAM) zusammenkommen, gefolgt von GdF 2.0-Terminen, FSBD-Vorstandssitzung, Arbeitsgruppe ATOS, Tarifkommissionssitzung und Bundesvorstandssitzung.

Am Ende eines Jahres bleibt mir eigentlich nichts anderes, als mich bei meinen Kollegen des Fachbereichsvorstands, den Kolleginnen unserer Geschäftsstelle sowie den Kolleginnen und Kollegen des Bundesvorstands zu bedanken. Es war ein zeitweise turbulentes Jahr, und es stehen einige Aufgaben für das nächste Jahr an. Allen anderen wünsche ich schon jetzt eine besinnliche Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.



Foto: GdF Flughafen Hamburg

Euer Oli

EINLADUNG

zur **Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e. V.**
vom **13. bis 15. Juni 2023, 10:00 – 17:00 Uhr**

Ort: Dorint City-Hotel Bremen
Hillmannplatz 20, 28195 Bremen

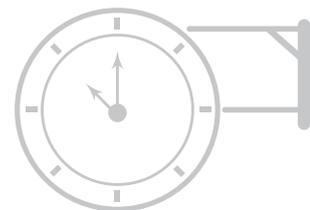


Delegierten- und Obleutewahlen 2023
05.01. bis 15.01.2023 (bundesweit)

Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FS-Betriebsdienste der GdF e. V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5** Genehmigung der Tagesordnung
- P.6** Berufung des Wahlausschusses
- P.7** Bericht des Vorstands
- P.8** Entlastung des Vorstands
- P.9** Wahlen – **P.9.1:** Vorstand Fachliches – **P.9.2:** Vorstand FDB/AIM/FIS
- P.10** Newbie-Session
- P.11** Bildung der Arbeitsgruppen A, B, C und D
- P.12** Bericht der Arbeitsgruppe A und Beschlussfassung
- P.13** Bericht der Arbeitsgruppe B und Beschlussfassung
- P.14** Bericht der Arbeitsgruppe C und Beschlussfassung
- P.15** Bericht der Arbeitsgruppe D und Beschlussfassung
- P.16** Verschiedenes
- P.17** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.



Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter Jörg Waldhorst



Redaktion: Herr Waldhorst, zunächst herzlichen Glückwunsch zur Ihrer (Wieder-)Wahl zum Leiter des FSAD-Fachbereichs. Was hat Sie zur erneuten Kandidatur bewogen? Und vielleicht stellen Sie sich nochmals mit kurzen Worten vor.



J. Waldhorst: Gerne. Ich bin

seit mittlerweile über 19 Jahren Referent für Luftfahrthindernisse in der Unternehmenszentrale und erstelle gutachtliche Stellungnahmen für alles, was am Boden neu geplant wird und für die Luftfahrt von Belang sein kann – von Antennen, Kränen oder Gebäuden auf einem Flughafen und im Flughafenumfeld bis hin zu Windkraftanlagen „in der Pampa“, wie ich immer sage. Dafür gibt es Regelungen, die im LuftVG festgelegt sind. Hin und wieder führen solche Veränderungen am Boden zu Änderungen der An- und Abflugverfahren, teilweise temporär, wie bei Kränen, teilweise permanent, wie bei festen Bauwerken.

Nach meiner Nichtkandidatur 2020 habe ich mir bereits nach einem Jahr Pause Gedanken gemacht, was noch so alles durch den FSAD bewegt werden kann. Ein Thema, das seit Bestehen des FSAD existiert, ist die Kommunikation innerhalb des Fachbereichs, also mit den Delegierten und Obleuten. Treffen per Video machen wir ja bereits seit März 2020, aber das allein reicht nicht. Hier habe ich auch schon ein paar Ideen entwickelt, zum Beispiel eine verstärkte Präsenz vor Ort in den Niederlassungen, auch verbunden mit fachbereichsübergreifenden ÖMVen (örtliche Mitgliederversammlungen, Anm. der Red.). Letzteres wurde zusammen mit dem FSBD und dem FSTD bereits erfolgreich praktiziert. Das möchte ich auf andere ÖMVen übertragen.

Außerdem hat der FSAD immer noch Themen, die vom Fachbereich begleitet werden können und sollen. Dies hatte ich in meiner Bewerbungsrede vor der Wahl dargelegt. Aktuell möchte ich die Errungenschaften der GdF, von denen alle Angestellten, egal ob Mitglied oder nicht, profitieren, in den Fokus rücken. Dabei möchte ich mit der

Vergütung der Azubis beginnen und dies mit einem Branchenvergleich verbinden. Weitere Themen besprechen wir zeitnah im Kreis der Delegierten, um aktuelle Themen voranzutreiben.

Redaktion: Der Fachbereich FSAD hat sich mittlerweile nicht nur innerhalb der GdF etabliert und inzwischen auch eine beachtliche Mitgliederzahl erreicht. Der FSAD wird zunehmend als eine erfolgreiche Personalvertretung wahrgenommen – wie wollen Sie diesen Trend ausbauen und ggf. verstärken?

J. Waldhorst: Das ist schön zu hören. Aber ich möchte hier die Unterscheidung zwischen Gewerkschaft und Betriebsräten hervorheben. Die eigentliche Personalvertretung kann und darf nur durch die Betriebsräte geschehen. Der Erfolg liegt sicherlich nicht zuletzt an einer sehr guten Tarifarbeit der Gesamt-GdF. Gute Tarifverträge sind eine Basis für gute Betriebsratsarbeit. In der GdF-Tarifarbeit geschieht, wo erforderlich, der Input durch unseren Tarifbereich, vertreten durch die sehr erfahrene Betriebsrätin Catja Gräber aus der UZ. Außerdem ist im Mitgliedsbeitrag für das einzelne Mitglied fundierte Rechtsberatung in arbeitsrechtlichen Dingen, vertreten durch die Anwaltskanzlei W&V, enthalten. Ich glaube, so ein Allround-Paket findet man nicht überall. Denn alle Beteiligten kennen den Betrieb, wir sind keine anonyme Großgewerkschaft. Den Trend ausbauen kann man sicherlich nur mit einem Blick aufs Ganze: Die GdF ist für ihre Mitglieder da, egal in welchem Fachbereich sie organisiert sind. Gerade die



Foto: DFS

regelmäßig tagende Tarifkommission als feste Einheit innerhalb der GdF spürt aktuelle Themen auf und ist – zum Glück immer wieder mehr – in regelmäßigen Gesprächen mit dem Arbeitgeber.

Um die Frage zu beantworten: Ich möchte die Kolleginnen und Kollegen davon überzeugen, dass wir eben nicht die „Lotsengewerkschaft“ sind. Allerdings muss man sich bewusst darüber sein, dass sich die GdF nur für die organisierten Kolleginnen und Kollegen einsetzen kann. Weisen eine Abteilung oder ein Team einen guten Organisationsgrad auf, und werden Themen überzeugend an die GdF herangetragen, kann etwas für einen größeren Kollegenkreis bewirkt werden. Außerdem: Jedes Mitglied darf und soll sich engagieren – als Delegierte und Delegierter mit Stimmrecht oder auch in Arbeitsgruppen.

Redaktion: *Mit Ihrer Wahl zum Fachbereichsleiter sind Sie ebenfalls in den Bundesvorstand „aufgestiegen“. Welche Akzente möchten Sie im Bundesvorstand setzen?*

J. Waldhorst: *Das stimmt, der Fachbereichsleiter ist gleichzeitig Mitglied des Bundesvorstands und so über alles Wesentliche informiert. Im Bundesvorstand fließen die Informationen „von innen“, aber auch „von außen“, also von anderen Gewerkschaften und aus der Politik zusammen. Hier wird eine Position der GdF gebildet. Es wird logischerweise auch diskutiert. Die Sichtweise der nicht-operativen Mitarbeiter ist zuweilen ja ganz anders als die der operativen. Hierauf sollte auch weiterhin ein Augenmerk gelegt werden, da die nicht-operativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine sehr große Anzahl der Beschäftigten stellen. Als immer noch junger Fachbereich geschieht das natürlich mit Augenmaß. Für mich ist weiterhin wichtig, was die Delegierten und auch die Mitglieder „ohne Amt“ einbringen wollen. Diese Meinungen führe ich zusammen. Das ist meine Aufgabe als Fachbereichsleiter. Eine Meinungsbildung mit größerem Rückhalt kann jedoch nur geschehen, wenn sich weitere Kolleginnen und Kollegen für einen Beitritt entscheiden. Ich bringe keine Meinungen von Nichtmitgliedern ein.*

Redaktion: Arbeitgeberseitig ist Ihr erster Ansprechpartner die Geschäftsführung der DFS mit Sitz in Langen. Allerdings ist auch dort die Geschäftsführung im Umbruch. Was erwarten Sie von den Gesprächen mit der Verwaltung der DFS?

J. Waldhorst: „Im Umbruch“ ist vielleicht etwas zu spitz formuliert. Gerade wurde das Amt der Geschäftsführerin Personal und Personaldirektorin mit Andrea Wächter neu besetzt. Somit ist die Geschäftsführung komplett. Mit Herrn Schoenemann, Herrn Mahns und Herrn Menge habe ich in den letzten Jahren, so meine ich, eine vertrauensvolle Beziehung aufgebaut. In den letzten zwei Jahren war der Kontakt mit der Geschäftsführung auf und um die Gremienarbeit beschränkt. Ich hatte zuvor einen ebenfalls sehr guten und vertrauensvollen Kontakt zu Dr. Hann. Mit Frau Dr. Böcker hatte ich außerhalb der Gremienarbeit nur ein Gespräch in den letzten zwei Jahren. Ich bin guter Dinge, dass ich mit der durch Andrea Wächter komplettierten Geschäftsführung wieder insgesamt in gute Gespräche komme. Ein erster Termin mit Andrea Wächter und dem Vorstand des FSAD, also mit Catja Gräber, Thomas Ullrich und mir, ist gerade festgelegt worden, sodass wir fast sofort nach ihrer Amtsübernahme unser erstes Gespräch führen und den FSAD als Teil der GdF vorstellen können. Dabei werden auch Themen aus Gewerkschaftssicht besprochen, wobei es aber lediglich bei einem Austausch bleiben kann. Tarifliche Themen werden in der Tarifkommission diskutiert und festgelegt, der Vorstand Tarif der GdF bespricht diese Themen dann mit der GF. Verhandelt wird immer durch Teams der arbeitgeberseitigen und der arbeitnehmerseitigen Verhandlungskommissionen.

Redaktion: In der GdF wird zurzeit über eine „Restrukturierung“ diskutiert, die auch Ihren Fachbereich umfasst. Wie stehen Sie zu den angedachten Maßnahmen und welche Erwartungen haben Sie?

J. Waldhorst: Meine Meinungsbildung dazu hat bereits eine Historie. Als damaliger Fachbereichsleiter stand ich den ersten Ideen dazu spontan positiv gegenüber, weil ich eine breitere Aufstellung der Meinungsbildung im Vorstand der GdF sah. Dann sah ich, aus meiner Sicht als Fachbereichsleiter, ganz schnell eine Verwässerung der „administrativen Themen“ kommen. In den letzten zwei Jahren war ich „nur“ Delegierter und konnte mit deutlich mehr Abstand und somit entspannter auf die Idee einer Neustrukturierung blicken. Ich sah auch, dass Ängste und Vorbehalte hauptsächlich bei den – sorry – älteren Mitgliedern bestanden oder von solchen zumindest offen propagiert wurden. Ich glaube, wer seine Meinung einbringen will, wird dies auch in Zukunft tun können, dürfen und sollen. Und wenn Ideen und Meinungen stichhaltig und überzeugend eingebracht werden, dann werden sie auch in Zukunft überzeugen, egal, welche Berufsgruppe gerade spricht. Das Spartendenken rührt noch aus der Zeit vor der Gründung der GdF her, als der Flugverkehrskontrolldienst und die Flugsicherungstechnik von zwei Fachverbänden vertreten wurden. Wir sind mittlerweile seit 19 Jahren eine Gewerkschaft und gleichzeitig ein toller Fachverband mit kompetenten Kolleginnen und Kollegen. Eine Neustrukturierung steht auch uns gut zu Gesicht. Ich wünsche mir eigentlich unterm Strich eins: dass die DFS, auch als Konzern, von der Kompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trotz oder gerade wegen deren Organisation in der Gewerkschaft profitiert. Die Mitglieder sind am Puls der Zeit – und der Arbeit. Fachliche Themen werden in GdF-Arbeitsgruppen mit großem Ernst und Fachverstand besprochen. Bei Themen wie ZAAS konnte sich die GdF bereits Mitsprache auf beruflicher Arbeitsebene sichern. Diese Offenheit wünsche ich mir künftig noch viel mehr von der DFS.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview, wünscht Ihnen für Ihre neue Gewerkschaftstätigkeit alles Gute und hofft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD der GdF e. V. am 4. und 5. Mai 2023 in Königswinter

Ort: Tagungshotel Maritim Hotel Königswinter
Rheinallee 3, 53639 Königswinter



Delegierten- und Obleutewahlen 2023
05.01. bis 15.01.2023 (bundesweit)

Tagesordnung:

- P.1 Begrüßung und Eröffnung der 20. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz
- P.2 Konferenzleitung
- P.3 Zustimmung zur Teilnahme von Gästen an der Bundesfachbereichskonferenz
- P.4 Festlegung und Genehmigung der endgültigen Tagesordnung
- P.5 Berufung Schriftführer/Mandatsprüfungskommission/Wahlausschuss
- P.6 Bekanntgabe Ergebnis Mandatsprüfung
- P.7 Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz
- P.8 Berichte des Vorstands und seiner Arbeitsgruppen
- P.9 Entlastung des Vorstands
- P.10 Wahlen und Bestätigungen
- P.11 Verschiedenes

*Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung
stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.*

IFATSEA vergibt Thorsten-Wehe-Africa-Award

Im Rahmen der 50. Generalversammlung der IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) in Prag Ende September 2022 wurde erstmals der neu geschaffene Thorsten-Wehe-Africa-Award verliehen.

Diese Auszeichnung in Erinnerung an unseren Anfang des Jahres verstorbenen Freund und Kollegen sowie Präsidenten der IFATSEA, **Thorsten Wehe**, wird in Zukunft an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise vorrangig um die Belange der afrikanischen ATSEP-Community verdient gemacht haben.



Thorsten Wehe hatte sich als Präsident der IFATSEA hohes internationales Ansehen erworben. Insbesondere die afrikanischen Länder lagen ihm am Herzen. Afrika besitzt ein hervorragendes ATSEP-Netzwerk und eine hohe Ausbildungsqualität. Thorsten Wehe unterstützte die Länder tatkräftig bei der Einführung eines Lizenzwesens nach deutschem Vorbild. Diese Leistung und sein Lebenswerk würdigen die afrikanischen Mitgliedsländer mit ihrem Thorsten-Wehe-Africa-Award.

Eine Ehrung, die in der Welt der ATSEP wohl einzigartig ist.

Den Award No. 1 erhielt Kerstin Wehe-Fornhoff, die Ehefrau von Thorsten Wehe. Die Auszeichnung No. 2 ging an Ing. Frank Kofi Apeageyi, ehemaliger IFATSEA Director Region Africa.



IFATCA – ERM Brüssel 2022



von Sebastian Sachs

Am 18. Oktober war es so weit: Ich trat meine erste offizielle Reise als Vorstand Internationales an und blickte diesmal nicht nur in über 100 kleine Kacheln auf meinem PC-Monitor! Begleitet wurde ich von unserem FSBD-Vorsitzenden Oliver Wessolek und meinem Vorgänger im Amt, Jens Lehmann. Jens

ließ es sich nicht nehmen, mich persönlich in die aktive Arbeit einzuarbeiten und mich mit allen bekannt und vertraut zu machen. Vielen lieben Dank dafür! Eigentlich hätte diese Einführung schon viel früher stattfinden sollen, aber Ihr wisst ja alle, was uns da in die Quere kam!

Das diesjährige ERM (European Regional Meeting) der IFATCA fand, zum Glück wieder in Präsenz, in den heiligen Hallen von Eurocontrol in Brüssel statt. Als Tagungsort hatte man uns den „Europa“-Saal zur Verfügung gestellt und auf der Agenda standen drei vollgepackte Tage an Berichten und Präsentationen. Es war eine besondere Konferenz: Zum einen feiert die IFATCA am 20. Oktober jeden Jahres den internationalen Tag des Fluglotsen, und zum anderen wurde der Beruf des Fluglotsen in diesem Jahr 100 Jahre alt!

Die Konferenz wurde von Frédéric Deleau (Executive Vice President Europe) und Eamonn Brennan (Director General Eurocontrol) eröffnet. Mr. Brennan betonte in seiner Rede, dass das Eurocontrol-Hauptquartier und seine Räumlichkeiten für alle Mitarbeitenden im ATM (Air Traffic Management) da seien, und freute sich sehr darüber, uns als Gastgeber begrüßen zu dürfen. Nach den üblichen



Duncan Auld, Präsident der IFATCA.



Gruppenfoto von allen Teilnehmern.

Gastbeiträgen der Partnerorganisationen IFATSEA, IFAIMA, IFISA, ETF, ATCEUC und ECA berichtete Paul Neering von den IFATCA-Aktivitäten in den Arbeitsgruppen EGHD (Expert Group on Human Dimension in Single European Sky) und dem ICB (Industrial Consultation Body).

Frédéric Deleau lobte in seiner Rede die vermittelnde Rolle von Marc Baumgartner im juristischen Konflikt der albanischen Kollegen mit ihrem ANSP. Mehrere Kollegen wurden inhaftiert und vor Gericht gestellt, nachdem sie sich aufgrund von Überlastung „arbeitsuntauglich“ gemeldet hatten.

Die Situation in der Ukraine stellt alle vor große Herausforderungen. Die IFATCA hat einen Unterstützungsfonds ins Leben gerufen und damit vielen Kollegen (und deren Familien) aus der Ukraine geholfen. Auch die GdF hatte in diesem Zusammenhang finanzielle Unterstützung für die polnischen und rumänischen Kollegen geleistet, die vor Ort an den Grenzen zur Ukraine tatkräftig halfen und das bis heute weiterhin tun. Der FSBD wird diesen Fonds bis April 2023 weiter finanziell unterstützen. Danach soll entschieden werden, ob weitere Hilfen notwendig sein werden.

Eine sehr emotionale Situation entstand, als ein ukrainischer Kollege (der zurzeit als Liaison Officer bei Eurocontrol arbeitet) mit stockender, zittriger Stimme ein vom

ukrainischen Fachverband verfasstes Statement, eine Dankesrede an die Unterstützer und befreundeten Fachverbände, verlas. Die sehr berührende Rede musste er immer wieder unterbrechen und sich immer wieder zusammenreißen, um die Rede zu Ende bringen zu können. Mit Standing Ovationen haben die Teilnehmer für die Worte und die Rede gedankt. Ein wirklich surrealer Moment.

Durch den Krieg hat sich auch die Arbeit unserer Kollegen in Polen und Rumänien stark verändert. Zum einen sind große Teile des Luftraums aufgrund der Nähe zur ukrainischen Grenze für den zivilen Verkehr gesperrt – nur einige militärische Einsatzflüge nutzen den Luftraum – und zum anderen haben sich die Verkehrsströme durch die Sperrung des ukrainischen und des russischen Luftraums stark verschoben.

Zum Abschluss seines Berichts rief Frédéric Deleau zu Engagement in der IFATCA auf und kündigte an, im Jahr 2024 nicht mehr als EVP Europe zu kandidieren.

Mr. Baumgartner, Supervisor bei Skyguide und IFATCA-Vertreter bei SESAR, berichtete von einer EASA-Studie zum Thema Controller Fatigue. Ziel dieser Studie soll eine europäische Richtlinie zur maximalen Arbeitszeit und zum maximalen Lebensalter von Fluglotsen sein. In Griechenland gilt zum Beispiel das allgemeine Rentenalter von 67 Jahren.



Sebastian Sachs und Oliver Wessollek.

Im Anschluss nahm ich als Vertreter der GdF den „IFATCA Executive Board Reward“ für Alexander Schwassmann als Auszeichnung für seine langjährige IFATCA-Tätigkeit entgegen. Alex hat uns als GdF über eine lange Zeit in den internationalen Gremien der IFATCA vertreten und einen immensen Arbeitsaufwand bewältigt. Noch heute ist sein Name bekannt, und er wird immer wieder als Fachmann angefragt. Die IFATCA bedankt sich damit für seine geleistete Arbeit. Der FSBD-Vorstand gratuliert unserem „Schwassi“ natürlich auch von ganzem Herzen und bedankt sich ebenfalls für sein jahrelanges Engagement.

Sverre Ivar Elsbak, ein Kollege aus Norwegen, stellte uns die IFATCA-Taskforce zum Thema Equity, Diversity und Inclusion (EDI) vor. Ziel ist, ein Standpunkt bzw. eine Richtlinie zu haben, die zur Unterstützung, nicht als Vorschrift, der einzelnen MAs herangezogen werden kann. Fakten und konkretere Aussagen sollen dann auf der World Conference in Jamaika vorgestellt werden. Und damit endete der erste Tag.

Der zweite Tag der Konferenz stand ganz im Fokus der Umwelt.

Was können wir, das Air Traffic Management, tun, um Emissionen zu senken oder sogar ganz zu vermeiden? Die Luftfahrt trägt heutzutage ca. 2,5 % zum globalen CO₂-Ausstoß bei, hat aber das Potenzial (bei entsprechendem Wach-

stum), bis 2050 ca. 22% zu verursachen. Deswegen hat die ICAO in diesem Jahr beschlossen, bis zum Jahr 2050 komplett emissionsfrei zu werden. Erreicht werden soll das hauptsächlich durch den Einsatz sogenannter SAFs (Sustainable Aviation Fuels). Leider sehen die Prognosen eher düster aus, bis 2050 rechnet man realistisch mit maximal 25 % CO₂-Einsparung durch SAF. Die Kosten für die Umsetzung haben es aber in sich und werden grob auf zwei Billionen Euro geschätzt! Der Anteil von ATM am Gesamtteil der Emissionen wird auf 6 bis 14 % geschätzt. Natürlich sollten wir als Fluglotsen uns Gedanken um die Zukunft machen und auch darüber, welchen Anteil wir leisten können, um „grüner“ zu werden. Den Löwenanteil müssen aber eindeutig die Airlines und Airports leisten, denn dort werden ca. 90 % aller Emissionen in der Luftfahrt produziert. Hervorgehoben wurde auch, dass es nicht an der Digitalisierung hängt, sondern die Institutionen häufig zu schwerfällig sind, und es dauert Jahre, bis neue Technologie einsatzbereit ist. Für uns darf dabei in Zukunft nur eine Sache von Belang sein: Haben Einsparungen, in welchem Bereich auch immer, Einfluss auf die Sicherheit, die wir gewährleisten?

An diesem Abend waren wir alle zu einem sehr stilvollen Galadinner geladen, um gemeinsam 100 Jahre ATC zu feiern.



Galadinner.



Überreichung des Executive Board Award durch Oliver Wessollek an Alexander Schwassmann. Foto: GdF

Der dritte und letzte Konferenztag stand ganz im Zeichen von „100 Years ATC“.

Philippe Domogala, Vorsitzender der 100-Jahre-ATC-Taskforce der IFATCA, startete mit einem Rückblick auf die Anfänge von ATC. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs ging es dank der rasanten Entwicklung der Luftfahrt flugsicherungstechnisch 1922 in Brüssel am Haren-Evere-Flugplatz so richtig los. Der erste Tower entstand auf dem Melsbroek-Flugplatz ca. 1923. Die erste Frau in der Flugsicherung startete 1946 als Flugdatenbearbeiterin und durfte, nach royalem Erlass, 1961 als Lotsin arbeiten. Als einziger Unterschied zu ihren männlichen Kollegen waren ihr damals die Nachtschichten untersagt.

In naher Zukunft wird ein entsprechendes Buch zum 100-jährigen ATC-Bestehen veröffentlicht, das von den IFATCA-Kollegen Philippe Domogala und Philip Marien zusammengestellt wurde.

Mr. Brennan ging danach auf die momentane Situation im europäischen Luftverkehr ein. Aus Sicht von Eurocontrol sind die Tage der großen Hubs gezählt, effizientere Flugzeuge und Umweltauflagen machen Direktflüge wieder attraktiver. Der Krieg in der Ukraine ist für die Sperrung von ca. 20% des europäischen Luftraums verantwortlich und stellt das gesamte System auf eine harte Probe! Auch im Jahr 2023 wird es viele Verspätungen geben, leider gibt es bei SES (Single European Sky) kein Vorankommen.

Im Anschluss daran stellte Stephen P. Creamer, Director des Air Navigation Bureau der ICAO, fest, dass die Technologie zwar vorhanden sei, um das System ATM zu verbessern, die Schwachstelle aber in der Budgetierung der einzelnen ANSPs und in der Gesetzgebung der einzelnen Staaten (besonders der in Europa) liegt.

Benjamin Binet, Vizepräsident bei THALES Strategy, versicherte, dass es nicht im Interesse der Industrie läge, den Fluglotsen zu ersetzen, sondern den Fluglotsen so gut wie möglich zu unterstützen, ohne ihn zu überlasten.

Zum Schluss erläuterte uns Jean-Marc Garot, ehemaliger Director des Eurocontrol Experimental Centre, seine Vision der Zukunft im ATM in Europa. Aus seiner Sicht werden auch in 100 Jahren noch Fluglotsen den Verkehr bearbeiten und Piloten im Cockpit von Flugzeugen sitzen. Die ANSPs werden alle wieder staatlich sein und die Kosten werden von der Gesellschaft geschultert, losgelöst von Gebühren und Kostendruck. Ein „grünes“ ATM kann nur durch volle Kontrolle des NM (Networkmanagers) umgesetzt werden, einzelne Interessen können nicht berücksichtigt werden.

Am Ende der Veranstaltung versammelten sich alle MAS in der Mitte des Raumes, und wir beglückwünschten per Live-Schalt die Kollegen in den anderen drei Regionen der IFATCA (Amerika, Afrika und Asien) zum Tag des Fluglotsen! Mr. Deleau bedankte sich bei allen Teilnehmern für die gelungene Konferenz, die aus meiner Sicht fantastisch organisiert war, und dankte auch unserem langjährigen Vorstand Internationales, Jens Lehmann, für sein Engagement bei IFATCA.

Drei intensive und sehr informative Konferenztage liegen nun hinter mir und hinterließen einen bleibenden Eindruck! Ich hoffe, dass wir nächstes Jahr in Riga, Lettland, wieder alle gesund zusammenkommen werden! Mein nächster Bericht wird nach der IFATCA World Conference in Jamaika im Mai erscheinen. Bedanken möchte ich mich noch bei meinen Kollegen aus dem Vorstand für die tolle Zusammenarbeit und wünsche allen Kolleginnen und Kollegen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr!



Wamos Air A330: Die spanische Chartergesellschaft Wamos Air hat sich in diesem Sommer einen ehemaligen Air Asia A330 zugelegt; hier gesehen im Oktober auf Rhodos. **Foto: Gerrit Griem**



Buzz B737: Hinter der polnischen Charterairline Buzz steckt eigentlich die bekannte Ryanair. Sie war im Oktober in Karlsruhe-Baden zu Gast. **Foto: Gerrit Griem**



Star East Airline A320: Die rumänische Star East Airline betreibt zurzeit nur diesen einen A320 im Chartergeschäft, der ebenfalls im Oktober auf Rhodos gesichtet wurde. **Foto: Gerrit Griem**



Tassili Airlines B737: Tassili Airlines ist eine kleine Chartergesellschaft aus Algerien und fliegt mit einer recht neuen B737-800 wöchentlich von Straßburg nach Constantine. **Foto: Gerrit Griem**

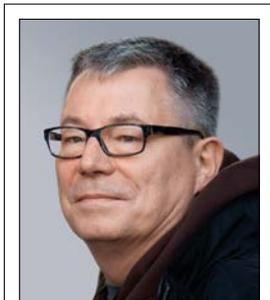


Royal Flight of Oman B747: In Hamburg schweben regelmäßig seltene Besucher ein, um sich in der LH-Werft einem Check oder aufwendigen Umbauten zu unterziehen. Der Sultan von Oman schickte seine B747 im Oktober an die Elbe. **Foto: Gerrit Griem**



Egypt Government B747: Die eigentlich für Lufthansa vorgesehene B747-8 wurde für die ägyptische Regierung u. a. in Hamburg zum VIP-Flieger umgebaut; hier kurz vor der Auslieferung im September in der Hansestadt. **Foto: Gerrit Griem**

SKYclip – nur ein lustiger kleiner Cartoon?



von Sebastian Daeunert
Senior Expert Safety and Human Factors

Viele von uns, vor allem Kollegen, die mit dem Thema Safety befasst sind, kennen die SKYbrary von Eurocontrol.

SKYbrary ist eine öffentliche Datenbank, in der Untersuchungsberichte zu Unfällen und Vorfällen aus der ganzen Welt abrufbar sind. Diese sind anonymisiert,

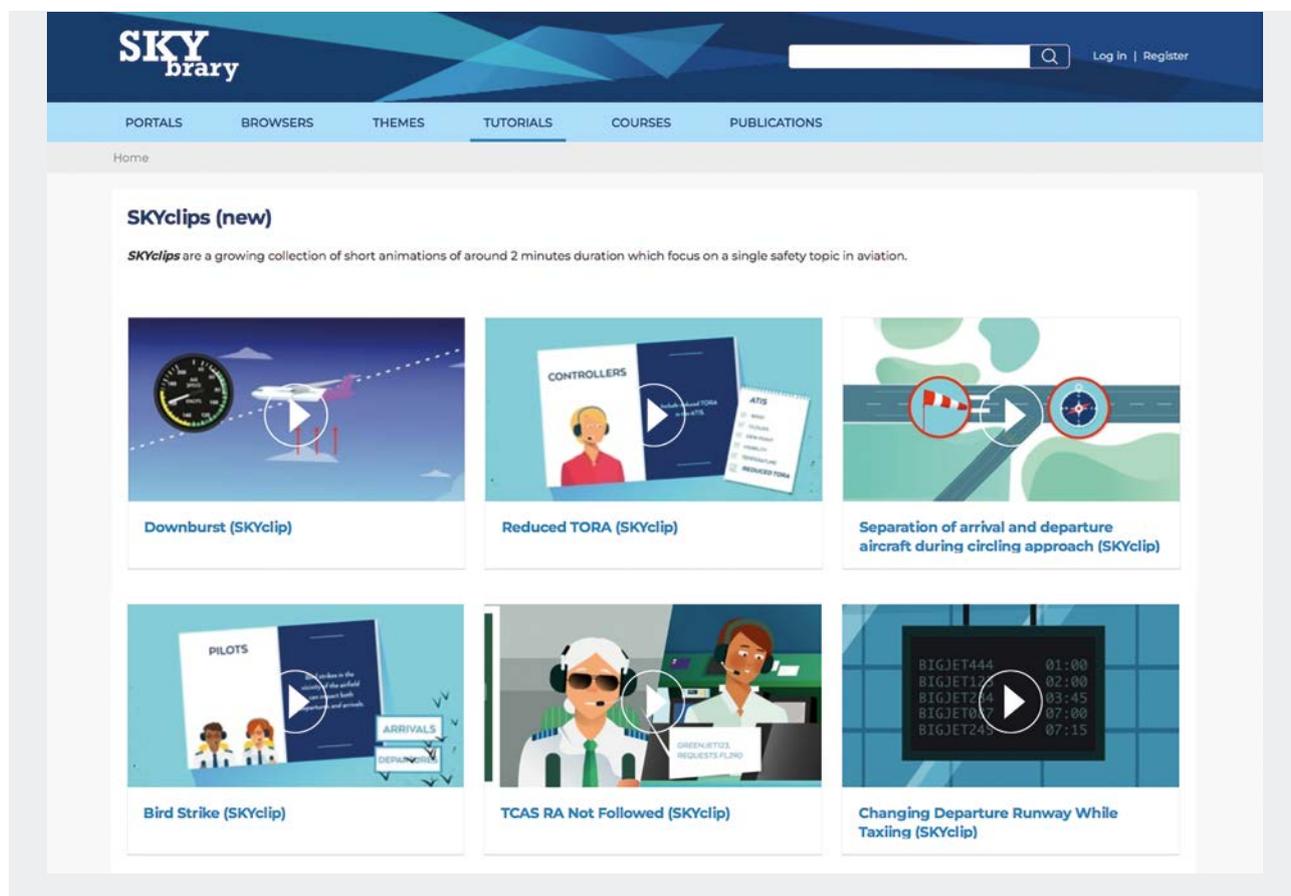
aber eine gute Quelle für Safety Briefings, Übungen und Vorträge.

Im Gegensatz zu Aviation Herald handelt es sich hier um eine geprüfte Datenqualität, d. h. die Berichte sind abgeschlossen und es wird nichts während der laufenden Untersuchung eines Ereignisses veröffentlicht.

Aber es sind noch andere interessante Dinge auf der Webseite von Eurocontrol zu finden. Seid mal ehrlich, wer kennt SKYclip? Ich kannte es bis vor Kurzem nicht.

SKYclip ist eine wachsende Sammlung von kurzen Animationsfilmen. Diese Filme sind im Schnitt zwei Minuten lang und fokussieren jeweils auf ein einzelnes Safety-Thema aus der Luftfahrt. Sie zeigen eine typische Situation zu einem Safety-Thema und fassen am Ende die wichtigsten Fakten zusammen. Alle SKYclips basieren auf offiziellen Dokumenten und sind intensiv geprüft, eignen sich daher auch für professionelles Training oder Refreshing von Piloten oder Lotsen.

<https://SKYbrary.aero/tutorials/SKYclips>



Diese Animationsfilme werden jeweils von einer Expertengruppe in ihrer privaten Freizeit gemeinsam diskutiert und kreiert, wobei eine Person dabei die Koordination übernimmt.

Und so passierte es eines Tages, dass ich gefragt wurde, ob ich Interesse hätte, die Koordination für einen solchen Film zu übernehmen.

Ich gebe zu, ich fühlte mich geehrt, hatte aber noch nie an einem solchen Projekt teilgenommen und kannte SKYclip auch noch gar nicht. Ich gebe weiterhin zu, ich hatte von meinem RIAS-Film erzählt, den ich während meiner aktiven Zeit am Frankfurter Flughafen gedreht hatte, inklusive Cockpit-Szenen mit GoPro in der B737 von Ryanair und Aufnahmen mit der Videokamera auf dem Rollweg, die zeigen, wie ein Flugzeug über den Stopbar rollt und das Runway Incursion Alerting System auslöst.

Der Film war gut angekommen, und so sah ich mich, als Unwissender der SKYclip-Materie, wie ich meinen Dolby Surround-Camcorder auspackte, meine Adobe Premiere-Software startete und eine monumentale auf Blu-ray zu veröffentlichende Produktion startete. Würde ich vielleicht auch so einen Klappstuhl bekommen wie Steven Spielberg, nur mit meinem Namen drauf?

Bald meldete sich Tzvetomir, ein Kapitän habe gefragt, was eigentlich passiert, wenn ein VFR-Flieger in den „Protected Airspace“ eindringt, in dem er als IFR-Airliner fliegt. Ob ich Interesse hätte, dazu einen SKYclip zu produzieren.

Ich fühlte mich etwas unsicher, lagen meine Jahre als Approach-Lotse doch einige Zeit hinter mir, aber als ehemaliger Tower Controller und Safety Manager war ich ja mit dem Thema auch immer wieder in Kontakt geraten. Und so sagte ich Tzvetomir, dass ich bereit sei für die Produktion dieses Monumentalwerkes, um dabei ganz nebenbei der Steven Spielberg aller SKYclips zu werden. Irgendwie lachte er gar nicht.

Ganz bescheiden fragte er aber, ob ich denn schon mal einen SKYclip gesehen hätte. „Klar“, log ich, und da teilte er mir mit, dann wüsste ich ja bestimmt auch, es handle sich dabei um Animationsfilme.

Animationsfilm! Mein Kopf brummte. Ich habe keine passende Software für Animationsfilme. Das war ja mal eine Challenge.

Und wieder kam Tzvetomir über den Teams-Kanal: „Nein, nein, Du schreibst nur das Drehbuch, dann diskutiert Ihr es in der Gruppe und dann wird ein ‚Animation Studio‘ den Film nach Euren Vorgaben erstellen.“

Echt jetzt? Ich war beeindruckt. Hier bin ich, der Freelance-Freiwillige, und schon ein ganzes Filmstudio zu meinen Diensten. Ich habe es weit gebracht.

Tzvetomir schickte mir dann auch ein Beispiel von einem Drehbuch und einen Link zu einigen der Videos. Ich glaube aber auch, er hat bestimmt gedacht:

„Das kann ja mal was werden.“ Vielleicht war die Erfahrung für ihn aber auch nicht neu.

Restlos begeistert von der für mich neuen Idee, ging ich sofort ans Werk. An einem Abend schrieb ich das gesamte Drehbuch, definierte die Szenen, fertigte Bilder an und zack, morgen könnte das Studio gleich loslegen.

DLH123 im Anflug auf Frankfurt, 20 NM Endanflug Piste 25 am frühen Morgen. Und da kommt er schon, der VFR-Flieger aus Egelsbach, gerade gestartet und kreuzt bei 15 Meilen meinen Luftraum. Nach drei Warnungen an DHL123 durch den Lotsen – die Piloten sehen den Flieger nicht, da sie gegen die Sonne anfliegen – die Anweisung zum Durchstarten. Bamm. Beim Durchstarten sehen die Piloten die Cessna aus dem Augenwinkel, denken „Wow, der Lotse hat uns gerettet“. Ein zweiter Anflug, die Passagiere klatschen, alle sind glücklich. Wäre es ein richtiger Film gewesen, wäre die Stewardess, gespielt von Scarlett Johansson, dem Kapitän (Brad Pitt) noch in die Arme gefallen.

Voller Stolz schickte ich mein Werk an Tzvetomir. Ganz nebenbei war mir das mit der Gruppe nämlich entfallen – in der Psychologie spricht man, glaube ich, von Übermotivation.

Und so war es Zeit für ein Online-Meeting: „Du rast, Du bist zu schnell.“ Das klang ein wenig wie Yoda aus Star Wars: „Rasen er nicht darf.“

„Hast Du eigentlich die SKYclips angeschaut, zu denen ich Dir den Link geschickt hatte?“ Hmmm, soll ich hier ehrlich sein?

„Dann weißt Du ja auch, wir benutzen keine Namen von echten Airlines oder Flughäfen. Keine echten Lufträume. Wenn Du willst, benenne den Flugplatz doch einfach nach Deiner Frau. Gib der Airline einen erfundenen Namen. Und was für eine Art geschützten Luftraum hast Du denn da? Und die Sonne, geht die bei Euch wirklich im Westen auf?“ Natürlich drückte er es sehr viel diplomatischer, freundlicher und höflicher aus, als ich es hier wiedergegeben habe.

„Denk dran, Fehler in der Geschichte führen dazu, dass sie vielleicht in professionellen Unterrichtseinheiten weiterverbreitet werden, und auch, dass wir unsere Glaubwürdigkeit verlieren.“

Da war es wieder: „Glaubwürdigkeit verlieren, er nicht darf!“

Am nächsten Morgen öffnete ich mein Mail-Programm und fand eine Mail von Tzvetomir, ein Haufen ICAO-Dokumente, und so hilfsbereit, wie er ist, hatte er gleich die relevanten Passagen für mich in die Mail kopiert.

Und hier eine ehrliche Frage an alle meine Lotsenfreunde: Wer von uns liest in seiner Freizeit statt eines Romans regelmäßig ICAO-Dokumente? Und ich meine, alle ICAO-Dokumente.

„Sebastian, es ist wichtig, dass wir uns bei unseren Filmen an die Vorschriften halten. Wir müssen absolut korrekt sein in dem, was wir verbreiten. Ich weiß, wir Fluglotsen neigen dazu, die Geschichte zu interpretieren und unsere eigenen Lösungen zu finden, basierend auf unseren Erfahrungen, aber das ist nicht das, was wir in diesen Lehrfilmen tun dürfen.“

Ich verstand, was er meinte, er hatte recht. „Vorschriften respektieren, er muss.“

Meine nächste Version war bereinigt, und Tzvetomir fand, sie war für die Gruppe geeignet.



„It's a clear day at Carmen airport.“

„Happy 748“ fliegt während eines sonnigen Nachmittags den Carmen-Airport an. Ein VFR-Flugzeug nähert sich dem Anflug von links. Es ist nicht auf der Frequenz und nicht identifiziert. Während der Koordinationslotse die umliegenden Plätze anruft und fragt, ob sie den VFR-Piloten auf der Frequenz haben, versucht es der Lotse auf der 121.550 MHz. Keine Antwort.

Der Lotse ruft die Besatzung der „Happy 748“ und erteilt Verkehrsinformation. Doch die Sonne blendet, die Piloten sehen die Cessna nicht.

Nach dem zweiten Versuch, mit einer seitlichen Entfernung von nunmehr 0.5 NM (es soll ja ein wenig dramatisch sein, nur ein ganz kleines bisschen) weist der Lotse die Crew an, den Anflug abubrechen und nach rechts wegzudrehen.

Nächstes Kapitel. Mein Skript hatte es in die Gruppe der Freiwilligen geschafft. Piloten, Lotsen, Spezialisten. Als ich ihre Bezeichnungen las, dachte ich: „Okay, das hier ist nicht die Kreisliga. Das kann aber mal interessant werden.“ Wobei sich „interessant“ eher nicht auf den fachlichen Teil bezog, wenn ihr wisst, was ich meine.

So waren die Antworten höflich bis nett, aber eben auch ehrlich. Aber das ist ja auch genau der Sinn dieser Arbeitsgruppe:

„Wenn der VFR nicht identifiziert ist, woher weißt Du, dass es eine Cessna ist?“

„Drei Meilen, 160 kts und Du kannst all das noch in der kurzen Zeit machen? Notfrequenz und Telefon?“

„Was ist denn die Airspace Classification unseres Protected Airspace?“

„Sind die in Altitude oder noch Flight Level? Also Transition Level 70, nein, bei uns ist er 60.“

„Mein Freund, ich wäre Dir längst mit meiner TCAS RA davongeflogen.“

Mein Magen verknotete sich zu einem kurzen „Hilfe“. Doch Tzvetomir, er hatte es wohl schon geahnt, meldete sich auch schon: „Warte auf ihre Folgemails. Du wirst richtig gute Sachen kriegen. Gib ihnen Zeit.“

Habe ich erwähnt, dass mein Spitzname früher, aufgrund meiner Ungeduld, „Mister Five-Minute-Man“ war? Diesmal schwor ich mir, mich selbst in Geduld zu üben.

Und dann passierte das:

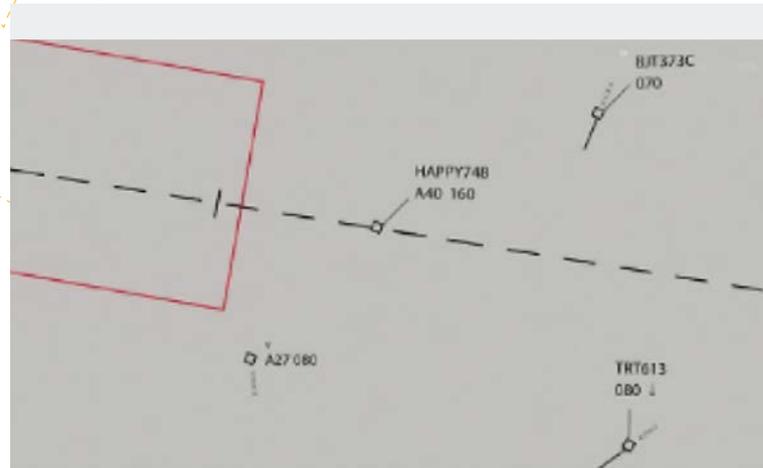
Stan schickte mir ein MP4-Video von seinem TCAS-Simulator (er ist Entwickler für TCAS). Es zeigte zwei Bildhälften: links, wie sich der VFR und mein „Happy 748“ seitlich annähern, und rechts, wie sich das Höhenprofil annähert. Ein wenig wie diese Dinger, die man bei Mayday-Alarm im Cockpit im Fernsehen von den Flugdatenschreiberbewertungen sieht. Und plötzlich blinkte „Happy 748“ rot. TCAS RA.

Unten standen die seitliche Abweichung und Höhendifferenz. Ich war beeindruckt, um es nur mal vorsichtig auszudrücken.

Nun wusste ich also, wie nahe sich die beiden kommen durften, damit der Fall realistisch mit Verkehrsinformation und Ausweichanweisungen gelöst wird.

Eine andere Person schickte mir Auszüge für Phraseology aus ICAO DOC 4444. Ja, man hatte sich über die Jahre als Lotse gewisse Eigenarten angewöhnt, und ich musste feststellen, diese waren nicht ICAO-konform.

Und so füllte sich meine Mailbox mit immer weiteren tollen Infos, allesamt gut recherchiert und super erklärt. Ja, das waren Leute, die wirklich bereit waren, für unseren SKYclip (Frei)Zeit zu investieren.



„... the approach controller suddenly notices an unknown radar target, approaching the final from the left.“

Die Geschichte entwickelte sich wie eine Pflanze aus einem dieser kleinen Beutel mit Samen aus dem Baumarkt, die man in einen Blumentopf gedrückt hat.

Ich arbeitete von Punkt „Null“, an dem TCAS ausschlägt, berechnete Geschwindigkeiten, Höhen und Entfernungen und bewegte meine Flugzeuge immer weiter rückwärts, bis ich die Anfangsszene des Films erreichte.

Auch wenn der Kopf leicht zu dampfen begann und ich mein Zeitgefühl verlor – es machte einfach so viel Spaß. Es war für mich eine Expedition in ein neues Gebiet. „Der Weltraum, unendliche Weiten. Viele Lichtjahre von der Erde entfernt, dringt die Enterprise in Galaxien vor, die nie ein Mensch zuvor gesehen hat.“

Und irgendwann war es so weit. Die x-te Version unseres Drehbuchs. Das war es. Ich schickte es an Hanne vom Animation Studio, und dann kam es: ein PDF mit lauter Screenshots aus einem möglichen SKYclip – das sogenannte Storyboard.

Ich kann gar nicht beschreiben, wie cool das war. Da saßen Cartoon-Lotsen, da waren Hintergründe mit Radargeräten und Bildschirmen, da saßen Piloten im Cockpit und

unterhielten sich, ein richtiges Radarbild, das sich bewegte und ein durchstartender Flieger, lackiert in meinem Happy-Airlines-Design.

Was wir uns auf Papier ausgedacht hatten, war zum Leben erweckt worden.

Ich bemerkte ein paar kleine Fehler: So blieb „Happy 748“ auf dem Endanflug auf dem Radar konstant in Flugfläche 70 und leitete keinen Sinkflug ein.

Ich schickte das Storyboard in die Gruppe, und bald füllte sich meine Mailbox. Man sagt ja immer „Vier Augen sehen mehr als zwei“. In diesem Fall muss es heißen „25 Augen sehen mehr als zwei“. (Und habt ihr den Fehler schon gefunden?)

Hatte meine Begeisterung mich etwa dazu verleitet, zu oberflächlich über das Storyboard zu schauen? Wie konnte ich diese Unstimmigkeiten sonst übersehen haben?

Und wieder merkte ich: Wenn ein SKYclip entsteht, muss er zu 100 Prozent geprüft, überprüft, nochmal geprüft und korrekt sein. Das ist unsere Verantwortung.

„Hast Du gesehen? Auf Bild 5 und 6 hat die Kontrollzone im Hintergrund auf dem Radar des Lotsen, also, wo sie nur ganz klein zu sehen ist, verschiedene Formen. Ich glaube, sie dreht sich.“

Nein, hatte ich nicht.

„Schau mal, auf Bild 8 und 9 liegt das Telefon des Lotsen im Hintergrund einmal rechts und einmal links.“

„Du, auf Bild 3 ist auf dem Radar ein Callsign-Dreher im Hintergrundverkehr. Da ist eine Jet217, die dann eine Jet721 ist. Ist zwar nur ein Überflug, aber trotzdem.“

Oops.

„Sag mal, mit dem Radar. Ich sehe kleine Kreuze als Vergangenheitssymbole, aber wir haben auch einen Speedvektor bei uns.“

„Wir auch.“

„Bei uns auch.“

Ehrlich, hatten wir das in Frankfurt?

„Und die Geschichte mit dem geschützten Luftraum. Wo wird das gesagt? Also das geht aus dem Video nicht klar hervor.“

Ja, stimmt. In Frankfurt hatten wir das. Aber Carmen-Airport ist nicht Frankfurt. Erwischt!

Und so tauchten viele Details auf, die es zu korrigieren galt.

Auch wurde mir klar: Ein Filmstudio ist ein Filmstudio. Deren Aufgabe ist es, Filme nach unseren Anweisungen zu machen. Und nur nach unseren Anweisungen. Aber Animationsersteller sind keine Fluglotsen. Sie maßen sich nicht an, unsere Ideen in Frage zu stellen.

Folglich: Was immer ich ihnen sage, werden sie auch so umsetzen, und wenn es falsch ist, dann „geht es auch falsch raus“.

„Richtige Anweisungen erteilen er soll.“

Dinge wie, dass sich der Speedvektor erst langsam um die Kurve bewegt, dass der Abstand der Vergangenheitssymbole abhängig von der Geschwindigkeit ist. Und den Kompromiss zu finden, wo es noch Sinn macht, vom Hundertsten ins Tausendste zu gehen, und wo es ausreichend für eine Animation ist.

Also ging es wieder ans Skript, ich sammelte und filterte die Kommentare, was galt es umzusetzen, was nicht. Ich fertigte Zeichnungen an, um zu zeigen, was ich damit meine und wie es aussehen soll. Meine Kontrollzone wurde zu einem Rechteck. Das Ereignis verlagerte sich in die Kontrollzone hinein, ich schickte ein Bild einer Kompassrose und erklärte dem Filmstudio Headings und Ausrichtung sowie Name der Landebahn.

Das nächste Storyboard kam, besser, viel besser, und wieder in die Gruppe und wieder Kommentare. Aber die



Was daraus entsteht, wird bereits weltweit von Airlines und ATC-Providern genutzt.

Aber was heißt das für uns?

SKYclips sind aufgrund ihrer Kürze natürlich kein Ersatz für Unterricht. Aber sie können durchaus eine kurzweilige Zusammenfassung eines Themas sein, um das in der Theorie Erlernete praktisch abzurunden.

Für Lotsen oder Piloten kann es ein kurzweiliges Refreshing sein. Will man bei einem Safety Briefing ein Thema erörtern? Vielleicht gibt es ja schon einen kleinen SKYclip dazu, den man am Ende zeigen möchte?

Daher empfehle ich unseren Ausbildern an der Akademie, unseren Safety Managern in den Niederlassungen, aber auch den „Ersteinweisern“ der Trainees an den Außenstellen, einen Blick drauf zu werfen.

Der Link ist: <https://www.skybrary.aero/tutorials/skyclips>

Ich glaube, ich habe auf allen Ebenen, fachlich, aber auch menschlich, viel dazu gelernt, als ich an dem Clip mitgearbeitet habe.

An dieser Stelle auch nochmal mein Dank an Eurocontrol und an den mehr als gedulden Tzvetomir Blajev für seine Hilfe, seine Geduld und sein Verständnis für den „Rookie“.

Kommentierungen wurden von Mal zu Mal weniger, das Resultat stetig stimmiger.

Und dann war der Moment gekommen. Stolz wie Oskar kam der Link für den fertigen Film. Meine Frau musste sich das Ereignis an „ihrem Airport“ an die hundert Mal anschauen.

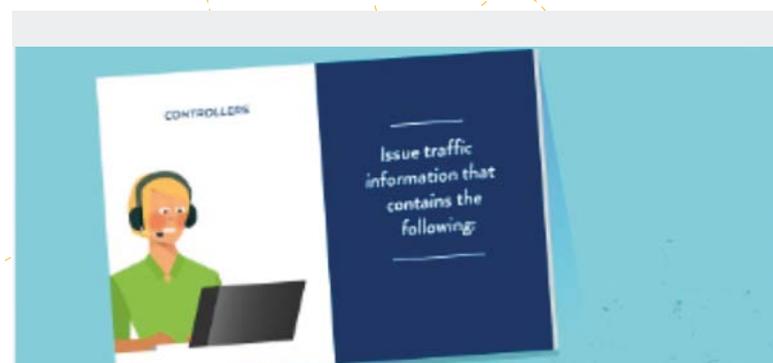
Aber was mich wirklich glücklich gemacht hat, war die Arbeit in einem tollen Team. Was wir gemeinsam erschaffen haben und was einer allein niemals so hinbekommen hätte. Ich habe viel gelernt. Und dabei jede Menge Spaß gehabt.

SKYclip ist definitiv nicht nur ein kleiner lustiger Cartoon. Es ist die ernsthafte Beschreibung sicherheitsrelevanter Situationen und deren Lösungen. Es wird nicht nur einmal, sondern hundertmal überprüft von Experten aus allen Bereichen. Die zugrundeliegenden Dokumente werden am Ende aufgeführt, sodass man diese auch als Referenz nutzen kann.

Es muss präzise sein. Es muss sich auf das eine Thema des Clips beziehen und darf nicht abschweifen. Es muss genau auf den Punkt sein. Die Vorgabe: two minutes or less.

Alle, die dabei mitmachen, tun dies in ihrer Freizeit und ehrenamtlich. Ideen werden ausgetauscht und diskutiert. Sie erschaffen etwas aus unserem gemeinsamen Wissen und testen es auf Herz und Nieren, vergleichen es mit ICAO und PANS OPS und anderen Dokumenten.

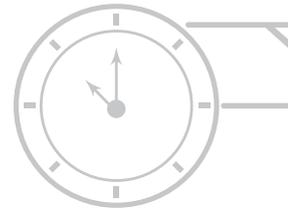
Und es gibt ein Animation Studio, das alles möglich macht, egal, wie abgefahrene unsere Ideen sind, sogar das Blitzen der Sonne im Auge des Piloten.



„Controllers. When giving traffic information about an unknown aircraft on a conflicting path to an aircraft you control, issue traffic information that contains the following.“



Center Langen. Foto: GdF



→ Joe Das Jahr 2022 ...

... fing ganz langsam an – aber dann!

Wer hätte Anfang des Jahres gedacht, dass wir uns zum Ende des Jahres über einen Heizkosten- und Stromkostendeckel, über eine merklich erhöhte Inflation und über einen sinnlosen Krieg im Osten Europas unterhalten würden. Alles Fakten, die man sicher nicht in den kühnsten Träumen erwarten konnte und die dennoch eingetreten sind und die Schlagzeilen in Presse, Funk und Fernsehen bestimmen. Sicherlich hängen die aufgeführten Fakten irgendwie alle zusammen, und schließlich ist es der Einmarsch der russischen Streitkräfte in die Ukraine, der die Welt in eine Ungewissheit hineingezogen hat. Begleitet werden diese Horrormeldungen von den Unwägbarkeiten der Natur – sei es nun durch das extreme Hochwasser in Pakistan, Hurricanes in der Karibik oder im Südpazifik, extreme Waldbrände in den USA und Australien oder gar die lange Dürrezeit in Mitteleuropa.

Das leidige Thema „Corona“ tritt leise in den Hintergrund – und wäre da nicht unsere föderale Länderstruktur zusammen mit einem geltungsbedürftigen Gesundheitsminister, wäre das Thema schon – wie in vielen anderen Ländern – fast vergessen. Aber zum Glück haben wir ja noch die Lufthansa und die Deutsche Bahn – ab Oktober darf man zwar ohne Maske fliegen, aber der Zug zum Flug ist maskenpflichtig. Wer das Pech hat, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein zu müssen, wird zwar auch auf eine Art Maskenpflicht hingewiesen, aber wenn Schüler nach Schulabschluss den Bus oder die S-Bahn stürmen, ist alles ziemlich zweideutig.

Aber zurück zur Luftfahrt – und ja, auch hier ist nicht alles Gold, was glänzt. Die Pandemie ist fast zu Ende, die Verkehrszahlen schnellen in die Höhe und Fluggesellschaften wie auch Flug-

häfen haben Kapazitätsprobleme. Das Arbeitsmodell mit Kurzarbeit hat nicht wirklich gezogen: Kündigungen, befristete Arbeitsverträge, aber auch Umstrukturierungen haben an vielen Flughäfen die Passagiere verzweifeln lassen. Man kann feststellen, dass viele der aufgetretenen Pleiten und Pannen hausgemacht waren. Jetzt, in einer Phase der Erholung, kommen dann die fast zehnpromtente Inflation und die Energiekrise – also stehen wir wieder am Anfang der Spirale. Noch ein Wort zur deutschen Fluggesellschaft Lufthansa – in der Vergangenheit hat diese nicht immer den tarifpolitischen Glücksgriff gemacht und hat so eine Vielzahl von Piloten vergrault und/oder in den vorzeitigen Ruhestand geschickt. Auch die Äußerungen, was beispielsweise die Einsatzfähigkeiten des A380 angeht, lassen nicht so recht Vertrauen aufkommen und sind unternehmerisch wohl eher als „Fakenews“ einzuordnen.

Zurzeit verhandeln die ersten Gewerkschaften neue Tarifverträge und überraschen mit einer, von außen betrachtet, vermeintlich überhöhten Gehaltsforderung. Man darf gespannt sein, wie und wo sich das Gehaltsgefüge einreicht und auf welchen Wegen die Zuschüsse des Bundes und der Länder wieder zurückgezahlt werden müssen. Auch für den Bereich der Flugsicherung dürfte es demnächst eine Reise ins Ungewisse geben. Nicht nur, dass während des letzten Jahres die Geschäftsführerin für Verwaltung und Tarif völlig überraschend den Rückzug erklärte – auch die anstehenden Tarifverhandlungen lassen eher auf komplexe und vielschichtige Gespräche schließen, wo vonseiten der Geschäftsführung weitreichender Sachverstand eingefordert wird.

Das Jahr 2023 wird also viele Weichenstellungen haben, und zum jetzigen Zeitpunkt eine Prognose abzugeben, ist schier unmöglich.

Joe wünscht all seinen Lesern oder, wie es auf Neudeutsch heißt, „Followern“, ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest – und man liest sich im Jahr 2023!

Joe

Die Kehrseite der Sanktionen

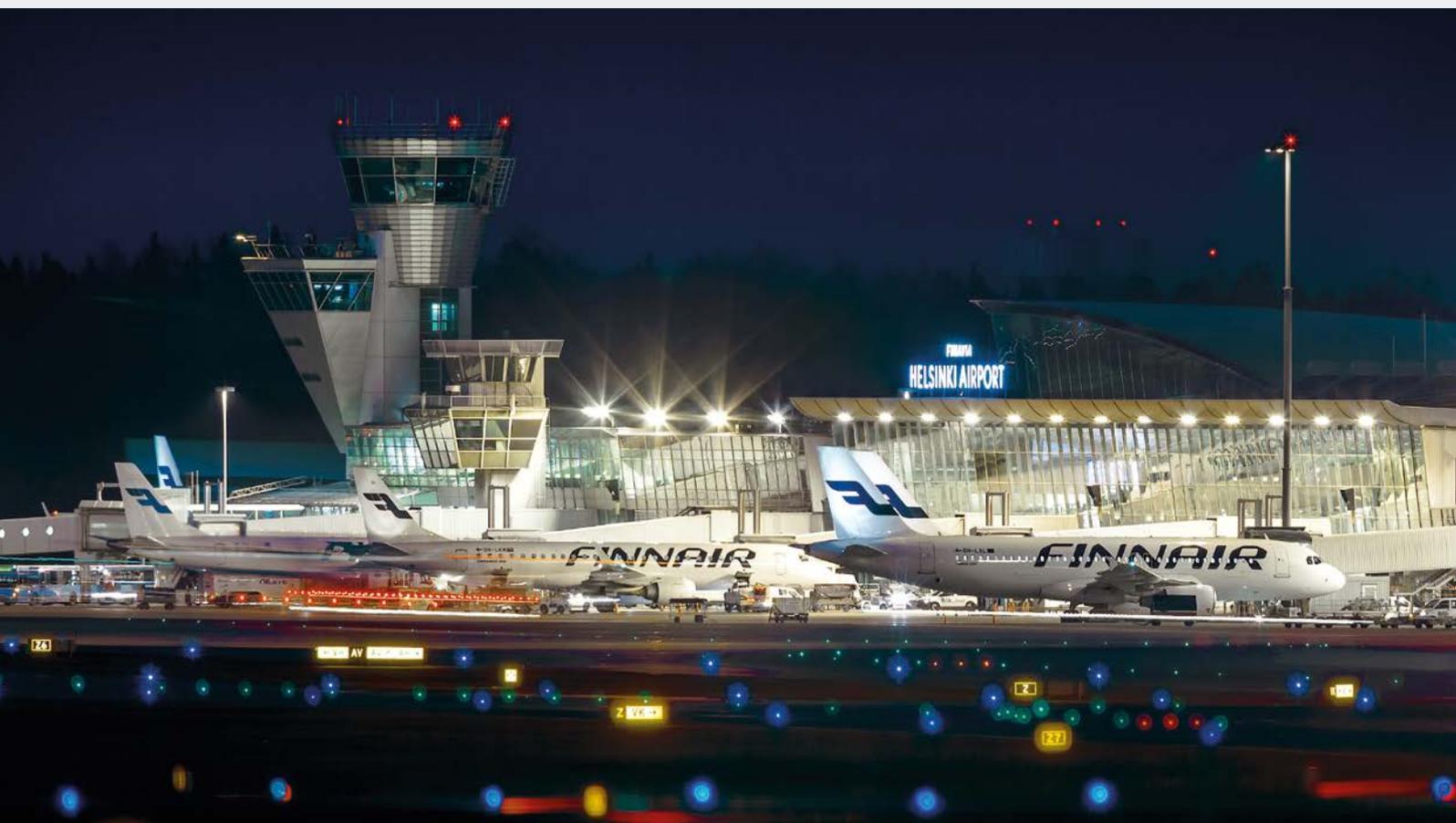


von Werner Fischbach

Wladimir Putins Überfall auf die Ukraine hat die westliche Welt in ein Dilemma gestürzt. Und die musste, wollte sie abends noch in den Spiegel blicken können, darauf reagieren. Da die NATO keinen Krieg mit Russland provozieren wollte, verfielen die westlichen Staatsmänner und

-frauen auf das mehr oder weniger bewährte, wenn auch umstrittene, Mittel der Sanktionen. Dummerweise stellte sich in einigen Bereichen wie dem der Luftfahrt heraus, dass nicht nur die Sanktionierten, sondern auch die Sanktionierer darunter zu leiden haben.

Hatte der Westen (und hier sind die EU und die NATO gemeint) die Okkupation der Krim im Jahr 2014 durch russische Truppen – wenn auch mit geballter Faust in der Hosentasche – noch hingenommen, so erforderte der Überfall auf die Ukraine doch ein etwas energischeres Vorgehen. Zumal die bei der Krim an den Tag gelegte Untätigkeit Putin ermuntern könnte, weitere ehemalige sozialistische Bruderländer wieder „nach Hause zu holen“. Zumal der russische Herrscher bekanntlich ein etwas verschrobenes Geschichtsbild Russlands und der Sowjetunion pflegt und offensichtlich letztere in vollem Umfang wiederherstellen möchte. Da konnten weder die NATO noch die EU untätig zuschauen. Dabei stellten sie sich die Frage, wie dies am besten zu bewerkstelligen wäre, ohne eine militärische Konfrontation mit Russland in Kauf zu nehmen. Also verfielen sie auf das altbewährte Mittel der Sanktionen.



Finnair ist von der Schließung des russischen Luftraums besonders betroffen. Foto: Finavia



Qatar Airways wird ihr Drehkreuz in Doha weiter ausbauen. Foto: sunnya343/Wikimedia CC by s.a. 3.0

Nun gibt es im Westen genügend Menschen, die darauf hinweisen, dass das Mittel der Sanktionen alles andere als „altbewährt“, sondern so gut wie wirkungslos sei. Betrachtet man jedoch den Bereich der Zivilluftfahrt, so muss man zugestehen, dass die Sanktionen durchaus Wirkung zeigen. Ganz besonders davon betroffen waren die russischen Fluggesellschaften, die westliche Länder nicht mehr anfliegen konnten und dadurch auf nicht ganz unbedeutende Einnahmen verzichten mussten. Denn dem Internetportal „airliners.de“ zufolge war der relativ kleine Markt zwischen Russland und der EU überwiegend in russischer Hand.

Doch die Sanktionen betrafen nicht nur die reinen Flugverbindungen zwischen der EU und Russland. Bekanntlich verlassen sich die russischen Fluggesellschaften in ihrer Mehrzahl auf Produkte aus dem Westen und ihre Flotten stammen überwiegend aus den Häusern Airbus und Boeing. Was zur Folge hatte, dass die russischen Airlines keine Ersatzteile mehr erhielten und sich irgendwie auf eine andere Art und Weise behelfen mussten. Zum Beispiel mit dem Umweg über Staaten, die sich den westlichen Sanktionen nicht angeschlossen haben. Doch auch

der Ausweg, vermehrt Flugzeuge aus russischer Produktion wie die MC-21 von Irkut oder die Suchoi Superjet (SSJ) 100 einzusetzen, ist nicht so einfach umzusetzen. Denn auch die kommen ohne westliche Technik nicht aus. Weshalb nun offensichtlich versucht wird, diese Flugzeuge ausschließlich mit russischer Technik herzustellen.

Bleibt noch anzumerken, dass natürlich auch die zivile Luftfahrt der Ukraine am Boden liegt und die ukrainischen Airlines versuchen, ihre Flugzeuge an andere zu verleasen. Was jedoch nicht auf die Sanktionen zurückzuführen ist, sondern auf den Umstand, dass sich russische Kampfflugzeuge am Himmel der Ukraine tummeln. Natürlich ohne vorher eine Freigabe der ukrainischen Flugsicherung einzuholen. Linienverkehr in einem Luftraum, der von russischen MiGs und Suchois beherrscht wird, durchzuführen, wäre deshalb einigermaßen absurd. Zumal die ukrainischen Streitkräfte zunehmend mit modernen Flugabwehrraketen ausgerüstet werden. Was eine weitere Gefahr für die zivile Luftfahrt hervorrufen könnte. Hin und wieder haben sie versehentlich auch mal die „falschen“ Ziele vom Himmel geholt. „Friendly Fire“ nennen dies die Militärs. Die Ukraine kann auf solche Kollateralschäden ganz gut verzichten.

Die Gewinner

Wie vorherzusehen war, kam die Antwort auf die verhängten Sanktionen prompt, indem Russland seine Flughäfen und seinen Luftraum für Fluggesellschaften jener Länder, die sich den Sanktionen angeschlossen haben, sperrte. Das dürfte Lufthansa und Co. nicht besonders wehtun, da sich der relativ kleine Markt zwischen der EU und Russland mehr oder weniger fest in russischer Hand befindet oder – genauer gesagt – befand. Die großen Gewinner dieser Sanktionen sind türkische Fluggesellschaften, da sich die Türkei den Sanktionen nicht angeschlossen hat. Turkish Airlines verdient sich dabei eine goldene Nase. Wobei nicht vergessen werden sollte, dass sich Staaten aus anderen Teilen der Welt den Sanktionen ebenfalls nicht angeschlossen haben und Fluggesellschaften dieser Länder auch weiterhin nach Russland verkehren.

Dummerweise machen sich die Sanktionen nicht nur bei russischen Fluggesellschaften bemerkbar, sondern auch bei Airlines der sanktionierenden Staaten. Denn nachdem Russland diesen nicht nur den Anflug auf russische Flughäfen, sondern auch den Durchflug durch den russischen Luftraum untersagt hat, wirkt sich dies negativ auf deren Geschäftsmodell aus. Zumindest was die Langstreckenverbindungen nach Südost- und Ostasien betrifft. Denn die Möglichkeit, den kürzesten Weg von Europa zu den Zielen in Fernost zu nehmen, ist durch die Sperrung des russischen Luftraums entfallen. Und dies hat dramatische Folgen. Weil der Zeitvorteil eines Nonstopflugs entfällt, die Flugzeiten durch die nun zu fliegenden Umwege verlängert werden, mehr vom teuren Kerosin verbraucht wird und die Flugdienstzeiten der Besatzungen entsprechend angepasst werden müssen.

Besonders betroffen ist dabei die Finnair. Die konnte von Helsinki aus ihren Fluggästen die schnellsten Verbindungen nach Fernost anbieten und hatte ihren Heimatflughafen gewissermaßen zu einem „Asien-Hub“ ausgebaut. Um diesen Nachteil auszugleichen, hat sich Finnair entschlossen, eine enge Kooperation mit Qatar Airways, die wie Finnair Mitglied in der „Oneworld“-Allianz ist, einzugehen. So wird Finnair Flüge von Helsinki, Stockholm und Kopenhagen nach Doha zum Qatar-Drehkreuz einrichten. Auch Emirates und Turkish Airlines wollen ihre Heimat-

flughäfen Dubai und Istanbul weiter ausbauen. Was für diese Fluggesellschaften keine großen Probleme darstellen dürfte, denn sie betreiben in Dubai und in Istanbul bereits gut funktionierende Drehkreuze und bieten schon heute entsprechende Verbindungen an – nicht nur nach Fernost, sondern auch nach Süd- und Südostasien, Australien, China und nach Afrika.

Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die Aktivitäten der Golf-Airlines sowie der Turkish Airlines nicht den vom Westen verhängten Sanktionen oder den Nachwirkungen der Corona-Pandemie geschuldet sind, sondern dass diese Airlines seit Langem eine aggressive Expansionsstrategie verfolgen. Denn Qatar Airways kaufte sich mit 9,9% bei der International Airlines Group IAG (British Airways und Iberia) ein; 2020 wurde der Anteil auf 25,1% erhöht. Für die weitere Expansion arbeitet Qatar Airways bevorzugt mit Partnern zusammen, die ebenfalls Mitglied bei „Oneworld“ sind. Dabei liegt auch der amerikanische Kontinent im Fokus der Fluggesellschaft. So haben die Qataris ein weitgehendes Codeshare-Abkommen mit American Airlines geschlossen und befördern deren Passagiere über Doha nach Afrika, Südostasien und Indien. Auch Emirates expandiert weiter und hat inzwischen mit dem „Star Alliance“-Mitglied United Airlines eine Kooperation geschlossen.

Und Lufthansa? Die sieht die Golf-Airlines in erster Linie als Konkurrenten an. Obwohl sie mit Turkish Airlines zusammen Mitglied der „Star Alliance“ ist und einen idealen Partner zur Seite hätte. Dennoch scheint der Kranich nicht bereit zu sein, auf seiner Website Flüge über Istanbul nach Russland anzubieten, obwohl die Türken weiterhin nach Russland verkehren. Eine auf „airliners.de“ veröffentlicht-



te Aufstellung zeigt die fünf wichtigsten Länder im Turkish Airlines-Flugplan. Danach liegt Deutschland mit 11,5 % auf dem ersten Platz, Russland mit 8,3 % auf dem zweiten.

Die Sperrung des russischen Luftraums hat also deutliche Veränderungen im internationalen Luftverkehr bewirkt. Dabei besteht die Gefahr, dass die Drehkreuze am Persischen Golf und in Istanbul für Destinationen

in Afrika und Fernost gestärkt werden und europäische Airports langfristig den Kürzeren ziehen werden. Und je länger der Krieg in der Ukraine dauert, umso stärker werden die Drehkreuze am Golf und in Istanbul an Bedeutung gewinnen. Den Passagieren dürfte es gleichgültig sein, ob sie den Flieger anstatt in Frankfurt, München, Paris oder London nun in Dubai, Doha oder Istanbul wechseln müssen.



American Airlines hat mit Qatar Airways eine enge Zusammenarbeit verabredet. Foto: Bianca Renz

Weniger fliegen und Schuld haben immer die anderen



von Werner Fischbach

Ohne Zweifel – die Abwicklung des Flugverkehrs in diesem Sommer war eine Katastrophe und war angetan, die Passagiere auf die Barrikaden zu treiben. Endlose Warteschlangen vor den Check-In-Schaltern, gestrichene Flüge und dazu die Aufforderung, man möchte doch bitte noch frü-

her am Flughafen erscheinen, als dies bisher üblich war. Natürlich erklärten die CEOs der Airlines und der Airports die besonderen Umstände, die zu diesem Chaos geführt haben – die Corona-Pandemie und der Krieg in der Ukraine. Was die Airlines und Airports zwang, sich eines Teils ihres Personals zu entledigen. Was natürlich, als der Luftverkehr wieder Schwung aufnahm, einen gravierenden Personalmangel hervorrief. Um den zu beheben, haben die Airlines und Airports diejenigen, die sie zuvor auf die Straße gesetzt haben, zum Wiedereinstieg geködert. Dabei haben Fluggesellschaften, die sich eigentlich eines guten Rufs erfreuen, Piloten und Kabinenpersonal rausgeworfen, um sie dann mit reduzierten Bezügen wieder einstellen zu wollen. Viele von denen haben ihrem früheren Arbeitgeber schlicht und einfach einen Korb gegeben.

Dass Airlines und Airports zu diesen beklagenswerten Zuständen selbst mit beigetragen haben, wird geflissentlich verschwiegen. Kein Wort darüber, dass sie in der Krise darangingen, fliegendes Personal und jenes am Boden abzubauen. Und nun waren sie überrascht, dass die Menschen gern in den Urlaub fliegen und dabei die Dienste der Fluggesellschaften in Anspruch nehmen wollten (hatten sie während der Corona-Krise nicht immer wieder betont, dass die Menschen reiselustig wären und auf die Aufhebung der damals erlassenen Restriktionen drängten?). Bei ihren Erklärungen haben die Arbeitgeber dann versucht, den Schwarzen Peter anderen zuzuschieben. Schuld sind immer die anderen. Wobei erwähnt werden muss, dass einige von ihnen zugestehen, beim Freisetzen ihres Personals etwas zu rigoros gehandelt zu haben. Und natürlich gibt es Umstände, für die die Fluggesellschaften und Flughäfen nicht verantwortlich

gemacht werden können. Für Streiks zum Beispiel. Obwohl sie sich natürlich fragen könnten, ob sie diese nicht provoziert haben. Oder dass wegen der Einführung eines neuen Systems beim französischen ACC in Reims ein Teil des Luftverkehrs durch den deutschen Luftraum geführt wurde und es so zu Kapazitätsengpässen kam. Dennoch konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das Wort „Verantwortung“ in den Chefetagen der Luftfahrtindustrie ein Fremdwort sein könnte (es sei denn, es geht um die Dividende der Aktionäre).

Ein Vorschlag aus Frankreich

Einen Vorschlag, wie der Luftverkehr in den Griff zu bekommen wäre, hat, so berichtet das Luftfahrtnachrichtenportal „Aerotelegraph“, der Chef der Unternehmensgrup-



pe Aéroports de Paris, Augustin de Romanet, gegenüber dem Fernsehsender „France Info“ gemacht. Dabei sollte man dessen Aussagen durchaus ernst nehmen. Denn Aéroports de Paris (ADP) betreibt neben den Pariser Flughäfen Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget mehr als 20 Flughäfen weltweit. Darunter befinden sich Airports wie die von Lüttich, Delhi oder Amman.

Der ADP-Chef forderte eine vernünftige Nutzung des Flugzeugs. Und es liege in der Verantwortung derjenigen, „die sich für den Zug statt für das Flugzeug entscheiden können, diese Wahl zu treffen“. Und so führte er weiter aus, könne man auf die eine oder andere Reise verzichten, was auch für Beschäftigte der Luftfahrtbranche gelte. Was natürlich Wasser auf die Mühlen der Umweltschützer ist.

Muss es denn sein, über das Wochenende mal eben nach Mallorca oder zum Weihnachtseinkauf nach New York zu fliegen? Das fragen sich zumindest Menschen, die sich um die Umwelt sorgen.

Natürlich weiß de Romanet, dass der Beitrag des Luftverkehrs zur Erderwärmung äußerst gering ist. Doch dies darf kein Hinderungsgrund sein, einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu leisten. Wobei auf der anderen Seite die Frage gestellt werden muss, ob de Romanets Vorschlag nicht eine besonders intelligente (einige würden sagen, eine besonders perfide) Art des Schwarzen-Peter-Spiels ist. Schuld haben dabei eben auch die anderen. Nur, dass es dieses Mal die Passagiere sind.



Flugzeuge vernünftiger zu nutzen, fordert der Chef von Aéroports de Paris. Foto: Shutterstock

UT(C) – Universal Time (Coordinated)

Autor: Bernd Büdenbender

Jeder von uns in der Flugsicherung arbeitet damit: der Weltzeit. Im täglichen Sprachgebrauch auch „UTC“ genannt. Eine Zeitangabe, die losgelöst von Sommer- und Winterzeiten sowie Aufenthaltsort verwendet wird.

Die meisten von uns verwenden den Begriff, ohne groß darüber nachzudenken. Hinter diesen drei lapidaren Buchstaben verbergen sich allerdings einige interessante Aspekte, die dieser Artikel einmal kurz an die Oberfläche spülen möchte, für die, die vielleicht mehr darüber wissen wollen.

„Coordinated“ hat natürlich nichts mit „Koordinate“ zu tun, da diese Zeitangabe ja ortsunabhängig ist. Aber was bedeutet dann das „C“?

Die grundsätzliche Bezeichnung der Weltzeit ist zunächst einmal „UT“ (Universal Time). Hier gibt es dann noch folgende Untervarianten:

- **UTo**: direkt aus Beobachtungen abgeleitete mittlere Ortszeit des Nullmeridians
- **UT1R**: korrigiert um Einflüsse der Polschwankungen (Perioden über 35 Tage)
- **UT1**: korrigiert um Einflüsse der Polschwankungen (Perioden über 7 Tage)
- **UT1D**: korrigiert um Einflüsse der Polschwankungen (Perioden über 12 Stunden)
- **UT2**: Hier wurde außerdem die mittlere jährliche Schwankung der Erdrotation abgezogen.

Wie man sieht, scheint es sich um Zeitmessungen zu handeln, die variabel sind. Das heißt, dass die Zeitintervalle nicht konstant sind. Grob gesagt, dauern die einzelnen Sekunden hier nie genau gleich lang, sondern sind immer unterschiedlich.

Dies ist für viele technische Anwendungsfälle natürlich nicht akzeptabel. Daher wurde die UTC definiert, bei der die Sekunden gleich lang dauern, also gewissermaßen „koordiniert“ wurden.

Am 1. Januar 1972 wurde die UTC in ihrer aktuellen Ausprägung eingeführt. Sie löste damit die GMT (Greenwich Mean Time) als global gültigen Zeitstandard ab. Der GMT war diese Rolle bei der *Washington Meridian Conference* im Jahr 1884 zugeschrieben worden.

Anders als UTC war die damalige GMT aber eine Sonnenzeit und basierte ausschließlich auf der Messung der Erdrotation – genauer: auf der mittleren Ortszeit am Nullmeridian, der den Londoner Stadtteil Greenwich quert.

Die Erde dreht sich jedoch nicht gleichmäßig schnell, die tatsächliche Länge eines Erdtages schwankt – und die GMT war deswegen kein besonders genauer Zeitstandard.

Mit der Erfindung der Caesium-Atomuhr stand seit 1955 eine weitaus präzisere Methode der Zeitmessung zur Verfügung. Die moderne UTC macht sich die Genauigkeit der Atomuhren zunutze, wird aber regelmäßig mit der Erdrotation abgestimmt.

Die Ortszeiten in Zeitzonen weltweit basieren auf der koordinierten Weltzeit (UTC). Diese wird durch zwei Komponenten bestimmt:

1. Die Internationale **Atomzeit (TAI)** – ein sehr genauer Zeitstandard, der mithilfe von über 400 Atomuhren berechnet wird.
2. Die **Universal Time (UT1)** – eine Sonnenzeit, die anhand der tatsächlichen Erdrotation bestimmt wird.

Nun dreht sich die Erde nicht immer gleich schnell. Deswegen schwankt auch die tatsächliche Länge jedes Tages um einige Millisekunden. Die Geschwindigkeit der Erdrotation – und damit die UT1 – variiert von Tag zu Tag. Würden wir die tatsächliche Tageslänge als einzigen Ausgangspunkt unserer Zeitmessung nehmen, wäre dadurch zum Beispiel auch die Länge einer Sekunde keine konstante Zeiteinheit mehr. Diese kann mithilfe von Atomuhren (TAI) viel exakter bestimmt werden.

Im Durchschnitt ist die Erdrotation in den vergangenen Jahrzehnten stetig langsamer geworden, obwohl sie zuletzt wieder Fahrt aufgenommen hat. Derweil bleiben



Atomuhren über Jahrtausende nahezu konstant. Über die Zeit hinkt die UT1 der TAI deswegen immer mehr hinterher.

Um sicherzustellen, dass unsere Uhren die tatsächliche Tageslänge möglichst exakt widerspiegeln – dass also der Unterschied zwischen UT1 und UTC nicht zu groß wird, wird ab und zu eine Sekunde zur UTC hinzugefügt.

Schaltsekunden orientieren sich an der Rotationsgeschwindigkeit der Erde. Da diese schwankt, werden auch Schaltsekunden in unregelmäßigen Abständen eingefügt.

Der Internationale Dienst für Erdrotation und Referenzsysteme (IERS) beaufsichtigt die Erdrotation und vergleicht diese mit der Internationalen Atomzeit. Sobald Vorhersagen ergeben, dass sich die Zeitverschiebung zwischen UTC und UT1 in den kommenden Monaten an 0,9 Sekunden annähert, wird eine Schaltsekunde angeordnet.

Der IERS hat wegen der aktuellen Geschwindigkeitsschwankungen bei der Erdrotation entschieden, dass im Juni 2022 keine Schaltsekunde eingefügt wurde. Der

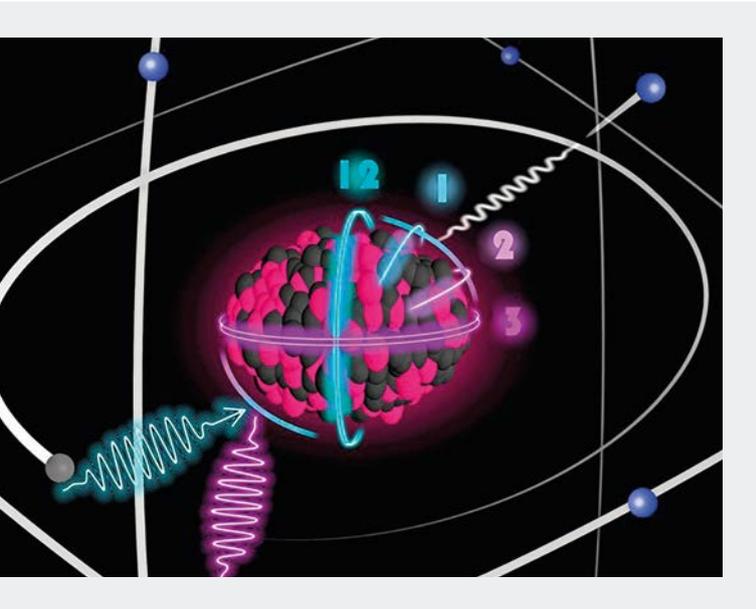
nächstmögliche Termin ist der 31. Dezember 2022. Da sich die Erde aber zuletzt wieder schneller gedreht hat, geht man jedoch nicht davon aus, dass in absehbarer Zeit eine Schaltsekunde eingefügt wird. Die letzte Schaltsekunde wurde am 31. Dezember 2016 um 23:59:60 Uhr UTC (1. Januar 2017 um 00:59:60 Uhr MEZ) eingefügt.

Schaltsekunden werden normalerweise am Ende des letzten Tages im Juni oder Dezember eingefügt. In diesen Fällen tickt die UTC von 23:59:59 auf 23:59:60, bevor sie auf 00:00:00 umspringt. Die letzte Minute des jeweiligen Monats dauert dann 61 statt 60 Sekunden.

Seit 1972 wurden insgesamt 27 Schaltsekunden eingefügt. Die Erde hat also im Vergleich zur Atomzeit seitdem 27 Sekunden „verloren“.

Da TAI und UTC bereits bei Einführung der Schaltsekunden zehn Sekunden auseinanderlagen, beträgt die aktuelle Diskrepanz 37 Sekunden.

Da sich die Erdrotation in der Vergangenheit im Durchschnitt verlangsamt hat, waren alle bisherigen Schaltsekunden positiv. Das bedeutet, dass eine Sekunde *addiert*



wurde. Unsere Uhren wurden also sozusagen eine Sekunde lang angehalten.

In der Theorie gibt es jedoch auch negative Schaltsekunden, bei denen eine Sekunde *subtrahiert* wird und unsere Uhren diese Zeitspanne überspringen.

Angesichts der Beschleunigung der Erddrotation in den vergangenen Monaten könnte es durchaus sein, dass wir demnächst unsere erste negative Schaltsekunde erleben.

Revolution der Zeitrechnung

Schaltsekunden werden also zur Koordinierten Weltzeit (UTC) hinzugefügt, um unsere Uhren der Erddrotation und somit der tatsächlichen Tageslänge anzupassen.

Einige Wissenschaftler setzen sich jedoch für eine Abschaffung von Schaltsekunden ein. Auch wenn nur die wenigsten Menschen es merken würden, käme dies einer Revolution unserer Zeitrechnung gleich.

Ausgelöst von einer Umfrage vom IERS über die Koordinierte Weltzeit (UTC) im Jahr 1999 begann in einschlägigen Kreisen eine Diskussion über die Frage: Sollten wir unsere Uhren auch weiterhin durch Schaltsekunden an die immer langsamere Erddrotation angleichen, oder soll-

ten wir uns ausschließlich nach Atomuhren richten und Schaltsekunden abschaffen?

Schaltsekunden: Pro und Contra

Wissenschaftler führen z. B. folgende Argumente gegen Schaltsekunden an (Auswahl):

- Schaltsekunden können bei Computersystemen Probleme bereiten, die eng mit der UTC synchronisiert sind.
- Schaltsekunden sind eine selten auftretende Abweichung, was zu Problemen bei sicherheitsrelevanten Echtzeit-Systemen führen kann (z. B. Systeme der Flugsicherung, die ausschließlich auf satellitengestützter Navigation basieren).
- Die durch den Zeitstandard UT1 ausgedrückte Sonnenzeit, die die tatsächliche Länge eines Erdentages auf Tausendstelsekunden genau widerspiegelt, ist für die meisten Menschen irrelevant. Für den alltäglichen Gebrauch reicht eine Zeitmessung durch Atomuhren aus.

Argumente für Schaltsekunden sind (Auswahl):

- Bis jetzt gab es keine glaubwürdigen Berichte über tatsächliche von Schaltsekunden verursachte Probleme.
- Die Anpassung einiger Computersysteme wäre im Falle einer Abschaffung von Schaltsekunden sehr kostspielig (z. B. auf Satelliten ausgerichtete Antennen).
- Computersysteme können vor entsprechenden Fehlern bewahrt werden, indem man sie nicht an UTC, sondern an die Internationale Atomzeit koppelt.
- Desktop-Computer und Netzwerk-Server können problemlos mit Schaltsekunden umgehen.
- Die Menschheit definiert Zeit schon seit über 5.000 Jahren anhand der Erddrotation – diese Tradition sollte nicht den unbegründeten Bedenken weniger Flugsicherungsexperten geopfert werden.
- Ohne Schaltsekunden wären Sonnenuhren obsolet.

Keine Einigung in Sicht

Die verantwortlichen Wissenschaftler konnten sich aber bisher nicht auf eine Lösung einigen.

- 2003: Auf der Konferenz „ITU-R SRG 7A Colloquium on The UTC Timescale“ in Turin wird die Abschaffung der Schaltsekunden und damit die Loslösung unserer Uhrzeit von der Erdrotation und der tatsächlichen Länge eines Tages vorgeschlagen. Eine Entscheidung wird nicht gefällt.
- 2005: US-amerikanische Wissenschaftler schlagen vor, Schaltsekunden durch Schaltstunden zu ersetzen. Der Vorschlag wird verworfen.
- 2012: Delegierte der Weltfunkkonferenz in Genf vertagen die Entscheidung auf 2015.
- 2015: Dasselbe Gremium verschiebt die Entscheidung nochmals – diesmal auf das Jahr 2023.

Zum Abschluss noch etwas Partywissen:

Die Koordinierte Weltzeit (UTC) ist keine Zeitzone, sondern ein **Zeitstandard** für die Berechnung von Ortszeiten in Zeitzonen weltweit. Die Angabe „Zeitzone UTC +2“ für die Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) ist also formal nicht korrekt.

GMT (Greenwich Mean Time) ist seit der offiziellen Einführung der UTC nur noch eine gewöhnliche Zeitzone und keine weltweite Referenzgröße mehr. Die heutige GMT orientiert sich nicht mehr am Sonnenlauf, sondern an der UTC. Da die GMT eine UTC-Zeitverschiebung (sog. UTC-Offset) von ± 0 Stunden hat, ist die Uhrzeit dort genau gleich UTC.

In Europa wird die GMT offiziell im Winterhalbjahr in Großbritannien und Irland sowie ganzjährig in Island befolgt. In Portugal gilt zwar dieselbe Zeit, jedoch unter dem Namen WEZ (Westeuropäische Zeit). Mehrere Länder in Westafrika befolgen ebenfalls ganzjährig GMT, darunter Ghana, Mali und Mauretanien.

In Großbritannien werden die Uhren im Sommer um eine Stunde auf BST (British Summer Time) vorgestellt, in Irland auf IST (Irish Standard Time).

Zeitunterschiede zwischen UTC, UT1 und TAI

- **TAI – UT1:** Die Diskrepanz schwankt täglich, beträgt momentan jedoch etwa *37 Sekunden*.
- **TAI – UTC:** Der Zeitunterschied zwischen TAI und UTC beträgt immer eine bestimmte Anzahl von ganzen Sekunden, da immer ganze Schaltsekunden eingefügt werden. Momentan beträgt die Abweichung *exakt 37 Sekunden*.
- **UTC – UT1:** Die UTC ist *nie mehr als 0,9 Sekunden* von der UT1 entfernt. Die tatsächliche Abweichung schwankt täglich.

Auch wenn diese Details für unseren Alltag nahezu unbedeutend sind, sind sie es in der Technik keineswegs. Wie immer verbergen sich hinter vermeintlich einfachen Sachverhalten weitere Türen zu neuen Wissenswelten.



In eigener Sache ...

... erneut sind sechs Ausgaben fertiggestellt, und das Jahr 2022 neigt sich. Die Zeitschrift „der flugleiter“ ist eine Zeitung von Mitgliedern der GdF für Mitglieder der GdF und hat darüber hinaus durch sehr viele fachbezogene Beiträge einen sehr hohen Status in der allgemeinen Medienlandschaft erreicht. Ich möchte mich persönlich bei allen Redaktionsmitgliedern, dem Vorstand, den Bereichsvorständen und auch allen Unterstützern für die bisherige ehrenamtliche Arbeit bedanken. Wer Lust hat, dem Redaktionsteam beizutreten, darf sich gern unter redaktion@gdf.de melden und mit mir ein mögliches Betätigungsfeld absprechen. Geplant ist, das Redaktionsteam mit hoffentlich jungen Kolleginnen und Kollegen zu verstärken, um künftig auch weiterhin mit aktuellen Themen aufzuwarten.

Auch in diesem Jahr und in dieser Ausgabe möchten wir das Jahr mit einem kleinen Quiz und der Möglichkeit, einen **Kalender der Stiftung Mayday** zu gewinnen, beenden.

Wer die nachfolgende Frage beantwortet und etwas Glück hat, kann Anfang des Jahres einen wunderbaren Kalender sein Eigen nennen.

Die Frage lautet:

Wie heißt/laute der Titel des Buches von Judith Spörl?

Die Antwort senden Sie bitte **bis zum 30.12.2022 an:**
[**redaktion@gdf.de**](mailto:redaktion@gdf.de)

Viel Glück! 🍀



2023



Kalender der Stiftung Mayday.



Kalender der Stiftung Mayday

Mittlerweile schon fast zur Tradition geworden, verlosen wir alljährlich einige Kalender der Stiftung Mayday. Die Kalender zeichnen sich durch eine wunderbare Wiedergabe des Luftverkehrs aus, und alle Bereiche der Luftfahrt sind durch sehr farbenfrohe Bilder sehr schön in Szene gesetzt worden.

Wer nicht unter den glücklichen Gewinnern der Verlosung ist, kann und darf diesen Kalender direkt über die Stiftung Mayday beziehen.

Die Stiftung Mayday wurde im Jahr 1994 von Piloten ins Leben gerufen, um in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige zu unterstützen. Das geschieht materiell und ideell, unabhängig von der Nationalität der Betroffenen, von Schuldfragen oder versicherungsrechtlichen Klärungen. Ziel ist die Hilfe zur Selbsthilfe.

In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der internationalen Luftfahrt: Mayday. Wer immer diesen Notruf aussendet, kann auf rasche Hilfe hoffen.

Die Stiftung hilft Fluglizenzinhabern aller Luftfahrtbereiche und deren Angehörigen mit individuellen, strukturierten Hilfsangeboten im Rahmen ihres Peer Support Programms. Unterstützung nach Unfällen und kritischen Vorfällen bietet sie als CISM (Critical Incident Stress Management) auch allen weiteren aktiven Flugbesatzungsmitgliedern an.

Das Hilfswerk finanziert sich aus Spenden und Erträgen aus dem Stiftungsvermögen. Da es als mildtätig anerkannt ist, sind alle Zuwendungen steuerlich absetzbar. Vorstand und Mitarbeiter sind ehrenamtlich tätig.

Schirmherr ist Dr. Thomas Enders, ehem. CEO von Airbus.

Hugenottenallee 171 A · 63263 Neu-Isenburg · Deutschland
E-Mail: info@Stiftung-Mayday.de
Internet: www.Stiftung-Mayday.de

Spendenkonto: Frankfurter Sparkasse
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40
SWIFT-BIC.: HELADEF4440

BÜCHER

Buchvorstellungen

von Hans-Joachim Krüger



Andreas Spaeth

Unvergessen – legendäre deutsche Airlines

Klingende Namen wie Atlantis, Bavaria, Germania, Air Berlin, Hapag Lloyd Flug, LTU oder Deutsche BA: Sie alle waren Pioniere der deutschen Nachkriegsluftfahrt. Doch schon lange heben sie nicht mehr ab. Dennoch sind sie bei ehemaligen Mitarbeitern und Passagieren oft in bester Erinnerung.

Mit viel zeitgenössischem Bildmaterial lässt dieser Prachtband alte Zeiten wieder aufleben und bringt den damaligen Zeitgeist zurück. Ein bisher ungeschriebenes Werk zur deutschen Passagierluftfahrt, das die Leser mit Fotos von Airline-Bemalungen, Kabinen und Uniformen sowie Flughafenszenen auf eine faszinierende Zeitreise mitnimmt.

ISBN: 978-3-613-04501-9

192 Seiten, 220 Bilder, Preis: 32,00 Euro,
Motorbuch Verlag

Frank W. Fischer

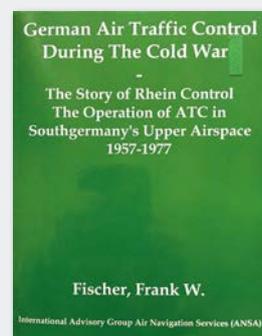
German Air Traffic Control During the Cold War:

The Operation of ATC in Southgermany's Upper Airspace 1957 – 1977

Eine vielseitige Dokumentation über die Geschichte der Flugsicherungszentrale RHEIN UAC. Die Dokumentation entstand aus Anlass des 50-jährigen Bestehens von Rhein Control im Jahre 2007. Es gibt inzwischen auch eine komplette Version dieses Bands in Deutsch, ebenfalls über Amazon beziehbar (ISBN 979-8-59939-847-9). Originale in Farbdruck sind u. a. zu finden bei DFS, DLR, TIB, SLUB, BSB, DNB IFZ und Eurocontrol. Leseproben findet man über das Internetportal www.atc-ansa.org – und dort unter „Publikationen“ über den Link „flugsicherungsgeschichte.de“.

ISBN: 978-1-536-99439-01

552 Seiten,
Verlag der International
Advisory Group Air
Navigation Services (ANSA)



BÜCHER

EIN BILDERBUCH, DAS KINDER MIT AUF EINE ABENTEUERLICHE WELTREISE NIMMT, DENN...



AUCH BEIM LESEN WACHSEN FLÜGEL

ein BUCH, DAS HILFT



DER ERLÖS AUS DEM BUCHVERKAUF GEHT ZU 100% AN DIE STIFTUNG FLY & HELP

DIE STIFTUNG UNTERSTÜTZT WELTWEIT DEN BAU VON SCHULEN, DENN:

LESEN & BILDUNG IST DER ANFANG VON ALLEM

AUS!



ELFENBEINKÜSTE: BOUAKÉ, 2022
MEHR INFORMATIONEN
WWW.FLY-AND-HELP.DE

WIRD

Judith Spörl

Immer dem Propeller nach

www.jubooks.de

Ob Segelflugzeug-, Propellerflugzeug-, Hubschrauber- oder Zeppelinpilot – im Grunde sprechen wir doch weltweit auf allen Flugplätzen die gleiche Sprache. Autorin und Salzburger Fluglotsin Judith Spörl hat diesen Aviation Spirit in ein Kinderbuch gepackt.

Im Bilderbuch „Immer dem Propeller nach“ starten das Flugzeug Propinella und Hubschrauber Hubi Hubert eine Reise um die Welt und erleben ihr größtes Abenteuer. Ohne Propinella wäre Hubi ja nie losgeflogen. Und schnell wird klar: Ohne Hubi würde Propinella auch nie ankommen! Oder wieder nach Hause finden.

Ihre Stärke: Sie schließen überall auf der Welt Freundschaften. Und ihr Vertrauen wird belohnt. Sie erhalten Hilfe in der Not, wenn es mal klemmt, denn Probleme sind bei einer solchen Reise natürlich vorprogrammiert.

Ein Abenteuerbuch über Freundschaft und Vertrauen und darüber, Verantwortung zu übernehmen.



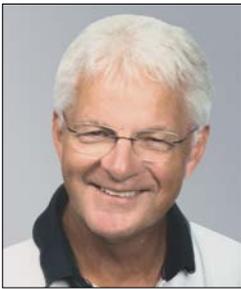
NACH EINER WAHREN REISE

„Immer dem Propeller nach“ ist ein Buch, das hilft! Mit dem Erlös aus dem Verkauf des Buches unterstützt die Autorin zu 100 Prozent die Stiftung FLY & HELP, die weltweit Schulen baut. Denn Lesen und Bildung sind der Anfang für alles! Ganz nach ihrem Motto: Auch beim Lesen wachsen Flügel.

ISBN: 978-3-9825073-0-9

Bilderbuch ab 4 Jahre, 48 Seiten, Preis: 18,90 Euro

Never-ending Story Flughafen Hahn



von Hans-Joachim Krüger

Ganz aus den Schlagzeilen ist der Flughafen Hahn im Hunsrück nie gerückt, und leider waren die verbliebenen Schlagzeilen in den vergangenen Monaten und auch Jahren nie wirklich positiv. Jetzt schreckt schon wieder eine Horrormeldung die Mitarbeiter des rheinland-pfälzischen Airports

auf. Der erst kürzlich gefundene Investor hat eine Zahlungsfrist verstreichen lassen, und es sind keine Anzeichen erkennbar, dass die Zahlung in naher Zukunft nachgeholt wird.

Im Jahre 2017 verkaufte das Land Rheinland-Pfalz seine nicht unerheblichen Anteile am Flughafen an die chinesische Handelsgruppe HNA, die zwar große Pläne vorstellte, aber diese recht bald beerdigen musste. Ein Insolvenzverfahren des chinesischen Handelsgiganten war die Folge. Als Nachfolge- und Übernahmekandidat erschien dann wiederum eine Investorengruppe mit dem Namen Swift Conjoy GmbH auf der Vergabebühne und erhielt vor noch nicht allzu langer Zeit den Zuschlag. Die erste Zahlung wurde somit fällig, ist dann aber ausgeblieben. Die Verantwortlichen der Investorengruppe halten sich auffällig im Hintergrund und lassen über 400 Mitarbeiter in ohnehin schon sehr rauen Zeiten „im Regen stehen“.

Zwar beteuert die Geschäftsführung des Flughafens, der Flugbetrieb sei nach wie vor gesichert, doch wenn das Geld ausbleibt oder Fluggesellschaften abspringen und keine größeren Planungen für die Zukunft vorlegen, kann sich die Zuversicht schnell ins Gegenteil verkehren.

Der Flughafen Hahn hat sicherlich das große Standbein des Frachtverkehrs sowie die Möglichkeit und große Gelegenheit, keine Nachtflugbeschränkung zu besitzen. Schon allein diese Tatsache dürfte den Flughafen für mögliche Investoren interessant machen; auch die irische Fluggesellschaft Ryanair ist ein kleines Ass im Ärmel der Flughafenverwaltung – wobei gerade diese Fluggesell-



Der Flughafen Hahn in seiner ganzen Vielfalt. Foto: Rainer Bexten

schaft auch durch ihre ständig wechselnden Aktivitäten und Engagements bekannt ist.

Die nahe Zukunft wird zeigen, wie sich der Flughafen Hahn und das Land Rheinland-Pfalz aufstellen und wel-



che Wege gefunden werden, um den Flughafen endlich von „Turbulenzen“ zu befreien. Da auch die GdF dort mit Mitgliedern vertreten ist, ist eine baldige und dauerhafte Lösung sehr wünschenswert.

100 Jahre Wal

Nein, hier soll es nicht um die Giganten der Meere, um die größten Säugetiere des Meeres, gehen, sondern um einen fliegenden Wal. Um das Dornier-Flugboot „Wal“, das wohl als das erfolgreichste Flugboot seiner Zeit bezeichnet werden kann.

Wie die anderen deutschen Flugzeugkonstrukteure hatte auch Claude Dornier zu Beginn der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts ein Problem. Denn nach dem verlorenen Weltkrieg war es den Deutschen verboten, Flugzeuge zu konstruieren. Woran diese sich nicht hielten und ihre Konstruktionsstätten einfach ins benachbarte Ausland verlegten. Dabei war es ausgerechnet ein italienischer Offizier der alliierten Kontrollkommission, der Claude Dornier darauf hinwies, dass sich bei Marino de Pisa, an der Mündung des Arnos in das Mittelmeer, ein stillgelegtes Werftgelände befände und geradezu darauf warte, wachgeküsst zu werden. Da Dornier sich zu dieser Zeit mit einer verbesserten Version des Flugboots „Wal“ (die eigentliche Bezeichnung lautete „DoJ“) befasste, suchte er ein geeignetes Gelände, um dieses zu bauen und zu erproben. Nachdem er mit einem Mitarbeiter (für unsere feministisch angehauchten Leserinnen – es war tatsächlich ein Mann) das Werftgelände inspiziert hatte, kaufte er es kurzerhand und verlegte die Entwicklung und den Bau des „Wals“ an die ligurische Riviera. Das Werk erhielt den Namen „Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A.“. Durch die Vermittlung eines spanischen Geschäftsmanns konnte Dornier mit dem spanischen Luftfahrtministerium in Kontakt treten und stellte dort seinen „Wal“ vor. Lediglich aufgrund der Konstruktionspläne bestellten die Spanier 1922 sechs Flugboote. Dadurch war nicht nur die Existenz des Werks in Italien gesichert, vielmehr wurde damit auch die Grundlage für eine erfolgreiche Flugzeugfirma geschaffen. „Der Wal hat Dornier gemacht“, sollte Claude Dornier später einmal sagen.

Nachdem Claude Dornier am 6. November 1922 die Nachricht erhalten hatte, der erste „Wal“ wäre nun startbereit, reiste er unverzüglich nach Italien. Dort wurde er von seinem Werkspiloten und ehemaligen Marineflieger, Ulrich Niemeyer, über den letzten Stand der Dinge unterrichtet. Danach wurde das Flugboot ins Wasser geschoben und Niemeyer startete zum Jungfernflug des „Wals“. Den er denn auch erfolgreich beendete.

Das Flugzeug war eine Sensation. Denn Dornier war von der damaligen Tradition, Flugzeuge mit den üblichen Materialien wie Holz, Stahlrohren und Stoff zu bauen, abgewichen und hatte mit dem „Wal“ ein Ganzmetallflugzeug konstruiert. Ein Vorgang, den man neudeutsch als „Game Changer“ zu bezeichnen pflegt. Allerdings sollte nicht unterschlagen werden, dass auch Hugo Junkers die Zukunft der Luftfahrt in Ganzmetallflugzeugen sah und gegenüber Dornier sogar die Nase vorn hatte.

Die Geschichte des „Wals“ hier zu erzählen, würde sicherlich den Umfang des Artikels sprengen. Erwähnt werden



sollte jedoch, dass der Polarforscher Roald Amundsen mit zwei „Walen“ von Spitzbergen zum Nordpol flog. Eines davon wurde bei einer Notlandung beschädigt und musste zurückgelassen werden. Das andere kam später zur Deutschen Verkehrsfliegerschule, und Wolfgang von Gronau flog damit im August 1930 über die Nordroute nach New York. 1932 umrundete von Gronau mit einem „Wal“ die Welt. Und die Deutsche Luft Hansa setzte den „Wal“ auf ihren Katapultschiffen über dem Nordatlantik ein.

Der „Wal“ war also ein erfolgreiches und robustes Flugzeug, das in nahezu allen Teilen der Welt zum Einsatz

gekommen war. Und so ist nicht weiter verwunderlich, dass das Friedrichshafener Dorniermuseum, das einen Nachbau des „Wals“ zeigt, den Erstflug dieses Flugboots vor 100 Jahren zum Anlass nimmt, an das legendäre Flugboot zu erinnern. Und es sollte nicht nur eine kleine Erinnerungsfeier sein. Vielmehr wird auch mit einer Ausstellung, die am 11. November eröffnet wurde, an den „Wal“ und natürlich auch an das Lebenswerk Claude Dorniers erinnert. Die Ausstellung trägt übrigens den Titel „Game Changer“.

WeFis



Mit dem „Grönlandwal“ hat Wolfgang von Gronau einmal die Welt umrundet. Die Stationen des Fluges wurden auf den Rumpf gepinselt.
Foto: Airbus Corporate Heritage

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Am 15. September hat die isländische Verkehrsbehörde mit Eurocontrol ein Beitrittsabkommen unterzeichnet. Danach wird Island ab dem 1. Januar 2025 Vollmitglied der europäischen Flugsicherungsagentur werden.

oo00oo

Nachdem bereits Flybe den Doncaster-Sheffield-Airport aus ihrem Flugplan gestrichen hat, hat sich nun auch Wizz Air von dem mittellenglischen Flughafen zurückgezogen, sodass mit dem britischen Ableger der TUIfly nur noch ein Kunde übrig bleibt. Doch da damit kein Geld zu verdienen ist, hat der Flughafen seinen Betrieb am 31. Oktober eingestellt.

oo00oo

Obwohl die EU bereits 2014 aufgrund der Okkupation der Krim durch Russland Sanktionen erlassen hat, nach denen sich europäische Firmen nicht an russischen Firmen beteiligen oder Gemeinschaftsunternehmen gründen dürfen, schien dies dem Internetportal „aero.de“ zufolge die Lufthansa nicht zu interessieren. Erst nachdem das ZDF-Politmagazin „Frontal“ und der ukrainische Außenminister das Thema aufgegriffen hatten, entschloss sich die Kranich-Airline, sich von ihrer Beteiligung am russischen Airline-Caterer „Aeromar“ zu trennen.

oo00oo

Um Waldbrände in Europa besser bekämpfen zu können, möchte die EU-Kommission die dafür vorgesehenen Mittel um 170 Millionen Euro aufstocken. Dafür sollen 22 Flugzeuge und vier Hubschrauber beschafft werden.

oo00oo

Killnet, eine Gruppe Putin-freundlicher Hacker, ist nun auch in den USA tätig geworden und hat Anfang Oktober die Webseiten von 14 amerikanischen Flughäfen, darunter auch die des Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport, lahmgelegt. Allerdings sollen diese Angriffe keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb gehabt haben.

oo00oo



Angesichts der Zunahme von Waldbränden sind die Deutsche Aircraft (DA) und die ACIA Aero Leasing mit einem Memorandum of Understanding übereingekommen, die als Weiterentwicklung der D328 konzipierte D328eco auch in einer Feuerlöschvariante auf den Markt zu bringen. Die Zulassung der Passagiervariante der D328eco ist für die zweite Hälfte des Jahres 2026 geplant.

oo00oo

Der Flughafen Berlin ist Ryanair schlicht und einfach zu teuer, weshalb die Iren ihren Flugplan am deutschen Hauptstadtflughafen reduzieren und 19 Strecken streichen werden. Nach easyJet ist Ryanair die zweite „Low-Cost-Airline“, die ihre Aktivitäten in Berlin zurückfährt.

oo00oo

Nachdem die Mehrheit der Mitglieder des ICAO Council Russland eklatante Rechtsbrüche im Luftverkehrssystem vorgeworfen hat, wurde das Land aus dem exklusiven „Part 1“-Zirkel des Council ausgeschlossen. Die EU-Kommission hatte auf diesen in der Geschichte der ICAO einmaligen Beschluss hingewirkt.

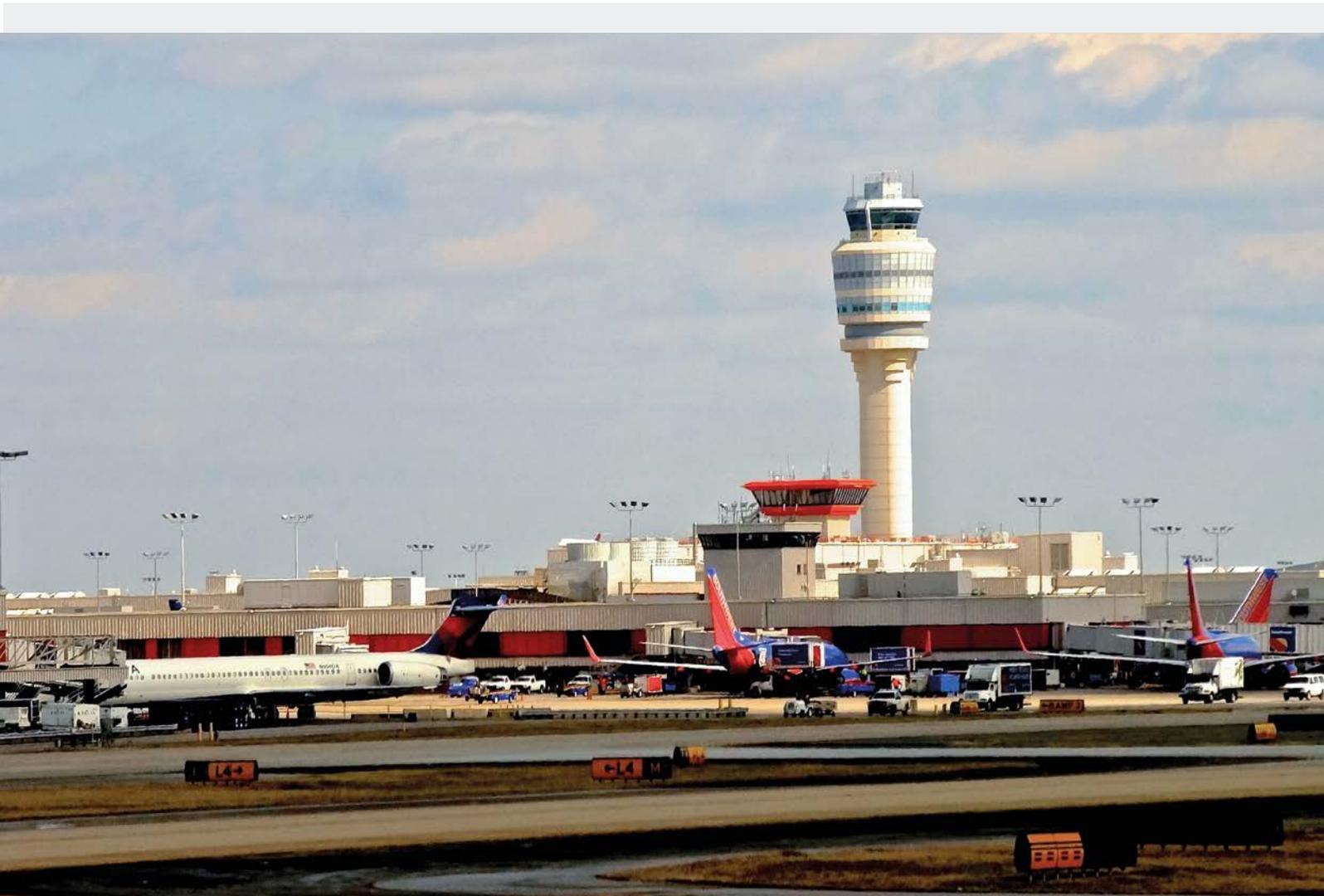
oo00oo

Bereits im September hat Rolls-Royce die Zusammenarbeit mit Boom Technology Inc. zur Entwicklung eines Triebwerks für das Überschallflugzeug „Overture“ angekündigt. Vielmehr wolle sich Rolls-Royce der Entwicklung eines neuen Triebwerks für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr widmen. Auch GE Aviation, Honeywell und Safran haben kein Interesse, ein Triebwerk für den Überschallverkehr zu entwickeln. Offensichtlich wird der Markt als zu klein angesehen, um damit Geld verdienen zu können.

oo00oo

War der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften im Jahr 2020 auf unter 50 Prozent gefallen, scheint er sich nach Meinung des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaft (BDF) nun moderat zu erholen, sodass der Prozentsatz bis Ende dieses Jahres einen Wert von knapp über 50 Prozent erreichen könnte.

oo00oo



Einer Gruppe Putin-freundlicher Hacker ist es Anfang Oktober gelungen, die Webseiten von 14 US Flughäfen, darunter auch die des Hartsfield-Jackson Airport von Atlanta, lahmzulegen. Foto: W. Fischbach

Einem Bericht des Internetportals „aero.de“ zufolge hat Boeing, um dem A321neo Paroli bieten zu können, seine Pläne, ein neues Flugzeugprogramm aufzulegen, erst einmal auf Eis gelegt. Vielmehr möchte Boeing mit einem „Game Changer“ mit neuen Triebwerken und neuer Steuerungstechnologie Airbus nun erst in der Mitte des nächsten Jahrzehnts angreifen.

oo00oo

Einer Studie des „Journals of Transport“ zufolge ist der CO₂-Eintrag bei Kurzstreckenflügen unter 500 Kilometern wesentlich geringer als allgemein angenommen. Denn während deren Anteil an verbranntem (Luftfahrt-)Kerosin bei lediglich 5,9 Prozent liegt, schneiden Flüge von mehr als 4.000 Kilometern mit 47,0 Prozent wesentlich schlechter ab. Das ist jedoch kaum verwunderlich – wer länger fliegt, produziert auch mehr CO₂.

oo00oo

Lufthansa Technik wird einen ausrangierten A320 (D-AIQF) zu einem Reallabor für künftige Wasserstoffantriebe umrüsten, indem ein Tank für flüssigen Wasserstoff und eine Brennstoffzelle eingebaut werden. Allerdings wird der A320 nicht flugfähig sein, sondern der Untersuchung von Bodenprozessen dienen.

oo00oo

Zusammen mit dem Ingenieur- und Beratungsbüro „Airsight“ plant der Flughafen Friedrichshafen den Ersatz für den aus den fünfziger Jahren stammenden Kontrollturm. Dabei wird eine Lösung mit einem „Remote Tower“ angestrebt. Ferner soll geprüft werden, ob in Friedrichshafen ein „Remote Tower Center (RTC)“ geschaffen werden kann.



Kazakhstan Government (Berkut Air) IL-76: Diese seltene Ilyushin flog im Auftrag der Regierung von Kasachstan und hat in Frankfurt vier Maybachs abgeholt. **Foto: Sebastian Sowa**



Mas Air A330: Mas Air aus Mexiko bedient die Rhein-Main-Metropole jetzt auch regelmäßig mit farbenfrohen A330. **Foto: Daniel Klein**



Royal Jordanian Airline B787: Der Carrier aus Jordanien bewirbt die Ruinenstätte Petra mit diesem bunten Dreamliner, der in Frankfurt im November einschwebte. **Foto: Vincent Heumann**



HiFly Malta (Flypop) A330: Die Chartergesellschaft HiFly aus Malta betreibt mehrere Großraumflieger, so auch diesen bunten A330, aufgenommen in Frankfurt. **Foto: Daniel Klein**



All Nippon Airways B787: In der ansprechenden „ANA Future Promise“-Bemalung präsentierte sich diese B787 bei der abendlichen Landung im Oktober in Frankfurt. **Foto: Sebastian Sowa**



European Cargo A340: Der in Bournemouth beheimatete A340 war im September in Frankfurt zu Besuch. Die Maschine war vorher bei Virgin Atlantic im Einsatz. **Foto: Daniel Klein**

Eingelocht am Loch 5 – Notlandung auf einem Golfplatz

Es ist kurios, aber glücklich ausgefallen: Während des Anflugs eines Fairchild Metroliners im Schneetreiben auf den Flughafen von Waukesha County in Wisconsin verlor der Pilot plötzlich an Höhe und musste knapp sechs Kilometer vor der Runway das Gelände eines Golfplatzes als Landeplatz benutzen. Die Landung hatte zur Folge, dass die Löcher 3 bis 5 jetzt zunächst bis auf Weiteres gesperrt

sind und an dem Flugzeug ein Totalschaden entstand. Die drei Besatzungsmitglieder sowie 56 Hunde überstanden die unsanfte Landung, und die Hunde wurden anschließend in eine Hundepension gebracht.

Hans-Joachim Krüger



Plane carrying three people and 56 shelter dogs makes emergency belly landing on snowy Western Lakes GC in Pewaukee. Foto: Gary D'Amato

In eigener Sache



Die Steuerbescheinigungen über gezahlte Mitgliedsbeiträge 2022 werden von der Geschäftsstelle ab Mitte Februar per Mail versendet.



Abflug. Foto: Melina Münch



Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2023 – 20.01.2023

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de | Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung: Postbank Dortmund
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Jan Janocha

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch, Marina Daffner, Simone Lorenz (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Barbara Gegenwart, Thomas Bopp, Dieter Büchtle, Norbert Heller, Sabine Schober

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main | E-Mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Melina Münch, Elena Stegemann, Lars Ilchmann, Sebastian Sachs, Yvonne Dalitz, Jörg Waldhorst, Vincent Heumann, Sebastian Sowa, Daniel Klein, Sebastian Daeunert

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

Cover: Flug Frankfurt – Kopenhagen Sonnenuntergang (Foto: Melina Münch)

U3: Weihnachtsgrüße der GdF

U4: Weihnachtsmarkt Flughafen München (Foto: Flughafen München)

Layout, Illustration & Prepress: lithoarts GmbH | Im Sterzwinkel 7 | 69493 Hirschberg

Druck: ColorDruck Solutions – eine Marke der Print Media Group GmbH, Niederlassung Leimen | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

Die mit Namen oder Namenszeichen veröffentlichten Artikel stellen nicht unbedingt und in allen Teilen den Standpunkt der GdF oder der Redaktion dar, sondern die persönliche Meinung der Verfasser/Verfasserinnen.

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

ISSN 0015-4563



Der Vorstand, das Redaktionsteam
und das Team der Geschäftsstelle

wünschen allen Leserinnen und Lesern
des „der flugleiter“

ein friedliches, glückliches
Weihnachtsfest

und

ein gesundes und
erfolgreiches Jahr 2023!

