

der flugleiter



 **DFS vs GdF: SIGMET**
CBs ahead?

 **ATC International**
50. IFATCA Conference

 **Schlafende Lotsen**
Was muß getan werden?

 **AT – lohnendes Ziel**
oder Fluch des Bonus?





„Erziehung ist Vorbild und Liebe, sonst nichts.“

Einweihung der Betriebskinderkrippe „Am Wald“ am DFS-Campus Langen



von
Daniela Franke

Dieser Freitag der 13. wird den Kindern und Eltern der neuen Kita in angenehmer Erinnerung bleiben. Schon seit einigen Monaten bewohnen nun ca. 40 Kinder (geplant 85) zwischen einem und sechs Jahren den modernen, liebevoll gestalteten Neubau am Waldrand direkt neben dem Paul-Ehrlich-Institut und der DFS. Der Flugleiter berichtete in seiner vorletzten Ausgabe von der Konzeption und Umsetzung.

Marita Scheer-Schneider, Fachbereichsleiterin im Langener Rathaus, begrüßte die Gäste voller Freude und Stolz und bedankte sich bei allen, die an der Planung und Errichtung beteiligt waren. Professor Dr. Klaus Cichuteck, Präsident des PEI, freute sich mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, betonte die Wichtigkeit von familienfreundlichen Arbeitsbedingungen und erzählte aus seiner eigenen Kindergartenzeit. Der Langener Bürgermeister

Frieder Gebhardt betonte, dass ein so erfolgreiches Vorhaben nur durch die Zusammenarbeit von Unternehmen, Politik und engagierten Eltern möglich gewesen sei. Jens Bergmann lobte das Projekt und erläuterte den Gästen, weshalb ein solcher Aufwand durchaus wirtschaftlich für ein Unternehmen sein kann. Eine der Erzieherinnen, Claudia Rudek, sorgte live mit ihrer Gitarre und eingängiger, mitreißender Stimme für Unterhaltung. Ihre Musik verzauberte die Gäste mit einer feinen Mischung aus Folk und Country. Später probierten sich Kinder und Eltern mit Trommelzauber afrikanischer Rhythmen.

Die Leiterin der Kita, Beate Jansen in de Wal, stand mit einem Lächeln vor den Gästen. Zur Frage, was Erziehung bedeutet sagte sie, dass die Kinder hier einfach die bleiben sollen, die sie sind. Sie verwendete das Zitat „Erziehung ist Vorbild und Liebe, sonst nichts.“ Worte, die durchaus erstrebenswert sind für eine neue Führungskultur in unserem Haus.





6
DFS-Tarifkommission 2011



20
Wissen aus dem Cockpit



36
US Controller unter Beschuss



44
Loneship – Train as you Fight

Editorial
05 | von Michael Schäfer

Aus der Geschäftsstelle
06 | Axel Dannenberg – Vorwort
07 | Termine GdF

Aus der Tarifkommission
08 | Bericht der Tarifkommission

DFS aktuell
12 | AT – ein lohnendes Ziel oder „Fluch des Bonus“?

Presse und PR
14 | Neuer Referent für Presse und Kommunikation – Matthias Maas
15 | Leserbrief

Glosse
17 | Nachricht aus der Unternehmenszentrale
„Hallo Herr Kaden... wo sind Sie bloss?“
56 | Lotse „Victor“ und Lotse „Echo“ – oder das Chaos hat einen Namen

Akademie
18 | Von Amerikanern, Briten, Deutschen und Griechen – Teil 1
20 | Wissen aus dem Cockpit – Piloten in der Fluglotsenausbildung der Akademie

22 | **Joe's Corner**

ATC International
24 | Bericht zur 50. IFATCA Annual Conference, Amman/Jordanien 11. – 15. April 2011
36 | US Controller unter Beschuss
42 | 737 Crew Got Close To Cirrus: NTSB
43 | Über Schläfrige oder schlafende Lotsen

Luftverkehr
32 | Wieviel Asche darf's denn sein?
33 | Ein Jahr nach der Aschewolke über Europa –
ADV entwickelt Verhaltensregeln für einen möglichen Wiederholungsfall

Grassroute Cut
34 | Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge
Die alte Leier und eine gefährdete Bundeskanzlerin

ATC-Luftwaffe
44 | Loneship – Train as you Fight

48 | **Airlines**
54 | **Airplanes**
58 | **Airports**

62 | **Bücher**

64 | **Für Sie gelesen**

66 | **Last Minute**



Communique

Frankfurt, 25th May 2011

Operation FABEC headed nowhere... as predicted.

Performance and institutional questions are linked. It is impossible to drive one without addressing the other. In the absence of any institutional roadmap, of any final objective related to service provision, FABEC is headed for complete standstill, despite all the good will and the technical justifications of operational projects.

A more efficient airspace design is possible and can be found. However, it can only be implemented if the institutional setup makes it possible. The so-called DOVER project is, sadly, just about to prove us right. Despite positive feedbacks from experts and despite the technical and operational positive elements it entails, it will most probably not become a reality because it could lead to transferring major traffic flows from one provider to another. Which must, in the present FABEC competitive context, simply be unacceptable for any provider or stakeholder.

States must realise that they put their ANSP and staff in an impossible situation: sound and valid solutions are established, only to be left away, because any further airspace- or service- delegation is not acceptable in the present context. With a MOSAIC single provider, that issue would be solved instantly, as the question of income linked to traffic flows would not interfere. Operational solutions (such as the DOVER workgroup proposals) could be implemented as and when needed.

MARC members are still waiting to start their participation to Social Dialogue at FABEC level. We have accepted the proposed Terms of Reference for the FABEC Social Dialogue Committee, established on the principles of the works councils, as recommended by the European Commission.

MARC represent the vast majority of operational staff employed by the seven providers of the six FABEC states. Its membership comprises operational staff controllers, technicians and engineers.



Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen geneigte Leser!

Nach dem Willen der EU steht die europäische Flugsicherung vor entscheidenden Veränderungen. Die verschiedenen FAB-Initiativen sollen durch grenzüberschreitende Maßnahmen, in erster Linie durch Defragmentierung, zu einem besseren Zusammenwirken der Flugsicherungsorganisationen und letztendlich zum Vorteil der Kunden führen. Diese Entwicklung ist nicht neu und sehr wohl im Sinne der gewollten europäischen Ausrichtung. Allerdings sind die bisherigen Initiativen diesbezüglich daran gescheitert, dass man einer geschürten Erwartungshaltung durch unrealisierbare Vorstellungen nicht gerecht werden konnte. Aber Fehler sind auf dieser Ebene offensichtlich da, damit man sie wiederholen kann.

Am Beispiel des FABEC lässt sich deutlich belegen, dass auch diese EU-Initiative unweigerlich zum Scheitern verurteilt ist, sofern sich die Vorzeichen nicht deutlich verändern. Im FABEC wurde trotz jahrelanger Bemühungen nichts essentielles zur Verbesserung der Flugsicherungssituation erreicht. Entscheidende Schritte scheitern immer wieder an der unterschiedlichen deutschen und französischen Einstellung zur institutionellen Entwicklung des FABEC. Ähnlich unbefriedigend gestaltet sich die Situation bei den meisten der anderen FAB-Initiativen.

Nun versucht die EU den Druck auf die einzelnen Flugsicherungsanbieter und Staaten durch die so genannte Regulierung zu erhöhen. Die EU hat Zielvorgaben an die ANSP für eine erste Regulierungsphase bezüglich Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz verabschiedet. Allesamt fern jeder Realität und in der realen Flugsicherungswelt nicht erreichbar. So kann und wird Europa nicht funktionieren. Die EU hat die Zeichen an der Wand nicht erkannt. Sie verkennt die antieuropäische Entwicklung, die sich zum einen an den Wahlerfolgen der Europagegner in einzelnen Staaten und zum anderen am wachsenden Widerstand der Bevölkerung ausmachen lässt.

Was sind die Konsequenzen einer solch realitätsfernen Politik und wer soll sie tragen? Natürlich nicht die EU, denn die Vorgaben sollen durch die einzelnen Flugsicherungsanbieter und Staaten umgesetzt werden, um u. a. die neu geweckte Erwartungshaltung der Kunden zu befriedigen.

In dieser Situation entpuppen sich die Deutschen, namentlich die DFS, wieder einmal als die besten Europäer. Denn hierzulande ist man wohl der Auffassung, dass die Lasten der EU Regulierung hauptsächlich von den DFS Mitarbeitern zu tragen sind. Letztendlich rührt der augenblickliche Tarifkonflikt auch aus dieser Situation. Solange aber, ungeachtet der



Gewerkschaft der Flugsicherung

realistischen Umsetzungsmöglichkeiten der EU-Vorgaben, diese für den Begründungshaushalt der DFS-Tarifvorstellungen herangezogen werden, sind Ergebnisse nicht absehbar.

Die offensichtliche Vasallen-Mentalität der DFS, nicht nur bezogen auf die realitätsfernen EU-Vorgaben, sondern auch bezogen auf den mindestens ebenso realitätsfernen Versuch diese auf den Rücken der Mitarbeiter/-innen umzusetzen, lassen nur den Schluss zu, dass eine konstruktive und einvernehmliche Lösung von Seiten der DFS nicht angestrebt wird. Das von der Arbeitgeberseite unterbreitete Vergütungsangebot wurde von der GdF zurückgewiesen, weil es den von der Tarifkommission der GdF aufgestellten Forderungen weder im Volumen noch hinsichtlich der Laufzeit – sage und schreibe 53 Monate! – auch nur ansatzweise entsprach.

Auch das Ansinnen der DFS die selbst zu verantwortenden Kapazitätsengpässe auf dem Rücken der Mitarbeiter/-innen auszugleichen, hat die GdF nachdrücklich zurückgewiesen. Um z. B. mehr Kapazität anbieten zu können, werden in der Regel mehr Lotsen benötigt.

Dies erhöht naturgemäß die Kosten. Umgekehrt bedeuten weniger Lotsen wiederum weniger Kapazität. Die EU-Vorgabe nach mehr Kapazität und gleichzeitig nach mehr Kosteneffizienz ist ohne technische Innovation niemals umsetzbar. Gleichzeitig die Kapazität zu erhöhen und die Kosten zu senken, bedeutet die Quadratur des Kreises und ist nicht möglich. Dies sollte auch dem Tarif- und Sozialpartner der GdF, nämlich der DFS, aber auch dem Gesellschafter bewusst sein, der letztendlich mögliche Verluste tragen müsste.

Solange die EU ihre Vorgaben nicht der Realität anpasst, sind die national Verantwortlichen aufgefordert realitätsnah ihre Entscheidungen zu treffen und innerhalb der EU auf Veränderungen zu drängen.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

Liebe Kolleginnen und Kollegen,



von
Axel
Dannenberg

hier nur ein kurzer Sachstand zur Entwicklung des möglichen Wechsels der Geschäftsstelle.

Wie beantragt, hat sich die Vermögenskommission eingehend mit dem Thema befasst. In den Beratungen wurde z.B. der Verkauf unserer Immobilie in Neu Isenburg bewertet, als auch der finanzielle Rahmen für den möglichen Erwerb einer neuen Immobilie festge-

schrieben. In weiser Voraussicht hat die Vermögenskommission bereits Rahmenbedingungen definiert, die bei einem Wechsel berücksichtigt werden sollten. Auf Basis dieser Empfehlungen ist es nun meine Aufgabe, die Anforderungen der Nutzer, z.B. die Fachbereiche, an eine Geschäftsstelle abzufragen und zu katalogisieren. Mit dem sich daraus ergebenden Profil können wir unverzüglich die Suche nach einem geeigneten Objekt beginnen; in meinen Augen sollte das Mitte/Ende Juni sein.

Euer Geschäftsführer

Termine GdF

April 2011

01.04. – 02.04.2011:	ATCEUC Meeting Skopje
04.04.2011:	3. Verhandlungsrunde Apron München
04.04.2011:	Vorstandssitzung FSBD
06.04. – 07.04.2011:	EASA ATM.001WGo4 in Wien
07.04.2011:	Tarifgespräche mit DFS zum Thema Übergangsvorsorgung
11.04 – 15.04.2011:	IFATCA Aman
13.04.2011:	3. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission Regionalflughäfen
14.04. – 16.04.2011:	IFATSEA Executive Board Meeting in Washington
14.04. – 15.04.2011:	6. Verhandlungsrunde ETV DFS
18.04.2011:	AG Validierung
19.04.2011:	Sitzung des Bundesvorstandes
20.04. – 21.04.2011:	3. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission DFS
26.04.2011:	FSTD-Vorstandssitzung

Mai 2011

03.05.2011:	AG EoD/SR FS-Dienste
05.05.2011:	7. Verhandlungsrunde ETV DFS
06.05.2011:	AG Belastungsausgleich BAG
06.05. – 07.05.2011:	IFATSEA Eurogroup Meeting Lissabon
11.05. – 12.05.2011:	EASA RMG ATM.001 in Köln
17.05.2011:	Vorstandssitzung FSTD
19.05.2011:	Vorstandssitzung des FSBD
20.05.2011:	Konsultation on the FABEC-Performance Plan (Brüssel)
23.05.2011:	Sitzung des Bundesvorstandes
24.05. – 25.05.2011:	MOSAIC MARC in Frankfurt
26.05. – 28.05.2011:	D.A.CH Meeting in Berlin

Juni 2011

01.06.2011:	AG Budget-Richtlinie
06.06.2011:	AG Budget Richtlinie
06.06.2011	EASC in Brüssel (IFATSEA)
07.06.2011:	gemeinsame Sitzung des Bundesvorstandes und der Fachbereichsvorstände
08.06. – 09.06.2011:	EASA ATM.001.WGo4 ATSEP in Köln
15.06.2011:	4. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission DFS
17.06.2011:	Vorstandssitzung FB FSTD

DFS Deutsche Flugsicherung



Akademie

Forschungszentrum

Prognose: SIGMET

DFS-Tarifkommission 2011



von
Thorsten
Wehe

Am 20. und 21. April 2011 kam die Tarifkommission DFS (TK) der GdF zu ihrer 2. ordentlichen Sitzung im Jahr 2011 in Frankfurt a.M. zusammen.

Eingruppierungstarifvertrag – ETV Vergütungstarifvertrag – VTV

Anfangs sei angemerkt, dass dieser Artikel Mitte Mai erstellt wurde. Wie jede Zeitschrift benötigt auch „der flugleiter“ einen gewissen Vorlauf, bis Redaktion, Drucklegung und letztendlich die Auslieferung durchgeführt werden kann. **Die Tarifthemen Eingruppierung und Vergütung bergen ein hohes Konfliktpotenzial. Es ist festzustellen, dass die Geschäftsführung der DFS einen Konfrontationskurs eingeschlagen hat. Es ist nicht auszuschließen, dass die Verhandlungen keine Lösungen erzeugen und die GdF zur Durchsetzung ihrer Forderungen zum letzten Mittel des Arbeitskampfes greifen muss.** Die Verhandlungskommission der GdF hat die „Tarifkommission DFS“ der GdF umfangreich über den Verhandlungsstand zum ETV informiert. Insgesamt fanden sechs Termine mit sieben Verhandlungstagen statt. Die Verhandlungen zum ETV befinden sich in einer Sackgasse. **Die DFS setzt einen generellen – für den Kernprozess Flugsicherung – schädlichen Unternehmensumbau fort.**

Wie ist es zu dem heutigen Sachstand gekommen? Beginnen wir mit dem „Woher kommen wir eigentlich?“. Die letzte Vergütungsrunde im Dezember 2010 ging mit einer Vergütungserhöhung in Form einer linearen Komponente und einer Einmalzahlung zu Ende. Ein wichtiger Bestandteil dieser Runde war die Erweiterung der Vergütungstabelle um eine Gruppe 12, damit der geplante Umbau des ETV beginnen konnte. Dieser Forderungsteil führte dann maßgeblich zu der ungewöhnlich kurzen Laufzeit des VTV von sieben Monaten. Ein Ansatz, der gewählt wurde, um die Zeitspanne für die Verhandlungen des neuen ETV zu nutzen, ohne das Damoklesschwert der Kündigung oder auslaufender Friedenspflichten im Nacken zu haben. Der Ablauf der Verhandlungen ist nicht sehr erfreulich. Die ersten zwei Termine haben die Parteien genutzt, um einen generellen Einstieg in die Materie zu bekommen, ihre Grundüberlegungen darzulegen und den Fahrplan zu besprechen, hierbei machte die GdF den Anfang. In den folgenden vier Terminen nutzte die GdF die Gelegenheit, dem **von der DFS immer wieder vorgetragenen Vorwurf des Tarifdiktates** entgegenzuwirken und ausführlich über die Wünsche und Ansätze des GdF-ETV-Entwurfes zu informieren. Die Informationen waren im Wesentlichen in vier Blöcke unterteilt und wurden mithilfe unterstützender, pro-

fessioneller und umfangreicher Präsentationen und Vorträgen der DFS vorgestellt. Diese vier Blöcke sind:

- Allgemeine Regelungen und redaktionelle Anpassungen
- Administrative Karrieren
- Technik und operative Schnittstellen
- Betrieb (Lotsen/FDB) und operative Schnittstellen.

Auch die DFS hatte Gelegenheit, ihre Ideen zu einem neuen ETV vorzustellen und zu erklären. Sie nutzte dies, um uns einen Einblick in ihre Wünsche für ein „klassisches Wirtschaftsunternehmen“ DFS zu gewähren. In der letzten zweitägigen Verhandlungsrunde (14./15. April) wurde dann endgültig klar, dass die Ansätze der Tarifparteien sich zuwiderlaufend gegenüber stehen und ein Weg, sich anzunähern, nicht zu erkennen ist. **Bemerkenswert an dieser Veranstaltung war, dass die Vertreter der DFS auch nach dem oben geschilderten Ablauf wiederum behaupten, man würde nicht verhandeln; bevor „richtige Verhandlungen“ nicht stattgefunden haben, wäre auch eine Zuspitzung nicht nur nicht möglich, sie wäre rechtswidrig.** Der generelle Ansatzpunkt ist eine Grundrenovierung der mittlerweile 17-jährigen Grundstruktur des ETV in seiner jetzigen Form. Hier gilt es, die überalterten Berufsbezeichnungen anzupassen, durch aktuelle zu ersetzen und ganz allgemein den Text an die heutigen Erfordernisse anzupassen. Was die Inhalte angeht, hat sich die Tarifkommission in ihrer fast zweijährigen Vorbereitung zum einen von den vermehrt auftretenden Problemen in der Auslegung des Textes und zum anderen von den Diskussionen und gefassten Beschlüssen der Fachbereiche leiten lassen. Alle Bänder – und damit jeder Unternehmensbereich der DFS- wurden in die Analysen und Problemlösungen einbezogen. Um nur ein paar Beispiele zu nennen, seien hier die Wachleiter“ Problematik und die generelle Arbeitsverdichtung im Bereich FDB sowie Lotsen stellvertretend aufgeführt.

Darüber hinaus geht es um den Anspruch des operativen Bereiches, der Kernbereich des Flugsicherungsunternehmens DFS zu sein und diesem Anspruch auch die oberste Priorität einzuräumen. Die GdF will mit diesem Ansatz dafür sorgen, dass bei allen Entscheidungen mit direktem oder indirektem Einfluss auf die operativen Tätigkeiten auch operatives Know-how eingebracht wird und dass nicht ohne den unabhängigen Sachverstand Projekte und Produkte beschlossen oder eingeführt werden. Ein Teil der Regelungen beschäftigt sich auch mit den veränderten Anforderungen an operative Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die durch die geschaffenen EU Verordnungen seit Jahren auf uns einprasseln und das Umfeld um die reine Boardarbeit herum deutlich verändert haben (Beobachtung; Englisch-Test; usw.). In den nicht operativen Bereichen liegt der Fokus auf der Gestaltung von Fach- und Projektkarrieren, die so bis heute im ETV nicht zu finden sind und auch von der Arbeitgeberin DFS nicht tariflich festgehalten werden sollen. Hier ist es dringend gebo-

ten, dem weiteren Erodieren des Tarifbereiches in den AT-Bereich entgegenzutreten und die eigenen Vorstellungen für diesen Bereich zu formulieren. Für die Durchsetzung der Forderungen zur Vergütung hat die Tarifkommission DFS der GdF die Verträge fristgerecht gekündigt und folgerichtig auf ihrer zweitägigen Sitzung die entsprechenden Forderungen zu den Vergütungsverträgen beschlossen. Diese sind:

- die Anhebung der Tabellenwerte und anderer fester Vergütungsbestandteile um 6,5 % bei einer Laufzeit von 12 Monaten ab dem 01. Juni 2011
- eine Regelung zum Thema Regionalstellenzulage (§ 2 ZTV), welche den Begünstigtenkreis eindeutig und abschließend definiert
- die Erweiterung und Veränderung der VTV-Tabelle im Bereich der Gruppen 11 und 12
- das Nachholen der von der DFS in Abrede gestellten Einbeziehung der festen persönlichen Zulagen bei der Berechnung der Einmalzahlung aus dem Vergütungsabschluss Dezember 2010.

Die GdF ist der Überzeugung, dass die DFS diese Forderungen in einem sehr moderaten Maße belastet und die wirtschaftliche Lage sowohl der DFS als auch des Umfeldes Anpassungen dieser Größenordnung zulässt und die anziehende Inflation sie sogar unabdingbar macht. Die Veränderungen im europäischen Umfeld stehen einer solchen Forderung ebenfalls nicht im Wege, auch wenn die DFS im vorausseilenden Gehorsam unsere Firma mal wieder schlank machen will.

Die vorstehend beschriebene Entwicklung ist schon besorgniserregend genug, wenn man nur die Sachthemen als solche betrachtet.

Ein Unternehmen wie die DFS lebt noch mehr als andere von der

Professionalität, der Expertise und dem Engagement seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Identifikation der DFS-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter mit der Flugsicherungsorganisation DFS ist für das Unternehmen eine (Über-)Lebensfrage. Dies setzt jedoch ein Mindestmaß an Wertschätzung und pfleglicher Behandlung des eigenen Personals durch die Unternehmensführung voraus. Das exakte Gegenteil kommt im Verhalten des DFS-Managements während der ETV-Verhandlungen zum Ausdruck. Demonstrativ zur Schau gestelltes Desinteresse an den Sachthemen, grundsätzliche Beurteilung der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als träge, dem Beamten- und Senioritätsprinzip verhaftete Masse, offenes Bekenntnis zum Prinzip von „Zuckerbrot und Peitsche“ als Personalführungsinstrument, fortgesetzte Versuche der Absenkung des Entgeltgefüges durch Verstärkung der variablen Vergütungsbestandteile, Verschieben operativer Tätigkeiten in Richtung A-Band, kategorische Verweigerung der Abbildung administrativer Karrieren, Überbetonung individueller „Leistungsbeurteilung“ durch systematische Einführung von ausgeklügelten Bewertungssystemen usw. usf. Die Message ist klar: Der größte Feind der „Produktivität“ und des Aufbruchs der DFS in Europa sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst.

Das war nicht immer so. Wie konnte eine solche Sicht- und Herangehensweise zur bestimmenden Führungskultur des DFS-Managements werden? Um diese Frage zu beantworten, muss man kurz eine Entwicklung nachzeichnen, die etwa 2007 begann. Damals drohte die Kapitalprivatisierung der DFS, und um die „Braut hübsch zu machen“, gab das Management die Anweisung, das Unternehmen von



vollschlank auf schlank und schließlich auf magersüchtig herunter zu hungern. Die Folgen – massive Personalengpässe – sind bis heute im operativen Bereich spürbar, was die Geschäftsführung allerdings nicht hindert, trotz der vor der Tür stehenden ökonomischen Regulierung, die Administration ständig weiter aufzublähen. Der Umbau der DFS, die Privatisierung kam nicht, aber der Grundstein für einen „neuen Geist“ war gelegt. Die DFS soll von einem Flugsicherungsunternehmen zu einem „normalen Wirtschaftsunternehmen“, das die „Bewirtschaftung des Luftraums“ nach Profitmaximierungs Gesichtspunkten betreibt, umgebaut werden. Die zunächst subtilen Veränderungen (Schlachtruf: Optimierung!) nahmen nach und nach handfeste Gestalt an.

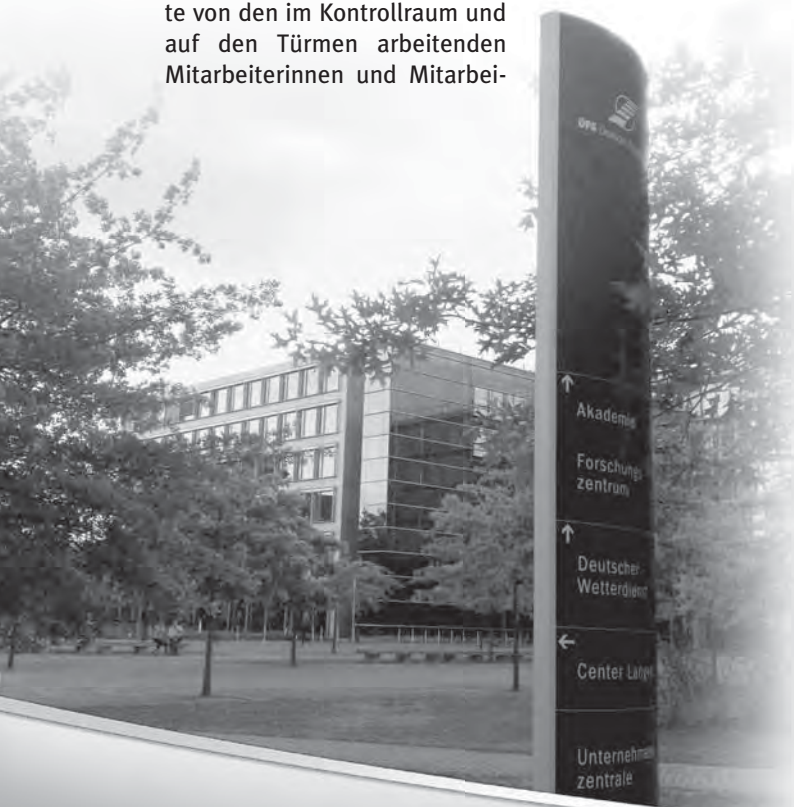
Einige Schlaglichter:

- Seit Jahren bewährte Tarifregelungen werden zu Lasten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem ständigen Prozess neu ausgelegt und angewendet.
- Verstöße gegen geltende Tarifverträge werden flächendeckend und zentral gesteuert als Mittel zur Einsparung eingesetzt (jüngstes Beispiel: Die Handhabung der Langzeitkonten).
- Versuche, die dramatische Personalnot in einzelnen operativen Bereichen zu lindern und perspektivisch überall zu beheben, wie wir sie unter großer Kraftanstrengung mit dem Personalsteuerungstarifvertrag (PersSteuTV) unternommen haben, werden vorsätzlich gegen die Wand gefahren.
- Die operativen Bereiche, einschließlich ihrer jeweiligen Vorgesetzten, werden der systematischen Gängelei durch die Leitung des P-Bereiches ausgesetzt
- Konstruktionen zur Entfremdung operativer Führungskräfte von den im Kontrollraum und auf den Türmen arbeitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

tern werden systematisch vorangetrieben, wie das Beispiel der schleichenden, aber konzeptionell konsequent verfolgten „Entlizenzierung“ der Supervisor zeigt.

- Der Tendenz zur Ausweitung des sogenannten AT-Bereichs wird Vorschub geleistet, um eine stets wachsende Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der direkten Disziplinierung durch die Führungskräfte auszuliefern.
- Die Intransparenz gewachsener Eingruppierungs- und Vergütungsstrukturen wird durch gezielte Beförderung individueller Zulagen und variabler, tariflich nicht abgesicherter Entgeltbestandteile massiv erhöht.
- Die Abgrenzung zwischen operativen und nicht operativen Tätigkeiten wird durch Schaffung sogenannter Matrix-Funktionen und „situative“ Zuordnung erschwert, um operatives Knowhow preiswerter (möglichst im A-Band) nutzen zu können.
- Durch die Aufspaltung und mögliche Ausgliederung einzelner Unternehmensbereiche (z. B. operative Technik, zunächst CNS) soll der Grundstein für eine Vergütungsabsenkung und „Befriedung“ der dort tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelegt werden.
- Der Aufwand und Einsatz des DFS-Managements, vor allem der Geschäftsführung, zur Beratung und Verständigung mit dem Tarifpartner GdF sinkt kontinuierlich, während umgekehrt proportional die Leitung des P-Bereichs immer mehr die (tarif-) politische Marschroute vorgibt.

Die Liste ließe sich fortsetzen. Alle Symptome deuten, mittlerweile unübersehbar, darauf hin, dass der vom Geschäftsführer Personal und Finanzen offen deklarierte Umbau der DFS zu einem „normalen Wirtschaftsunternehmen“ vor allem über die Domestizierung der operativen Dienste, ihre Auslieferung an die Controller- und Juristenlogik erreicht werden soll. Der administrative Bereich soll ein – wenn auch weiterhin wachsendes – Biotop der Willkür und persönlichen Abhängigkeiten bleiben. Und im Technikbereich werden Verschiebebahnhöfe aufgemacht, die der Vorbereitung des Outsourcings dienen. So sieht die Heranführung der DFS an „normale Industriestandards“ in der Geschäftsführungsdanke aus. Die irreparable Beschädigung der gelebten Tarif- und Betriebspartnerschaft wird dabei ebenso in Kauf genommen wie die Zerstörung einer gewachsenen Unternehmenskultur. Allein mit den tarifvertraglichen Mitteln einer Gewerkschaft ist dieses Problem kaum zu lösen. Selbst innerhalb der Leitplanken normaler Tarifverhandlungen – wie der jetzt geführten ETV/VTV-Verhandlungen – wirft dies große Probleme auf. Denn was droht, ist der Verlust, das Abhandenkommen eines Verhandlungspartners und Gegenübers, mit dem Lösungen gefunden werden können. Nichts belegt dies sinnfälliger als die Behauptung der DFS, sechs ETV-Verhandlungsrunden an sieben Tagen, die teilweise bis in den Abend dauerten, habe die GdF in Wahrheit gar nicht verhandelt, sondern nur eine „Nabelschau“ betrieben. Kann man einen solchen Arbeitgeber als Tarifpartner und Sozialpartner noch ernst nehmen? So werden denn, dies ist nicht sehr prophetisch, die Ergebnisse der kommenden Verhandlungen auch daran gemessen werden müssen, wie seriös



der Wille zur Umsetzung der gefundenen Ergebnisse durch die DFS ist. **Wir warten auf entsprechende Signale, aber wir werden uns – im Interesse des gesamten Unternehmens und der Zukunft der Flugsicherung – nicht aufs Warten beschränken.**

Trotz aller Widrigkeiten wird sich die TK sowie die Verhandlungskommission ETV/VTV weiterhin um eine zeitnahe und realistische Einigung mit der DFS bemühen und wird keinesfalls aufgrund gewisser Störfeuer aus bestimmten Bereichen des Verhandlungspartners resigniert den Kopf in den Sand steckt. Die GdF wird selbstverständlich die noch bleibende Zeit bis zum Ende der Friedenspflicht (31.05.2011) nutzen und versuchen, mit der DFS eine Einigung herbeizuführen. Der Termin am 05.05.2011 wurde von beiden Seiten genutzt, um die Positionen zu präzisieren und in den Verhandlungen weiter voranzuschreiten. Weiterhin wurde vereinbart, in kleinen Gruppen die nächsten Wochen so effektiv wie möglich zu nutzen und konzentriert an den Inhalten zu arbeiten. Ein gemeinsames Verständnis für das Thema konnte aber zu keiner Zeit erreicht werden. Einen Teil des Tages verbrachten die Verhandlungskommissionen auch mit dem Auftakt der Vergütungsrunde 2011. Die GdF hat in einem ersten Schritt ihre Forderungen noch einmal vorgestellt und begründet. Es gab erwartungsgemäß noch kein Angebot der DFS, dieses soll möglicherweise in der Sitzung am 26.05.2011 vorgelegt werden.

Übergangsversorgungstarifvertrag ÜVersTV

Nach langen Verhandlungen liegt nun ein mit der DFS vereinbarter unterschriftsreifer Änderungstarifvertrag vor, welchem in der aktuellen Version vom 21.04.2011 von der Tarifkommission der GdF zugestimmt wurde. Er wurde inzwischen der DFS zugesandt und wird dann nach erfolgter Unterschrift an alle unsere Mitglieder weiterverteilt. Damit wird hoffentlich ein Schlusstrich unter langwierige und zähe Verhandlungen gezogen, und es sind sicherlich alle Beteiligten froh, dieses Thema zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht zu haben. Über die genauen Inhalte und Veränderungen wird noch umfassend berichtet.

Soldatenversorgungstarifvertrag SVersTV

Auch hier lag der TK ein Änderungstarifvertrag vor. Es ging in der Hauptsache um eine Zuzahlung der DFS an einen erweiterten Personenkreis zum Aufbau eines zusätzlichen Alterskapitals in Abhängigkeit vom Beginn der laufenden Beurlaubung und der zum 01.01.2010 ausgeübten Tätigkeit. Der vorliegende Vertragsentwurf wurde von der TK einstimmig angenommen und ebenso zur Unterzeichnung an die DFS versandt. Nach Unterzeichnung werden die „Betroffenen“ von der DFS über die zusätzliche Einzahlung auf ihr Versorgungskonto unterrichtet. Die unterschriebene Version wird den Mitgliedern möglichst zeitnah zur Verfügung gestellt werden.

Belastungsausgleich BAG

Es steht die aktuelle Validierungsrunde 2011 an. Die Tage, welche repräsentativ für die Datenauswertung genommen

werden, sind bereits ausgelost worden. Die BAG-Arbeitsgruppe hat die zur Berechnung benötigten Verkehrszahlen von der DFS erhalten, wird diese überprüfen und zur Auswertung heranziehen. Gleichzeitig beginnt die „Vor-Ort-Überprüfung“ in den Tovern und in den einzelnen EBGs in den Centern, um eventuelle, gravierende Veränderungen der Arbeitsbedingungen (Neustrukturierung von EBG inkl. Verlagerung usw.) mit in die Auswertungen fließen zu lassen. Die Gespräche mit der DFS sollen im Mai beginnen und – aufgrund der sehr guten Vorarbeit und Tabellenerstellung der vorangegangenen Validierungen – hoffen wir, dass diese Arbeit komplikationsfrei und schnell vorstattengehen wird.

Langzeitkonto LZK

Hier wurde der TK berichtet, dass es in den Niederlassungen der DFS zu den unterschiedlichsten Abrechnungsformen bzgl. der Stundenentnahme aus dem LZK kommt und die ersten Mitarbeiter nun den Berechnungen der DFS widersprechen, um für einen Rechtsanspruch auch gewisse Fristen zu wahren. Letztendlich müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den gleichen Zeitraum Arbeit mehr Stunden aufwenden, um den gleichen Zeitraum Freizeit zu erhalten. Die DFS hat einseitig die Grundlage von 38,5 Wochenstunden als Maßstab zur Abgeltung in Freizeit bestimmt. In vollem Bewusstsein, dass aufgrund von Belastung und Beanspruchung für viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die wöchentliche Arbeitszeit niedriger als 38,5 Wochenstunden liegt. So haarsträubend und unfassbar manches in diesem Bereich auch läuft, können wir unsere Mitglieder nur unterstützen, indem wir sie dazu ermutigen einzeln und individuell rechtlich gegen die DFS vorzugehen und bei einer Nichteinigung diese zu verklagen. Die GdF wird gemäß Ihrer Rechtschutzrichtlinie dazu anfallende Kosten übernehmen. Auf die Aufforderung der GdF gegenüber dem Arbeitgeber, die Art und Weise der Stundenentnahme zu überprüfen und zu korrigieren, gab es nur eine Antwort: Die DFS macht alles richtig, so dass von Seiten der Firma kein Änderungsbedarf bei der Berechnung der Zu- und Entnahme aus dem LZK gesehen werde. Also bitte **AKTIV WERDEN** und Widerspruch gegen die Berechnungen einlegen.

Krankentarifvertrag KTV

In diesem Bereich wurden wir alle von neuen Tarifen der Mannheimer KV überrascht, welche auch nicht unbeträchtliche Änderungen im zu zahlenden Beitrag nach sich ziehen. Die neuen Tarife sind noch nicht in einen neuen KTV aufgenommen, was allerdings von der DFS vor ca. zwei Monaten zugesagt wurde. Daher können wir bis zum jetzigen Zeitpunkt unseren Mitgliedern immer noch nicht einen Wechsel in die neuen Tarife empfehlen, da die Lage weiterhin nicht eindeutig geklärt ist.

Die nächste planmäßige Sitzung der TK findet am 15.06.2011 statt.

AT – ein lohnendes Ziel oder „Fluch des Bonus“?

Ein heiß umstrittenes Thema der laufenden Tarifverhandlungen ist die Absicht der GdF, gegen die Tendenz zu immer mehr AT-Verträgen, eine attraktive Perspektive für Spezialisten und Führungskräfte innerhalb des Tarifes zu entwickeln. Wir sprechen hier im Übrigen nicht von leitenden Angestellten, die stehen auf jeden Fall außerhalb des Tarifvertrages und haben auch im kollektivrechtlichen Sinne eine exponierte Funktion.

Begriff und Situation

Allgemein wird bei außertariflichen Mitarbeitern davon ausgegangen, dass deren Tätigkeit höher zu bewerten sei als die Tätigkeit in der obersten Tarifgruppe (Fitting, BetrVG & 87 Rz. 481). Es gibt tarifliche Regelungen (nicht in der DFS), bei denen es Mindestabstandsklauseln zur höchsten tarifvertraglichen Vergütung gibt, üblich sind 20% bis 25%. Wer bei der DFS in den AT einsteigt, liegt in der Regel fix lediglich 5% darüber und erhält (oder auch nicht) einen zusätzlichen Bonus. Außerdem gibt es dann keine Möglichkeit mehr, Mehrarbeit abzubauen oder Überstundenzuschläge zu erhalten. Rechnet man den Verdienst dann auf die Stunde um, kann jeder selbst entscheiden, ob er wirklich mehr verdient als in einer tariflichen Tätigkeit. Außerdem finden viele attraktive Regelungen der Tarifverträge keine Anwendung, zum Beispiel unser Mantel-TV oder der Rationalisierungsschutz-TV. Der Arbeitgeber hat in Normalfall eine niedrigere Stundenvergütung als bei Tarifmitarbeitern zu zahlen und übt Druck auf die untersten Gehaltsgruppen aus.

Fluch des Bonus

Der Bonus soll offiziell der Motivation und Leistungserhöhung dienen, wird aber eher als Druckmittel eingesetzt. Der Mitarbeiter steht also im dringenden Verdacht, dass er sich bei einer denkbaren, möglichen Vorenthaltung seines Bonus nicht anstrengt. Es wird impliziert, dass der Tarifmitarbeiter ohne Bonus seine Arbeitsleistung nicht ausschöpft. Außerdem wird versucht, eine angemessene Zielbeschreibung festzulegen. Dies funktioniert heute nicht mehr, weil die Umwelt und Ursachen komplex sind und ständigen Veränderungen unterliegen. So steht die Sicherung des Einkommens aus Sorge um den Bonus vor der eigentlichen Aufgabe des

Mitarbeiters und lenkt seine Energien weg vom Kunden hin zur Belohnung. Und man darf nicht vergessen, dass die Bonusverwaltung, -kontrolle und -planung jede Menge bürokratischen Aufwand erfordert. Das bedeutet Transaktionskosten obwohl nach Einsparpotenzialen gesucht wird.

Ziele der DFS

Die DFS verfolgt leider mit Überzeugung den konservativen, tayloristischen Ansatz des Bonus-Malus-Systems und hält ihn für unverzichtbar für den Wettbewerb. Sie vertraut nicht der inneren Motivation ihrer Mitarbeiter, dass diese ihre Aufgaben bestmöglich erfüllen, sondern vermutet, dass sich so die Leistungsbereitschaft erhöht. Andersherum betrachtet, hegt sie den Verdacht, dass die Mitarbeiter, die fixe Vergütungen erhalten, einen Teil der Arbeitsleistung zurückhalten. Diese politische Marschroute kann verschiedene Ursachen haben.

Entsolidarisierung

Das Interesse der Arbeitgeber besteht darin, Mitarbeiter höherer Entgeltgruppen aus dem Geltungsbereich der Tarifverträge zu isolieren. Sie landen statt im Kollektivrecht im Individualrecht. In dieser Folge wird die Integration dieser Mitarbeiter in die betriebliche Mitbestimmung gefährdet und die Solidarisierung der Belegschaft geschwächt.

Kosten

Flexible Vergütungsanteile sind immer dann Beute auf Kosten der Mitarbeiter, wenn es darum geht, Unternehmensverluste auszugleichen. Dies ist nicht der ideale Weg, Mitarbeiter am Unternehmen zu beteiligen.

Führungskultur

Ein großer Teil der Führungskräfte und einige Spezialisten werden schon seit Jahren durch das vermeintliche Führungsinstrument „Bonus“ geführt. Interessant ist es aber, dass selbst von ganz oben viel Kritik an den Führungskräften und ihren Methoden geübt wird. Hat der Bonus etwa versagt? Arbeiten Führungskräfte, die sich im Tarifbereich befinden, schlechter als die, die Anspruch auf Bonus haben? Eine Antwort auf den „Leistungsbegriff“ hat die GdF bisher nicht von



der DFS bekommen. Er wird auch nicht fassbar und damit nicht messbar sein. Ziele kann man übrigens auch setzen, ohne sie mit dem Gehalt zu koppeln. Führen heißt in diesem Kontext – die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die Mitarbeiter entfalten und ihr bestes geben können.

Was strebt die GdF an?

Wir bauen auf dem guten Fundament unseres bestehenden ETVs auf und integrieren einen Teil der heutigen AT-Funktionen in dieses transparente, logisch aufgebaute System.

Wenn wir als Gewerkschaft ein Umdenken wünschen, stellen sich uns auch Traditionen in den Weg, und alte Systeme müssten aufgebrochen werden. Es war von Anfang an klar, dass das keine leichte Sache wird. Wir möchten eine klare Vereinbarung für ein kalkulierbares, sicheres Einkommen, egal für welche Hierarchiestufe, treffen. Das entwickelte Senioritätsprinzip stabilisiert das Unternehmen durch die Honoration von Erfahrung und Wissen. Es ist nicht absolut, weil auch die Aufgabe, die Verantwortung und die Qualifikation weitere elementare tarifliche Merkmale sein sollen.

Wir haben Vertrauen in das berufliche Engagement und die Zusammenarbeit unserer Mitglieder. Das spiegelt unser Konzept eines überarbeiteten ETVs wieder.

(T.M.)





Neuer Referent für Presse und Kommunikation

Matthias Maas

Persönliche Vorstellung und Ausblick

Auf der Bundesvorstandssitzung im März ernannten die Mitglieder des BV Matthias Maas zum Referenten für Presse und Kommunikation.

Matthias möchte sich deshalb allen Mitgliedern gerne vorstellen sowie auch einen kleinen Ausblick geben, wie er sich die Ausgestaltung des Amtes vorstellt.

Zur Person

Ich bin 46 Jahre, geboren in Illshofen bei Schwäbisch Hall. Seit 1997 verheiratet mit meiner Frau Birgit. Zwei Söhne, Nico (11) und Fabio(5). Meine Hobbys: Fußball und Golf.

Laufbahn

Ich war gelernter Fahrlehrer, als ich im Alter von 28 Jahren beschloss, noch einmal etwas ganz Neues zu machen. So begann ich 1994 – nach bestandenen Eignungstests – die Ausbildung zum Fluglotsen bei der DFS an der Akademie in Langen. Meine Lehrgangskollegen und ich waren damals der letzte kombinierte TWR/APP-Lehrgang. Nach erfolgreich bestandener Akademiezeit ging es zum OJT nach Düsseldorf. Das war wahrlich keine leichte Zeit, doch letztendlich hatte es sich gelohnt. Seit Anfang 1998 wurde ich als ausgebildeter Fluglotse sowohl im TWR wie auch in der vielerorts bekannten EBG 01 (Düsseldorf Approach) in der RK Düsseldorf eingesetzt. Ende 2002 kam dann das Betriebsstättenkonzept, und ich musste aufgrund der Rangliste im Sozialplan den Düsseldorfer Tower hinter mir lassen und mit nach Langen umziehen. Nach knapp fünf Jahren im Center Langen sowie ständiger Pendelei zwischen den beiden Orten (mein Familie blieb in Düsseldorf) wurde ich Anfang 2008 zurückversetzt, habe inzwischen keine Radarlizenzen mehr und arbeite seither im Düsseldorfer Tower als Fluglotse.

Gewerkschaft

Mitglied wurde ich zu VdF – Zeiten 1995 schon während meiner Ausbildung. Aktiv mitgearbeitet habe ich erstmals 1999 bei der Delegiertenkonferenz in Nürnberg. Sehr gerne erinnere ich mich an meine erste Treffen mit aktiven Gewerkschaftern wie Wolfgang Duda, Jörg Zäch, Karla Reininghaus, Michi Schäfer u.v.m., aber auch sehr gerne an die erste Begegnung mit dem damaligen Ehrenmitglied Pio. Und auf keinen Fall missen möchte ich die erste Begegnung mit einem heutigen Urgestein der GdF, Robert Eckstein – aber das ist eine lange Geschichte. Wie auch immer, seit dieser Zeit arbeitete ich aktiv in der Gewerkschaft mit, sowohl als Delegierter bei FSBD- und Bundeskonferenzen, in Arbeitsgruppen, der Satzungskommission und als Obmann der ÖMV Düsseldorf.

Presse und Kommunikation

Ich fand dieses Amt schon immer spannend und interessant. Da es nun schon länger nicht mehr besetzt war, habe ich öfter darüber nachgedacht, mich da vielleicht aktiv zu engagieren. Aber meine Kinder waren noch sehr klein und haben viel Zeit beansprucht. Auch die Personalsituation auf dem Düsseldorfer Tower war nicht gerade zum besten bestellt, so dass eine oftmals kurzfristige notwendige Abwesenheit aufgrund irgendwelcher Medientermine nicht immer kompensierbar gewesen wäre.

Beides hat sich nun verbessert, und da auch ich in den letzten Jahren regelmäßig auf allen Delegiertenkonferenzen die unzureichende Kommunikation, sowohl intern als auch extern, angemahnt habe, habe ich mich nun dazu entschlossen selbst für eine Verbesserung sorgen zu wollen.

Ausblick

Damit sind wir auch schon bei meinem Hauptanliegen. Ich möchte vor allem eine deutliche Verbesserung der Kommunikation zwischen allen Bereichen der Gewerkschaft erreichen. Alle Mitglieder sollen jederzeit zeitnah über Abläufe und Entwicklungen innerhalb der GdF informiert werden. Natürlich ist auch mir klar, dass nicht alles sofort und jederzeit „hinausposaunt“ werden kann, aber ein bisschen mehr als zuletzt darf es schon mal sein. Auch im Bereich „flugleiter“ werde ich mich gerne einbringen und hoffe, vor allem auch andere überzeugen zu können, sich doch mal mit dem ein oder anderen Artikel zu engagieren. Es ist und soll ja unsere Zeitung bleiben.

Ich hoffe dass dies sobald als möglich spürbar bei allen Mitgliedern ankommt, denn dann würde ich mich auch gerne im September der Bundesdelegiertenkonferenz zur Wahl als Bundesvorstand für Presse und Kommunikation zur Verfügung stellen.

Gerne stehe ich Euch allen auch zu Gesprächen bei ÖMV-Treffen oder anderen Anlässen zur Verfügung, über dementsprechende Anfragen würde ich mich sehr freuen.

Ihr erreicht mich per E-Mail: matthias.maas@gdf.de oder Mobil: 0176-47044154

Viele Grüße aus Düsseldorf
Matthias Maas

Hallo liebe Redaktion!

Ich habe mir heute schon einmal, online, den neuen Flugleiter (gemeint ist natürlich die Ausgabe 2, die Red.) angesehen und freue mich, dass ein paar meiner Bilder zur Fachbereich Konferenz Anklang und den Weg in die Zeitschrift gefunden haben. Schade finde ich allerdings, dass es zu keiner namentlichen Erwähnung genügt hat. Nichtsdestotrotz freue ich mich auf die druckfrische Ausgabe in meinem Briefkasten.

Mit freundlichen Grüßen
Jörg Schwarz

Sehr geehrte Redaktion,

im letzten Flugleiter wurde ein Text mit dem Titel „Cancelling Take-Off Clearance“ veröffentlicht, den Yogi Baumann im TWR FRA gefunden hat. Den Urheber konntet Ihr nicht ermitteln. Ich kann Euch mitteilen, dass der Text aus dem „Manual of Air Traffic Services Part 1 (CAP 493)“ der Civil Aviation Authority (UK) stammt und von der CAA Safety Regulation Group verfasst wurde. Das Manual habe ich angehängt, der Textabschnitt ist auf Seite 157, unter Punkt 13 zu finden.

Viele Grüße,
Kempes
Apron Stuttgart

Hallo Jogi,

der Auszug aus dem Flugleiter zum Thema Startabbruch stammt aus der englischen BA-FVD (oder wie unsere Bibel jetzt heißt), MATS Part 1 (Manual for Air Traffic Services o.s.ä.). Ich schau da gelegentlich mal nach, wie es der Engländer so macht, und manches ist da besser und klarer geregelt als bei uns – manches aber auch eindeutig nicht. Den Ausdruck hatte ich wohl im Pausenraum liegen lassen. Ich fand die Sache mit den 80 Kts nach 300 m bemerkenswert, da sind die Flieger schneller auf Geschwindigkeit, als man von außen mit dem Blick aus dem Tower meint. Interessante Lektüre, auch wenn sie bei uns natürlich nicht gilt.

Schönen Gruß,
Markus

Hallo Bernd,

In der letzten Ausgabe ist auf Seite 37 in der Rubrik „Safety“ ein Text veröffentlicht, den Jörg „Yogi“ Baumann im Tower FRA gefunden hat und dessen Urheber Ihr nicht ermitteln konntet. Gerne greife ich Euch hier unter die Arme! :-)

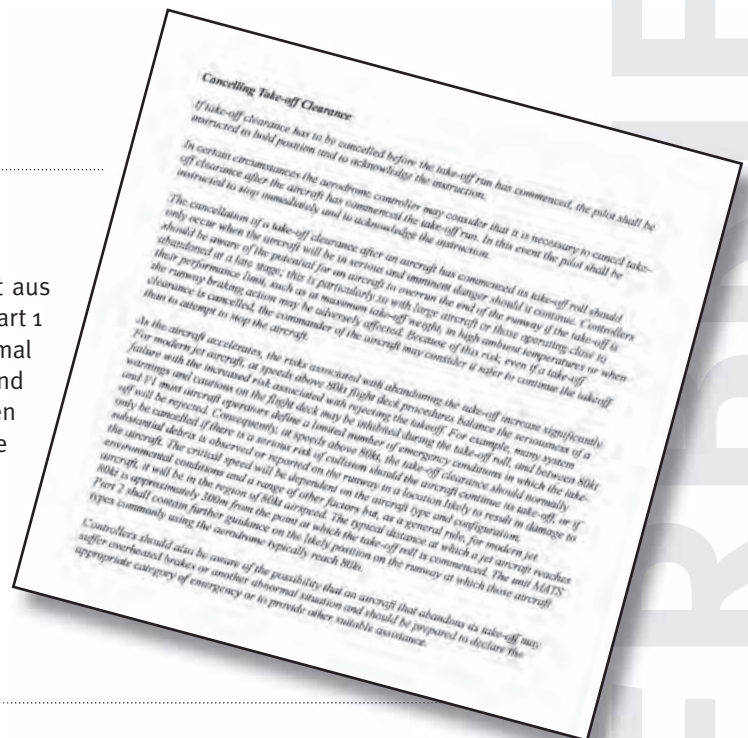
CAP 493

Manual of Air Traffic Services Part 1 (MATS Part 1) Section 2 Chapter 1, paragraph 13 vom 02.07.2009.

Dies ist eine Veröffentlichung der UK Civil Aviation Authority (CAA) / Safety Regulation Group aus Großbritannien.

Wenn Ihr mögt, könnt Ihr das ja in der nächsten Ausgabe nachliefern und ich stehe Euch und Dir weiterhin gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Viele Grüße
Roland



KOMMENTAR

Liebe Leser des „flugleiter“

Das Jahr fliegt, wie stets, vorbei. Vor Ihnen liegt die Ausgabe 3 unseres „flugleiter“. Die Zeiten sind nicht einfach. Es gibt eine Menge Probleme, die hoffentlich gelöst werden können, ohne zu wirklich stringenten Aktionen greifen zu müssen. Die kommenden Verhandlungen werden zeigen, ob dieses Vorhaben gelingt. Einige Beiträge beschäftigen sich sowohl in ernster als auch in satirisch-ironischer Form mit der aktuellen Lage.

Jens Lehmann berichtet ausführlich über die 50. Konferenz der IFATCA. Auch wenn sein Beitrag, notwendigerweise, einige Seiten umfaßt - die Lektüre lohnt. Ebenso widmen wir uns in diesem Heft dem - eigentlich nicht wirklich neuem - Problem der nächtlichen Single-Towerlotsen-Einfachbesetzung. Was spielte sich in den USA ab, welche Konsequenzen hat man dort gezogen? Wie sieht es bei uns in Deutschland aus?

Lotsen sind rar geworden, Nachwuchs wird dringend gesucht. Warum er diesen Beruf gewählt hat, welche Erfahrungen

er während der Ausbildung und den ersten Schritten in der Praxis gemacht hat, berichtet unser – auch an Jahren – jüngstes Redaktionsmitglied Manos Radisoglu. Wir sind auf die nächste Folge gespannt.

Entschuldigen wollen und müssen wir uns bei Jörg Schwarz (s. Leserbrief auf Seite 15), der uns freundlicherweise Fotos von der FSBD-Jahrestagung in Nürnberg zu Verfügung gestellt hat und ohne Erwähnung im Heft blieb. Gefreut haben wir uns in der Redaktion auch über die drei Zuschriften (ebenfalls auf Seite 15) von jenen Kollegen, die „Yogi Baumann“ und uns alle darüber aufgeklärt haben, welcher Quelle die handgeschriebene Notiz über den T/O Abort entstammt. Danke für die Hilfe und die Information.

Eine Info zum Schluß: Wir hatten in Ausgabe 2 einen ausführlichen Artikel zum Thema „VolMuk“ angekündigt. Aus verschiedenen Gründen werden wir diesen Artikel erst in der Ausgabe 4 veröffentlichen. Ich kann schon jetzt sagen: Lesen!

KBB

New direct routes

Some 142 new direct routes have been implemented in the airspace controlled by the Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). These new direct routes will substantially contribute to reduce flight and engine running time, fuel burn, gas emissions and costs in high-density European airspace. To ensure maximum safety the new routes will initially be used during the least busy hours of the night. As from the end of the year, they will also be used during weekends.

This development is the first step in the implementation of the Free Route Airspace Maastricht (FRAM) programme, which aims to put in place a direct route network for 24/7 operations, saving airlines several million km of flight time. The savings expected from the first phase of FRAM deployment during nights and weekends are estimated at 1.16 million km per year, resulting in economies of 3,700 t of kerosene, 12,000 t of CO₂ and 37 t of NOX when compared to the fixed route network.

For several decades now air traffic controllers at MUAC have been offering airlines direct routes as far as possible. However these routes or direct clearances have not been reflected in the flight plan, which has always referred to the fixed route network. Aircraft operators will now be able to flight-plan these routes, which will generate greater flight efficiency and lower fuel consumption, said Karl-Heinz Kloos, Director of MUAC.

Across the air transport industry, both airlines and air navigation services have actively engaged in ensuring carbon-neutral air traffic growth. FRAM is a key development towards the implementation of shorter routes and a more efficient use of the airspace across the continent, Karl-Heinz Kloos added.

Quelle: ATC Global Insight News



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

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

Rechtsanwältin

Nastassja Fischer

GdF-Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt am Main

m@il: Nastassja.Fischer@gdf.de

KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT

Nachricht aus der Unternehmenszentrale

„Hallo Herr Kaden... wo sind Sie bloss?“

Ein verzweifelter Hilferuf aus dem administrativem Bereich

„Ich weiss nicht mehr was los ist.“

Hier laufen so viele Dinge aus dem Ruder, dass ich mir nicht mehr anders zu helfen weiss als direkt den Chef um Hilfe zu bitten. Aber jetzt stehe ich da vor seiner Tür, und er ist nicht da. Und das nicht zum ersten Mal. Seit Tagen, ja Wochen versuche ich ihn zu sprechen...

Aber der Reihe nach:

Fangen wir mal ganz vorne an, als D. Kaden unser erster Geschäftsführer der privatisierten Flugsicherung wurde.

1993 – was waren wir alle stolz dabei zu sein, ja richtiggehend dazu zu gehören. Aufbruchstimmung, Motivation, gute Laune und ein Chef, der auch mal durch die Flure ging und sich hier und da bei uns „kleinen Leute“ zeigte, Sorgen und Probleme anhörte und schon mal hilfreich eingriff, an Stellen, an denen er es für nötig erachtete. Man fühlte sich ernst genommen und wertgeschätzt.

Dann dieses tolle Buch, wie hieß es doch gleich noch mal – ach ja

Mitarbeiterhandbuch!

Ganz vorne am Anfang, da stand es: „*Der Mitarbeiter ist das höchste Gut der Firma.*“ und so Sachen wie: „*Weiterbildung, Förderung und Motivation ist eines der Hauptanliegen der DFS.*“

Wie waren da meine Freunde und Bekannten neidisch, wann immer ich Ihnen dies zeigte und davon sprach, was diese Firma alles für Ihre Mitarbeiter tut.

Gute Zeiten waren das und auch sehr erfolgreiche Zeiten. Gerne denke ich an den Preis, den „Eagle Award 2000“, für die weltbeste Flugsicherung zurück, den *unser* Chef dann auch prompt *uns* allen, ja wirklich allen Mitarbeitern in der Firma widmete.

(Warum haben wir den Preis seither nie wieder gewonnen?) Auch an das eine oder andere – größere wie auch kleinere – Mitarbeiterfest denke ich sehr gerne zurück. Auch da hatte man immer wieder die Möglichkeit zu einem kleinen Plausch mit unserem *Cheffe*.

Dann kam irgendwann die Wende – nein, nein, nicht die in der ehemaligen DDR, die war schon '89, sondern die in unserer Firma, heimlich still und leise zogen Veränderungen ein. Plötzlich hießen die Schlagworte bei den Tischgesprächen nicht mehr *Motivation* oder *Förderung* sondern *Wirtschaftlichkeit*, *Sparzwang* und *Personalabbau*, und statt genügend **Controller** gab's immer mehr **Kontrolle**.

Man traute sich Jahr für Jahr immer weniger zu entscheiden. Inzwischen hat man in vielen Abteilungen richtige Angst davor, überhaupt was entscheiden zu müssen. Man hört da immer häufiger: „Ah, ne, lass mal lieber, erst mal schauen was es kostet, brauchen wir das überhaupt, was die da oben dann wohl sagen, hm, so nötig ist es ja wohl doch nicht“ usw, usw. Da werden wichtige und nützliche Arbeitsprozesse verschleppt und verzögert, weil keiner sich sagen traut: „Jawohl, das muss sein, das wird gemacht und zwar jetzt und sofort!“. Geh' doch mal heutzutage einer durch die Gänge, man kann ja hier und da die Existenzangst richtig spüren.

- Lieber nicht auffallen, dann darf ich vielleicht noch einige Jahre weiter hier meine Arbeit verrichten.
- Bloß nicht lachen, sonst heißt es gleich wieder „...hat der nichts anderes zu tun? Was macht der überhaupt? Brauchen wir den noch?“.
- Immer schön bücken, ducken und Ja-sagen und sparsam sein, sonst trifft dich die Keule der Rationalisierung.

Aber jetzt, und das bringt bei mir das Fass zum überlaufen, habe ich gehört, dass eine gewisse Abteilung schon ziemlich laut davon redet, dass wir alle (ausser sie selbst natürlich) faul und unmotiviert seien und dass wohl nur noch Zuckerbrot und Peitsche geeignete Massnahmen zur Personalführung seien. Und jetzt reichs mir, jetzt gehe ich zum Chef.

Aber er war wieder mal nicht da.

Von seinem engsten Stab höre ich halt immer wieder „Europa, FABEC, Spanische Tower übernehmen wollen und... und... und“. Mag ja auch alles wichtig sein, da hab ich vielleicht zu wenig Ahnung.

Aber, Herr Kaden, zu Hause, da wo wir, Ihre Mitarbeiter sind, da geht gerade alles den Bach runter. Da versuchen (etwas überspitzt) zwei, drei Herren die Firma zu übernehmen, alles zu ändern, und das ist sicher alles nicht zum Besten der Firma. Palastrevolte hätte man das früher genannt, denn da werden vielerorts führende Köpfe, oftmals aus unerklärlichen Gründen, ausgewechselt und mit deren Linientreuen besetzt.

Hallo, Herr Kaden (und auch Herr Riedle), es tut sich was, aber Sie sind ja nie da und kriegen es nicht mit. Oder etwa doch und machen nichts dagegen??

Hilfe, Bitte
Ihr A. Hase



→ Im Vordergrund: Coach Victor Starr, zweiter Geoffrey Smith, im Hintergrund: Manos Radisoglou

Teil 1

Von Amerikanern, Briten, Deutschen und Griechen

Der manchmal holprige Einstieg in das Berufsleben der deutschen Fluglotsen

Wenn man sich bewirbt, um eines Tages als Fluglotse zu arbeiten, muss einem bewusst sein, was auf einen zukommt. Schichtdienst, hohe Verantwortung, teilweise Stress. Doch das wissen die meisten. Es gibt allerdings ein paar Geschichten aus dem Werdegang eines Fluglotsen, die kein Bewerber vorher kennt: manche amüsant, manche nervtötend, manche sehr spannend. Wenn man sie alle erlebt hat, stehen die Chancen gut, einmal einen der schönsten Jobs arbeiten zu dürfen.

von
Manos
Radisoglou

Manchmal kann es passieren, dass scheinbar Gutes dann doch irgendwie zu einem, sagen wir einmal, diffizilen Ergebnis führt.

So war für mich schon immer ein Teil der Faszination des Fluglotsen dem internationalen Umfeld geschuldet. Wenn man aber beispielsweise erfahren muss, dass deutsche Flugsicherung mitunter ganz anders aussieht als US-amerikanische, kommt man als Controller-Newbie auch mal leicht durcheinander.

Doch zunächst von Anfang an. Die Beweggründe zur Bewerbung als Fluglotse sind in etwa so vielfältig wie Nationalitäten am Frankfurter Flughafen. Ich selbst wollte – seit ich denken kann – Pilot werden. Die Faszination Fliegen hat mich seit meinen Flugzeugreisen als Kleinkind nicht mehr losgelassen: Wenn immer es ging, wollte ich ins Cockpit. Als dann nach dem Abitur die Bewerbung anstand, schickte ich zwei davon in die Welt: Eine zur Deutschen Lufthansa, eine zur DFS. Auf beide folgte eine Einladung zum DLR nach Hamburg. Nachdem ich die jeweils erste Runde überstanden hatte, wurde es langsam ernst. Für mich war die Flugsicherung eigentlich immer der Notanker, falls mich die Lufthansa nicht wollte – bis ich aufhörte zu träumen und anfang nachzudenken. Ich fragte mich, ob man denn heutzutage als Pilot noch den Traum lebt, den man seit seiner Kindheit träumte: Sieht man wirklich die ganze Welt? Sind Piloten noch Piloten oder doch nur Systemadministratoren? Will man ein Leben lang

auf Achse sein, jede Woche in einer anderen Zeitzone, Familie und Freunde tagtäglich aufs Neue verlassen, nur um Stunden in einer lauten, stickigen Röhre zu verbringen? Will man, am besten zusammengepfercht mit einem Kollegen, den man vielleicht nicht einmal leiden kann, Knöpfe drücken, um anschließend eine Nacht mit Jetlag in New York zu verbringen?

Natürlich ist das überzeichnet. Und die Alternative? Ein Job, ebenfalls in der Luftfahrtbranche, bei dem man in größeren Teams an einem festen Standort arbeitet. Bei dem man gefordert wird, Spaß haben kann und kein jahrelanges Studium schultern muss. Ähnliche Verantwortung, Bezahlung und Anforderungen wie für den Pilotenberuf lassen einen Vergleich zu. Diesen Wettstreit zwischen der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung hat am Ende bei mir letztere klar für sich entschieden. Ohne den Beruf des Piloten geringzuschätzen, habe ich entschieden, dass mir ganz persönlich der Job Verkehrsflugzeugführer wohl weniger Spaß machen würde als der des Fluglotsen.

Im Dunstkreis von Frankfurt

Wenn man die ca. fünftägigen Auswahltests beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Hamburg mit einem positiven Ergebnis und einwandfreiem Medical überstanden hat, wird man für eine Ausbildung nach Langen eingeladen. Und schon da stellen sich die ersten Fragen: Wo soll dieses Langen denn sein? Eineinhalb Jahre im Niemandsland wohnen – ist das Strafe für die getroffene Entscheidung oder



Chance zu einer hochspezialisierten Ausbildung? Wird man nur aufgrund der Nähe einer der größten Flughäfen Europas etwas von dem Flair der Luftfahrt spüren? Man wird – sei es durch die tiefen Abflüge von Frankfurt über den Campus, durch Ausflüge an den Flughafen, aber eben auch durch die Begeisterung an der Akademie am DFS-Campus.

Nach zwei quälenden Wochen Luftfahrtenglisch, unterrichtet im feinsten British English einiger Oxfordstudierender, hagelt all das theoretische Wissen auf einen nieder, was man dann irgendwann einmal, angeblich, braucht. Man lernt, wie viele Triebwerke eine MD-11 hat, dass Wolken trotz ihrer Schönheit heimtückische Gefahren in sich herumtragen, wie Bernoulli ein Flugzeug in die Luft hebt, dass jede Freigabe eines Lotsen ein Verwaltungsakt ist und warum man sie Piloten aus aller Welt in seltsamstem Englisch verwickeln muss. Immerhin bekommt man all das von Profis beigebracht, nur: Profis widersprechen sich auch gegenseitig: altgediente Lufthansa-Kapitäne und spezialisierte Meteorologen verraten einem alles, was man in dem Metier wissen sollte bzw. was jeder Einzelne von ihnen für wichtig erachtet. Wie viel man davon dann wirklich behält, sei mal dahin gestellt. Dass man aber eine grobe Ahnung von der Materie haben sollte, dürfte jedem klar sein.

Während den fast eineinhalb Jahren eines Center-Ausbildungslehrgangs leben über hundert junge Leute zusammen auf dem Campus. Dass dort nur gelernt, simuliert und geschlafen wird, muss man niemanden erzählen, aber genau daraus ergibt sich der wohl schwierigste Spagat eines jeden Lotsenschülers an dieser berühmten Langener Akademie: Wie viele Nächte darf man sich mit den Kurskollegen um die Ohren schlagen, um gerade noch die Augen im Theorieunterricht offen zu halten, sich einen Tag lang im Simulator zu konzentrieren oder zu beweisen, dass man fähig ist, große Verantwortung im Beruf, auch schon mit 22 Jahren, zu übernehmen?

Man kann nicht alles wissen

Jeder Azubi an der Flugsicherungsakademie muss also sowohl im Privaten, wie auch im Beruflichen wissen, was er sich erlauben, wo er auf Lücken lernen kann, wo das Wissen sitzen muss. Auch wenn der Theorieunterricht für keinen Abiturienten eine unüberwindbare intellektuelle Hürde sein sollte, ist die zu erlernende Menge gewaltig. Filtert man richtig, spart man sich viel Mühe ohne wichtige Grundlagen

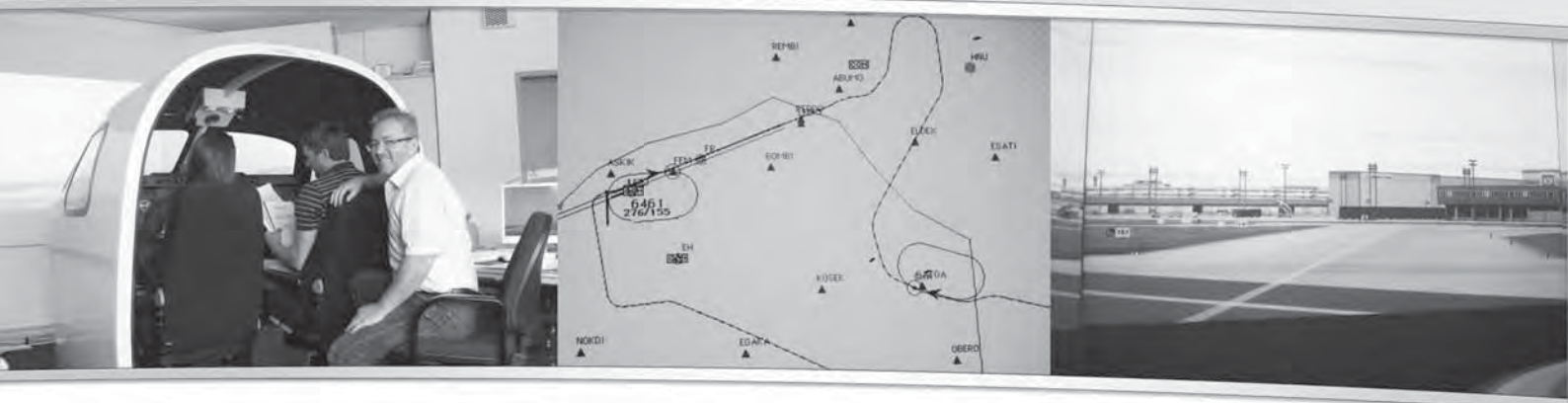
zu vergessen. Und ohne die kann man die Praxis nicht bewältigen. Denn spätestens im Simulator muss man jeden Tag aufs Neue beweisen, dass man den Herausforderungen dieses Jobs gewachsen ist. Tut man es nicht, wird einem die Chance auf diesen Beruf wieder genommen.

Und weil diese Ausbildung so praxisbezogen ist, fängt mit dem Simulatortraining erst der beste Teil an. Denn wem Theorie büffeln mehr Spaß macht als zu Funken und Koordinieren, hat seine Eignung wohl eher an anderer Stelle.

Man lernt von Grund auf, wie man Flugzeuge identifiziert und so aneinander vorbeibringt, dass es immer noch Menschen gibt, die freiwillig in eine fliegende Röhre einsteigen. Wie man Umwelt und Wirtschaft Gutes tut und dabei alle fair behandelt. Im Grunde also, wie man die Welt rettet. Nur seltenerweise haben alle Weltretter da ganz eigene Sichtweisen. Der Trainee hat noch gar keine richtige, dem Deutschen ist die Ordnung die wichtigste, dem Amerikaner geht es vor allem um »expeditiousness«, dem Briten um die »fairness«. Und allen zusammen um die Sicherheit. So kann es schon mal vorkommen, dass man als Trainee im Simulator als Frankfurt Feeder arbeitet und ein Flugzeug nach dem anderen, teilweise noch viele mehr als in der Realität, auf Landekurs fädeln soll. Wenn dann links neben einem der deutsche Kursleiter sitzt und rechts neben einem dem amerikanischen Coach, muss man sich blitzschnell zwischen »turn him in« und »das kannst Du auf keinen Fall machen« entscheiden. Was auch immer man tut, einer wird einen schief anschauen. Und wenn sich der ehemalige Londoner Approacher wundert, warum man einen Anflug nach Frankfurt schon hunderte Meilen vor der Landung auf »Minimum Clean Speed« setzt, freut sich der Deutsche, dass man es schon genauso macht wie später einmal im Langener Center.

Aus all diesen Arbeitsweisen soll ein junger Trainee fähig sein, sich seine eigene Arbeitsweise herauszubilden? Er muss sogar, auch wenn er dafür von manch einem Coach was zwischen die Hörner bekommen wird. Doch ist das möglich? Und bereitet einen die Akademie wirklich so vor, wie es die Coaches an den Center-Niederlassungen erwarten?

Darüber mehr im zweiten Teil in Ausgabe 4.



Wissen aus dem Cockpit – Piloten in der Fluglotsenausbildung der Akademie

Einen interessanten und vor allem wichtigen Teil ihrer Ausbildung zum Fluglotsin oder zum Fluglotsen verbringen unsere Azubis in der hauseigenen Flugsimulation der Akademie. Im Theorieunterricht und im Simulator vermitteln ihnen echte Piloten (genauer gesagt Verkehrsflugzeugführer), wie es sich auf der anderen Seite – im Cockpit – anfühlt und wie sie Gespür für die Bedürfnisse der Kunden bekommen. Ein Kollege aus dem Simulationsteam, Peter Kotysch, erklärt uns im Folgenden, weshalb gerade Pilotenwissen für eine erfolgreiche FVK-Ausbildung unabdingbar ist.



von
Peter
Kotysch

Eine Tätigkeit in einem komplexen Umfeld erfordert umfassende Kenntnisse in den verschiedensten Fachbereichen. So sollte ein Koch nicht nur geschmackvoll kochen können, auch sind Kenntnisse in Betriebswirtschaft oder Hygiene sicherlich hilfreich. Dies wird jeder bestätigen können, der sich schon mal beim Schnellrestaurant um die Ecke den Magen verdorben hat.

Aber muss ein Fluglotse sich mit Aerodynamik, Navigation, Meteorologie oder gar Flugzeugkunde auskennen? Sicherlich kann es ausreichend sein Vorschriften und Arbeitsanweisungen zu kennen und diese am Radarschirm oder im Tower umzusetzen. Wer streng nach dem Buch arbeitet wird dann auch keine Fehler machen, alles wird so laufen wie es die Verfahrensplaner einmal am grünen Tisch ausgedacht haben. Diese Überlegung hatte vor rund einem viertel Jahrhundert auch ein großer europäischer Flugzeugbauer. Alle nur erdenklichen Fälle wurden von Ingenieuren in Betracht gezogen, elektronische, vollautomatische Schutzmechanismen eingebaut, und wenn dann doch einmal ein menschliches Zutun erforderlich war, dann bitte mit möglichst wenig Informationen belastet auf das beleuchtete Knöpfchen drücken. So wurden Flugzeuge verkauft, die mit Minimalausbildung billig zu betreiben sein sollten.

Die Realität hat diesen Traum schnell beendet. Nach Unfallserien wurde die Ausbildung überdacht, aufgestockt, verbessert, angepasst. Es wurde mehr statt weniger Kompetenz verlangt. Wer den Unfallbericht des Quantas Fluges gelesen hat, merkt sehr schnell, dass diese Kompetenz, sofern schnell abrufbar, über Gelingen oder Misserfolg einer fordernden Situation entscheiden kann.

Dies gilt nicht nur für Cockpitbesetzungen. Piloten sind in anspruchsvollen Flugphasen auf die Mithilfe und Unterstützung der Lotsen angewiesen. Wer schon einmal „in der Klemme“ steckte, wird berichten können wie eine ruhige, Kompetenz ausstrahlende Stimme aus dem Kopfhörer ein Gefühl von Sicherheit geben kann. Man kann sich darauf verlassen, dass notwendige Informationen gut aufbereitet, zum richtigen Zeitpunkt gegeben werden, mögliche Optionen, auf die man selbst gar nicht gekommen wäre, angeboten werden. In vielen Verfahren in Flughandbüchern oder Flugbetriebshandbüchern steht schlicht „contact ATC“. Das nutzt aber nichts, wenn man dort nicht weiß, von was man spricht. Was bedeutet es einen Engine Stall zu haben, cabin pressurisation problems? Was heißt es einen Passagier mit Verdacht auf Herzinfarkt zu haben? Fuel management, descend planning, Windänderungen, braking action etc. ...

Ein Towerlotse kann ein windreading einfach vorlesen. Damit ist der Vorschrift genüge getan. Aber hat man realisiert, dass der Wind sich die letzten Minuten deutlich in Richtung und Stärke verändert hat? Ist der dazu einsetzende leichte Nieselregen nach langer Trockenheit vielleicht ein Thema? Die Bahn ist ja gerade mal dampf.



Der Autor ist Teilzeitlehrer an der Flugsicherungsakademie. Hauptberuflich ist er Flugkapitän und Ausbilder bei einer deutschen Fluggesellschaft, Air Berlin, sowie Type Rating Examiner auf Airbus 320. Er ist außerdem tätig als CPL/IFR-Lehrer in der Berufspilotenausbildung. Insgesamt verfügt die Gruppe des Aviationteams über mehr als 50.000 Flugstunden auf Verkehrsflugzeugen von der Shorts bis zur Boeing 747, militärisch, sowie in der General Aviation.

Oder Winter ops. Benötigt eine Besatzung eines A319 Informationen über braking coefficients, obwohl gerade eine viel größere B767 gestartet ist? Ist es für die Besatzung vielleicht wichtig zu wissen, ob auch die Stopways von Eis und Schnee geräumt wurden? Muss ein Pilot im Non precision Approach Infos über Wartungsarbeiten an der Befeuersanlage der Parallelbahn bekommen? Wann ist der richtige Zeitpunkt den gewünschten RWY Exit zu nennen, wann die Frequenz und taxi routing nach der Landung?

Viele dieser Aspekte wollen wir, die Lehrer des Aviationteams versuchen zu vermitteln. Als aktive oder ehemalige Verkehrs-piloten kennen wir die Probleme des Alltages. Wir wollen die künftigen ATC- Kollegen sensibilisieren für die Bereiche, die für eine sichere und ökonomische Flugdurchführung wichtig sind. Wir wollen aufzeigen, wo Probleme oder Interessenkonflikte entstehen können. Welche Informationen relevant, welche eher als störend empfunden werden.

Der Service den die DFS liefert ist – im europäischen Vergleich – aus der Sicht des Berufspiloten hervorragend. Trotz-

dem sollte man nicht im alten Trott weitermachen. Die Luftfahrt hat sich innerhalb der letzten Jahre derart verändert, dass es selbst für den motiviertesten Anwender schwierig ist, hier Schritt zu halten. GPS, GBAS, WAAS, Baro-VNAV, RNP, JAR, JAR-OPS, EU-OPS, EASA, etc., etc.,.... . Vorschriften und Technologien ändern sich schneller als man lesen kann.

Unsere Aufgabe in der Ausbildung der Lotsen sehen wir als Angebot „über den Horizont“ hinauszusehen, kompetente Informationen aus erster Hand geben zu können. So zeigen wir z.B. in der Flugsimulation wie bereits einfache navigato-rische Aufgabenstellungen zu erheblichen Arbeitsbelastungen, evtl. Abweichungen vom gedachten Flugweg führen können. Precision Approaches werden ebenso gezeigt wie NPA's oder GPS/RNAV Approaches. Die Studenten haben hier die Möglichkeit die Auswirkungen von ATC-Anweisungen live zu erleben und Dinge zu hinterfragen.

Piloten in der Fluglotsenausbildung? Wir denken ja. Ein wichtiger Baustein des Ausbildungsangebotes für die Anforderungen der Zukunft.

Interview von Transmission mit Ralph Riedle

„Verantwortung muss vorgelebt werden“ oder „Laotse für Anfänger“

Joe sitzt traurig vor der diesjährigen ersten Ausgabe des DFS-Mitarbeitermagazins TRANSMISSION. Mit Neugier hatte er ab Seite fünfzehn das Interview mit seinem zuständigen Geschäftsführer, Ralph Riedle, gelesen. Joe weiß, dass dieses Heft auch nach draußen geht, an die Kunden, die Airlines, andere ANSPs, Geschäftspartner des Hauses DFS und auch Passagiere. Sie bekommen damit einen farbigen (Ein)druck, wie unser Topmanagement über die Arbeit und Einstellung seiner Mitarbeiter denkt und sie nach außen repräsentiert. Joe hat nichts dagegen, wenn Probleme offen angesprochen werden. Doch dieses Interview ist derart negativ, dass Joe, würde er seine vielen, engagierten und definitiv verantwortungsbewussten DFS-Kollegen nicht kennen, kein Flugzeug mehr besteigen würde. Joe seufzt tief, was ist los bei uns, dass der einzige Ausweg darin besteht, uns mit Generalklauseln und Kompetenzmodellen erziehen zu wollen. Verdammt noch mal, wir sind alle erwachsen!

Das Thema Verantwortung nimmt Joe sehr ernst in seinem Job als Lotse, seit vielen Jahren trägt er mit Hilfe von technischen Systemen ganz alleine die Verantwortung, dass in seinem Sektor nichts passiert. Daran bestand nie ein Zweifel. Daran muss ihn niemand erinnern. Joe denkt an seinen besten Kumpel, der seit vielen Jahren zuverlässig und rund um die Uhr dafür sorgt, dass auch die überlebensnotwendige Technik nicht versagt. Oder an seine Schwester, die in der Verwaltung seit vielen Jahren die Buchhaltung macht, immer nach bestem Wissen und Gewissen und vor allem: nach den gesetzlichen Vorschriften.

Der Geschäftsführer meint mit ernstem Blick: „Wir müssen die gewünschte Verantwortungskultur beschreiben und alle Mitarbeiter darauf verpflichten.“ Weshalb diese Umstände? Für Joe regelt das die BA FVK. Er und seine Kollegen haben das Selbstverständnis, dass wir alle in einem Unternehmen arbeiten, das Sicherheit verkauft.

Joe hat kürzlich auf einem Inlandsflug das Lufthansamagazin gelesen. Der neue Vorstandschef ist stolz auf seine Beleg-

schaft und lässt keine Zweifel offen, dass diese den Erfolg des Unternehmens ausmachen. Durch und durch positive Worte für das Fundament der Airline – den Menschen. Und lachende Gesichter. Viele Artikel gewähren mit Stolz und Anerkennung einen Einblick in die besondere Verantwortung der ganz „normalen“ Mitarbeiter, stehen sie nun am Service-schalter oder montieren ein Triebwerk. Und wo bleibt der Stolz auf uns?

Gibt es bei uns eigentlich noch so was wie Optimismus und Vertrauen? Joe möchte nicht „verpflichtet“ werden, sondern Vertrauen entgegengebracht bekommen – und Wertschätzung. Verantwortung, verehrtes Management, kann man erst dann übernehmen, wenn man sie auch übertragen bekommt. Der Trend geht in die andere Richtung – statt nutzbringenden Support gibt's immer mehr Kontrolle aus der Zentrale.

Die DFS hat fleißig gekämpft, damit ihre „COS“e als leitende Angestellte anerkannt werden. Wie kann das sein, wenn noch nicht mal unser Niederlassungsleiter selbst entscheiden darf, wen er einstellt oder wie er eine Betriebsvereinbarung abschließt? An dieser Stelle verkümmert die so hoch gepriesene Verantwortung hinter ineffizienten Machtspielen des Personalbereiches. Ralph Riedle zitiert Laotse: „Verantwortlich ist man nicht nur für das, was man tut, sondern auch für das, was man nicht tut.“ Andersherum, denkt Joe, würde es auch mal gut tun, die Mitarbeiter etwas tun zu lassen ohne den Verdacht zu hegen, dass sie nichts tun oder es falsch tun. Übrigens sieht Joe alle Lizenzen in der DFS als Grundlage von Verantwortung an. Sogar mit amtlichen Stempel. Und dann gibt es ein paar overschlaue Schlipsträger, die zwar viel von Verantwortung reden, uns aber die Lizenzen abnehmen wollen, zum Beispiel in der Technik. Würde einer von diesen „Managementprofis“ sich zu einem jemandem ins Auto setzen, von dem er weiss, dass er nie einen Führerschein erworben hat?

Für Herrn Riedle ist klar: „Ich erwarte von jedem DFS-Mitarbeiter, egal an welcher Stelle im Unternehmen er tätig ist, professionelles und vorbildliches Verhalten und die Einhaltung geltender Regeln.“ Wie ist das wohl gemeint? Spricht er damit nicht seine eigene Kultur an, die er maßgeblich in siebzehn Jahren geprägt hat? Was soll denn plötzlich anders

✈ ✈ Joe's Corner ✈ ✈

laufen? Der Trend geht hin zu moderner Pädagogisierung der Organisation mit Zuckerbrot und Peitsche. Das, so findet Joe, bringt noch mehr Frust und motiviert höchstens zur Zurückhaltung und innerer Kündigung.

Weiter spricht Joes Geschäftsführer davon „unprofessionelles Verhalten zu sanktionieren“. Joe hat Visionen düsterer Bilder von Kerkern tief unterm Center oder von Strafkolonnen renitenter DFS-Mitarbeiter, die den Aushub des neuen Technikgebäudes mit Hacke und Schaufel in ihrer Freizeit vornehmen müssen. Da aber die körperliche Unversehrtheit des Menschen auch hier Anwendung finden muss, denkt er eher an psychische Bestrafungsmethoden wie Malus (Gegenteil von Bonus), die Wegnahme oder Anrechnung von Zulagen, Nachsitzen außerhalb der Zeiterfassung oder das Einbehalten von Zeitguthaben. Das begeistert Joes Kollegen, garantiert!

„Unsere Erwartungen, die wir im Kompetenzmodell niedergeschrieben haben, müssen wir sämtlichen Mitarbeitern deutlich ins Bewusstsein rufen und ein entsprechendes Verhalten auch einfordern“. Joe zieht eingeschüchtert den Kopf ein und überlegt, ob er nun ein anderer Mensch werden muss, um hier Anerkennung oder zumindest ein bisschen Frieden zu finden. Zum Glück gilt das Grundgesetz auch für die DFS, welches Joe und seinen Kollegen im Artikel 2 die freie Entfaltung der Persönlichkeit zusichert und stellt überrascht fest, dass unser geliebtes Kompetenzmodell noch kein Bestandteil des Grundgesetzes ist. Aber die DFS verfügt über die notwendige Erfahrung, wie man so ein Gesetz ändert. Dann wäre endlich geregelt, dass tagtäglich unser Verhalten beobachtet und kategorisiert wird. Das Ergebnis unserer Arbeit ist dann nur noch nebensächlich. Also – brav und gehorsam sein ist wichtiger als arbeiten. Fleiß ist nicht als Kompe-

tenz erfasst. (Eigentlich gar nicht so schlecht...) Vielleicht, schlägt Joe hiermit vor, mindestens einmal im Monat einen Fahnenappell auf dem Campus in Langen einzuberufen, an dem die „Sämtlichen“ sich zum Rapport treffen und der blauen DFS-Fahne ihre Treue schwören. In dieser Zeit wird das Center halt mal geschlossen. Ist ja nur Nebensache.

Viele aktuelle Entwicklungen in unserer einst so schönen, toleranten und kollegialen Firma sind für Joe sehr bedenklich. Wenn er das System kritisch bewertet, ist er ein Nörgler. Dies wird ihm sicher bei Bewertung der „Identifikation mit der DFS“ abgezogen, na und, er wollte sie doch nur besser machen.

Und es ist die Rede von Vorbildern. Für Joe waren das beispielsweise sein alter Niederlassungschef, Wachleiter und Ausbilder, ehrliche und geradlinige Menschen, die richtige echte Flugsicherung gemacht haben und aus den eigenen Reihen herausgewachsen sind. Heute sind es Juristen und Finanzcontroller, die das Steuer unseres DFS-Schiffes übernommen haben. Doch zur See sind sie noch nie gefahren. Wenn da mal bloß kein Sturm aufzieht.

Joe hofft deswegen, dass bald wieder jeder dort Verantwortung trägt, wo er hingehört. Für ihn gilt das alte Sprichwort: Schuster, bleib bei deinen Leisten.

@PS: Und das meint Laotse zu diesem Interview: Wer nicht genügend vertraut, wird kein Vertrauen finden.





ATC INTERNATIONAL





Bericht zur 50. IFATCA Annual Conference, Amman/Jordanien 11. - 15. April 2011

„Eine große, unvergessliche Konferenz mit dem 50-jährigen Bestehen mehr als angemessenen Feierlichkeiten soll es 2011 geben“ so klangen die Worte des IFATCA CEO & Präsidenten Alexis Brathwaite noch im Jahr 2010 in Punta Cana. Auf Grund zahlreicher Probleme wie Visumschwierigkeiten, hoher Gebühren, organisatorischer Mängel, der instabilen politischen Lage in Nordafrika und im nahen Osten sowie lokaler Probleme in einzelnen Mitgliedsstaaten (z. B. Japan, Elfenbeinküste, Griechenland) etc., kamen dann bedauerlicherweise lediglich 389 Teilnehmer – jedoch aus immerhin 74 Mitgliedsstaaten – zu dieser 50th Annual Conference in Amman zusammen.

Es stellte sich sehr schnell heraus, dass ein relativ kleiner Verband wie der Jordanien, auf Grund der limitierten Ressourcen doch große Schwierigkeiten mit der sehr komplexen Organisation solch einer umfangreichen Konferenz haben kann. Bis zu zwei Stunden Anstehen für die simple Registrierung der einzelnen Delegierten soll dafür nur ein Beispiel sein. Dank des unermüdlichen und selbstaufopfernden Einsatzes des Conference Executive Phillippe Domogala und seiner kurzfristig ernannten „rechten Hand“ Bernhard Romanik, beide vom Maastricht MUAC, sowie der wie immer zuverlässigen Unterstützung der IFATCA Office Managerin Tatiana Iavorskaia aus Montreal und letztlich auch dem Jordanischen Organisationskomitee, konnte die Konferenz dennoch erfolgreich und ohne größere Ausfälle zu Ende gebracht werden.

Das persönliche Erscheinen des Jordanischen Königs Abdullah II. bin al-Hussein wurde, trotz klarer Ankündigung im Vorfeld, auf Grund scheinbar noch wichtigerer Staatstermine leider abgesagt. Allerdings wurde bei allen offiziellen Reden stets die royale Unterstützung für diese Konferenz gebetsmühlenartig betont.

Einen versöhnlichen und schönen Abschluss der 50th IFATCA Annual Conference fanden die Delegierten am Toten Meer, wo das Dinner auf der Terrasse eines erstklassigen Hotels am herrlich warmen Freitagabend unter freiem Himmel serviert wurde.

Es folgen nun, wie in jedem Jahr, die Berichte aus den einzelnen Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe A:

Chairman der AG „A“ war auch in diesem Jahr wieder Mr. Albert Taylor aus Ghana, der in seiner unnachahmlichen, überaus sympathischen und ruhigen Art die Zügel straff in der Hand hielt und Disziplin einforderte. Obwohl die Delegiertenanzahl (wie oben beschrieben) außergewöhnlich gering war, konnte mit 68 Anwesenden ein Quorum erzielt werden und die AG war damit abstimmungsfähig.

Zunächst wurden die Verbände der Staaten Madagaskar, Pakistan, The Cayman Islands und Sao Tomé offiziell in die IFATCA aufgenommen.

Es folgten die ausführlichen Jahres- bzw. Tätigkeitsberichte aller IFATCA Vorstandsmitglieder. Der Jahresbericht des Executive Vice President Finance Darrell Meachum fand dabei, wie jedes Jahr, besondere Beachtung. Leider konnte Darrell, der diese Position erst vor einem Jahr übernommen und sicher eine besonders schwierige Einarbeitungszeit hatte, nicht alle Fragen der Directors zu den ausgewiesenen, zum Teil drastisch gestiegenen Ausgaben beantworten – Unstimmigkeiten blieben unaufgeklärt. Dieser Umstand soll und muss sich 2012 bessern. Letztlich wurden aber die Berichte von den anwesenden 68 Directors doch akzeptiert und der Vorstand somit insgesamt entlastet.

Der ebenso ausführliche Bericht des Finance Committee (FIC) Vorstands wurde ausgiebig diskutiert und zahlreiche Änderungen in der IFATCA Verfassung konnten verabschiedet werden. Anschließend wurde Mr. John Redmond aus Canada als Nachfolger von Tord Gustavsson zum Vorsitzenden FIC einstimmig gewählt. Weitere Mitglieder des FIC sind die Vertreter von den Bahamas, Trinidad & Tobago und UK.

Nach dem Bericht des Web Managers wurde der Arbeitsauftrag an das Executive Board formuliert, die Vergabemöglichkeit der WebPage-Verwaltung an eine professionelle Organisation zu prüfen.



Der Chefredakteur des IFATCA Magazins „The Controller“, Philip Marien, konnte aus dringenden persönlichen Gründen leider nicht an der Konferenz teilnehmen und wurde durch den Deputy President Patrik Peters vertreten. In seinem Bericht mußte er wieder einmal betonen, dass bedauerlicherweise nach wie vor nicht alle Member Associations, MAs, das Magazin abonnieren. Überaus erfreut wurde allerdings zur Kenntnis genommen, dass Deutschland, also die GdF, das Abonnement um weitere 50 Exemplare pro Ausgabe steigert. Somit kann dieses hervorragende Magazin in größeren Stückzahlen in den einzelnen Niederlassungen ausliegen. Der FSBD Vorstand wird einen neuen Verteilerschlüssel erstellen. Inzwischen ist die Auflage des Magazins auf erfreuliche 3400 Exemplare gestiegen, die nun ca. \$90.000 pro Jahr kosten. Ebenfalls wurde betont, dass grundsätzlich auch jedes einzelne Mitglied persönlich einen „The Controller“ zum Preis von 15\$ pro Jahr bestellen kann.

Im Anschluss an den Bericht des Chairman Constitution & Administration Committee (CAC) wurde eine Vielzahl von sogenannten „amendments und bye-laws“ für die Verfassung der IFATCA debattiert und in zum Teil geänderter Form für das IFATCA Administration Manual angenommen. Der genaue Wortlaut aller, teilweise sehr komplexen Änderungen, kann im offiziellen Protokoll über die GdF-Geschäftsstelle in Frankfurt nachgelesen werden.

Neu ins Leben gerufen wurde die sog. „Membership Declaration Taskforce“ (MEDET), die sich mit der Lösung der Aufgabe beschäftigen soll, wie MAs dazu bewogen werden können, die korrekte Anzahl der jeweiligen Mitglieder EHRlich zu nennen. Die Mitgliederanzahl ist die Basis für die Berechnung des IFATCA Mitgliedsbeitrags und diesbezüglich kommt es leider immer wieder zu „Unstimmigkeiten“. Dies

stellt nicht nur eine völlig unnötige finanzielle Belastung für die IFATCA dar, sondern ist auch unfair gegenüber den MAs, die ihre Mitgliederzahlen korrekt angeben und für diese auch entsprechend bezahlen.

Intensive Diskussionen gingen der Entscheidung der Directors voraus, den Wunsch des Brasilianischen Verbands FEBRACTA nach finanzieller Unterstützung aus dem Special Circumstances Fund abzulehnen. Der Verband hat seit mehr als zwei Jahren jegliche Kommunikation mit der IFATCA abgelehnt, bekam aber im Rahmen des Unfalls vor vier Jahren extrem umfangreiche Hilfe durch die IFATCA. Selbst die Stundung der fälligen Mitgliederbeiträge wurde akzeptiert, da die brasilianischen Kollegen sehr viel Geld für die andauernden Gerichtsprozesse brauchten. Es wurde FEBRACTA jedoch nun klar erläutert, dass Mitgliedschaft nicht nur Rechte sondern auch Pflichten mit sich bringt. Im nächsten Jahr steht FEBRACTA damit auf der Liste zur Terminierung der IFATCA Mitgliedschaft.

In diesem Jahr standen Djibouti, El Salvador und Ecuador zum Ausschluss wegen jahrelang ausstehender Mitgliedszahlungen an. Während Kanada seine Unterstützung für Djibouti und El Salvador ausgedrückt und für diese bezahlt hat, erklärte sich die GdF dazu bereit, die fälligen Beiträge von Ecuador in Höhe von \$510,70 zu übernehmen und somit den Verbleib Ecuadors als Vollmitglied zu gewährleisten. Der zuständige Executive Vice President Americas sowie die Kollegen aus Argentinien sprechen allen GdF Mitgliedern ihren ausgesprochen herzlichen Dank für ihre Großzügigkeit aus!

Abschließend wurde Kathmandu / Nepal als Austragungsort der 51st Annual Conference bestätigt, die vom 12. – 16. März 2012 stattfinden wird.

Als Gastgeber für die 52nd Annual Conference im Jahr 2013 konnte Bali / Indonesien gewonnen werden.

Arbeitsgruppe B:

Committee B wurde zum zweiten Mal von Akos van der Plaat (Niederlande) geleitet. Erneut konnte er mit Vince Galotti einen ranghohen Vertreter der ICAO aus Montreal begrüßen.

Wie oben bereits erwähnt, waren weniger Mitgliedsverbände anwesend als gewöhnlich. Dennoch war das Komitee an allen Tagen abstimmungsfähig.

Den Auftakt der Berichtssaison machte traditionsgemäß Andrew Beadle (Australien) als EVPT. Aus persönlichen Gründen konnte Andrew die letzten vier Monate seiner Amtszeit nicht mehr viel Zeit für IFATCA aufbringen und wird auch nicht wieder kandidieren. Dennoch konnte er im letzten Jahr die technische Seite der IFATCA neu strukturieren, insbesondere durch die Schaffung weiterer internationale Arbeitsgruppen, die bereits mehr oder weniger erfolgreich für die IFATCA gearbeitet haben.

Matthijs Jongeneel (Niederlande) präsentierte danach einen Rückblick über die Aktivitäten des Technical and Operational Committee (TOC) im vergangenen Jahr und seinem ersten Jahr als Chairman des TOC. Insgesamt hat das TOC zehn Arbeitspapiere vorbereitet. Auch Deutschland war durch den Vorstand Fachliches des FSBD im TOC vertreten. Besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang British Airways, die die Teilnahme der GdF am zweiten TOC-Meeting in Christchurch/Neuseeland – der Vorstand Fachliches verbrachte fast mehr Zeit in Flugzeugen und auf Flughäfen als in Neuseeland – durch ein extrem ermäßigtes Flugticket maßgeblich unterstützten.

Christoph Gilgen (Schweiz) berichtete anschließend aus dem Aeronautical Surveillance Panel (ASP) der ICAO. Dessen Arbeitsaufkommen konnte durch Auslagern einzelner Aufgaben in andere Arbeitsgruppen (besonders die neu geschaffene ASTAF, die Aeronautical Surveillance Task Force) verringert werden, allerdings auf Kosten von Reibungsverlusten zwischen den einzelnen Kommissionen der ICAO. Hauptsächlich beschäftigte sich das ASP mit dem Frequenzband 1030/1090 MHz, das durch immer neue Anwendungen (unter anderem auch durch Wide Area Multilateration, woran auch die DFS im Bereich Frankfurt TMA arbeitet) immer weiter überladen wird, sowie TCAS, sowohl der Einführung des neuen Standards 7.1 (der „flugleiter“ berichtete bereits ausführlich) also auch der Anzeige von TCAS-Ausweichempfehlungen an Lotsenarbeitsplätzen.

Willem Zuidveld (Niederlande) stellte dann das erste Arbeitspapier des TOC vor: Environment „Noise vs Fuel Burn/Emissions“, ein Problemfeld, das uns auch in Deutschland interessiert. Der „flugleiter“ hat auch hierzu ausführlich berichtet. TOC schlägt vor, analog zu Sicherheitsbewertungen für neue Flugsicherungsverfahren auch Umweltbewertungen vorzunehmen. Nach kurzer Diskussion werden die Beschlussempfehlungen einstimmig angenommen.

Nach der gemeinsamen Sitzung der Committees B+C am Dienstag wurde am Mittwochmorgen die Arbeitsgruppe B mit den Berichten von Bjarni Stefansson (Island), dem IFATCA-Repräsentanten im Separation and Airspace Panel (SASP), sowie Jael Roustan (Frankreich) aus dem Datalink-Panel (OplinkP) fortgesetzt. Auch wenn sich das SASP hauptsächlich mit neuen Standards für prozedurale Staffellung befasst, sind ab und zu auch Neuerungen bei den Standards für Staffellung im An- und Abflugbereich dabei. Zum Beispiel arbeitet das SASP derzeit an einem konventionellen (!) Staffellungsminimum von 5 NM für An- und Abflüge, so dass beispielsweise entsprechende ausgerüstete Flugzeuge auf FMS-Transitions irgendwann einmal nicht mehr mit Radar überwacht werden müssten. Bjarni ist das leuchtende Beispiel dafür, wie man als IFATCA-Repräsentant Positionen der IFATCA bei der ICAO unterbringen kann, wenn man nur fleißig Arbeitspapiere einreicht.

Jael Roustan berichtete von den umfangreichen Aktivitäten des Datalink-Panels. Hier kann man derzeit von einer Phase der Konsolidierung sprechen. OPLINKP versucht vor allem, die vielen verschiedenen ICAO-Manuals und Standards zu harmonisieren und veraltete Vorschriften zu streichen. Bei Datalink hat sich in den letzten Jahren eine Menge getan, aber nicht alles passt zusammen.

Willem Zuidveld (Niederlande) präsentierte anschließend das erste der heutigen TOC-Arbeitspapiere: „Emission Trading“. Dabei geht es um die Aufnahme der Luftfahrt in den Handel mit Emissionsrechten. Im Moment ist noch nicht abzusehen, wie genau sich das auf ATM auswirken wird.

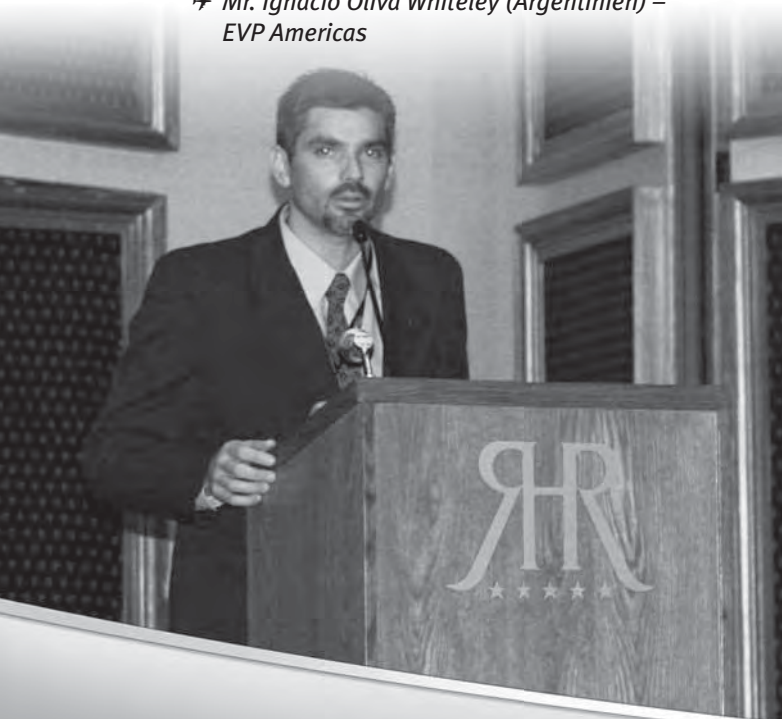
Die nächsten beiden Arbeitspapiere wurden vom Vorstand Fachliches im FSBD in seiner Eigenschaft als Vertreter



Deutschlands im TOC vorgestellt. Beide beschäftigen sich mit veröffentlichten vertikalen Beschränkungen, sowohl auf SIDs und STARs als auch auf ATS-Strecken. Aufbauend auf der Diskussion der IFATCA-Konferenz 2010, wo Unstimmigkeiten bezüglich des Befolgens von vertikalen Beschränkungen deutlich wurden, hat die IFATCA sich nun eindeutig positioniert. Alle veröffentlichten vertikalen Beschränkungen behalten ihre Wirkung, bis sie durch ATC explizit aufgehoben werden. Darüber hinaus erachtet die IFATCA es bei SIDs und STARs für notwendig, in jeder Freigabe eindeutig klarzustellen, ob das veröffentlichte Vertikalprofil einzuhalten ist oder nicht. Das muss nicht notwendigerweise heißen, dass die einzelnen Beschränkungen gebetsmühlenartig übermittelt werden müssen. Stattdessen sollen Sprechgruppen entwickelt werden, die die Einhaltung eindeutig festlegen.

Außerdem beschäftigten sich sowohl die Arbeitspapiere von Deutschland als auch von Neuseeland, repräsentiert durch Al Shaw, mit den Diskrepanzen von veröffentlichten Verfahren und ihrer Umsetzung in gebräuchlichen Flight Management Systemen. Das beginnt bei der Bezeichnung von SIDs und STARs, die einmal je nach Region unterschiedlich benannt werden und dann noch wieder anders im FMS bezeichnet werden, gilt aber für andere ATM-Verfahren wie die Behandlung von Fly-By und Fly-Over Waypoints oder auch die Modifikation von Mode-S Flight ID im Flug. Jeder Lotse hat schon einmal beobachtet, dass Flugzeuge eine Kurve an einem Fix durchaus anders fliegen als vom Designer des Verfahrens vorgesehen. Hier ist es wichtig, dass nicht die FMS-Hersteller vorgeben, wie ATC seine Verfahren designen muss, damit das FMS sie abfliegen kann. Stattdessen muss ATC definieren, welche Verfahren ein FMS wie beherrschen muss.

→ *Mr. Ignacio Oliva Whiteley (Argentinien) – EVP Americas*



Abgeschlossen wurde der Reigen durch Arbeitspapiere der Niederlande. Zunächst präsentierte Akos van der Plaats ein kontrovers diskutiertes Arbeitspapier der Niederlande, die in Schiphol Kameras installieren wollen, um die 8km entfernte Piste 18R/36L besser einsehen zu können. Derzeit sitzt auf einem Nebenkontrollturm ein Lotse, der nicht anderes macht, als den Hauptlotsen im Hauptkontrollturm auf mögliche Probleme hinzuweisen. Auch wenn es für die Niederlande im konkreten Fall gute Argumente für eine Kamera gibt, war das Committee B insgesamt mit der vorgelegten Beschlussempfehlung unzufrieden, da die Nutzung von Kameras nicht eindeutig eingeschränkt wird. Nach langer Diskussion wird eine geänderte, restriktivere Fassung verabschiedet. Deutschland stimmte dagegen, weil uns der Einsatz von Kameras grundsätzlich nicht gefällt, sondern wir statt dessen eine ganzheitliche Lösung (Neubau des Towers oder der Einsatz umfänglicher Systeme zum Ersatz der Außensicht, wie derzeit in München für die dritte Bahn geplant) favorisieren.

Das zweite Arbeitspapier beschäftigte sich mit alphanumerischen Rufzeichen. Es identifiziert eine Reihe von Schwächen in der gültigen IFATCA-Policy, aber auch in der derzeitigen Nutzung der alphanumerischen Rufzeichen. Es wird beschlossen, die ICAO aufzufordern, bestimmte Zeichen- und Zahlenkombinationen zu verbieten. Einzelheiten werden separat veröffentlicht.

Anschließend wurde das TOC neu gewählt: Die drei Länder, die erneut kandidiert haben, wurden auch wiedergewählt, nämlich die Niederlande, Großbritannien und die USA. Neu im TOC sind Bulgarien, Slowenien und Spanien. Nicht gewählt wurde Nigeria. Deutschland kandidierte nicht mehr. Der Vorstand Fachliches wird voraussichtlich als Vertreter der IFATCA ins ATM Required Performance Panel der ICAO entsandt und ist somit weiter Mitglied im TOC; gleiches gilt für Raimund Weidemann als IFATCA-Vertreter im OPSP der ICAO. Abschließend wurden Andrew Beadle als scheidender EVP und Catharina de Decker (Belgien) als scheidender Committee Secretary unter großem Applaus und mit Standing Ovationen verabschiedet.

Arbeitsgruppe C:

Auch in diesem Jahr wurde die Arbeitsgruppe C – Professional & Legal Matters in ATC – von Bert Ruitenberge geleitet, einem Supervisor TWR/APP in Amsterdam, inzwischen im wohlverdienten Ruhestand. (Übrigens ist es immer wieder erstaunlich, wie viele Wachleiter/SV sich über ihre Mitgliedsorganisationen in der IFATCA engagieren – nicht zu vergleichen mit der Situation in der DFS, wo der Schritt zum SV doch öfters mit der Kündigung der GdF-Mitgliedschaft verbunden wird.)

Gemeinsam mit den Vertretern zahlreicher anderer Mitgliedsorganisationen erwartete die GdF-Vertreter im Committee C, Petra Reinecke und Michael Sobanek, eine Agenda mit 21 Tagesordnungspunkten, u.a. Berichte der Vizepräsidenten der vier IFATCA-Regionen, Berichte von Vertretern der IFATCA in verschiedenen internationalen Gremien, so

z.B. der Bericht des Verbindungsmannes zur ICAO, aber auch Arbeitspapiere, die Themen wie Team Resource Management, Safety Management Systems oder „Just Culture“ zum Inhalt hatten. Arbeitspapiere, die sich sowohl mit technischen als auch mit beruflich-rechtlichen Aspekten eines Themas beschäftigten, wurden in einer „Joint Session“ der Committees B und C vorgestellt.

Scott Shallies, seines Zeichens Executive Vice President Professional, führte in seinem Bericht aus, dass der weltweite Mangel an Fluglotsen sich durch das steigende Altersprofil der Lotsen noch mehr verschärfen wird, ein Problem, dass auch in der DFS nicht ganz unbekannt sein dürfte.

Anlass zu großer Sorge für IFATCA ist die Zunahme von rechtlichen Schritten gegen Fluglotsen, die ohne schuldhaftes Handeln in Vorkommnisse verwickelt werden. Erwähnt sei hier die Verurteilung von zwei italienischen Militärlotsen, die im Februar 2004 einem IFR-Flug nachts einen Sichtanflug genehmigt hatten. Offensichtlich war der Pilot mit der Umgebung des Flughafens Cagliari nicht vertraut, denn der Anflug endete mit einem CFIT, bei dem alle Passagiere starben. Nach Ansicht des Gerichtes hätten die beiden Lotsen die Fähigkeiten des Piloten falsch eingeschätzt, eine Verantwortlichkeit, die nirgends sonst auf der Welt in die Zuständigkeit eines Lotsen fällt und die für beide die Verurteilung zu einer Gefängnisstrafe zur Konsequenz hatte.

Der Nachweis der englischen Sprachkenntnisse gestaltet sich nach wie vor schwierig. Mittlerweile wurde dieser Nachweis in 58 (von 195) Staaten eingeführt, 95 Staaten haben ICAO zumindest einen Plan zur Implementierung vorgelegt. Den verbleibenden 42 Staaten ist dies offensichtlich bisher noch nicht gelungen. In Anbetracht dessen, dass ursprünglich der 5. März 2008 weltweit als Einführungstermin für den Nachweis der englischen Sprachkompetenz vorgesehen war, kann man den jetzt erreichten Stand nur als enttäuschend bezeichnen, zumal auf der 37. Sitzung der ICAO beschlossen wurde, dass säumige Staaten mit keinerlei Sanktionen rechnen müssen.

Schon seit langem tritt die IFATCA für die Anwendung von „Just Culture“ in der Luftfahrt ein. Das diesjährige Arbeitspapier zu diesem Thema lieferte umfangreiche Informationen zur Frage der Wahrnehmung von Schuld, zu Fahrlässigkeit, grober Fahrlässigkeit und Vorsatz und zur Gewöhnung an Abweichungen von der Regel, um hier nur einige Aspekte zu nennen. Ein Film mit der Analyse eines Führunfalls, der Havarie der „Herald of Free Enterprise“ vom 6. März 1987 diente dazu, den Inhalt des Arbeitspapiers anschaulich zu vermitteln. Nach reger Diskussion wurde es letztendlich als Leitmaterial zur Unterstützung der Einführung von „Just Culture“ akzeptiert.

Ein weiteres Arbeitspapier beschäftigte sich mit Diabetes, einer Stoffwechselkrankheit, die weltweit ständig zunimmt, und deren mögliche Auswirkungen auf die Sicherheit im Luftverkehr. Weil diese Erkrankung u. a. Herz-Kreislaufprob-

leme und eine Beeinträchtigung der Sehfähigkeit zur Folge haben kann, führt sie entsprechend ICAO Annex 1 immer zum Verlust der Tauglichkeit, wenn sie mit Insulin behandelt werden muss. Kann allerdings eine Diabetes Typ II durch entsprechende Diät oder durch Diät und die Einnahme oraler Antidiabetika hinreichend kontrolliert werden, bleibt die Tauglichkeit erhalten.

Das Committee C beendete seine Arbeit dieses Jahr bereits am Mittwochnachmittag mit der Wahl der Mitglieder des PLC – Professional and Legal Committee – und des Leiters dieser Arbeitsgruppe.

Arbeitsgruppe B und C combined:

Die gemeinsame Sitzung begann mit den turnusmäßigen Tätigkeitsberichten der IFATCA-Repräsentanten bei der ICAO. Ruth Stilwell (USA) hat die Aufgaben des Ständigen Vertreters der IFATCA bei ICAO von Andrew Beadle übernommen. Die finanziellen Aufwände der IFATCA-Vertretung bei der ICAO werden vom amerikanischen Lotsenverband NATCA getragen. Bert Ruitenbergh (Niederlande) war bis zu dieser Konferenz der IFATCA-Repräsentant im ICAO Aerodrome Panel und konnte einige Forderungen der IFATCA unterbringen. Leider sieht sich der niederländische Lotsenverband nicht länger in der Lage, Bert finanziell zu unterstützen, so dass die Position des IFATCA Aerodrome Panel Representative neu besetzt werden muss.

Upcoming Air Navigation Conference... big chance for IFATCA

→ *Ms. Keziah Ogutu (Kenia) –
EVP Africa & Middle East*



Andrew Beadle war neben seinen Tätigkeiten als EVPT und ANC Rep auch noch Repräsentant im ATM Required Performance Panel...

Kimmo Koivola berichtete von seiner Tätigkeit als Repräsentant der IFATCA bei der AG ATS der IFALPA.

Bill Holtzman (USA) präsentierte danach das erste TOC-Arbeitspapier der gemeinsamen Sitzung. Er stellt ein neues System vor, mit dem Runway Incursions verhindert werden sollen. Die sogenannten „RWY Status Lights“ sind „intelligente“ Stopbarren und andere Warnlampen an und auf Pisten, die unabhängig von Lotseneingaben vor einer möglichen Runway IncurSION warnen. Das TOC hat Policy Statements entwickeln, die das System auf eine Stufe mit TCAS stellen, also ein Safety Net für Piloten. Im Vorfeld gab es Diskussionen, ob man als Lotse Informationen über das System haben möchte, also ähnlich der Diskussion über das Anzeigen von TCAS-RAs an Lotsenarbeitsplätzen. Mehrheitsmeinung ist derzeit, dass man als Lotse RWSL-Anzeigen haben möchte. Dies würde im Umkehrschluss bedeuten, dass auch die Ansicht der IFATCA zu TCAS-RA-Downlinking überdacht werden müsste. Das ist aber auf dieser Konferenz noch nicht passiert. Zum System RWSL wird der „flugleiter“ einen eigenen Artikel veröffentlichen.

Anschließend präsentierte Willem Zuidveld (Niederlande) ein sehr eindrückliches Video und Arbeitspapier zu Hypoxie, in Europa spätestens seit dem Absturz einer Helios-B737 vor einigen Jahren wieder ein Thema. Das Video wurde auch in der AG B auf der Fachbereichskonferenz in Nürnberg gezeigt. Derzeit laufen Verhandlungen, das Video auf der Webseite der IFATCA und dann auch auf der Webseite der GdF verfügbar zu machen. Die DFS ist hier weiter als der Durchschnitt der zivilen Flugsicherungsanbieter und hat Notverfahren zu Hypoxie in der BA-FVD veröffentlicht. Dennoch kann ein gelegentlicher Refresher zum Thema sicher nicht schaden. Entsprechende Policy wurde auf der Konferenz verabschiedet.

Felipe de Lucia (Italien) präsentierte in Abwesenheit (in Form eines Powerpoint-Videos mit Audiokommentar) ein PLC-Arbeitspapier zu Flow Management. Im Vorfeld der Konferenz hatte sich herausgestellt, dass sowohl TOC als auch PLC am selben Thema gearbeitet hatten und dabei zu unterschiedlichen Ergebnissen gekommen waren. Nun musste während der Konferenz versucht werden, die unterschiedlichen Ergebnisse zur Deckung zu bringen. Streit gab es vor allem um die Frage, ob der Capacity Default Value bzw. Occupancy Counts die Komplexität des Verkehrs mit abbilden.

Julian Ogilvie (UK) stellte dann das „gegnerische“ Arbeitspapier des TOC vor. Er stellte vor allem die Grenzen des derzeit in Europa eingesetzten Flow Management System heraus, bei dem sich Lotsen und Piloten den Vorgaben des Systems

unterordnen müssen anstatt andersherum. Er forderte die Ausweitung der bei Airport CDM („Collaborative Decision Making“) erfolgreichen Methoden des Real Time Information Sharing auf den gesamten Flug.

Anschließend stellte Julian die Beschlussempfehlungen des TOC vor, in die die relevanten Passagen der Beschlussempfehlungen des PLC eingearbeitet worden waren. Dieser Kunstgriff hat erstaunlich gut funktioniert.

Bill Holtzman (USA) und Roosevelt Pena berichteten anschließend von der Analyse des CDO (Continuous Descent Operation) Manual der ICAO. Hier muss angemerkt werden, dass Roosevelt das eigentlich allein machen sollte, ohne die Unterstützung von Bill allerdings nichts dabei herumgekommen wäre. Bill stellte zunächst am Beispiel der RIIVR-STAR nach KLAX vor, wie ein solches Verfahren erarbeitet und implementiert wird. Dann stellte er diese Echtwelterfahrungen den Vorstellungen des CDO Manual gegenüber. Hauptproblem von CDO ist, dass für den Piloten ein Continuous Descent Approach möglichst wenig Beschränkungen enthält, so dass er ein optimales Sinkprofil fliegen kann. Für den Lotsen bedeutet das, dass er einen sehr hohen Unschärfegrad hat, wo sich ein Luftfahrzeug auf einem solchen Verfahren aufhalten kann, und dementsprechend „großzügig“ muss er dazu staffeln. Für den Lotsen ist der ideale CDA daher eine möglichst eng begrenztes Sinkprofil. Die Kunst ist nun, die goldene Mitte zu treffen.

Fred Deleau (Maastricht) gab einen kurzen Überblick über die Vor- und Nachteile von CPDLC aus Human-Factors-Sicht. Theoretisch können durch CPDLC Lotsen und Piloten entlastet werden, aber dazu bedarf es entsprechend gut designter HMI's. Fred stellt außerdem die Zeitschiene für die Einführung von CPDLC in Europa vor. Ab 2013 müssen alle Flugsicherungsanbieter über FL285 anbieten, und ab 2013 müssen sukzessive alle Flugzeuge nachgerüstet werden. Neue Flugzeuge müssen bereits seit diesem Jahr mit CPDLC ausgeliefert werden.

Als nächster Tagesordnungspunkt berichtet Barbara Baltes (Niederlande) von der Überprüfung des ICAO Safety Management Manual durch PLC. Deutschland merkte an, dass selbst ein gutes Safety Management nichts bringt, wenn die Rechtslage im Staat selbst die Informationen in einem solchen System nicht vor Strafe schützt, und im Gegenteil hat die EU ausdrücklich den Staaten das Durchgriffsrecht auf die Informationen gestattet.

Petra Reinecke stellte anschließend in ihrer Funktion als Deutschlands Vertreterin im TOC den Global Aviation Safety Plan der ICAO vor.

Abgerundet wurde der Tag von den Tätigkeitsberichten der einzelnen regionalen Executive Vice Presidents sowie der Liaison Officer bei der EU und der International Labour Organisation (ILO).

Während des informellen **European Regional Meeting**, das traditionell wie alle anderen Regional Meetings am Freitagmorgen stattfindet, können die anwesenden MAs offen und ohne Protokoll über die Probleme und aktuellen Neuigkeiten in ihrem Heimatland berichten. Im Folgenden können nur ein paar besondere Highlights genannt werden, um den Rahmen dieses Berichts nicht endgültig zu sprengen:

So wurde von den Isländischen Kollegen bekannt gegeben, dass 20 – 30% der Lotsen Island wegen der anhaltenden ökonomischen Krise verlassen. Darüber hinaus wurde ein vom Management als „unbequem“ eingestuftter Kollege ohne Angabe von Gründen gekündigt. Der Gerichtsprozess gegen die Kündigung hat angefangen.

Malta gab eine überaus interessante Beschreibung der Flugsicherungsverhältnisse in diesem kleinen Land an der Südgrenze Europas. Seit Beginn der NATO Militäraktion gegen Libyen, haben die maltesischen Kollegen mit mehr als 100% mehr Verkehr zu kämpfen, was zu zahlreichen Überstunden führt. Wie dies nach dem Ende der Militäraktion verrechnet werden soll, ist vollkommen unklar.

Die aus Irland angereisten Kollegen berichteten vom inzwischen zum 234 Millionen Euro angewachsenen Pensionsdefizit der Irischen Flugsicherung. Das Renteneintrittsalter wird in den nächsten Jahren schrittweise erhöht, und die neu eingestellten Lotsen müssen für ihre Ausbildung 50.000 Euro innerhalb von 4 Jahren zurückbezahlen.

Final Plenum

Den Abschluss jeder Konferenz bildet immer das sogenannte Final Plenum. In dieser Versammlung aller Delegierten werden die Protokolle bzw. die Arbeitsergebnisse der einzelnen

Arbeitsgruppen vorgestellt – und dann durch die anwesenden Directors abschließend akzeptiert. Erst mit dieser endgültigen Zustimmung erhalten alle Ergebnisse ihre Gültigkeit und werden in die einzelnen Manuals übernommen. Während des Final Plenum erfolgt auch die Amtsübernahme der neu gewählten IFATCA Vorstandsmitglieder. Auch in diesem Jahr gab es bei den Wahlen wieder einige personelle Veränderungen, die hier nur kurz genannt werden sollen:

Mr. Patrick Forrey (USA) – Executive Vice President (EVP) Technical,
 Ms. Keziah Ogutu (Kenia) – EVP Africa & Middle East
 Mr. D.K. Behera (Indien) – EVP Asia Pacific
 Mr. Ignacio Oliva Whiteley (Argentinien) – EVP Americas
 Alter und neuer IFATCA Deputy President ist Mr. Patrik Peters (Deutschland) von EGATS.

Wir wünschen den alten und neuen EVP's viel Kraft, Erfolg sowie eine glückliche Hand bei der Bewältigung ihrer vielfältigen und komplexen Aufgaben.

Es soll darüber hinaus noch erwähnt werden, dass die höchste Auszeichnung der IFATCA, die „Scroll of Honour“, in diesem Jahr den beiden scheidenden herausragenden Persönlichkeiten Mr. Andrew Beadle als EVP Technical und Tord Gustavsson, seit über 25 Jahren Chairman FIC, überreicht worden ist. Beide zeigten sich sehr bewegt und nahmen diese Ehrung unter den lang anhaltenden Standing Ovations aller Anwesenden dankbar an.

Mein besonderer Dank gilt abschließend auch wieder der – mit nur vier Personen außergewöhnlich kleinen – deutschen Delegation für eine schöne Woche, die wieder von einem sehr freundschaftlichen und von gegenseitigem Vertrauen geprägten Verhältnis bestimmt war.



Wieviel Asche darf's denn sein?

Vor etwas mehr als einen Jahr, genau am 14. April stürzte ein isländischer Vulkan, der auf das Wortungetüm Eyjafjallajökull hört, durch seinen Ausbruch die europäische Luftfahrt ins Chaos, brachte die Luftverkehrsgesellschaften um ihren Gewinn, die europäischen Luftfahrtbehörden in Verruf und den damaligen Sicherheitspiloten der Lufthansa, welcher der Schnapsidee des kontrollierten Sichtflugs zunächst zugestimmt und sie dann verworfen hatte, um seinen Job. Die europäischen Behörden wussten zwar, dass Flugzeugtriebwerke durch Vulkanasche beschädigt werden können, aber ab welcher Konzentration dies geschehen würde bzw. könnte, das wussten sie nicht. Erst nach einer Woche wurde dieser Wert auf zwei Milligramm Asche pro Kubikmeter Luft festgelegt. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) brachte sein Messflugzeug Dassault Falcon 20E in die Luft und untersuchte, wie groß die Aschewolke denn nun wäre und welcher Aschekonzentration die Flugzeug oder genauer, ihre Triebwerke ausgesetzt würden. Insgesamt acht Messflüge waren von der Falcon 20E durchgeführt worden.



von
Werner
Fischbach

Nun hat das DLR-Institut für Physik und Atmosphäre die gesammelten Daten ausgewertet und veröffentlicht. Danach hat der isländische Vulkan schätzungsweise rund zehn Megatonnen Asche und drei Megatonnen Schwefeldioxyd in die Luft geschleudert. Asche war bis zu einer Höhe von sieben Kilometern zu finden. Die Aschewolke war bis zu drei Kilometer dick und zwischen 100 und 300 km breit. Die Aschepartikel waren von unterschiedlicher Größe – der Durchmesser lag zwischen vier Nanometern bis 800 Mikrometer.

Das entscheidende Ergebnis ist jedoch, dass die Konzentration der Asche an fünf Tagen über Deutschland sowie der Nord- und Ostsee unterhalb von 0,2 Milligramm lag. Am 17. und 18. Mai, als die Aschewolken Deutschland und die Niederlande überquerten, war sie geringfügig höher, befand

sich aber weit unter dem Grenzwert von zwei Milligramm pro Kubikmeter. Dieses Ergebnis dürfte Wasser auf die Mühlen der Airlines sein, welche die von den Luftfahrtbehörden erlassenen Luftraumsperrungen als überzogen bezeichnet hatten. Aber so ist es nun einmal – wenn man vom Rathaus kommt, dann ist man meistens klüger.

Und nun?

„Soll eine Luftraumsperrung in Zukunft eingeschränkt oder vermieden werden, muss die Asche-Quelle schnell in der Nähe des Vulkans bestimmt werden sowie Vorhersagen durch umfassende Messungen überprüft werden. Hierzu sollten neben Messflugzeugen auch Satelliten und Fernmesssysteme am Boden eingesetzt werden. Wichtig ist zudem, dass die verschiedenen Messungen, Modelle und Flugplansysteme zukünftig in einem europäischen Informationssystem verknüpft und der Luftfahrt möglichst online zugänglich gemacht werden“, erklärte Prof. Dr. Ulrich Schumann, Leiter des DLR-Instituts für Physik und Atmosphäre.



→ Insgesamt acht Messflüge wurden von der Falcon 20E des DLR durchgeführt
Photo: DLR

Handlungsbedarf war zwar bereits beim Ausbruch des Eyjafjallajökull angesagt, aber das Ziel einer einheitlichen und nachvollziehbaren Lösung scheint noch nicht erreicht zu sein. Relativ schnell wurden drei unterschiedliche Zonen definiert, die sich nach dem Umfang der jeweiligen Aschekontamination richten. Auf Grundlage dieser Werte wird dann entschieden, ob und unter welchen Bedingungen Luftverkehr stattfinden darf. Wenn man jenen Luftraum, der durch keinerlei Asche verschmutzt ist, dazu rechnet, dann sind es eigentlich vier Zonen. Am 13. und 14. April dieses Jahres haben Eurocontrol und EASA eine Simulation durchgeführt, um herauszufinden, wie sich die revidierten nationalen und regionalen Vorschriften gemäß dem „ICAO EUR/NAT Eruption Contingency Plan“ auswirken werden. Neben dem europäischen „Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC) haben zehn Flugsicherungsbehörden (ANSPs), zehn Regulierungsbehörden sowie die EU-Kommission, die EASA und Eurocontrol daran teilgenommen. Die „European Crisis Coordination Cell (EACCC)“ kam dabei zum ersten Mal zum Einsatz. Ausgangslage war der (theoretische) Ausbruch des isländischen Vulkans Grimsvötn. Der Name ist ja auch leichter zu merken als der des Eyjafjallajökull.

Alle waren wohl mit dem Ergebnis zufrieden. Man sieht sich, wie sollte es auch anders sein, auf einem guten Weg. Aber es gibt noch einiges zu tun. „Es liegt noch Arbeit vor uns, um möglichst ideal auf ein solches Szenario reagieren zu können“, erklärte Joe Sultana von Eurocontrol. Auch Verkehrsminister Ramsauer ist noch nicht zufrieden und fordert einheitliche und verbindliche Obergrenzen für die Aschebelastung der Luft, bis zu denen Flugverkehr ungefährlich möglich ist. Tatsächlich scheinen auf diesem Gebiet die Zuständigkeiten genauso zersplittert zu sein wie die europäische Flugsicherungslandschaft. Einer Meldung der Stuttgarter Zeitung zufolge ist die EU nach Aussage der DFS auf diesem Gebiet auch weiterhin ein Fleckenteppich. Das Drei-Zonen-Modell habe je nach Mitgliedsstaat andere Auswirkungen!

Es wird Zeit, dass die EU-Kommission und die europäischen Verkehrsminister „in die Puschen“ kommen. Denn der nächste Vulkanausbruch kommt bestimmt. Allein in Island bricht nach Aussage des DLR alle fünf Jahre einer aus. Und in Südeuropa und auf den kanarischen Inseln gibt es noch aktive Vulkane.

Ein Jahr nach der Aschewolke über Europa – ADV entwickelt Verhaltensregeln für einen möglichen Wiederholungsfall

Vor einem Jahr sorgte ein Vulkanausbruch auf Island für das bisher größte Chaos in der Luftverkehrsgeschichte am Himmel Europas. Seitdem gelten auf unterschiedlichen Ebenen Maßnahmen, die ähnliche Szenarien in Zukunft weitgehend ausschließen sollen. So kontrolliert jetzt beispielsweise der Deutsche Wetterdienst regelmäßig die Aschenkonzentration in der Atmosphäre und will bis zum Jahresende 60 Wetterstationen in Deutschland für die Informationsbeschaffung speziell auf diesem Sektor nachrüsten. Im Fall eines ähnlich gelagerten Vulkanausbruchs brauchte der Luftraum auf Grund des erweiterten Datenflusses weniger großräumig als vor einem Jahr gesperrt werden. Auf Regierungsebene legten Experten – einvernehmlich mit dem Bundesverkehrsministerium – fest, wie der Flugbetrieb im Falle eines durch Vulkanasche belasteter Luftraum zu regulieren ist. Abgestuft gelten dann – je nach

Kontamination – vier Zonen mit unterschiedlichen Verkehrseinschränkungen. Auf Grund unzureichender Abstimmung zwischen den Behörden mussten im Vorjahr tausende Passagiere in den Terminals ausharren, weil zwar der Luftraum komplett geschlossen war, die Flughäfen aber auf Grund ihrer Betriebspflicht geöffnet blieben. Aus diesem Debakel zogen die Verantwortlichen die Lehren, dass sowohl die Krisenpläne und Kommunikationswege zu verbessern sind als auch Messverfahren, mit einheitlich gültigen Grenzwerten innerhalb Europas einzuführen sind. Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV: „Wir brauchen unbedingt eine funktionierende Krisenkommunikation auf nationaler Ebene. Bei künftigen Störungen des Luftraums muss sichergestellt sein, dass Ministerien, Flugsicherung, Wetterdienst, Airlines und Flughäfen reibungslos in einem Krisenstab zusammenarbeiten.“ (wtt)

Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge Die alte Leier und eine gefährdete Bundeskanzlerin

Bestimmte Statements werden allein dadurch, dass sie ständig wiederholt werden, auch nicht besser. Dazu gehört die Aussage, dass – was das Thema Flugsicherung betrifft – in den USA alles besser ist. Kennen wir! Weshalb es sich kaum lohnt, darüber noch zu diskutieren. Oder doch? Sollte man schon, wenn zum Beispiel ein Flugkapitän der Swiss im Bordmagazin seiner Firma dazu Stellung nimmt. Und all das aufwärmt, was insbesondere aus den Chefetagen der Airlines immer wieder verkündet wird. Dass zum Beispiel in Europa 47 verschiedene Flugsicherungsdienstleister tätig sind (und, was in dem Beitrag nicht ausgeführt wird, mehr als 60 Kontrollzentralen betrieben werden). In den USA gibt es jedoch nur eine Flugsicherungsorganisation. Die Zahl der Kontrollzentralen beträgt 22. Dazu kommen noch etwas mehr als 100 autonome Anflugkontrollstellen. Deshalb kann man, wie

Herr Kapitän suggeriert, in den USA natürlich auch immer geradeaus bzw. auf dem kürzesten Wege von A nach B fliegen, während man in Europa sich strikt an die „Luftstraßen“ halten muss und wegen zahlreichen militärischen Beschränkungsgebieten zu enormen Umwegen gezwungen wäre.

Nun ist nicht bekannt, ob es sich bei dem Swiss-Autor um einen Managementpiloten (blaue Streifen auf der goldenen Uniform) handelt und/oder ob er seinen Beitrag aus der Einsicht, dies würde seiner Karriere nicht unbedingt schaden, geschrieben hat. Dabei dürfte ein kleiner Blick in die Geschichte Europas eine umfassende Antwort auf seine Kritik geben. Insgesamt 47 Staaten gibt es in Europa. Mit unterschiedlicher Geschichte, unterschiedlichen Kulturen und einem sehr großen Beharren auf die eigene Souveränität. Viele



→ *Alle Unbeteiligten blieben unverletzt –
Super Puma der Bundespolizei*
Photo: Molch Entertainment / Wikimedia-cc-by-sa

sind nur der EU beigetreten, um an deren Fleischtöpfe zu kommen. Dummerweise ist die EU eine hervorragende Einrichtung, wenn es darum geht, die Mindestlänge von Salatgurken oder den Krümmungsgrad von Bananen zu definieren. Wenn jedoch Teile der nationalen Souveränität (z.B. den eigenen Luftraum zu überwachen) abgegeben oder gemeinsame Ziele in der Finanz- und Außenpolitik definiert und dann auch noch umgesetzt werden sollen, dann herrscht meistens Schweigen im Walde.

Dabei ist es besonders verwunderlich, wenn Derartiges aus der Schweiz kommt. Vielleicht könnte das Management der Swiss mal den Bundesrat (die Regierung) fragen, weshalb er sich bei einer Fläche von 41 283 km² den Betrieb von zwei Kontrollzentralen leistet. Weil der Schweizer Luftraum einer der dichtbeflogenen der Welt ist, würde „skyguide“ darauf antworten! Dazu kommt, dass sich die Schweiz, nicht Mitglied der EU aber dafür von Freunden umzingelt, sich bis an die Zähne bewaffnet hat und mit der F-18 eines der leistungsfähigsten Kampfflugzeuge unterhält. Wer zudem die Diskussion über ein Nachfolgemuster der in die Jahre gekommenen F-5 verfolgt, muss den Eindruck gewinnen, die Sicherheit der Eidgenossenschaft wäre gefährdet, wenn die Beschaffung eines Nachfolgemusters aus finanziellen Gründen erst einmal auf Eis gelegt würde. Da sollte sich Herr Kapitän doch fragen, wo die Kampfpiloten denn ihre Übungsflüge durchführen sollen. In militärischen Sperrgebieten eben. Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in anderen europäischen Staaten.

Doch Rettung ist in Sicht. Was in diesem Beitrag denn auch erwähnt wird. Das Wunderkind nennt sich SES und es ist so etwas wie eine aviatische „Deus ex Machina“ oder eine ganz besondere Wunderwaffe, die von der EU gewissermaßen aus dem Hut gezaubert wurde. Das Wunderwerk scheint schon weit fortgeschritten zu sein. Aber wer nicht in den diversen Arbeitsgruppen aktiv daran mitarbeitet, den beschleicht der Verdacht, dass die eigentliche Idee, die europäische Luftraumstruktur nicht mehr an den Staatsgrenzen, sondern an den Verkehrsströmen auszurichten, irgendwie unter die Räder gekommen sein muss. Vielmehr scheint sich SES zu einem bürokratischen Monster zu entwickeln, das nur mit entsprechendem Herrschaftswissen überblickt werden kann.

Eine wichtige Frage dabei ist natürlich, wieviele Kontrollzentralen es zukünftig bei SES geben soll. Bisher wurde darauf noch keine Antwort gegeben. Irgendwann muss diese Frage jedoch beantwortet werden, weil es nicht nur eine fachliche, sondern auch eine soziale Komponente gibt. Die Antwort fällt je nach Interesse unterschiedlich aus. Soll alles so bleiben, wie es ist? Also der Status quo erhalten bleiben? Könnte man vertreten. Weil aus betrieblicher Sicht die Zahl der Kontrollzentralen eigentlich von geringer Bedeutung ist, da es unter Einsatz moderner Koordinationsysteme unerheblich ist, an welchem Ort sie sich befinden. Ausschlaggebend ist eine effektive Gestaltung der Kontrollsektoren. Politisch wird sich der „Status quo“ wohl nicht durchsetzen lassen, weil SES eben kein fachliches, sondern ein politisches Projekt ist.

Zudem muss die betriebswirtschaftliche Sicht berücksichtigt werden. Mehr als 60 Kontrollzentralen wären viel zu teuer. Was wäre also die Alternative? Ein Center pro FAB? Oder für jeden Staat eins? Oder eventuell, was ziemlich unwahrscheinlich ist, nur eines für ganz Europa? Neil Panzer von Boeing schlägt drei vor. Mit einem vierten „Reserve ACC“. Zumindest scheint er schon mal den Begriff Contingency gehört zu haben.

Doch ganz abgesehen davon: Wenn schon unverwandt in die USA geschaut wird, dann sollte man bitte auch zur Kenntnis nehmen, dass es da mit der FAA lediglich eine Organisation gibt, die dazu auch noch eine Behörde ist. Was eigentlich zu der Frage führen müsste, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, für den gemeinsamen europäischen Luftraum auch einen europäischen Flugsicherungsdienstleister zu schaffen, anstatt verschiedene, privatrechtlich organisierte und in Konkurrenz zueinander stehende Firmen mit der Kontrolle des Luftverkehrs zu betrauen.

Während sich das Gesamtkunstwerk SES ganz langsam seinem Ziel nähert, musste man sich im März Sorgen um die Sicherheit unserer Bundeskanzlerin machen. Denn da war in einigen Blättern zu lesen, dass Angela Merkel nur knapp einem Hubschrauberabsturz entgangen wäre. Und, was zumindest für die Sicherheitskräfte beruhigend ist, dass es sich dabei nicht um einen Sabotageakt gehandelt habe. Was war denn nun wirklich geschehen? Ein AS 332 „Super Puma“ der Bundespolizei hatte Frau Merkel zu einem Wahlkampfauftritt nach Offenburg geflogen und hatte sie dort abgesetzt. Auf dem Weiterflug nach Oberschleißheim setzten jedoch beide Turbinen des Hubschraubers aus und die Maschine stürzte, so berichteten die Medien, aus einer Höhe von 1 600 Meter in die Tiefe. Anzunehmen ist, dass die Besatzung eine Autorotation eingeleitet hat. Sie konnte die Triebwerke wieder starten und den Flug fortsetzen.

Bild-Blog, der „Watchdog“ der deutschsprachigen Medien, hat diese Meldungen aufgegriffen und ihren Bericht mit dem Titel „Alle Unbeteiligten blieben unverletzt“ versehen. Und meinte, dass am Wochenende viele Journalisten „nur knapp den Jackpot nicht geknackt haben“. Weil sie vergessen hatten, den Lottoschein abzugeben. Da könnte man auch berichten, dass Arminia Bielefeld beinahe Bayern München oder Borussia Dortmund vernichtend geschlagen hätte. Wenn sie gegeneinander gespielt hätten.

Finis

US Controller unter Beschuss

Wenn einige Mitglieder einer Berufsgruppe oder einer Institution, die für die Sicherheit im Luftverkehr zuständig ist, sich nicht ganz so verhalten, wie sie es eigentlich tun sollten, dann gerät der ganze Laden in Verruf. Und steht unter besonderer Beobachtung der Presse. Auch wenn viele dieser Pressevertreter gar nicht beurteilen können, was in einer bestimmten Situation geschehen ist und weshalb das Geschehen als sicherheitsrelevant eingestuft werden kann oder nicht. Der Schweizer Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ und seine Controller können nach dem Desaster von Überlingen ein Lied davon singen. Nun hat es die FAA erwischt. Und wie immer werden Vorfälle, die eigentlich nichts miteinander zu tun haben, in einen Topf geworfen.



von
Werner
Fischbach

Vielleicht sollte man zunächst zwei Ereignisse anführen, die mit dem eigentlichen Problem, der Problematik des Schichtdienstes und der damit einhergehenden Übermüdung und Erschöpfung von Controllern, nichts zu tun haben. Die jedoch gleichzeitig von der Presse aufgegriffen worden sind und dann mit jenen Vorfällen, über welche noch ausführlicher zu berichten ist, in einen Topf geworfen wurden.

Da wäre der Fall jenes Controllers, der in der Nachtschicht im Cleveland Air Route Traffic Control Center (ARTCC) sich während seines Einsatzes an einem Radararbeitsplatz auf einem tragbaren DVD-Spieler einen Film angeschaut hat (um welche Art es sich bei diesem Film gehandelt hat, ist nicht bekannt). Publik wurde dieser Fall, da dem Controller ein schwerwiegender Fehler unterlaufen war. Die Mikrofontaste war irgendwie eingeklemmt („stuck mike“), so dass die fliegende Kundschaft drei Minuten lang den Ton des Filmes auf der Frequenz hören konnte.

Dabei ist das Problem, dem der Controller ausgesetzt war, hinreichend bekannt: Aufkommende Müdigkeit während der Nachtschicht und niedriges Verkehrsaufkommen. Da ist die Versuchung, sich mit anderen Tätigkeiten (etwa dem Lesen eines Buches) abzulenken, nicht gerade gering. Sich jedoch am Arbeitsplatz einen Film anzuschauen, scheint zumindest nicht von allzu großem Pflichtbewusstsein zu zeugen. Und sich dabei erwischen zu lassen, von Dummheit. Wie dem auch sei – der Controller und sein Wachleiter wurden fristlos entlassen. In den USA ist man auf diesem Gebiet bekanntlich etwas schneller als in Deutschland.

Der zweite Fall, der in den USA ein beträchtliches Rauschen im Blätterwald hervorgerufen hat, ist ein Ereignis, das sich auf der Andrews Air Force Base ereignet. Da hatte die Anflugkontrollstelle Potomac TRACON (Terminal Radar Approach Control) am 18. April eine C-40 (die militärische Version einer B737-700) mit drei Seemeilen etwas zu dicht hinter eine C-17 „Globemaster III“ auf den Final gesetzt. Schließlich ist die

C-17 ein beeindruckender Dampfer, dessen Wirbelschleppen nicht negiert werden sollten. Ein paar Seemeilen mehr wären nicht nur adäquat, sondern auch vorgeschrieben gewesen (Medium hinter Heavy). Die Towercontroller reagierten auf diese Staffelungsunterschreitung, indem sie die Crew der C-40 zu einem „Go Around“ aufforderten.

Nun kommt Derartiges immer wieder vor. Nicht nur in den USA. Aber meist lassen sich solche Vorkommnisse auf dem kleinen Dienstweg, also in einem klärenden Gespräch mit den Piloten und zwischen den beteiligten Controllern beilegen. In diesem Fall wäre dies wohl auch so abgelaufen, wenn sich nicht Michelle Obama, die First Lady der USA, an Bord der C-40 befunden hätte. So kam der Zwischenfall in die Öffentlichkeit. Die Transportsicherheitsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) hat Ermittlungen aufgenommen und die FAA hat die Vorschriften, die sich mit der Überwachung von Flügen des Präsidenten befassen („Air Force One“) nun auch auf jene ausgedehnt, die den Vizepräsidenten und die First Lady transportieren.

Fatigue – Übermüdung oder Erschöpfung

Wohl niemand möchte sich bei einer, möglicherweise lebensrettenden Operation in die Hände eines übermüdeten oder erschöpften Arztes begeben. Genauso wenig dürften Flug- und Fahrgäste beruhigt sein, wenn sie wüssten, dass sich im Cockpit eine übermüdete Besatzung bzw. im Führerstand ihres ICEs oder ihres Regionalzuges ein erschöpfter und ausgelaugter Lokführer befindet. Und irgendwie fürchtet sich jeder, im Straßenverkehr einem Trucker zu begegnen, der seine vorgeschriebene Zeit hinter dem Lenkrad aus Gründen des Profits überschritten hat.

Was für Piloten, Lokführer und Trucker zutrifft, gilt natürlich auch für Fluglotsen. Welcher Pilot möchte schon gerne, dass die Controller während der Nacht irgendwie weggetreten sind oder sich aufgrund ihrer Ermüdung oder Erschöpfung nicht mehr so richtig auf ihre Aufgaben konzentrieren können. Wohl keiner. Und die Passagiere erst recht nicht. Denn Controller, die unter Fatigue leiden, sind letztlich eine Gefahr für die Sicherheit.

Fatigue ist ein Begriff, mit welchem diese Ermüdungs- und Erschöpfungszustände beschrieben werden. Das NTSB hat dieses Problem prominent auf die Tagesordnung gesetzt. So zum Beispiel, als es im Untersuchungsbericht über einen Unfall einer Hawker Beechcraft 125-800A auf dem Owatonna Regional Airport in Minnesota auf „Fatigue“ als beitragenden Faktor hinwies: „Contributing factors were poor crew coordination and lack of cockpit discipline; fatigue, which likely impaired both pilots' performance.“ Auch die Vereinigung Cockpit kritisiert die neuen europäischen Flugdienstzeitregelung und weist in diesem Zusammenhang auf den Unfall der Colgan Air vor rund zwei Jahren in Buffalo hin, bei welchem Fatigue eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Dass auch Controller und eigentlich auch ihre Arbeitgeber (insbesondere die FAA ist hier gefordert) sich mit dem Problem Fatigue auseinandersetzen müssen, beweisen mehrere Vorfälle in den USA. Der „Reigen“ wurde in der Nacht vom 22. auf den 23. März am Reagan National Airport von Washington eröffnet. Gleich zwei Besatzungen anfliegender Flugzeuge, eine B737 von American Airlines (AAL 1012) sowie ein A320 von United Airlines (UAL 628T) waren wie die Controller und Wachleiter der zuständigen Anflugkontrollstelle Potomac TRACON kurz nach Mitternacht nicht in der

Lage, mit der Platzkontrollstelle Funkkontakt aufzunehmen. Nach mehreren Versuchen führte die Besatzung der B737 das Fehlanflugverfahren durch und meldete sich erneut bei Potomac TRACON. Nachdem es den Approachcontrollern ebenfalls nicht gelungen war den Towerlotsen zu erreichen, teilten sie der Besatzung mit, dass der Tower wohl unbesetzt wäre und informierten sie, dass sie als Flug zu einem unkontrollierten Platz behandelt würden. Wobei der Controller mitteilte, er nehme an, dass sich der Towercontroller selbst (zum Beispiel beim Gang zur Toilette) von der Towerkanzel ausgeschlossen hätte. Dies hatte sich früher bereits schon einmal ereignet. Um 0:12 Uhr versuchte AAL 1012 erneut, mit Reagan Tower in Kontakt zu treten. Nachdem auch dieser Versuch fehl geschlagen war, landete die B737 sicher auf Piste 1 (01). Die Besatzung des nachfolgenden A320 wurde darauf hingewiesen, dass die Kommunikation zwischen dem TRACON und dem Tower unterbrochen wäre und wurde um 0:22 an die Platzkontrolle übergeben. Auch die Airbusbesetzung war nicht in der Lage, mit dem Tower in Funkkontakt zu treten und landete vier Minuten später auf dem Reagan National Airport.

➔ *Viele US Tower sind nachts nur mit einem Controller besetzt. 27 davon erhalten nun einen zweiten Mann*
Photo: Jeff Randall



Wie sich später herausstellte, hatte sich der Controller nicht ausgeschlossen, sondern war schlicht und einfach eingeschlafen. Und wie sich des weiteren herausstellte, war er der einzige Controller, der sich um diese Zeit im Dienst befand. Wobei Doug Church, Pressesprecher des US Controllerverbandes NATCA (National Air Traffic Controllers' Association) betonte, dass es sich hier nicht um einen Controller, sondern um einen Wachleiter gehandelt habe. Was als deutlicher Hinweis auf das nicht gerade optimale Verhältnis der US Controller zu ihren unmittelbaren Vorgesetzten angesehen werden kann. Soweit ist man bei der DFS glücklicherweise noch nicht.

Diese wenig erfreulichen Nachrichten vom nationalen Washingtoner Flughafen waren nur ein Auftakt von weiteren entsprechenden Vorkommnissen. Ebenfalls im Februar war ein Controller während der Nachtschicht im Tower des McGhee Tyson Airport von Knoxville eingeschlafen. Oder genauer, er hatte sich schlafen gelegt. Knoxville ist eine sogenannte „Up and down“ – Einrichtung. Während der Nacht sind zwei Controller anwesend – einer in der Towerkanzel und einer in der ein Stockwerk darunter liegenden Anflugkontrolle. Beiden Controllern steht während der Nachtschicht eine Pause zu. Als der Approachcontroller sich zu seiner Pause zurückgezogen hatte, hatte der Towercontroller nicht nur ein Nickerchen gemacht, sondern hatte, so berichteten es die ABC News, mit Kopfkissen und Bettdecken eine komfortable

Schlafstätte eingerichtet. Anfliegende Piloten beschwerten sich, dass sie keinen Funkkontakt mit der Anflugkontrolle aufnehmen konnten. Keine Frage, dass der Towercontroller von der FAA fristlos gefeuert wurde.

Nun überschlugen sich die Ereignisse – und in den Medien die Meldungen über schlafende Controller. Am 29. März hatte der zuständige Lotse des Forth Worth ARTCC in den frühen Morgenstunden vergeblich versucht, ein anfliegenes Luftfahrzeug an den Tower des Preston Smith International Airports von Lubbock in Texas zu übergeben. Der Controller dort hatte zudem versäumt, einen Abflug mit Forth Worth zu koordinieren. Wobei eine weitere Suspension fällig war. Eine andere wurde von der FAA ausgesprochen, als ein Controller des Boeing-Werksflughafens King County International auf der Frühschicht eingeschlafen war. Allerdings lief gegen diesen bereits ein Disziplinarverfahren, weil er bereits im Januar zweimal im Dienst eingeknickt war.

Zwei Tage später war der Tower des Reno-Tahoe International Airports um zwei Uhr in der Nacht für 16 Minuten nicht zu erreichen. Wiederum war der Controller, der alleine Dienst tat, eingeknickt. Dummerweise wollte gerade in diesem Zeitraum eine Piper Cheyenne, die sich auf Ambulanzflug befand, in Reno landen. Doch weder das Flughafenpersonal noch die Controller der zuständigen Kontrollstelle waren in der Lage, den Towercontroller aus Morpheus' Armen zu be-

➔ *C-40 (hier bei der Landung in Stuttgart) – zu dicht hinter eine C-17 gesetzt und mit der First Lady an Bord durchgestartet*
Photo: Peter Ludl



freien. Der Pilot hielt mit den Lotsen der zuständigen Anflugkontrolle Kontakt, schaute sich die Piste und die Rollbahnen genau an und, da es sich um eine klare und wolkenfreie Nacht handelte, landete dann sicher in Reno.

Mit ihrer Müdigkeit haben jedoch nicht nur die Towercontroller, die meist alleine zum Nachtdienst eingeteilt waren, ihre Schwierigkeiten. Am 16. April war ein Controller während der Nachtschicht (Midnight Shift) im Miami ARTCC auf seiner Arbeitsposition eingeschlafen. Von der fliegenden Kundschaft hat dies niemand bemerkt, weil die Kollegen den schlafenden Controller rechtzeitig bemerkt und geweckt hatten.

Diese Vorfälle haben bei der FAA auch ein erstes Opfer gefunden. Der Leiter des Operationellen Dienstes, Hank Krakowski, hat wegen dieser Vorfällen seinen Hut genommen. Er hatte den Job im Jahr 2007 übernommen. Zuvor war er Flugkapitän und „Director of Flight Operations“ bei United Airlines gewesen.

Fatigue – keine amerikanische Besonderheit

Nun ist Fatigue keine amerikanische Besonderheit. Immer dann, wenn sich Menschen den Anforderungen und Besonderheiten des Schichtdienstes stellen müssen, sind sie ganz besonders den Gefahren des Fatigue ausgesetzt. Das ist nicht weiter verwunderlich. Schließlich sind wir Menschen darauf programmiert, tagsüber zu arbeiten und nachts zu schlafen. Wenn sich dazu die Arbeitgeber der Controller, also die weltweit operierenden Flugsicherungsdienstleister, mit erheblichen Personalproblemen herumzuschlagen haben und den personellen Fehlbestand auf Kosten des vorhandenen Personal zu lösen versuchen, dann ist die Gefahr, dass dieses Personal aufgrund von Übermüdung oder Erschöpfung nicht die optimale Leistung erbringt oder in der Nacht einschläft, durchaus gegeben. Die Schichtzeiten zu verlängern und die Anzahl der freien Tage zu verkürzen, ist dabei eine Möglichkeit. Eine andere besteht darin, das Personal in den Kontrollzentralen und Platzkontrollstellen auszudünnen. Allerdings wird dadurch die Gefahr einer Übermüdung oder Erschöpfung erhöht. Das sind eigentlich keine umwerfenden Erkenntnisse. Und neu sind sie auch nicht. So kann sich der Verfasser dieser Zeilen an einen Vorfall in Stuttgart erinnern, bei welchem ein Kollege im Tower offensichtlich eingeschlafen war und eine der Nachtpostmaschinen an ihn nicht übergeben werden konnte (der zweite Kollege befand sich zu diesem Zeitpunkt in seiner ihm zustehenden Pause). Zwar behauptete der Kollege, nicht geschlafen zu haben. Aber offensichtlich hatte ihn seine Erschöpfung zeitweise „außer Gefecht gesetzt“! Das soll es geben, ohne dass der Betreffende dabei wirklich schläft. Ein Umstand, der übrigens auch in anderen Berufen, z.B. bei Krankenschwestern hin und wieder auftritt.

So berichtet ein kanadischer Controller, der in den sechziger Jahren als junger Lotse im Tower von Calgary eingesetzt war, ähnliches. Ihm war die Landung einer Super Constellation

der Trans Canada Airlines (der heutigen Air Canada) für drei Uhr morgens angekündigt. Nach dem letzten Abflug hatte er noch 20 Minuten auf die Landung der Super Constellation zu warten. Er ließ die Beleuchtung der Piste und der Rollbahnen eingeschaltet und hatte die Empfänger auf volle Lautstärke gedreht – und dann muss er irgendwie eingeschlafen sein. Und als er wieder aufwachte, stellte er fest, dass auf dem Flughafen eigentlich alles so aussah wie zuvor. Mit dem Unterschied, dass sich auf dem Vorfeld eine Super Constellation befand, die zuvor dort nicht gewesen war! Die Kollegen der Anflugkontrolle hatten die Maschine bereits in einer Entfernung von 60 Seemeilen auf seine Frequenz geschickt. Doch als er auf deren Anruf nicht reagierte, wechselte die Besatzung auf die Frequenz der Anflugkontrolle, landete dann unter deren Aufsicht in Calgary und rollte zum Vorfeld.

Dass auch Piloten hin und wieder ein Nickerchen machen, darf nicht weiter verwundern. Auch wenn dies verständlicherweise nicht besonders publiziert wird. „I have never fallen asleep on the job, but I have been awakened by the snoring of the captain and flight engineer of the DC-8 I was the First Officer on board“, berichtete ein Pilot in einem AVWeb-Forum. Von einem erfahrenen Frachtkapitän wird berichtet, dass er jedem Crewmitglied eine 30-minütige Schlafpause einräumte, während die anderen mit einer heißen Tasse Kaffee „am Leben“ gehalten wurden. Ein kluger Mann!

Nun muss ein Controller, der nachts allein in der Platzkontrolle seinen Dienst verrichtet und für die zuständige Anflugkontrolle nicht ansprechbar ist oder mit dem kein Funkkontakt hergestellt werden kann, nicht unbedingt eingeschlafen sein. Vielleicht war es auch nur ein dringendes Bedürfnis, das ihn bzw. sie veranlasste, die Towerkanzel für einige Zeit zu verlassen. Klar könnte er oder sie die Approachcontroller davon unterrichten. Aber wer möchte die Kollegen in der entfernten Anflugkontrolle über eine solche Kleinigkeit schon informieren? Einige Controller haben es in diesem Fall vorgezogen, lieber von der Towerbrüstung (Catwalk) aufs Vorfeld zu pinkeln als ein oder zwei Stockwerke tiefer auf die Toilette zu gehen. Wobei natürlich die Windrichtung zu berücksichtigen ist! Wer natürlich von Durchfall geplagt ist, muss sich da etwas anderes einfallen lassen.

Die Lösung der FAA

Natürlich dient es der Sicherheit, die Nachtschicht nicht nur mit einem, sondern mit zwei Mann zu besetzen. Das mag aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht besonders sinnvoll sein. Und auf den ersten Blick scheint es auch keinen Sinn zu machen, in den nächtlichen betriebsarmen Zeiten zwei Controller in den Tower zu setzen. Die paar Flüge können schließlich auch von einem abgewickelt oder von einem „Remote Tower“ kontrolliert werden. Dass dabei ganz bewusst auf eine

→ Nach einer American B737 auch ein United A320 ohne Freigabe auf dem Reagan National Airport
Photo: W. Fischbach



„menschliche“ Redundanz verzichtet wird, scheinen Flugsicherungsmanager ganz gerne zu negieren. Wenn jedoch aus Gründen des Personalmangels die Schichten verlängert werden und die Ruhezeiten der Controller immer mehr beschnitten werden, dann ist dies eine gefährliche Lösung. Weil es zu Fatigue führt. Denn dann besteht die Gefahr, dass ein Controller eben nicht mehr so leistungsfähig ist wie er es sein sollte oder dass er gar während des Dienstes einschläft. Schon Aristoteles wusste, dass es wahrscheinlich ist, dass etwas Unwahrscheinliches eintritt.

Sowohl Verkehrsminister Ray LaHood als auch FAA-Chef Randy Babitt reagierten sehr harsch auf diese Vorfälle. „Wir erwarten, dass Controller ausgeruht zur Arbeit kommen und bereit sind, die persönliche Verantwortung für die Sicherheit in den Kontrolltürmen übernehmen. Wir haben kein Verständnis, wenn während der Arbeit geschlafen wird“, meinte LaHood. Und Randy Babitt ergänzte: „Fluglotsen sind verantwortlich, dass Flugzeuge ihr Ziel sicher erreichen. Wir können und wollen nicht akzeptieren, wenn bei der Arbeit geschlafen wird. Dies ist ein unprofessionelles Verhalten und entspricht nicht unserem Sicherheitsstandard.“ Das sind jene Aussagen, die von Politikern und Managern nun einmal nicht anders erwartet werden können. Aber vielleicht sollten sich LaHood und Babitt in einer stillen Minute einmal fragen, wer denn für die desolate Personalsituation und die daraus resultierenden langen Dienst- und kurzen Ruhezeiten

verantwortlich ist. Ob dies die Controller sind? Oder doch eher das Management der FAA und die Leitung des Verkehrsministeriums?

NATCA hat nach dem Zwischenfall von Washington zunächst einmal den Verkehrsminister gelobt, der die Sicherheit in den Vordergrund und einen zweiten Controller, der wie NATCA-Sprecher Doug Church herausstellte, ein „Front-Line-Controller“ und kein Wachleiter sein soll, für die Nachtschicht in Aussicht gestellt hat. Church hat auch betont, dass die NATCA seit langem die „Einmann-Besetzung“ während der Nacht kritisiert. Inzwischen hat die FAA angekündigt, bei 27 Platzkontrollstellen für die Nachtschichten einen zweiten Controller einsetzen zu wollen. Es ist müßig, alle 27 Towers hier aufzuführen. Aber dass die Platzkontrollstellen von Kansas City, San Diego, Reno-Tahoe und von San Juan in Puerto Rico bisher nachts nur mit einem Lotsen besetzt waren, scheint einigermaßen erstaunlich. Übrigens soll auch die Anflugkontrolle von Omaha in der Nacht einen zweiten Controller erhalten.

NATCA-Präsident Paul Rinaldi hat herausgestellt, dass die Probleme Fatigue und Dienstplangestaltung angesprochen werden müssen und wies darauf hin, dass die NATCA seit langem eine Lösung des Problems Fatigue fordert. Was das frühere Management der FAA nicht besonders interessierte. „Past administrations turned a blind eye“, erklärte Rinaldi am 22. April in Washington. Das Interessante daran ist, dass eine gemeinsame Arbeitsgruppe der FAA und NATCA seit 18 Monaten über Fatigue diskutiert und dazu insgesamt 12 Vorschläge erarbeitet hat, die sich auf Empfehlungen der NASA sowie den Streitkräften beziehen und die sich nach den Er-

fahrungen der internationalen Flugsicherungsdienstleister richten. Nun fordert Rinaldi die Umsetzung dieser Empfehlungen. Einer dieser Vorschläge besteht darin, den Controllern während der Nachtschicht eine Pause zu gewähren, in welcher sie auch ein wenig schlafen können. Dieser Vorschlag ist wohl überlegt und kann sich auch auf wissenschaftliche Untersuchungen berufen. „Extensive scientific modeling clearly proves that introducing a recuperative break on the mid shift can mitigate the identified risk of reduced cognitive performance due to fatigue“, hielt die FAA/NATCA – Arbeitsgruppe in ihrem Papier fest. Allerdings hält Verkehrsminister LaHood nichts von diesem Vorschlag und erklärte, er wolle in einem Pausenraum keine schlafenden Controller antreffen. Wobei er seine Erklärung mit einem kräftigen „Basta!“ abschloß. Was man mit dem berühmten „Basta!“ des ehemaligen Bundeskanzlers Schröders vergleichen kann. Was jedoch nicht bedeutet, Gerhard Schröder hätte etwas einzuwenden gehabt, wenn Controller während ihrer Pause ein kurzes Schläfchen einlegen. Nach LaHoods Äußerung muss man sich jedoch fragen, ob der US Verkehrsminister überhaupt begriffen hat, was Fatigue bedeutet und ob er überhaupt bereit ist, sich damit auseinanderzusetzen.

Randy Babitt hat inzwischen reagiert und eine neue Regelung bezüglich der Ruhezeiten erlassen. Obwohl Rinaldi ihn für seine schnelle Reaktion gelobt hat, muss man sich fragen, ob die Controller damit auch zufrieden sein werden. So wird ihnen zwischen zwei Schichtfolgen nun neun anstatt bisher acht Stunden Ruhezeit zugestanden und sie werden auch nicht mehr zu Schichtänderungen verdonnert werden können, wenn diese neun Stunden Ruhezeit nicht gewährleistet sind. Auch zusätzliche Nachtschichten nach nur einem freien Tag sind ab sofort tabu. Die Controller dürften dies bestenfalls als ersten Schritt in die richtige Richtung ansehen.

➔ *Washington National Tower*
– *Controller wegen Übermüdung nachts eingeschlafen*
Photo: [Ortiz/Wikimedia/CCA3.o](#) – Lizenz

Allerdings hat die Sache einen Haken. Weder LaHood noch Babitt konnten bisher erklären, wo sie die zusätzlichen Controller für die neuen Schichtpläne hernehmen wollen. Denn die FAA hat ein ernst zu nehmendes Personalproblem. Dass sich, betrachtet man die Zahl der Controller, die in den nächsten Jahren in den Ruhestand gehen, zuspitzen wird. Aber das wird die Amerikaner nicht davon abhalten, sich weiter für die beste Flugsicherung der Welt zu halten. Und dies, obwohl die sicherheitsrelevanten Vorfälle („operational errors“) in den letzten Jahren zugenommen haben. Im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr allein um 51 Prozent.

„Die Welt“ brachte zum Thema einen gut recherchierten Beitrag, in dem auch Alexander Schwassmann mehrfach zitiert wurde: Siehe unsere Rubrik „Für Sie gelesen“. (Seite 64)



737 Crew Got Close To Cirrus: NTSB

April 24, 2011
By Russ Niles,
Editor-in-Chief

The NTSB says a Southwest Airlines Boeing 737 came within 100 feet and a tenth of a mile from a NORDO Cirrus SR22 over central Florida March 27 when the crew was asked by air traffic controllers to check on the condition of the Cirrus's occupants. Initial reports said the planes came within 1.2 miles of one another in the incident, which is one of a number of controller-related issues dominating the FAA's public agenda these days. In a preliminary report issued Friday, the NTSB says a fair amount of effort went into the reconnaissance mission.

According to the NTSB, the effort was led by a front-line manager at the Central Florida TRACON, which had been monitoring the silent Cirrus for about an hour. The Cirrus was headed to Kissimmee and eventually landed there as planned. The Southwest flight was about 10 miles from the Cirrus when the TRACON asked the Southwest crew to go and have

a look. The crew „obliged“ and was vectored to the Cirrus until they reported visual and TCAS contact. The TRACON set up a separate radar monitor and discrete frequency for the operation. After the crew reported the Cirrus in sight, the controller told them to „resume own navigation, get as close as safely possible and report any abnormalities.“ The NTSB said the airliner pilot flying „maneuvered on his own along side“ the Cirrus. The Southwest crew has been suspended pending the investigation but there's no word on the fate of the manager and any other controllers involved. Transportation Secretary Ray LaHood last week said the controller involved had been fired, but he was mistaken. A controller in Miami and one in Knoxville were fired last week for sleeping on the job.



Photo: Southwest Airlines



Über Schläfrige oder schlafende Lotsen

Ich war gestern bei meinen Eltern zu Besuch, und ihre Fragen über schlafende Lotsen hat mich dazu animiert, mich mal wieder richtig aus zu lassen. Nur eine Warnung, dieser Beitrag wird vielen nicht gefallen. Aber das scheint mein Los im Leben zu sein.



Übersetzt von
Lutz
Pritschow

Ich habe „schlafende Lotsen“ erwähnt, und ich höre schon wie meine ehemaligen Kollegen aufschreien mit dem Hinweis, „es waren keine Lotsen, sondern Wachleiter“. Stimmt! Aber das ändert kaum was an der Sache. Tatsache ist, Leute die eine Lotsenfunktion ausgeübt haben, wurden während der Arbeit beim schlafen erwischt. Absichtlich oder unabsichtlich.

Dieser Vorgang zeigt zwar zwei verschiedene, aber doch ein zusammen hängendes Problem. Nachtschichten sind für den menschlichen Körper eine starke Belastung. Rotierende Schichten, also jeden Tag einen anderen Dienst, auch Nachtschicht, macht es noch schwieriger. Aber es führt kein Weg dran vorbei. Diese Schichten müssen besetzt werden. Wir können das Problem nicht eliminieren. Wir können nur dafür sorgen, dass es den Lotsen weniger belastet. Aber die offizielle Stellungnahme der FAA und die gesamte Industrie, bringt herzlich wenig.

Das Problem, wie immer, ist Geld! Es ist teuer, diese Schichten mit der notwendigen Personalstärke zu versehen. Und, nur für die Akten, ich betrachte drei Leute als Minimum. Wer nur einen Lotsen an einen Arbeitsplatz setzt, ist einfach dumm. Darüber möchte ich gar nicht sprechen. Aber hier ist das Problem, wenn so eine Schicht mit zwei Lotsen besetzt wird. Mit zwei Lotsen hat man, über kurz oder lang, wieder nur einen. Irgendwann muss ja mal einer eine Badezimmer-Pause machen, (was der Arme, der alleine da ist macht, darüber denken wir besser nicht nach). Und da der Mensch ist wie er ist, nimmt folgende „Logik“ ihren Lauf; Wenn ich 30 Minuten allein arbeiten kann, wieso nicht auch eine Stunde? Oder zwei Stunden? Moment mal, ich habe da eine Idee. Du machst die erste Hälfte, und ich die Zweite, und so können wir beide ein bisschen schlafen. Es passiert immer. Und irgendwann machen auch die Führungskräfte mit.

Hier eine kleine Lektion, die viele vielleicht schon vergessen haben. Im Juli 2002 meldeten sich zwei Lotsen zur Nachtschicht. Nach einiger Zeit ging einer der beiden in Pause. Der Zweite hat sich so sehr auf ein Problem in der Anflug Kontrolle versteift, dass sich – unbemerkt – zwei andere Flugzeuge im Oberen Luftraum auf Kollisionskurs befanden. Beide prallten auf einander. Eine war eine DHL Maschine mit Fracht an Bord. Die andere hatte 45 Kinder dabei, die einen Schulausflug machen wollten. Insgesamt sind 71 Menschen gestorben. Die Tatsache, dass es bei Überlingen in Deutschland statt fand, ändert nichts am Grund Problem... Personal.

Was für Sie wichtig ist zu wissen: Dieser Unfall fand vor beinahe 10 Jahren statt. Ich habe 2005 einen Artikel darüber geschrieben, aber es hat sich nichts geändert. Personal war dann ein Thema und ist es jetzt immer noch. Es fehlen heute, genau wie damals, Antworten. Alle Antworten die Personal betreffen, sind teuer. Die Frage ist aber, verhindert man diese Situationen, oder akzeptiert man das Risiko. Bis jetzt hat sich herausgestellt, dass wir das Risiko akzeptieren, um die Kosten zu vermeiden.

Es hilft nichts zu sagen, dass die Situation besser angegangen werden muss. Das ist doch eigentlich klar. Und ich glaube auch, dass wir dieses können. Aber die Tatsachen geben mir leider nicht Recht. Menschen sind Menschen. Und auch wenn wir zwei Lotsen verpflichten könnten, wach zu bleiben, ausser während kurzer Pausen, werden diese irgendwann so müde, das sie Dysfunktional werden. Probieren Sie mal eine ganze Nacht wach zu bleiben, um dann den frühmorgendlichen Verkehr abuarbeiten, bevor der Frühdienst kommt.

Die Antwort ist, wie immer, eindeutig und einfach... lass sie Schlafen. Aber z.Zt. ist Schlafen verboten. Es führt sogar zur fristlosen Kündigung, wenn man erwischt wird. Und schon ist man wieder beim Problem, dass drei Lotsen pro Schicht gebraucht werden. Aber ich höre jetzt schon was passiert, wenn die Gewerkschaft in Verhandlungen drei Lotsen pro Schicht verlangt, damit einer Schlafen kann. Man stelle sich vor, wie viel Spass unsere Politiker damit hätten. Und der FAA würde es hierbei auch nicht besser gehen, gerade in diesen Zeiten der Politischen Inkompetenz.

Hier ist aber eine Idee für jeden, der sich in diesem Monat über schläfrige oder schlafende Lotsen aufgeregt hat. Rufen Sie doch mal bei Ihren Abgeordneten an, und sagen Sie Ihnen, sie sollen sich wie Erwachsene verhalten und das richtige tun. Verlangen Sie von Ihnen, Dienststellen mit ausreichendem Personal zu besetzen und dafür zu sorgen, dass vernünftige Pausen eingehalten werden – denn, das Leben das Sie retten, könnte ihr eigenes sein.

Don Brown
8 April 2011

Don Brown hat über 20 Jahre im Atlanta Center als Lotse gearbeitet. Er war auch viele Jahre Sicherheitsbeauftragte der NAT-CA. Er vertreibt seine Zeit unter anderem mit „bloggen“ und ist zu finden unter: <http://gettheflick.blogspot.com>



Loneliness – Train as you Fight

Feierstimmung im Control and Reporting Centre (CRC) Erndtebrück nordöstlich von Siegen: am 29. März 2011 wurde die neue Luftraumüberwachungszentrale in der Hachenberg-Kaserne offiziell an die Luftwaffe übergeben. Damit setzt die Bundeswehr Maßstäbe im NATO-Verbund und schafft für die Controller des Einsatzführungsbereiches 2 nach vielen Jahren im Provisorium wieder optimale Arbeitsbedingungen.

Text und
Fotos von
Michael Marx

Rückblick

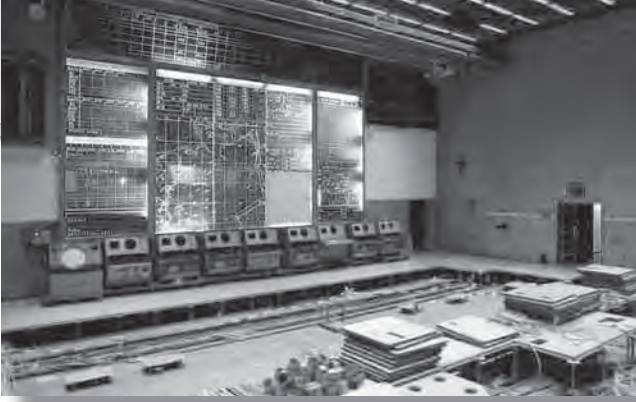
Am 24. April 1968 nahm die Luftverteidigungs-Radarstellung im unterirdischen Gefechtsführungsbunker „Erich“ bei Erndtebrück den 24 Stunden/7 Tage Schichtdienst auf. 1971 wählte dann ebenfalls die Lehrgruppe, verantwortlich für theoretische und praktische Ausbildung aller militärischen Controller der Bundeswehr, diesen Standort. Einen ausführlichen Bericht über diese Einrichtung finden Sie in der nächsten Ausgabe des „Flugleiter“.

Nachdem jedoch im Gefechtsführungsbunker „Erich“ Brandschutzmängel festgestellt wurden, musste der Einsatz- und Ausbildungsbetrieb im August 1998 in Räumlichkeiten der

Hachenberg-Kaserne auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt Erndtebrück verlagert werden. Dort wurde die NATO-integrierte Luftverteidigung mit dem Luftlageerarbeitungssystem ARKONA in einem ehemaligen Hörsaalgebäude sichergestellt. Auch der Schulungsbetrieb fand in denselben, beengten Räumlichkeiten statt.



➔ Ehemaliges Übergangs-CRC, jetzt von der Ausbildungseinheit genutzt.



Aktuell

Erst jetzt, im März 2011, konnte nach dreieinhalb Jahren Bau- und Einrüstzeit ein komplett neu und speziell für die Anforderungen des Einsatzführungsdienstes gebautes Gebäude bezogen werden. Dort arbeiten die Soldaten mit dem neuen, GIADS III (German Improved Air Defence System III) genannten modernen und vernetzten System. Dieses verarbeitet zum Beispiel alle Modes (1,2,3A,C,S), korreliert Flugziele und Flugpläne, kann Tracks der einzelnen Radaranlagen anzeigen und bietet viele weitere spezielle Funktionen, die zum Durchführen der militärischen Missionen notwendig sind.

Durch Link 16 Datenlink können nun auch Daten mit Flugzeugen oder anderen Gefechtsständen ausgetauscht werden. Der Einsatzführungsdienst betreibt 18 deutschlandweit verteilte Radaranlagen und tauscht zusätzlich Daten mit Radaranlagen der DFS aus. Mit seinen drei Einsatzführungsbereichen (Erndtebrück, Meßstetten, Schönwalde) und der „Führungszentrale Nationale Luftverteidigung“ ist er dafür

zuständig, lufthoheitliche Rechte durchzusetzen. Die Kräfte der fliegenden und bodengebundenen Luftverteidigung werden geführt und mit aktuellen Lagedaten und Führungsinformationen unterstützt.

Der Einsatzführungsbereich 2 Erndtebrück trägt den Rufnamen „Loneship“, die neuerdings ausgegliederte, in den alten Räumlichkeiten verbliebene Ausbildungseinrichtung „Slate Rock“. Die von hier kontrollierten Lufträume liegen primär im Nordwesten Deutschlands, allerdings kann jederzeit auch in anderen Bereichen im Bundesgebiet gearbeitet werden, da der gesamte deutsche Luftraum dargestellt wird.

Nach ungefähr neun Monaten Ausbildung („Slate Rock“) erhält der angehende Controller den Status LCR1 (Limited Combat Ready 1) und wechselt zum Erwerb der örtlichen Zulassung in einen der Einsatzführungsbereiche. Nach zwölf Monaten wird dort der Status LCR2 erreicht, der nur bestimmte Missionstypen umfasst.

→ Radaranlage außerhalb Erndtebrück





➔ Arbeitspositionen im neuen Gebäude

➔ Ausbildung im ehemaligen Übergangs-CRC

Um dann den Status CR (Combat Ready), also praktisch die Vollzulassung, zu erlangen, gliedert sich ein weiteres Modul an, welches mindestens zwölf Monate dauert.

Als taktischer Führer eines CRC fungiert der Master Controller (MC), vergleichbar mit dem Chief of Section (COS) bei der DFS. Die sechs MC bei „Loneship“ teilen sich die Schichten 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Der MC ist dem Fighter Allocator (FA, bei „Loneship“ vier), welcher dem Wachleiter der DFS entspricht, fachlich vorgesetzt. Allerdings hält der FA weiterhin seine Zulassung als CR (Combat Ready) aufrecht. Die eigentlichen Aircraft Controller (AC) befinden sich in verschiedenen, oben genannten Ausbildungsstufen (LCR1, LCR2, CR) analog ABG bzw. EBG in der DFS. Von



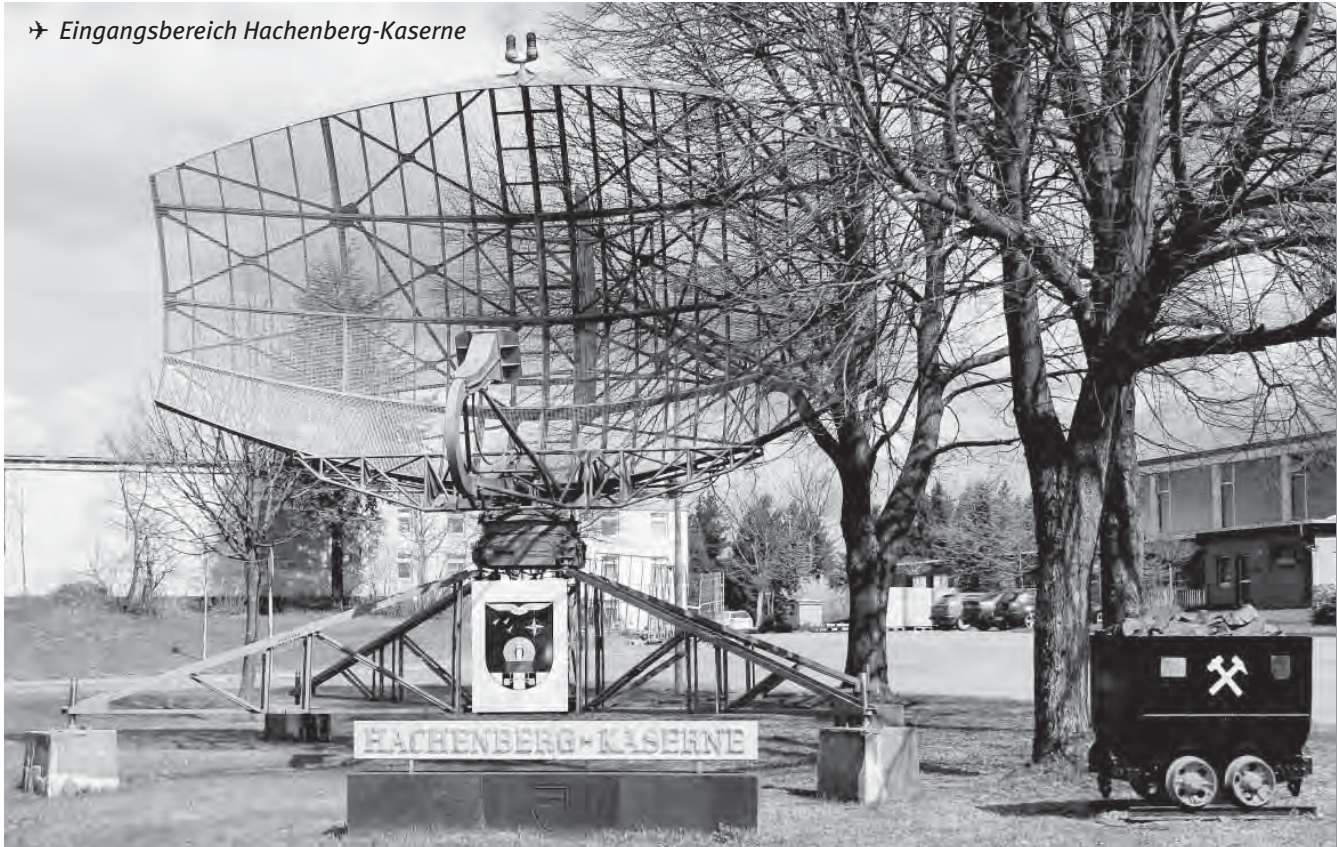
➔ Übersicht Kontrollraum im neuen Gebäude



ungefähr 30 AC im CRC Erndtebrück sind ungefähr 40% komplett ausgebildet, 60% haben Teilzulassungen. Ihnen zur Seite stehen die Aircraft Controller Assistants (ACA), Unteroffiziere ohne Lizenz, die für den Informationsfluss zwischen AC und FA bzw. ziviler Flugsicherung zuständig sind. FA, AC und ACA sind in zwei Schichten eingesetzt. Die Tagschicht dauert von 7:15Uhr bis 16:30Uhr, Spätschicht von 11:15Uhr bis 20:30. Die Nachtschicht von 16:00Uhr bis 8:00Uhr und die Wochenenden übernimmt immer ein Aircraft Controller,

um für eventuelle Abfangeinsätze (QRA) bereit zu stehen. Mit Einführung von GIADS III bietet sich den Soldaten in Erndtebrück nun eine Arbeitsumgebung, die auch den künftigen Anforderungen im Rahmen der Gewährleistung der Sicherheit im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland und im NATO-Rahmen gerecht wird.

→ Eingangsbereich Hachenberg-Kaserne



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

www.lizenzverlust.de

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



AIRLINES



Die Türken kommen!

Türkische und griechische Charterfluggesellschaften haben traditionell mit dem Problem zu kämpfen, dass die Sonnenziele ihrer Heimatländer hauptsächlich im Sommer stark frequentiert sind, während im Winterhalbjahr eine Flaute vorherrscht. Als Nichtmitglied der EU bleibt es türkischen Fluggesellschaften verwehrt, deutsche Touristen und natürlich auch die anderer EU-Staaten beispielsweise zu den populären Zielen in Nordafrika und auf den Kanaren zu befördern, die besonders in den Wintermonaten sehr gefragt sind. Diese Umstände bedeuteten in der Vergangenheit für viele türkische Airlines das finanzielle Aus. Einige fanden nun einen Ausweg. Sie gründeten deutsche Tochtergesellschaften, die es ihnen ermöglichen sollen, ihre Flotten auch im Winterhalbjahr zu beschäftigen. Den Beispielen der einstigen Aero Lloyd und LTU folgend, die in Österreich die Unternehmen Aero Lloyd Austria und LTU Austria gegründet hatten, um auf diesem Wege österreichische Touristen legal zu Zielen außerhalb der EU zu befördern, haben die türkische Sky Airlines (SHY/ZY; „Sky Power“), SunExpress (SXS/XQ; „Sun Express“) und auch Turkuaz Airlines (TRK/--; „Turkuaz“) nun deutsche Töchter eingerichtet.

Text von
H. M. Helbig

German Sky Airlines

Als erstes Unternehmen rief die türkische Kayi-Group, die der Düsseldorfer Reiseveranstalter GTI Travel GmbH und die Ende 2000 gegründete Charterairline Sky Airlines gehören, im August 2004 die „German Sky Airlines GmbH“ (GHY/--; „German Sky“) als deutsche Tochterfluggesellschaft ins Leben. Allerdings musste die Neugründung die Aufnahme des eigenen Flugbetriebs mehrfach verschieben und fungierte während dieser Zeit lediglich als Flugvermittler und Veranstalter. Zwischenzeitlich machten Gerüchte die Runde, wonach die neue Fluggesellschaft den Namen „TAY Airlines“ annehmen würde, was jedoch nicht geschah.

Erst am 11. November 2010 erhielt German Sky ihre Betriebsgenehmigung, wodurch die seit August in Köln abgestellte Boeing 737-800 endlich zum Einsatz gelangen konnte. Die auf den Namen „Cologne/Bonn“ getaufte Maschine trägt eine Lackierung, die an jene der türkischen Sky Airlines angelehnt ist. Die Boeing führte ihren Erstflug am 13. November 2010 von Köln nach Antalya und wieder zurück nach Köln durch. Während der Sommersaison ist die Maschine regelmäßig Gast auf verschiedenen deutschen Flughäfen. Gegenwärtigen Planungen zufolge wird German Sky im Jahr 2012 über fünf Flugzeuge verfügen.

SunExpress Deutschland

Die Flotte der im Herbst 1989 von Lufthansa und Turkish Airlines gegründeten türkischen Charterfluggesellschaft SunExpress umfasst heute 25 Boeing 737-800 und weitere 25 sind zur Lieferung bis 2015 geordert. Zur Auslastung dieses ansehnlichen Flugzeugbestandes bereitete SunExpress Ende 2010 die Gründung einer deutschen Tochter-Airline vor. Am 09. Dezember ließ sie in einer Presseerklärung verlauten, dass ihr Aufsichtsrat der Gründung der „SunExpress Deutschland GmbH“ (SXD/--) zugestimmt hat. Überraschend an dieser Entwicklung ist der Strategiewechsel der Lufthansa. Eigentlich hatte sich diese mit dem Verkauf ihrer Condor-Anteile an Thomas Cook im Frühjahr 2009 vom reinen Charterflugmarkt trennen wollen, um sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren.

Nun aber ist sie über ihre fünfzigprozentige SunExpress-Beteiligung, quasi durch die Hintertür, gar in der Gründung einer neuen deutschen Urlauberfluggesellschaft involviert. Noch im Dezember beantragte SunExpress für ihre Tochter beim LBA die Zulassung als deutsche Fluggesellschaft. Nach Aussage der Geschäftsführung sollte der Flugbetrieb während der Sommersaison 2011 mit zunächst drei Boeing 737-800 zwischen Frankfurt bzw. Stuttgart und acht türkischen Städten aufgenommen werden. Zum Winterflugplan 2011/2012 würden weitere drei 737-800 die Flotte der Tochter verstärken und auch Flüge nach Ägypten angeboten werden. Die Flugbetriebslizenz erwartet SunExpress Deutschland noch im Mai, allerdings werden zurzeit sogar vier Maschinen vorbereitet, davon zwei aus dem Bestand der SunExpress und zwei ehemalige Ryanair Boeings. Bis auf die deutsche Zulassung unterscheiden sich die Flugzeuge nicht von dem aktuellen Erscheinungsbild der Muttergesellschaft.

Europe Jet Airlines

Die 2007 in Istanbul ins Leben gerufene türkische Charterfluggesellschaft Turkuaz Airlines gab im Sommer 2010 die Absicht bekannt, neben einer türkischen Inlandairline mit Basis Ankara auch eine deutsche Tochtergesellschaft mit Sitz in Düsseldorf zu gründen. Das neue Unternehmen würde den Namen „Europe Jet Airlines GmbH“ führen und eine nicht näher genannte Anzahl Flugzeuge des Modells Airbus A320 betreiben.

Photo: Frank Pötsch



Jedoch war Turkuaz im September 2010 gezwungen, sich vom deutschen Markt zurückzuziehen, nachdem der Veranstalter TUI ihre Verträge mit der Fluggesellschaft gekündigt hatte. Sie beschränkte sich in den folgenden Wochen auf Inlandsflüge, die aber im November eingestellt werden mussten. Im Moment bemüht sich Turkuaz um neue Geldgeber bzw. um eine Übernahme durch eine andere Gesellschaft. Durch diese Probleme sind die deutschen Pläne in den Hintergrund getreten. Obwohl bereits offiziell Personal gesucht worden war, ist es um die deutschen Expansionspläne ruhig geworden.

Sicherlich dürften die etablierten deutschen Fluggesellschaften über diese Invasion nicht sonderlich erbaut sein. Trotz der deutschen Reisefreude haben sie im Winterhalbjahr

schon jetzt mit Überkapazitäten zu kämpfen. Condor, TUIfly und XL Airways überbrücken diese Zeit bereits seit Jahren mit der Vermietung eines Teiles ihrer Flotten nach Nordamerika, wo besonders im Winter Sonnenziele in der Karibik boomten. Anders als über Kampfpreise werden sich die türkischen Marktneulinge wohl nicht etablieren können. Fraglich ist, ob das sich auf Dauer bezahlt macht. Vielleicht aber verschwinden sie wieder in der Versenkung, wie dereinst Aero Lloyd Austria und LTU Austria? Bleibt auch abzuwarten, wie Condor, Germania, Air Berlin, TUIfly & Co. diesem Angriff auf ihren Heimatmarkt begegnen werden. Zuschauen werden sie sicherlich nicht. Schließlich steht zu befürchten, dass ein Erfolg sowohl zur Forcierung einer saisonunabhängigen Geschäftstätigkeit ermutigt, als auch andere ausländische Wettbewerber auf den Plan ruft.

ANA-Flugzeuge mit Solidaritätsaufruf



von
Werner
Fischbach

In Zeiten der Not muss man bekanntlich zusammenstehen, um die Zukunft gemeinsam zu meistern. Wer wüsste dies derzeit besser als die Japaner, die von einer Erdbeben-, Tsunami und nuklearen Katastrophe ohnegleichen getroffen wurden? Um ein äußeres Zeichen der Solidarität zu setzen, hat die japanische Fluggesellschaft ANA einige ihrer Flugzeuge mit einem besonderen Schriftzug

zu versehen: „Foreward together as one Japan“, lautet er. Neben B737- und B767-Maschinen wurde auch eine B777-300 damit versehen, die von Tokio nach New York, Frankfurt und London eingesetzt wird.

Am 13. April wurde der vom Erdbeben und dem nachfolgenden Tsunami in Mitleidenschaft gezogene Flughafen von Sendai wieder eröffnet. Wie schwer der Airport beschädigt worden war, kann man auf den Fotos, die auf der U4 der letzten Ausgabe abgedruckt waren, ersehen.

→ ANA hat einige ihrer Flugzeuge mit einem Solidaritätsappell versehen Photo: ANA



Air Cargo Germany auf Expansionskurs

AIRLINES

Bis zum Jahr 2009 gab es lediglich zwei deutsche Fluggesellschaften, die jemals die Boeing 747 in ihrem Flottenbestand hatten. Dies waren zum einen der Ferienflieger Condor, in deren Farben zwischen 1971 und 1996 vier verschiedene „Jumbo Jets“ operierten und zum anderen natürlich die Deutsche Lufthansa, die heute 30 Boeing 747-400 einsetzt. Im Juli 2009 gesellte sich nun eine dritte deutsche Airline zu dem erlesenen Kreis, der auf Boeings „Paradepferd“ setzt: Die auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn ansässige „ACG Air Cargo Germany GmbH“. Neben den großen Namen deutscher Luftverkehrsunternehmen ein eher unbekannter Newcomer und dazu noch auf einem Regionalflughafen beheimatet. Wer ist diese ACG?

Text von
H. M. Helbig

Die Heimatbasis

Der zivile Flughafen Frankfurt-Hahn, 1951 zu nächst französischer und von 1952 bis 1993 amerikanischer Militärflugplatz, verdankte seine Erfolge im Luftfrachtgeschäft in der Vergangenheit vor allem dem Engagement der russischen Aeroflot (AFL/SU; „Aeroflot“). Sie hatte im April 2000 zunächst mit Frachtcharterflügen begonnen und konnte den Hahn bis heute zu einem regelrechten Fracht-Hub entwickeln. Dieses Erfolgsmodell sollte nicht lange konkurrenzlos bleiben. Als 2008 offiziell bekannt wurde, dass Aeroflot Cargo offensichtlich in Turbulenzen geraten war und sogar die Aufgabe des Nurfrachtgeschäfts debattierte, machte der ehemalige technische Direktor der LTU und Mitgründer des Hahner Wartungsunternehmens Haitec AG, Michael Bock, Nägel mit Köpfen und rief, zusammen mit Thomas R. Homering, die „ACG Air Cargo Germany GmbH“ ins Leben. Unter diesem Namen wurde das Unternehmen im Juni 2008 ins Handelsregister Bad Kreuznach eingetragen. Von der etablierten Konkurrenz belächelt, plante ACG die Aufnahme eines Frachtflugbetriebs mit zwei Boeing 747-400F ab Frankfurt-Hahn für den Januar 2009. Dafür suchten die Gründer bereits seit dem Herbst 2007 entsprechende Crews. Angekündigt wurde ein weltweiter Luftfrachttransport, wobei zunächst Ziele im asiatischen Raum, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Russland und der Türkei bedient werden sollten. Eine Expansion nach Nord- und Südamerika wurde zu einem späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt. Den beiden Gründern gelang der Schachzug, gleich drei ehemalige erfahrene Manager der Aeroflot Cargo für ihr Unternehmen zu gewinnen. Weitere Mitarbeiter in führenden Positionen waren zuvor bei Lufthansa Cargo und LTU angestellt. Die Cockpitbesatzungen kommen unter anderem von British Airways, KLM und der Lufthansa.

Der Flugbetrieb

Obwohl der erste Frachtjumbo bereits Ende Februar 2009 zu Verfügung stand und die eigentliche Betriebsaufnahme dementsprechend für die zweite Februarhälfte ins Auge gefasst worden war, musste der Eröffnungsflug auf den März und schließlich auf den April 2009 verschoben werden. Die Ursache lag in dem langwierigen Zulassungsverfahren, wobei das LBA offenbar Nachbesserungen der notwendigen Dokumentation gefordert hatte. Schließlich konnte die Air

Cargo Germany ihre Flugbetriebslizenz mit der Nummer „D-163 EG“ am 14. Juli 2009 entgegennehmen. Der erste Service fand am 27. Juli 2009 auf der Route Hahn-Tashkent-Hahn-Tashkent statt. Kurz zuvor hatte ACG bereits ihren zweiten „Jumbo“ übernommen. Beide Maschinen standen zuvor bei der taiwanesischen China Airlines (CAL/CI; „Dynasty“) im Passagiereinsatz, bevor sie in Tel Aviv zu Frachtflugzeugen umgebaut wurden.

Im Sommer 2009 kam, zunächst im Frachtcharterverkehr, die Strecke Hahn-Peking-Dubai hinzu, die seit Oktober 2009 zweimal wöchentlich bedient wird. Zuvor, im September 2009 hatte ACG von der chinesischen Luftfahrtbehörde die Genehmigung für Linienflüge nach Hongkong und Shanghai erhalten. Somit konnten ab 01. Oktober 2009 erste Linienflüge nach Beirut und Dubai erfolgen.

Air Cargo Germany schloss das Jahr 2009 mit gesamten 15.000 Tonnen transportierter Luftfracht ab. Die Frachtkapazität der Boeing 747-400BCF liegt übrigens bei 110 Tonnen. Das Jahr 2010 brachte ACG eine Verdopplung ihrer Flotte. Zwei in den USA abgestellte und zuletzt von der niederländischen Martinair (MPH/MP; „Martinair“) betriebenen Boeing 747-400 stießen im Mai und September 2010 zur Air Cargo Germany. Letztere Maschine machte zehn Tage nach ihrer Übernahme am 21. September 2010 auf dem Flughafen Hongkongs durch einen Vorfall auf sich aufmerksam, als

Photo: Frank Pötsch



dem „Jumbo“ beim Eindrehen auf die Startbahn das äußere linke Fahrwerk kollabierte. Durch die folgenden Reparaturarbeiten fiel das Flugzeug für mehrere Wochen aus. Wenig später, Mitte November, expandierte ACG mit einem Erstflug nach Johannesburg auf den afrikanischen Kontinent.

Ausblick

Nach eigener Aussage verzeichnete Air Cargo Germany im Jahr 2010 ein leicht negatives Betriebsergebnis, das die Geschäftsführung auf den Ausfall der verunfallten Maschine, die Aschewolke und die seit November 2010 kontinuierlich gestiegenen Kerosinpreise zurückführt. Allerdings sind Verlustmeldungen neuer Fluggesellschaften in den ersten Betriebsjahren nichts Ungewöhnliches. Dennoch streckt die Airline gegenwärtig ihre Fühler nach weiteren Investoren aus. Als Ziel für das Jahr 2011 stellt die Geschäftsführung 145.000 Tonnen beförderte Fracht in Aussicht. Das prozentuale Verhältnis von Linien- zu Adhoc-Frachtflügen liegt derzeit bei 85% zu 15%.

Heute umfasst das ab Frankfurt-Hahn angebotene ACG-Liniennetz die Städte Almaty, Dubai, Erivan, Hongkong, Johannesburg, Mumbai, Nairobi und Shanghai. Auf der Wunschliste der Airline stehen die Ziele Seoul und Tokio in Asien sowie Chicago, New York, Bogota, Sao Paulo und Quito auf dem amerikanischen Kontinent. Allerdings dürfte, obwohl ACG bereits Verkehrsrechte in die USA besitzt, eine weitere Ex-

pansion nicht ohne eine abermalige Erweiterung der Flotte möglich sein. Man darf also gespannt sein, wie sich Air Cargo Germany zukünftig entwickeln wird – den Konkurrenten aber ist das Lächeln wohl mittlerweile vergangen.

Air Cargo Germany in Zahlen:

Jahr	Fracht	Umsatz	Mitarbeiter	Nutzladerfaktor
2009	15.000 t	26 Mio. €	63	66%
2010	92.000 t	158 Mio. €	120	70%

STECKBRIEF

Name: ACG Air Cargo Germany GmbH
 Sitz: Hahn
 Basis: Frankfurt-Hahn
 IATA-Code: 6U
 ICAO-Code: ACX
 ICAO Callsign: „Loadmaster“
 Luftfahrzeugmuster: B744 (D-ACGA, D-ACGB, D-ACGC, D-ACGD)
 Deutsche Flughäfen: EDFH/HHN
 Homepage: www.acg.aero

Nachruf

Am 14. Mai 2011 verstarb überraschend unser Kollege Michael „Mike“ Dammer. Mike trat 1974 als Flugsicherungsanwärter in die Bundeswehr ein. Er durchlief die Grundlagenlehrgänge in Uetersen und Kaufbeuren, um danach das OJT in Rheine-Hopsten zu beginnen. Nach Abschluss der Ausbildung war Mike lizenzierter TWR- und GCA-Controller.

Es folgten der Offizierslehrgang in Fürstenfeldbruck und der MAC/MUAC Lehrgang in Kaufbeuren; danach wurde Mike an seinen Wunschstandort nach Düssel-

dorf zu CLUTCH RADAR versetzt. 1994 wechselte Mike als beurlaubter Soldat in die DFS, zunächst weiterhin in Düsseldorf, ab Ende 2002 in Langen, dazwischen mit einem kurzen Gastspiel in Frankfurt. Mikes Dienstzeit bei der Bundeswehr endete im Februar 2010.

Er fühlte sich mit 55 Jahren noch jung genug, um an der DFS-Akademie mitzuhelfen, unseren dringend benötigten Lotsennachwuchs auszubilden.

Seine „rheinische Frohnatur“, seine niemals versiegende Quelle an Witz und Humor und seine menschliche Art machten ihn sowohl im Center als auch an der Akademie zu einem sehr beliebten und geschätzten Kollegen. Wir werden Mike vermissen. Mike hinterlässt seine Frau Konni und seine 15jährige Tochter Lisa.

Germania tritt der IDRF bei

AIRLINES ✈ ✈

Dass die Lufthansa von den Regionalflughäfen, die sie auch ganz gerne als Kleinstflughäfen bezeichnet, nicht viel hält, ist hinreichend bekannt. Zumindest wenn es sich dabei um Airports handelt, die vom Kranich nicht angefliegen werden. Bekanntlich werden diese Flughäfen von Ländern, Kommunen und Kommunalverbänden subventioniert und belasten, so die Lufthansa in der Aprilausgabe ihres Politikbriefes, die öffentlichen Kassen immer stärker. Die Lufthansa hält dies für Verschwendung von Steuermitteln und fragt sich, da die Subventionsverfahren hinsichtlich Ryanair in Hahn und Lübeck nach dem Willen des Bundesgerichtshofs neu aufgerollt werden müssen, ob nun die Gerichte „diese Irrwege stoppen“ werden.



von
Werner
Fischbach

Ganz abgesehen von der Tatsache, dass es in den meisten Fällen, bei welchen sich die Wirtschaft bzw. große Unternehmen um die öffentlichen Kassen sorgen, weniger um das Wohl des Staates, als vielmehr um handfeste Interessen geht, kann man die Rolle der Regionalflughäfen auch aus einer anderen Sicht betrachten. Dies tut unter anderem die Fluggesellschaft Germania, die man – insbesondere im Vergleich zur Lufthansa – durchaus als „Nischen-Carrier“ bezeichnen kann. Nach ihrer Meinung sichern diese Flughäfen „im ländlichen Raum die Mobilität von Menschen und Gütern und sind für die Wirtschaftsentwicklung der einzelnen Regionen unerlässlich. ...Regionalen Airports mit ihrer Leistungsfähigkeit kommt eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung im gesamtdeutschen Verkehrsnetz zu.“ So kann

man das natürlich auch sehen und man fühlt sich dabei an die Feststellung des ehemaligen chinesischen Außenministers Li Zhaoxing erinnert: „Wofür jemand steht, hängt davon ab, wo er sitzt!“

Mit ihrem Beitritt zur Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF) hat Germania ihre Haltung zur Rolle der Regionalflughäfen unterstrichen und nicht nur deren Geschäftsführungen, sondern auch jene Landespolitiker, die sich den Unterhalt ihrer „Regional Airports“ auch etwas kosten lassen, gestärkt. Die IDRF umfasst übrigens 74 Mitglieder, wobei nicht alle unbedingt als Regionalflughafen bezeichnet werden können, sondern wie Höxter, Leutkirch und Hassfurt eher in die Klasse der Verkehrslandeplätze eingestuft werden müssen. Zu den außerordentlichen Mitgliedern zählen unter anderem die DFS Tower Company und Austrocontrol.

➔ *Germania, die ihre Flotte auf Airbus A319 umstellt, ist im März der IDRF beigetreten*
Photo: W. Fischbach





→ Die Do X kurz vor der Landung in New York
Photo: Dornier



AIRPLANES

Die Do X und der Transatlantikverkehr – neue Ausstellung im Dornier Museum

AIRPLANES

Vor 50 Jahren war es für die New Yorker Bevölkerung nichts Neues, wenn ein Flugzeug aus dem fernen Europa in ihrem Hafen bzw. auf dem Hudson-River landete. Doch am 27. August 1931 wurde mit der Do X ein ganz besonderes Flugzeug in New York erwartet. Denn die Do X war kein Flugboot, sondern mehr oder weniger ein Flugschiff. In der heutigen Zeit müsste es wohl einer B747 oder einem A380 gleich gesetzt werden. Mit einer Spannweite von 48, einer Länge von 40,05 und einer Höhe von 10,10 Metern war die Do X zu jener Zeit ein wahrer Gigant. Angetrieben wurde er von zwölf, allerdings recht leistungsschwachen Motoren, die in sechs Tandemgondeln über der Tragfläche angebracht waren. Wenn es nach dem Willen Claude Dorniers und seiner Konstrukteure gegangen wäre, dann wäre damit der planmäßige Transatlantikflugverkehr eingeläutet worden.



von
Werner
Fischbach

Dabei war das Flugzeug gar nicht direkt von Europa in die US Metropole geflogen, sondern kam aus Südamerika. Bereits am 4. Juni des Jahres war das Flugschiff in Richtung Brasilien aufgebrochen und hatte, so wird berichtet, den Südatlantik in einer Höhe von gerade mal fünf Metern überquert. Mit dieser geringen Höhe nutzte die Besatzung den Bodeneffekt und steigerte dadurch die Reichweite.

Doch wenn man ehrlich ist, dann war die Do X aus wirtschaftlicher Sicht das, was man relativ locker als einen Flop bezeichnet. Damit soll die technische und luftfahrthistorische Bedeutung der Do X nicht abgewertet werden. Es hätte ja wirklich der Beginn des regulären Transatlantikverkehrs sein können. Und so war denn auch die Landung der Do X vor der Skyline New Yorks für das Dornier Museum in Friedrichshafen Anlass, mit einer Sonderausstellung an das historische Ereignis und an das gigantische Flugschiff zu erinnern. „Aufbruch in die neue Welt – Das Flugschiff Do X und der Transatlantikverkehr“ lautet ihr Titel. Am 14. April hatte das Museum die Konzeption der Ausstellung der Presse vorgestellt.

Die Ausstellung soll etwas ganz besonderes werden. Zumindest wurde dies von Berthold Porath, dem Direktor des Museums, versprochen. Jörg-Michael Hormann, Buchautor, Do X – Experte und Kurator der Ausstellung, ging auf die Geschichte des Flugschiffs ein und legte dar, was die zukünftigen Besucher bei der Sonderausstellung erwarten können. Der besondere Clou der Ausstellung sollen mobile Applikationen sein, die von der dafür zuständigen tarienna GmbH als „Augmented Reality (AR)“ bezeichnet werden. Mit Hilfe eines iPhones, das dem Besucher in die Hand gedrückt wird, können zusätzliche Informationen über die einzelnen Ausstellungsstücke abgerufen werden.

Begeistert waren die Pressevertreter von Franz Selinger, der als Ingenieur bei der Konstruktion des Dornier Wals und natürlich der Do X beteiligt war und der, was Informationen der Firma Dornier

betrifft, als so etwas wie ein wandelndes Lexikon bezeichnet werden kann. Wer Franz Selinger kennt, kann auf Google und Wikipedia getrost verzichten. Franz Selinger weiß alles über Dornier und vor allem über die dort konstruierten Flugboote bzw. das Flugschiff. Das Erstaunliche dabei: Der Mann ist 95!

Die Geschichte der Do X ist schnell erzählt. Insgesamt wurden drei Flugschiffe hergestellt – eines für Deutschland, mit welchem der Atlantik überquert wurde und das in New York landete, und zwei für Italien. Dort sollten sie von der Fluggesellschaft SANA im Mittelmeer eingesetzt werden. Die deutsche Do X wurde am 30. April 1933 von der Deutschen Luft Hansa AG übernommen, wurde jedoch bereits am 9. Mai bei einer harten Landung in der Nähe von Passau am Leitwerk beschädigt. Nach der Reparatur wurden nur noch wenige Flüge mit dem Flugschiff durchgeführt. Es wurde 1936 der Deutschen Luftfahrtsammlung in Berlin übergeben und im Frühjahr 1944 bei einem britischen Luftangriff vernichtet. Über den Verbleib der beiden italienischen ist nichts bekannt.

Die Ausstellung wird am 1. Juli dieses Jahres eröffnet und läuft bis März 2012. Es lohnt sich, nicht nur wegen dieser Sonderausstellung, dem Museum einen Besuch abzustatten. Während der Ausstellung wird auch ein Gewinnspiel veranstaltet. Der erste Preis sind zwei Tickets für einen Flug mit einem A380 der Lufthansa von Frankfurt nach New York.

➔ Franz Selinger und Kurator Jörg-Michael Hormann auf der Pressekonferenz

Photo: W. Fischbach



Lotse „Victor“ und Lotse „Echo“ – oder, das Chaos hat einen Namen

Um es gleich von Beginn an festzustellen – bei Lotse „Victor“ und „Echo“ handelt es sich nicht um Lotsen, die nach den hohen DFS-Standards ausgebildet wurden, sondern eher um zwei Minijobs mit zweifelhafter Auftragsgestaltung, die aus einer Zwangslage des Köln/Bonner Flughafens heraus entstanden.

Es begab sich zu der Zeit, als der Flughafen Köln/Bonn – wohl auch als Nachwirkung des 11. September – beschloss, einen bis dato halböffentlichen Bereich des Flughafens als inneren Sicherheitsbereich anzusehen. Als Folge dieses wenig durchdachten Beschlusses wurde eine großflächige zentrale Kontrollstelle für einen zweistelligen Millionenbetrag errichtet. Jeder, der jetzt das Herzstück des Flughafens betreten möchte, muss seit dieser Zeit ein aufwendiges Kontroll- und Passageverfahren über sich ergehen lassen. Dass dieses Verfahren bei den im Kernbereich ansässigen Firmen und Unternehmen für Verstimmung sorgte, war nur eine Frage der Zeit. Mehr und mehr Firmen verließen zwischenzeitlich den Kernbereich des Flughafens und besorgten sich anderswo Büroräume. Zahlreiche Speditionsfirmen (Köln/Bonn ist immerhin Sitz von zwei namhaften Expressfluggesellschaften) verlagerten daraufhin ihre Aktivitäten von Köln/Bonn weg. Selbst der Lufthansa City Linie war das tägliche Durchsuchen, das komplizierte und wenig effiziente Passageverfahren zu lästig. Man schaffte den Umzug und Wechsel mit der Hauptverwaltung des Flughafens und zog jenseits des Flughafenzaunes. Die Angehörigen der Flughafenverwaltung waren von diesem Umzug wenig erfreut, mussten sie sich fortan täglich durchsuchen und abtasten lassen.

Nun ist der Flughafen Köln/Bonn in erster Linie ein Fracht-Airport (die Passagierzahlen gehen in erschreckendem Tempo zurück) und die angelieferte Fracht muss irgendwie in den Kernbereich zu den Flugzeugen – aber wie?

Da man nichts unversucht lassen wollte, abgewanderte Kunden wieder zurückzugewinnen, baute man außerhalb des Flughafenzaunes ein Frachtan- und auslieferungszentrum in der Hoffnung, verlorengegangenes Vertrauen und Kunden zurückzugewinnen. Tatsächlich kamen einige Spediteure wieder und siedelten sich im neuen Frachtzentrum an.

Das eigentliche Problem bleibt jedoch bestehen.

Wie kommt die angelieferte Fracht in den Innenbereich des Flughafens? Immerhin ist eine Wegstrecke von fast 3 km zurückzulegen, und der direkte Weg ist durch

einen Rollweg (Taxiway B) blockiert. Der einzige Weg in den Innenbereich mittels einer Unterführung des TXY B kam aus technischen sowie aus „sicherheitsrechtlichen“ Gründen nicht in Frage. (Sicherheitsrechtliche Gründe deshalb, weil die Fracht über die Heinrich-Steinmann Str. versicherungsrechtlich nur eingeschränkt versichert ist)

Also muss man mit der Fracht den Rollweg B kreuzen und dabei die Fracht vom Flugverkehr freihalten – in wie weit dies sicherheitsrelevant ist, wurde bisher nicht beantwortet. Dass der Rollweg B gleichzeitig als Zurollweg für Passagierflüge zum Terminal wie auch für die Bundeswehrflugbereitschaft regelmäßig gebraucht und genutzt wird, spielt dabei zunächst keine größere Rolle. Um dennoch die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, wurden eine Ampelanlage sowie an der Seite des zu kreuzenden Rollweges zwei Lotsenfahrzeuge positioniert.

Was anfangs als vorübergehende Maßnahme tituliert wurde, hat sich zwischenzeitlich als festes Verfahren und Dauerlösung etabliert und sorgt fast täglich für allerlei Problemen in der Verkehrsführung. Sei es nun, dass die Ampelanlage ausfällt, vermeintliche Funkprobleme die Kommunikation zwischen Lotsen „V“ bzw. „E“ und dem Tower stören oder die beiden Lotsen menschlichen Bedürfnissen nachgehen müssen – es gibt eine Vielzahl von unterbrochener Kommunikation zwischen dem Ground Lotsen im Tower und den Verkehrslotsen „Victor“ und „Echo“. Bei kurzfristigen Ausfällen von Lotse „V“ oder „E“ versucht man, den Ausfall durch einen Einweiser des Flughafens zu kompensieren. Dies hat jedoch den bedauerlichen Nachteil, dass der Einweiser seiner regulären Aufgabe nicht nachkommen kann und so zumindest das zügige Einparken von Flugzeugen beeinträchtigt.

Wird der Rollweg B wegen starken Rollverkehr für die Zubringerdienste durch den Tower zeitweise gesperrt, beklagen sich umgehend die Frachtfirmen und fordern eine sofortige Öffnung des Rollweges (schließlich heißt es ja auch Expressfracht und die Frachtstücke sollten schnell weiterverfrachtet werden). Dauert die Sperrung mal etwas länger, weil mehrere Flugzeuge diesen Rollweg tatsächlich als Rollweg benutzen, werden die Kommandos und Anweisungen an Lotse „E“ und „V“ auch schon mal ignoriert. Lotse „E“ und „V“ sind dann nur Makulatur.

Dass die Fracht irgendwie zum Flugzeug bzw. vom Flugzeug weg muss, ist wohl jedem klar. Nur in wie weit ein offizieller Rollweg als Kreuzungspunkt für Frachtsendungen und unzählige PKWs geeignet ist, dürfte eher fraglich sein.





Gleiches Ungemach wird wahrscheinlich demnächst auch den Passagieren des gerade in Bau befindlichen neuen General Air Terminals blühen. Denn auch hier wird gerade ein neues Terminal außerhalb des Kernbereiches gebaut. Aber die Piloten und Passagiere der General Aviation müssen ja nun irgendwie zu ihren Flugzeugen auf den verschiedenen Vorfeldern gelangen – ein Überqueren eines oder mehrere Rollwege (sofern nicht die Unterführung benutzt wird) ist damit eigentlich unausweichlich.

Eine rechtliche Überprüfung des Kreuzungspunktes und die Verteilung der Zuständigkeit steht nach wie vor aus. Würde es nach dem Ansinnen des Airports gehen, würde der Kreuzungsbereich in Vorfeld umgewandelt und die Zuständigkeit

dem Flughafen übertragen. Das aber wäre mit dem kreuzenden Flugverkehr nicht mehr vereinbar.

Der Flughafen Köln/Bonn hat ein weit ausgelegtes Landebahn – und Rollwegsystem, jedoch nur eine Möglichkeit, zum Kernbereich des Flughafen zu gelangen. Die Zentralkontrolle des Flughafens ist bisher einzigartig in der Bundesrepublik und einzigartig sind auch die entsprechenden Folgekosten. Der Flughafen Köln/Bonn hat eine exponierte Lage im Dreiländereck Belgien/Niederlande/Deutschland und ist über verschiedene Autobahnen sehr gut zu erreichen. Dazu kommt ein weit ausgelegtes Start – und Landebahnensystem, bei dem manchmal die Flugzeuge als störend wahrgenommen werden.





München baut aus

AIRPORTS

Die Flughafeninfrastruktur in Deutschland erfährt gegenwärtig eine Veränderung, die von drei Ausbauprojekten bestimmt wird. Neben den in der Presse besonders beachteten Baumaßnahmen in Berlin und Frankfurt steht die dritte Piste in München weiterhin in der Planungsphase und damit im Schatten der Medien. Dennoch gibt es auch von München Neues zu berichten. Aber der Reihe nach.

Text von
H. M. Helbig

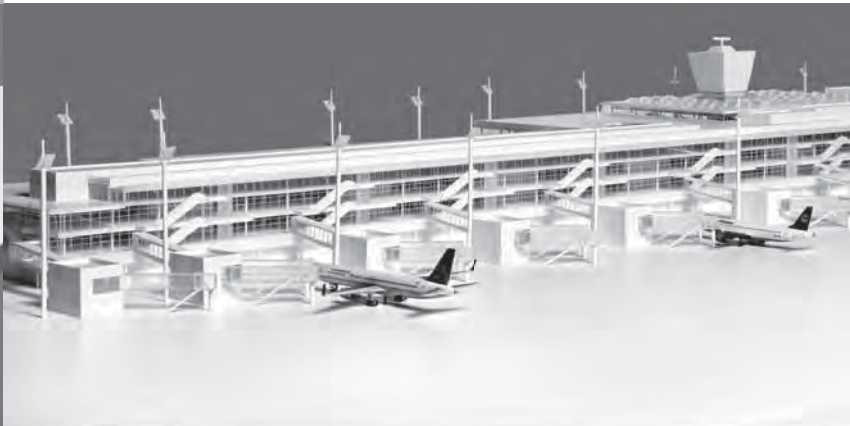
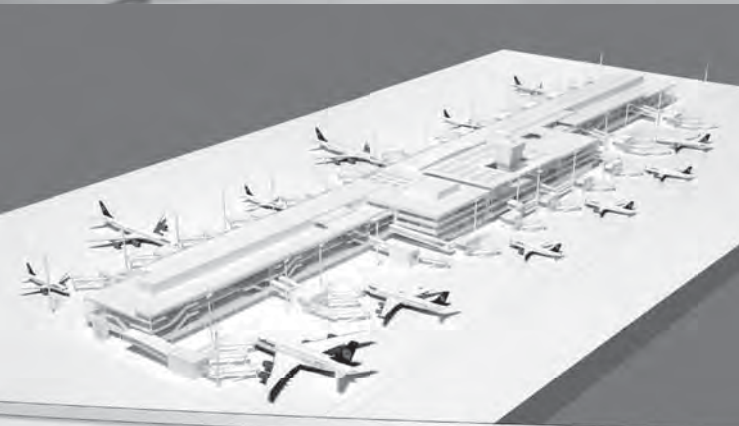
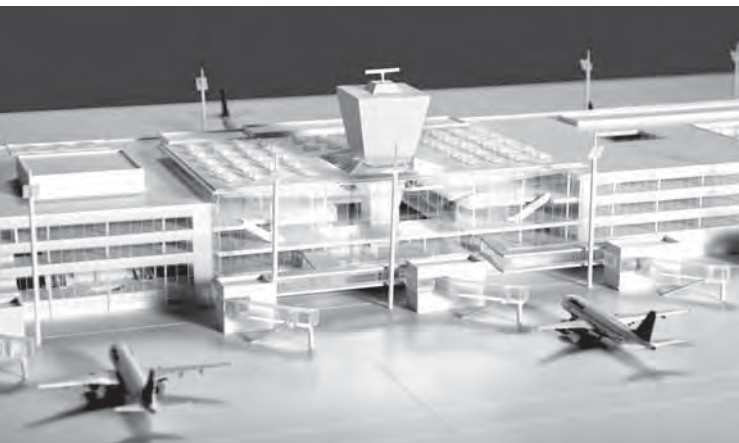
Während das verlängerte Terminal „A-Plus“ des Frankfurter Flughafens mit einer zusätzlichen Kapazität von sechs Millionen Passagieren im Jahr 2012 eröffnet wird, soll die weitgehend fertiggestellte vierte Piste in Frankfurt bereits am 20. Oktober 2011 in Betrieb gehen. Dadurch erhöht sich der Kapazitätseckwert zunächst von 82 auf 90 Flugbewegungen. Die acht zusätzlichen Slots pro Stunde werden zur Hälfte an heimische Fluggesellschaften und an neue bzw. bereits stationierte Airlines mit neuen Flugzielen verteilt. Es würde sicherlich nicht überraschen, wenn die Deutsche Lufthansa sich dabei bemüht, möglichst viele Slots für ihre Expansionspläne zu sichern. Im August wird der Flugplankoordinator diese Slots endgültig vergeben. In den kommenden Jahren verspricht sich Fraport von ihren vier Pisten bis zu 126 Movements pro Stunde. Durch weitere Bauarbeiten auf dem Areal der ehemaligen US-Airbase entsteht ein neues Terminal, dessen erstes Modul 2016 oder 2017 eröffnet werden soll. Der Flughafen „Willy Brandt“, wie Berlin-Schönefeld zukünftig heißen wird, soll im Sommer 2012 den Betrieb aufnehmen. Trotz widersprüchlicher Pressemeldungen, ob Lufthansa auch hier ein Drehkreuz aufbaut, dürfte dies bezweifelt werden. Denn zum einen ist eine Strategie mit drei nationa-

len Hubs auf engstem Raum wirtschaftlich unrentabel und zum anderen wird Lufthansa ihre Flugzeuge, trotz diverser Bestellungen, zur Sicherung der Frankfurt-Slots und zum weiteren Ausbau des Münchner Drehkreuzes benötigen. Trotz der Verzögerungen mit der neuen Betriebspiste wird auch in München in den kommenden Monaten mit Bauarbeiten begonnen: Im Dezember 2010 beschlossen die Flughafen München GmbH (FMG) und die Lufthansa, den Umbau des Vorfeldsatelliten in Angriff zu nehmen.

Satellitenausbau

Im Jahr 2010 erzielte der Flughafen München mit 34.742.222 abgefertigten Fluggästen einen neuen Rekordwert. Darüber hinaus plant Lufthansa mittelfristig ihre Langstreckenflotte von derzeit rund 25 Flugzeugen auf 40 Maschinen aufzustocken. Das von Lufthansa und deren Partnerfluggesellschaften seit 2003 genutzte Terminal 2 bietet derzeit eine Kapazität von bis zu 25 Millionen Passagieren, ein Wert, der schon dieses Jahr erreicht werden soll. Es liegt also auf der Hand, dass eine Vergrößerung der Abfertigungskapazität notwendig ist. Hierfür wird der bislang lediglich als Gepäcksortieranlage verwendete Satellit des Terminal 2 ab Herbst 2011 zu einem vollwertigen Satelliten ausgebaut. Auf dem bestehenden Gebäude werden Warteräume für 52 Gates eingerichtet und die 27 Flugzeugabstellpositionen erhalten insgesamt 39 Fluggastbrücken, die einen direkten Zugang zu den geparkten Flugzeugen ermöglichen. Analog zum Terminal 2 selbst, verteilen sich die Anteile und Baukosten von 60% zu 40% zwischen der Flughafen München GmbH und der Lufthansa. Allerdings wird der Satellit, der über ein unterirdisches Personentransportsystem einen direkten Anschluss zu Hauptgebäude erhalten wird, voraussichtlich erst im Jahr 2015 in Betrieb gehen können. Dann steht eine um elf Millionen Passagiere erweiterte Abfertigungskapazität zur Verfügung.

Photos: Koch + Partner





Ein weiterer Engpass zeichnet sich bereits heute ab: In den Spitzenzeiten sind die Flugzeugabstellpositionen auf den beiden Vorfeldern des Terminal 2 nicht mehr ausreichend, weshalb nicht selten auf die Parkplätze des Terminal 1 ausgewichen werden muss. Diese Maßnahme trifft bislang hauptsächlich die Commuterfluggesellschaften. Einhergehend mit der Erweiterung der Fluggastkapazität darf auch eine Vergrößerung der Vorfelder nicht übersehen werden.

Dritte Piste

Die dritte Piste, die ja ursprünglichen Planungen zufolge in diesem Jahr in Betrieb gehen sollte, wird von der Regierung von Oberbayern immer noch planfestgestellt. Sobald dieses Verfahren mit einem positiven Beschluss beendet ist, strebt die FMG einen Sofortvollzug an. Allerdings erwartet die Flughafengesellschaft, dass dieser juristisch angefochten wird. Die Baumaßnahmen würden dann erst nach einer gerichtlichen Klärung und den entsprechenden Gremienbeschlüssen der FMG-Gesellschafter beginnen. Die eigentlichen Bauarbeiten sollen dann innerhalb von zwei Jahren abgeschlossen sein. Es wird also noch etwas Wasser die Isar hinabfließen, bevor der Flughafen München seine dritte Bahn in Betrieb nehmen darf.

Selbst wenn man damit rechnet, dass mit Eröffnung der vierten Bahn in Frankfurt die Flugbewegungen in München etwas zurückgehen, so werden sie in den kommenden Jahren sicherlich dem bisherigen Trend folgen. Schließlich stehen allein von der Lufthansa noch rund 130 Bestellungen in den Auftragsbüchern der Flugzeughersteller, die bis zum Jahr 2020 ausgeliefert werden. Darunter 20 Boeing 747-8i, 27 A320, 22 A321, 25 A320neo, 5 A321neo, 8 A380 und 10 A330-300.

Nur wenige dieser neuen Flugzeuge dürften Teile der existierenden Flotte ersetzen, denn bis auf die Boeing 737-300/-500 und die Boeing 747-400 verfügt die Lufthansa bereits heute über eine moderne Flotte.

Allein diese Zahlen machen deutlich, dass sowohl die Lufthansa als auch der Flughafen München mittelfristig auf die dritte Piste angewiesen sein werden.

Wann kommt der A380?

Obwohl der Flughafen München ursprünglich als Hub für Flugzeuge der Größe Airbus A340 geplant wurde und heute selten von Boeing 747 angefliegen wird, stellen sich die Mitarbeiter und Luftfahrtenthusiasten die Frage, wann der Airbus A380 regelmäßig nach München kommen wird. Ausichtsreichster Kandidat dürfte dabei die Fluggesellschaft Emirates sein, die heute mit zwei täglichen Flügen, in der Regel mit Boeing 777-300, München mit Dubai verbindet. Schließlich hat Emirates stolze neunzig A380 bestellt, und diese Flugzeuge müssen ja irgendwie beschäftigt werden. Nachdem auch der Flughafen Interesse an dem Prestige-Flugzeug hat, dürfte Emirates die FMG vorab mit einer „To-Do-List“ konfrontiert haben. Verglichen mit Zürich, wo Singapore Airlines vor ihrem A380-Erstflug unter anderem vergrößerte Warteräume und eine zusätzliche Fluggastbrücke für das Oberdeck gefordert hatte, dürfte Emirates auch gegenüber der FMG ähnliche Wünsche geäußert haben. Der Münchner Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh jedenfalls rechnet mit einem linienmäßigen Einsatz der Maschine innerhalb der nächsten zwei Jahre. München würde, so Kerkloh, bei Emirates ganz oben auf der Wunschliste für den A380-Einsatz stehen.

Photos: Koch + Partner



25 Jahre Tower Zürich

In der Nacht vom 28. auf den 29. April 1986 wurde der aktuelle Tower am Flughafen Zürich in Betrieb genommen – vor genau 25 Jahren. Es ist der dritte Bau dieser Art seit der Verlegung des Flugbetriebs von Dübendorf nach Zürich Kloten in den 40er Jahren. Die FlugverkehrsleiterInnen im Kontrollturm überwachen heute durchschnittlich rund 700 An- und Abflüge pro Tag, fast 50 Prozent mehr als noch vor 25 Jahren.

AIRPORTS ✈ ✈



Von Dübendorf nach Zürich Kloten

Die Flugsicherung am Standort Zürich blickt auf eine längere Geschichte zurück: Ein erster, provisorischer Tower in einer Holzbaracke wurde mit der Verlegung des Flugbetriebs von Dübendorf nach Zürich Kloten im Jahre 1948 in Betrieb genommen. Innerhalb eines Jahres folgten weitere Flugsicherungseinheiten wie der Wetterfernmeldedienst oder der technische Dienst, die bislang am Flugplatz Dübendorf beheimatet waren. Nach der Fertigstellung des Abfertigungsgebäudes, auch "Flughof" genannt, und der offiziellen Eröffnung des Flughafens Zürich, konnten die Flugverkehrsleiter 1953 das Tower-Provisorium verlassen und den neuen, geräumigeren Kontrollturm beziehen. Dieser blieb ganze 33 Jahre in Betrieb, bis zur Errichtung des heutigen Towers. Die Flugsicherungsdienste kamen mit dem Neubau der skyguide beim Flugplatz Dübendorf ab 2005 in mehreren Etappen wieder zum Ort zurück, wo alles begann. Einzig der Kontrollturm verblieb am bisherigen Standort am Flughafen Zürich.

Im Kontrollturm wechseln sich die rund 70 FlugverkehrsleiterInnen an drei Arbeitspositionen im Schichtbetrieb ab. Aus über 40 Metern Höhe überwachen sie die Starts und Landungen sowie die Bewegungen von Flugzeugen und Fahrzeugen auf den Pisten. Der Tower ist 365 Tage im Jahr rund um die Uhr besetzt, auch während der Nacht, wenn der Flughafen geschlossen ist. Damit ist sichergestellt, dass der Betrieb bei Bedarf sofort aufgenommen werden kann, beispielsweise bei einem medizinischen Notfall. Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten 25 Jahren stark zugenommen. Zählte skyguide am Flughafen Zürich im Jahr 1986 noch rund 440 An- und Abflüge täglich, so sind es heute über 700 pro Tag oder fast 260'000 im Jahr. Mit zunehmenden Flugbewegungen wurde die Koordination und Überwachung des Verkehrs in den Luftstrassen und auf den Pisten immer komplexer.

Quelle: PM



Andreas Fecker: Beruf Fluglotse

Muss man im „flugleiter“ ein Buch über den Beruf des Fluglotsen besprechen? Wo doch der überwiegende Teil der Leserschaft eben diesen Beruf ausübt und doch eigentlich alles über seinen Job weiß? Doch wenn man Andy Feckers Buch gelesen hat, dann muss man es ganz einfach vorstellen. Nicht nur, weil Andy als militärischer Fluglotse tätig gewesen ist und er eigentlich ganz gut weiß, von was er redet. Doch, das Buch sollte man lesen. Auch wenn hin und wieder die Sicht des Flugsicherungskontrolloffiziers dem Autoren die Hand geführt hat.

Im ersten Teil seines Bandes geht Andy Fecker auf die Geschichte der Flugsicherung ein. Nicht weltweit. Er beschränkt sich dabei auf die Entwicklung in den USA, Deutschland, Österreich und der Schweiz. Wobei er etwas mehr auf die Konflikte der sechziger und siebziger Jahre hätte eingehen können. Welche Gründe zu den „Slow-Go“ – Aktionen geführt haben und weshalb es zum Zwißt zwischen der zivilen und der militärischen Flugsicherung gekommen ist, welche Unterschiede zwischen dem Sobernheimer und dem Münchner Modell bestanden haben. Im ersten Kapitel stellt Andy Fecker diverse Luftfahrtorganisationen vor (von der ICAO bis zu SAR) und beschreibt die nationalen „Service Provider“ der drei deutschsprachigen Länder und den Vereinigten Staaten.

Der zweite Teil hat den Beruf an sich zum Thema. Dabei geht es um die verschiedenen Bereiche, in denen Fluglotsen eingesetzt werden, auf die Unterschiede zwischen der zivilen und der militärischen Flugsicherung, auf die Gefahren und Herausforderungen, welche von Controllern täglich gemeistert werden müssen. Und um die „Philosophie“, einfacher ausgedrückt, um das Ziel der Flugsicherung, den Verkehr „safe, orderly, expeditious“, also effizient abzuwickeln. Und es kommen die unterschiedlichen Luftfahrtsprachen, die Technik, die Luftraumgestaltung und die unterschiedlichen Verkehrsarten zur Sprache. Der dritte Teil befasst sich mit den „Human Resources“. Also um die Voraussetzungen für den Beruf, die Aus- und Weiterbildung, um die Berufs- und Karrierechancen. Und natürlich, welchen Tribut der Job eigentlich fordert, welchem Stress Controller bei ihrer Tätigkeit ausgesetzt sind und wie kritische Situationen im Nachgang bewältigt werden können (Critical Incident Stress Management).

Andy Fecker hat es geschafft, die Aspekte unseres Berufs leicht verständlich und auf eine gut lesbare Art und Weise darzustellen. Wobei er seine Texte durch Praxisbeispiele auflockert. Und es gelingt ihm ganz gut zu beschreiben, dass es sich bei uns Fluglotsen um Menschen mit ganz besonderen Eigenschaften handelt, die bereit sind, sich den Umständen, die in ihrer Summe als Stress beschrieben werden können bzw. diesen hervorrufen, aussetzen und die ihren Job nicht nur als Beruf, sondern als Berufung betrachten. Und die dann auch noch behaupten, es handele sich um die schönste Tätigkeit, die man ausüben könne.

Natürlich verschweigt Andy Fecker nicht, dass der Beruf des Fluglotsen einem ständigen Wandel unterworfen ist und dass heute die Bedingungen ganz andere sind als noch vor zehn oder zwanzig Jahren. Indem die Aspekte der Wirtschaftlichkeit einen wesentlichen höheren Stellenwert einnehmen als zu früheren Zeiten. Und er versucht auch einen Blick in die Zukunft. Er führt aus, dass bei allen zukünftigen Entwicklungen nicht die Kapazitätserhöhung, sondern die Sicherheit und eine Arbeitserleichterung für die Lotsen an erster Stelle stehen müssen. Denn wenn es darum geht, den Luftraum zum Bersten zu füllen und den Controllern dabei die aktive Rolle entzogen wird, dann wird dies bei einem, auch nur teilweisen Systemausfall zu einem Desaster führen. Andy Fecker kritisiert deshalb die Vorstellungen der NASA eines automatisierten Kontrollsystems (Next Generation Air Traffic Control System), bei welchem der Controller nur noch die Verantwortung für nicht entsprechend ausgerüstete Flugzeuge, oder solchen, bei denen das Bordequipment ausgefallen ist, haben soll. Zwei Minuten soll dann der Controller Zeit haben, um diese Flugzeuge auf den richtigen Weg zu bringen und die erforderliche Ordnung, sprich Staffelung zwischen allen Flugzeugen wiederherzustellen. „Mit Verlaub, meine Herren von der NASA, diesen Schwachsinn dürfen Sie an ihrem Home Computer austesten, bevor Sie ihre Zaubermaschine auf die Menschheit loslassen. Und bis dahin sollten Sie sich vielleicht einmal an einem ausfallsicheren Telefonsystem für die Kontrollzentralen Ihres Landes versuchen“, meint Andy Fecker dazu. Da hättest Du ruhig etwas deutlicher werden können, Andy! Denn derartige Hirngespinnste werden bekanntlich nicht nur in den Giftküchen der NASA gepflegt.

WeFis

Andreas Fecker: Beruf Fluglotse, 224 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Tabellen, Motorbuch Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-03261-3, 24,90 €.



REUSS Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 2011

60. Band des Jahrbuchreihe, Aviatic Verlag GmbH, Oberhaching
808 Seiten mit meist farbigen Abbildungen, Euro 49
ISBN 978-3-925505-92-8

Detaillierte Informationen, umfassende Dokumentationen sowie der Anspruch ein umfangreiches Adressen-Kompodium (mehr als 10 000 Anschriften) zu liefern, das sind die drei tragenden Säulen, die „den REUSS“ – in Zusammenarbeit mit dem BDLI – zum wohl kompetentsten und ausführlichsten deutschsprachigen Nachschlagewerk für die Themen Luft- und Raumfahrt gemacht haben. Jetzt feiert die Publikation ihre 60. Ausgabe. Wie alle vorherigen ist sie aktuell und informativ, sparsam aber vorzüglich illustriert, die wichtigste Chronik der deutsche Luftfahrtgeschichte im Printbereich. Wer in dem Jubiläumswerk blättert, findet alle Entwicklungen des letzten Jahres berücksichtigt, sowohl beispielsweise die Vorstellung der Do 228 „New Generation“, die Darstellung der Weiterentwicklung des „europäischen Leuchtturmpro-

jekts GALILEO“ als auch ein Hinweis auf die Erprobung eines neuen GPS-Landeverfahrens. Es fehlen auch nicht Berichte aus Behörden, Verbänden sowie dem Luftsport. Das Neueste aus Forschung und Industrie ist genauso zu lesen, wie die Darstellung der jüngsten rechtlichen Entwicklungen rund um die Luft- und Raumfahrt.

Nicht unterschlagen werden dabei weniger erfreuliche Entwicklungen, wie zum Beispiel die Beschaffungskürzungen im Eurofighter- oder dem Kampfhubschrauber-Programm Tiger auf Grund der Etat-Probleme in Deutschland. Alles in allem: Mit dem Jahrbuch 2011 liefert der Herausgeber und Redaktionsleiter, Tilman Reuss, sowohl Fachleuten als auch interessierten Laien wieder einmal ein gewohnt vorzügliches Branchen-Arbeitsmittel. (wtt)



INTERNATIONAL PILOTSKI GET TOGETHER SUPPORTED BY VCCOCKPIT

ST. Moritz Switzerland

Great Location, Great Skiing, Great Party

Dear colleagues,

We like to invite you to meet pilots from all over the world at the 37th pilotski.

...join us at the world's number one winter holiday destination next year in St. Moritz, Switzerland

Date

Saturday, January 21st – Saturday, January 28th 2012

Venue

Hotel Laudinella St. Moritz – www.laudinella.ch

Registration & Information

www.pilotski2012.com (Site available from May 2011), please sign up early !!!!



Schnarchen im Tower

Eine Serie schlafender Fluglotsen beschäftigt die USA. Jetzt kommen neue Dienstregeln

- **US-Verkehrsminister LaHood spricht sich gegen bezahlte Schlafpausen während der Nachtschicht aus**
- **In Deutschland dürfen Lotsen Siesta halten, um die Konzentrationsfähigkeit zu stärken**

Nicholas Brautlecht

Es ist kurz nach Mitternacht, als der Pilot einer American-Airlines-Maschine Kontakt mit dem Kontrollturm des Washingtoner Flughafens Reagan National aufnimmt. Er hat fast hundert Passagiere an Bord und will landen. Doch im Tower meldet sich niemand. Auch die Anfragen einer Leitstelle im US-Staat Virginia beim Fluglotsen bleiben unbeantwortet. Der Lotse, der in dieser Nacht allein über den Luftraum wachen soll, wacht nicht, sondern schläft. Die Boeing muss ohne Freigabe vom Tower landen. Einige Minuten später setzt ein Airbus mit 68 Insassen auf der Landebahn in Washington auf – ebenfalls ohne Einweisung des Lotsen vor Ort.

Die Panne am Flughafen Reagan Ende März ist einer von zuletzt sechs Fällen von schlafenden US-Fluglotsen. Am vergangenen Mittwochmorgen schlummerte ein Lotse im Tower des Flughafens Reno-Tahoe im US-Staat Nevada. Da 16 Minuten keine Antwort kam, landete ein Rettungsflugzeug mit einem Patienten an Bord ganz ohne Lotsenhilfe. Am vergangenen Samstag nickte dann ein Fluglotse im Radarzentrum in Miami ein. Von dort aus wird der Flugverkehr in großen Höhen für den Großteil Floridas, Teile des Atlantiks und der Karibik geregelt. In diesem Fall entdeckten Kollegen den eingenickten Lotsen glücklicherweise. Er wurde vom Dienst suspendiert.

Für das US-Verkehrsministerium ist die Pannenserie mehr als peinlich. Ressortchef Ray LaHood zeigte sich empört: „Wir haben null Toleranz, wenn bei der Arbeit geschlafen wird“, sagte er am Sonntag. LaHood will mit neuen Regeln für den Schichtbetrieb für mehr Sicherheit sorgen. Fluglotsen sollen nun zwischen den Schichten mindestens neun statt bislang acht Stunden pausieren. „Wir werden sicherstellen, dass Fluglotsen gut ausgeruht sind“, sagte LaHood dem US-Fernsehsender Fox. Bezahlte Schlafpausen, wie sie in Ländern wie Deutschland und Japan üblich sind, lehnt LaHood ab. „Unter meiner Aufsicht werden Fluglotsen nicht für ein Nickerchen bezahlt“, sagt er.

Bei der US-Luftfahrtbehörde FAA gilt es seit den 90er Jahren als offenes Geheimnis, dass Fluglotsen in Nachtschichten von Müdigkeit übermannt werden können. Studien hätten ergeben, dass 30 bis 50 Prozent der Nachtschichtler während einer Nachtdienstwoche mindestens einmal im Dienst

eingeschlummert seien, sagte der Schlafforscher Charles Czeisler aus Boston. Im Februar stellte die FAA in einer Studie einen Anstieg der Zwischenfälle im US-Luftverkehr zwischen 2007 und 2010 um 81 Prozent fest. Vor fünf Jahren waren in Lexington im US-Staat Kentucky 49 von 50 Insassen eines Flugzeugs ums Leben gekommen. Dem übermüdeten Lotsen war nicht aufgefallen, dass der Pilot nicht auf die für den Start freigegebene, sondern auf eine zu kurze Startbahn zugesteuert war. Letztendlich wurde für den Absturz zwar ein Pilotenfehler verantwortlich gemacht, doch wurde darauf verwiesen, dass der Fluglotse nur zwei der vorangegangenen 24 Stunden geschlafen hatte.

Anders als in den USA dürfen Fluglotsen an den großen deutschen Flughäfen wie Frankfurt, München und Düsseldorf nachts genau wie tagsüber eine Ruhepause einlegen. Die Dauer des bezahlten Nickerchens ist von Kontrollturm zu Kontrollturm und je nach Belastung unterschiedlich, aber liegt zwischen ein bis zwei Stunden pro Nacht. „Diese Ruhephasen sind absolut notwendig“, sagt Alexander Schwaßmann, Vorstandsmitglied der Gewerkschaft für Flugsicherung und dort zuständig für fachliche Angelegenheiten sowie Sonderfälle wie Flugzeugabstürze. Hauptberuflich ist Schwaßmann Fluglotse bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) im hessischen Langen und beaufsichtigt von dort den Flugraum im Raum Düsseldorf. Er selbst leistet regelmäßige Nachtschichten. „Zwischen drei und fünf Uhr morgens ist das biologische Leistungsvermögen häufig nicht ganz auf der Höhe“, sagt Schwaßmann. In diesem Fall ziehen die Lotsen ihre Erholungsphase meistens vor. Für den gelegentlichen Gang zur Toilette müssen die einsamen Dirigenten des Flugverkehrs Ruhephasen am Nachthimmel abpassen. Um für noch mehr Sicherheit zu sorgen, fordert die Gewerkschaft für Flugsicherung eine Mindestbesetzung von zwei Fluglotsen. „Bei mehreren Lotsen ist eine gegenseitige Kontrolle sichergestellt.“

Zu einem der schwersten Flugunglücke über deutschem Boden – der Kollision zweier Maschinen 2002 bei Überlingen – führte nach Ansicht von Schwaßmann eine Verkettung unglücklicher Umstände. Bei dem Zusammenstoß einer Passagier- und einer Frachtmaschine wurden 71 Menschen getötet. Verantwortlich war die Schweizer Flugsicherung. Dieser Fall sei aber nicht auf einen schlafenden Lotsen zurückzuführen, sagt Schwaßmann.

Quelle: „Die Welt“

Flugsicherheit in Afghanistan

TU-Professor untersucht Schwachstellen in der Flugsicherheit Afghanistans

In Afghanistan sind Flüge in EU-Länder derzeit untersagt, da die Sicherheit laut Expertenmeinung nicht gewährleistet sei. Unter Leitung des TU-Professors Elmar Giemulla wurde ein Projekt zur Identifizierung der Schwachstellen vor Ort eingerichtet.

Das afghanische Verkehrsministerium hat zusammen mit dem Auswärtigen Amt Deutschlands ein Projekt zur Überprüfung der Sicherheit des afghanischen Flugbetriebes ins Leben gerufen. Es sollen Schwachstellen bei der afghanischen Luftfahrtbehörde, bei den afghanischen Luftverkehrsgesellschaften und bei den größten internationalen Flughäfen des Landes in Kabul, Kandahar und Herat in Abstimmung mit der Europäischen Union identifiziert werden. Grund dafür ist, dass die Europäische Luftsicherheitsbehörde EASA allen vier afghanischen Luftverkehrsgesellschaften aus Sicherheitsgründen Flüge in EU-Länder untersagt hat.

Die Federführung des Projekts liegt bei Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla, Honorarprofessor für Luftrecht am Fachgebiet Flugführung und Luftverkehr an der TU Berlin von Prof. Dr.-Ing. Gerhard Hüttig, der ebenfalls an diesem Projekt mit-

wirkt. Expertinnen und Experten, beispielsweise aus dem Luftfahrtbundesamt und erfahrene Auditoren im Luftfahrtsektor unterstützen das Projekt, das in Kabul beim Transportministerium (Ministry of Transport and Civil Aviation) seinen Sitz hat.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse wird ein „Corrective Action Plan“ entwickelt, dessen schrittweise Umsetzung bald die Wiederaufnahme des Luftverkehrs in die EU-Staaten ermöglichen soll. „Ein funktionierendes Luftverkehrssystem, insbesondere auch die internationale Anbindung Afghanistans, ist essentiell für den Aufbau des Landes“, sagt Projektleiter Elmar Giemulla.

Weitergehende unterstützende Maßnahmen wie der Aufbau einer afghanischen Luftfahrtakademie mit einem Budgetvolumen von rund 27 Millionen Euro sind in die Vorbereitungsphase gegangen. Außerdem besteht Kontakt zur größten Universität des Landes, der Kabul University, um gegebenenfalls dort bei der Einrichtung eines Masterstudiengangs Luftfahrt zu unterstützen. *Quelle: PM der TU Berlin*

NACHRUUF



**Das schönste Denkmal, das ein Mensch bekommen kann,
steht in den Herzen seiner Mitmenschen.**

(Albert Schweizer)

Wir trauern um unsere Kollegin Claudia Denschel geb. Kesselboth die uns mit Ihrer herzlichen Art leider nur viel zu kurz begleiten konnte.

Nach Ihrer Ausbildung an der Akademie arbeitete sie seit 2004 mit uns in der Anflugkontrolle in München. Sie war eine sehr engagierte Kollegin die immer mit voller Leidenschaft bei der Sache war.

Wir verlieren mit ihr eine außergewöhnliche und von allen geschätzte Persönlichkeit.

**Claudia, es war schön, Dich kennengelernt zu haben.
Wir werden Dich in dankbarer Erinnerung behalten.**

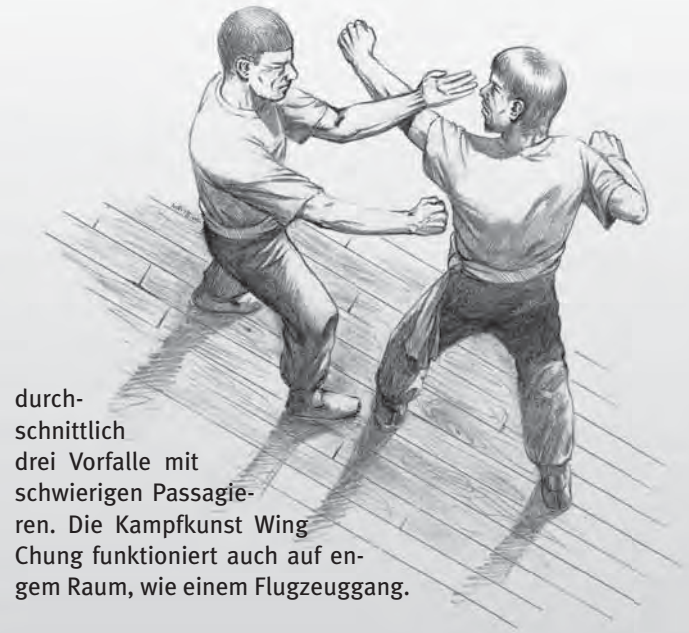


Hong Kong Airlines

Angestellte erhalten Kung-Fu-Training



Um mit betrunkenen oder aufmüpfigen Passagieren fertig zu werden, erhalten jetzt Angestellte der Hong Kong Airlines ein Training in Kung-Fu. Die Fluggesellschaft hat aus diesem Grund ihr gesamtes Personal zu Unterrichtsstunden in Wing Chung, einer Form des Kung-Fu, eingeladen. Nach Angaben der Luftverkehrsgesellschaft gebe es wöchentlich



durchschnittlich drei Vorfälle mit schwierigen Passagieren. Die Kampfkunst Wing Chung funktioniert auch auf engem Raum, wie einem Flugzeuggang.

→ Unser Foto zeigt Keith Kernspecht, 10. Level (Master Of Comprehension) Wing Tsun, und alter Bekannter des Chefredakteurs.

(wtt)



AUSLIEFERUNG

- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.



REDAKTIONS-SCHLUSS

- 15.07.
- 15.19.
- 15.11.

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Axel Dannenberg,
Thorsten Wehe, Matthias Maas,
Manos Radisoglou, Cpt. Peter
Kotysch, „Joe“, Jens Lehmann,
Werner Fischbach, „Finis“, Russ
Niles, Don Brown, Michael Marx,
Harry M. Helbig, Klaus Wittkamp.

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

Cover:
Archiv „der flugleiter“

U4:
Flughafen München GmbH

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563

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



ATC und Golf

Nein, Air Traffic Control und Golf haben nicht notwendigerweise etwas miteinander zu tun. Abgesehen davon, dass viele Controller in ihrer Freizeit den bzw. die Schläger schwingen. Wobei sie natürlich, um ein beliebtes Vorurteil von vorne herein auszuräumen, immer noch Sex haben („Hast Du noch Sex oder spielst Du schon Golf?“). Viele DFS-Controller haben in Waldkirchen, genauer gesagt beim „Golf & Landclub Bayerwald“ die ersten Schnupperstunden genommen, und es war für sie lange Tradition, dem Golfsport auf einem der beiden Plätze nachzugehen. Der Golfclub unterhält in Dorn einen Neun-Loch Platz und gleich nebenan, in Poppenreut, eine 18-Loch-Anlage.

ATC-Turniere wurden in Waldkirchen regelmäßig durchgeführt. Einmal aber wurden die, die dort ein Turnier spielen wollten, durch das Wetter ins nahe Österreich vertrieben und haben wohl festgestellt, dass es dort auch ganz schöne Plätze gibt. Dennoch ließen sich zum Bedauern des Vereinspräsidenten immer weniger Controller auf den beiden Plätzen sehen. Nun möchte er „seine“ Controller wieder zurück haben. Und macht ihnen durch ein reduziertes Greenfee von 36€ ein besonderes Angebot. Es handelt sich dabei um einen „Mischpreis“ der Neun- und 18-Loch-Anlage. Um diesen ermäßigten Preis zu erhalten, muss im Sekretariat entweder der DFS- oder der GdF-Ausweis vorgelegt werden.

Das ist eigentlich ein ganz gutes Angebot – zu einem akzeptablen Greenfee in einer wunderbaren Urlaubslandschaft die eine oder andere Runde zu spielen. Und bayerische Gastfreundschaft zu genießen.

Informationen zum Club und den beiden Plätzen können auf dessen Homepage: www.gc-bayerwald.de in Erfahrung gebracht werden.

WeFis





Lufthansa

lufthansa.com

D-APY

Conдор

AIR-B