


der flugleiter



 **Interview**
mit Jan Janocha

 **Wirbelschleppen**
Auch Kleine machen Wirbel

 **Dubai**
Größte Flugzeugmesse –
Impressionen einer Metropole

 **Frankfurt**
Terminal 3



EINLADUNG

zur **Bundesfachbereichskonferenz**
vom **12. Februar bis 14. Februar 2016**

Ort: **Hotel Crown Plaza in Hannover**, Hinüberstraße 6
Beginn: **12. Februar 2016 – 11.00 Uhr**, Ende: **14. Februar 2016 – 16.00 Uhr**



1. Vorschlag der Tagesordnung:

- P.1: Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz FSBD
- P.2: Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3: Berufung der Mandatsprüfung
- P.4: Festlegung der Beschlussfähigkeit
- P.5: Genehmigung der Tagesordnung
- P.6: Berufung des Wahlausschuss
- P.7: Bericht des Vorstandes
- P.8: Entlastung des Vorstandes
- P.9: Wahlen
- P.10: Gastvortrag
- P.11 – P.15: Bericht und Beschlussfassung der Arbeitsgruppen
- P.16: Verschiedenes
- P.17: Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung

INHALT



24
Auch Kleine machen Wirbel



32
Dubai Air Show



40
Das Redaktionsteam auf Tour



59
DLR-Beitrag zur „grünen Luftfahrt“

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Aus dem Vorstand

07 | Fragen an Jan Janocha

GdF-Intern

08 | AG FDB in Bremen „Get together...Part II“

Aus der Redaktion

09 | Rückblick 2015

FSBD

11 | FSBD Info

Joe's Corner

15 | Geben ist seliger denn nehmen – Joes großer „DFS-INEA-FLOP“

16 | Advent – Die besinnlichen Tage – Gedanken zum Nachdenken

ATCEUC

17 | ATCEUC Committee Meeting Autumn 2015 Final Communique

Drohnen

18 | RPAS/UAS im Jahr 2015 – ein Sachstand

NATS

22 | NATS White Paper – Allianzen beim Air Traffic Management?

Accidents/Incidents

24 | Auch Kleine machen Wirbel

Bericht

27 | Fraport: Baubeginn Terminal 3

32 | Dubai Air Show 8. – 12. November 2015

35 | Neues aus Dubai – Ausgabe 1

40 | Redaktionssitzung in Hamburg mit anschließender Werksbesichtigung bei Airbus Industries

39 | Spotter I

Kollegen

44 | Werner Fischbach wurde 70!

46 | Ein Urgestein der Flugsicherung besucht seine alte Wirkungsstätte

47 | Spotter II

Es stand im „flugleiter“

48 | Das Jahr 1958

Leserbrief

49 | Wolfgang J. Drejack – „Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges“

52 | Wilfried Wörz – FIS-Zentralisierung „Nichts gelernt!“

Airports

53 | Der Neue ist zwanzig

Airlines

55 | Die Längsten der Langen

57 | Air New Zealand B737 – Ende der Dienstzeit

59 | DLR-Beitrag zur „grünen Luftfahrt“

Last Call

62 | Kalender



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



herzlich willkommen zur 6. Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2015.

Rasend schnell neigt sich ein für die Luftfahrt turbulentes Jahr dem Ende entgegen. Gravierende Ereignisse hielten uns alle das ganze Jahr in Atem.

Lassen sie mich stichpunktartig an einige Vorkommnisse erinnern:

- der Absturz der Germanwings- Maschine im Frühjahr 2015 in Südfrankreich,
- die Terroranschläge in Frankreich mit Auswirkungen auf Sicherheitskontrollen an Flughäfen,
- die Tarifeinsetzungen mit markant vielen Streiktagen bei der Deutschen Lufthansa AG,
- das Inkrafttreten des Tarifeinheitsgesetzes (TEG) im Juli 2015,

- die Versuche die Implementierung eine Single European Sky (SES2+) und eines „Funktionell Airspace Block Europe Central“ (FABEC) voranzubringen,
- die Gründung der Industriegewerkschaft Luftverkehr (IGL), welche wir begleitet haben,
- zwei von der GdF gewonnene Grundsatzentscheidungen gegenüber klagenden Airlines bezüglich Schadensersatz vor dem Bundesarbeitsgericht Erfurt,
- sowie vielfältige Aufgaben, weitere Gewerkschaftsthemen mit Leben zu füllen oder gar zum Abschluss zu bringen.

Natürlich fragt man sich auch immer kurz vor dem Jahresende: **„Haben wir unsere Ziele erreicht?“** Eine Frage die sicherlich nie mit einem einfachen „Ja“ oder „Nein“ zu beantworten ist.

Dafür gibt es zu viele Themen, welche auch noch nach dem Jahreswechsel weiterlaufen und deren Ausgang (stand heute) noch gar nicht absehbar ist.



Klar ist jedoch, dass ich persönlich zum Jahresende wieder unheimlich stolz sein kann und darf auf die geleistete Arbeit in der GdF. Eine Arbeitsleistung, welcher überwiegend ehrenamtliches und freiwilliges Engagement unserer Mitglieder zu Grund liegt. Darüber hinaus gilt mein Dank und meine Anerkennung auch allen Angestellten der GdF, die in auch diesem Jahr für eine funktionierende Geschäftsstelle und großartigen Support aller agierenden Mitglieder gesorgt haben.

Letztendlich geht mein Dank auch an die Kanzlei Weißmantel & Vogelsang, die uns immer wieder genügend Ressourcen zur Verfügung stellt, ohne welche unsere Gewerkschaft gar nicht funktionieren könnte.

Lassen sie mich sagen: **„Ich bin stolz auf die gesamte Truppe!“**

Nun gilt es aber schon den Blick nach vorne zu richten: „Was erwartet uns im nächsten Jahr?“

Was man mit Bestimmtheit sagen kann, es wird nicht minder spannend weiter gehen. Der anstehende Druck aus Europa/Brüssel bezüglich des Regulierungswahns wird nicht geringer sondern eher noch stärker werden.

National wird eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes zur Rechtmäßigkeit des Tarifeinheitsgesetzes erwartet und die immer wieder kehrenden täglichen Aufgaben werden in Art und Umfang auch nicht geringer.

Die Tarifkommission wird turnusgemäß im ersten Halbjahr neu gewählt, und es gibt eine Vielzahl an interessanten Veranstaltungen und Konferenzen.

Persönlich hätte ich auch noch einen Wunsch:

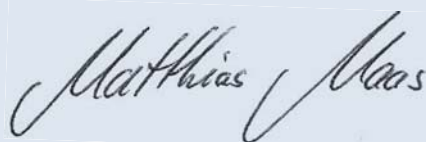
In letzter Zeit ist meines Erachtens der Solidaritätsgedanke innerhalb der Gewerkschaft oftmals außer Betracht gelassen und Eigeninteressen in den Vordergrund gespielt worden. Es sollte jedoch jedem Mitglied in der Gewerkschaft klar sein, dass nur ein geschlossenes und gemeinsames Auftreten die unabdingbare Grundlage einer erfolgreichen Gewerkschaftsarbeit sein kann. Leider müssen dabei auch einmal Eigeninteressen zurückstehen, welche dann aber eventuell an einer anderen Stelle bedient werden können. Nur im Kollektiv und mit hohem Organisationsgrad können wir die Herausforderungen der nächsten Jahre erfolgreich meistern.

Freuen sie sich jetzt aber auf eine weitere interessante Ausgabe des „der flugleiter“, in dem wieder ausführlich über interessante Themen aus und um die Luftfahrt und unsere Gewerkschaft nachzulesen sind.

Zum Schluss wünsche ich ihnen und ihren Angehörigen allen eine friedliche und besinnliche Weihnachtszeit.

Glück und Gesundheit sowie einen schönen Übergang in das neue Jahr 2016.

Es grüßt sie herzlichst



Matthias Maas
Bundesvorsitzender



GdF – Termine

Dezember 2015

1. – 2.	MARC-Meeting	Amsterdam
8. – 9.	TK-Sitzung	Erding
10. – 11.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
10. – 11.	FSTD – Obleute Meeting	Erding
14. – 15.	AG FDB/FIS	Frankfurt
15. – 16.	MARC Meeting	Amsterdam
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
21.	Gespräch GdF/DFS	Langen

Januar 2016

13. – 14.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
15.	FSBD – Obleute Meeting	Frankfurt
19. – 20.	AG Berufliches und Soziales	Frankfurt
19. – 20.	Vorstandssitzung FSBD	Garmisch
25. – 26.	AG FDB	Frankfurt
26.	FABEC – Safety	Lyon
27.	Vorstandssitzung FSTD	Langen

Februar 2016

3. – 5.	Meeting Remote TWR	London
3. – 4.	TK-Sitzung	Frankfurt
8. – 9.	BAG-Arbeitsgruppe	Frankfurt
11.	erweiterte FSBD Vorstandssitzung	Hannover
12. – 14.	Fachbereichskonferenz FSBD	Hannover
18. – 19.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
15.	AG Berufliches und Soziales	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Fragen an Jan Janocha

Bundesvorstand „Presse und Kommunikation“

Herr Janocha, auf der Bundesdelegiertenkonferenz wurden Sie unter dem Beifall der Delegierten in Ihrem Amt bestätigt. Zurückblickend auf die vergangenen 2 Jahre – was ist Ihnen in Erinnerung geblieben und welche Aufgaben sehen Sie für die nächsten Jahre?

Janocha: Die letzten beiden Jahre waren einerseits geprägt durch das „ad hoc-Geschäft“. Das Medieninteresse ist sehr volatil und je nachdem wie „nahe“ wir z.B. an einem eventuellen Arbeitskampf standen, desto mehr war die GdF (medial gesehen) extrem gefragt. Andererseits rollt das Thema „Europa“ (und mit diesem natürlich alle Veränderungen, Neuausrichtungen, Anforderungen, etc.) mit enormer Geschwindigkeit auf uns zu. Dies waren zwei der wesentlichen Themen der letzten beiden Jahre, die uns aber auch in Zukunft primär beschäftigen werden.

Die GdF ist mit Internet, facebook, zahlreichen Veröffentlichungen und schließlich auch durch die Zeitschrift „der flugleiter“ sehr gut aufgestellt. Wo sehen Sie Ansatzpunkte, wie man die Kommunikation intern wie extern noch verbessern kann?

Janocha: Genau die angesprochenen Kommunikationswege sind die Schlüsselthemen für die Zukunft; auch wenn wir sehr gut aufgestellt sind gibt es immer etwas zu verbessern, zu optimieren. Es wird in Zukunft essentiell sein, die neu eingeschlagenen Kommunikationsmittel auszubauen. Daran werden wir arbeiten und zwar mit Unterstützung der Basis. Denn, und das darf man nicht vergessen, Kommunikation, besonders intern, ist beileibe keine Einbahnstrasse. Wir als Bundesvorstand informieren nicht nur, wir möchten und müssen (intern) genauso informiert werden.

Immer mehr bestimmen auch internationale Themen – wie z.B. Single European Sky (SES) und FABEC – die Gewerk-

schaftsarbeit. Wie sieht die Zusammenarbeit mit den internationalen vergleichbaren Institutionen aus?

Janocha: Die internationale Zusammenarbeit mit Gewerkschaften aus ganz Europa hat in den letzten Jahren exponentiell zugenommen. Diese Themen werden von unserem Bundesvorsitzenden Matthias Maas und verschiedener Spezialisten aus den Fachbereichen sehr intensiv wahrgenommen. Regelmäßige Treffen und der Austausch von Erfahrungen sowie eine Verständigung auf eine gemeinsame europäische Strategie stehen hierbei im Vordergrund.



Sie haben in diesem Jahr auszugsweise die Ergebnisse einer Bekanntheitsumfrage in der gewerkschaftsinternen Zeitung „der flugleiter“ vorgestellt. Welche Schlüsse ziehen Sie aus diesem Ergebnis und sehen Sie aufgrund der Umfrageergebnisse Verbesserungsansätze?

Janocha: Ein sehr eindeutiges Ergebnis aus der repräsentativen Studie ist nicht nur, dass wir in der (deutschen) Bevölkerung ein exzellentes Standing haben und unsere Arbeit anerkannt und geschätzt wird, sondern dass die überwältigende Mehrheit (wir sprechen hier von weit über 80%!) gar nichts von Gedankenspielen bzgl. Privatisierung der deutschen Flugsicherung (oder auch nur von Teilen davon) hält. Dies ist für uns auch ein ganz klarer politischer Auftrag, den wir als GdF zukünftig national und auf europäischer Ebene vehement vertreten werden.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview

AG FDB in Bremen „Get together.....Part II“



von
**Oliver
Wessollek**

Nachdem die Arbeitsgruppe FDB der GdF in einem ersten Teil schon in München für die Kolleginnen und Kollegen vor Ort, für Fragen und einem Informationsaustausch zur Verfügung standen, wurde dies nun in einem zweiten Teil in Bremen fortgesetzt.

Am 26. und 27.10.2015 tagte die Arbeitsgruppe in Bremen und lud in diesem Rahmen die Kolleginnen und Kollegen der Niederlassung Bremen zu einem Informationsaustausch mit den AG Mitgliedern ein.

In angenehmer Atmosphäre stellten sich die AG FDB Mitglieder sowie der Vorstand FDB/LDM den Anwesenden vor und berichteten über ihre Arbeit sowie über die aktuellen Sachstände zu verschiedenen Themen. Sehr interessiert waren die Kolleginnen und Kollegen natürlich an den Themen FIS Zentralisierung, FMP Konzept sowie zukünftiges Berufsbild FDB. Aus Sicht der Arbeitsgruppe war auch diese Veranstal-

tung wieder sehr interessant und kam bei den anwesenden Kolleginnen und Kollegen sehr gut an. Festzuhalten bleibt, dass ähnlich wie in München, auch in Bremen die Kolleginnen und Kollegen sehr unsicher sind und nicht wissen, wie es mit Ihnen persönlich nach einer Zentralisierung weitergehen könnte.

Als nächste Station für ein „Get together“ ist die Niederlassung Langen geplant. Dies wird im ersten Quartal des nächsten Jahres stattfinden, bevor Mitte nächsten Jahres ein „Get together“ in Karlsruhe stattfinden wird.

Ziel dieser Veranstaltungsreihe ist es, die Mitglieder, Kolleginnen und Kollegen an den Niederlassungen über Ihre Arbeitsgruppe und deren Aufgaben und Tätigkeiten zu informieren und für Fragen zur Verfügung zu stehen. Damit wollen wir vor allem auch zeigen, dass nicht die Funktionsträger alleine die GdF darstellen, sondern vielmehr, jedes einzelne Mitglied der GdF.



Rückblick 2015

6 Ausgaben mit vielen Informationen



von
Hans-Joachim
Krüger

Der Auftrag – 6 Ausgaben mit reichhaltigen Themen aus dem Gewerkschaftsalltag vermischt mit aktuellen Themen aus der Arbeitswelt und Luftfahrt-News – konnte auch im abgelaufenen Jahr umgesetzt werden. Der Zulauf von Meinungen und Leserbriefen zeigt nach wie vor, dass unsere Zeitschrift mit dieser Themenvielfalt gefragt ist und auch über die GdF-Mitgliedschaft hinaus gelesen und anerkannt wird. Beachtenswert ist es, dass sämtliche Artikel von ehrenamtlichen Redakteuren verfasst sind und somit auch den „Touch“ aus dem Leben haben. Es lohnt daher ein kurzer Rückblick auf die vergangenen 5 Ausgaben des Jahres und setzen somit eine kleine Tradition fort

Ausgabe 01

Es hat sich was getan in diesem Jahr – der Dreamliner (Boeing 787) bekam Anfang des Jahres Konkurrenz mit dem werkstattneuen Airbus A350 – dieser wurde von Qatar Airlines erstmalig auf der Route Doha/Frankfurt eingesetzt und bereichert von nun an die Flugzeuvielfalt.



Thematisch befasst sich die Ausgabe 01 mit der Problematik des „REMOTE TWR“. Ein Fachbeitrag der ECA stellt alle möglichen Überlegungen und Ansichten dar und ist jederzeit aktuell. In dieser Ausgabe – pünktlich zur Winterzeit – wird außerdem dargestellt, wie wichtig das richtige De-Icing für Flugzeuge ist und wie wichtig die richtige Vorbereitung für einen Flug mit Minustemperaturen in der Startphase ist.

Korean 007 – do you read? Ein Beitrag unserer Redakteurin Brigitte Enneper zeigt verhängnisvoll auf, wie es im Jahre 1984 zu einem Flugzeugabschuss über Sibirien kam. In alten Ausgaben der vergangenen Jahre befinden und befanden sich schon damals sehr interessante Fachbeiträge.

Werner Fischbach untersucht in einem weiteren, sehr anerkannten Bericht die „neuen Waffen gegen die Vulkanasche.“

Ausgabe 02

Die Ausgabe 02 war im Entwurf fertig, der Termin mit dem Layout-Team abgesprochen – und dann das eigentlich unfassbare. Über sämtliche Ticker wird über einen Absturz eines Germanwings-Airbus über den französischen Alpen berichtet. Erst sind es Vermutungen, die dann doch schnell von

der Wahrheit eingeholt werden – der Airbus wurde absichtlich zum Absturz gebracht. In Folge dieser Erkenntnis wird teilweise eine sehr abenteuerliche Diskussion über die Sicherheitsvorkehrungen an Bord von Flugzeugen begonnen und auch über die psychische und physische Stärke der Crewmitglieder. Die Trauer der Hinterbliebenen ist jedenfalls riesengroß und wird mit der letzten Seite der Ausgabe 02 auch sehr gut ausgedrückt.



Inhaltlich besteht die Ausgabe aus sehr viel „GdF“. Angefangen von der Berichterstattung der FSBD-Konferenz in Leipzig, über verschiedene Interviews bis hin zu einem zusammenfassenden Bericht über den Fachbereich Technik sind die ersten Seiten sehr gut gefüllt.

Der Wintercharter der „Ski-Airports“ Salzburg und Innsbruck wird von Thomas Williges mit sehr beeindruckenden Bildern hinterlegt.

Schließlich erhält in dieser Ausgabe der lange vor den Flugzeugabsturz der Germanwings verfasste Bericht unseres Redakteurs, Werner Fischbach, „Draußen vor der Tür“ eine sehr tiefgreifende Bedeutung gerade in der Nachbetrachtung des Unfassbaren.

Ausgabe 03

Erneut ist es Thomas Williges der sich unter die Spotter in den Anflug von London Heathrow stellte und dort die ankommenden „Heavies“ über den Dächern der Myrtle Avenue beobachtet und abgelichtet hat.

Politisch ist das Tarifeinheitengesetz in Deutschland kaum noch aufzuhalten. Eine Front der vermeintlichen „kleineren“ Gewerkschaften kritisiert die Ministerin Nahles mit ihrer Gesetzesvorlage. Von fast allen Seiten hagelt es Kritik, aber dennoch verabschiedet der Bundestag dieses Gesetz und den Sparten-gewerkschaften bleibt nur der lange Weg über die Gerichte, dieses Gesetz für unrechtmäßig zu erklären.



Fachlich ist der Beitrag „die Problematik des One-Runway/One-Frequency-Prinzips auf alle Fälle sehr lesenswert und beschäftigt sich mit Vorfällen rund um die Runway.“

Wie standfest sind die Kontrolltürme? Dieser Frage geht Jörg Biermann nach dem Orkan „Niklas“ auf den Grund. Die Standfestigkeit der Kontrolltürme wird verglichen mit anderen hohen Gebäuden. Die Schwingungen in luftiger Höhe können für die dort tätigen Mitarbeiter sehr auffällig sein und bedürfen einer genauen statischen Planung. Eine Ehrung der besonderen Art erhielt die legendäre JU52 – die Geschichte der Lufthansa Ju ist ebenfalls in dieser Ausgabe nachzulesen

Ausgabe 04

„Frei von Wolken“ – erneut ein Fachbericht von Jörg Biermann. Mit dem Untertitel „die unglaubliche Reise zum Mittelpunkt der Kontrollzentrale“ erläutert er die neue Rechtslage im Sichtflugverkehr. Ziemlich verfahren diese Verfahren und Jörg Biermann unterstreicht in diesem Bericht auch die Mit Hilfe der Fluglotsen in den einzelnen Sektoren und Kontrolltürmen damit auch zukünftig SERA-konforme Flüge in der Kontrollzone möglich sind.



Ansonsten nimmt in dieser Ausgabe das Thema „Gewerkschaft“ einen sehr großen Rahmen ein und wird mit allerlei Artikeln wie „Feindbild Gewerkschaft“, „Gewerkschaften – Streik und Sonstiges“ oder mit Zeitungsausschnitten sehr anschaulich dargestellt.

Europas größte Flugzeugmesse in Paris wurde von Thomas Williges besucht. Sein Bericht über die unterschiedlichen Flugzeuge und Neuheiten auf dem Markt sind hier mit spektakulären Bildern von den dortigen Flugshows anzutreffen.

Auch in dieser Ausgabe lohnt sich wieder ein Blick zurück – in den Archiven fand sich der Artikel über den ersten „Stand-Alone Tower“ Deutschlands. Was hier eingeführt wurde, wurde später für alle Kontrolltürme zur Tagesordnung – die Anflugkontrollen wurden in die Kontrollzentren verlagert – begonnen wurde mit der Verlagerung bereits im Jahre 1995 – vor 20 Jahren!

Ausgabe 05

Das Titelbild zeigt den Frankfurter Tower mit dem Heck eines Lufthansa Airbus. In keinem Unternehmen Deutschlands wurde in diesem Jahr mehr gestreikt als bei der Lufthansa. Aber Hintergrund des Bildes ist dann doch eher das Bundesarbeitsgerichtsverfahren u.a der Lufthansa gegen die GdF. Die GdF ging als Sieger aus dieser finalen Gerichtsverfahren aus dem Saal und die Kontrahenten dürfen nun die Verfahrenskosten übernehmen. Erneut gab es ein Bericht über die Bundesdelegiertenkonferenz der GdF in Darmstadt und als Einstimmung für die kommenden Wintermonate eine „Reise in die Arktis“ Aber natürlich darf ein Thema in diesem Jahr auch nicht zu kurz kommen – gemeint ist der Horrorbau des Berliner Flughafens – wird er nun 2016 oder 2017 oder vielleicht doch erst 2020 eröffnet. Das Paradebeispiel deutscher Organisation gepaart mit stümperhaften Planungsfehlern und Ausführungsmängeln ist immer noch in den Schlagzeilen und wird dies voraussichtlich auch noch die nächsten Jahre sein.



Ausgabe 06

Die finale Ausgabe des Jahres liegt jetzt vor ihnen und ist hoffentlich genauso interessant wie ihre Vorgänger. Ich möchte hiermit allen beteiligten Redaktionsmitgliedern meinen Dank für ihr Engagement und für Ihre Berichte aussprechen. Bei Ihnen, als Leser unserer Zeitschrift, möchte ich mich bedanken für ihr Interesse und auch ihr Feedback. Gleichzeitig möchte ich mich für die ein oder andere Unzulänglichkeit entschuldigen, wie z. B. verspätete Zustellung oder für den ein oder anderen Tippfehler.



Ich hoffe auch für das Jahr 2016 erneut auf 6 neue und interessante Ausgaben und wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes Weihnachtsfest und einen ruhigen Übergang ins Jahr 2016.

FSBD Info



von
Joachim Nolte

Allgemeines

Im Berichtszeitraum standen intern u.a. die weitere Organisation des Ablaufprozesses des neu eingerichteten Lobbyingsekretariats und Textarbeiten am GdF-Strategiepapier an.

Das Strategiepapier wird nach der Überarbeitung in der Versendung an die Delegierten wieder auf den Weg gebracht, die laufende Diskussion über Inhalt und Güte soll ihr abschließendes Ziel zum nächsten Termin der Bundesdelegiertenkonferenz (Oktober 2016) haben.

Aus dem Bereich des Lobbying lässt sich zum Zeitpunkt der Redaktion mitteilen, dass sich auf der EU-Ebene (speziell derzeit auf der Parlamentsebene durch Anträge und Abstimmung an die spätere Kommissionsarbeit) die Vorbereitungen für die Formulierungen eines weiteren größeren Luftverkehrspaketes laufen, die auch die Flugsicherungsstrukturen in der einen oder anderen Variante (abhängig der politischen Abstimmungsergebnisse) neu betroffen werden. Unabhängig, welche politische Fraktion mehr oder weniger die sozialen oder fachlichen Interessen der Flugsicherung hier ansprechen werden, das Klima eines europäischen Paradigmas bleibt weiterhin an einem globalen (angebotsorientierten) Wettbewerbsmaßstab orientiert und darin eingelagert an einem priorisierten Interesse den unlauteren Wettbewerb im Zusammenhang mit anderen außereuropäischen Wirtschaftsregionen zu unterbinden. Für die Flugsicherungsinfrastrukturen bedeutet dies weiter einem Konkurrenzgeschehen ausgesetzt zu sein und die fortwährende Notwendigkeit einer intensiven fachlich-tariflichen Selbstbehauptung. Fachlich nicht neu ist dabei die weiterhin europäisch starke Betonung und Intensivierung der SESAR-Projekte, die die Vollautomatisierungstendenzen des Luftfahrtnetzes ausdrücken sowie der Aufwertungswunsch in Richtung der europäischen Aufsichtsbehörde (EASA). Begrüßenswert demgegenüber scheint der Wille zu konkreten Schritten zu einem verbesserten Safetymanagement zu sein.

Zwischenzeitlich fand das regelmäßige Halbjahrestreffen zwischen dem FSBD-Vorstand und dem DFS-Bereich Center statt. Darin wurden u.a. Stellungnahmen bzw. Aspekte zur etwaigen FIS-Zentralisierung, der Neuordnung des Berechtigungswesen wie auch zu speziellen Fachthemen aus dem Betrieb oder aus den Beschlusslagen thematisiert sowie abgegeben.

Derzeit werden einige Beistandsfunktionen im Bereich der Vorfeldkontrolle und dem Regionalflughafenbereich durch den FSBD wahrgenommen. Demnächst findet u.a. aus diesem Zusammenhang heraus ein Treffen mit der TTC statt (s.a. unter Fachliches).

Mit der FSBD-Mitteilung (online) vom 10. November 2015 wurde mitgeteilt, dass der bisherige Leiter des Fachbereichs J. Nolte für eine weitere Kandidatur auf das genannte Amt nicht zur Verfügung steht. Die nächste Fachbereichskonferenz beginnt am 12. Februar 2016, bis zu diesem Zeitpunkt werden die ordentlichen Geschäfte wie gewohnt weitergeführt. Die jeweiligen ÖMVen sind hiermit zusätzlich aufgerufen, entsprechend geeignete Kandidaten aufzustellen und zu benennen. Antragsfrist für die Einreichungen von Konferenzaufträgen bzw. Antragspapieren an den Vorstand ist vier Wochen vor Beginn der Fachbereichskonferenz.

Ansprechpartner:

Leiter des Fachbereiches

joachim.nolte@gdf.de

Fachliches

Der FSBD-Vorstand hat mit dem Geschäftsbereich Center der DFS die Erosion der Funknavigationsinfrastruktur, derzeit besonders in der Bremen FIR, wo mehrere Navigationsanlagen abgebaut werden (müssen), erörtert. Die DFS will zwar so wenig wie möglich Anlagen erhalten, um Kosten zu sparen; um kapazitätssteigernde RNAV-Verfahren anbieten zu können, ist jedoch auch zukünftig ein Mindestmaß an Navigationsanlagen erforderlich. Der FSBD-Vorstand hat der DFS hier eine politische Zusammenarbeit in Hinblick auf mögliche Adressaten in Bundes- und Landespolitik angeboten.

In der gleichen Sitzung wurde auch über die Umsetzung der EU-VO 2015/340 „New ATCO Licensing“ in nationales Recht diskutiert. Aus FSBD-Sicht am interessantesten ist die Möglichkeit, dass das RAD/S-Endorsement zumindest im Geiste erhalten zu bleiben scheint. Dieser Aspekt wird auch Gegenstand der nächsten turnusmäßigen Besprechung mit dem Geschäftsbereich TWR der DFS sein.

Darüber hinaus beabsichtigt die DFS, die Kompetenzerhaltung der Ausbilder und Prüfer über eine zahlenmäßige Verringerung sicherzustellen, was zwar zu weniger, dafür aber besser qualifizierten Ausbildung und Prüfern führen soll. Wie mit dem derzeitigen „Überhang“ umgegangen wird, ist allerdings noch nicht klar – hier sind vor allem die Betriebsräte der DFS gefragt. Ende März 2016 soll das Konzept mitbestimmt worden und bis Ende 2016 vom BAF genehmigt sein. Die Einführung muss zum 1.1.2017 erfolgt sein (EU-Vorgabe).

Der Flughafen München beabsichtigt, während der nächtlichen Ruhezeit die Vorfeldkontrolle durch die DFS

erbringen zu lassen. Der FSBD sieht hier die Gefahr einer Überforderung der DFS-Lotsen und natürlich die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten in der Vorfeldkontrolle. Derzeit ist eine Anfrage an die für die Vorfeldkontrolle zuständige Aufsichtsbehörde, die Oberste Bayerische Baubehörde, anhängig.

Die Tower Company (TTC) hat den FSBD-Vorstand eingeladen, seine Vorstellungen zur einer Verbesserung des internen TTC-Kompetenzerhaltungsprogrammes einzubringen. Ein erster Workshop unter Beteiligung des TTC-Gesamtbetriebsrates ist für Mitte Dezember terminiert. Über die Ergebnisse werden wir zeitnah berichten.

Die AG Verfahren hat ein zweites gemeinsames, diesmal ganztägiges Treffen mit der AG Air Traffic Services der Vereinigung Cockpit abgehalten. Neben dem allgemeinen Erfahrungsaustausch wurden konkrete Themenbereiche identifiziert, zu denen Artikel in den jeweiligen Fachorganen „VC-Info“ und „der flugleiter“ erscheinen sollen. Darüber hinaus wurde vereinbart, im Bereich „Remotely Piloted Aerial Systems“ (RPAS oder kurz: Drohnen) enger zusammenzuarbeiten. Auch hier wurde ein weiteres Treffen Mitte November vereinbart. Einige weitere konkrete Anfragen der VC zu örtlichen Verfahren werden derzeit mit den betroffenen ÖMVn diskutiert.

Ansprechpartner:

Vorstand für fachliche Angelegenheiten
(alexander.schwassmann@gdf.de)

Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

Der FSBD Vorstand FDB nahm am European Regional Meeting und einem Workshop zum Thema Just Culture der IFATCA in Tallinn teil.

Die Arbeitsgruppe FDB des Fachbereiches tagte am 26. Und 27.10.2015 in Bremen.

Themen der Sitzung waren unter anderem das Arbeitspapier bzgl. automatisierter Flugplanverarbeitung der IFATCA, welche wir zur nächsten IFATCA Jahreskonferenz erneut bearbeiten und zur Tagesordnung bringen möchten. Es wurde weiter an einem Konzept für FDB/FB/PK/FIS gearbeitet und in ein erstes Rohdokument geschrieben. Erstmals haben wir Unterstützung aus dem Fachbereichsvorstand FSTD zu dieser FDB Arbeitsgruppe eingeladen. Ziel war es in einigen Themen die Fachexpertise aus technischer Sicht einzuholen und

auszutauschen. Mit Blick auf eine FIS Zentralisierung und anderen Zentralisierungsgedanken sowie der stetigen technischen Weiterentwicklung im Bereich der Flugdatenbearbeitung ein in unseren Augen sehr sinnvoller Austausch.

Am Abend des ersten Tages, fand ein „Get together“ mit den Kolleginnen und Kollegen der Niederlassung Bremen statt. Auch hierzu findet sich ein kleiner Bericht ebenfalls in dieser Ausgabe

Der FIS Zentralisierungsprozess geht gerade in eine nächste Runde. Der Leiter des DFS-Bereichs Center hat die fachliche Kommentierung des FSBD zum vorgelegten FIS-Zentralisierungskonzept entgegengenommen und schlug beim diesjährigen zweiten Halbjahresgespräch vor in einer bereichsübergreifenden betrieblichen Arbeitsgruppe den Fachbereich der GdF einzuladen. Vor dem Termin des geplanten betrieblichen Projektantrags 2 wurden nun mögliche Interessenten aus den innerbetrieblichen Arbeitnehmerkreisen abgefragt, ob die persönliche Bereitschaft bestünde, in eine mögliche FIS Zentrale zu wechseln. Um die Attraktivität hier zu erhöhen, wird hier zudem scheinbar ein zusätzlicher monetärer Anreiz für den persönlichen Ortswechsel durch die DFS in Aussicht gestellt. Ob sich dadurch genügend Interessierte Kolleginnen und Kollegen finden lassen und ob diese Vorgehensweise aus unterschiedlichen Gesichtspunkten der Projektfrage sinnvoll erscheint, muss sich zunächst bewähren. Seit September 2015 gibt es nun einen eigenen internationalen Fachverband für Flight Information Officers, parallel zu Verbänden wie IFTACA, IFAIMA, IFATSEA etc. . Ein erster Kontakt wurde mit dem Fachbereich hergestellt, um die inhaltlichen Ziele und Aufgaben dieses Verbandes genauer zu erfassen. Zurzeit wird geprüft, ob und in welchem Umfang, für den Fachbereich eine Mitgliedschaft in diesem internationalen Verband als sinnvoll erscheint.

In der für Dezember 2015 geplanten AG FDB Sitzung werden wir einen sehr geschätzten Kollegen und Mitglied unserer Arbeitsgruppe verabschieden. W. Fänderich wird sich schon bald in seinen wohlverdienten Vorruhestand verabschieden. Er hat viele Jahre in unserer Arbeitsgruppe mitgearbeitet und diese mit seinem langjährigen Erfahrungsschatz um einiges bereichert. Hiermit möchte ich mich auch im Namen der Arbeitsgruppenteilnehmer ganz herzlich bei Werner bedanken und Ihm für seine weitere Zukunft alles Gute, Gesundheit und viel Glück wünschen. DANKE Werner!

Ansprechpartner:

Vorstand FDB/LDM
(oliver.wessollek@gdf.de)

Bereich Beruflich und Soziales

Tarifebene

Liebe Kollegen,
die vergangenen Wochen standen in meinem Bereich im Wesentlichen im Zeichen der Tarifarbeit an zwei großen „Fronten“. Zum Einen wäre da – wie eigentlich immer – der Komplex BAG zu nennen. Es war uns in der Tarifkommission zunächst ja nicht möglich gewesen, die Validierungsergebnisse der letzten beiden Jahre erfolgreich zur Umsetzung zu bringen. Für mich sehr unerwartet und daher positiv überraschend konnte dann ja doch noch ein Abschluss und eine Einigung mit dem Arbeitgeber erzielt werden. So konnten in diesem Zuge einige erhebliche Probleme gelöst werden. Ich möchte es mir an dieser Stelle nicht nehmen lassen, einmal ausdrücklich die Errungenschaften dieses Abschlusses für den Fachbereich FSBD hervorzuheben und zu loben. Es konnte nunmehr endlich eine Lösung für die lang bekannte AFL-Problematik im Bereich TWR erzielt bzw. auf den Weg gebracht werden. Das allein ist aus meiner Sicht ein großer Meilenstein und verdient Beifall. Es verdient auch den Beifall aller, dass die TK hier Stärke bewiesen hat, in dem sie eine Teilung der Abschlüsse in die Bereiche Center und Tower vermieden hat und Wert darauf gelegt hat, durch solidarisches Zusammenhalten einen Abschluss für den GESAMTEN Fachbereich zu erzielen. Im Zuge dessen konnten auch für den Bereich Center zwei weitere Erfolge verbucht werden. Zum Einen wurden die ermittelten Validierungsergebnisse umgesetzt und zum Anderen haben wir es geschafft, die Sonderregelungen nun um ein Sonderkündigungsrecht zu ergänzen, welches sich nur auf die Anlagentabelle (Entlastungs-Kategorien) bezieht. Somit ist es in zukünftigen Validierungsrunden einfacher möglich, die Anlagentabelle zu verhandeln, ohne gleich die Sonderregelungen insgesamt kündigen zu müssen.

Zur Umsetzung der Validierungsergebnisse möchte ich mir noch ein paar persönliche Anmerkungen erlauben: Es ist auch aus meiner Sicht absolut verständlich, wenn Kollegen unglücklich darüber sind, dass von den Entlastungskriterien (Pausenzeiten, Bordzeiten, usw.) einer jeweiligen Kategorie nicht alles zu 100% umgesetzt wird oder werden kann. Dies ist auch für uns in der TK und für mich als Fachbereichsvertreter in der TK nicht zufriedenstellend. Andererseits sind unsere Mittel leider mitunter beschränkt und nicht alles, was wir fordern ist auch hundertprozentig durchsetzbar, da es für den Arbeitgeber manchmal schlichtweg faktisch nicht umsetzbar ist. Auch die Gewerkschaft kann keinen zusätzlichen Lotsen in eine bestimmte EBG herbeizaubern.

Ihr könnt Euch aber sicher sein, dass jeder Umsetzungs-kompromiss durch taugliche und fachkundige TK-Mitglieder untersucht und auf die Möglichkeit der Annahme hin überprüft wird. Nicht umsonst ist aus mindestens jedem Center ein Vertreter in der BAG-Arbeitsgruppe anwesend. Die TK und die Experten der BAG-Arbeitsgruppe sind sich auch im Klaren darüber, dass jeder Kompromiss eine Verwässerung der Entlastungsregelungen bedeutet. Aber was wären die Alternativen? Die Sonderregelungen zu kündigen, um statt 3 zusätzlichen Urlaubstagen (die als Ausgleich für nicht zu gewährende Pausenzeiten als Kompensation dienen) für 5 zu kämpfen? Es ist wie so oft eine Gesamtschau vorzunehmen. Und aus dieser heraus müssen ALLE Interessen miteinander in Einklang gebracht werden. Und dabei sind auch Kompromisse zu erwägen.

Sicher hat der ein oder andere Kritiker Recht, wenn er isoliert feststellt, dass Validierungsergebnisse ja eigentlich „nicht verhandelbar“ sind. Das stimmt. Eine Validierung auf dieser methodischen Grundlage ist ein Ergebnis. Die tatsächliche Umsetzung vor Ort steht dann aber eben unter dem Vorbehalt der politischen Machbarkeit und da sind wir nunmal auch auf den Sozialpartner angewiesen. Da zu dem Thema BAG und Validierung sicher noch jede Menge Diskussionsbedarf besteht, kann ich jeden Kritiker und jeden Neugierigen nur ermuntern und auffordern, sich an mich persönlich zu wenden.

FSBD- beruflich-sozial

Zum Zweiten möchte ich die AG „Berufliches und Soziales“ erwähnen. Diese hat nunmehr in ihren Arbeitsmodus gefunden und die letzten 2 Sitzungen produktiv hinter sich gebracht. Die Themenliste scheint nahezu endlos zu sein, ein Abarbeiten ALLER Themen scheint fast unmöglich. Daher haben wir uns Schwerpunkte gesucht, auf die wir uns zunächst konzentrieren. Das sind einerseits die Strukturtarifverhandlungen, die wir aus Sicht des Fachbereiches gern mit Inhalt füllen und so fachlich stark begleiten wollen. Andererseits stehen die Themen ATCO-Licence in Verbindung mit dem ETV auf unserer Liste. Auch das Thema FIS-Zentralisierung wird uns auf der nächsten Sitzung beschäftigen.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Berufliches & Soziales
(roman.schuetz@gdf.de)

Internationales IFATCA-Ebene

In Vorbereitung der IFATCA Annual Conference im März 2016 in Las Vegas tagten zum zweiten und letzten Male die Arbeitsgruppen der IFATCA. Im Financial and Institutional Committee (FIC) war der Fachbereich mit J. Lehmann vertreten, im Professional and Legal Committee (PLC) arbeitete F. Sasse weiter an den jeweiligen Arbeitspapieren, die dann in den Vereinigten Staaten den IFATCA-Mitgliedsverbänden zur Abstimmung als IFATCA policy vorgelegt werden sollen. Desweiteren vertraten A. Schwaßmann und R. Weidemann als IFATCA-Repäsentanten diese in ihren jeweiligen Aufgabenfeldern (planerische, bzw. operationale Angelegenheiten) bei der ICAO, J. Franz als Remote Tower Experte und O. Strack als IFATCA-Rep bei EUROCONTROL nahmen an weiteren themenbezogenen Meetings teil.

Wie jährlich im Oktober fand auch dieses Jahr das IFATCA European Regional Meeting statt. Geleitet vom scheidenden Executive Vice-President Europe, Zeljko Oreski aus Zagreb, Kroatien. Dem vom Mitgliedsverband aus Estland veranstalteten Meeting widmet sich ein eigener Beitrag im „der flugleiter“.

ATCEUC/ SES- Ebene

Die europaweite Koordination von Fluglotsengewerkschaften (ATCEUC) konnte im Oktober auf ihrem zweiten jährlichen Komiteemeeting um die Gewerkschaft aus Finnland erweitert werden, die ihre Vertretung auf europäischer Ebene in Zukunft zusammen mit der Mehrheit der europäischen Gewerkschaften der Fluglotsen in den Händen von ATCEUC

besser wahrgenommen weiß als von ETF (European Transport Workers' Federation).

Es erfolgte ein wichtiger Schritt, – vor allem im Sinne der GdF als eine Gewerkschaft der Flugsicherung und nicht nur allein der Fluglotsen – auch andere Berufsgruppen innerhalb der ATM Safety Chain mit aufzunehmen, die ATSEPs (Air Traffic Management Safety Engineering Personnel). Mit einigen Gegenstimmen, vor allem von Seiten des Balkans aber auch aus Portugal, die einen Alleingang der Fluglotsen bevorzugen, wurde eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, die Satzung in diesem Sinne zu verändern. Diese Satzungsänderung wird dann auf dem nächsten Meeting im Mai 2016 auf der griechischen Insel Kos im Plenum zur finalen Bestätigung vorgelegt.

MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

Die MARC Gruppe; das sind die Staff Representatives der FABEC-Mitglieder, trifft sich erst im Dezember wieder zu einem ihrer regelmäßigen Berichts- und Strategietreffen.

Dennoch fanden auf FABEC-Ebene im Herbst zwei Treffen mit den Arbeitgebern des FABEC statt, das Social Dialogue Meeting in Brüssel sowie ein operationeller Workshop in München.

Neben Gesprächen zwischen den Mitarbeitervertretern und den FABEC-ANPs soll es zu gegebener Zeit ein Meeting auch mit den Staatenvertretern geben, die nun zumindest ihre generelle Zustimmung zu einem solchen Treffen gegeben haben.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Internationales
(jonathan.boetig@gdf.de)



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

www.lizenzverlust.de

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

Geben ist seliger denn nehmen – Joes großer „DFS-INEA-FLOP“

Überall ist es zu hören, zu lesen und zu spüren – Sparen, Sparen nochmals Sparen. Joe fragt sich, wann auch die Benutzung der firmeneigenen WCs gebührenpflichtig wird. Viele (auch sinnvolle) Vorhaben erlahmen. Der vielfältige Ideenreichtum der Mitarbeiter, der manchmal eben auch Investitionen erfordert, wird wegen des „engen Gürtels“ abgedrückt und verkümmert. Im Ergebnis hört man überall auf den Fluren Frust und Zynismus. Motivation muss man nicht schaffen, sondern nur verhindern, dass sie verloren geht. Das gelingt hier nicht mehr.

Joe hat von einem Geldsegen gehört. Gigantische Fördermittel der EU warten in einem großen Topf auf dankbare Abnehmer: auf staatliche und private Unternehmen in Europa, die Ihre Infrastruktur ausbauen wollen. Voraussetzung dafür aber sind der plausible Nachweis des Nutzens für die Allgemeinheit und eine saubere, formale Umsetzung des Antragsverfahrens.

Joe ist bescheiden erzogen. Er verzichtet gern zum zweiten Mal auf eine Lohnerhöhung und seit drei Jahren auf seine Fortbildung. Er achtet bei allem was er tut darauf, das die DFS spart. Geben ist seliger denn nehmen, lehrten ihm schon seine Mutter und der Gemeindepfarrer. Ehrfürchtig blickt Joe in die Führungsetagen, die auf Teufel komm raus sparen. Manche ihrer Ideen machen ihm Angst. Immer weniger Stellen und immer mehr Arbeit müssen die verbleibenden Mitarbeiter stemmen. Nur eines hat Joe jetzt sauer werden lassen. Die DFS verzichtet großmütig auf gute 90 Millionen Euro Fördermittel. So viel Kohle, die so viel Entlastung gebracht hätte.

Joe macht sich im Internet auf Seiten der EU schlau und findet eine interessante Broschüre. Es gab 2014 den freundlichen Aufruf der INEA (Innovation and Networks Executive Agency), die glänzenden Goldtaler abzuschöpfen. Er sucht nach dem Stichwort DFS. Nach Studium der Seite 64 wird Joe traurig: 14 Millionen Euro beantragt, 0 bekommen. Da konnte die Spitzenidee Remote Tower einzuführen wohl nicht überzeugen? Auf Seite 218 steigen ihm die Tränen in die Augen: 90 Millionen Euro beantragt, nur 16,5 Millionen bekommen.

So ehrlich, wie Joe erzogen ist, denkt er, dass der Sachverhalt bald im Intranet auftaucht und den Mitarbeitern erklärt wird. Aber nichts passiert. Das Thema wird ziemlich totgeschwiegen. Man behauptet auf dem Wege der „stillen Post“, dass die EU und das Ministerium an allem schuld seien, vielleicht auch das Wetter. Komisch findet Joe, dass viele andere

ANSPs in ganz Europa gigantische Fördersummen bewilligt bekamen. Sogar die FRAPORT oder irgendeine Straßenbau-firma aus Süddeutschland. Hat man die DFS über den Tisch gezogen? Hat die DFS als christdemokratisch geleitetes Unternehmen vielleicht in Liebe verzichtet. Leidet sie gerne unter Geldknappheit? Aber so naiv ist Joe nun auch nicht. Hier sind sicherlich hausinterne Fehler gemacht worden, die gravierende, schmerzhaftige Auswirkungen auf die ganze Firma haben. Und sicherlich ist auch kein Einzelner schuld, sondern ein System, welches sich lieber selber kontrolliert und verwaltet als mit der Welt da draußen mitzuhalten. Ein Geschäftsführer kümmert sich halt lieber um die Übernahme eines Auszubildenden in Vergütungsgruppe 4, als um die Sicherstellung riesiger Einnahmen, die eine große Entlastung gewesen wären und den schmerzhaften Druck auf das System DFS spürbar reduziert hätten.

Joe freut sich jetzt doch auf eine Tarifsteigerung, weil er für die Fehler des Managements nicht mehr bluten will.

Ach so, Sie glauben Joe nicht? Dann schauen Sie selbst:
https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cef_brochure_final_web.pdf



Advent – Die besinnlichen Tage

Gedanken zum Nachdenken

von L. Angender

Gerade versuche ich meine Gedanken zu ordnen, sie schwirren in meinem Kopf herum und lassen sich schwer einsortieren. Wie kann man etwas sagen ohne gleich besserwisserisch zu wirken, wie kann man seine Meinung äußern ohne dass einem nur schlechtes unterstellt wird. Jedoch versuche ich es. Was haben wir nur für eine mitarbeiterorientierte Geschäftsführung. Es ist noch gar nicht lange her, da hat die Geschäftsführung verkündet, dass eines ihrer Hauptziele die Absicherung der Verpflichtungen aus der betrieblichen Altersversorgung ist, daher muss das Unternehmen nachhaltig finanziell gesunden. Bislang wurden die hehren Ziele aus dem Kosteneinsparprogramm erreicht. Erstaunlich was aus einem soliden Unternehmen für Luft drinsteckt. Erstaunlich nur, dass alle mitmachen. Sind Führungskräfte so masochistisch und nur an ihren Zielvereinbarungen und Bonus Zahlungen interessiert? Da wird von Verschlangung von Prozessen geredet, was bitte schön, hat die Schließung des Gästehauses mit der Verschlangung von Prozessen zu tun? Nein ich fühle mich an meine Kindheit erinnert und an das Märchen Des Königs neue Kleider. Es dauerte auch hier sehr lange, bis jemand den Mut aufbrachte und den König darauf hinwies, dass er gar keine Kleider trägt. Jedoch möchte ich

nichts auf die DFS kommen lassen, denn hier fühle ich mich wohl, was sicher auch daran liegen mag, dass die DFS weiter das Zertifikat „berufundfamilie“ führen darf und wir neuerdings eine Flüchtlingsbeauftragten haben. In einem solchen Unternehmen kann man sich aufgehoben fühlen. Aber ein Problem bleibt bei dem Ganzen, wird man nicht manchmal abgeschreckt, mit welchen Floskeln bestimmte Sachverhalte betrachtet werden, geht es da nicht manchmal nur um eigene Interessen und Machtspiele, speziell bei Führungskräften? Sieht man dort gar nicht die Gefahr der „inneren Kündigung“ der Mitarbeiter als großes Problem auf sich zu rollen. Aber nein, denn Lotsen, Ingenieure und Techniker können ja nicht frustriert sein. Aber was ist mit den anderen? Mir macht diese Entwicklung Sorge, denn mir liegt die Zukunft der DFS am Herzen. Es würde mir gefallen, wenn es immer mehr werden, die in unserer DFS zu nachdenkenden und nachfragenden Mitarbeiter werden, und da sehe ich auch die Führungskräfte mit eingeschlossen. Es kann ja nicht sein, dass wenn man nicht mehr weiter weiß, man auf das 5 Punkte Programm verweist.

Jemand dem die Zukunft der DFS nicht egal ist



→ → Joe's Corner → →



ATCEUC Committee Meeting Autumn 2015 Final Communique

ATCEUC welcomes the signing on 1st October 2015 of the European Corporate Just Culture Declaration, organized by the European Commission with the participation of several stakeholders in aviation.

Air navigation service providers, air traffic controllers, air traffic safety electronics and flight data specialists, airlines, airports and aircraft engineers worked hard to develop guidance and industry best practices material to assist Just Culture implementation by organizations in the various aviation sectors.

Despite not legally binding, this Declaration is a milestone in the effort to actively foster mutual trust and respect and promote support and cooperation across the organization. Staff should be educated in Just Culture principles and all relevant documentation should be made available. Having this in mind, it is disappointing and regrettable that IATA (International Air Transport Association) and ELFAA (European Low Fares Airline Association) chose not to sign the declaration. Airlines following atypical employment need to apply Just Culture urgently, if they have not already done so, in order to encourage pilots, engineers, cabin crew and all staff to freely and fully report events that affect or could affect aviation safety, to facilitate their investigation and the implementation of lessons learnt. Stakeholders not following Just Culture are the weakest link in the safety chain.

During the ATCEUC Committee Meeting in Marseille, members approved the development of the principles of a possible ATSEP branch of ATCEUC. The Working Group tasked with this effort will prepare a final proposal to be presented and voted on during the next Committee Meeting.

ATCEUC welcomes our 30th member, the Finnish union FATCA that was accepted in Marseille. We also accepted the Greek union HACU as observer.

Marseille, 2 October 2015



RPAS/UAS im Jahr 2015 – ein Sachstand



von
Jens Lehmann

Als Unmanned Aerial Systems, UAS, werden sämtliche unbemannten Flugsysteme bezeichnet und zusammengefasst. Von großen, komplexen Drohnen, die bemannten Flugzeugen sehr ähnlich jedoch in Leitungsfähigkeit weit überlegen sind, über professionelle und kommerziell genutzte Micro-Flugsysteme bis hin zu einfachen Spielzeug- und Modellflugsystemen. Eine Untergruppe davon bilden die Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS, die im Gegensatz zu automatisch oder autonom agierenden Fluggeräten, immer von einem Piloten gesteuert werden.

Grundsätzliche Regelungen bestehen zwar bereits auf nationaler Ebene, doch innerhalb Europas sind solche Regularien zur Nutzung von RPAS heterogen und Sicherheitskonzepte nicht unbedingt einheitlich. Derzeit verfügen erst 18 der 28 EU-Mitgliedsstaaten über einen Rechtsrahmen für kleine und mittelgroße unbemannte Luftfahrzeuge.

Deutschen Regelungen zum Thema RPAS finden sich u.a. im **Luftverkehrsgesetz LuftVG §1**, in dem „unbemannte Fluggeräte“ als Luftfahrzeuge definiert sind. Die Nutzung von unbemannten Luftfahrtgeräten ist im §15a geregelt, der ein generelles Verbot mit Ausnahme von unbemannten Luftfahrzeuge bis 25kg erteilt. Die Nutzung des sog. „erlaubnisbedürftigen Luftraums“ des §16 LuftVG gilt damit auch für unbemannte Luftfahrzeuge. Bei Benutzung des kontrollierten Luftraums durch unbemannte Fluggeräte ist eine sog. Flugverkehrskontrollfreigabe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuholen, siehe §16a LuftVG. Gewerblicher Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen bis zu 25kg und in Sichtweite des Steuerers ist erlaubt, Aufstiegserlaubnisse dafür erteilen die Landesluftfahrtbehörden.

Bereits im Jahr 2013 wurde die Vereinheitlichung der Aufstiegs-genehmigungen durch NfL 281/13 „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 16 Absatz 1 Nummer 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)“ erreicht.

Regelwerke für Drohnen im Jahr 2015

Wie bereits berichtet, wurde im März von der ICAO das lang ersehnte **„Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)“, DOC 10019**, veröffentlicht. Dieses soll hier nun etwas näher vorgestellt werden.

Das Manual beschreibt in 15 Kapiteln und 2 Appendixes die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO zu RPAS. Diese betref-

fen den Rechtsrahmen der ICAO ebenso wie sehr detaillierte Beschreibungen zu empfohlenen „Muster- und Lufttüchtigkeitszulassungen“, „Registrierung, Aufgaben des RPAS Betreibers, Sicherheitsmanagement, Detect&Avoid, C2 Command&Control link, ATC Kommunikation, Remote Pilot Station bis hin zur Integration von RPAS Operationen in das Luftfahrtsystem und die Benutzung von Flugplätzen“.



Die Ziele des Manuals sind ein Internationales Regelwerk für Drohnen durch Richtlinien und Empfehlungen zu schaffen und dabei Unterstützung der Navigation und Anleitung für einen weltweit einheitlichen RPAS Betrieb zu leisten – in großen Teilen angelehnt an bereits bestehende ICAO Vorschriften. Die Inhalte richten sich dabei an alle Personen, deren Aufgaben im Zusammenhang mit Drohnen stehen, d.h. Hersteller, Betreiber und Aufsicht führende Personen.

Für die ICAO besteht ein RPAS aus drei Hauptkomponenten: das Remotely Piloted Aircraft (RPA) oder die Drohne selbst, die Remote Pilot Station (RPS) also die Kommandostelle, von der die Drohne gesteuert wird und der C2 Link, d.h. die Datenverbindung, mit der der Pilot die Drohne steuern kann.

Das Lufttüchtigkeits- (Airworthiness) Manual (DOC 9760) ist für RPAS bei Typisierung und Zulassung in weiten Teilen anwendbar. Eine noch immer ausstehende, aber so dringend erwartete Kategorisierung der RPA (z.B. Maximum Take-Off Mass, Kapazitäten, Operations-Arten) ist in Bearbeitung. Klar ist jedoch schon heute, dass der RPAS-Pilot eine Typen-Genehmigung für das RPA in Form eines Typen-Zertifikats vorweisen können muss.

Sowohl für die DFS als auch für uns als GdF ist die sichere und geordnete Integration in den Luftverkehr mit zahlreichen und sehr restriktiven Anforderungen verbunden. Auch die ICAO hat in ihrem Manual spezielles Augenmerk auf **„Integrationsanforderungen für den Luftverkehr“** gelegt:

- Piloten einer Drohne müssen eine gültige Lizenz besitzen (ähnlich derer in der herkömmlichen Luftfahrt)

- RPA müssen mit jeglichen Instrumenten und Zertifizierungen (u. a. Certificate of Airworthiness; Flugtauglichkeits-Zertifikat) ausgestattet sein, um den von ihnen angeforderten Luftraum sicher nutzen zu dürfen
- Ein RPAS soll aus nur einem RPA bestehen und ein Pilot nur ein RPA zu einem bestimmten Zeitpunkt steuern (ein RPA kann aber von mehreren RPS gesteuert werden)
- Sicherstellung der Kollisions- und Gefahrenvermeidung durch entsprechende Ausrüstung des RPA (Detect and avoid DAA)
- Eine sichere Interaktion mit der Flugsicherung und anderen Flugzeugen muss gewährleistet sein
- Nach Art. 20 Chicagoer Abkommen muss jedes Flugzeug seine zugehörige Nationalität und Registrierungszeichen tragen – auch ein RPA

Für bestimmte Gebiete kann ein Betriebsverbot durch die Luftfahrtbehörde ausgesprochen werden (z. B. über stark bewohnten oder urbanen Gebieten).

Es gibt in dem Manual aber auch noch **weitere Anforderungen**:

- Artikel 8 Chicagoer Abkommen: „Unbemannte Flugzeuge dürfen das Staatsgebiet eines ICAO Mitglieds, das dafür keine Genehmigung gegeben hat (...), nicht überfliegen. Jeder Staat, der Überflüge genehmigt, hat dafür zu sorgen, dass dieser Flugverkehr so kontrolliert wird, dass Gefahren für den zivilen Luftverkehr ausgeschlossen sind.“
- Eine Drohne sollte mit einem automatischem Ortungssystem (Notsender) ausgestattet werden
- Zur besseren Erkennbarkeit sollen RPA mit Transpondern oder Rundumleuchten ausgestattet sein

- Für sehr kleine RPA könnten bestimmte Höhen ungeeignet sein
- Treffen im Luftraum verschiedene technische Systeme aufeinander, müssen diese miteinander kompatibel sein und entsprechend aufeinander reagieren können

Die ICAO hat sich in diesem Zusammenhang auch um die Problematik der **Benutzung von Flughäfen durch RPAS** gekümmert und dabei folgende Punkte niedergelegt:

- Ein Mitgliedsstaat muss bestimmen, ob ein RPA gefahrlos an einem Flughafen integriert werden kann, ohne neue Gefahren für die bemannte Luftfahrt zu erzeugen
- Für eine RPA-Integration an ATC kontrollierten Flugplätzen, müssen die RPAS ähnliche Kommunikations- und Manövrierfähigkeiten besitzen, wie die bemannte Luftfahrt
- Der RPA Pilot muss das physikalische Layout des Flughafens sowie die dazugehörige Ausstattung wie Befehls- und Markierungen in Echtzeit erkennen
- Voraussetzung hierfür sind Fortschritte in Technologie oder Verfahren, die den Piloten sicheres Agieren auf Flugplätzen ermöglichen
- RPA muss Markierungen und Signale befolgen / erkennen können und andere Flugzeuge, Fahrzeuge, Personen und Hindernisse meiden
- RPA-Piloten müssen eine Zwei-Wege Kommunikation mit der Flugsicherung durchführen können und Anweisungen von ATC in der Luft und am Boden erkennen und erfüllen
- Um RPA in unkontrollierte AFIS (Aerodrome Flight Information Service) Flugplätze zu integrieren, müssen RPA in der selben Weise wie bemannte Flugzeuge operieren





- Es ist in Erwägung zu ziehen, dass Mitgliedsstaaten eigens für RPAS-Betrieb definierte Flugplätze etablieren
 - Die Sicherheitsanforderungen des RPAS-Betriebs an Flughäfen muss in das Safety Management System (SMS) des Flughafenbetreibers aufgenommen werden
- Und abschließend: „der RPA-Betrieb in unmittelbarer Nähe zu Flughäfen, der keinen dortigen Start bzw. keine dortige Landung beabsichtigt, ist zu regulieren.“

Genau zu diesem Thema hat die DFS bereits reagiert: Am 01. Juni 2015 trat das von der **Deutschen Flugsicherung, DFS GmbH** erlassene **NfL 1-437-15** in Kraft. In dieser „*Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach §27d Abs. 1 LuftVG an den internationalen Verkehrsflughäfen mit DFS-Flugplatzkontrolle*“ sind Regelungen bekannt gegeben worden, welche den Betrieb von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen innerhalb des kontrollierten Luftraumes betrifft. Konkret handelt es sich dabei also um eine allgemeingültige Verfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27d Abs. 1 LuftVG an den internationalen Verkehrsflughäfen mit DFS-Flugplatzkontrolle. Für Flugmodelle im Sinne von §1 Abs. 2 S.1 Nr. 9 Luft VG sowie Luftfahrtsysteme im Sinne von §1 Abs. 2. S. 3 LuftVG gilt: „Für Flugmodelle bis 5 Kg: Freigabe bis 30m Höhe über Grund in einer Entfernung von mindestens 1,5km zur nächsten Begrenzung des Flughafens.“ „Für unbemannte Luftfahrtsysteme bis 25Kg: Freigabe bis 50m Höhe über Grund in einer Entfernung von mindestens 1,5km zur nächsten Begrenzung des Flughafens.“ Bei Nachtflügen wird außerdem eine Beleuchtung nach Anlage 1 Luft VO benötigt, wobei Nachtflüge grundsätzlich unabhängig von

dieser Allgemeinverfügung gesondert erlaubnispflichtig sind. Die Unterscheidung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen wird gemäß §16 Absatz 1 Nummer 7 LuftVO vorgenommen, also in der Regel über den Zweck der Nutzung, Freizeit vs. Gewerblich. Flugmodelle bzw. RPAS dürfen gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 nur unter Sichtwetterbedingungen betrieben werden.

Für Drohnen über 150 Kilogramm liegt die Regulierungskompetenz schon jetzt bei der Europäischen Union. Verantwortlich zeichnet dafür die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) mit Sitz in Köln. Die Europäische Union (EU) will jetzt die maßgebliche Verordnung Nr. 216/2008 ändern und diese Kompetenzabgrenzung aufheben, d.h. die Trennung der nationalen und europäischen Zuständigkeiten soll nun anders geregelt werden.

Die EASA ist in Europa die zuständige Behörde im Bereich Flugsicherheit. Ihre Kompetenzen wurden in den letzten Jahren sukzessive auf alle Bereiche (Technik, Operation, Infrastruktur) ausgedehnt. Die EASA hat von der EU-Kommission (EC) den Auftrag, für einheitliche und verbindliche Vorgaben in Sachen Sicherheit in der europäischen Luftfahrt zu sorgen. Sie wird in diesem Zusammenhang in nächster Zeit verschiedene neue Regularien – insbesondere in den Bereichen Flugoperation, Flugsicherheit und Flugplätze – einführen. Die Einführung neuer EASA-Normen ist jedoch ein äußerst dynamischer Prozess, das entsprechende Verfahren ist komplex und teilweise langwierig.

Am 31. Juli hat die EASA ein entsprechendes Konzept veröffentlicht. Drohnen könnten dann in der gesamten EU in drei Risikokategorien eingeteilt werden. Geräte bis 25 Kilogramm gehören zur Gruppe, von der mit den geringsten Gefahren gerechnet wird. Ob diese Schwelle von 25kg Startmasse sinnvoll ist, ist noch nicht abschließend geklärt. Diese könnten demnach weiterhin ungehindert in Sichtweite geflogen werden. Allerdings sollen sie nach wie vor Flugverbotszonen

respektieren. Dies könnte etwa mit einer Programmierung durch die Hersteller in der »Firmware« auf gesetzlicher Grundlage erzwungen werden. Dieses sogenannte Geofencing (ein Kunstwort aus den englischen Wörtern »geography« und »fencing«, »einzäunen«) basiert auf Satellitennavigation: Registriert der kleine Bordcomputer, dass die Drohne in die Nähe eines Flughafens gesteuert wird, bleibt das Gerät wie vor einer unsichtbaren Wand in der Luft stehen.

Um im Gebiet der unbemannten Luftfahrt forschenden und entwickelnden Unternehmen für Europa mehr Planungssicherheit zu bieten und der wirtschaftlichen Entwicklung gerecht zu werden, ist die EASA von der Europäischen Kommission beauftragt worden, einen RPAS-Regulierungsentwurf auf Basis der am 06. März 2015 beschlossenen sog. „Riga Erklärung“ zu erstellen. Dabei sollte zugleich den Bedenken der Bevölkerung hinsichtlich Privatsphäre und Datenschutz Sorge getragen werden. Dazu sind nun von EASA Vorschläge ausgearbeitet worden, die den professionelle Einsatz von RPAS ermöglichen und bei riskanten Drohneneinsätzen durch angemessene Auflagen schützen sollen.

Neues EASA-Konzept für den Einsatz von zivilen Drohnen

Der Regulierungsentwurf folgt entsprechend einem sogenannten „EASA Konzept zur Drohnen-Nutzung“ (Originaltitel: „**EASA Concept of Operations for Drones**“), das mit Hilfe von RPAS-Betreibern und RPAS-Entwicklern zusammengestellt wurde und Regulierungsempfehlungen mit einer Risikobewertung enthält. Sowohl die Risiken für Piloten und RPAS-Einsatzpersonal als auch für Dritte sind dabei berücksichtigt worden. Nach Ansicht der EASA wurden Lösungen gefunden, die ein risikoarmes Fliegen von Drohnen ohne Kompromisse bei Sicherheitsaspekten möglich machen.

Zur Integration von UAS/RPAS in den europäischen Luftraum

Das Konzept definiert drei Kategorien für RPAS / Drohnen. Auf der unteren Ebene stehen Drohnen ohne spezielle Auflagen. Für solche Drohnen müssen dann beispielsweise Flugverbotszonen serienmäßig zur Ausstattung gehören, so dass Flüge in bewohntem Gebiet, in Städten, um Flughäfen und an anderen kritischen Orten systembedingt unterbunden sind. Schließlich sollen diese Sicherheitsauflagen für ganz Europa gelten und von allen EU-Mitgliedsstaaten übernommen werden. Gleichzeitig soll das EASA Konzept zur Drohnen-Nutzung internationale Standards erfüllen und dem globalen Niveau entsprechen.

In einer entsprechenden Ankündigung der EASA (**Advance Notice of Proposed Amendment 2015-10**) sind alle diese Punkte zusammengefasst und durch relevante Hintergrundinformationen ergänzt worden, die bis 29. September 2015 kommentiert werden konnten. Mehrere tausend Kommentare sind dazu eingegangen, u.a. von DFS, CANSO, IFATCA aber auch die GdF e.V. hat ihre Kommentare eingereicht. Bis Ende 2015 wird die Europäische Kommission dazu einen technischen Bericht, „technical opinion“, von der EASA erhalten. Auf Basis dieser Informationen will die Europäische Kommission neue Standards zur europaweiten Regulierung von RPAS festsetzen. Zu den Eckpfeilern der Entwürfe zählen die Prä-

missen Sicherheit, Schutzmaßnahmen, Privatsphäre, Datenschutz, Versicherung und Haftbarkeit. Ziel ist es, europäischen Unternehmen dieser Branche, also professionellen RPAS-Serviceanbietern mehr Planungssicherheit zu bieten, damit diese sich auf dem weltweit wachsenden Drohnenmarkt international etablieren können. Ebenso sollen alle notwendigen Maßnahmen definiert werden, um maximale Sicherheit im Umgang mit RPAS gewährleisten zu können. Diese A-NPA 2015-10 widerspiegelt die bei der Riga Konferenz im März 2015 festgesetzten Prinzipien. Es folgt einer risiko- und leistungsgerechten Beurteilung, um bei einer Vielzahl wertvoller Drohneneinsatzmöglichkeiten lösungsorientiert entscheiden zu können. Der Vorschlag ermittelt dazu folgende Kategorisierung in drei Typen:

- **„Open Kategorie“ (geringes Risiko):** Erfordert zur Sicherheit die Einhaltung und Erfüllung von Betriebsbeschränkungen, bestimmten Industriestandards, spezifischen Funktionalitäten und operationellen Grundregeln. Die Polizei soll die Umsetzung dieser Auflagen prüfen und durchsetzen. Wie dies funktionieren soll ist jedoch unklar.
- **„Specific Category“ (mittleres Risiko):** Autorisierte Aufstiegserlaubnis einer nationaler Luftfahrtbehörde, unter Umständen unterstützt durch eine qualifizierte Einrichtung der Risikoeinschätzung des Betreibers folgend. Ein Betriebshandbuch soll Risikominderungsmaßnahmen auflisten
- **„Certified Kategorie“ (hohes Risiko):** Die Anforderungen sind vergleichbar mit denen der bemannten Luftfahrt. Regulierungsaufsicht haben die nationalen Luftfahrtbehörden (Lizenzerteilung, luftrechtliche Zulassung von Wartungen, Inbetriebnahme, Ausbildung, Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management; ATM), Flugsicherungsdienste (Air Navigation Services, ANS) und Flugplätzen) und die EASA (Planung und luftrechtliche Zulassung von Auslandseinsätzen).

Unbemanntes Fliegen im neuen Erprobungszentrum

Um weitere Grundlagenforschung durchführen zu können, wurde am 11. September 2015 im Allgäu bei der Grob Aircraft AG im kleinen Ort Tussenhausen-Matsies das erste **Deutsche UAS-Erprobungszentrum** eröffnet. Laut Aussage der Bayerischen Landesregierung stellt dieser Eröffnung einen „wichtigen Meilenstein bei der Umsetzung der Bayerischen Luftfahrtstrategie 2030, nicht nur für Bayern, sondern für ganz Deutschland“ dar.

Mit diesem „Erprobungszentrum für Unbemanntes Fliegen“ ist eine ausbaufähige Basis für marktorientierte Forschungsförderung auf Landes- und Bundesebene für UAS geschaffen worden. Die Einrichtung soll vor allem auch dazu beitragen, die Akzeptanz dieser neuen Technologie zu steigern, neue Techniken zu entwickeln und im Flugbetrieb zu erproben, weitere Anwendungsfelder zu erschließen und genehmigungsrechtliche Barrieren weiter abzubauen.

NATS White Paper – Allianzen beim Air Traffic Management?



von
Werner
Fischbach

Früher, so stellte der inzwischen verstorbene Management-Lehrer und Buchautor, Peter F. Drucker, fest, wuchsen Firmen, indem sie klein anfangen und dann immer größer wurden (from grass roots up) oder weil sie weitere Unternehmen aufkauften oder mit diesen fusionierten. Heute wachsen Unternehmen durch Allianzen, deren Wirken die meisten Menschen ganz einfach nicht verstehen. „Today they grow through Alliances which, by the way, very few people understand“, meinte er wörtlich.

„Today they grow through Alliances which, by the way, very few people understand“, meinte er wörtlich.

Mit diesen Aussagen hat der britische Flugsicherungsdienstleister NATS (National Air Traffic Services) ein „White Paper“ mit dem Titel „The Case for Alliances in Air Traffic Management“ eingeleitet. Dabei ist nicht ganz klar, ob dieses „White Paper“ in Großbritannien entstanden ist oder im NATS Regional Headquarter in Dubai. Denn eben dessen Adresse ist am Ende des Papiers angegeben (NATS ist inzwischen vom nationalen Flugsicherungsdienstleister zu einer Holding mutiert).

Traditionell, so wird in dem Papier ausgeführt, ist das Air Traffic Management (ATM) die Aufgabe der jeweiligen Staaten und somit unabhängig von wirtschaftlichen Fluktuationen. Was so nicht unbedingt stimmt, aber darauf soll in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden. Ohne Zweifel kommt ATM eine Schlüsselrolle beim Wachstum des Luftverkehrs und dem damit erzielten Wohlstand zu (was zumindest für wirtschaftlich hoch entwickelte Gesellschaften in Europa und Nordamerika zutrifft). Allerdings kann ATM als limitierender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung wirken, wenn die jeweiligen Flugsicherungsdienstleister sich nicht weiterentwickeln. Also inflexibel agieren, zu träge werden und sich zu sehr mit sich selbst beschäftigen. Um dieser Gefahr vorzubeugen, muss ein Paradigmenwechsel vorgenommen werden, in dem die Flugsicherungsdienstleister mehr kooperieren und von den Erfahrungen und Errungenschaften der anderen lernen. Eine Möglichkeit wird dabei in Allianzen gesehen.

Dabei wurden sechs Allianzen untersucht, die nach ihrer Meinung exzellent funktionieren, auf dem Gebiet der Luftfahrt tätig sind und von denen sich die ATM-Organisationen einiges abschauen können. Angeführt werden dabei das Airlinebündnis „Star Alliance“, die Triebwerkshersteller GE/SNECMA so-

wie auf dem Gebiet des Air Traffic Managements Eurocontrol, A6, Borealis und die Bildung von FABs (Functional Airspace Blocks). Besonders verwunderlich ist dabei, dass Eurocontrol ausgerechnet von einer Organisation, die in Großbritannien angesiedelt oder zumindest deren Holding auf der Insel zuhause ist, als exzellent funktionierende Allianz bezeichnet wird. Denn wer sich einigermaßen in der europäischen Flugsicherungsgeschichte auskennt, wird sich daran erinnern, dass die geplante operative, gemeinsame europäische Flugsicherung Eurocontrol unter anderem am Widerstand Großbritanniens gescheitert ist. Aber nun ja – schließlich kann niemand daran gehindert werden, im Laufe der Zeit etwas klüger zu werden und seine Meinung zu revidieren.

Eulen nach Athen getragen?

Nun sind Allianzen bekanntlich Bündnisse auf Zeit und Unternehmen sind nicht nur gewachsen, weil sie sich einer Allianz angeschlossen haben. Manche sind auch größer und mächtiger geworden, indem sie ihre Konkurrenten ganz einfach geschluckt haben. Zudem sind Fluggesellschaften und Triebwerkshersteller nicht unbedingt mit Flugsicherungsdienstleistern zu vergleichen. Denn der Unternehmenszweck von Fluggesellschaften, Flugzeug- und Triebwerksherstellern liegt in der Aufgabe, Gewinne zu erzielen sowie ihre Aktionäre glücklich zu machen. Das Unternehmensziel von Flugsicherungsdienstleistern liegt jedoch in der Sicherheit des Luftverkehrs, die sich nun einmal nicht in Euros, Dollars oder anderen Währungen beziffern lässt. Allerdings scheint diese Erkenntnis in der globalisierten und wirtschaftsliberal gestalteten Welt in Vergessenheit geraten zu sein (weshalb Air Traffic Control zum Air Traffic Management mutierte). Dennoch – die Flugsicherungsdienstleister betonen stets, dass bei allen Maßnahmen, die sie unternehmen, die Sicherheit immer gewährleistet sein wird.

Natürlich ist richtig, was in dem „White Paper“ niedergeschrieben wurde. Erfolgreiche Allianzen zeichnen sich danach durch ein hohes Maß an Vertrauen, Engagement und Bekenntnis zu einem gemeinsamen Ziel und sowie einer gemeinsamen Vision aus. Das bedeutet nicht unbedingt, dass sie sich zu einem gemeinsamen Unternehmen zusammenschließen oder die stärkeren die schwächeren dominieren. Vielmehr ist eine Allianz ein Team, das dieselben Ziele hat, den Wert ihrer Zusammenarbeit schätzen und wissen, was die einzelnen Partner in die Allianz einbringen können. Auf der anderen Seite dürfen die gemeinsamen Ziele nicht zu ambitioniert und auf der anderen nicht zu eng gefasst sein. Hier die richtige Balance zu finden, dürfte nicht ganz einfach

sein. Aber mit einer gut organisierten Allianz können neue Märkte erschlossen und Innovationen in Angriff genommen werden, die ein einzelner Flugsicherungsdienstleister alleine nicht stemmen könnte. Als Beispiel wird in dem Papier der Ansatz des „Global Air Navigation Plans“ der ICAO, der auch als „Aviation System Block Upgrades (ASBUs) bezeichnet wird, angeführt.

Nun kann man den Aussagen dieses „White Papers“ schwerlich widersprechen. Wobei sich viele der dort angeführten Aussagen auch in einem Flyer und in Hochglanzbroschüren anderer Industriezweige finden lassen. Und ganz ehrlich – kommt die Aussage, dass die Flugsicherungsdienstleister ihre hehren Ziele am besten durch intensive Zusammenarbeit erreichen können, nicht dem Versuch gleich, Eulen nach Athen zu tragen? Flugsicherung ist ohne Kooperation über

ationale Grenzen hinweg schlicht und einfach undenkbar. Doch diese Erkenntnis ist nicht besonders neu und auch nicht besonders originell. Denn dies ist nun mal das tägliche Brot von Air Traffic Controllern auf der ganzen Welt.

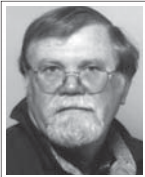
Sinnvoll wäre allerdings, wenn es in Europa nicht mehrere „Air Traffic Management Alliances“ geben würde, sondern nur eine gemeinsame Flugsicherungsorganisation. Denn dann hätte man wirklich einen „Single European Sky“. Den man eigentlich schon mehr als fünfzig Jahren hätte haben können. Wenn man den am 13. Dezember 1960 unterzeichneten Vertrag über eine einheitliche europäische Flugsicherung (Eurocontrol) mit Leben versehen und weiterentwickelt und nicht aus nationalen Eigeninteressen torpediert hätte. Deshalb ist das „White Paper“ von NATS eigentlich nichts Neues, sondern alter Wein in neuen Schläuchen.

✈ „Star Alliance“ als Vorbild für Air Traffic Management?
Flugzeuge der „Star Alliance“ – Gründer in Frankfurt.
Photo: Lufthansa



Auch Kleine machen Wirbel

Dass der Einflug in die Wirbelschleppen eines vorherfliegenden Luftfahrzeugs gefährlich sein kann, ist hinlänglich bekannt. Doch meistens bezieht man sich dabei auf die Wirbelschleppen von Großraumflugzeugen – einer B747, eines Airbus A380 oder eine Lockheed C-5 „Galaxy“. Dass jedoch auch die Wirbelschleppen kleinerer Flugzeuge für nachfolgende, noch kleinere ebenfalls gefährlich sein können, zeigte sich am 9. September 2012 während eines Flugtags auf dem Sonderlandeplatz Backnang-Heiningen (EDSH).



von
Werner
Fischbach

Wirbelschleppen, die auch als Wirbelzöpfe oder Randwirbel bezeichnet werden, sind Begleiterscheinungen des aerodynamischen Auftriebs eines Flugzeugs. Sie entstehen, weil an der Flügeloberseite Unterdruck herrscht und es an der Tragflächenspitze zu einem Druckausgleich zwischen Ober- und Unterseite des Flügels kommt. So entstehen hinter dem Flugzeug, oder um genauer zu sein, hinter den Tragflächenspitzen zwei gegenläufige Wirbel, die sich nicht nur für nachfolgende Luftfahrzeuge gefährlich auswirken können, sondern auch in der Lage sind, in Flughafennähe Hausdächer abzuräumen oder einen Fahrradfahrer von seinem Gefährt zu holen. Und da sich alle Flugzeuge nach denselben aerodynamischen Gesetzen in die Lüfte erheben, produzieren eben auch alle Flugzeuge Wirbelschleppen. Auch eine Antonov AN-2, was sich bei dem bereits erwähnten Unfall in Backnang-Heiningen zeigte.

→ *Der größte einmotorige Doppeldecker kann ganz ordentliche Wirbelschleppen produzieren. Photo: W. Fischbach*

Nachdem eine AN-2 zu einem Rundflug gestartet war, rollte eine, mit vier Personen besetzte Robin DR400-180 auf die Graspiste, um ebenfalls zu einem Rundflug zu starten (der Pilot hatte zuvor bereits sieben Rundflüge mit einer Gesamtflugzeit von zwei Stunden durchgeführt). Die DR400 hob 39 Sekunden nach der AN-2 ab. In geringer Höhe führte das Flugzeug eine kontinuierliche Rollbewegung um die Längsachse nach rechts aus, so dass eine Schräglage von annähernd 90 Grad erreicht wurde. Das Flugzeug stürzte neben der Piste ab und geriet in Brand, der von den Rettungskräften relativ schnell gelöscht werden konnte. Von den Insassen wurden zwei mit tödlichen und zwei mit schweren Verletzungen geborgen. Von den beiden Schwerverletzten verstarb einer später im Krankenhaus.

Bei der Unfalluntersuchung konnte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) auf die Aufnahmen eines Amateurfilmers zurückgreifen. Sie zeigen, dass die DR400 mit einem normalen Motorgeräusch anrollte und anschließend abhob. Der Pilot verfügte über eine gültige Lizenz und ein gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis, am Flugzeug wurde kein technischer Defekt festgestellt und auch die Wetterbedingungen (geringe Bewölkung und und



eine Temperatur von 31 Grad Celsius) haben wohl nicht zu diesem Unfall beigetragen. Zu dem guten Wetter passte auch die Windstille, was sich jedoch auf den Unfallhergang auswirken sollte. Die Unfalluntersucher kamen deshalb zu dem Schluss, dass die DR400 in die Wirbelschleppen der AN-2 geraten und der Pilot nicht in der Lage war, die dadurch hervorgerufene Rollbewegung nach rechts zu kompensieren. Weshalb der Luftfahrzeugführer nur 39 Sekunden hinter der AN-2 gestartet ist und dabei die Warnung des Platzflughleiters vor den Wirbelschleppen ignorierte, kann natürlich nicht mehr ermittelt werden.

Die Wirbelschleppen der AN-2

Um die Auswirkungen und vor allem die Ausmaße sowie die zeitliche Dauer der Wirbelschleppen einer AN-2 herauszufinden, hatte die BFU das Institut für Flugsystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt, entsprechende Untersuchungen anzustellen. Dabei geht es natürlich nicht nur um eine möglichst vollständige Aufklärung für die Ursachen des Unfalls in Backnang-Heiningen, sondern auch um die Gefahr der Wirbelschleppen, die von einer AN-2 hervorgerufen werden, generell hinzuweisen. Dabei sollte man die AN-2 nicht unterschätzen. Denn schließlich bringt dieses Flugzeug als größter, einmotoriger Doppeldecker der Welt mit 5,5 Tonnen maximaler Startmasse ein ordentliches Gewicht auf die Waage. Die von ihr erzeugten Randwirbel können auch die Piloten anderer Leichtflugzeuge ordentlich in die Bredouille bringen. Vor allem, wenn diese wie in Backnang-Heiningen bei Windstille hinter einer AN-2 starten.

Die entsprechenden Untersuchungen wurden am 3. Juli 2014 mit einer AN-2 und einer DR400 am Flugplatz Reinsdorf in Brandenburg durchgeführt. Um die Entstehung der Randwirbel, ihre Lebensdauer und ihren Zerfall zu visualisieren, wurden sowohl am Boden als auch an der AN-2 Rauchkörper installiert. Da in Backnang die verunglückte DR400 39 Sekunden nach der AN-2 gestartet war, wurde das Verhalten und die Dimensionen der Wirbel in einem Zeitraum von 20 bis 60 Sekunden nach ihrer Entstehung besonders betrachtet. Dabei wurde nach 39 Sekunden ein Zirkulationswert der Wirbelschleppen von $77\text{m}^2/\text{sec}$ und nach 60 Sekunden ein Wert von $66\text{m}^2/\text{sec}$ errechnet. Nach etwa 140 Sekunden, also erst nach etwas mehr als zwei Minuten, waren die Wirbel zerfallen. Da es zum Zeitpunkt des Unfalls nahezu windstill war, wurde davon ausgegangen, dass die Wirbelschleppen der AN-2 in Backnang nicht bzw. kaum seitlich versetzt wurden. Innerhalb der 39 Sekunden waren sie um etwa 40 bis 50 Meter abgesunken.

Die durch die Rauchkörper visualisierten Wirbelschleppen wurden insgesamt sechsmal von der DR400 angefliegen bzw. in diese eingeflogen, wobei dieser Einflug meistens von unten her erfolgte. Beim Einflug in die Wirbelschleppe erfolgte eine starke Rollbewegung nach rechts, wobei mit einer Roll-



➔ Visualisierung der Wirbelschleppen einer AN-2.

Photo: BFU

geschwindigkeit von 70 bis 80 Grad pro Sekunde eine Querlage von 90 Grad erreicht wurde. „Wenn ein Luftfahrzeug der Größenklasse einer DR400 unvorbereitet bzw. unerwartet in den Kern einer solchen Wirbelschleppe einfliegt, dann ist die Gefahr sehr groß, dass das Flugzeug bis über 90 Grad rollt und einen signifikanten Höhenverlust erfährt“, hielt der (Test)Pilot der DR400 in seinem Bericht fest.

Abwehrmaßnahmen

Die Dimensionen und die zeitliche Dauer der Antonov-Wirbelschleppen und die daraus folgenden Gefahren für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt haben die Experten der BFU offensichtlich überrascht, so dass sie sich entschlossen haben, im Juni eine Flugsicherheitsinformation herauszugeben. Sie trägt den Titel „Wirbelschleppen in der Allgemeinen Luftfahrt“ und ist, wie der Unfallbericht, der das Aktenzeichen „BFU 3X134-12“ trägt, auf der Website der BFU (www.bfuweb.de) zu finden bzw. kann dort heruntergeladen werden.

So ist der Flugsicherheitsinformation zu entnehmen, „dass die AN-2 eine Wirbelschleppe mit zwei gegensinnig rotierenden Einzelwirbeln erzeugen kann, dass es für ein Flugzeug wie die DR 400 nicht möglich ist, dieses Rollmoment mit entgegengerichtetem Querruderausschlag ausreichend zu kompensieren.“ Und so fährt die BFU fort: „Die grafische Darstellung der Gefahrenbereiche der Wirbelschleppe zeigt deutlich, dass bei windstillen Wetterbedingungen die Dimension der Gefahrenbereiche bis ca. 1 – 1,5 Minuten nach der Randwirbelentstehung noch so ausgeprägt sein kann, dass sie für ein Flugzeug wie die DR 400 eine ernste Gefahr darstellt.“ Mit anderen Worten: ein zu schneller Start hinter einer AN-2 kann lebensgefährlich sein. Deshalb empfiehlt die BFU:

- Bei windstillen Wetterlagen beachten, dass Wirbelschleppen von Luftfahrzeugen mit mehr als 5 t Startmasse bis zu einer Minute nach dem Start gefährlich sein können

- Ausreichend Abstand zu vorausfliegenden Luftfahrzeugen halten und dabei den Flugweg in gleicher Höhe oder darüber wählen, um ein Einfliegen in die Wirbelschleppe zu vermeiden
- Im Landeanflug hinter größeren Luftfahrzeugen möglichst den Aufsetzpunkt hinter dem des vorausfliegenden Luftfahrzeugs wählen, um den Kontakt mit Wirbelschleppen zu vermeiden.

Diese Empfehlungen sind bekannte Strategien, um die Wirbelschleppen eines vorausfliegenden größeren Flugzeugs zu vermeiden. Sie sind für Piloten nichts Neues. Neu ist allerdings, dass von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt die AN-2 nun zu jenen Luftfahrzeugen gezählt werden muss, zu welchen am besten ein etwas größerer Abstand eingehalten werden sollte.

Doch was bedeutet dies für die Controller? Vor allem für jene, die an Regionalflughäfen oder an diversen internationalen Flughäfen mit einem erhöhten VFR-Verkehrsaufkommen konfrontiert werden? Auf den ersten Blick gibt es da keine Probleme. Denn VFR-Flüge werden innerhalb der Kontrollzone nicht untereinander gestaffelt; lediglich die Kriterien der „Runway Separation“ kommen da zur Anwendung. Und anfliegende VFR-Piloten sind bekanntlich für den Abstand zu dem Vorausfliegenden selbst verantwortlich. Wenn sie dem Vordermann zu dicht auf die Pelle rücken, dann riskieren sie allerdings einen vom Controller angeordneten „Overshoot“. Dennoch sollten Controller nach den Ergebnissen der DLR-Untersuchung darauf achten, dass nachfolgende Leichtflugzeuge einer vorausfliegenden AN-2 nicht zu nahe kommen oder ihnen zumindest einen Hinweis auf die Wirbelschleppen des Doppeldeckers erteilen.

Bei den Abflügen sieht das ein wenig anders aus. Zwar gehört die AN-2 wie beispielsweise die DR400, Cessna C150 oder Piper PA28 der Gewichtskategorie „Light“ an. Wenn jedoch die Wirbelschleppen einer AN-2 nachfolgenden Leichtflugzeugen gefährlich werden können, dann dürfte sich so mancher Towercontroller überlegen, ob er sich mit der Startfreigabe hinter einer AN-2 nicht besser etwas Zeit läßt. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die AN-2 nicht eine Klasse höher gestuft werden sollte (bis zu „Medium“ fehlen ja nur noch 1,5 Tonnen). So wie dies bei der B757 gemacht wurde, die ja bekanntlich von ihrem Gewicht her zur Klasse „Medium“ gehört, aber aufgrund ihrer Wirbelschleppen als „Heavy“-Flugzeug behandelt werden muss.

Die DFS sieht übrigens keine Veranlassung, aufgrund des Unfalls von Backnang und den Erkenntnissen der vom DLR durchgeführten Untersuchungen an der Wirbelschleppenka-

tegorie der AN-2 bzw. an den Staffelungskriterien etwas zu ändern. Die ohnehin, was so langsam Zeit wird, von Eurocontrol im Rahmen des RECAT-EU (European Wake Vortex Re-Categorisation) – Projekt überarbeitet werden. Das ist ein sinnvolles Unterfangen und ganz sicherlich ein umfangreiches Programm. Das wichtigste dabei: aus den bisher drei Wirbelschleppenkategorien werden sechs. Die niedrigste Kategorie wird dabei als „Light“ bezeichnet. Wenn man dabei die RECAT-EU-Informationssseite (www.eurocontrol.int/articles/recat-eu) besucht, dann findet man dort eine Grafik, mit welcher jede Wirbelschleppenkategorie mit jeweils zwei Luftfahrzeugmustern unterlegt ist. Bei „Light“ sind dies die Saab SF340 und der Learjet LR35. Ganz abgesehen davon, dass dies nicht mehr die neuesten Luftfahrzeugmuster sind – irgendwie scheinen da ein paar Flugzeugmuster zu fehlen. Zum Beispiel die mit einer maximalen Abflugmasse von bis zu sieben Tonnen. Ob diese Leichtflugzeuge für Eurocontrol ohne Belang sind? Weil sie sich, da sie zu wenig Geld in die Kasse der Airports bringen, an den kontrollierten Plätzen möglichst nicht sehen lassen sollten (was den Controllern an diesen Flughäfen nicht unbedingt weiterhilft)? Wer sich jedoch auf der o.a. Homepage die Überschrift dieser Seite anschaut, merkt recht schnell, um was geht. Um die europäische Flughafenkapazität. „RECAT-EU, optimising Europe’s airports capacity“, steht dort geschrieben. Also um die Frage, wie innerhalb eines bestimmten Zeitraums noch mehr Flieger auf den Hof geschaufelt werden oder wie die Abflugintervalle optimiert werden können. Natürlich unter Beachtung der erforderlichen Sicherheit („it aims at safely increasing airport capacity...“). Allerdings sollte sich Eurocontrol bei den zukünftigen Kriterien der Wirbelschleppenstaffelung auch Gedanken um jene Luftfahrzeuge machen, die eine geringere Startmasse aufweisen als die der Saab 340 oder des Learjets 35. Wie bei der AN-2 oder der Cessna 172. Um nur zwei Beispiele zu nennen. Auch wenn diese an den europäischen Flughäfen mit Kapazitätsproblemen nicht oder nur sehr selten zu sehen sind. Denn Staffelungskriterien gelten nun einmal für alle. Auch für die Controller an den Regional- und weniger frequentierten internationalen Flughäfen.

Die Wirbelschleppen der AN-2 sind also für die DFS kein und offenbar für Eurocontrol erst recht kein Problem. Was irgendwie nachzuvollziehen ist. Denn obwohl bis 1992 rund 18 000 Exemplare der AN-2 gebaut wurden und von diesem Flugzeugmuster auf jedem größeren Flugtag mindestens ein Exemplar davon anzutreffen ist, lässt sie sich an kontrollierten Plätzen eher selten sehen. Zudem wird die AN-2 ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben. Und VFR-Flüge werden ja ohnehin nicht gestaffelt. Von den Towercontrollern sollten die Wirbelschleppen der AN-2 dennoch nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Alleine schon um einen Unfall wie in Backnang-Heiningen zu vermeiden.

Fraport: Baubeginn Terminal 3

Daten, Fakten, Landespolitik und neue Herausforderungen für ATC – Eindrücke rund um eine Großbaustelle.

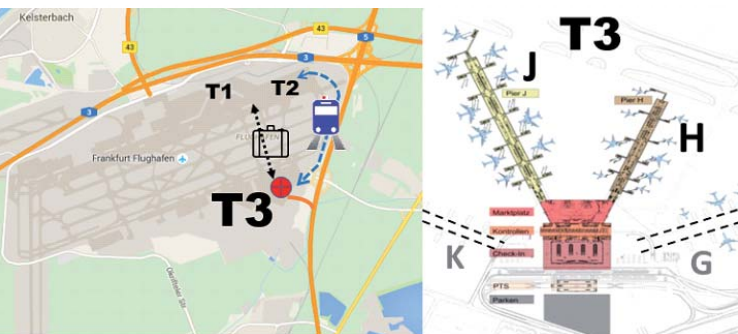


Foto: Fraport



von Jörg Biermann

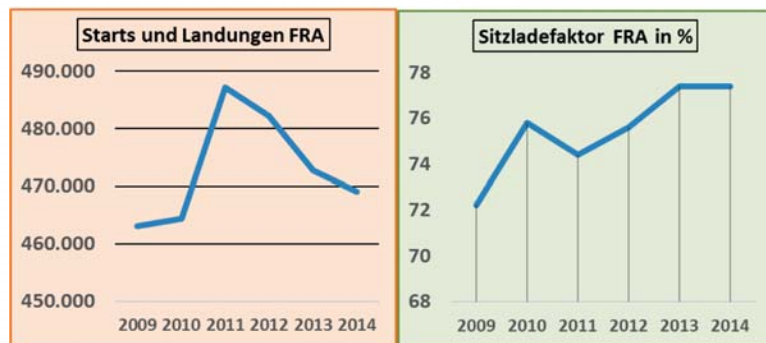
Montag, 5. Oktober 2015. Gut 400 geladene Gäste geben mit ihren symbolischen Spatenstichen den Startschuss für den Neubau des Terminal 3 (T3) im Südosten des Rhein/Main Flughafens. Hier betrieb lange die US Airforce ihren Luftwaffenstützpunkt für das Military Airlift Command (MAC). Nachdem die Amerikaner 2005 einer Verlagerung ins rheinland-pfälzische Ramstein zugestimmt hatten, war der Weg für den Flughafen ausbau frei. Dort, wo einst Militärtransporter wie die C130 Hercules, C141 Starlifter, C5 Galaxy und zum Schluss überwiegend die moderneren C17 Globemaster das Vorfeld säumten, entwickelte sich zunächst die Cargo City Süd. Im Oktober 2011 nahm der Flughafenbetreiber Fraport dann die neue Landebahn Nordwest 07L/25R in Betrieb.



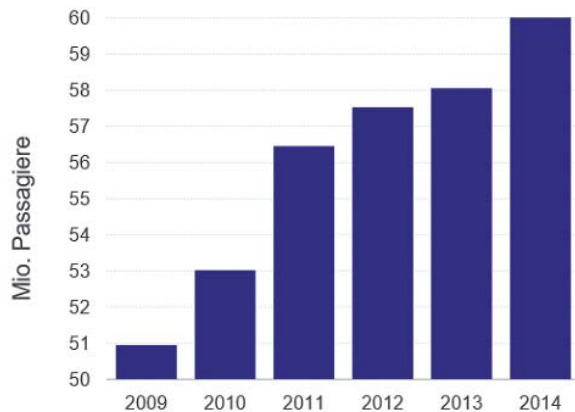
Nun also, wieder zurück im Süden, ein neues, drittes Terminal. Zunächst nur ein Halbes, um genau zu sein, denn von dem viergliedrigen Gebäude werden mit Bauabschnitt 1 vorerst nur die beiden mittleren Flugsteige H und J errichtet. Vollausbau mit den Piers G und K dann je nach Passagier- und Verkehrsentwicklung der kommenden Jahrzehnte.

Statistik

Den Frankfurter Flughafen prägen seit einigen Jahren divergierende Entwicklungskurven. Während die Flugbewegungen seit 2011 aufgrund des Einsatzes größerer Flugzeuge abnehmen, hat das jährliche Passagieraufkommen und die Auslastung der (größeren) Flugzeuge kontinuierlich zugelegt.



Wachstum in FRA 2009-2014



2014 schleuste Fraport erstmals die Rekordmarke von 60 Millionen Passagiere durch ihre beiden Frankfurter Terminals, 2015 wahrscheinlich noch mehr. Der verantwortliche Vorstand prognostiziert daher ein Ende seiner zumutbaren Terminalkapazität für das Jahr 2020. Darüber hinaus ist auch das realistische Optimierungspotenzial der Airlines durch größere, dichter bestuhlte und besetzte Flugzeuge endlich. Gehen die Tickets noch zahlreicher über den Ladentisch, wird das Pendel über kurz oder lang wieder in Richtung steigender Flugbewegungen ausschlagen – und dabei mit bereits heute zu wenigen Abfertigungspositionen und länger werdenden Warteschlangen vor den Sicherheitskontrollen kollidieren. Also Neubau Terminal 3, was denn sonst?

Dazu ein paar Schlagworte rund um T3 in Postkartenansicht

<p>Beginn Bauabschnitt 1 Länge Flugsteig H / J Passagierkapazität H + J Gebäudepositionen</p> <p>Veranschlagte Baukosten Inbetriebnahme H + J Passagierkap. FRA 2022</p>	<p>05. Okt. 2015 400 / 600m 14 Mio. p. a. 24, davon 20 A380 und B748 tauglich ~ 3 Mrd. € Sommerflugplan 2022 78 Mio. p. a.</p>
<p>Beginn Bauabschnitt 2 Passagierkap. T3 G, H, J, K Passagierkap. FRA 20xx Gebäudepositionen</p>	<p>? 24 Mio. p. a. 88 Mio. p. a. 50</p>

Foto und Daten: Fraport



BER

Rechnet man den eigenen Autobahnanschluss, Parkhäuser, die Verlängerung des Personen Transport Systems (PTS) entlang der Autobahn A5 und die Erweiterung der Gepäckförderanlagen hinzu, darf sich Terminal 3 als eine der momentan größten Baustellen der Republik bezeichnen. In dieser Liga gehört der obligatorische Seitenhieb in Richtung Berlin längst zum guten Ton. Und so ist man selbstverständlich auch in FRA der festen Überzeugung, Terminal 3 sei bereits allein durch die 400 symbolischen Spatenstiche in einem besseren Zustand, als es BER je war – und früher fertig werde man sowieso. Letzteres ist gar nicht so abwegig, denn als oberster Bauleiter wurde kein Geringerer als Horst Amann reaktiviert. Der hatte bereits die Landebahn Nordwest pünktlich abgeliefert. Danach erlag er einem Hilferuf aus der Hauptstadt, verzweifelte aber wohl, wie so viele dort, angesichts der vorgefundenen Bausünden plus Hartmut Mehdorn als Vorgesetzten und warf in BER irgendwann wieder hin – was in diesem Fall kein Makel, sondern das wohl einzig Vernünftige gewesen sein dürfte.

Warum in die Ferne schweifen ...

Der Flughafen ist das Reizthema der Region. Ganz ohne lokalpolitisches Bimborium geht es bei einem so wichtigen Mosaikbaustein wie dem Terminal 3 auch in Hessen nicht. In der schwarz-grünen Landesregierung (auf Landesebene die erste und bisher einzige in Deutschland) bekleidet Tarek Al-

Wazir (B´90/Die Grünen) mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung eine mächtige Schlüsselposition. Unter seiner Wählerschaft sind Wut und Trauer über die nicht verhinderte vierte Piste besonders groß. Zumal damit per Planfeststellungsbeschluss auch ein genehmigter Verkehrszuwachs von 450 auf über 700.000 Flugbewegungen im Jahr, respektive einer Anhebung des koordinierten Eckwertes von aktuell 102 auf 126 Starts und Landungen pro Stunde verbunden ist (unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen unvorstellbar, aber das ist ein anderes Thema).



Die neue Strategie in Lärmschutzkreisen scheint das Streuen von möglichst viel Sand in den Maschinenraum des Flughafenbetriebes zu sein. Terminal 3 verhindern, dadurch zu wenig Gates, verärgerte Fluggäste in langen Warteschlangen, Terminal 1 und 2 am Limit, das deckelt den Verkehrszuwachs, so offensichtlich das Kalkül. Von Herrn Al-Wazir liest man, er lege Wert auf die Feststellung, sich solche

Strategien niemals öffentlich zu eigen gemacht zu haben. Dennoch scheint sein Wahlkampf 2013 unter seiner Anhängerschaft warum auch immer eine ebensolche Erwartungshaltung beflügelt zu haben: Ein zuständiger Grüner Minister

an den Schalthebeln der Macht in der Hessischen Staatskanzlei zu Wiesbaden hat ausreichend Interventionsmöglichkeiten gegen ein auf rechtsstaatlichen Grundsätzen erteiltes Baurecht für T3. Dem war nicht so. Stattdessen Druckanstieg im grünen Kessel durch ein abermals enttäushtes eigenes Lager.

Für alle Wahlberechtigten taugt dies Partei übergreifend als anschauliches Lehrbeispiel dafür, wie eminent wichtig der Gebrauch des gesunden Menschenverstandes in Zeiten des Wahlkampfes ist. Offenen oder maskierten Wahlversprechen stets einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen ist oberste Bürgerpflicht.

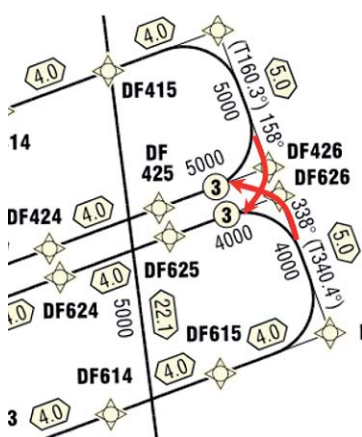
Derweil schwebt, ungeachtet, oder vielleicht auch gerade wegen des Spatenstichs T3, noch ein weiteres Damoklesschwert über Rhein/Main. Im Hessischen Verkehrsministerium wird nun wieder lauter über eine Lärmobergrenze für den Flughafenbetrieb als Ganzes nachgedacht. Ohne die Dezibel im Detail zu kennen, bedarf es keiner hellseherischen Fähigkeiten für die Prognose, dass die genehmigte Expansion dann allenfalls mit Windenstarts und Hängegleitern möglich sein wird. Wer als Arbeitnehmer oder Fraport-Aktionär glaubt, die härtesten Widersacher für Deutschlands größte lokale Arbeitsstätte (78.000 Beschäftigte bei 500 Unternehmen) säßen in Charles-de-Gaulle, Schiphol, Istanbul oder Dubai, schweift entschieden zu weit in die Ferne ab.

Flugbetriebliche Anpassungen

Die Inbetriebnahme Terminal 3 erfordert flugbetrieblich sowohl in der Luft wie auch am Boden einige Anpassungen und bietet durch die zusätzlichen Abfertigungskapazitäten Optimierungsmöglichkeiten.

Luft

1. Landebahnbindung der Transitions



Auch viereinhalb Jahre nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest gibt es keine Direktanbindung des südlichen Gegenanflugs per Transition an die Nordpiste und umgekehrt. Dafür sind Lastausgleichsrouten mit beachtlichen Umwegen vorgesehen. Sofern es die Verkehrslage erlaubt, werden die LFZ

dennoch von Süden auf den Endanflug der Nordpiste gedreht (und umgekehrt). Allerdings lässt sich das im Cockpit nicht im FMS abbilden. Die Piloten sind darüber nicht glücklich, wissen aber die Zeitersparnis durch den Service der APP-Lotsen zu schätzen. Dieser noch immer fehlende Lückenschluss ist ein Beispiel dafür, warum sich im Betriebs-

dienst verfahrensseitig allenthalben Bescheidenheit breitgemacht hat. Man ist schon froh, wenn solche und andere Selbstverständlichkeiten überhaupt irgendwann ihren Weg durch den Bürokratiedschungel in den Kontrollraum finden.

2. Terminalbezogene Anflugsortierung

Mit dem T3 muss der optimalen Verknüpfung von Landebahn und Parkposition mit Unterstützung des Arrival Managers (AMAN) eine wesentlich höhere Bedeutung beigemessen werden als gegenwärtig. Vernünftige Gründe dafür gibt es einige, wie wir gleich sehen werden. Gemein haben sie alle die Vermeidung komplexer und unverhältnismäßig zeitraubender Rollführungen. Ob jeder „Luftfahrtexperte“ verstanden hat, dass ein Flug nicht mit der Landung endet, sondern nur die ganzheitliche Gate-to-Gate Betrachtung Sinn ergibt, darf hier und da mit einem Fragezeichen versehen werden. Mitunter „menschelt“ es ein wenig, soll heißen, zu häufig dominiert noch das Abteilungsdenken, gefördert durch kontraproduktive Zielvereinbarungen.

- **Suboptimales Flughafenlayout** An einem idealen Flughafen liegen die Terminals mittig und die RWYs außen. Von diesem Ideal ist Frankfurt mit T3 um einiges entfernt. Noch dazu leistet man sich ein viel zu starres und dadurch ineffektives Pistennutzungskonzept. Alles erhebliche Nachteile gegenüber beispielsweise München. Mit Unterstützung eines optimierten AMAN sollte zumindest versucht werden, einiges auszugleichen.

- **Kundenorientierung**

Bei der Frage, wer denn zu dem Kreis der Umzugswilligen in Richtung Randlage T3 gehören könnte, gibt man sich eher schmallippig. Entscheidungshilfe könnte ein belastbares Konzept zur Landebahnzuordnung bieten. Eine solche Anforderung werden die Flugsicherungskunden eines Tages sowieso formulieren. Natürlich kann Niemandem bis zum Sankt Nimmerleinstag 24/7 schriftlich seine Lieblingspiste zugesichert werden. Es sollte aber allein schon unsere Berufsehre gebieten, so häufig wie möglich die optimale Landebahn zuzuweisen. Mit bequemen Antworten wie „vom Norden auf die Nord-, vom Süden auf die Südpiste“, wird es nicht getan sein. Eine vorausschauende Lenkung pistenbasierter Verkehrsströme wirkt zurück bis in weit entfernte ACC-Sektoren.

Fünf Minuten Rollzeit bis zum Gate oder 25 ist ein wesentlicher Faktor. Das könnte dann auch die klassischen Low-Cost-Carrier überzeugen, die bisher um Frankfurt/Main, zur Freude der Lufthansa, einen großen Bogen machen. Darüber hinaus sind Flughafenrundfahrten nicht nur für gelandete Airlines ärgerlich, auch anderer Verkehr wird dadurch unnötig behindert. Die ganze Arie dann vielleicht auch noch bei Nebel? Nicht vernünftig, um es gelinde auszudrücken.

Damit das alles wie gewünscht funktioniert, müsste bis 2022 allerdings auch der mit BFU-Empfehlungen belegte Kreuzungspunkt Südumfliegung RWY 25 vs. Fehlanflug RWY 25L einer tragbaren Lösung zugeführt worden sein.

• **Safety**

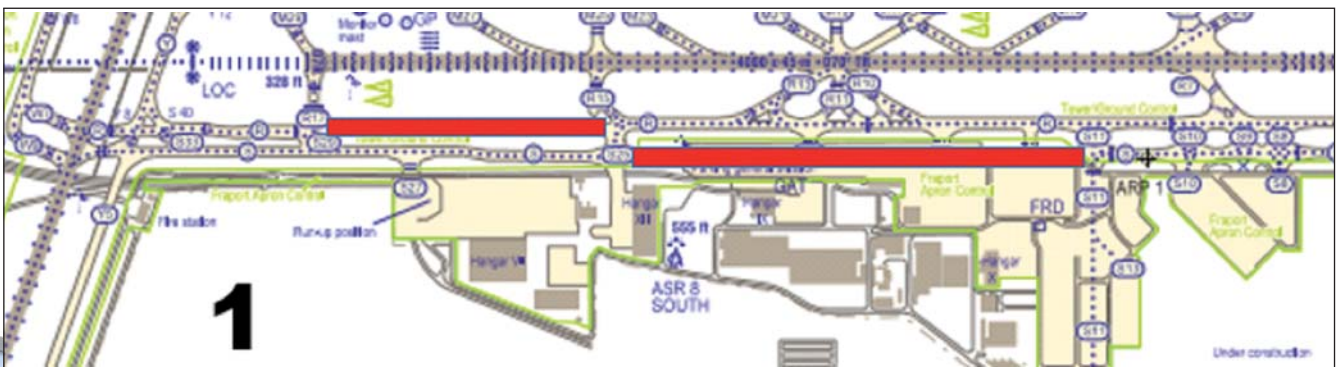
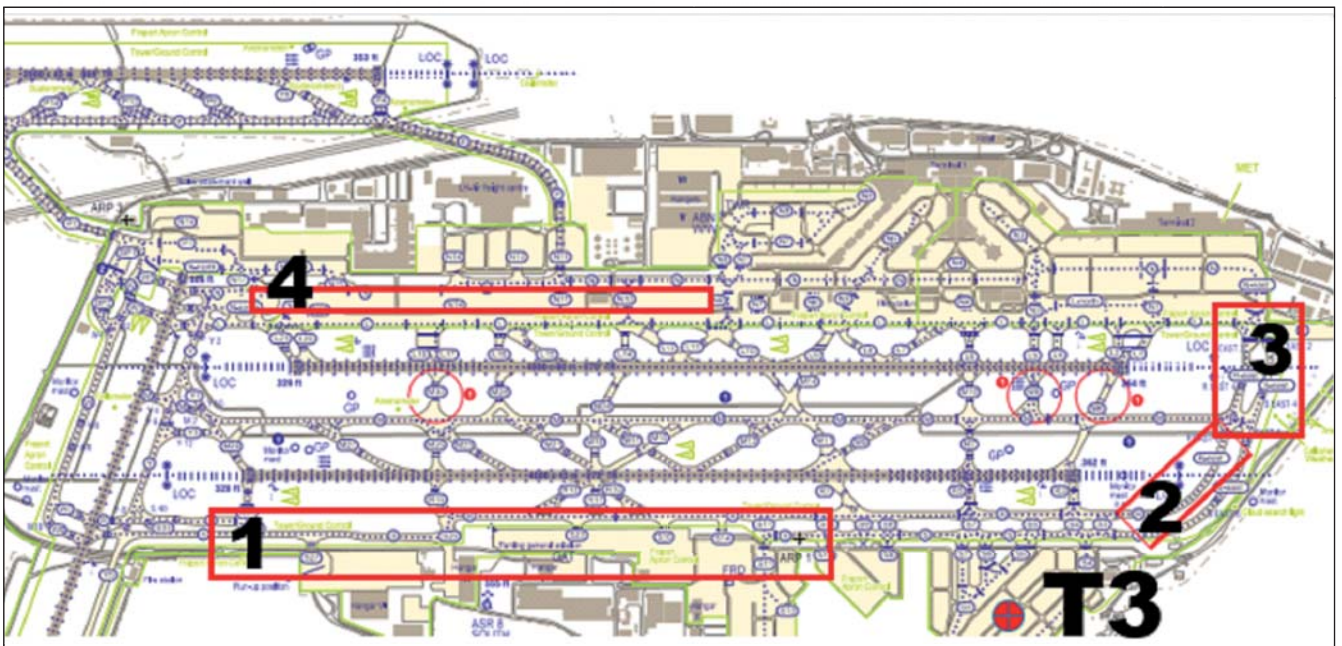
Insbesondere an einem Flughafen wie Frankfurt mit schwieriger Infrastruktur wäre hier für die DFS in ihrem Kerngeschäft einiges zu holen. Die Risikoklassifizierung für ein Verfahren ergibt sich aus den Faktoren Eintrittshäufigkeit und Schadensausmaß. Eine optimale Verknüpfung von Parkposition und Landebahn wird die Häufigkeit notwendiger Pistenüberquerungen und die damit stets verbundene Gefahr von RWY-Incursions spürbar senken. Eine Empfehlung, die von ICAO über Eurocontrol, EASA und Unfalluntersuchungsbehörden so ziemlich jeder an die Flugsicherungsdienstleister adressiert.

Boden

Durch die zusätzlichen Kapazitäten T3 muss die Bodeninfrastruktur mitwachsen und optimiert werden. Einige Beispiele.

1 Durchgehend parallele Rollbahnen R und S. Wie auf der Autobahn führt die Verengung von zwei auf eine Spur zeitweise zu Staus und stockendem Verkehr und zwar zwischen der Gemengelage aus Abflügen zur RWY 18, Landungen zum GAT/Cargo City Süd sowie Schleppverkehr von/zu den Wartungshallen im Südwesten. Zudem machen im mittleren einspurigen Bereich die CAT 3 ILS Sensitive Areas der Südpiste durch Leitwerksreflektionen Ärger beim Eindrehen in die Cargo City Süd. Die durchgehende Doppelung wird zügig benötigt.

2 Die Stops T6 und R8 schützen in erster Linie die Anflugfläche RWY 25L. Die wurden aber zwischenzeitlich wesentlich weiter auseinandergezogen als zu Zeiten der Rollkonzepterstellung für den Flughafen ausbau. Die damit einhergehende längere Rollzeit, noch dazu aus dem Stand, erfordert einen teilweise höheren Abstand im Endanflug als ursprünglich angenommen. Die Rollbahn dient gem. Rollkonzept als Hauptzuführung der Abflüge vom T3 zur Startbahn 25C, ist dafür aber in diesem Abschnitt nahezu unbrauchbar.



- 3 Begradigung TWY U, damit via T und U durchgehend unabhängig gerollt werden kann.
- 4 Die Vorfeldpositionen zwischen TWY L und N engen den Rollverkehr ein. Hier wäre nach dem Grundsatz „Rollen vor Parken“ generelles Aufräumen angesagt. Das Ganze ist ein Durcheinander zwischen Rollfeld und Vorfeld. TWY L liegt zu nah an den Rollhalten der Centerpiste.



Ferner

- Für die Ökobilanz wäre es sinnvoll, die Taxibot-Erprobungen von Lufthansa LEOS zu unterstützen. Dafür bedarf es geeigneter Abkoppelpositionen in ausreichender Anzahl in exklusiver Nähe zur Startbahn, notfalls zu Lasten einiger Vorfeldpositionen. Beim Taxibot-Konzept rollt das LFZ nicht mit Triebwerksleistung zur Startbahn, sondern wird von einem vom Cockpit aus gesteuerten Hybridschlepper (Diesel/Elektro) im Pilot Control Mode dorthin gezogen. Erprobt wird das derzeit in FRA mit B737, Zielgruppe werden später aber wohl eher die Großraumflugzeuge sein. Für die häufiger startenden und landenden Mittelstreckenflugzeuge wäre e-taxi, ein am Fahrwerk fest installierter Elektromotor, denkbar.
- Das Terminal 3 erfordert mit Apron Süd einen weiteren Vorfeldturm. Im Norden betreibt Fraport mit Apron West und Ost bereits zwei Vorfeldkontrollstellen.



Dubai Air Show

8. – 12. November 2015



Text und Fotos
von Thomas
Williges

Die Dubai Air Show, die seit 1989 stattfindet, wurde auch in diesem Jahr in Kooperation mit der Regierung von Dubai, dem Ministerium für Zivilluftfahrt und dem Dubai International Airport organisiert. Außerdem beteiligen sind die Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate an diesem bedeutenden Event.

Die Dubai Air Show ist von einstmals 200 Ausstellern und 25 ausgestellten Luftfahrzeugen im Jahr 1989 auf über 1000 Aussteller aus 60 Ländern, mehr als 1000 Medien- und Pressevertreter und fast 170 ausgestellte Flugzeuge und Hubschrauber im Jahr 2015 angewachsen und gilt als die am schnellsten wachsende Luftfahrtschau der Welt. Fast 70.000 Fachbesucher konnten zum Abschluss der diesjährigen Air Show gezählt werden.

Auf dem Ausstellungsgelände waren u.a. zwei A380 von Emirates und Etihad ausgestellt, Qatar Airways präsentierte einen A350 und ihren 25. B787 „Dreamliner“. Auch Airbus war mit dem Prototypen des A350 XWB, dem A400M und einem A320 vertreten.

Insgesamt konnte man etwa 50 Großraum-, Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge auf dem Außengelände zählen.



Zusätzlich waren zahlreiche Geschäftsreiseflugzeuge der bekannten Hersteller ausgestellt.

So ist es nicht verwunderlich, dass seit 2011 die Veranstaltung nicht mehr auf dem stadtnahen Gelände des Dubai International Airport (DXB), sondern auf dem Areal des Dubai World Central Al Maktoum International Airport (DWC) – etwa 50 km entfernt vor den Toren Dubais – stattfindet. Auf dem 140 (!) Quadratkilometer großen Gelände soll 2020 der größte Flughafen der Welt mit 6 Parallelbahnen eröffnet werden.





Am Sonntag wurde die Messe von seiner Exzellenz Scheich Mohammad Bin Rashid Al Maktoum, Vizepräsident und Premierminister der Vereinigten Arabischen Emirate und seiner Exzellenz Scheich Mohammad Bin Zayed Al Nahyan, oberster Kommandeur der Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate, sowie Kronprinz von Abu Dhabi, eröffnet.

Zusammen mit einer großen Delegation, VIPs und Medienvertretern konnten sie sich bei einem ersten Rundgang über das weitläufige Gelände einen ersten Überblick verschaffen.

Aufgrund der aktuellen Krisensituation im nahen und mittleren Osten stand natürlich auch das Militär im Mittelpunkt der diesjährigen Air Show und war von großem Interesse.

Die Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate und auch die US-Militärs stellten ihre umfangreichen Waffensysteme, Helikopter, Überwachungs-, Tank- und Transportflugzeuge zur Schau.

In der Rüstungssparte wurden Verträge im Wert von fast 36 Milliarden Euro unterzeichnet, unter anderem von Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Auf dem zivilen Sektor haben sich die Airlines aus den Golfstaaten, wie z.B. Emirates und Qatar Airways in diesem Jahr mit Großaufträgen für zivile Flugzeuge zurückgehalten. Vor zwei Jahren hatten sie noch mit umfangreichen Bestellungen für Schlagzeilen gesorgt, doch nun ist der Bedarf scheinbar erst einmal gedeckt.





Iran steht für die kommenden Jahre für den Markt im Fokus, denn das Land könnte bald eine wichtige Rolle für die regionale Luftfahrt spielen.

Bestellungen für den Airbus A380 wurden ebenfalls nicht getätigt, allerdings bekundeten Emirates und Turkish Airlines Interesse an einem modifizierten und effizienteren A380. Jet Airways aus Indien platzierte bei Boeing einen Auftrag über 35 Boeing B737 über fast 6 Milliarden Euro für die nächsten 5 Jahre. Einen Milliardenauftrag für Airbus gab es aus Fernost: Viet Jet Air aus Vietnam bestellte gleich 30 Airbus A321 im Wert von fast 4 Milliarden Euro. Bombardier aus Kanada bestätigte Air Baltic als Launch Customer des neuen CA300 und war auch mit dem CS100-Jet in Swiss-Bemalung vertreten.

Zum Ende der fünftägigen Air Show konnten die Aussteller im Großen und Ganzen zufrieden in ihre Auftragsbücher schauen.

Viele der besonders westlichen Fachbesucher hatten in diesem Jahr mit dem extremen Wetter zu kämpfen: War es an den ersten Ausstellungstagen bei Temperaturen bis zu fast 40 Grad Celsius in der Sonne selbst in diesen Breitengraden für November ungewöhnlich heiß, so führte ein Sandsturm am Mittwoch auf der Autobahn zum Flughafen zu Verkehrsbehinderungen und auf dem Ausstellungsgelände zu Verzögerungen und Ausfällen bei den Flugvorführungen.

Am letzten Tag zog die erste Regenfront der Saison über das Gelände und sorgte zusammen mit dem starken Wind zeitweise für schwierige Verhältnisse: Das Flugprogramm wurde abgesagt und viele der Besucher suchten Schutz unter den Tragflächen der Flugzeuge.

Die nächste Dubai Air Show findet 2017 statt.

Quelle: Dubai Air Show, Gulfnews



Neues aus Dubai Ausgabe 1



von
Klaus Berchtold

As salaam a'leykum, liebe Freunde zu Hause!

Einem Kollegen habe ich die Idee zu verdanken, auf diesem recht simplen und effektiven Weg einen losen Kontakt zu all meinen Freunden und Kollegen in der DFS und in der GdF aufrecht zu erhalten und nebenbei Interessantes und Wissenswertes von hier zu teilen. Danke Wolfi!

Ich habe vor (im Moment zumindest), meine Berichte, die ich hoffentlich regelmäßig zu Stande bringen werde, in Form einer Art lockeren Tagebuchs zu verfassen. Das wird auch mir später Gelegenheit geben, das „Abenteuer Dubai“ Revue passieren zu lassen. So, dies sollte als Einleitung genügen...

Tag 0 – x Vorbereitung

Zu der Zeit unmittelbar vor meiner „Auswanderung“ möchte ich zumindest soviel sagen: Die Vorbereitungen und der logistische Aufwand, mit einer 5-köpfigen Familie aus Deutschland und der EU in eine komplett unterschiedliche Weltregion auszuwandern, sind nicht zu unterschätzen. Ich hoffe jedoch, dies auch in ferner Zukunft – wie die meisten Kollegen aus aller Welt, die diesen Schritt gewagt haben – noch behaupten zu können: In diesem Moment bin ich mir sicher, keine falsche Entscheidung getroffen zu haben. Obwohl ich vielleicht nie in meinem (Berufs- oder Privat) Leben derart unter Strom stand oder einen vergleichbaren Wust an logistischen Herausforderungen zu bewältigen hatte! Für den allein Stehenden oder ein kinderloses Paar ist es wohl um einiges leichter, aber es gibt trotzdem eine Menge zu bedenken.

Tag 0 – Abreise D und Ankunft UAE

Mit großer Vorfreude, aber auch einem recht mulmigen Gefühl im Bauch, nehme ich am Abend des 2. Mai 2015 vorläufig Abschied von Deutschland. Meine Familie lasse ich vorübergehend auch zurück (und hier verläuft das Abschied Nehmen nicht vollständig ohne Tränen), aber meine Liebsten werden mir nach Ende des Schuljahres im August folgen.

Anders liegt der Fall mit meiner Heimat. Wie viele von euch wissen, liegt das Ziel der weiteren Reise für mich und meine Familie in den Sternen. Wohin es uns nach der Zeit hier treiben wird, ist unklar, eine der unwahrscheinlichsten Varianten ist allerdings die Rückkehr mit etwa 53 Jahren an meinen bisherigen Arbeitsplatz München APP. Daher auch das besonders gründliche ‚Aufräumen‘ meiner Angelegenheiten an der NL Süd und der höchst emotionale Abschied von Kolleginnen und Kollegen während meiner letzten Transmissions dort. Es ist wohl ganz gut so, dass ich den Abschied von meinem Beruf jetzt schon mal geübt habe, der Vorgeschmack war nicht ohne!



Am Flughafen bemerke ich nicht nur bereits die ersten Dinge, die ich vergessen habe, direkt mitzubringen, überhaupt drückt ein wenig die finstere Vermutung, noch viel mehr Wichtiges übersehen und versäumt zu haben. Und mit jedem Schritt Richtung Boarding verdichtet sich diese Gewissheit auszuwandern, für lange Zeit der Heimat den Rücken zu kehren, mit einem One-Way Ticket. Mehr Emotionen, eine Mischung aus Wehmut und freudiger Aufregung angesichts des bevorstehenden Abenteuers, denn ein solches ist es. Natürlich ist auch einiges an Unsicherheit dabei, was mich dort erwarten wird. Also ein fetter Klumpen an schwer verdaulichen Gefühlen im Bauch!

Der Flug an Bord des UAE A380 vergeht wie im selbigen, an Schlaf ist in der momentanen Gemütsverfassung nicht zu denken, das umfangreiche Unterhaltungsprogramm hilft darüber hinweg (meine Playlist hätte für mehrere Round-the-World Trips gereicht!). Die Ankunft erfolgt pünktlich um 0630 Uhr Ortszeit (Gulf Standard Time/GST = GMT +3), wir werden auf einer Außenposition geparkt, auf der den Terminals gegenüber liegenden Seite. Entsprechend lang gestaltet sich auch die gratis ‚Flughafenrundfahrt‘.

Um etwa 0715 werde ich dort aber wie angekündigt von einer PRO (Personal Relations Officer oder so ähnlich) der von Serco beauftragten Firma Marhaba (was so viel wie ‚hallo‘ bedeutet) in Empfang genommen und direkt zum Prioritätsschalter bei der Immigration geleitet. Nachdem geklärt ist, dass es sich bei dem vorzulegenden Visum um das ‚Entry Permit‘ handelt, das Serco uns etwa zwei Wochen zugesandt hatte, wird dieses abgestempelt und noch ein Foto gemacht. Dann geht's weiter zum Gepäck, das umso länger auf sich warten lässt, als die Passkontrolle schneller war. Die Hostess hat sich einen Gepäckträger gegriffen, der meine Koffer auflädt und nach draußen chauffiert. Auf der anderen Seite

des Ausgangs warten gut und gerne drei bis vier Dutzend Fahrer mit Namensschildchen. Nur gut, dass meiner eine leserliche Handschrift hat, wir finden ihn in wenigen Sekunden und er übernimmt mich für die 20-minütige Fahrt zum Hotel, das in der Tecom Area, sehr zentral und direkt an einer Metro Station liegt.

Bis hierher habe ich weder Geld benötigt, noch musste ich irgendetwas tun, als den Regieanweisungen zu folgen und auf Nachfrage das richtige Dokument vorzulegen. Jetzt stellt sich heraus, dass mein Apartment auf Grund der etwas unüblichen Ankunftszeit (ca. 0900) nicht bereit ist. Obwohl heute der 3. Mai ist und auf meiner Reservierung der 2. Mai steht! Egal, dieser kleine Mangel ist in weniger als 15 Minuten behoben, ich ziehe in meine Bleibe für die nächsten vier Wochen, wohin mir mein Gepäck wenige Momente später nachgeliefert wird.

Tag 1 – Induction

Es ist der 4. Mai und damit der offizielle Arbeitsantritt bei Serco IAL in Dubai. Das Support Office (Stadtbüro) liegt direkt an der Burj Khalifa Metro, dort ist auch das Hochhaus im Bau, das ich als Gradmesser der Veränderung ‚adoptiert‘ habe und das ich fortan in unregelmäßigen Abständen fotografiere.

Vier von sechs Neulingen dieses Kurses sind vor Ort, zwei werden erst in einigen Wochen zu uns stoßen (sie arbeiten als direkte DANS Mitarbeiter, nicht mit Serco Vertrag). Wir stellen uns gegenseitig vor und erhalten diverse Vorträge, deren Inhalte wir größtenteils gleich wieder vergessen/verdrängen – es ist einfach zu viel auf einmal. Nur so viel behalte ich: alles ist anders, aber auf gewisse Weise ist trotzdem alles sehr zivilisiert geregelt.

Wir unterschreiben jede Menge Papiere, geben Geld und Passfotos in der Hoffnung, bald alle für den dauerhaften Aufenthalt nötigen Dokumente in Händen zu halten, sowie ein örtliches Girokonto zu besitzen, wohin unser fürstliches Gehalt fließen möge. Am frühen Nachmittag heißt es, ab ins Hotel, wo wir den Swimming Pool bald unser ‚Büro‘ nennen werden.

Tag 4 und 5 – Medizinische Untersuchungen

Die flugmedizinische Untersuchung ist ein Erlebnis der anderen Art: die Praxis ist super modern und elegant, Urin- und Drogentest werden hier durchgeführt, ebenso das übliche Begleitprogramm, Bluttest und Lungenröntgen nebenan in einer – wenn überhaupt möglich – noch luxuriöseren Praxis. Im (selbstverständlich getrennten) Wartebereich der Frauen steht neben den bequemen Ledersofas ein weißer Flügel. Die abschließende Untersuchung und Besprechung mit dem irakischen Fliegerarzt erweist sich sowohl als unterhaltsam als auch problematisch: die spontane Bejahung der Frage, ob ich 500m am Stück joggen kann, führt zur Diagnose kör-

perlicher Fitness, während die lockere und ebenso überzeugende Verneinung suizidaler Tendenzen und die nach mehrmaliger Nachfrage euphorisch genug beantwortete Frage nach dem persönlichen Glücksempfinden zum Verdikt geistiger Gesundheit führt. Andererseits kann ich seine Bedenken angesichts meiner Lipidwerte mit nichts zerstreuen, ebenso wenig meine marginalen Blutzuckerwerte: ich bin Prä-Diabetiker und vom jederzeitigen Herzstillstand bedroht! Daher lasse ich mich schließlich zur Einnahme eines Cholesterin senkenden Mittels erpressen, das nach einer Woche und erneutem Test der Blutwerte kommentarlos abgesetzt und nie wieder erwähnt wird.

Tags darauf werden wir zu einer Behörde gebracht, wo erneut Blut abgenommen wird (worauf ich nun an beiden Armbeugen blaue Ergüsse habe) und eine weitere Röntgenaufnahme der Lunge. Diese Tests sollen Tuberkulose und ansteckende Krankheiten, allen voran AIDS ausschließen, und unsere Tauglichkeit für einen dauerhaften Aufenthalt klären. Das Vorzeigen des Resultats der Lungenaufnahme vom Vortag erweist sich als naiv, eine Regierungsstelle kann schließlich nicht die Diagnose einer Nicht-Regierungsstelle als aussagekräftig akzeptieren!

Nach diesen Doppelchecks sind wir nun alle sicher, grundsätzlich gesund zu sein – wenn wir auch bis zum letzten (und Schlanksten) völlig überfettet sind. Jetzt beginnt wieder das große Warten auf Neuigkeiten und offizielle Dokumente, ohne die uns die Hände gebunden sind. Die Zeit vertreiben wir uns mit der Recherche im Internet, ob es nun um Autos oder Häuser bzw. Wohnungen oder nur um Freizeitaktivitäten geht. Wann immer möglich, wird das Hotel WLAN am Pool angezapft, „Another Day at the Office“ also! Man sollte schließlich immer das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden.

Ein Treffen am Abend mit Martin, der schon vor drei Monaten hier ankam, und Wolfgang, einem Deutsch-Kanadier, der hier schon seit vielen Jahren arbeitet, führt zu der noch etwas vagen Vermutung, dass der Kurs nicht am 18. Mai, also zwei Wochen nach Ankunft beginnen soll, sondern deutlich später.

Tag 5 und 7 –

Erste Begegnung mit dem örtlichen Immobilienmarkt

Immobilienmakler sind ja allorts sehr beliebt, und auch in Dubai geben sie reichlich Anlass dazu (was sie zu der einzigen Berufsgruppe macht, die hier noch verhasster ist, als die oft reichlich inkompetenten, ortsunkundigen und bisweilen recht unfreundlichen Taxifahrer).

Am ersten Tag meiner Wohnungssuche begegne ich mehreren Maklern und besichtige einige Villen in zwei oder drei der vorausgewählten Gegenden. Obwohl jeder der Makler beschwört, das jeweilige Haus exklusiv zu vermarkten und den Besitzer persönlich zu kennen, ja, nachgerade dessen bester Kumpel zu sein, erhalte ich die Gelegenheit, zwei von vier Häusern am übernächsten Tag von einem anderen Makler noch einmal ge-

zeigt zu bekommen. Beide Male beschleicht mich relativ früh ein gewisser Verdacht, obwohl sich viele dieser Häuser wie ein Ei dem anderen ähneln. Und beide Male erweist sich die Tatsache als hilfreich: einmal, um die etwas seltsamen Eindrücke vom ersten Mal zu entkräften oder zu bestätigen, das andere Mal, um etwas genauere Maße zu nehmen.

Letzteres reicht jedoch auch nicht aus: obwohl ich diesmal sicher bin, das richtige Haus gefunden zu haben, werde ich noch an Ort und Stelle von einem belgischen Paar ausgestochen, das ohne Zögern ‚zuschlägt‘! Allerdings kann ich dem darauf folgenden Telefonat der Maklerin mit dem Eigentümer, dessen Zeuge ich werde, entnehmen, dass jener das Haus bereits einem anderen Makler bzw. dessen Kunden zu einer höheren Miete zugesagt hat – eben jenem Makler, der mir das Haus zwei Tage zuvor gezeigt hatte.

Ich bin also gewarnt und für die weitere Suche gewappnet. Dabei muss ich nur ein paar wichtige Punkte beachten: der Markt ist extrem dynamisch, einem Makler kann man nicht viel glauben und ein Mietvertrag ist erst sicher, nachdem man die Kautions bezahlt und der Vertrag vom Eigentümer unterzeichnet wurde. Außerdem sollte man nicht suchen, wenn man nicht innerhalb der nächsten zehn Tage einziehen kann – länger wollen die wenigsten Vermieter warten.

Tag 10 – Fingerabdrücke und noch ein Foto

Mittwoch der darauffolgenden Woche werden wir wieder am Flughafen abgeholt und zu einem Amt gefahren. Es ist die für die Personalausweise zuständige Behörde, wo unsere Fingerabdrücke genommen und ein weiteres Foto gemacht wird. Inzwischen ist relativ undurchsichtig, wozu wir für jeden Antrag und jede Behörde ein Foto mitbringen sollten. Ebenso, warum wir jeder für den Ausweis 470 Dirham bezahlen mussten, wenn auf dem Antrag als Gebühr 410 angegeben sind. Egal, was als potenziell langer Termin angekündigt war, ist für uns alle nach weniger als einer halben Stunde abgeschlossen. Dabei genossen wir nebenbei eine sehr aufschlussreiche Fahrt durch ein Viertel voller Arbeiterunterkünfte (Labour Camps), wo sich mehrere Personen ein Bett im Schichtbetrieb und so etwa 50-100 Männer einen Waschklo teilen.

Was aber mittlerweile ebenso auffällig ist: die Einheimischen, denen ich bisher als Beamte in den Behörden begegnet bin, sind (fast) ausnahmslos freundlich und aufgeräumt, meist sogar recht vergnügt bei der Arbeit und im Umgang mit Fremden wie mir. Ein bisschen Höflichkeit und Respekt im Gegenzug trägt das Übrige dazu bei, dass der Kontakt meist erfreulich ist. Auch wenn wir in unserem Enthusiasmus manchmal doch etwas zu optimistisch sind.

Irgendwann im Verlauf dieser Woche erfahren wir, dass unsere Gehaltskonten aktiviert sind und dass Stück für Stück Geld- und Kreditkarten sowie Schecks versandt werden. Wobei jedes Mal ein Kurier damit beauftragt wird, das jeweilige Stück kreuz und quer durch die Stadt zu befördern – selbst wenn der Ausstellungsort sich in Steinwurf-Entfernung vom Hotel befindet.





Das Wochenende benutze ich zu meinem zweiten Anlauf, ein Haus für mich und meine Familie zu finden. Diesmal mache ich Termine mit vier Maklern, die mich jeweils irgendwo auflesen und in der Nähe der nächsten Besichtigung wieder absetzen. Meine Suche ist nun eingegrenzt auf zwei ‚Communities‘, die beide zwischen der zukünftigen Schule meiner Söhne und der Arbeit am Al Maktoum International (auch als Dubai World Central/DWC/OMDW bekannt) liegen. Fündig werde ich schließlich mit Hilfe einer Maklerin, die mich am Freitag als Letzte durch mindestens 4 verschiedene Anwesen aller Größenordnungen lotst. Dabei ist alles vom Erstbezug einer kleinen Doppelhaushälfte mit vielleicht 250 qm Wohnfläche bis zu dem schon etwas älteren ‚Palast‘, in dessen Esszimmer man auch eine Bowlingbahn einbauen könnte. Die Entscheidung fällt für das kleinere, neue Haus. Nach einem Jahr kann man sich ja immer noch für etwas Repräsentativeres entscheiden.

Da es häufig passiert, dass ein zugesagtes Haus doch schon anderweitig vergeben ist, wird schnell ein Termin vereinbart, um die Kaution zu hinterlegen und das Objekt zu sichern. Hier streiken erstmal die deutschen Kreditkarten, so dass die schnelle und unbürokratische Hilfe der neuen Kollegen ins Spiel kommt – zumindest bis zum nächsten Tag, an dem man die geliehenen Beträge wieder zurück zahlen kann. Das Gehalt wird schließlich erst in der nächsten Woche überwiesen, womit auch die üblichen Schecks bis dahin nichts wert wären. Hierfür gilt zu wissen, dass sowohl Kaution als auch die (Jahres-) Miete üblicher Weise mit Schecks beglichen werden, die Miete meist in einem Scheck für das ganze Jahr, seltener mit zwei bis vier Schecks. Das heißt, dass vom ersten Gehalt von etwa 65000 etwa 50000 auf einen Schlag wieder weg sind.

Bis dahin gilt es Makler und Vermieter aber noch hinzuhalten und darauf zu hoffen, dass nichts mehr dazwischen kommt.

Tag 14 – Der offizielle Kursbeginn

Wir erscheinen wie gewünscht um 09:00 Uhr am ‚Supergate‘, das ist der Personalzugang zum Flughafengelände, wo wir von einem Ausbilder mit unseren vorläufigen Flughafenausweisen abgeholt werden. Schon beim Meet-and-Greet erfahren wir vom stv. NL-Leiter James Evans, dass der Kurs in der Tat nicht vor Mitte Juli beginnen wird und man uns in den kommenden vier Wochen sinnvoll zu beschäftigen versuchen wird. Die Verzögerung ist der Tatsache geschuldet, dass man (kommt das irgendjemandem vielleicht bekannt vor?) zu spät zu viele neue Lotsen eingestellt hat, und diese nun nicht gleichzeitig ausbilden kann.

Uns Neuen kommt dies insofern zu Gute, als wir nun nicht in aller Hektik nebenher versuchen müssen, Wohnung, Auto u.ä. zu organisieren, sondern dies in aller Ruhe vor dem eigentlichen Kursbeginn erledigen können. Die beiden noch fehlenden Neuzugänge werden es nicht ganz so gut haben wie wir vier. Vor dem Zahhtag (immer der 23.) werden wir erfreulicher Weise nicht mehr am Arbeitsplatz erwartet. Der fällt auf einen Samstag, weshalb wir alle schon am Mittwoch die erste Viertelmillion AED auf dem Konto haben. Die Schecks lassen allerdings noch auf sich warten, wir werden sie alle erst im Verlauf der kommenden Woche erhalten, also kurz bevor die meisten aus dem Hotel aus und in ihre permanente Bleibe einziehen wollen.

Egal, wir haben alle ein Postfach, einen Spind und eine E-Mail Adresse in der Arbeit – wenn auch die Genauigkeit der Namensschilder zu wünschen übrig lässt, die E-Mail auch noch sechs Wochen später nicht vollständig eingerichtet ist und der Zugang erst nach zahlreichen ‚Reparaturen‘ funktioniert, und die Zahlencodes an den Spinden nicht korrekt sind. All das sind Kleinigkeiten und durchaus im Einklang mit dem allgemeinen Empfinden der schon länger hier Lebenden, dass das System Dubai oder UAE eher im Chaos als in der Ordnung zu suchen ist. Wir gewöhnen uns rasend schnell daran, dass man hier vor allem eines erwarten sollte: das Unerwartete! Wer auf Logik zählt, wird wesentlich häufiger enttäuscht als der, der mit dem Widersinnigen und Unlogischen rechnet. Zweckpessimismus ist durchaus angebracht und hilft enorm dabei, mit den örtlichen Gepflogenheiten zurecht zu kommen.

Ende Teil 1 – Fortsetzung folgt





→ **Finnair A350:** Finnair ist ein weiterer Kunde des neuen Airbus A350 und stellte den Flieger auf einigen Routen innerhalb Europas vor. Hier bei der Landung in Frankfurt am 19.10.2015. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Air Düsseldorf A321:** Dieser Air Berlin A321 mit der Kennung D-ABCO trägt seit einiger Zeit „Air Düsseldorf“-Aufschrift, wie hier auf dem gleichnamigen Flughafen zu sehen ist. **Photo: Michael Stappen**



→ **Avianca A321:** Noch mit vorläufiger deutscher Registrierung rollt dieser nagelneue A321 der kolumbianischen Avianca aus den Produktionshallen in Hamburg-Finkenwerder. **Photo: Thomas Williges**



→ **Brussels Airlines E145:** Für ihre Kurz- und Mittelstreckenflüge bedient sich die belgische Brussels Airlines dieser Embraer-145 der britischen bmi, wie hier bei der Landung in Brüssel zu sehen ist. **Photo: Michael Stappen**



→ **Emirates Phenom100:** Die Phenom 100 ist ein VeryLightJet (VL) des brasilianischen Herstellers Embraer und wurde in Dubai als Trainer für die Emirates Airlines ausgestellt. **Photo: Thomas Williges**



→ **Indigo A320:** Der indische Billig-Carrier Indigo betreibt eine große A320-Flotte auf Inlandsstrecken, als auch ins benachbarte Ausland. Hier bei der Landung in Dubai am 10.11.2015. **Photo: Thomas Williges**

Das Redaktionsteam auf Tour

Redaktionssitzung in Hamburg mit anschließender Werksbesichtigung bei Airbus Industries



von
Hans-Joachim
Krüger

Der Treffpunkt des Redaktionsteams „der „flugleiter“ sollte in diesem Jahr in Hamburg stattfinden. Viele Redaktionsmitglieder waren von dieser Idee begeistert und als dann auch noch zusätzlich bekannt wurde, dass diese Redaktionssitzung mit einer Airbus-Werksführung in Finkenwerder abschließt, war die Resonanz noch größer.



Die Redaktionssitzung am ersten Tag begann sehr formlos im Foyer des Motel One, nahe des Hamburger Michels, mit dem Bericht des Redaktionsleiters, Hans-Joachim Krüger. Bei einer Tasse Kaffee wurden die vergangenen „flugleiter“-Ausgaben auf dem Prüfstand gestellt und verschiedene Berichte nochmals inhaltlich besprochen.



Die Themenvielfalt der vielen Fachbeiträge, gepaart mit Berichten „aus dem Leben“, sowie der regelmäßige Rückblick auf vergangene Ausgaben wurden als sehr abwechslungsreich betrachtet. Aber auch die Hintergrundberichte um Flughäfen und Flugzeuge sind in der Leserschaft weiterhin beliebt. Bemängelt hingegen wurden u.a. die teilweise verspätete Auslieferung (z.B. durch den Poststreik), wie auch die ein oder andere fehlerhafte Ausführung bei verschiedenen Artikeln. Von Seiten der Redaktionsleitung wurde dem entgegnet, dass zur Vorbereitung einer Ausgabe eine intensive Bearbeitungszeit von ca. 20 – 25 Tagen von Nöten ist, und wenn diese durch verspätete Beiträge oder aus aktuellem Anlass noch Beiträge eingereicht werden, werden die vorläufigen Planungen überworfen und müssen neu überdacht und geplant werden. Dabei sollte auch für den „flugleiter“ gelten: Reaktionsschluss ist Redaktionsschluss und wer zu spät kommt, den bestraft zwar nicht das Leben, sondern es könnte sein, dass der verspätete Beitrag dann einfach nicht mehr passt. Ein weiterer Kritikpunkt waren auch einige Pressemitteilungen die, so die Ansicht von Redaktionsmitgliedern, fast unbearbeitet vom Ticker übernommen wurden. In diesem Kritikpunkt war man jedoch gespalten,



aufgrund der Tatsache, dass einige Pressemitteilungen schon einen Bezug zu einem vorangegangenen Artikel hatten und zum anderen diese Pressemitteilungen den GdF-Mitgliedern in dieser Art so nicht bekannt sind. Dennoch soll künftig versucht werden Pressemitteilungen mit einem Kommentar zu versehen.

Als Ausblick für die nächsten Ausgaben sollen möglichst Artikel gesammelt werden, die einen Bezug zur Jahreszeit oder zu einer aktuellen Situation haben. Die Spotterbilder einiger Mitglieder werden mit großem Interesse von der Leserschaft verfolgt und werden auch in den nächsten Ausgaben zu finden sein. Das Redaktionsteam sucht auch weiterhin ehrenamtliche Redaktionsmitglieder, die Spaß und Interesse haben, bei der Gestaltung unserer Zeitschrift mitzuwirken und mit Beiträgen das Erscheinungsbild des „flugleiters“ abzurunden. Wer also Interesse hat, darf sich gerne via E-Mail unter redaktion@gdf.de oder einfach über die Geschäftsstelle melden.

Airbus – Werksbesichtigung

Der zweite Tag des Redaktionsmeeting war dann ausschließlich für die Werksbesichtigung von Airbus Industries in Hamburg-Finkenwerder reserviert. Die Planungen liefen über die Redaktionsleitung sowie dankeswerterweise auch über Veronika Gebhart, die sich ebenfalls für das gelungene Ambiente verantwortlich zeigte. Nach einigen Rücksprachen mit Herrn Stolzke (Unternehmenskommunikation Airbus) wurden die aktuelle Teilnehmerzahl übermittelt und das weitere Rahmenprogramm abgesprochen.

Zunächst ging es von den Hamburger Landungsbrücken mit dem Wassertaxi des Hamburger Verkehrsverbundes über die Elbe nach Finkenwerder. Nach einer weiteren kurzen Busfahrt wurde unsere Delegation von Herrn Stolzke und seinem Kollegen, Herrn Benjamin Schmidt, Leiter der Betriebsdurchführung, am Empfang begrüßt. Nach der üblichen Überprüfung der Personalien und der Ausgabe der Besucherausweise fuhren wir zunächst in den Verwaltungsbereich. Es folgte eine sehr anschauliche Darstellung des Weltunternehmens Airbus Industries mit Blick auf die Fertigungsorte in den verschiedensten Orten dieser Welt, um schließlich wieder den Augenmerk auf das Fertigungswerk in Hamburg-Finkenwerder zu lenken.

Das Werk Finkenwerder zeichnet erstrangig durch die Fertigung des Airbustyps A320 und A321 aus und als quasi Leckerbissen wird hier der Airbus A380 fertiggestellt, das heißt, Lackierungsarbeiten und der Innenausbau der bereits „vorinstallierten“ Flugzeuge runden hier das Bild ab. Die Dimensionen des Werksgelände darzustellen ist sicherlich schwer zu vermitteln, aber auf einer Fläche von gut 500 Fußballfeldern entstand durch großräumige Aufschüttungen seit den 70er Jahren im ehemaligen Mühlenberger Loch Deutschlands größter Produktionsstandort für den Bau von Flugzeugen. Geteilt wird dieses riesige Areal durch eine 3183 Meter lange Start- und Landebahn, die regelmäßig für die



neuwertigen Flugzeuge benutzt wird. So starten und landen dort nicht nur die neuen Jets für ihre Probe- und Auslieferungsfüge, es landen und starten dort die Airbus eigenen Frachtflugzeuge vom Typ Beluga, die wiederum regelmäßig verschiedene Flugzeug-Bauteile zwischen den Airbus-Standorten (z.B. Toulouse – Finkenwerder) hin und her fliegen.

Der Flughafen Hamburg-Finkenwerder hat den Status eines Sonderlandeplatzes und ist für den normalen Passagier- und Frachtflugbetrieb gesperrt bzw. darf nur nach entsprechender Genehmigung angefliegen werden. Dazu gehören auch regelmäßige Shuttleflüge von EDHI (ICAO-Abkürzung für Finkenwerder) z.B. nach Toulouse, die zurzeit von Germania durchgeführt werden. Die unmittelbare Nähe des Flughafens Finkenwerder zu seinem großen Bruder Fuhlsbüttel auf der anderen Elbeseite bedeutet für die Flugdurchführung und auch Flugplanung direkte Koordinationsgespräche mit dem Bremer Flugsicherungscenter sowie mit dem Tower des Hamburger Flughafens. Da die Start- und Landebahn Finkenwerders allerdings in die Elbe hineinragt, gelten auch für einen möglich An- und Abflug besondere Regularien. So ist der Tower von EDHI der einzige Tower Deutschlands, der neben den normalen Radargeräten zur Luftüberwachung auch ein Radargerät zur Überwachung und Beobachtung des Schiffsverkehrs auf der Elbe hat. Sobald ein Schiff, dessen Aufbauten höher als 20 Meter sind, die Anfluglinie des Flughafen Finkenwerder kreuzt, ist ein weiterer Anflug nicht möglich. Er muss abgebrochen werden und der Flieger muss einen neuen Anflug durchführen.

Zur Towerbesetzung gehören in der Regel zwei bis drei Mitarbeiter mit einer Arbeitszeit von morgens bis abends. Aufgrund des Status „Sonderlandeplatz“ ist ein Flugbetrieb an den Wochenenden sowie nachts grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Towercrew hat tagsüber ca. 20 – 40 Flugbewegungen zu überwachen, sowie unzählige Bewegungen auf den großen Vorfeldern bzw. das Überwachen von Rollbewegungen auf den Vorfeldern als auch Test- und Probeläufen auf der Start- und Landebahn.

Der „Airbus-Tower“ gilt gemein Hin als das Wahrzeichen des Ortsteils Finkenwerder, mit seinen 43 Metern überragt der dennoch nicht das gesamte Gelände, aber mehrere Kameras machen dieses Manko wieder wett. Durch den Bau der A380-Produktionshallen und auch durch die neuen Beluga-Abfertigungshallen, ist die Sichtbeeinträchtigung erwachsen.

Aber nicht nur der Tower war das Ziel der Werksführung, sondern auch die verschiedenen Werkshallen mit ihrem besonderen Flair. Die Arbeiten in den Werkshallen sind akribisch geplant und durchdacht. In der riesigen A320-Halle stehen bis zu 10 Flugzeugrümpfe im unterschiedlichen Fertigungszustand. Alle 2,5 Tage werden in einer großartigen Rotationsbewegung die Fertigungspositionen der einzelnen Flugzeuge geändert. Nach der Dauer des Rotationsverfahrens – knapp 90 Minuten – wird die nächste Entwicklungsstufe vorbereitet und umgesetzt. Die Atmosphäre in den Hallen ist trotz der absoluten Zeitvorgaben sehr gelassen und von aufkommender Hektik ist nichts spüren.

Nachdem ein werkstattneuer Airbus die Produktionshallen verlassen hat, die Lackierungsarbeiten erfolgreich abgeschlossen sind und die Inneneinrichtung montiert ist, stehen die Auftraggeber Schlange, um den brandneuen Airbus zu besichtigen und dann schließlich auch zu übernehmen. Während unseres Besuches standen gut zwölf Airbus A320/A321 und drei A380 zur Abholung bereit oder warteten auf die letzten Modifikationen.

Für das Redaktionsteam ist somit ein Redaktionsmeeting mit einem sehr interessanten Höhepunkt abgeschlossen worden. Als Redaktionsleiter möchte ich mich an dieser Stelle für die sehr aufschlussreiche Führung verbunden mit den sehr guten Fachbeiträgen bei den Herren Heiko Stolzke und Benjamin Schmidt von Airbus Industries, auch im Namen meiner Redaktionsmitglieder, recht herzlich bedanken.





Happy Birthday – Werner

Werner Fischbach wurde 70!



von
Emmi Enneper

Bis heute ist er noch in jedem flugleiter mit einem, meist mehreren Beiträgen präsent. Schließlich war er maßgebend lange Jahre als Redakteur für die Herausgabe unserer Verbands- bzw. Gewerkschaftszeitung verantwortlich.

Seine „Flugsicherungswiege“ als Lotse stand in Stuttgart. Er engagierte sich im VdF, wurde Obmann und Referent für fachliche Aufgaben. Aufregende Zeiten hat er in seinem Berufsleben überstanden, immer streitbar unterwegs. Im Privatleben in aller Welt unterwegs, bis heute. Nun soll er mal aus seiner Sicht berichten.

Werner, erzähl doch mal.....

Wie und wann kamst du denn zur Flugsicherung?

Ganz einfach, weil ich nach acht Jahren Bundeswehr (Marine) etwas im Öffentlichen Dienst tun wollte, weil mich neben der Seefahrt auch die Luftfahrt interessierte, ich mich für den Job beworben und dann auch die Tests bestanden hatte. Angefangen habe ich dann 1972 auf der Flugsicherungsschule in München-Riem.

FS-Schule in München? Wo gewohnt?

Wie hoch die Ausbildungszulage?

Während der Ausbildung habe ich in zwei Flugsicherungswohnheimen gewohnt. Wieviel Knete ich da bekommen habe, weiß ich nicht mehr. Was man eben so als Regierungsinspektorenanwärter so erhalten hat. Hat aber immer für das eine oder andere Bier gereicht. Übrigens, in den VdF bin bereits auf der Flugsicherungsschule eingetreten. Oder soll ich sagen, eingetreten worden?

Schreib mir einfach mal deine wichtigsten Stationen auf:

Nach der (theoretischen) Ausbildung wollte ich eigentlich nach München (weil es da eine hübsche Münchnerin gab), aber die BFS meinte, ich solle nach Stuttgart (weshalb es dann mit der Münchnerin auch nichts wurde). Nun ja, dann habe ich in Stuttgart die Ausbildung gemacht (und dabei einmal den Tower-Check-Out geflankt). 1975 war ich dann mit allen Berechtigungen ausgestattet. Und ab sofort für meine „Conflicts“ selbst verantwortlich.

Danach war ich eben als ganz normaler „Controller“ eingesetzt, habe mich dann in den neunziger Jahren im Zustand teilweiser Unzurechnungsfähigkeit als Sachbearbeiter Betrieb beworben und habe den Job dann auch bekommen. Ach ja – ich war auch mal sechs Monate lang bei der Erprobungsstelle in Frankfurt tätig. Es hat mir dort jedoch nicht so richtig gefallen (der Job und die Kollegen schon, aber nicht die Bürokratie), so dass ich dann wieder nach Stuttgart zurückgegangen bin.

Klar, dass ich dann zur DFS übergetreten bin. Schließlich habe ich ja als VdF-Funktionär lange für die Privatisierung gekämpft und nun hatten wir es mit der DFS endlich erreicht. Auch wenn sich das finanziell gelohnt hat, so stellte ich schnell fest, dass sich die DFS nicht in die Richtung entwickelte, die ich mir vorgestellt hatte. Deshalb habe ich auch die im Tarifvertrag niedergeschriebene Regelung, nach welcher Lotsen der Geburtsjahrgänge 1945 und älter ohne Abzüge bereits mit 53 in die Übergangsvorsorge gehen konnten, genutzt und habe 1998 die Kurve gekratzt (als „Lotse simplex“ im Tower hätte ich wohl bis 55 durchgehalten). Wie Du siehst – hin und wieder gibt es auch die Gnade der frühen Geburt.

Wie hast du die Jahre des slow-go überstanden?

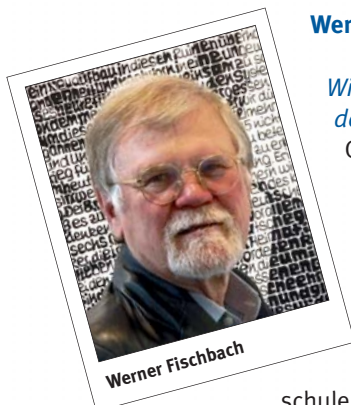
Eigentlich hatte ich nur den „Slow-Go“ von 1973 mitgemacht. Meistens war ich da als „Trainee“ nur Zuschauer, aber dummerweise hatte ich eine „Ground-Zulassung“ und nachdem die meisten Controller offenbar einer eigentümlichen Epidemie zum Opfer gefallen waren, wurde ich eben auf dieser Position „verheizt“.

Einige Anekdoten von „Typen“ aus Stuttgart.

Natürlich gab es in Stuttgart auch so einige Typen (eigentlich hatte jeder von uns ja so seine Eigenheiten). Sei mir nicht böse, wenn ich da keinen beschreiben möchte. Schließlich möchte ich meine freundschaftlichen Beziehungen zu meinen damaligen Kollegen nicht gefährden. Erwähnen möchte ich nur, dass es einigen Kollegen gelungen war, in der Silvesternacht den Tower in eine „pyrotechnische Versuchsanstalt“ zu verwandeln, indem sie die Feuerwerkskörper innerhalb und nicht außerhalb der Kanzel zündeten. Die Geschichte hat ja dann bundesweit „Furore“ gemacht.

Deine Mitarbeit im VdF

Irgendwann Ende der siebziger Jahre meinten die Kollegen, sie müssten einen neuen VdF-Obmann wählen und sind auf mich gekommen. Wobei – eigentlich war es mehr eine Ernennung als eine Wahl. Plötzlich war ich Obmann und habe die von mir bewunderten Kollegen wie Wolfgang Kassebohm, Klaus Piotrowski oder Wolfgang Heim (um nur einige zu nen-



Werner Fischbach

nen) näher kennengelernt. Und da mich die fachliche Arbeit immer interessiert hat, wurde ich dann auch Referent für fachliche Angelegenheiten; mein „Chef“ war damals Rainer Grimmer, der dann von Bremen nach Maastricht gegangen ist (hoffentlich nicht wegen mir).

Irgendwann in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre habe ich mich mit meinem damaligen „VDF-Chef“ Uli Stumbaum in München getroffen (unsere Ehefrauen waren auch dabei). Natürlich klang der Tag in einem Biergarten aus und da wurde ich von Uli im halb angetrunkenen Zustand gefragt, ob ich nicht die Redaktion des „flugleiters“ übernehmen wollte (ich hatte damals nicht nur für unsere Zeitschrift, sondern auch für das „Flieger-Magazin“ geschrieben). Und so bin ich Redakteur geworden. Den Referenten für Fachliches habe ich dann nach einiger Zeit aufgegeben.

Wie hast den flugleiter am Leben gehalten?

Ganz einfach, indem ich mich bemühte, eine ordentliche Zeitschrift zu machen. Die nicht nur von den Kollegen, sondern auch von Außenstehenden gerne gelesen wird. „der flugleiter“ geht ja nicht nur an die Mitglieder, sondern auch an Journalisten, Pressestelle und anderen Organisationen und ist somit auch ein Teil der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Dein Kampf gegen TWR/APP Trennung.

Da muss ich wohl etwas weiter ausholen und ich bitte um Nachsicht, wenn ich da etwas mehr von mir gebe, als Du Dir das so vorgestellt hast. Denn der Verlauf dieser Arbeitsgruppe hat sehr starke Spuren auf meiner Seele hinterlassen. Heute sind sie einigermaßen verheilt.

Nachdem die DFS den Laden übernommen hatte, musste sie natürlich zeigen, dass sie besser ist als die alte Behörde und kam dann mit „überwältigenden“ Innovationen auf den Markt. Frei nach dem Motto „wir hätten da eine Lösung, wir suchen nur noch das Problem dazu“. So kam man unter anderem auf die Idee, Tower von Approach zu trennen. So neu war dies ja nicht – die BFS hatte das ja schon mal bei Köln und Düsseldorf versucht, hatte aber das Vorhaben dann wieder begraben. Und da natürlich auch bei der DFS „die Mitarbeiter das höchste Gut“ sind, wollte man dies nicht einfach anordnen. Das hätte der neuen Unternehmenskultur widersprochen. Deshalb gab man vor, eine Lösung im Konsens finden zu wollen. So kam es zur Tower/Approach-Arbeitsgruppe. Da wurde ich vom VDF entsandt; Norbert Meyer vertrat den Gesamtbetriebsrat. An die Zusammenarbeit mit ihm erinnere ich mich noch heute sehr gerne.

Was mich damals über lange Zeit besonders geärgert hat, war nicht die Tatsache, dass die DFS wild entschlossen war, Tower von Approach zu trennen. Ich hielt (und halte noch heute) diese Entscheidung ganz einfach für falsch. Was tiefe Spuren auf meiner Seele hinterlassen hat, war die Art, wie diese Arbeitsgruppe abgelaufen ist. Denn wir, also Norbert und ich, hatten sehr schnell das Gefühl, dass die Entschei-

dung schon längst gefallen war und die Arbeitsgruppe eigentlich nur ein Feigenblatt war. Natürlich kann ich dies nicht beweisen, weshalb für die DFS die „Unschuldsvermutung“ gilt. Aber es gibt so ein paar Indizien. Zwei Beispiele:

Bekanntlich befand sich die damalige DFS-Hauptverwaltung am Kaiserlei in Offenbach. Zu Beginn konnte man noch nicht mit der S-Bahn dorthin fahren, sondern musste am Frankfurter Hauptbahnhof einen Bus nehmen (ich glaube, es war die Buslinie 36). Dort traf ich einen von mir hochgeachteten Diplomingenieur, der bei der BFS als Referatsleiter tätig gewesen war und den ich hin und wieder auf fachlichen Tagungen getroffen hatte (er versuchte auch, mich in sein Referat zu locken). Auf seine Frage, wo ich denn hinwolle, antwortete ich: „Zur Hauptverwaltung!“

„Und was machen Sie da?“

„Teilnahme an der Tower/Approach-Arbeitsgruppe!“

„Ach, Herr Fischbach“, antwortete er darauf, „Arbeitsgruppen werden doch nur eingerichtet, um die vorgefasste Meinung der Geschäftsleitung zu bestätigen“. Ich habe ihm das damals nicht geglaubt (schließlich war die DFS ja noch jung und sie war meine „Wunschfirma“). Übrigens hielt ich diesen Mann schon immer für zu intelligent für die Flugsicherung.

Das zweite Indiz: Als wir die Situation in Norddeutschland (Bremen, Hamburg, Hannover) diskutierten, hatten Norbert und ich unseren „Gegner“ aus der damaligen Region Nord so gut wie „niedergerungen“ (er wurde beim nächsten Treffen dann vorsichtshalber von einem anderen ersetzt). Bei diesem Meeting hatte auch ein Sachbearbeiter der Hauptverwaltung und ehemaliger Controller teilgenommen, der mir dann abends (als wir gemeinsam beim Bier saßen) sagte: „Ich hätte Dich ja so gerne unterstützt, aber ich durfte ja nicht!“

Vielleicht hätten Norbert und ich die ganze Arbeitsgruppe platzen lassen sollen bzw. die Mitarbeit des VDF und des GBR aufkündigen sollen. Aber ich glaube nicht, dass wir mit unserer Meinung beim damaligen Vorstand unter Klaus Formel auf Zustimmung gestoßen wären. Und Du weißt ja – die Hoffnung stirbt zuletzt. Und so haben wir eben den Kampf gegen die Tower/Approach-Trennung verloren.

Deine schlimmsten Erfahrungen mit der „Obrigkeit“.

Ach die gab es eigentlich nicht. Natürlich gab es hin und wieder Ärger – bei der BFS und auch bei der DFS. Aber wenn die Wogen sich geglättet haben, dann legte ich das Ganze mit etwas Sarkasmus zu den Akten. Ich kann mich zwar leicht über etwas aufregen, aber im Endeffekt bin ich nicht nachtragend.

Was mich jedoch sehr verwundert und eine Zeitlang auch sehr geärgert hat, ist die Schnelligkeit, in welcher so einige Kollegen nach der Privatisierung die Seite gewechselt haben. Und das habe ich dann auch bei der unseligen Tower/Approach-Geschichte gemerkt. Nur so zur Erinnerung – wir

hatten zu dieser Problematik im VDF eine fachlich begründete Meinung. Nämlich dass, abgesehen von der Situation der (damals) drei Berliner Flughäfen, Tower und Approach gemeinsam betrieben werden sollten. Doch als einige Kollegen in Managementpositionen der DFS gespült wurden, dann wollten sie davon nichts mehr wissen und vertraten das Gegenteil. Erinnert mich irgendwie an den verstorbenen SPD-Politiker Peter Glotz: „Karriere ist der Weg durchs Leben und zwar oft genug von links unten nach rechts oben.“ Also keine schlimmen Erfahrungen mit der Obrigkeit, sondern viel mehr mit einigen wenigen Kollegen. Was nicht bedeutet, dass ich gegenüber der „Obrigkeit“ nicht kritisch wäre.

Wieso hast du so viel Insider-Wissen aus ATC in Amerika?

Zunächst einmal habe ich ein amerikanisches Luftfahrtportal (www.avweb.com) abonniert und erhalte regelmäßig die Pressemitteilungen der FAA und, was ganz wichtig ist, vom amerikanischen Berufsverband NATCA. Dazu habe ich einen ganz guten Draht zum Pressesprecher der NATCA, Doug Church. Ich kenne ihn persönlich nicht, aber wenn ich eine Frage habe, dann antwortet er sehr schnell oder vermittelt mir den Kontakt zu einem Kollegen. Eigentlich ist dies kein Insiderwissen, sondern nur die Nutzung unterschiedlicher Quellen.

Was wünschst Du Dir zukünftig von der GdF und vom „flugleiter“?

Dass den Kolleginnen und Kollegen bewusst ist, dass die DFS ihnen das gute Gehalt nicht zahlt, weil sie so brav sind und treu-blaue Augen haben, sondern weil es einmal Leute wie Wolfgang Kassebohm oder Klaus Piotrowski gab, die dafür gekämpft haben und dabei auch ihre berufliche Existenz aufs Spiel gesetzt haben. Für den „flugleiter“ wünsche ich mir, dass es immer genügend Kolleginnen und Kollegen geben wird, die bereit sind, gute Beiträge für unsere Zeitschrift zu verfassen. Denn „der flugleiter“ ist ihre Zeitschrift, und nicht das Hobby von Achim Krüger und den anderen Redakteuren. Und die Kollegen sollten sich nicht der Illusion hingeben, die jetzigen Redakteure würden ihren Job machen bis sie mit dem Rollator zum Redaktionsmeeting kommen.

Ja, Werner, diesem Statement kann ich mich nur anschließen.

Aber, ich möchte noch etwas Privates erwähnen. Du spielst schon viele Jahre Golf, was während deiner Berufstätigkeit unterbrochen wurde. Seit du im Ruhestand bist, spielst du wieder regelmäßig und dazu wünsche ich dir: Allzeit „schönes Spiel“ noch für viele Jahre wo auch immer!

Danke für deine ausführlichen Antworten!

Ein Urgestein der Flugsicherung besucht seine alte Wirkungsstätte

Werner Schrieber besuchte 2 Tage vor der Vollendung seines 88. Lebensjahres noch einmal seinen alten Arbeitsplatz – den Tower Hamburg. Zwar hat der jetzige Arbeitsplatz nicht mehr viel mit dem zu tun wie zu den aktiven Zeiten von Werner Schrieber, aber für ihn war es ein Herzenswunsch noch einmal den Hamburger Kontrollturm zu besichtigen. Interessant war die Bildersammlung aus den früheren Zeiten die Werner Schrieber stolz präsentierte. 1951 fing Werner Schrieber bei der Flugsicherung in Hamburg – damals noch in der Hand der Engländer – an. Mit der Gründung der BFS (Bundesanstalt für Flugsicherung) absolvierte Herr Schrieber zunächst die Lotsenausbildung in München -Riem um anschließend in Köln eingesetzt zu werden. 1959 kehrte er nach Hamburg zurück und versah dort seinen Dienst bis 1980.

Die Redaktion „der flugleiter“ wünscht Herrn Schrieber weiterhin alles Gute und für die nächste Jahre viel Gesundheit und Glück im Rahmen seiner Familie.





→ **UAE Herkules:** Diese auf zivilen Flughäfen seltene Herkules C130 der Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate landete am 11.11.2015 auf dem internationalen Flughafen von Dubai. **Photo: Thomas Williges**



→ **Eritrean B737:** Diese 23 Jahre alte B737-300 der ukrainischen Yan Air wurde an die Eritrean Airlines verleast und ist hier bei der Landung in Dubai zu beobachten. **Photo: Thomas Williges**



→ **PIA A320:** Auch in Pakistan ist der Trend angekommen, mindestens ein Flugzeug einer Flotte in Retro-Bemalung zu versehen. Hier der Pakistan Airbus A320 mit der Kennung AP-BLT. **Photo: Thomas Williges**



→ **Air Canada B789:** Von der anderen Seite der Weltkugel erreichen uns Bilder aus Vancouver von der Landung dieses neuen Air Canada „Dreamliner“ vom 27.09.2015. **Photo: Michael Stappen**



→ **Saltspring Air DHC2:** Vancouver hat auch einen bedeutenden Wasserflughafen mitten im Hafen und ist die Heimat u.a. von Saltspring Air, die sich am 27.09.2015 mit dieser DHC-2 auf den Weg machte. **Photo: Michael Stappen**



→ **Harbour Air DHC3:** Auch Harbour Air fliegt mit dieser DHC-3 Touristen herum oder bedient die vorgelagerten Inseln oder abgelegene Orte im Inland, die nur mit dem Wasserflugzeug zu erreichen sind. **Photo: Michael Stappen**



Der FLUGLEITER

Fachblatt für Flugsicherung

Mitteilungen des Verbandes Deutscher Flugleiter e.V.

Düsenverkehr

Düsenfrühstück

Mit welcher Umsicht sich die Piloten auf das Zeitalter des zivilen Düsenluftverkehrs vorbereiten, beweist der Beitrag eines zukünftigen Düsen-Verkehrspiloten in *Air Facts* über die Zumutung des Düsenzeitalters an seinen Magen:

Um 0500 Ortszeit muß er in London aus den Federn, um seine DC-8 oder Boeing 707 um den halben Erdball herum nach San Francisco zu pilotisieren. Natürlich frühstückt er in seinem Londoner Hotel, ehe er zum Flughafen fährt.

Um 0700 Start in London, und kurze Zeit später servieren die Stewardessen das obligate Frühstück. Vier Stunden später landet er in Frobisher Bay, Canada. Dortige Ortszeit: 0800 Uhr. Was kann es zu solch morgendlicher Stunde anderes geben als — Frühstück?

Start von Frobisher Bay, Steigflug auf ca. 40 000 Fuß Höhe, und beim Überqueren der Hudson Bay zeigt die Uhr 0800 Ortszeit. Natürlich gibt es ein Hudson Bay-Frühstück, obgleich der Magen meldet, daß es eigentlich (in London) schon später Nachmittag sei.

Landung in Seattle, 30 Minuten Aufenthalt — reine Routinesache. Ebenso routinemäßig rufen die Lautsprecher in den Coffee Shop zum Frühstück.

Der Flug von Seattle nach San Francisco überschreitet zwar keine Zeit-Zonengrenze, aber was servieren die Stewardessen in der Gegend von Eugene, Oregon, um 1000 Uhr dortiger Ortszeit? Ein Frühstück!

Dann aber ist es geschafft! Um 1100 Uhr Ortszeit Landung in San Francisco. Doch hat der Pilot wieder die Rechnung ohne den (Coffee Shop- oder Pfannkuchenpalast-)Wirt gemacht. Der denkt nämlich gar nicht daran, vor 1130 Uhr etwas anderes als das der Tageszeit doch durchaus angemessene Frühstück zu liefern!

Na denn guten Appetit!

Flugzeug-Bestellungen

Bis jetzt sind von den Luftverkehrsgesellschaften der Welt insgesamt 455 Düsenverkehrsflugzeuge bestellt worden: 162 Boeing 707, 138 DC-8, 63 Convair 440, 43 Comet IV, 35 Vickers VC-10, 14 Caravelle.

Beachtlich ist die Konkurrenz der Turboprop-Verkehrsflugzeuge mit 483 Bestellungen: 144 Elektras, 111 Viscounts (224 Viscounts fliegen heute bereits), 109 Friendship F-27, 40 Vanguards, 79 Britannias (29 befinden sich schon im Einsatz).

Immerhin laufen auch noch 246 Bestellungen auf Flugzeuge mit konventionellem Kolbenantrieb: 89 DC-7, 32 DC-6, 33 Convairs, 15 Super Constellations und Super Star Constellations, und weitere 77 Bestellungen auf viele verschiedene Flugzeugtypen einschl. gebrauchter Maschinen.

Das Jahr 1958

Motorenwechsel nur noch zu Hause

Da es wegen der hohen Kosten der Düsenmotore (150 000 Dollar = 630 000 DM pro Stück und mehr) für die Gesellschaften zu unwirtschaftlich wäre, auf jedem Flughafen, der von ihren Düsenverkehrsflugzeugen angefliegen wird, Ersatzmotoren zu lagern, verfielen die Hersteller dieser Flugzeuge auf einen beinahe verblüffend einfachen Gedanken: Falls einmal ein Motor eines Düsenflugzeuges ausfällt, wird ein Ersatzmotor zu dem betreffenden Flughafen geflogen und auf die Tragfläche des „lahmen“ Flugzeuges aufgeschraubt. So kann der kranke Motor später bequem am Heimatflughafen gewechselt werden, und obendrein ist der Ersatzmotor sofort wieder von der „Zentrale“ aus verfügbar.

In absehbarer Zeit wird auch in Deutschland das Flight-Level System eingeführt werden, das in der Flugsicherung der übrigen Welt schon seit geraumer Zeit benutzt wird. In Europa wurden bisher nur in Spanien und in der Tschechoslowakei *flight levels* statt *altitudes* zugewiesen.

SAMS — eine mit Sonderaufgaben betraute Transporteinheit der amerikanischen Luftwaffe — wurde am 10. 6. 1958 mit dem *Air Force Flying Safety Award* ausgezeichnet. Über 99 000 Flugstunden mit ca. 174 Millionen Passagiermeilen ohne einen einzigen Unfall — ein stolzes Ergebnis!

Der VDF berichtet

Bei Verdunkelung — Sonnenbrille?

Sobald in der FS-Kontrollzentrale Frankfurt die Radargeräte in Betrieb genommen werden, soll der ganze Raum verdunkelt bzw. die Arbeitsplätze nur noch durch das Rot-Blau-Mischlicht beleuchtet werden. Ob die Befürchtungen vieler Flugleiter zu Recht bestehen, daß diese knappe Beleuchtung bei 8- bis 9-stündiger Arbeit am Kontrollpult die Augen übermäßig beansprucht oder sogar schädigt, wird leider erst die praktische Erfahrung ergeben.

Bisherige Versuche — allerdings auch nur von kurzer Dauer — haben gezeigt, daß eine nicht zu dunkle Sonnenbrille dieses „Kunst“-Licht dem Auge weitaus angenehmer macht.

In jedem Fall aber wird eine neue „Schreib(e)maschine gefunden werden müssen, um die Schrift besonders auf den blauen Streifen besser erkennbar zu machen.

Gutachten des Ausschusses für Luftverkehrslenkung

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen und die Niedersächsische Industrie- und Handelskammer hatten den Verband Deutscher Flugleiter mit der Ausarbeitung von zwei Gutachten beauftragt:

1. Stellungnahme zur „Flugsicherungsbeurteilung des Lufthafens Düsseldorf-Lohausen“ des *Netherlands Airport Consulting Office*.
2. Stellungnahme zur Untersuchung von Herrn *Prof. Dr.-Ing. Rößger* über „Das Problem der Flugsicherungs-Bewegungskontrolle im Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen“.

Die beiden Gutachten sind nunmehr fertiggestellt und den Auftraggebern zugeleitet worden. Wir werden in der nächsten Ausgabe des FLUGLEITER eingehender darüber berichten.

Correction!

In der Ausgabe des FLUGLEITER vom 1. Juni 1958 hatten wir uns beklagt, daß sich die deutschsprachigen Luftfahrt-Fachzeitschriften so gründlich über die Flugsicherung ausschwiegen. Bei Redaktionsschluß am 3. Mai hatte die wir nun um so lieber noch nachträglich hinweisen möchten. Der Leitartikel („Präzise Navigation, rigorose Verkehrskontrolle“) nennt die Dinge beim rechten Namen und weist unmißverständlich auf die Schwächen der Navigationsverfahren und des Flugsicherungs-Kontrollsystems hin.

Leserbrief

Betr.: „der flugleiter“ – Ausgabe 04/2015 – Artikel „Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges“

von Wolfgang J. Drejack

Sehr geehrte Damen und Herren,

der von Ihnen auf den Seiten 24/25 der jüngsten „flugleiter“ – Ausgabe (04/2015) abgedruckte Artikel „Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges“, in dem Sie sich nicht nur zum anstehenden Gesetz zur Tarifeinheit äußern, sondern auch einen Rückblick auf die Situation im „Streikland Deutschland (?)“ nach dem 2. Weltkrieg geben, bedarf in mehreren Punkten der Ergänzungen und Richtigstellungen. Wenn Sie im letzten Absatz Ihres Artikels zum neuen Gesetz – übrigens völlig zu Recht – feststellen, dass es „mit heißer Nadel“ gestrickt worden sei, trifft das (leider) gleichermaßen auf die von Ihnen dargestellte Flugsicherungshistorie zu, die lücken- und fehlerhaft recherchiert ist und der Korrektur bedarf.

Es beginnt damit dass in dem 5-zeiligen Absatz über die Zeit der „großen, dominierenden“ Gewerkschaften zwar IG Metall und ÖTV genannt werden, die Deutsche Angestelltengewerkschaft (DAG), mit der der VDF später in einem Kooperationsvertrag verbunden war, aber weggelassen wird. Im folgenden mit „Fluglotsen vs. BMV“ überschriebenen Abschnitt werden dann Fakten in Ihren zeitlichen Zusammenhängen unzutreffend und falsch dargestellt.

Nicht erst 1971 machten die deutschen Fluglotsen erstmalig auf sich aufmerksam, kam es im April 1971 zum ersten „Bummelstreik“ in der Geschichte der Bundesrepublik. Richtig ist vielmehr, dass diese Ereignisse nachweislich sehr viel früher lagen: Nach den von den Gewerkschaften DAG und ÖTV durchgeführten Urabstimmungen beim damals noch überwiegend angestellten FS-Personal wurde im Juni 1962 mit einem 36-stündigen Streik bei der Flugsicherung der Luftverkehr – mit Ausnahme des Berlin- und Militärverkehrs – zum Erliegen gebracht (s. Anlage)

Dieser Streik war der vorläufig letzte Höhepunkt seit Kündigung der Tarifverträge durch die Gewerkschaften zum 31.03.1961 und den daraus resultierenden Auseinandersetzungen um Erhöhungen der Vergütungen; innerhalb der Regierung beschleunigte er die bereits vorhandenen Planungen zur Einführung beamtenrechtlicher Laufbahnen für den bisher von Angestellten wahrgenommenen FS-Kontrolldienst (und die FS-Technik). Mit der von der damaligen (CDU-) Bundesregierung in der zweiten Jahreshälfte 1962 begonnenen „Verbeamtungsaktion“ des FS-Personals sollte ein für alle Mal verhindert werden, dass eine kleine Gruppe einen ganzen Verkehrszweig zum Erliegen bringen könnte. Besonders bedauerlich ist der Verzicht auf dessen Erwähnung, da mit dem damaligen Streik und den sich daraus entwickelnden Reaktionen der Kern für die in den Folgejahren entstehenden Auseinandersetzungen gelegt wurde.

Flugsicherungspersonal im Bummelstreik

Associated Press

Frankfurt — Das Flugsicherungspersonal auf den neun Flughäfen der Bundesrepublik ist gestern in einen unbefristeten Bummelstreik getreten. Die Flugleiter achten auf die genaue Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Dadurch kam es bereits zu Verspätungen und Störungen des innerdeutschen Flugverkehrs, vor allem auf dem Frankfurter Flughafen. Wie der zweite Vorsitzende des Verbandes Deutscher Flugleiter (VDF), Guddath, erklärte, sind Unstimmigkeiten über die Dienstabwicklung und Besoldung zwischen der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem VDF Anlaß für den Bummelstreik.

→ Quelle: „Rheinische Post“ 29-10-68

Flugsicherungspersonal im Bummelstreik

Frankfurt a. M. (AP). Das Flugsicherungspersonal auf den neun Flughäfen der Bundesrepublik ist am Montagmorgen in einen unbefristeten Bummelstreik getreten. Wie der zweite Vorsitzende des Verbandes Deutscher Flugleiter, Horst Guddath in Frankfurt am Main mitteilte, halten sich die deutschen Flugleiter seit Montag früh streng an die Dienstvorschriften. Das habe im innerdeutschen Flugverkehr zu Verspätungen bis zu einer Stunde geführt. Anlaß für den Bummelstreik seien Unstimmigkeiten hinsichtlich der Dienstabwicklung und Besoldung zwischen der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Verband Deutscher Flugleiter, sagte Guddath.

→ Quelle: „Der Tagesspiegel“ 29-10-68

Auch am Verband Deutscher Flugleiter (VDF) – gegründet im Juli 1952 in Hannover – ging die Entwicklung nicht spurlos vorüber, stellte die Verbeamtung eine erste große Zerreißprobe für den Verband dar. Indem ältere Angestellte einer Übernahme in das Beamtenverhältnis zur Sicherstellung ihrer Altersversorgung durchaus positiv gegenüberstanden, formierte sich bei den Jüngeren im Hinblick auf den starren Stellenkegel einer Beamtenlaufbahn bzw. den Verzicht auf die an Tätig-

→ Quelle: „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ 29-10-68

Bummelstreik verdrossener Flugleiter

Erhebliche Verspätungen im Flugverkehr / Unzufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen und sozialer Lage

khm. FRANKFURT, 28. Oktober

Überraschend ist am Montagvormittag das Flugsicherungspersonal auf den neun Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik in einen unbefristeten Bummelstreik getreten, von dem die West-Berliner Flughäfen nicht betroffen sind. Dadurch geriet zum Beispiel auf dem Rhein-Main-Flughafen der gesamte Luftverkehr in Unordnung. In Frankfurt konnten am Montagvormittag von neunzehn Flugzeugen der Deutschen Lufthansa siebzehn erst mit einer Verspätung von fünfzehn bis sechzig Minuten starten. Die Piloten waren zur Startbahn gerollt und warteten dort bis zu einer Stunde auf die Flugfreigabe seitens der Bundesanstalt für Flugsicherung. Das führte zu energischen Protesten von Fluggästen, denen in der Regel über Bordlautsprecher vom Flugkapitän mitgeteilt wurde, daß man auf die Startfreigabe warte. Um die Mittagszeit standen auf dem Rhein-Main-Flughafen bis zu zwanzig Flugzeuge mehrerer Fluggesellschaften startklar auf dem Flugfeld. Die Zustände wurden mit de-

nen auf dem John-F.-Kennedy-Flughafen in New York verglichen.

Besonders wurden Maschinen betroffen, die nach mehreren Stationen auf deutschen Flughäfen Kurs nach Übersee nahmen. Eine Maschine der Lufthansa von Frankfurt über Stuttgart und Köln nach New York verließ am Montag die Bundesrepublik mit einer Verspätung von zwei Stunden und vierzehn Minuten. Wegen der Verzögerungen in Frankfurt und Stuttgart mußte die Besatzung in Köln abgelöst werden, weil sie sonst bei ihrer Ankunft in New York die höchstzulässige Dienstzeit überschritten hätte. Die Passagiere mußten in Köln warten, bis mit einer Linienmaschine aus Frankfurt neue Piloten eingetroffen waren.

Für diese Vorfälle und Fragen nach dem Bummelstreik hatte die Bundesanstalt für Flugsicherung in Frankfurt nur die Antwort „Kein Kommentar!“ bereit. Das Bundesverkehrsministerium hat am Montagnachmittag die Bundesanstalt um einen Bericht gebeten. Aktionen der Flugsicherungslotsen, die

schon seit Jahren mit ihren Arbeitsbedingungen und ihrer sozialen Lage unzufrieden sind, waren vor Monaten bereits indirekt vom Verband Deutscher Flugleiter (VDF) angekündigt worden, der der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft angegliedert ist. Im August hieß es, das Personal könnte sich gezwungen sehen, die Sicherheitsabstände zu erhöhen, was ebenso wie in New York Verzögerungen zur Folge hätte (siehe F.A.Z. vom 13. August).

Der Vorsitzende des VDF, Wolfgang Kassebohm aus Hannover, erklärte am Montag, in den letzten Monaten habe seine Organisation sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch Bundestagsabgeordnete auf die Verdrossenheit der Flugleiter und Konsequenzen für die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs aufmerksam gemacht. Die Abgeordneten hätten eine Änderung der derzeitigen Situation als dringlich bezeichnet. Das Bundesverkehrsministerium habe jedoch in einer Stellungnahme eine Haltung eingenommen, „die

— schlicht gesagt — unverständlich ist“. Kassebohm sprach von einer sachlich unrichtigen und irreführenden Argumentation des Ministeriums. Außerdem habe die Bundesanstalt für Flugsicherung versucht, Mitarbeitern „den Mund zu stopfen“.

In der Nacht zum Montag verbreitete der Verband Deutscher Flugleiter ein Rundschreiben, in dem es unter anderem heißt: „Der Vorstand des VDF hat bisher Bestrebungen des Personals aufhalten können, den behördlichen Maßnahmen durch behördentypische Arbeitsweise zu begegnen. Das gegenwärtige Verhalten der Behörde entzieht diesen Bemühungen des Vorstandes die Basis.“ Es wird ferner von einer strikten Einhaltung aller dienstlichen Vorschriften gesprochen. Dies bezeichnete Kassebohm als „keine echte Aufforderung“ zum Bummelstreik. Der Verband bekundete am Montag „volles

Verständnis für die Verhaltensweise des Personals“.

Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Wittrock, erklärte, es müsse so schnell wie möglich wieder zu einer Normalisierung des Luftverkehrs kommen, denn der Streik der Flugsicherungslotsen könne und dürfe nicht wochen- oder monatelang weitergehen. Das Ministerium beschäftige sich seit Monaten mit den Forderungen des Verbandes Deutscher Flugleiter. Der Spielraum, den das Ministerium bei Verhandlungen habe, sei allerdings sehr eng, weil man an bestimmte gesetzliche Bestimmungen gebunden sei, was immer wieder vom Vorstand des VDF übersehen werde. Die Frage des Spielraums werde nun „erneut überprüft“. Offensichtlich hatte die Bundesregierung bisher nicht angenommen, daß es innerhalb weniger Stunden zu einem so ausgedehnten Bummelstreik des Flugsicherungspersonals kommen könnte.

→ Quelle: „Der Tagesspiegel“ 02-06-62

Zweitägiger Streik der Flugsicherung

Zivilverkehr Montag und Dienstag in der Bundesrepublik lahmgelegt
Alliierter und Berlin-Verkehr ausgenommen

H a m b u r g (UPI). Anfang kommender Woche droht in der ganzen Bundesrepublik der zivile Luftverkehr mit Ausnahme der Flugrouten von und nach Berlin und des militärischen Verkehrs zum Erliegen zu kommen, da sich das Flugsicherungspersonal in einer Urabstimmung für gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen ausgesprochen hat.

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sowie die Deutsche Angestelltengewerkschaft haben das Personal der Flugsicherung gestern aufgerufen, am Montag und Dienstag zu streiken.

Die Vorstände der beiden Gewerkschaften haben Bundesverkehrsminister Seeböhm von dem bevorstehenden Streik unterrichtet. Der Streik soll nach dem Beschluß der Gewerkschaften am Montag um 8 Uhr beginnen und bis Dienstag, 20 Uhr, dauern.

In der Urabstimmung hatten, wie die Gewerkschaften gestern mitteilten, mehr als 90 Prozent der betroffenen Angestellten in den Luftraumüberwachungsstellen nach Mitteilung der Gewerkschaften das letzte Angebot der Bundesregierung über die Neubewertung ihrer Tätigkeiten abgelehnt und sich damit zugleich bereit erklärt, an den Kampfmaßnahmen ihrer Gewerkschaften teilzunehmen. Damit droht erstmals der deutsche und der internationale Flugverkehr in der Bundesrepublik auf Grund eines deutschen Arbeitskampfes zum Erliegen zu kommen. Die Urabstimmung hatte am 28.

Mai stattgefunden. Die Gewerkschaften wiesen ausdrücklich darauf hin, daß in der Zeit des Ausstandes lediglich der Verkehr von und nach Berlin und der militärische Flugverkehr von der Flugsicherung abgewickelt werde.

Wie verlautet, hat die Gewerkschaft den militärischen Flugverkehr deshalb vom Streik ausgenommen, weil auch alliierte Militärflugzeuge unter der Leitung der deutschen Flugsicherung fliegen und die Alliierten den Streik deshalb unter Umständen zum Anlaß nehmen könnten, wegen Gefährdung ihrer militärischen Sicherheit die Vorbehaltsrechte der Pariser Verträge in Anspruch zu nehmen. Diese Vorbehaltsrechte gelten solange, bis die Bundesregierung ein Notstandsrecht in Kraft gesetzt hat, mit dem sie alle Verpflichtungen aus den Pariser Verträgen erfüllen kann.

Flugverkehr kam zum Erliegen

Nur der Berlin-Verkehr trotz des Streiks planmäßig
Gewerkschaften drohen mit „neuen Kampfmaßnahmen“

Frankfurt a. M. (AP/dpa/UPI). Der von den Gewerkschaften ausgerufenen 36stündige Streik der 2000 Angehörigen des Flugsicherungsdienstes hat am Montagmorgen den zivilen Luftverkehr über der Bundesrepublik praktisch zum Erliegen gebracht. Lediglich die Flugzeuge von und nach Berlin sowie Militärflugzeuge und Zivilmaschinen, die in militärischem Auftrag fliegen, wurden abgefertigt. Allein bei der Lufthansa fielen während des Streiks 650 Starts und Landungen auf deutschen Flughäfen aus.

Mehrere Fluggesellschaften beförderten ihre Passagiere per Auto oder Eisenbahn ins Ausland und boten ihnen von dort aus eine Möglichkeit zum Weiterflug. So herrschte unter anderem auf dem Flughafen von Luxemburg, der auch von der Lufthansa angefliegen wurde, Hochbetrieb. Die Swissair richtete Landverbindungen nach der Schweiz und die KLM einen Autobusdienst nach Amsterdam ein. Auf Grund von Umdispositionen in ihrem Flugplan hatte die Lufthansa in den frühen Morgenstunden noch einige Flüge abwickeln können.

Nach den ursprünglichen Ankündigungen der Gewerkschaften soll der Streik heute um 20 Uhr beendet werden. Inzwischen haben die Gewerkschaften jedoch die Möglichkeit einer Fortsetzung des Streiks oder eines späteren erneuten Streiks angedeutet.

So erklärte die DAG, sie bedaure, daß die Bundesregierung trotz des Streiks noch keine Reaktion gezeigt habe. Die DAG erwarte eine Äußerung der Bundesregierung darüber, ob sie bereit sei, die „verantwortungsvolle Tätigkeit in der Flugsicherung angemessen zu honorieren“. Die Gewerkschaft sei zu „neuen Kampfmaßnahmen“ entschlossen, falls bis zur Beendigung des „zunächst“ bis heute abend befristeten Streiks keine entsprechende Äußerung der Bundesregierung vorliege. Auch die Gewerkschaft ÖTV erklärte, sie werde zu einem unbefristeten Streik aufrufen, wenn die Bundesregierung nicht bis heute abend neue Verhandlungsvorschläge unterbreite.

Das Flugsicherungspersonal fordert eine bessere tarifliche Einstufung, da bei der gegenwärtigen Regelung die hohe Verantwortung dieser Angestellten nicht genügend gewürdigt werde.

➔ Quelle: „Der Tagesspiegel“ 05-06-62

keitsmerkmalen orientierte tarifliche Vergütung eine eher ablehnende Haltung. Das jedem Einzelnen mit einer Erklärungsfrist von zwei Wochen (!) unterbreitete mehrseitige Angebot auf „Übernahme in das Beamtenverhältnis (Anlagen:5)“ wurde darüber hinaus durch eindeutige Druckszenarien ergänzt:

- BFS: „Es ist nicht sicher, daß ... Angestellte nicht unbegrenzt heruntergestuft werden könnten.“
- BMV: „Die BFS wird angewiesen, die in Weiterbildung befindlichen A-Lotsen und Gehilfen zwar fertig auszubilden, den A-Lotsen jedoch die Prüfung zum Erwerb der Befähigung B oder C nicht abzunehmen. Die nicht in der Weiterbildung befindlichen ... werden von der Weiterbildung einstweilen zurückgestellt.“
- BMV: „Bei der Besetzung höherwertiger Stellen werden künftig nur noch Beamte berücksichtigt.“

Dass vor diesem Hintergrund sich bis Anfang 1963 über 60% des FS-Kontrolldienstes ihrer Ausbildung wegen genötigt sahen, dem Drängen des Arbeitgebers nachzugeben, ist verständlich, legte gleichzeitig aber den Kern für die zunehmende Unzufriedenheit, Unruhe sowie Spannungen zwischen beamteten und angestellten Mitarbeitern. Auch der VDF blieb davon nicht verschont, eine jahrelange Lähmung der Verbandsarbeit war die Folge. Erst die personelle Neuordnung an der Verbandsspitze (1966) machte den Weg frei für eine Reaktivierung der Arbeit des VDF in der Auseinandersetzung mit dem Arbeitgeber um soziale Verbesserungen.

Wie nach den Erfahrungen bei der „Verbeamtung“ nicht anders zu erwarten, stießen alle derartigen Bemühungen auf taube Ohren, brachten keine Annäherung der weit auseinanderliegenden Standpunkte, sodass aus Sicht des VDF der Gang in die Öffentlichkeit unumgänglich war. In einer gemeinsamen Pressekonferenz der Bundesgruppe Luft- und Raumfahrt der DAG und des VDF-Vorstands am 12.08.1968 in Frankfurt/M. wurde wegen des stetig steigenden Luftverkehrs sowie des Ausbleibens technischer und sozialer Verbesserun-

gen auf die umsichgreifende wachsende Unruhe und Verdrossenheit innerhalb des Betriebspersonals der BFS hingewiesen und die Möglichkeit von Verzögerungen im Luftverkehr nicht ausgeschlossen.

Am Montagvormittag des 28. Oktober 1968 wurde die Öffentlichkeit **erstmals** (s. Anlagen) damit konfrontiert, dass an den „neun Flughäfen der Bundesrepublik größere Verzögerungen im Luftverkehr auftraten“ und das Flugsicherungspersonal –

wie es die Pressemedien am Folgetag berichteten – in einen unbefristeten „Bummelstreik“ getreten sei, der tatsächlich ein „Dienst nach strenger Auslegung der Vorschriften“ war; unter dem Eindruck erfolgversprechender Gespräche der Gewerkschaften DAG/ÖTV mit dem BMV normalisierte sich der Luftverkehr wieder ab 07.11.. Entgegen den Erwartungen blieben die Gespräche jedoch ohne Ergebnisse, sodass der für 2 Tage unterbrochene „Dienst nach Vorschrift“ wieder aufgenommen und – mit einer zur störungsfreien Abwicklung des Festtagsverkehrs ausgesetzten Unterbrechung vom 11.12.1968 – 10.01.1969 – ab 09.11. fortgesetzt wurde. Das ursprünglich befristete Stillhalteabkommen ist angesichts des im Auftrag der Regierung vom damaligen Präsidenten des Bundesrechnungshofes (!) erstellten Berichtes („Hopf-Gutachten“), in dem umfangreiche Verbesserungen befürwortet wurden, weiterhin eingehalten worden. Nachdem die an das „Hopf-Gutachten“ geknüpften Erwartungen sich wegen des Widerstands der Regierung wiederum nicht erfüllten, kam es am 31.01.1969 zu einem erneuten (ein-tägigem) Bummelstreik – und so ging es in der „unendlichen Geschichte“ um die Deutsche Flugsicherung noch jahrelang weiter wie sie auch von Ihnen mit der Eskalation in den Auseinandersetzungen im Jahr 1973 beschrieben wird.

Die von mir im vorstehenden Schreiben geäußerte Kritik an Ihrem eingangs genannten Artikel „Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges“ richtet sich in erster Linie dagegen, dass er ausgerechnet in der von der GdF herausgegebenen **Fachzeitschrift** „der flugleiter“ abgedruckt ist und dabei ein wesentliches Kapitel der Geschichte des Verbandes Deutscher Flugleiter – schließlich Vorgängerorganisation der GdF (!) – einfach weglassen und ab 1971 mit falschen Angaben belegt wird.

Ihren Einlassungen sehe ich mit Interesse entgegen und verbleibe bis dahin mit nach wie vor kollegialen (Verbandsmitglied seit Juni 1958) Grüßen

W. Freick

Leserbrief zum Thema FIS-Zentralisierung

„Nichts gelernt!“

Nun hat die DFS also entschieden, die nächste Zentralisierung anzugehen. Diesmal hat es den FIS-Bereich erwischt.

Vor fast genau 20 Jahren begann die Misere mit der Trennung von TWR und APP. Nicht nur, dass es hinter vorgehaltener Hand recht laut heißt, der gewünschte (finanzielle) Effekt wäre ebensowenig eingetreten wie bei der Zusammenlegung der Kontrollzentralen, so sind auch die fachlichen Rückschritte unverkennbar.

Aus dem im zuletzt im „der flugleiter“ erneut abgedruckten Artikel „Stand-Alone-Tower Am praktischen Beispiel Köln/Bonn“ sind unverkennbar vielfältige operative Nachteile, besonders auch für die Kundschaft, herauszulesen. Gleiches oder Ähnliches können mit Sicherheit alle von der TWR/APP

Trennung betroffenen Kollegen bestätigen. Es ist schlichtweg unmöglich, dieselbe Arbeit abliefern zu können, wenn man den anderen Arbeitsbereich quasi nur vom Hörensagen kennt. Das soll keine Kritik an den heutigen Lotsen sein, schließlich lässt man ihnen keine Wahl.

Nun soll auch noch FIS zentralisiert werden. Die gute Nachricht ist, es soll niemand gegen seinen Willen versetzt werden. Da stellt sich die Frage, wie das gehen soll? Was geschieht mit dem Personal vor Ort, wo kommen die zusätzlichen FIS-Lotsen am neue Standort her? Und zudem noch in Langen, dem „beliebtesten“ aller DFS-Standorte...

Doch zum eigentlich Wichtigen, dem Operationellen: wie soll z.B. ein Berliner, der schon mehr oder weniger freudig dem Ruf nach Bremen gefolgt war, nun von Langen aus den VFR-Fliegern im Voralpenland Hilfestellung leisten? War es sicherlich bisher aufgrund der Luftraumgröße schon schwer genug, sich einigermaßen mit den landschaftlichen Gegebenheiten sowie meteorologischen Besonderheiten vertraut zu machen, so wird dies zukünftig unmöglich sein. Wohnt man vor Ort, so lernt man unausweichlich nach und nach die Umgegend kennen. Doch vielleicht lässt die DFS den Betroffenen eine „Betriebswoche“ an der Mecklenburgischen Seenplatte oder im Bayrischen Wald zukommen...

So ergibt sich als Resümee 20 Jahre nach der TWR/APP Trennung: DFS- nichts gelernt.

Wilfried Wörz, NL Karlsruhe

Weißmantel & Vogelsang
Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

<p>Liesel Weißmantel Fachwältin für Arbeitsrecht</p>	<p>Dirk Vogelsang Fachanwalt für Arbeitsrecht</p>
<p>Hans-Gerd Dannen Fachanwalt für Arbeitsrecht</p>	<p>Stephan Brozeit Fachanwalt für Arbeitsrecht</p>
<p>David Schäfer Fachanwalt für Arbeitsrecht</p>	<p>Antje Harsdorff Rechtsanwältin</p>
<p>Daniel Staack Fachanwalt für Arbeitsrecht</p>	<p>Inga Marie von Rönn Rechtsanwältin</p>
<p>Christoph Wicke Rechtsanwalt</p>	

<p>Kanzlei Bremen Langenstraße 68 28195 Bremen Tel.: 0421/96 099-0 Fax: 0421/96 099-11</p>	<p>Kanzlei Frankfurt Am Hauptbahnhof 8 60329 Frankfurt/Main Tel.: 069/24 00 66 66 Fax: 069/23 80 76 53</p>
---	---

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

AIRPORTS ✈ ✈

Der Neue ist zwanzig

Am 5. Oktober wurde in Stuttgart gefeiert. Denn genau 20 Jahre zuvor hatte der „neue“ Tower seinen Betrieb aufgenommen und Niederlassungsleiterin Uta Müller ließ es sich nicht nehmen, mit einem kleinen Fest daran zu erinnern. Zahlreiche Kolleginnen und Kollegen waren gekommen und allein die Zahl der grauen und etwas gelichteten Köpfe zeigte, dass mehr Ehemalige als Aktive ihrer Einladung gefolgt waren. Wobei darunter auch zahlreiche Ehemalige waren, die an diesem Tower gar nicht gearbeitet haben.

Der Neubau eines Towers war notwendig geworden, da die Flughafengesellschaft von 1992 bis 1996 die einzige Piste verlängern und nach Osten verschieben ließ. Das war dringend notwendig, denn durch die relativ kurze Piste und die Hindernissituation im Westen des Flughafens hatte der Schwaben-Airport jahrelang bei der Flughafenmängelliste der Vereinigung Cockpit die rote Laterne erhalten. Da jedoch das Vorfeld und der damalige Tower im äußersten Westen des Flughafens lagen (und sich das Vorfeld dort immer noch befindet), wurde nach einem besseren Standort für die Platzkontrolle gesucht. Er sollte „mittig“ und im Süden der Piste liegen, so dass die Controller bei der Kontrolle der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge nicht mehr gegen die Sonne

schauen mußten. Und da das Flughafengelände nicht gerade groß ausgefallen ist und beim Bau des neuen Towers auch die Hindernisfreiflächen für den CATII/III-Betrieb eingehalten werden mussten, wurde er außerhalb des Flughafengeländes errichtet. Was zumindest in Europa einmalig ist.

Der Tower ist übrigens der dritte in der Stuttgarter Flughafengeschichte. Der erste befand sich auf dem ehemaligen, inzwischen abgerissenen Abfertigungsgebäude, der zweite auf dem heute noch existenten OPS-Gebäude (da, wo sich heute das Aerodrome Beacon dreht). Überhaupt spielt die Zahl drei eine bestimmte Rolle bei der Stuttgarter Flughafen- und Flugsicherungsgeschichte. Denn der jetzige Standort des Schwaben-Airports, der übrigens erst vor kurzem auf den Namen des ehemaligen Stuttgarter Oberbürgermeisters Manfred Rommel getauft wurde, ist bereits der dritte. Der erste Stuttgarter Flughafen befand sich auf dem Cannstatter Wasen, der von 1908 bis 1928 genutzt wurde (Linienverkehr von 1911 bis 1925). Der zweite Standort lag in Böblingen-Hulb. Dort hatte das Militär von 1915 bis 1918 geübt; 1925 wurde er als neuer Flughafen ausgewählt und bis 1939 von zivilen Luftfahrzeugen angefliegen. Doch als in den dreißiger Jahren in Deutschland massiv aufgerüstet wurde, kam man

→ Der „neue“ Stuttgarter Tower ist seit 20 Jahren in Betrieb.
Photo: W. Fischbach



➔ Als Stuttgart Approach noch in Stuttgart war. Photo: W. Fischbach



zu der Einsicht, dass sich Zivil und Militär nicht so richtig vertragen und suchte nach einem neuen Standort für die zivile Fliegerei. Der wurde dann auf der südlich Stuttgarts gelegenen Filderhochfläche nahe der Ortschaft Echterdingen gefunden. Im September 1939 wurde der Betrieb aufgenommen. Aber da war inzwischen der Zweite Weltkrieg ausgebrochen, so dass es nicht lange dauerte, bis die Luftwaffe auch in Echterdingen ihre Zelte aufschlug.

Um bei der Zahl Drei zu bleiben. Die bereits erwähnte Verlängerung der Piste (auf 3345 Meter) war bereits die dritte. Zum ersten Mal war die Start- und Landebahn 1951 von 1 400 auf 1 800 Meter und von 1959 bis 1961 auf 2 550 Meter verlängert worden. Und um die Zahl drei nochmals zu bemühen – weltweit gibt es drei Tower, die außerhalb des Flughafengeländes liegen. Die beiden anderen befinden sich auf der thailändischen Insel Phuket und in der neuseeländischen Hauptstadt Wellington.

Natürlich war der neue Tower mit der modernsten Technik ausgerüstet. So erhielten wir, was wir uns immer gewünscht hatten, ein ASDE. Auf der anderen Seite waren wir zunächst einmal etwas enttäuscht, weil unser Tower nicht mit einem „richtigen“, sondern mit einem „PC-Radarsystem“ ausgerüstet worden war. Das nannte sich TracView und war anfangs mit einigen Fehlern behaftet. Nun ja, inzwischen war die

deutsche Flugsicherung von der BFS zur DFS mutiert. Und die ist bekanntlich ja privatrechtlich organisiert und da muss nun einmal etwas mehr aufs Geld geschaut werden. So wurden die Tower (nicht nur der in Stuttgart) nicht mit der leistungsstärksten Version ausgestattet. Das führte dann, salopp gesagt, dazu, dass die DFS für ihre Platzkontrollstellen einen zCV beschafft hatte, der nun mit einigem finanziellen Aufwand auf den Standard eines Porsches oder Mercedes aufgerüstet werden musste. Da hätte man ja gleich einen Porsche kaufen können...

Und es gab noch eine Enttäuschung. Denn mit dem Umzug vom alten zum neuen Tower, wurde die Anflugkontrolle zunächst nach Frankfurt und später nach Langen verlegt. Das war, abgesehen von der besonderen Köln/Düsseldorfer-Situation, eine Zäsur in der deutschen Flugsicherungsgeschichte. So waren wir mit der Inbetriebnahme des neuen Towers auf der einen Seite glücklich über unseren neuen Arbeitsplatz und auf der anderen enttäuscht. Nicht nur, weil nach unserer Meinung die Platz- und die Anflugkontrolle einfach zusammen gehören, sondern weil wir uns als Tower- und Approachcontroller verstanden und uns damit auch die Hälfte unserer „Controlleridentifikation“ genommen wurde.

Doch dies ist Schnee von gestern. Vielmehr war dieses Fest eine gute Gelegenheit, sich mit aktiven Controllern und Technikern zu treffen, sich mit ihnen an alte Zeiten zu erinnern und gemeinsam zu feiern. Und so bleibt, der Niederlassungsleitung und den beiden Kolleginnen, die dieses Fest organisiert haben, zu danken. Well done!

WeFis

✈ ✈ AIRPORTS

Die Längsten der Langen

Als zu Beginn dieses Jahres die österreichische Fluggesellschaft Fly Niki ankündigte, ab dem 1. April Linienflüge zwischen Bratislava und Wien aufnehmen zu wollen, erhob sich – was nicht anders zu erwarten war – in einschlägigen Kreisen das übliche Geschrei. Daraufhin wurde gefragt, welches denn nun die kürzesten Linienflüge wären (siehe auch „der flugleiter“ Nr. 01/2015, S. 16: „Der kürzeste Linienflug?“). Der kürzeste Flug, so stellte sich heraus, dauert gerade mal zwei Minuten (bei günstigen Windverhältnissen nur eine) und verbindet mit einer BN-2 „Islander“ die Inseln Westray und Papa Westray. Dass Fly Niki die angekündigte Verbindung dann doch nicht aufgenommen hat, steht auf einem anderen Blatt.

Nun beabsichtigt „Emirates“ ab Februar 2016 eine Verbindung zwischen Dubai und Panama City einzurichten. Und dies wird dann wohl weltweit der längste Langstreckenflug werden. 17 Stunden und 35 Minuten wird die B777-200LR benötigen, um vom Persischen Golf bis nach Panama zu fliegen. Und in diesem Zusammenhang stellt sich natürlich die Frage, welches zur Zeit die bisher längsten Langstreckenflüge sind und von welcher Gesellschaft sie von wo nach wo durchgeführt werden. Nonstop, wohlbemerkt.

Bis 2013 konnte sich Singapore Airlines mit ihren Nonstopflügen von Singapur nach Los Angeles und nach New York – Newark das Etikett der längsten Flüge ans Revers heften, die

✈ *Der längste Langstreckenflug wird zurzeit noch mit einem A380 von Sydney nach Dallas durchgeführt.*
Photo: Airbus Industrie



Top 10 der längsten Nonstop-Flüge aus Europa und dem asiatisch-pazifischen Raum					
Rang	Abflug aus	Airline	Route	Distanz	Flugzeit in Stunden
1	Hong Kong (China)	Cathay Pacific	Hong Kong (HKG) - New York (JFK)	12.980 km	15:50
2	Australien	Qantas	Sydney (SYD) - Dallas (DFW)	13.804 km	15:35
3	Frankreich	Air France	Paris (CDG) - Santiago (SCL)	11.680 km	14:40
4	Deutschland	Lufthansa	Frankfurt (FRA) - Buenos Aires (EZE)	11.510 km	14:00
5	Italien	Alitalia	Rom (FCO) - Buenos Aires (EZE)	11.160 km	13:55
6	Großbritannien	British Airways	London (LHR) - Buenos Aires (EZE)	11.140 km	13:45
7	Spanien	Iberia	Madrid (MAD) - Santiago (SCL)	10.720 km	13:30
8	Singapur	Singapore Airlines	Singapur (SIN) - London (LHR)	10.880 km	13:25
9	Russland	Aeroflot	Moskau (SVO) - Los Angeles (LAX)	9.760 km	12:20
10	Schweiz	Swiss Airlines	Zürich (ZRH) - Singapur (SIN)	10.310 km	12:10

→ Quelle: KAYAK

damals mit A340-500 durchgeführt wurden. Dabei wurden zwischen der südostasiatischen Metropole und New York, je nach Strecke, bis zu 16 600 km zurückgelegt, die Flugzeit auf dem Hinflug betrug etwa 18 Stunden. Aber diese Flüge sind Geschichte. Sie wurden im Oktober bzw. im November 2013 aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Neuesten Meldungen zufolge beabsichtigt Singapore Airlines jedoch, ab 2018 die USA von Singapur aus wieder nonstop anzufliegen. Mit dem neuen A350-900ULR. Wobei ULR für „Ultra Long Range“ steht.

Nun hat sich die Reisesuchmaschine KAYAK (www.KAYAK.com) die Mühe gemacht, die „Top Ten“ der Langstrecken herauszufinden und sie in einer Tabelle aufzulisten. Nach dieser Liste wird der längste Langstreckenflug zurzeit von der australischen Qantas zwischen Sydney und Dallas mit einem A380 durchgeführt. Die Entfernung zwischen den beiden Städten beträgt 13 804 km, die Flugzeit wird mit 15 Stunden und 35 Minuten angegeben. Etwas länger dauert der Nonstopflug mit Cathay Pacific von Hongkong nach New York –

John F. Kennedy, der zweimal täglich mit B777 durchgeführt wird. Die Flugzeit wird für den einen Flug (CX/CPA830) mit 15 Stunden und 46 Minuten und für den anderen (CX/CPA840) mit 16 Stunden angegeben. Allerdings legen diese beiden Flüge mit 12 980 km eine etwas kürzere Strecke zurück als der Qantas A380 von Sydney nach Dallas.

Bei den längsten Langstreckenflügen, die an einem europäischen Flughafen starten, hat Air France die Nase vorn. Der längste Flug führt mit einer B777-200LR von Paris – Charles de Gaulle nach Santiago de Chile und dauert 14 Stunden und 40 Minuten. Die Entfernung zwischen den beiden Städten bzw. Flughäfen beträgt 11 680 km. Auf dem zweiten Platz landet die Lufthansa mit der Verbindung von Frankfurt nach Buenos Aires (LH/DLH510). Die B747-830 benötigt für die 11 510 km etwa 14 Stunden. Den letzten Platz der „Top Ten“ belegt die Swiss, deren A340-300 die 10 310 km lange Strecke von Zürich nach Singapur in 12 Stunden und 15 Minuten zurücklegt. Aber diesen zehnten Platz werden die Eidgenossen im Februar nächsten Jahres wohl verlieren, wenn sich Emirates mit ihrem Nonstopflug von Dubai nach Panama City an die Spitze setzen wird. Den Scheichs wird dies wohl gefallen.

WeFis

✈ ✈ AIRLINES



Air New Zealand B737 – Ende der Dienstzeit

Dass eine einheitliche Flugzeugflotte preisgünstiger zu betreiben ist als ein „Gemischtwarenladen“, ist leicht einzusehen. Weshalb Niedrigpreisgesellschaften auf ein Muster setzen. Entweder auf die B737 oder auf die A320-Familie. „Klassische“ Airlines gehen nicht ganz soweit. Aber sie machen, wie zum Beispiel Austrian Airlines (AUA), einen Schritt in diese Richtung. Indem AUA, sieht man von der Regionalflotte (ex Tyrolean) ab, die Kurz- und Mittelstrecken mit Produkten aus dem Hause Airbus und die Langstrecken mit jenen aus dem Hause Boeing betreibt.

Auch Air New Zealand hat sich entschlossen, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen. Bereits im Juni 2014 entschied das Management, 13 A320neo und einen A320ceo zur Modernisierung ihrer Kurz- und Mittelstreckenflotte zu beschaffen. Wobei die Bestellung sowohl A320neo und A321neo umfasst (der genaue Mix wird noch festgelegt). Konsequenterweise bedeutet dies das Ende der B737 bei Air New Zealand. Der

letzte planmäßige Flug wurde am 6. September mit der B737-319 ZK-NGI (c/n 25608) mit der Flugnummer NZ/ANZ 557 von Auckland nach Christchurch durchgeführt. That was it, so far.

Doch Air New Zealand wäre nicht Air New Zealand, wenn sie die Geschichte der B737 ganz einfach abgeschlossen und das Flugzeug – bestenfalls mit der obligatorischen, von der Flughafenfeuerwehr durchgeführten Wasserdusche – ganz schnöde aufs Altenteil geschoben hätte. Dass die Airline ein besonderes Verständnis von ihrer Rolle als nationale Fluggesellschaft hat, zeigte sich schon bei anderen Gelegenheiten. Zum Beispiel, als sie im Jahr 2003 eine ihrer B747-419 (ZK-NBV) anlässlich der Verfilmung von „Lord of the Rings“ mit einer besonderen Bemalung versah und diese der Öffentlichkeit nicht nur auf der ihrer „Homebase“ Auckland präsentierte, sondern diesen Jumbo auf eine „Low-Level“-Tour über die beiden Inseln schickte. Um das fliegende Kunstwerk

→ Der erste A320 wurde bei Air New Zealand bereits 2003 in Dienst gestellt. Photo: Airbus





✈ Mit der B737-319 ZK-NGI wurde der letzte Linienflug durchgeführt. Photo: W. Fischbach

der Bevölkerung Neuseelands zu zeigen (der Verfasser dieser Zeilen konnte die B747 in niedriger Höhe über der Stadt Napier fotografisch erlegen).

Deshalb wurde ZK-NGI auch nicht einfach irgendwo abgestellt, sondern die B737 verabschiedete sich mit einer „Farewell“-Tour auf diversen Flughäfen, so dass die Bevölkerung zum letzten Mal eine B737 von außen und von innen besichtigen konnte. So war der Zweistrahler am 8. September in Invercargill, am 9. September in Dunedin, am 16. September in Napier und am 17. September in Tauranga zu sehen. Für Firmenangehörige, deren Familien und Freunde wurden Rundflüge durchgeführt, die am 12. und 13. September in Christchurch, am 15. September in Wellington und am 19. und 20. September in Auckland abgehoben hatten. Ohne Zweifel eine besondere Art, sich von einem Flugzeugmuster zu verabschieden.

Das hatte sich die B737 auch verdient. Denn Air New Zealand hatte das Flugzeugmuster insgesamt 47 Jahre lang betrieben. Die erste Maschine, eine B737-219 (ZK-NAC / c/n 19929) wurde bereits am 29. August 1968 nach Neuseeland geliefert. Allerdings damals an die Inlandsfluggesellschaft National Airways Corporation (NAC), die 1978 von Air New Zealand übernommen wurde. Air New Zealand bzw. NAC war damals die erste Fluggesellschaft, die außerhalb den USA und Europas die B737 einsetzte. Insgesamt 51 Exemplare der B737 haben im Dienst von Air New Zealand gestanden, 28 der Version B737-200 und 23 der Version B737-300. Nun ist die B737 für die neuseeländische Gesellschaft Geschichte. Ihre Aufgaben werden nun von der A320-Familie übernommen. Ganz neu ist der A320 allerdings nicht für die „Kiwis“. Die erste Maschine wurde bereits 2003 in Dienst gestellt; heute betreibt Air New Zealand 28 Exemplare davon.

WeFis

✈ ✈ AIRLINES



DLR-Beitrag zur „grünen Luftfahrt“



von
Werner
Fischbach

Die Luftfahrtindustrie hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Sie möchte bis zum Jahr 2050 – im Vergleich zu den Werten von 2005 – die von den Flugzeugen emittierten Schadstoffe um 50 Prozent senken. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich mehrere Wege an. Neben der Entwicklung von noch sparsameren Triebwerken, die Verwendung von alternativen oder Biotreibstoffen ist dies der Einsatz von Elektromotoren bzw. Hybridantrieben.

Die Industrie muss sich gehörig anstrengen, um ihr selbstgestecktes Ziel zu erreichen. Dabei ist es jedoch nicht so, dass es nicht entsprechende Forschungsarbeiten und Initiativen gibt. Und die großen Flugzeughersteller stehen bei der ganzen Angelegenheit nicht abseits, sondern haben die ersten Schritte schon lange getan. Besonders bemüht sich die „aireg“ (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.), den Einsatz von alternativen, erneuerbaren Treibstoffen voranzutreiben. So hat, um ein Beispiel zu nennen, die

Technische Universität München (TUM) in Zusammenarbeit mit der Airbus Group auf dem Campus in Ottobrunn ein Technikum für die Algenzucht eingerichtet, mit welchem – so die Pressemeldung der Technischen Universität – „effiziente Verfahren zur Produktion von Biokerosin und chemischen Wertstoffen aus Algen erforscht werden sollen.“ Algen gelten als ein wichtiger Rohstoff zur Herstellung von Biokerosin, ohne den immer wieder erwähnten Konflikt zwischen „Teller und Tank“ hervorzurufen.

So sehr die Einrichtung dieses Technikums auch zu begrüßen ist, so hat der Einsatz von Biokerosin mit dem sinkenden Erdölpreis einen sehr starken Gegner. Niedrige Kerosinpreise ermuntern nicht unbedingt dazu, viel Geld in die Erforschung alternativer Treibstoffe zu stecken. Schließlich müssen Luftfahrtunternehmen Geld verdienen und ihre Aktionäre glücklich machen. Dazu ist der Einsatz von (relativ) billigem Kerosin am besten geeignet. Was nicht bedeutet, dass sich führende Fluggesellschaften wie zum Beispiel die Lufthansa nicht bei der Erprobung von alternativen Treibstoffen betei-



➔ Mit deinem Scheck über 180 000 EUR sorgte der Flughafen Stuttgart für die Anschubfinanzierung. V.l.n.r.: Dr. Kallo, Flughafengeschäftsführer Fundel, Landesverkehrsminister Hermann und DLR-Vertreterin Dr. Kovar. Photo: W. Fischbach

gen würden. Das tun sie schon. Allerdings sei die Frage erlaubt, ob sie das auch mit der erforderlichen Energie tun, um die hehren Ziele des Jahres 2050 zu erreichen. Zudem ist Erdöl eine endliche Ressource. Weshalb die Zeit des billigen Kerosins irgendwann einmal vorbei sein wird und die Preise wieder steigen werden.

Alternative Elektroantrieb

Dass sich Flugzeuge auch mit einem elektrischen Antrieb durch die Luft bewegen können, ist hinlänglich bekannt. Die dafür erforderliche Energie beziehen ihre Motoren entweder aus Batterien oder Akkus wie zum Beispiel der E-Fan von Airbus, der mit Lithium Polymer Akkus angetrieben wird. Oder sie vertrauen auf die Kraft der Sonne wie beispielsweise das Solar Impulse 2 – Flugzeug, das mit 17 000 Sonnenkollektoren ausgerüstet ist und im März zur Weltumrundung in Abu Dhabi gestartet ist. Allerdings ist das Solarflugzeug nun auf Hawaii gestrandet; der Flug kann erst im nächsten Jahr fortgeführt werden.

Eine andere Möglichkeit, ein Flugzeug (oder auch ein bodengebundenen Fahrzeug) mit elektrischer Energie zu betreiben, ist die Brennstoffzelle. Mit diesem Begriff wird, so kann man bei Wikipedia nachlesen, eine galvanische Zelle bezeichnet, „welche die chemische Reaktionsenergie eines kontinuierlich zugeführten Brennstoffs und eines Oxidationsmittels in elektrische Energie wandelt. Im Sprachgebrauch steht Brennstoffzelle meist für die Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzelle“. Und dies ist der Weg, den das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) oder, um genauer zu sein, das in Stuttgart ansässige Institut für Technische Thermodynamik des DLR einschlagen möchte, um die „Dekarbonisierung“ des Luftverkehrs in Angriff zu nehmen.

Dass emissionsloses Fliegen mit Hilfe des Brennstoffzellenantriebs funktioniert, hat nicht nur das DLR unter Beweis gestellt. Bereits 2006 hatte das vom Institut für Flugzeugbau der Universität Stuttgart mit dem theoretischen Entwurf eines Brennstoffzellenflugzeugs, das auf den Namen Hydrogenius getauft wurde, den Berblinger Preis der Stadt Ulm gewonnen (aus dem Hydrogenius wurde dann der E-Genius entwickelt). Im Februar 2008 testete Boeing einen Motorsegler, der mit einer Brennstoffzelle angetrieben wurde. Auf der Basis des von der Firma Lange Aviation hergestellten Motorseglers Antares 20E entwickelte das DLR das Brennstoffzellenflugzeug Antares DLR-H2. Am 7. Juli 2009 führte es in Hamburg-Fuhlsbüttel seinen Erstflug durch.

Doch diese Fluggeräte sind für den kommerziellen Luftverkehr allein aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit und ih-

rer eingeschränkten bzw. gar nicht vorhandenen Passagierkapazität nicht geeignet. Deshalb wollten sich die Wissenschaftler mit der Entwicklung des Antares DLR-H2 nicht zufrieden geben. Sie hatten Größeres vor. Anlässlich der Messe „World of Energy Solutions“ in Stuttgart stellten sie am 12. Oktober ihr neuestes Projekt vor.

Das Brennstoffzellenflugzeug HY4

Auf den ersten Blick erinnert die HY4 an die Heinkel He 111Z der ehemaligen Luftwaffe, bei welcher zwei Rümpfe des He 111-Bombers mit einem Tragflächenmittelstück verbunden und mit einem zusätzlichen Motor versehen wurden. Die He 111Z wurde verwendet, um Lastensegler vom Typ Me 321 „Gigant“ in die Luft zu bringen und sie zu ihrem Einsatzort zu transportieren. Zugegeben, die HY4 ist nicht ganz so groß wie das Heinkelprodukt. Aber wie dieses verfügt sie über zwei Rümpfe, die auf der Höhe der Tragflächen miteinander verbunden sind und zwischen denen ein Motor angebracht ist. Die beiden Rümpfe können jeweils zwei Personen aufnehmen, so dass das Flugzeug neben dem Piloten noch drei Passagiere transportieren kann. Allerdings bezieht der Propeller der HY4 im Gegensatz zum Antares DLR-H2 seine Energie nicht ausschließlich von einer Brennstoffzelle. Die HY4 ist vielmehr ein Hybridflugzeug, das zum Start und für den Steigflug seine Energie sowohl von der Brennstoffzelle als auch von einer leistungsstarken Batterie bezieht; beim Reiseflug kommt dann lediglich die Brennstoffzelle zum Einsatz. Brennstoffzelle und Batterie leisten zusammen 90 kW, wobei für den Reiseflug 26 kW ausreichen. Die maximale Startmasse der HY4 beträgt 1 500 kg. Das Flugzeug weist eine Spannweite von 21,36 Meter auf und ist 7,4 Meter lang. Die Reichweite liegt zwischen 750 und 1 500 km.

Allerdings weist das Flugzeug ein paar Nachteile auf. Nach der Geschwindigkeit befragt, gab Professor Dr. Josef Kallo vom Institut für Technische Thermodynamik und Koordinator Elektrisches Fliegen diese mit 145 – 200 km/h an, also etwas zwischen 80 und 110 Knoten. Das ist nicht gerade besonders schnell und für den eiligen Geschäftsmann oder Manager viel zu wenig. Wenn die HY4 auch wirtschaftlich ein Erfolg werden soll, dann müssen die Wissenschaftler des DLR noch etwas drauflegen. Auch die Reiseflughöhe ist nicht gerade berauschend. Sie soll zu Beginn der Erprobung etwa 10 000 Fuß (FL100) betragen und später auf FL250 gesteigert werden. Angesichts der geringen Geschwindigkeit werden die Centercontroller nicht besonders begeistert sein, in FL200 oder etwas höher einen „Tretroller“ wie die HY4 unter ihre Fittiche nehmen zu müssen. Allerdings wird es etwas dauern, bis die HY4 nach Instrumentenregeln operieren wird. Die ersten Erprobungen werden im Sichtflug durchgeführt werden.

Doch diese Nachteile sollen nicht besonders thematisiert werden. Denn mit der HY4 soll zunächst einmal bewiesen werden, dass sich Brennstoffzellenantriebe nicht nur für Leichtflugzeuge wie Motorsegler eignen, sondern dass sie

✈ ✈ AIRLINES



AIRLINES

auch im kommerziellen Luftverkehr bestehen können. Folgt man Dr. Kallo, so soll der Einsatz im Geschäftsreiseverkehr nur der Anfang sein. Er kann sich vorstellen, auch Regionalflugzeuge mit einer Kapazität von 40 bis 50 Passagieren mit einem Brennstoffzellen-Batterie-Antrieb zum Einsatz zu bringen. Dann müssen sie den Passagieren jedoch mindestens den Komfort und die Geschwindigkeit einer Beech Kingair oder einer ATR-42 bzw. Dash-8 bieten.

Die Entwicklung des elektrischen Fliegens hat, wenn man so möchte, gerade erst begonnen. Dazu hat sich das DLR mit einigen Partnern zusammengetan – mit dem Weltmarktführer auf dem Gebiet der Brennstoffzellentechnologie HYDROG(E)NICS, dem Flugzeugbauer Pipistrel, der Universität Ulm und dem Flughafen Stuttgart. Um das Projekt des elektrischen und emissionsfreien Fliegens voranzubringen, wurde als „Ausgründung“ des DLR die Firma H2Fly ins Leben gerufen. Als Geschäftsführer der Firma fungiert der Koordinator für Elektrisches Fliegen, Dr. Josef Kallo.

Nachdem das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) die Vorarbeiten zum

HY4 gesponsert hat, sorgte der Flughafen Stuttgart mit einem Scheck über 180 000 EUR für eine erste Anschubfinanzierung. Die Scheckübergabe erfolgte am 21. September, an der natürlich auch der baden-württembergische Verkehrsminister von den Grünen teilnahm. Doch diese 180 000 EUR dürften nicht ausreichen, um das Projekt erfolgreich durchzuführen. Weitere Geldquellen müssen also gefunden werden. Glaubt man Dr. Kallo, so wurden bereits einige erschlossen; allerdings wollte er bei der Vorstellung am 12. Oktober noch keine Namen nennen.

Das Flugzeug selbst ist bereits fertiggestellt und eigentlich muss nur noch der Antrieb eingebaut werden. Der Erstflug der HY4 ist für den Sommer 2016 am Flughafen Stuttgart geplant.

➔ „Artist's Impression“ der HY4 über dem Flughafen von Stuttgart. Photo: DLR





Kalender

Bereits letztes Jahr stellte Robert Schönherr der Redaktion „der flugleiter“ einige Exemplare seiner Kalender-Kollektion zu Verfügung und wiederholt in diesem Jahr sein Angebot. Erneut sind es beeindruckende Bilder aus dem Cockpit einer Boeing 747 die unter einem besonderen Betrachtungswinkel stehen. Der diesmal in Schwarz-Weiß gehaltene Druck ist eine Augenweide für Flugzeugfans der Boeing 747.

Die Redaktion „der flugleiter“ verlost erneut die zur Verfügung gestellten Exemplare. Bitte Schreiben Sie eine **Mail bis zum 30.12.2015 an redaktion@gdf.de** mit dem **Stichwort „Kalender B747“** und mit etwas Glück wird ihnen der Kalender Anfang des Jahres zugesandt.



ROBERT SCHÖNHERR PHOTOGRAPHY



Wem das Los kein Glück bereiten sollte, kann den Kalender unter **www.robertschonherr.com** auch bestellen.

Die Redaktion bedankt sich bei Herrn Schönherr für die Bereitstellung.



REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 1/2016
22. Januar 2016

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur)
Thomas Williges (Spotter, Airlines,
Int. Affairs), Harry Helbig (Airlines,
Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner
(Ehemalige), Roland Glöckner
(Berlin), Thorsten Wehe, Andreas
Schmelzer (Technik), Markus Maske
(Internet), Bernd Bockstahler
(redaktionelle Beratung),
Michael Kassebohm (facebook)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Matthias Maas, Jan Janocha,
Oliver Wessollek, Joachim Nolte,
Jörg Biermann, Roman Schütz,
Alexander Schwassmann,
Jonathan Boetig, Andreas Schmelzer,
Thorsten Wehe, Thomas Williges,
Werner Fischbach, Harry Helbig,
Emmi Ennepner, Michael Stappen,
Frank Schuchardt, Tis Meyer,
Werner Schrieber, Klaus Berchtold

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

Cover: Tis Meyer (Formation Swiss)
U3: Weihnachtsgrüße (Air Berlin)
U4: Dubai – A380/Jetmen (Emirates)

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

Druck:
ColorDruck Solutions GmbH
Gutenbergstraße 4
69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



Gewerkschaft der Flugsicherung



Der Vorstand, die Pressemannschaft und das Redaktionsteam
wünschen allen Lesern des „flugleiter“ ein **friedliches, glückliches
Weihnachtsfest** und ein **gesundes und erfolgreiches Jahr 2016.**

