

# der flugleiter



**Bericht**  
Bundesdelegierten-  
konferenz 2013 Darmstadt

**Interview**  
Volker Dick –  
President ATCEUC

**In Memoriam**  
Kai Tak – Hongkong

**Boeing 737/200**  
wieder im Einsatz



# EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD



Die **Bundesfachbereichskonferenz FSBD 2014** der GdF e. V.  
findet in **Stuttgart** statt:

**„Hotel Le Meridien“**

**vom 28. März 2014 / Beginn 11:00 Uhr  
bis 30. März 2014 / Ende ca. 16:00 Uhr**

## **Vorläufige Tagesordnung:**

- P1:** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz
- P2:** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P3:** Genehmigung der Tagesordnung
- P4:** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P5:** Festlegung der Beschlussfähigkeit
- P6:** Berufung Wahlausschuss
- P7:** Bericht des Vorstandes
- P8:** Entlastung des Vorstandes
- P9:** Vorstandswahlen – Schatzmeister – Vorstand Internationales
- P10:** Bildung der Arbeitsgruppen A, B, C und D
- P11 – P14:** Berichte der Arbeitsgruppen und Beschlussfassung
- P15:** Verschiedenes
- P16:** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung

# INHALT



**12**  
10. Bundesdelegiertenkonferenz 2013



**42**  
IFATCA Regional Meeting –  
Neues aus Europa



**51**  
Mit Eskorte durch die Alpen



**64**  
Fliegertreffen „Tannkosh“ 2013

- 04 | **Editorial**
- 06 | **Aus der Geschäftsstelle** GdF – Termine
  - Bericht aus dem Vorstand**
- 07 | Informationstag der GdF in der Unternehmenszentrale der DFS
- 09 | Umstellung auf SEPA
  - Bundesdelegiertenkonferenz**
- 12 | 10. Bundesdelegiertenkonferenz 2013: Ein Tag – volles Programm
- 15 | Interview: Fragen an den Vorstand „Schatzmeister(in)“
- 16 | Interview: Fragen an den Vorstand „Presse und Kommunikation“
- 17 | **ATCEUC** Interview: Fragen an ATCEUC – President Volker Dick
  - FSBD**
- 18 | Außerordentliche FSBD-Tagung
- 19 | Interview: Fragen an den Fachbereichsvorstand des FSBD
- 21 | FSBD-Info
  - Technik**
- 24 | Bericht Technik
- 26 | Update FSTD internationale Angelegenheiten
- 30 | **Tarifkommission** Bericht aus der DFS-Tarifkommission
  - Presse + PR**
- 34 | Rückblick 2013
  - DFS aktuell**
- 36 | Steile Anflüge für weniger Lärm – DLR gibt Ergebnisse bekannt
- 37 | DFS weist auf Luftraumverstöße hin
- 38 | Farbe, Licht, Arbeitsplatz
- 40 | Am Ohr des Rechners: Lotsenunterstützung durch Spracherkennung
  - ATC International**
- 41 | Skyguide führt mit elektronischer Koordination nächsten Evolutionsschritt in der Schweizer Flugsicherung ein
- 41 | Warnsystem für Mode-S Abfragecode – Konflikte
- 46 | In Memoriam Kai Tak
- 50 | Ronald Reagans langer Schatten
- 51 | Mit Eskorte durch die Alpen
- 52 | FLY-OUT F4
- 42 | **IFATCA** IFATCA Regional Meeting – Neues aus Europa
- 44 | **Joe's Corner** Halt, Stopp, Retour! FMG behält die Vorfeldkontrolle
- 45 | **Spendenaufruf**
  - Safety**
- 53 | Runway blocked! Oder?
- 57 | UPS – B744F – UAE final report
- 60 | „Go-ahead“ – Undetected Simultaneous Transmissions
  - Luftfahrt allgemein**
- 64 | Fliegertreffen „Tannkosh“ 2013
- 66 | **Flying Joe** Cpt. Blunt: Unseriös
- 67 | **Ehemalige**
- 69 | **Mailbox**
- 70 | **Bücher**
  - Vereinigung Cockpit**
- 71 | Abstimmung über Flugdienstzeiten im Europäischen Parlament am 09.10.
- 73 | **Airplanes**
- 75 | **Himmliches Dubios Kurios**
- 77 | **Airlines**
- 81 | **Dubios Kurios** Der Starfighter auf dem Dach und ein Alphajet im Hinterhof



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

Auch die letzte Ausgabe in diesem ereignisreichen Jahr 2013 ist wieder gefüllt mit außerordentlich interessanten Berichten aus den vielfältigsten Bereichen der Flugsicherungswelt, dem umfangreichen Tätigkeitsfeld der GdF sowie dem kompletten Luftfahrtbereich.

Als erstes freue ich mich über ein neues Mitglied im Bundesvorstand der GdF. Jan Janocha wurde auf unserer diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz im September zum neuen Bundesvorstand für Presse und Kommunikation gewählt. Ein Interview mit dem Kollegen finden sie in dieser Ausgabe an anderer Stelle, jedoch möchten meine Vorstandskollegen und ich es nicht versäumen, ihm für dieses, manchmal sicherlich sehr zeitintensive Amt, alles Gute und viel Erfolg zu wünschen. Möge er immer die „richtigen Worte“ zur „richtigen Zeit“ finden.

Ebenso neu im Bundesvorstand ist Joachim Nolte. Er wurde im September auf einer außerordentlichen Fachbereichskonferenz zum neuen Leiter des Fachbereiches FSBD gewählt. Auch ihm alles Gute in der neuen Aufgabe und viel Erfolg.

Auf nationaler Ebene finden sich in dieser Ausgabe einige Artikel, die durchaus ihre Beachtung verdient haben. Zum Beispiel die Informationen aus den Fachbereichen und aus der Tarifkommission oder der Bericht vom Aktionstag der GdF in der Unternehmenszentrale der DFS.

Nicht mit akuter Sorge, jedoch mit gesunder Wachsamkeit werden sowohl von uns, als auch von anderen kleineren sowie Spartengewerkschaften die derzeit laufenden Koalitionsverhandlungen zwischen CDU/CSU und SPD beobachtet. Es ist zu vermuten, dass die allseits bekannten Lobbyisten, vor allem auf Arbeitgeberseite aber als auch vereinzelt

Funktionäre einiger Großgewerkschaften, versuchen werden, in diesen Vertrag „Tarifeinheit“ als Ziel der neu begonnenen Legislaturperiode hinein zu verhandeln.

Ich erinnere gerne an ein Zitat des Bundesarbeitsministers aus dem Jahre 2008. In der damaligen großen Koalition wurde dieses Amt von Olaf Scholz (SPD) ausgeübt. Dieser sagte damals: „Die Koalitionsfreiheit ist für jedermann gewährleistet, also auch für einzelne gewerkschaftlich organisierte Personengruppen oder Spartengewerkschaften. Von der Tarifautonomie machen sie durch entsprechende koalitionsmäßige Betätigung Gebrauch.“

Fünf Jahre später jedoch tritt vor allem die SPD für das Prinzip der Tarifeinheit ein und eben jener o.g. Olaf Scholz wirbt nun verstärkt für die große Koalition, da (Zitat O. Scholz) **„...dadurch gute Chancen bestünden den Grundsatz der Tarifeinheit (Ein Betrieb – ein Tarifvertrag) gesetzlich zu verankern.“**

Hier gilt es stets auf dem Laufenden zu bleiben und gegebenenfalls nötige Allianzen und gemeinsame Aktionen mit ebenfalls Betroffenen zeitnah zu vereinbaren.

International ist im Moment das wohl größte zu bearbeitende Feld auf dem Gebiet der europäischen Regulierung zu finden und zu fürchten.

Nicht nur die europäischen Flugsicherungsgewerkschaften, unter dem Dachverband ATCEUC, sondern verstärkt auch die Flugsicherungsanbieter verschiedenster europäischer Staaten, versuchen den EU-Verkehrskommissar Siim Kallas und die ihm zuarbeitenden EU-Vertreter und deren Berater von der Undurchführbarkeit der momentan vorliegenden Regulierungsziele für die Jahre 2015 – 2019 (RP2) zu überzeugen.

EDITORIAL



Kurz vor dem für den 10. Oktober geplanten europaweiten Actionday, welcher erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr an diesem Tage gehabt hätte, gab es überraschenderweise Gesprächsangebote von höchster Stelle.

Die Hoffnung in diesen Gesprächen die vorhandenen Missstände in den Regulierungsvorgaben ausmerzen oder wenigstens abmildern zu können, erwiesen sich jedoch als Trugschluss.

**Es kam sogar soweit, dass die Kommission die ihr bisher vorgeschlagenen Ziele noch verschärfte.**

Ein für alle, die sich in diesen Gesprächen um Verständnis und Einsicht bemüht haben, unbegreiflicher Vorgang. Das gilt nicht nur für die Vertreter der Arbeitnehmer sondern auch für die der Flugsicherungsanbieter. Letztendlich muss man davon ausgehen, dass die Gesprächsangebote nur den einen Zweck hatten, den geplanten Actionday erst einmal auszusetzen und alle Beteiligten über kurz oder lang vor vollendete Tatsachen zu stellen. Ein aus unserer Sicht ungeheuerlicher Vorgang, mit welcher **Ignoranz und Kurzsichtigkeit** die Entscheidungsträger in Brüssel ihre Spielchen mit Dingen treiben, von denen sie augenscheinlich keine Ahnung haben. Sollte sich nicht innerhalb kürzester Zeit daran etwas ändern, bleibt ATCEUC nur die Möglichkeit über einen neuen europaweiten Actionday auf diese Missstände hinzuweisen. Diese Planungen sind inzwischen als Alternative weit fortgeschritten. Kurzfristiges und schnelles handeln wird dann, wenn es doch nötig wird, stattfinden.

Danach jedoch zur Tagesordnung über zu gehen, wäre erneuter Irrglaube. Diese Regulierungsziele würden oder werden über die Flugsicherungsanbieter auf dem Rücken aller dort tätigen Angestellten finanziert und umgesetzt werden.

Die Folgen wären in allen betroffenen Ländern ständige nationale Tarifkonflikte, über Jahre hinweg, mit nicht absehbaren Auswirkungen und Maßnahmen, welche sich eigentlich keine der beteiligten Parteien, und schon gar nicht die Airlines wünschen können. Noch hoffen wir auf ein Einlenken und dass die Entscheidungsträger sich von der Undurchführbarkeit ihrer Ziele fachlich und nicht emotional überzeugen lassen. Allein mir fehlt der Glaube.

Lassen sie mich zum Schluss trotz allem noch ein paar Worte des Dankes sagen, an alle, die sich in diesem Jahr wieder mit vollem Einsatz in der GdF engagiert haben. Ohne die vielen Kollegen und deren Bereitschaft auch in der Freizeit sich zu engagieren, wäre die GdF längst nicht so erfolgreich, wie sie sich auch im fast abgelaufenen Jahr präsentiert hat. Vielen Dank hierfür!

Ich wünsche allen Mitgliedern, Kollegen sowie allen Lesern dieser Zeilen eine wunderschöne und besinnliche Weihnachtszeit, sowie einen Guten Start in ein hoffentlich ebenfalls erfolgreiches Jahr 2014. Mit Sicherheit wird es nicht minder spannend werden als das vergangene Jahr.

Es grüßt sie herzlichst

Matthias Maas  
Bundesvorsitzender

# GdF – Termine

## Dezember 2013

03./04.12.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
03./04.12.	Arbeitsgruppe BAG FDB/FIS	Frankfurt
05.12.	Berufungsverhandlung (9,5 Mio-Klage)	Frankfurt, LAG Hessen
12./13.12.	FSBD – Vorstandssitzung	wird noch festgelegt
12./13.12.	Tarifkommissionssitzung	Erding
17.12.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
18.12.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt

## Januar 2014

09.01.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
14.01.	Redaktionssitzung „der flugleiter“	Frankfurt
22.01.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
23.01.	Gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt
28.01.	FSTD – Vorstandssitzung	Langen

## Februar 2014

09.02.	Obleute – Meeting FSBD	wird noch festgelegt
24.02.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
25.02.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*





## Informationstag der GdF in der Unternehmenszentrale der DFS

**Am 25. September war es soweit. Die Gewerkschaft der Flugsicherung durfte sich in der Unternehmenszentrale der Deutschen Flugsicherung in Langen einem breiten Publikum vorstellen und über ihre Aufgaben und Tätigkeiten informieren.**



von  
Matthias  
Maas

Dieses erforderte natürlich einen nicht unerheblichen Arbeitsaufwand im Vorgriff auf diese Veranstaltung:

Es wurden spezielle Flyer, abgestimmt auf die Bereiche Unternehmenszentrale sowie Akademie entworfen, verfeinert und in Druck gegeben.

1200 zusätzliche Exemplare unserer Gewerkschaftszeitung „der flugleiter“ wurden gedruckt, ebenso ein persönliches Anschreiben von mir als Bundesvorsitzenden, um auf die Notwendigkeit einer Mitgliedschaft in der GdF aufmerksam zu machen.

Und „last but not least“ wurde der gewerkschaftseigene Messestand verpackt und mit dem umfangreichen Informationsmaterial von der Geschäftsstelle in Frankfurt nach Langen gebracht.

Dort begann am frühen Morgen schon vor 7 Uhr der Aufbau im Foyer der Unternehmenszentrale, sodass um 07:30 Uhr alles vorbereitet war.

Wir konnten an diesem Tag etwa 800 Informationsbroschüren an bislang nicht organisierte Mitarbeiter der DFS überreichen, haben viele interessante Gespräche mit den Kollegen führen können und uns mit vielen natürlich sowohl mit dem „Für“ und „Wider“ einer Mitgliedschaft in der Gewerkschaft auseinandergesetzt.

Das Ganze wurde unterstützt durch einige direkt auf dieses Thema bezogene Berichte im flugleiter.

Parallel dazu haben 2 Kollegen der Akademie ca. 150 Informationsbroschüren an der Akademie verteilt, so dass auch dort unsere Informationen und vor allem unsere Befürchtungen (5-Punkte-Plan u.ä.) bezüglich dessen, was in den nächsten kommenden Monaten vor allem auf die Mitarbeiter im administrativen Bereich zukommen kann, ausreichend vorhanden waren.

Die restlichen 250 Broschüren gingen in den darauffolgenden Tagen über die Obleute in die einzelnen Niederlassungen, sodass man durchaus über eine flächendeckende Verteilung und Information sprechen kann. →

Ziel war es natürlich, neue Mitglieder für die GdF zu gewinnen. Dies vor allem im administrativen Bereich, um hier mit einer Mindestanzahl von 200 Mitgliedern einen eigenen Fachbereich „Admin gründen zu können, welcher sich speziell um die Probleme und Sorgen dieser Mitarbeiter kümmern könnte und auch in sämtliche Kommissionen bis hin zum Bundesvorstand seine Beauftragten entsenden könnte.

**Dieses Ziel, so muss man es in aller Deutlichkeit sagen, ist nicht erreicht worden.**

Zwar gab es an diesem Informationstag schon um 08:34 Uhr die erste ausgefüllte Beitrittserklärung, jedoch war der gesamte Erfolg der Aktion eher als gering einzustufen und die Neueintritte reichen (noch) immer nicht aus, um diesen neuen und damit dritten Fachbereich in der GdF zu gründen.

**Sehr schade.**

**Die Ursachen mögen vielfältig sein:**

Kein Interesse an der Gewerkschaft, den Ernst der Lage noch nicht erkannt, zu hoher Mitgliedsbeitrag (1% des Bruttoeinkommens sind deutschlandweit üblich), vielleicht ist auch der „Leidensdruck“ noch zu gering und jeder fühlt sich an seinem Arbeitsplatz sicher und unersetzbar.

Ganz klar muss man sagen, dass die Aufgabe der Gewerkschaft schon satzungsgemäß die Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder ist.

Natürlich partizipieren auch Nichtmitglieder von der Gewerkschaftsarbeit, vor allem in den Vergütungstarifkunden und die waren in den letzten 10 Jahren überproportional zu anderen Gewerkschaften in Deutschland.

Aber es sei an dieser Stelle auch nochmal erwähnt, dass der Rationalisierungsschutztarifvertrag Mitte letzten Jahres ohne Nachwirkung auslief. Ein spätes Jammern wird keinem helfen,

und es kommen äußerst schwierige Zeiten auf die DFS zu, verursacht vor allem durch die anstehenden Probleme welche Single European Sky (SES2+) sowie die Regulierungsperiode 2 (RP2) für die Jahre 2014-2019 mit sich bringen werden.

Auch unpopuläre Entscheidungen (wenn auch vielleicht nicht gewollt) der Geschäftsführung werden und können da nicht ausbleiben.

Vielleicht bewegen diese Zeilen den ein oder anderen nochmals dazu über eine Mitgliedschaft oder gar eine aktive Teilnahme an der Gewerkschaftsarbeit nachzudenken. Der operative als auch der technische Bereich sind durch ihre Fachbereiche und einen äußerst hohen Mitgliedsgrad gut aufgestellt und bereit, sich den kommenden Herausforderungen zu stellen.

Zum Schluss möchte ich mich noch bei einigen persönlich für die Gestaltung und Durchführung des Aktionstages bedanken, hoffe niemanden zu vergessen und wenn doch, so bitte ich schon mal vorab um Entschuldigung.

Zuerst ein Dank an die Verantwortlichen der DFS in der Unternehmenszentrale und der Akademie für die Genehmigung und die Unterstützung, diesen Tag dort gestalten zu dürfen. Desweiteren waren mir bei der Vorbereitung und Durchführung eine große Hilfe: Dr. Gabriele Dederke, Axel Dannenberg, Tamara Conrad, Michael Hnida, Daniela Franke, Hagen Schlütter, Werner Gerstner, Martin Krauß, Martin Sailer sowie die Obleute des FSBD, welche die Verteilung vor Ort in den Niederlassungen übernahmen.

Ihnen allen mein herzlichster Dank für ihr Engagement. Für mich persönlich kann ich nur sagen, dass ich weiterhin versuchen werde Kollegen zu überzeugen und den Wunsch auf Gründung eines dritten Fachbereiches nicht aufgeben werde.



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

**[www.lizenzverlust.de](http://www.lizenzverlust.de)**

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



# Umstellung auf SEPA

Viele GdF-Mitglieder haben sicherlich schon Schreiben bzgl. ihres Lastschrifteinzugsverfahrens für regelmässige Zahlungen wie Miete, Kreditraten, Versicherungsbeiträge usw. erhalten. Anlass ist jeweils die Umstellung des bisher national geregelten Zahlungsverkehrs auf die grenzüberschreitend einheitlichen Richtlinien der 33 Staaten umfassenden Single Euro Payments Area (SEPA). Hier ist man der Harmonisierung des europäischen Luftraums durch Single European Sky, kurz SES, deutlich voraus.

Alle Unternehmen und Vereine, also auch die GdF e. V., müssen bis spätestens **01. Februar 2014** ihren gesamten Zahlungsverkehr inkl. Beitragseinzug umstellen. Dabei werden die vorliegenden Lastschrifteinzugsermächtigungen in ein sogenanntes SEPA-Basislastschriftmandat umgewandelt.

Die GdF ist nach dem Subsidiaritätsprinzip organisiert. Ihre Fachbereiche sind selbstständig für den Beitragseinzug zuständig und leiten davon satzungsgemäss 60% an den Bundesvorstand weiter. Der Beitragseinzug erfolgt stets rückwirkend zum Monatsende über die Postbank. Je nachdem, wann wir die Daten dorthin schicken, kann die Abbuchung vom Konto des Mitglieds auch erst am Anfang des Folgemonats erfolgen. Spätestens der Februarbeitrag wird Ende Februar 2014 nach SEPA erfolgen. Weit über 90% unserer Mitglieder richten ihre Beiträge mittels Lastschrifteinzugsverfahren. Mit SEPA werden die Kundenrechte weiter gestärkt (siehe Verbraucherschutzmassnahmen am Ende des Beitrags). Angesichts dessen würden wir uns freuen, wenn sich auch die letzten Skeptiker zu einer Einzugsermächtigung, pardon, zu einem Basislastschriftmandat durchringen könnten.

Der automatisierte bilaterale Zahlungsverkehr basiert auf einem besonderem Vertrauensverhältnis zwischen den Beteiligten. Für die GdF möchten daher Michael Hnida (FSTD) und ich alle interessierten Mitglieder an dieser Stelle etwas ausführlicher über die SEPA-Umstellungen informieren. Spätestens ab Februar 2016 können auch alle Privatpersonen ihren Zahlungsverkehr nur noch nach SEPA abwickeln.

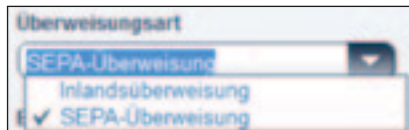
## GdF-Mitglieder die per Lastschrift zahlen:

- **brauchen nichts zu unternehmen!**
- die mit der Beitrittserklärung erteilte Lastschrifteinzugsermächtigung bleibt aufgrund entsprechender AGB-Änderungen in der Kunde-Bank-Beziehung weiterhin gültig.
- Die Umstellung wird von den Mitgliederverwaltungen der GdF-Fachbereiche FSTD und FSBD vorgenommen. Dafür ist in unserer Geschäftsstelle noch ein Softwareupdate notwendig. In der dann SEPA-fähigen Version werden Kontonummern mittels einer allgemein gültigen Formel in die International Bank Account Number (IBAN) umgerechnet. Der Business Identifier Code (BIC) der jeweiligen Bank nebst ihrem Filialnetz drückt in Buchstaben aus, wofür heute die Bankleitzahl steht. Dafür sind entsprechende Tabellen hinterlegt. Spätestens der Februarbeitrag 2014 wird auf dem Kontoauszug anhand des ge-

änderten Textes beim Verwendungszweck unschwer als SEPA-Lastschrift erkennbar sein.

## Mitglieder die per Dauerauftrag oder Einzelüberweisung zahlen:

- haben (anders als die GdF) als Privatpersonen noch eine Übergangsfrist bis **01. Feb. 2016**,
- sollten ihre Überweisungen aber dennoch zeitnah auf das SEPA-Format umstellen,
- bei **online-banking** wird i. d. R. eine Wahlmöglichkeit zwischen der Inlandsüberweisung mit vertrauter Kontonummer und Bankleitzahl oder SEPA mit neuer IBAN und BIC angeboten.



- für handschriftliche Überweisungen gibt es in den Bankfilialen das Formblatt SEPA-Überweisung/Zahlschein.
- GdF-Bankverbindung für Beiträge

Beitragszahlungen an die Postbank für den GdF-Fachbereich	
FS-Betriebsdienste FSBD	FS-Technische Dienste FSTD
IBAN: DE68440100460759427468	IBAN: DE5944010046759426466
BIC: <b>PBNKDEFFXXX</b>	
Text Verwendungszweck: GdF-Beitrag (Monat, Quartal, Halbjahr oder Jahr) und Mitgl.-Nr.	

Der jeweilige Fachbereich sollte den Mitgliedern bekannt sein. Die 5-stelligen Mitglieds-Nr. FSBD beginnen immer mit 1, FSTD mit 2.

## Aufwandsersatzungen durch GdF

Für die Erstattung von z. B. Reise- oder Sachkosten benötigen wir ab **01. Feb. 2014** die SEPA-Bankverbindung. GdF-Mitglieder die solche Abrechnungen einreichen, sollten sich daher mit den Daten ihrer SEPA-Bankverbindung vertraut machen. Die Angaben sind i. d. R. bereits auf dem Girokontoauszug ersichtlich. Die GdF-Formulare werden entsprechend geändert. Sofern sie vor Ort ausliegen, werden wir die Obleute informieren, verbunden mit der Bitte sie auszutauschen. →



**Neue Legitimationen für Lastschriftinzug**

Die einzelnen Posten der Kontoauszüge werden künftig, sofern es sich um Abbuchungen handelt, mit wesentlich mehr Text versehen sein. Die dortige Angabe der **Gläubiger-ID** zusammen mit der **Mandatsreferenznummer** ermöglicht dem GdF-Mitglied (oder dem Kunden eines Unternehmens) eine eindeutige Identifizierung desjenigen, der sein Konto belastet. Dadurch lässt sich jederzeit überprüfen, ob man dem Abbuchenden ein Mandat für diese Kontobelastung erteilt hat.

**1.) Gläubiger-ID**

Wer Beträge von fremden Konten per Basislastschriftmandat einziehen möchte, muss sich eindeutig bei seiner Hausbank mittels einer 18-stelligen Gläubiger-Identifikationsnummer dafür identifizieren und legitimieren. In Deutschland ist die Bearbeitung der Anträge bei der Bundesbank zentralisiert. Von dort wurde der GdF e.V. für ihren gesamten Zahlungsverkehr die unten stehende Gläubiger-ID zugeteilt. Dabei sind die für alle Antragsteller standardisierten „ZZZ“ an den Stellen 5 bis 7 lediglich eine Vorbelegung. Sie können beibehalten oder abweichend frei belegt werden, z. B. mit GdF.



**2.) Mandatsreferenznummer**

Ein Zahlungsempfänger (GdF) benötigt ein vom Zahler (beitragspflichtiges GdF-Mitglied) unterzeichnetes Mandat, welches ihn ermächtigt, von seinem Konto per Lastschrift abzubuchen. Durch entsprechende Anpassungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) in der Kunde/Bank-Beziehung dürfen wir die in der Vergangenheit von unseren Mitgliedern i. d. R. per Beitrittserklärung erteilten Einzugsermächtigungen als Mandat für eine SEPA-Basislastschrift weiter verwenden. Solche Schreiben von Banken mit Verweis auf ihre geänderten AGBs haben die meisten Bundesbürger in der jüngeren Vergangenheit sicherlich schon in ihren Briefkästen gefunden. Gäbe es diese Regelung nicht, hätten sämtliche 600.000 deutschen Vereine von ihren Mitgliedern und alle 3,6 Mio. Unternehmen hierzulande von ihren Kunden erneut eine schriftliche Einwilligung einholen müssen.

In der GdF haben wir jedem am Lastschriftverfahren teilnehmenden Mitglied eine individuelle Mandatsreferenz zugeteilt, die der fünfstelligen Mitgliedsnummer entspricht, Beispiel Jörg Biermann: 10713

- Ein erteiltes Mandat gilt grundsätzlich unbefristet, es sei denn,
- der Zahler widerruft
  - es wird 36 Monate seit dem letzten Einzug nicht genutzt (3 Jahre kein GdF-Beitrag ☺)

**Allgemeine Informationen zu SEPA**

**Warum das alles?**

Grenzüberschreitender Zahlungsverkehr ist langsam, teuer, ineffizient und durch nationale Gesetzgebungen zersplittert. Europa wächst zusammen, durch einheitliche Standards innerhalb des 33 Staaten umfassenden SEPA-Gebietes werden Auslandsüberweisungen zu Inlandsüberweisungen.

**2-gleisiger Fahrplan für Unternehmen und Privatpersonen**

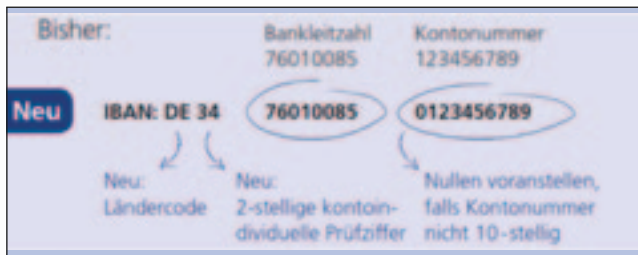
	Unternehmen		Verbraucher	
	Inländische SEPA-Zahlungen	grenzüberschreitende SEPA-Zahlungen in der EU*	Inländische SEPA-Zahlungen	grenzüberschreitende SEPA-Zahlungen in der EU
bis Feb. 2014	Angabe IBAN und BIC	Angabe IBAN und BIC	Angabe IBAN und BIC	Angabe IBAN und BIC
bis Feb. 2015	Angabe IBAN	Angabe IBAN und BIC	Angabe IBAN oder Kontonummer und Bankleitzahl**	Angabe IBAN und BIC
ab Feb. 2015	Angabe IBAN	Angabe IBAN	Angabe IBAN	Angabe IBAN

**IBAN**

International Bank Account Number.

- So etwas wie die neue Kontonummer
- Max. 34-stellig, in Deutschland immer 22 Stellen.
- Wer seine bisherige Bankverbindung kennt, muss sich dennoch wenig Neues merken

- Die Chance sich zu verschreiben steigt rapide,
- durch die Prüfziffer würden aber falsche Eingaben erkannt und der Vorgang abgebrochen.



**BIC**

Business Identifier Code, international standardisierter Code zur weltweit eindeutigen Identifikation von Geschäftsstellen im Zahlungsverkehr. Eine andere Bezeichnung für BIC ist SWIFT-Code (Society für Worldwide Interbank Financial Telecommunication)

- Ersetzt die heutige Bankleitzahl
- 8- oder 11-stellig, z. B. Postbank einheitlich, egal welche Filiale: PBNKDEFF
- Sofern 11-stellige BIC gefordert ist und die Bank auf eine Filialbezeichnung verzichtet, am Ende immer mit X auffüllen.
- Ab Feb. 2016 soll für alle die BIC-Angabe überflüssig werden



**SEPA-Überweisung**

- IBAN und BIC zur Identifizierung von Zahler und Empfänger
- Währung nur in Euro, keine Betragsbegrenzung
- Überweisungsdauer von Antragannahme bis Gutschrift: 1 sog. TARGET-Tag
  - o TARGET-TAG = Bankarbeitstage Montag bis Freitag außer Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, 25. oder 26. Dezember.
- Textfeld Verwendungszweck stark gekürzt, von bisher 378 auf dann 140 Zeichen, weil beim Lastschriftverfahren hier jetzt unter anderem Platz zur Übermittlung notwendiger Standarddaten wie z. B. Gläubiger-ID und Mandatsreferenznr. reserviert ist.



**Zusätzliche Verbraucherschutzmaßnahmen**

- Verbraucher kann sein Konto für Lastschriften sperren lassen
  - o Globalsperre für alle Lastschriften
  - o Nur bzgl. Betrag/Zahlungsperiode
  - o Hinsichtlich Zahlungsempfänger (black-/whitelist)
    - Wir hoffen sehr, dass die GdF bei euch stets auf der Whitelist geführt wird. Falls uns im Einzelfall wirklich mal ein Eingabefehler unterläuft – nobody is perfect – z. B. Zahlendreher oder zu hoher Abbuchungsbetrag, weil bei der Zahlungsperiode das Häkchen in der Zeile verrutscht ist, bitte zunächst die Geschäftsstelle oder direkt den Schatzmeister kontaktieren. Rückerstattung erfolgt zügig. Die GdF ist kein Buchclub, sondern ein Berufsverband von Kollegen für Kollegen!
- Bei unterschriebenem Mandat: Lastschrift Rückgabe bis zu 8 Wochen nach dem Belastungstag, ohne Angabe von Gründen
- Ohne unterschriebenem Mandat: Fristverlängerung auf bis zu 13 Monate

**Weitere Informationsquellen**

[www.bundesbank.de](http://www.bundesbank.de)  
[www.sepadeutschland.de](http://www.sepadeutschland.de)  
**über die Hausbank**



## 10. Bundesdelegiertenkonferenz 2013 Ein Tag – volles Programm

Erstmalig begrüßte Matthias Maas als GdF-Vorsitzender die Bundesdelegierten zur ordentlichen und jährlichen Konferenz im mittlerweile fast heimatlichen Maritim-Tagungshotel in Darmstadt.

War die Tagesordnung anfangs eher „normal“ und ganz ohne größere Highlights, so wurde diese jedoch mit Annäherung an den Konferenztermin von der Aktualität eingeholt. Die Ursache hierfür war im ATCEUC-Aktionstag wie auch im überraschenden Rücktritt des bisherigen Vorstandsmitgliedes, Marcus Garske, zu finden. Kurzfristig wurde die Tagesordnung umgestrickt bzw. ergänzt und eine weitere Auskunftsperson (Volker Dick, President ATCEUC) eingeladen.

Ein ganz besonderer Dank ging an die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle, die erneut für die Organisation und Durchführung dieser Veranstaltung verantwortlich zeichnen.



### Bericht des/der Vorsitzenden

Aufgrund der letztjährigen Infoveranstaltung in Berlin und der folgenden außerordentlichen „BunDel-Konferenz“ in Darmstadt, war das letzte Geschäftsjahr zwischen den Vorsitzenden Michael Schäfer und Matthias Maas geteilt.

Während Michael Schäfer seine Tätigkeiten zur Situation im europäischen Umfeld widerspiegelte und hier vor allem auf die Einrichtung des gemeinsamen Luftraumes FABEC einging, nahm der aktuelle Vorsitzende, Matthias Maas, bezug auf seine ersten fünf Monate als Vorsitzender. In erster Linie kam dabei die Kontaktaufnahme zu den verschiedensten Organisationen und Einrichtungen der Luftfahrtbranche zur Sprache.

### Bericht des Geschäftsführers

Kurz und knapp fiel das Statement des Geschäftsführers der GdF aus. Er dankte nochmals den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle für ihre Tätigkeiten im Sinne der GdF und schilderte einige interessante Begebenheiten aus den zahlreichen Anfragen und Erlebnissen der Geschäftsstelle.

### Bericht Tarif/Recht

Auch dieses Vorstandsamt war im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgeteilt. Petra Reineke und Dirk Wendland teilten sich das übermächtige Aufgabengebiet, in dem sie eine Arbeitsaufgliederung absprachen. Das Arbeitsfeld des letzten Jahres umfasst im Bereich Dispatch/Lufthansa mögliche Tarifverhandlungen, die zwischenzeitlich mit dem Lufthansa-Sanierungsprogramm „Score“ vereint werden müssen. Dabei gilt es besonders zu beachten, dass die Arbeitsplatzsicherung einen vorrangigen Stellenwert erhalten hat.

Von Frust und Unsicherheit ist die Stimmung bei den Mitarbeitern der Fraport überlagert. Die Geschäftsführung der Fraport AG hat durch zweifelhafte Einschnitte gegenüber ihren Mitgliedern ein besonderes Arbeitsklima geschaffen, von denen die Mitarbeiter mittlerweile zerfressen sind. Die Arbeitsaufgaben wurden teilweise ausgelagert oder neu ausgeschrieben und mögliche Tätigkeitsbereiche einseitig verändert. Die GdF hat die unverhältnismäßigen Schritte der Fraport nur kommentiert. Überlegungen, wie man gegenüber der „Fraport AG“ auftritt, werden mit den betroffenen Mitarbeitern erörtert.

Die Situation bei einigen Regionalflughäfen lässt dagegen hoffen! Die Tarifvereinbarungen mit den Flughäfen Zweibrücken und Kassel wurden unterschrieben – einige andere Tarifverträge laufen zum Jahresende aus und werden von Seiten der GdF weiterverhandelt.

Für den Bereich der DFS ist die Kennenlernphase beendet, das tägliche Tarifgeschäft hat wieder Einzug gehalten. Es gilt jedoch festzustellen, dass die Zusammenarbeit mit der DFS auf eine andere Stufe gestellt wurde und gemeinsame Gespräche sehr konstruktiv verlaufen.



### Bericht Presse u. Kommunikation

Der Vorsitzende, Matthias Maas, erklärte dem Plenum die Hintergründe des überraschenden Rücktritts von Marcus Garske. Für den Bereich Presse wurde gerade wieder unter fachmännischer Hilfe ein Medienseminar vereinbart und insbesondere wegen des weiteren ATCEUC-Geschehens werden die zu erwartenden zahlreichen Anfragen für die Presseabteilung der GdF erneut eine Herausforderung darstellen.

### Bericht FSBD

Der neue Vorsitzende, Nick Nolte, damals gerade seit einem Tag in Amt und Würden, berichtete in einem kurzen Statement über seinen Arbeitsplan der kommenden Monate und Jahre. Als Aufgaben nannte er – nach den europäischen Strukturmaßnahmen – die Ausstattung möglicher Not-Tower und die Ausgestaltung zukünftiger ATC-Systeme in Zusammenarbeit mit der DLR.

### Bericht FSTD

Der Vorsitzende, Dirk Wendland, berichtete über das abgelaufene Geschäftsjahr des FSTD, das durch eine langfristige Krankheit des Vorsitzenden gekennzeichnet war. Besonderes Lob galt daher seinen Stellvertretern, die stets erreichbar waren und trotz ihres vollen Aufgabenbereiches die Zusatzaufgaben des Vorsitzenden übernommen haben. Dirk Wendland stellte jedoch fest, dass gerade in letzter Zeit ein Umdenken innerhalb der DFS stattfindet und die GdF wieder vermehrt zu Gesprächen eingeladen wird.

Ganz aktuell wird das Gremium darüber in Kenntnis gesetzt, dass in Montreal/Kanada die ICAO gerade über das Lizenzverfahren für Flugsicherungstechniker/Ingenieure – gemäß Annex 1 – verhandelt und hoffentlich festsetzten wird.

### Bericht Schatzmeister

Erneut ein Kassenbericht mit Auszeichnung. Gaby Dederke erklärte den Jahresabschluß und stellte erneut fest, dass trotz der steigenden Kosten die Habenseite weiter angestiegen ist. Diese positive Entwicklung gilt es weiter zu führen, und die Mitglieder werden gebeten, ihre Reisekosten zeitnah über die Geschäftsstelle einzureichen.

Nach all den Berichten wurden die einzelnen Kommissionen – Kontroll- und Beschwerdeausschuss, Vermögensverwaltung und Revisionskommission – aufgerufen, die jedoch alleamt ohne wesentliche Wortmeldungen blieben.

### Ehrungen

Nachdem schon in der vergangenen Ausgabe über die Ehrenmitgliedschaft von Wolfgang Kasebohm berichtet wurde, sollte nun auf der ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz endlich die entsprechende Urkunde an ihn überreicht werden. Leider musste diesmal das Ehrenmitglied krankheitsbedingt absagen. Für ihn nahm daraufhin sein Sohn Michael die entsprechende Urkunde entgegen. Der Vorstand, das Gremium und auch die Redaktion wünscht Wolfgang Kasebohm auf diesem Weg eine baldige Genesung.

### Bundesvorstandswahlen

Nach der Entlastung des Vorstandes wurde der Tagesordnungspunkt „Vorstandswahlen“ aufgerufen. Zur Wahl standen neben dem Amt des Schatzmeisters auch das Amt für Presse und Kommunikation.

Die Wahl zur Schatzmeisterin wurde, nachdem Dr. Gabriele Dederke ihre Bereitschaft zu Wiederwahl abgegeben hatte, zur reinen Formsache. Mit Applaus und einer hundertprozentigen Zustimmung wurde Gabriele Dederke in ihrem Amt bestätigt.

Eine Neuwahl hingegen wurde für Presse und Kommunikation notwendig. Einziger Bewerber für dieses Amt war Jan Janocha, Fluglotse aus Bremen. Nach einer kurzen Bewerbungsrede wurde über die Neubesetzung abgestimmt. Jan Janocha erhielt ebenfalls eine überragende Mehrheit und wird sich nun schrittweise in die Vorstandsarbeit einarbeiten. →



→ Übergabe der Ehrenmitgliedsurkunde an M. Kasebohm für seinen Vater Wolfgang Kasebohm der leider krankheitsbedingt verhindert war.



Im letzten Wahlgang wurden dann noch die Stellvertreter des Bundesvorsitzenden von der Gemeinschaft gewählt. Der Bundesvorsitzende, Matthias Maas, wird zukünftig durch die Fachbereichsvorsitzenden, Joachim Nolte, Dirk Wendland sowie durch den Bundesgeschäftsführer Axel Dannenberg vertreten.

#### ATCEUC – Action Day

Wie national und auch international bekannt, beabsichtigte die Air Traffic Controllers European Unions Coordination (ATCEUC) einen europaweiten „Action Day“ gegen die Zielsetzung der EU-Kommission und Regulierungsmaßnahmen gegen SES2+ und RP2. Eigens zur Unterrichtung des Gremiums reiste Volker Dick, ATCEUC-Präsident, in Darmstadt an, um die Versammlung über die Hintergründe der geplanten Regulierungsmaßnahmen zu unterrichten. Zusammen mit Michael Schäfer zeichnete Volker Dick die unterschiedlichen europäischen Bedingungen der verschiedenen Mitgliedsstaaten auf. Nach einer rechtlichen Bewertung einer möglichen Teilnahme

der GdF an dem Action-Day, wurde ein Unterstützungsauftrag der Versammlung an den Vorstand abgegeben. Wie bekannt wurden die geplanten Aktionen buchstäblich in letzter Minute verschoben, weil sich die entsprechenden Verantwortlichen der EU plötzlich doch gesprächsbereit zeigten. Sollten die Verhandlungen negativ und ohne zufriedenstellendes Ergebnis enden, werden die verschobenen Aktionen wieder in Kraft gesetzt werden.

#### Wo gehen wir hin

Eindrucksvoll zeichnete das Aufsichtsratsmitglied der GdF bei der DFS, Dirk Wendland, den Delegierten die wirtschaftliche Lage der DFS auf und erläuterte das Zahlenspiel zwischen Einnahmeverlust und den dort geplanten, zukünftigen Regulierungsmaßnahmen. Vielen Delegierten war zwar bekannt, dass durch den Verkehrsrückgang auch die Einnahmen der DFS zurückgegangen sind, aber in welchem Zusammenhang die EU-Regulierungsmaßnahmen zukünftig auf das DFS-Budget Einfluss haben, ist den Delegierten bislang verborgen geblieben. Die Delegierten bedankten sich bei Dirk Wendland mit Applaus für den sehr informativen Vortrag.

Zum Schluß der eintägigen Veranstaltung wurde die Durchführung gestrafft und dadurch, dass die avisierten Satzungsänderungen vertagt wurden und nochmals intern überarbeitet werden, war ein pünktliches Ende möglich.

Wer an weiteren Einzelheiten zu dieser Bundesdelegiertenkonferenz interessiert ist, sollte sich mit einem seiner Delegierten verabreden oder einen Blick in das umfangreiche Protokoll werfen.

## „Es gibt nichts Unmögliches“

Hier ein Auszug aus unseren Dienstleistungen:

- Haushaltsauflösungen, Umzüge
- Besorgungs-, Bank- und Postfachfahrten
  - Transporte aller Art
- Kurierfahrten, Dokumentenfahrten
  - Direktfahrten, Terminfahrten

*Und all diese Dienstleistungen führen wir natürlich verantwortlich, flexibel, schnell und zuverlässig aus.*

### RUFEN SIE UNS AN

**0177 - 310 82 73** oder **06102 - 59 95 59**

[www.lasttaxi-kurier.de](http://www.lasttaxi-kurier.de)

**LASTTAXI**  
 Mobil: 0177 - 310 82 73

Peter Doll - Frankfurter-Str. 71 - 63263 Neu-Isenburg  
 Tel: 06102 - 59 95 59 - E-Mail: dollpeter@web.de

## Interview

# Fragen an den Vorstand „Schatzmeister(in)“

*Frau Dr. Dederke, herzlichen Glückwunsch, erneut wurden Sie mit großer Mehrheit im Amt der Schatzmeisterin bestätigt. Das Spiel mit den Zahlen, Kosten, Berechnungen und Konten ist in diesem Vorstandsamt an der Tagesordnung. Wie halten Sie den Überblick?*



**Dr. Dederke:** Vielen Dank für ihren Glückwunsch. Ja es ist nicht einfach, den Überblick über die Finanzen zu halten. Alle Rechnungen gehen in der Geschäftsstelle in Frankfurt ein und werden mir wöchentlich an meine Hausadresse per Post geschickt. Diesen Briefumschlag habe ich dann meistens am Samstag in meinem Briefkasten und so muss ich dann am Sonntag Zeit einplanen, um die Rechnungsbegleichungen über Online Banking sicherzustellen. Zusätzlich müssen alle Rechnungen, Daueraufträge usw. in das DATEV-Programm eingebucht werden. Das ist das Programm mit dessen Hilfe dann unsere Steuerberatung AUDIT den Jahresabschluss, mit den vorher von mir getätigten Buchungen, erstellt. Natürlich müssen auch alle Belege anhand der Kontoauszüge geprüft und abgelegt werden. Jeder, der mal seine Unterlagen für seine Steuererklärung zusammen getragen hat, kann sich vorstellen, welcher immense Aufwand damit verbunden ist. Da ich beruflich sehr viel Zeit in der UZ in Langen verbringe, mit meiner Familie auch etwas unternehmen möchte und meine Mutter im Seniorenheim sich auch auf meine Besuche freut, stellt dieses Ehrenamt an mein Organisationsvermögen hohe Ansprüche und verlangt auch viel Verständnis von meiner Familie.

*Wie klappt die Zusammenarbeit mit den Fachbereichen, die ja selbst auch eine gewisse Finanzhoheit haben?*

**Dr. Dederke:** Die Zusammenarbeit mit den Schatzmeistern Jörg Biermann und jetzt, nach seiner Amtsübernahme von Michael Hnida, mit dem neuen Schatzmeister des Fachbereiches FSTD, Matthias Eversberg, wird dies sicher auch nicht anders sein. Und ja, die Fachbereiche haben ihre „Finanzhoheit“ über 40% ihrer Beitragseinnahmen, 60% überweisen sie an den Bund und mit diesem Budget muss der Bund schließlich auskommen.

*Wie erwähnt sind Sie wiedergewählt worden – wie viel Amtsperioden haben Sie bereits erreicht und ist das Arbeitsprogramm der Schatzmeisterin überschaubar?*

**Dr. Dederke:** Die Legislaturperioden kann ich gar nicht mehr zählen, da ich ja von Gründung der GdF an als Schatzmeister im Vorstand tätig bin. Das Arbeitsprogramm ist schon enorm, man bedenke, dass ich im Jahr weit über 1.000 Buchungen vornehme und vermute, dass sich viele gar nicht vorstellen können, welchen Aufwand ich dafür betreibe, aber wenn dann in der Bundesdelegiertenkonferenz meine Arbeit geschätzt wird, ist das der „Lohn“ für diesen Aufwand. Schließlich hoffe ich auch, dass damit der Beitrag eines Mitglieds aus dem sogenannten „Admin“ Bereich anerkannt wird.

*Sie erhalten viele Kostenberechnungen und Rechnungen, was war bisher ihre höchste Rechnung und gibt es vielleicht auch gewisse Kuriositäten, was die Rechnungsstellung angeht?*

**Dr. Dederke:** Im letzten Jahr waren z. Bsp. hohe Rechnungen an die Gerichtskasse wegen der anhängigen Verfahren FRA-PART, Lufthansa und Air Berlin zu begleichen und was Kuriositäten betrifft, da sage ich nur frei nach der Redewendung „Eine Lady genießt und schweigt“. Wenn ich einen Wunsch frei hätte, dann würde ich mir wünschen, dass sich nicht immer gerade zum Jahresende die Reisekostenabrechnungen häufen und mir auch etwas mehr Verständnis entgegen gebracht wird, sollte ich nicht gleich Abrechnungen tätigen.

**Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview.**



## Interview

# Fragen an den Vorstand „Presse und Kommunikation“

*Herr Janocha, Sie übernehmen das Amt „Presse und Kommunikation“ von Herrn Garske. Der überraschende Rücktritt eröffnete Ihnen für dieses Amt zu kandidieren. Wann ist der Entschluss gefallen, sich für dieses Amt zu bewerben?*



**Janocha:** Der Entschluss ist relativ spontan gefallen. Nachdem ich den Anruf vom Vorstand bekam, ob ich mir vorstellen könne nicht nur im Presseteam mitzuwirken, sondern auf Vorstandsebene zu arbeiten, habe ich mir 3 Tage Bedenkzeit erbeten, mich versucht bestmöglich mit der Materie vertraut zu machen und dann zugesagt, mich bei der nächsten Delegiertenversammlung zur Wahl zu stellen.

*Welche Ziele setzen Sie sich für die Presse- und Kommunikationsarbeit innerhalb der GdF?*

**Janocha:** Meine Aufgabe innerhalb der GdF sehe ich ganz klar als Bindeglied zwischen Mitgliedern und Vorstand. Der Informationsfluss, der übrigens auf keinen Fall eine Einbahnstraße sein darf, sollte schnell und ohne Verluste stattfinden. Ich möchte möglichst viel an Anregungen/Wünschen/Kritik der Mitglieder mit in den Vorstand nehmen und auch so dazu beitragen, dass die GdF weiterhin so geschlossen dasteht wie in der Vergangenheit.

*Die Kommunikation einer Gewerkschaft bietet ein breites Spektrum. Auf der einen Seite sind die Mitglieder und auf der anderen Seite mögliche, wartenden Journalisten – wie wollen Sie diesem Wissensdurst begegnen?*

**Janocha:** Der Wissensdurst beruht auf Gegenseitigkeit. Ich freue mich ganz besonders und hoffe auf regen Informationsaustausch mit allen Mitgliedern. Mein Ziel ist es, die mir zur Verfügung stehenden Information schnell und ausführlich allen Mitgliedern zugänglich zu machen. An dieser Stelle kann ich nur jeden bitten mir möglichst viel Input und Feedback zu geben.

Was die wartenden Journalisten angeht, werde ich natürlich auch versuchen, schnellstmöglich wichtige Informationen derart rüberzubringen. Es sind für Außenstehende ja oft extrem komplexe Zusammenhänge – dass man sie so verstehen kann, wie sie auch gemeint sind.

*Was reizt Sie an dem Amt P&K und wie bereiten Sie sich darauf vor?*

**Janocha:** Das Amt alleine reizt mich schon deshalb, weil man im direkten Kontakt mit den Mitgliedern UND der Öffentlichkeit steht. Auf der einen Seite ganz fachspezifische und komplexe Themen mit den Gewerkschaftsmitgliedern zu diskutieren sowie auf der anderen Seite diese Sachverhalte gut, verständlich und nachhaltig für den „Nicht-Flugsicherungs-Angestellten“ darzulegen, finde ich eine spannende Aufgabe.

Auch wenn in diesem Amt viel „learning by doing“ ist, vorbereitet werde ich ganz besonders durch eine umfangreiche und gründliche Einarbeitung sowie ein speziell auf die Bedürfnisse der GdF abgestimmtes Medientraining. Desweiteren werden Matthias Maas und der gesamte Bundesvorstand mir helfen, mit viel Geduld und Zeit, mich in sämtliche, für mich relevante Arbeitsprozesse einzuarbeiten.

**Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview.**



## Interview

# Fragen an ATCEUC – President Volker Dick



*Herr Dick, die internationale Gewerkschaft ATCEUC hat in den letzten Tagen und Wochen für genügend Schlagzeilen gesorgt. Wie viele Organisationen und Länder verbergen sich hinter der ATCEUC und seit wann gibt es diese übergreifende Vertretung?*

**Dick:** ATCEUC besteht aus 28 unabhängigen Gewerkschaften aus 27 europäischen Ländern. Der Beginn von ATCEUC reicht bis in die siebziger Jahre zurück. Zu dieser Zeit war ATCEUC nur ein Interessenverband aus 5 Gewerkschaft Südeuropas (Portugal, Spanien, Frankreich, Italien und Griechenland). In den neunziger Jahren wuchs der Verband auf 13 Mitglieds-gewerkschaften an und auch der Einfluss von ATCEUC auf Euro-päischer Ebene stieg. Seit 2010 ist ATCEUC anerkannter So-zialpartner auf Europäischer Ebene.

*Die ATCEUC hat jetzt im Streit um die neuen Regulierungs-vorschriften der EU-Kommission ihre Mitglieder und angehö-renden Organisationen zu europaweiten Aktionen aufgeru-fen. Wie war das Feedback der einzelnen Länder?*

**Dick:** Während unserer Konferenz Anfang April 2012 in Dub-lin wurde beschlossen ein „Action Committee“ zu gründen, mit der Aufgabe eine Umfrage bei den einzelnen Verbänden zu starten um herauszufinden, welche LEGALEN Aktionen die jeweiligen Gewerkschaften im Falle eines Interessenkon-flikts durchzuführen im Stande seien. Dabei wurde auch klar, dass einige an den legalen Hürden, um einen Streik durchzu-setzen, scheitern würden. Doch das Ergebnis war äußerst positiv. Mit einer Streikaktion wäre ATCEUC in der Lage den europäischen Flugverkehr lahmzulegen.

*Können Sie in wenigen Worten beschreiben, was die Hinter-gründe des „Actions Days“ waren und wie es schließlich zu der kurzfristigen Absage kam?*

**Dick:** Dazu muss man zurück ins Jahr 2010 gehen als die Zie-le für die erste Regulierungsperiode (Januar 2012-Dezember 2014) festgelegt wurden. Schon zu dieser Zeit beklagte ATCEUC, dass keine Ziele für die Sicherheit definiert wurden. Dennoch startete die erste Regulierungsperiode 2012. Dann sollten die Ziele für die zweite Regulierungsperiode (Januar 2015-Dezember 2019) definiert werden und gleichzeitig kam die europäische Kommission mit der Definition des SESII+. Alle Versuche von ATCEUC diese zu beeinflussen misslan-gen. Unsere Lobbyarbeit bei der Kommission, beim europäi-

schen Parlament, beim PRB (Performance Review Board), EUROCONTROL etc. blieb erfolglos. Die Lobby der Flugge-sellschaften und deren Verbände hatten mehr Einfluss und die Vorschläge der Kommission blieben unverändert, was ultimativ für viele Flugsicherungs-diensteanbieter das finan-zielle Aus bedeutet hätte. So kam es zu der Entscheidung von ATCEUC zu einem europäischen Aktionstag (10. Oktober), als letztes Mittel, aufzurufen.

Zur ATCEUC Konferenz im Oktober 2013 in Malta, schickte die Europäische Kommission Olivier Waldner, welcher uns zu ei-nem letzten Gespräch am 7. Oktober, zusammen mit CEOs von drei europäischen Diensteanbietern und hochrangigen Vertre-tern der Kommission, einlud. Dieses Zeichen der Kommission konnte ATCEUC nicht ignorieren und so kam es dazu, dass am letzten Tag unserer Malta Konferenz beschlossen wurde, den Aktionstag zu verschieben und der Kommission die Mög-lichkeit zu geben, Ihre Position zu überdenken und zu verändern. Offensichtlich war es sehr blauäugig von ATCEUC zu denken, dass sich die Position der Kommission durch Gespräche ver-ändern ließe. Mittlerweile haben wir feststellen müssen, dass das Gegenteil der Fall ist. Die Kommission hat die Vorschläge des PRB nochmals verschärft (im Bereich der ökonomischen Ziele) und dem SSC (Single Sky Committee) zur Abstimmung vorgelegt. Diese Abstimmung wird Mitte Dezember 2013 statt-finden.

*Wie sind die Verbesserungsvorschläge der ATCEUC bisher von der EU-Kommission angenommen worden und klappt die „Lobby-Arbeit“ hin zu den politischen Gremien der EU in Brüssel?*

**Dick:** Die Antwort ist klar, die EU-Kommission hat alle unsere Vorschläge ignoriert. Des Weiteren gibt es auch in der zwei-ten Regulierungsperiode keine festgelegten Ziele für Sicher-heit. Die bisherige Lobbyarbeit von ATCEUC und auch die anderer Verbände ist erfolglos. So bleibt uns nur noch das letzte Mittel...

*Der europäische Luftraum wird zukünftig anders aufgeteilt, Luftraumstrukturen werden, unabhängig der Ländergren-zen, sinnvoll gestaltet – wirkt die ATCEUC bei dieser Umge-staltung mit?*

**Dick:** Im Single European Sky II (SES) wurde die Gestaltung von FABs (Functional Airspace Blocks) festgelegt. ATCEUC ist in allen Ebenen (europäisch oder FAB Ebene) vertreten. Im Falle des FABEC hat ATCEUC die Verhandlungen an die MARC-Gruppe, welcher auch die GdF angehört, abgegeben. In anderen FABs, z.B. Bluemed ist dies nicht der Fall. →

*Die ATCEUC ist mit der Bekanntgabe des „Action-Day“ erstmals so richtig in Deutschland bekanntgeworden. Wie klappt die Verbindung zur GdF und was erwarten Sie von den deutschen Mitgliedern?*

**Dick:** Das Verhältnis zur GdF würde ich als ausgezeichnet bezeichnen. Wir haben, nicht zuletzt weil die GdF unser größter Verband ist, eine sehr enge Verbindung zu ihr. Die Abstimmung zwischen ATCEUC und GdF ist sehr gut. Was auch dadurch zum Ausdruck gebracht wird, dass ATCEUC Michael Schäfer als Repräsentant der GdF, zu Ihrer letzten Vorstandssitzung eingeladen hat, obwohl die GdF nicht im Vorstand vertreten ist.

Von den deutschen Mitgliedern erwartet ATCEUC nichts anderes als von seinen restlichen Mitgliedern, nämlich eine aktive Beteiligung der Repräsentanten an ATCEUC Aktivitäten. Die Verbandsaufgaben sind sehr zeitaufwendig und die Anzahl der Meetings ist sehr hoch.

Weshalb wir nicht auf die Mitwirkung der GdF verzichten können.

*Wie geht es weiter – was sind die nächsten Ziele/Termine mit der EU?*

**Dick:** Wie es weiter geht, wird bestimmt durch die Entscheidungen der nächsten Wochen seitens der EU-Kommission und der Staaten im SSC.

Zu den nächsten Terminen zählen, unter anderen, ein workshop des PRB am 12. November 2013, mit dem Thema „incentive schemes for air navigation service providers“, in welchem auch die Pensionskosten der Dienstleister zur Sprache kommen. Die Regulierungen gehen weiter. Ein weiterer wichtiger Termin ist der 15. November. An diesem Tag wird von der EU-Kommission zu einer weiteren Diskussionsrunde, mit Beteiligung der COOs von Lufthansa, British Airways, Air France, Easyjet, Ryanair und Air Berlin sowie der CEOs von DFS, DSNA (Frankreich), NATS (England), IAA (Irland), ENAV (Italien), AENA (Spanien) und LFV (Schweden), mit dem Ziel, doch noch eine Einigung im Bereich Safety und Economical Targets, zu finden. Wir werden sehen.

**Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses interessante Interview.**

## Außerordentliche FSBD-Tagung

Der Wechsel im Bundesvorstand, Petra Reineke wechselte als FSBD-Vorsitzende in den Bundesvorstand und übernahm dort das Amt „Tarifangelegenheiten“, machte es notwendig, dass zeitgleich zur großen Bundesdelegiertenkonferenz eine außerordentliche Fachtagung des FSBD-Bereiches einberufen wurde. Einziger Tagungsordnungspunkt dieser Veranstaltung war die Neuwahl des FSBD-Vorsitzenden. Da es für diese Wahl auch nur einen Bewerber gab, war diese außerordentliche FSBD-Sitzung relativ schnell beendet. Joachim (Nick) Nolte, stellte sich in kurzen Sätzen den Anwesenden, nach Überprüfung der Stimmenverhältnisse vor, und versprach, den FSBD-Bereich an einigen Eckpunkten zu ergänzen und die interne Kommunikation zu erhöhen. Die Wahl selbst wurde in wenigen Augenblicken durchgeführt und endete mit einem einstimmigen Ergebnis für Joachim Nolte. Im Laufe der folgenden Bundesdelegiertenkonferenz wurde Joachim Nolte zusätzlich auch als einer der Stellvertreter des Bundesvorsitzenden gewählt.



## Interview

# Fragen an den Fachbereichsvorstand des FSBD

*Herr Nolte, herzlichen Glückwunsch zu ihrer Wahl zum FSBD-Vorsitzenden und zum stellv. GdF-Vorsitzenden. Wie haben Sie sich auf diese umfangreichen Aufgaben vorbereitet?*

**Nolte:** Zunächst möchte ich die Gelegenheit nutzen, all denen zu danken, die mir ihr Vertrauen bei der zukünftigen Ausübung dieses Amtes mit auf den Weg gegeben haben. Am Abstimmungsergebnis, aber auch an den Fragen, die mich erreichen, sehe ich teilweise schon heute eine besondere Erwartungshaltung, die da an mich gerichtet wird. Dem werde ich versuchen auch gebühlich zu entsprechen. Ich möchte allerdings darauf hinweisen, dass es sich zunächst um einen Entwicklungsbeginn bzgl. der Person und des Amtes handelt.

Zur Ihrer eigentlichen Frage:

Die Vorbereitungen zur Übernahme des Amtes des FSBD-Vorsitzenden müssen Sie eigentlich aus einem weiteren und engeren Bezug zur spezielleren Arbeitsaufgabe des FSBD-Vorsitzenden bei mir sehen.

Da ist zunächst einmal die begünstigende Tätigkeitskonstellation meiner Biographie gewesen, d.h. was konnte ich bereits in der Breite der Anforderungen von Anfang in die Einarbeitungen mit einbringen. Für das Fachliche ist es sicherlich für mich von Vorteil gewesen, als Lotse in mehreren Verkehrsbereichen Erfahrung gesammelt zu haben oder z.B. früher auch bei der Luftwaffe – im Bereich der Flugabfertigung – den Platzbetrieb ein bisschen von der Pike auf kennengelernt zu haben, um einen schnellen persönlichen Bezug zu den meisten vorhandenen Luftfahrtthemen zu bekommen. Andererseits haben mir meine früheren erfolgreichen Studieninteressen und politischen Aktivitäten begünstigende Vorbedingungen gegeben, das Geschehen um die Funktion eines FSBD-Vorsitzenden sowohl in der politischen Breite wie auch in der Tiefe der Tätigkeit zu erfassen und sich dann diesem zusätzlich strukturiert zu nähern. Was den Kreis der internen Gesprächspartner innerhalb der GdF-Funktionen angeht, so waren mir diese bereits durch meine eigene Funktion als früheres Tarifkommissionmitglied bekannt. Von dort her wird sicherlich auch ein gewisser Teil einer Reputation auf das mögliche Amt des Vorsitzenden gekommen sein. Insofern waren die vorhandenen Ausgangsbedingungen in ihrer Konstellation auch bereits eine Begünstigung, ein 'matching' mit dem Amt. Am Ende einer Wahlperiode muß geurteilt werden, ob damit auch die gewünschten Entwicklungen angestoßen werden konnten und der neue Leiter seinem Anspruch 'für' die Politik zu leben (statt 'von' derselben) gerecht werden konnte. Ich freue ich mich aber, mich dieser Anforderung stellen zu können.

Was den engeren Aufnahmerahmen der Leiterfunktion angeht, so bin ich bereits einige Zeit im Status des Referenten der früheren FSBD-Leiterin Petra Reinecke gewesen, zunächst etwas sporadisch, auch um sich mit der angebotenen Aufgabe in privater Entscheidung dazu weiter auseinander zu setzen, im Zeitverlauf dann intensiver. Nachdem Petra dann ins GdF-Bundesressort Tarif gewechselt war, habe ich anschließend dem kommissarischen Leiter Jörg Biermann zur Seite gestanden und ihn unterstützt. Während dieser Phase fand eine weitere arbeitstechnische Synchronisierung auf einen möglichen Übergabetermin statt. Damit ging der Wahl zum Leiter des FSBD auch eine gewisse Phase des Übergangs voraus. Das ist m.E. eine besondere Zeit einer persönlichen Exklusivität, da ich die Möglichkeit mit einem hohen gedanklichen Freiheitsgrad für mich nutzen konnte. Beobachten zu können, was mein gegenwärtiges Handeln als Leiter beeinflussen wird bzw. was als Tagesgeschäft vorliegt, ist es akzeptierbar oder abzulehnen und wie stelle ich mir ein zukünftiges Handeln an gleicher Stelle vor zählt ebenfalls zum genannten Handeln.

Hier durfte ich für mich feststellen, dass der bisherige FSBD-Vorstand in seiner Breite sehr gut aufgestellt ist und auch die Chemie im zukünftigen Vorstandsteam gleich stimmte, was gleichzeitig den Einstieg ins Tagesgeschäft sehr erleichtert hat. Pflichtteil einer jeweiligen Vorstandsamtübernahme ist dann sicherlich auch, sich in den laufenden umliegenden Themen entsprechende Debattenkenntnisse in der Breite und Struktur anzueignen. Das bedeutet sicherlich am Anfang und mit dem laufenden Geschehen immer ein gewisses Handicap, insofern man dabei immer auch auf politischen Zuruf und dem Gelingen als Vorstandsteam angewiesen ist. Dort habe ich einen persönlichen Anspruch an mich formuliert, um zum Zeitpunkt der Wahl auch der GdF eine weitere Handlungsfähigkeit an dieser Stelle zu gewährleisten. Ich meine, auch dies konnte bislang erfüllt werden. Es gilt allerdings dort weiterzumachen und Entwicklungen aufzunehmen bzw. anzuregen. Für Letzteres, d.h., was soll das zukünftige politische Handeln begleiten, muss man sich und die Institution GdF auch in einem konzeptuellen Rahmen begreifen und zusammen mit anderen abstimmen. Aber auch hier meine ich, meine vorbereitenden Hausaufgaben gemacht zu haben.

*Ihr Arbeitsbereich umfasst nicht nur den Betriebsdienst der Flugsicherung, sondern auch Vorfeldkontrolle, Regionalflughäfen und Dispatch sowie internationale Themen – wie aktuell SES, FABEC und die Koordination mit ATCEUC. Wie koordinieren Sie dieses vielfältige Arbeitsprogramm?* →

**Nolte:** Wenn man, wie der FSBD es tut, seine Politik in einer gewissen Breite aufgestellt haben möchte, so gelingt dies nur in einem gemeinsamen Team des FSBD-Vorstandes, wo jeder Bereichsvertreter in der internen Aufstellung seines Fachgebietes zunächst einmal Zuständigkeit und Verantwortung übernimmt. Die Koordinationsfunktion meines Amtes besteht dann darin, mich in den jeweiligen Debattenstrukturen der Bereichsmomente so gut auszukennen, dass dann z.B. erkennbar wird, wo sind Meinungsbildungsprozesse am Stocken, wo muss ich z.B. als Leiter oder wo müssen wir als Team zu offenen Fragen oder politischen Gegebenheiten ggfs. reagieren oder ggfs. auch etwas korrigieren. Das gelingt mit einer gewissen Vogelperspektive der Koordinationsfunktion auf diese Gegebenheiten aber nur in der Aussprache und dem Zusammenspiel meiner GdF-internen und anderen Gesprächspartner, auf die es ankommt (das können die Obleute, die Vorstände von nationalen wie internationalen Institutionen, Vertreter von Fachpolitik, öffentlichen Ämtern und Industrie sein). Da ich zeitlich, wie jeder andere auch, nicht auf allen 'Hochzeiten gleichzeitig tanzen' kann, muss ich, auch mit Blick auf Tagesgeschäfte, simple organisatorische Fragen – wie die zu Abläufen im Geschäftsbetrieb der GdF (z.B. Beachtung von Fristen, Erstellung Flugleiter o.a.) treffen Also immer eine gewisse Abwägung, was ist jetzt wichtig und was wird später wichtig sein. Wie gut mir diese Einschätzung und dieses Zusammenspiel dann zukünftig gelingen mag, das wird man mir sicherlich als Teil meines politischen Verstandes oder meiner Kompetenz nachsagen.

*Wo liegen Ihre besonderen Augenmerke in ihrer zukünftigen Arbeit?*

Nolte: Ich habe immer für mich gesagt, dass ich die GdF und aus dieser heraus analog betrachtet, den FSBD für ihre/seine nachhaltige, politische Existenzsicherung, zumindest in drei Aktionssphären verankert sehe:

- Klassisch als gewerkschaftliche Institution in allen Belangen einer Tarifwelt. Hier wird der Akzent bleiben. Die Dinge, die uns in unseren Meinungen zur Arbeitswelt und Berufsleben beschäftigten, von der politischen Seite so anzudenken, dass es unseren GdF-Tariflern auch möglich sein wird, diese entsprechend in eine rechtliche Form gießen zu können.
- Dann im Spektrum nationaler wie internationaler Luftverkehrsverhältnisse als eine fachpolitische Vertretung, der im Bereich nationaler wie internationaler Flugsicherungsfragen als Arbeitnehmervvertretung zumindest hierzulande eine exponierte Stellung als seriöser und kompetenter Gesprächspartner zukommt. Dort wird es einige Akzente geben, die diese Kompetenz bestätigen und erweitern soll, so dass insbesondere die GdF als Ganzes vielleicht eine

gewisse neue Exklusivität als attraktiver Fachgesprächspartner erhält.

Wenn ich Sie da jetzt neugierig gemacht haben soll, so möchte ich Ihnen insofern sagen, dass z.B. eine fachbereichsübergreifende in Zusammenarbeit mit dem FSTD, insb. mit einer Zusammenführung von Sichtweisen ingenieurstechnischer Verkehrsarchitekturen zum Luftverkehrsaufbau und dem methodischen Fluglotsenwissen in der Verkehrsorganisation angeregt ist, in dessen Vorarbeiten wir uns jetzt bewegen. Gerade hierfür möchte Interesse und Interessierte bewerben, da ich meine, dass wir mit der Möglichkeit enger und schneller bereichsübergreifender Vernetzung und damit doppelter Expertise dabei sein könnten, der GdF mit ihren Fachbereichen einen ganz besonderen Wert mit auf den Weg zu geben. Man stelle sich bitte dazu auch vor, dass wir, anders als z.B. eine DFS, nicht derer strengen verwaltungstechnischen oder ökonomischen Sachzwängen unterliegen, die ein idealtypisches Flugsicherungsverstehen und –begreifen häufig von Anfang an beeinflussen kann. Wer sich also einmal etwas anders, vielleicht fachlich freier – so könnte man es sagen – in der Verkehrswelt entfalten möchte, der sei hier herzlich willkommen. Damit drücke ich sicherlich auch eine Haltung aus, die sich gegen eine gemachte Welt von Fachexpertise ohne 'Geist' richtet. Im weiteren werden wir uns insgesamt sicherlich mit verkehrstechnischen Hauptströmungen von Automatisierungs- und Zentralisierungstendenzen in den jeweiligen Arbeitsbereichen oder auch mit neuen Verkehrskonzepten wie der Remote-TWR-Idee fortlaufend auseinandersetzen müssen. Nicht zuletzt dürfen auch die kleineren fachlichen Tagesfragen nicht vergessen werden.

- Eine dritte Aufmerksamkeit sei darauf gerichtet, dass wir als Fachbereich auch in ein dauerhaftes Außenverhältnis mit uns umgebenden Anderen – z.B. in der internationalen Zusammenarbeit – ausgerichtet sind. Hier müssen wir darauf achten, dass wir uns sowohl nach innen und wie nach außen vermitteln und auch von unserer Seite aus als FSBD die Bedeutung jener Themenbereiche hervorheben. Mit guter fachlicher Arbeit dort stützen wir dann auch unsere Bundesebene oder auch solche Situationsverständnisse, wie wir es um das Geschehen des 'ATCEUC-ActionDay' erleben. Jene Themen werden noch wichtiger werden. Uns muss klar sein, dass wir uns als Institution in allen Belangen nicht in einem luftleeren Raum zu anderen Meinungsfeldern außerhalb unserer selbst bewegen.

*Die internationalen Rahmenbedingungen werden zukünftig mehr und mehr auf die nationalen Flugsicherungsprovider einwirken. Wie wollen Sie die sozialen Aspekte einer nationalen Gewerkschaft im europäischen Rahmen festschreiben?*

**Nolte:** Ganz ehrlich: Diese Frage ist sicherlich nicht 'mal eben' zu beantworten. Damit meine ich: Sie werden von mir keine Patentantwort erhalten (können), da sich hier zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Zusammenspiel der sich beeinflussenden europäischen wie nationalen politischen Kräfte

einfach noch zu viel bewegt, an denen man sich orientieren und ausrichten wird. Natürlich werden wir als FSBD bereits heute gezielt auch nach vermeintlichen tariflichen, fachlichen oder gesetzlichen Lösungen Ausschau halten und den günstigen Gelegenheiten, diese ggfs. in größerer oder kleinerer Kooperation mit anderen im genannten Ebenenzusammenhang zu etablieren. Aber auch das tun wir ja gerade, wenn wir an die gegenwärtigen GdF-Beratungsbeteiligungen in den europäisch-internationalen Gesprächen denken.

Entscheidend wird hier sicherlich auch mit sein, wie werden sich Provider, die Staatenvertreter selbst, zur durchaus widersprüchlichen Politiklogik der EU-Kommission verhalten. Eigentlich sollte diesen Interessenparteien im Verbund mit den ATC-Arbeitnehmervertretungen ihre derzeit allen gemeinsam zukommende große politische Schnittmenge bewusst sein, um eben gemeinsam zu versuchen, die flugsicherungstechnische Infrastruktur zu erhalten, die über einen langen Zeitraum bereits überaus effektiv gewirkt hat, bevor sie vielleicht einem weiteren Infrastrukturfraß aus falsch verstandener ökonomischer (EU-)Logik zu Opfer fällt.

Und dann gibt es sicherlich auch immer eine Möglichkeit, die ich den 'dritten Weg' nennen möchte und der ganz einfach bedeutet, das, was der EU-Politik als Paradigma ihres Handelns im Bereich des Luftverkehrs, sei es aus weltwirtschaftlichen Grundverständnis oder sonstigen unterlegten Maximen, unterliegt, kritisch zu enttabuisieren und wirklich öffentlich zu hinterfragen. Es ist nicht notwendig, dass man blind an einem Systementwurf hängt, der eigentlich mehr Widersprüche als Antworten aufwirft. Hierzu kann ich nur sagen: 'Aufwachen, bitte denken Sie (selbstständig) jetzt!'

*Ihr Bereich ist der mitgliederstärkste Bereich innerhalb der GdF. Wie beabsichtigen Sie die verschiedenen Untergruppen*

*an der zukünftigen Arbeit zu beteiligen und wie stellen Sie sich die Kommunikation untereinander vor?*

**Nolte:** Wir haben uns im FSBD-Vorstand vor einiger Zeit beraten, dass wir z.B. das Obleutekonzept als eine Maßnahme etwas verändert auflegen werden, damit wir die Obleute nicht zu weit von der Vorstandsebene entfernen. Die Obleute sind in den verschiedenen Untergruppen vertreten, und wir erhoffen uns ein wenig Veränderung in den Kommunikationswegen hin zum Guten dadurch. Nicht alles kann aber eine veränderte Struktur heilen. Meine wichtigste Botschaft bezieht sich dabei auf alle und schließt mich selbst dabei ein, sich im Tätigwerden aufeinander auszurichten und zu beziehen. Das kann darin bestehen den Anderen anzudecken, sich in eigener Meinung zu aktivieren und verbindlich in seinem Handeln anderen gegenüber zu sein. Wie wir merken, wird das politische Umfeld 'rauer' werden. Wer jetzt nicht merkt, dass er als Einzelner zu mehr demokratischer Tugend – und die erste demokratische Pflicht lautet ja z.B. bekanntlich, sich 'zu empören' oder zu aktivieren sowie zum Handeln aufgerufen sein könnte, dem wird die gemeinsame Zukunft sicherlich etwas davonlaufen. Als Vorstandsbereich können wir für das Meiste die politische Plattform bereitstellen, und ich würde mir wünschen, dass möglichst viele sie besteigen wollen, um mit uns zu diskutieren und zu entscheiden, wohin die Richtung des FSBD und alles, was daran hängt, gehen soll.

**Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview.**

**Nolte:** Ich habe zu danken!

## FSBD-Info

### Allgemein

Umgehend nach den Ende September 2013 intern abgehaltenen GdF-Großkonferenzen (Außerordentliche FSBD-Konferenz und Bundesdelegiertenkonferenz 2013) zogen die unmittelbar darauf anknüpfenden Mitteilungen aus der EU-Ebene zu den möglichen Vorstellungen um die RP2-Maßnahmen und der von europäischen Fluglotsengewerkschaften angekündigte ATCEUC-ActionDay einen Teil der Vorstandsarbeiten neben den sonstigen Tagesgeschäften auf sich.

Der FSBD (Joachim Nolte, Jonathan Boetig) nahm aus einer gemischten Delegation aus GdF-Fachbereichs- und Bundesebene an der entscheidenden ATCEUC-Herbstkonferenz zum Umgang mit SES 2+ und RP2 teil. Neben den bislang unbe-

friedigenden Nachrichten von der EU-Ebene sei positiv hervorzuheben, dass sich hier Fachbereichs- wie Bundesebene als äußerst angesehener Polit- und Gesprächspartner neben allen anderen Partnern in den Beratungen erweist.

Daran anschließend (Beschluss zur Durchführung eines ATCEUC ActionDay) ergaben sich für den FSBD streikorganisatorische Verpflichtungen und Vorbereitungen. Da der ActionDay bislang nur in Verlegung ist, werden die vorbereiteten Maßnahmen weiterhin aufrecht erhalten. An dieser Stelle soll auf eine Internethomepage im eNetzwerk 'Facebook' verwiesen werden, die als Interessengemeinschaft für 'ATCEUC' für den möglichen ActionDay als 'SocialEvent'-Plattform für alle Angehörigen des europäischen Flugsiche-



rungspersonals begleitend aufgebaut und geführt werden soll. Alle o.g. Angehörigen können dem Netzwerk beitreten und soll der gemeinsamen Wahrnehmung als ATC-Solidarität und der Sympathie über alle Grenzen hinweg dienen.

Auf der letzten FSBD-Vorstandssitzung wurde beschlossen, Vorstand und Obleute mit einem zweiten jährlichen Turnustreffen zu Beginn eines jeweiligen Jahres mehr gemeinsamen Raum zur politischen Abstimmung und zu jeweiligen Standortbestimmungen einzuräumen. Der frühe Termin dient dabei im Schwerpunkt einem Ausblick in das jeweilige FSBD-Politjahr und soll es den ÖMVn erleichtern, am Puls jeweiliger Entwicklungen zu bleiben.

**Ansprechpartner:**  
**Leiter des Fachbereiches (Joachim.Nolte@gdf.de)**  
 Alle Vorstände unter [fsbd@gdf.de](mailto:fsbd@gdf.de)

## Fachliches

### Ausweitung der Einfachbesetzung auf DFS-Türmen

Die DFS möchte die Einfachbesetzung von Kontrolltürmen in verkehrsarmen Zeiten ausweiten. Der FSBD lehnt die Einfachbesetzung von Kontrolltürmen und Radarsektoren generell ab und versucht in Zusammenarbeit mit dem DFS-Gesamtbetriebsrat das Vorhaben der DFS zu verhindern.

**Ansprechpartner:**  
**FSBD Vorstand für Fachliche Angelegenheiten (alexander.schwassmann@gdf.de)**

### AG CATII/III

Die auf der letzten FSBD-Fachbereichskonferenz ins Leben gerufene AG zur Neuformulierung der Vorschriften zu ILS-Anflügen und Allwetterflugbetrieb hat zum zweiten Mal getagt. Es liegt bereits ein Neuentwurf der entsprechenden Paragraphen der BA-FVD vor. Darüber hinaus wurden der FSTD sowie Vereinigung Cockpit kontaktiert, um aufgetretene Fragen zu klären. Die nächste Sitzung der AG ist für den 3.2.2014 geplant.

**Ansprechpartner:**  
**FSBD Vorstand für Fachliche Angelegenheiten (alexander.schwassmann@gdf.de)**

### Remote TWR

Der FSBD-Vorstand wird sich bei einem Besuch der Firma Rheinmetall über die technischen Möglichkeiten der angebotenen Sensorik für eine Verlagerung der Platzkontrolle aus dem Kontrollturm informieren. Neben Mitgliedern des

Vorstandes wird die Referentin TWR, Katharina Tappert (Berlin TWR), an der Besichtigung teilnehmen.

**Ansprechpartner:**  
**FSBD Vorstand für Fachliche Angelegenheiten (alexander.schwassmann@gdf.de)**

### DLR-Symposium – Psychological Requirements for Operators in Future Aviation – PROFA

Die Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt veranstaltet ein Symposium zu den Anforderungen an Lotsen und Piloten der Zukunft, insbesondere in Bezug auf Informationsaufnahme und Entscheidungsfindung. Der FSBD wird als Vertreter der IFATCA bei SESAR an dem Symposium teilnehmen.

**Ansprechpartner:**  
**FSBD Vorstand für Fachliche Angelegenheiten (alexander.schwassmann@gdf.de)**

## Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

### AG FIS/FDB

Die Arbeitsgruppen FDB und FIS befassten sich im Oktober 2013 mit den möglichen Veränderungen in diesem Bereich. Gleichzeitig erreichte eine Entscheidung der DFS zu einem veränderten FMP Konzept bzw. einer möglichen Zentralisierung FIS für Ende des Jahres die Beteiligten dort. Der Leiter des Geschäftsbereichs Center der DFS erklärt sich gegenüber dem FSBD Vorstand bereit, in einem gemeinsamen Gespräch den angekündigten Sachverhalt vorzutragen und zu erläutern. Der FSBD wird sich dazu fachlich entsprechend positionieren und aktiv werden.

### AG BAG (FDB)

Eine Systematik für einen möglichen Belastungsausgleich für den FDB Bereich bleibt weiterhin Thema und wird von den AG'en hinsichtlich einer Umsetzung weiter ausgearbeitet. Aufgrund der Tatsache, dass es sich aber hier nicht um eine Tätigkeit handelt, sondern vielmehr um unterschiedliche Tätigkeiten (FIS, PK, PA, FB, FDB, DA und FMP), die auch unterschiedlich betrachtet, ggfs. auch unterschiedlich systematisiert werden müssen, befindet sich die AG in der Entscheidungsphase, welche methodische Konvention man hier eingehen möchte. Ergebnisse werden hier in der AG BAG (FDB) im November 2013 erwartet.

### Ü59

Auch eine Neuregelung der Übergangsversorgung für FDB muss aufgrund der geänderten gesetzlichen Einflüsse überarbeitet werden. Dazu hat die AG FDB das Konzept „Ü59“ überarbeitet. Dieses wird nun in Zusammenarbeit mit der AG „Ü55“ der Lotsen für eine angepasste Umsetzung weiter verfolgt.

**FSBD-Ansprechpartner:**  
**Vorstand FDB/LDM [Oliver.Wessolek@gdf.de](mailto:Oliver.Wessolek@gdf.de)**

## Bereich Berufliches und Soziales

### FSBD-Tarifebene

Der FSBD-Vorstand Berufliches & Soziales war auf der Tarifebene in DFS-Gesprächen um die Tarifbeobachtung des Eingruppierungstarifvertrages (ETV), zu den veränderten gesetzlichen Einflüssen um die vorgezogenen Altersgrenzen bei Gesprächen der GdF im Rahmen des Übergangsversorgungstarifvertrages (ÜVerTV) und den internen, tariflich vorbereitenden Maßnahmen zur Kündigung des Vergütungstarifvertrages (VTV) eingebunden. Bei der Übergangsversorgung geht es dem Tarifpartner im Wesentlichen um Planbarkeiten und Vorlaufmomente für den Eintritt in die Übergangsversorgung, um Schwankungen in den betrieblichen Abläufen zu minimieren.

*„Im Zusammenhang mit dem Erhalt und Erwerb von Berechtigung sind Widersprüchlichkeiten aufgetaucht, denen der FSBD nun nachgeht und sich mit dem BAF als aussagende Stelle in Verbindung setzt.“*

Neuer Sprecher der früheren FSBD-Arbeitsgruppe um das Belastungsausgleichsmodell (BAG) im Zusammenhang mit den tariflichen Sonderregelungen FS-Dienste ist Michael Arenknecht (Fluglotse Karlsruhe). Neuer Referent für den FSBD-Vorstand Beruflich & Soziales ist Alexander Mohamed (Fluglotse München).

### FSBD-beruflich-sozial

AG Ü55 befindet sich weiterhin in Tagung um eine inhaltliche Anpassung der Rahmenmomente, gleichzeitig Überarbeitung des Konzeptes für einen Übertrag und eine Einpflege in die tarifrechtlichen Wege.

### Altersversorgungssysteme

Es ist davon auszugehen, dass insb. die zukünftigen Altersversorgungssysteme wieder häufiger vom Tarifgegenüber angesprochen werden. Der FSBD sieht zur Absicherung dieser Systeme die Notwendigkeit einer internen Rahmendebatte für zukünftige Orientierungen.

### Einfachbesetzung

Wie bereits unter 'Fachliches' vermeldet, sieht der FSBD die betrieblichen Entwicklungen aus fachlicher Sicht äußerst kritisch. Einerseits richtet sich der politische Appell an alle betroffenen Mitglieder, andererseits stellt der FSBD Überlegungen an, wie man der kritischen Entwicklung auf anderer Ebene begegnen könnte, z.B. im Rahmen tariflicher Sanktion, etc.

### Berechtigungen

Im Zusammenhang mit dem Erhalt und Erwerb von Berechtigungen sind Widersprüchlichkeiten aufgetaucht, denen der FSBD nun nachgeht und sich mit dem BAF als aussagende Stelle in Verbindung setzt,

### FSBD-Ansprechpartner:

**Vorstand Berufliches & Soziales [Roman.Schuetz@gdf.de](mailto:Roman.Schuetz@gdf.de)**

### Internationales

#### IFATCA-Ebene

Das European Regional Meeting fand im September in Dresden statt. Darüber wird an anderer Stelle ausführlich berichtet. Mitte November fand in Luxemburg ein zweiter Kurs zum EUROCONTROL/IFATCA Prosecutor Expert statt. Ein ausführlicher Bericht über den ersten Kurs ist in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ erschienen. Der FSBD hatte Anfang dieses Jahres 6 Bewerbungen von GdF-Mitgliedern an die IFATCA weitergeleitet, wobei zunächst ein Bewerber und nun zwei weitere, zusammen mit Teilnehmern aus anderen europäischen Ländern, ausgewählt wurden.

Die IFATCA plant, in jedem EUROCONTROL-Mitgliedsland einen solchen Experten zu haben, der im Falle von juristischen Ermittlungen nach einem Zwischenfall Staatsanwaltschaft und Richter mit operationeller Expertise zur Seite stehen kann.

#### ATCEUC, SES-Ebene

Aufgrund der laufenden Ereignisse und unterschiedlichen Debatten, die über die verschiedenen Gesprächsebenen in Bezug auf die bisherigen Vorschläge der europäischen Kommission (EC) laufen (Staaten, Arbeitnehmervertretungen, ANSPs-Vertretungen) verweisen wir auch hier inhaltlich auf die Ausführungen der Großberichte des Flugleiters zum Thema.

Für den dort noch ungeübten Leser aufgrund der sehr komplexen Gesprächsebene erlauben wir uns höflich den Hinweis, immer darauf zu achten, wer mit wem spricht (und worüber). Zu den maßgeblichen Einrichtungen gehören z.B. auf Arbeitnehmerseite ATCEUC als europäischer Dachverband (hier ist die GdF Mitglied), ETF (zweite unabhängige europäische Vertretung für Fluglotsen), das Single Sky Committee (SSC – ist die staatliche Vertretung bei der EC) oder auch CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation- Interessenvertretung der ANSPs).

#### MARC/MOSAIC, FABEC – Ebene

Der für den 31. Okt. 2013 geplante FABEC-Workshop wurde abgesagt.

Auf das neue MOSAIC Framework Document (Rahmenstrategiepapier) wurde bereits in der letzten FSBD-Info verwiesen. Bei Redaktionsschluss gab es keine neuen Sachstände, allerdings stand das MARC-Meeting in Genf Mitte November 2013 in Aussicht, über das in der nächsten Info berichtet werden soll.

### FSBD-Ansprechpartner:

**Vorstand Internationales [Jonathan.Boetig@gdf.de](mailto:Jonathan.Boetig@gdf.de)**

# Bericht Technik

**Am 18. und 19. Oktober 2013 kamen die Kolleginnen und Kollegen des Bundesfachbereiches Flugsicherungs-Technische Dienste zu ihrer 10. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz in Darmstadt zusammen.**



von  
Thorsten Wehe

## Bericht des Vorstandes

Der Fachbereichsvorstand hat umfassend über die Aktivitäten der vergangenen 12 Monate berichtet. Kurz vor der Fachbereichskonferenz erklärte Michael Hnida seinen sofortigen Rücktritt als Mitglied des Fachbereichsvorstandes. Michael Hnida war u.a. im Fachbereichsvorstand FSTD als Schatzmeister tätig. Der Fachbereichsvorstand und die Fachbereichskonferenz haben ihren besonderen Dank für die geleistete Arbeit ausgesprochen.

Ebenfalls im September 2013 hat der Vorstand einen weiteren Referenten berufen. Andreas Schmelzer hat sich bereit erklärt, den Vorstand in seiner Arbeit zu unterstützen. In Abstimmung mit dem Vorsitzenden und mit Zustimmung der anderen Vorstandskollegen wird Andreas Schmelzer zukünftig den Vorsitzenden im Bereich der internen Kommunikation unterstützen. Erste Überlegung hierfür stellte er im Rahmen der Konferenz vor.

Erstmals in der Geschichte des Fachbereiches FSTD wurde eine Konferenz nicht beendet, sondern unterbrochen und das, obwohl der Vorstand bereits zwei Tage für diese vorgesehen hatte.

Großen Raum am ersten Tagungstag nahmen der Bericht des Vorstandes und die Berichte der Arbeitsgruppen ein, wobei insbesondere im Rahmen des Vorstandsberichtes bereits auf die letzten aktuellen Entwicklungen rund um die Themen Regulierung und ATCEUC Action Day eingegangen wurde. Aus der Diskussion bleibt festzuhalten, dass sich die DFS in einer ihre Existenz bedrohenden Lage befindet. Insbesondere die Vorgaben zur Regulierungsperiode 2 und geplante Änderungen zur Berücksichtigung der Kosten für unsere betriebliche Altersversorgung werden trotz größter gemeinsamer Anstrengungen von den Beschäftigten in der DFS nicht zu stemmen sein. Deshalb gilt es alle Kraft darauf zu bündeln, Einfluss auf diese europäischen Vorhaben zu erhalten und in unserem Sinne zu ändern. Auch wenn die GdF nur die Fluglotsen zum Streik aufruft, heißt das nicht, dass wir tatenlos daneben stehen. Die Kolleginnen und Kollegen in München haben an dem für den „Action Day“ geplanten Tag in großer Zahl AM oder U genommen und damit bekundet, dass die Mitglieder des FSTD den Lotsen zumindest im Streik solidarisch beistehen. Der

Vorstand unterstützt diese Aktion ausdrücklich und fordert Euch auf, sich daran zu beteiligen. Der Vorstandsbericht wird gesondert mit dem Protokoll übermittelt. Im Ergebnis der Diskussion des Vorstandsberichtes wurde der Vorstand für den Berichtszeitraum entlastet. Besonderen Raum nahm auch der Bericht der Arge Fachbereichsstatut ein. Diese hatte diverse Änderungen am Statut unseres Fachbereiches vorgeschlagen, die von den Delegierten ausführlich diskutiert wurden. Im Ergebnis hat die Bundesfachbereichskonferenz ein geändertes Statut beschlossen, welches ebenfalls mit dem Protokoll versendet wird.

## Intensive Diskussionen auch am zweiten Tag

Am zweiten Tag berichteten die Delegierten der ÖMV'en und ÜÖMV'en über Themen ihrer Standorte. Mit Bestürzung haben die Delegierten und der Vorstand feststellen müssen, dass an der Mehrzahl der Standorte massive Verletzungen von DFS-internen Regelwerken, aber auch von gesetzlichen Bestimmungen stattfinden. Diese werden von demotivierten und/oder überlasteten FS-Technikern und FS-Ingenieuren mehr und mehr ignoriert. Ein Zustand, der nach Einschätzung aller die Sicherheit im Luftverkehr gefährdet. Der Vorstand FSTD fordert alle Mitglieder deshalb ausdrücklich dazu auf, im eigenen Interesse – vor allem aber im Interesse der Sicherheit der Passagiere, die ihr Leben in Eure Hände legen – diese Normenverletzung nicht weiter zu tolerieren. Es gilt diesen selbstbewusst entgegen zu treten und, wenn das nicht hilft, sie zu dokumentieren und bei den zuständigen Stellen zur Anzeige zu bringen.

Intensiv und auch emotional wurde der Rahmen diskutiert, in dem zukünftig die Arbeit des Fachbereiches stattfinden soll. Besonderer Stein des Anstoßes war dabei die neu gegründete Arbeitsgruppe „Zukunft“. Bei einer Vielzahl von Delegierten bestanden erhebliche Bedenken, dass hier in einer Arbeitsgruppe von einer kleinen, ggf. nicht repräsentativen Gruppen, richtungsweisende Entscheidungen vorbereitet werden, auf welche die Delegierten nur geringen oder keinen Einfluss haben. Insbesondere die Mitglieder der Arbeitsgruppe und der Vorstand haben im Rahmen der Diskussion zu den Bedenken Stellung genommen. Im Ergebnis der Diskussion wurde die Rolle der Arge „Zukunft“ – welche ggf. noch einen zutreffenderen Namen erhält – konkretisiert. Es war mehrheitlicher Konsens der Delegierten, dass die Arbeitsgruppe Themen für die berufspolitische Arbeit des Fachbereiches identifiziert und diese priorisiert. Der Fachbereichsvorstand wird dann auf Grundlage dieser Arbeit zu ver-



schiedenen Themen Arbeitsgruppen bilden und Euch – die Mitglieder – zur Mitarbeit an diesen einladen. Grundsätzlich soll mindestens jeweils ein Mitglied aus der Arge Zukunft den so gebildeten Arbeitsgruppen angehören. Konsens war auch, dass die Erfahrungen mit dieser neuen Arbeitsweise auf der nächsten Fachbereichskonferenz einer kritischen Prüfung unterzogen werden.

Im Rahmen der Berichte der Arbeitsgruppen haben die Delegierten auch über die Fortführung diverser Arbeitsgruppen diskutiert und wie folgt entschieden:

- **Arge Grundsatzbeschlüsse** – wird nicht weiter geführt
- **Arge Admin Support** – wird nicht weiter geführt. Der Vorstand wurde von der Bundesdelegiertenkonferenz beauftragt, die Etablierung einer fachbereichsübergreifenden Schnittstelle (z.B. durch eine Referentenfunktion) für die so genannten „nicht zugeordneten Mitglieder“ einzufordern. Für den Fall, dass der Bundesvorstand dieser Forderung nicht folgt, wurde der Vorstand beauftragt eine entsprechende Schnittstelle auf Fachbereichsebene zu etablieren.
- **Arge Tarif** – die beschlossenen Änderungen des Fachbereichsstatutes führen dazu, dass der Arge Tarif zukünftig neben den Tarifkommissionsmitgliedern auch alle gewählten Stellvertreter angehören.

Alle anderen Arbeitsgruppen werden mit unverändertem Auftrag weiter geführt.

Nachfolgende Themen aus den Berichten der ÖMV'en und ÜÖMV'en konnten aus Zeitmangel nicht mehr diskutiert werden:

- Karriere für den FS Techniker (massiver Wegfall von Technikerberechtigungen)
- Zukunft des EoD / Weiterentwicklung der Rolle EoD
- Mitgliederbefragung zum Thema Sicherheit in der FS Technik
- Positionierung des Fachbereiches zu den tarifpolitischen Themen Kur, Altersteilzeit, Vorruhestand und Rationalisierungsschutz.

Zur Diskussion dieser Themen wird die Fachbereichskonferenz Anfang Januar fortgesetzt werden.

Neben diversen anderen Nachwahlen war – vor dem Hintergrund des Rücktritts von Michael Hnida von seinem Amt als Mitglied des Bundesfachbereichsvorstandes – u.a. die Wahl eines neuen Mitgliedes für den Vorstand erforderlich. Der Kollege Matthias Eversberg aus Düsseldorf hat für das Amt kandidiert und wurde einstimmig gewählt. Der Vorstand gratuliert Matthias Eversberg zu seiner Wahl und freut sich auf die Zusammenarbeit.

Der Vorstand bedankt sich bei Michael Hnida für das in mehr als 10 Jahren gezeigte außerordentliche Engagement und die geleistete Arbeit.

Abschließend noch die Information, dass der Fachbereichsvorstand die Möglichkeit geprüft hat, über einen Rahmenvertrag einen attraktiven Berufsunfähigkeitsschutz anzubieten, welcher ggf. auch ein „Loss of License“-Element enthält. Hierzu wird der Vorstand in den nächsten Wochen gesondert informieren.

# Update FSTD

## internationale Angelegenheiten

Nachfolgend möchte ich Sie auf den neuesten Stand zu den internationalen Entwicklungen im Bundesfachbereich Flugsicherungs- Technische Dienste (FSTD) bringen. Ich möchte an dieser Stelle hervorheben, dass der Bundesfachbereich FSTD erhebliche Aufwände für die internationalen Aktivitäten betreibt. Dies umfasst personelle und finanzielle Ressourcen. Der Fachbereichsvorstand hat bereits vor einigen Jahre erkannt, dass die entscheidenden zukünftigen Weichen für die Berufsgruppe der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure in Brüssel (EU) und Montreal (ICAO) gestellt werden. Als Zwischenfazit stellen wir fest, dass sicherlich nicht alle Ziele umfassend erreicht sind. Aber mittlerweile ist ein tragfähiges Netzwerk aufgebaut, es konnten Entscheidungen in die richtige Richtung gelenkt werden und vor allem sind wir kompetenter und anerkannter Ansprechpartner als eine Berufsgruppe neben z.B. den Fluglotsen und Piloten in der Sicherheitskette Luftverkehr. Nun gilt es, das Vorhandene auszubauen, an der Erreichung der Ziele muss weiter intensiv gearbeitet werden.



von  
Thorsten Wehe

### D.A.CH – Zusammenarbeit der ATSEP-Verbände D+A+CH

Vom 30. Mai bis 1. Juni 2013 trafen sich Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz im schweizerischen Einsiedeln, ca. 40 km südlich von Zürich. Das traditionelle Treffen der

Organisationen ATCNEA Air Traffic Communication and Navigation Engineers Association (Verband österreichischer Flugsicherungsingenieure und -Techniker), GdF Gewerkschaft der Flugsicherung (Bundesfachbereich Flugsicherungs-Technische Dienste) und SATT Swiss ATSEP Technical Association findet als so genanntes D.A.CH – Meeting statt. Für den FB FSTD nahmen Andreas Meyer, Hagen Schlütter, Uwe Schindler, Thomas Schuster und Thorsten Wehe teil. Die Teilnehmer berichteten, dass alle drei Flugsicherungsorganisationen, Austrocontrol, DFS und Skyguide, unter der ökonomischen Regulierung der Europäischen Union und dem sinkenden bzw. stagnierenden Luftverkehrsaufkommen massive finanzielle Verluste erleiden. Wir stellen fest, dass die Prognosen zum Luftverkehrsvolumen von Eurocontrol (STATFOR) unzutreffend und als Maßstab für die Performance Regulierung ungeeignet sind. Insbesondere im Rahmen der Zielwertfestlegung für die Regulierungsperiode 2 (2015-2019) muss hier dringend korrigiert werden, ansonsten werden alle Flugsicherungsorganisationen in Europa sehenden Auges in die Insolvenz getrieben. Die Fluggesellschaften können nicht erwarten, dass – wie im Finanzsektor – am Ende der Steuerzahler die finanziellen Aufwände der Dienstleistung Flugsicherung trägt. Die Steigerung der Kosteneffizienz ist – unbestritten – eine wichtige Aufgabe der Flugsicherungsdienstleister, darf jedoch keinesfalls zu Lasten der Sicherheit gehen. Das hohe Niveau von Qualifikation und Training ist ein entscheidender Faktor in unserem sicherheitssensiblen Tätigkeitsumfeld. Das nächste Treffen

wird auf Einladung des FB FSTD vom 15. bis 17. Mai 2014 in Dresden stattfinden.

### IFATSEA – International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations

#### IFATSEA Executive Board Meeting vom 15. bis 19.04.2013 in Ottawa, Kanada

Schwerpunkt des Meetings des IFATSEA Executive Board in diesem Jahr war die Vorbereitung der IFATSEA General Assembly 2013. Anstatt der üblichen drei Tage wurden in fünf Tagen die Vorlagen zur Satzungsänderung beraten. Das Executive Board hatte im Vorfeld die ersten Rahmenentwürfe an alle Mitgliedsorganisationen versendet und die Kommentierungen ausgewertet. Mit der Satzungsänderung sind Veränderungen in der Zusammensetzung des Executive Boards und die strategische Ausrichtung der IFATSEA verbunden.

#### IFATSEA European Regional Meeting am 06. bis 08.06.2013 in Abano Terme, Italien

Anfang Juni trafen sich mehr als 40 Teilnehmer aus 18 Ländern zum IFATSEA European Regional Meeting 2013 in Abano Terme. Es wurde ausführlich über die aktuellen Entwicklungen in der EASA, bei Eurocontrol, bei SESAR und bei der Europäischen Kommission berichtet und diskutiert.

Intensiv wurden die Entwürfe der europäischen Kommission zum s.g. Gesetzespaket SES2+, die Entwürfe zu den Zielvorgaben zur Referenzperiode 2 (2015 bis 2019) im Rahmen des Performance Scheme und die Initiative „Centralised Services“ von Eurocontrol diskutiert. Die Teilnehmer tauschten sich über die aktuellen Entwicklungen und die neun europäischen Initiativen zur Bildung von Funktionalen Luftraumblöcken (FAB) aus. Das Thema der zukünftigen, strategischen Ausrichtung der IFATSEA und die damit verbundene Satzungsänderung der IFATSEA standen ebenfalls zur Debatte.

#### IFATSEA General Assembly am 02. bis 06.09.2013 in Istanbul, Türkei

Die IFATSEA General Assembly fand vom 02. bis 06.09.2013 in Istanbul statt. Einstimmig wurden die Vorschläge des Exe-

cutive Boards zu den Änderungen der Satzung und die Besetzung der Funktionen angenommen. Das Executive Board setzt sich nun wie folgt zusammen:

#### IFATSEA Officers

President	Daniel Boulet, Canada
Vice President	Theodore Kiritsis, Greek
Executive Secretary	Dany Van der Biest, Belgium
Treasurer	Andy Mooney, UK
Director Africa:	Frank Kofi Apeagyei, Ghana
Director America	Carlos Aguirre, USA
Director Asia/Pacific	Subit Kobiraj, India
Director Europe	Thorsten Wehe, Germany
Liaison ICAO	Michel Gaulin, Canada
Liaison Training	Nuria Escofet, Spain

Durch die Integration des Director Europe im Executive Board wurde ein langjähriges Ziel der GdF und des Verbundes D.A.CH umgesetzt.

Die IFATSEA wird zukünftig von zwei Standing Committee geführt.

Das Operations Committee bestehend aus President, Executive Secretary und Treasurer ist für das „day to day management“ verantwortlich. Geleitet wird das Operations Committee vom President.

Zusammengesetzt aus Vice-President und den vier Regional Directors arbeitet das Strategic Committee an Empfehlungen für die langfristigen Zukunftsthemen der IFATSEA. Der Vice-President leitet das Strategic Committee.

Daneben kann die Assembly oder das Executive Board zu spezifischen Themen Sub-committees gründen. Die Sub-commit-

tees sind ermächtigt Working Groups zu bilden. Auf Antrag der GdF wurde einstimmig durch die Assembly das Sub-committee „ATSEP License“ gegründet. Das Sub-committee wird vorerst von Dany Van der Biest geleitet. Ziel des Sub-committee ist, bis 2016 die Berufsgruppe ATSEP im ICAO ANNEX 1 aufzunehmen. Die GdF ist tief in der IFATSEA verankert und kann Prozesse und Entwicklungen maßgeblich beeinflussen.

#### IFATSEA Homepage

Nach vielen Monaten mit technischen Schwierigkeiten ist im April 2013 der Umzug der IFATSEA-Homepage zu einem neuen Provider gelungen. **Mit neuem Design ist die IFATSEA nun wieder im Internet unter <http://www.ifatsea.org> zu erreichen.**

#### ICAO – International Civil Aviation Organisation ICAO 12<sup>th</sup> Air Navigation Conference 2012

Vom 19. bis 30. November 2012 fand die 12. Air Navigation Conference (ANC) der ICAO in Montreal statt. Thorsten Wehe hat in seiner Funktion als IFATSEA Director Region Europe an der Konferenz teilgenommen. Die ANC findet alle zehn Jahre statt und legt die langfristigen Direktiven der ICAO fest. Im globalen Kontext geht es um die Schaffung von regionalen Konzepten zur Erhöhung der Effizienz und die Implementierung von neuen Technologien. Als eine Unterorganisation der UNO unterliegen Entscheidungsfindungen in der ICAO einer komplexen, politischen Zusammenarbeit. Hervorzuheben ist, dass bei allen großen Konferenzen der ICAO sich die europäischen Staaten zusammen mit der EASA und Eurocontrol im Rahmen von täglichen Morgenbriefings eng abstimmen. Im Rahmen der Konferenz wurden Kontakte vertieft und Informationen ausgetauscht. →

### Next Generation of Aviation Professionals – NGAP Task Force

In der NGAP Task Force hat Thorsten Wehe für die IFATSEA einen Sitz und nimmt regelmäßig an Telefonkonferenzen und Meetings teil. Aktuell wird das ICAO PANS TRG Doc 9868 erarbeitet. In diesem Doc werden zukünftig die Training und Competencies Schemes für alle Berufsgruppen im ANNEX 1 der ICAO plus ATSEP aufgenommen. Die IFATSEA konnte sich mit ihren Formulierungsvorschlägen im Kapitel ATSEP weitestgehend durchsetzen. Das nächste Treffen der NGAP Task Force findet vom 04. bis 06.11.2013 in Montreal statt.

### ICAO 38<sup>th</sup> Assembly

Vom 24.09. bis 04.10.2013 fand die 38. Vollversammlung der ICAO in Montreal statt. Überraschend wurde durch Indonesien ein Working Paper (A38-WP/151) für die Technical Commission eingebracht. Ziel des WP war u.a., ATSEP im ICAO ANNEX 1 (Personnel Licensing) aufzunehmen. Auf allen Ebenen wurde daraufhin eine große Unterstützungsaktion in Gang gesetzt. Der Fachbereichsvorstand hat für die IFATSEA ein Schreiben an alle Mitgliedsstaaten per Mail und per Fax versendet. Hier ein Dank an Simone Lorenz, die einen Arbeitstag am Faxgerät verbracht hat. Da bereits alle Vorstandsmitglieder mit anderen Terminen verplant waren, konnte kurzfristig der IFATSEA Executive Secretary Dany Van der Biest gewonnen werden, um unsere Interessen vor Ort in Montreal wahrzunehmen. Die Vertreter der IFATCA und der ITF haben die Aktivitäten der IFATSEA maßgeblich unterstützt. Dirk Wendland konnte in mehreren Gesprächen Prof. Scheurle die Vorteile eines Lizenzierungssystems vortragen. Bis in die mittlere Managementebene im Bereich SIS der DFS konnte die bisherige ablehnende Haltung zum Lizenzsystem aufgebrochen werden. Im Nachgang bleibt zu prüfen, inwieweit die Geschäftsführung der DFS die neue Sichtweise auf die Vertreter im BMVBS weitergeleitet hat. Im Ergebnis der Diskussion in der Technical Commission bei der ICAO hat sich Deutschland im Namen der europäischen Staaten gegen die Initiative ausgesprochen. Es gab wiederum eine große Anzahl an Staaten (Tanzania, Ghana, India, Senegal, Sudan, Iran) die diese Initiative unterstützen. In einer nicht formalen Abstimmung hat die Konferenzleitung abgefragt:

- a) welche Staaten sich für die Initiative aussprechen, oder
- b) eine weitergehende Untersuchung zum s.g. „Safety Case“ wünschen und eine eindeutige Definition von ATSEP, die dann im ANNEX 1 aufgenommen werden sollen.

Gemäß abschließendem Report (A38-WP/401) der Technical Commission wurde Punkt b) aufgenommen. Die Untersuchung der ICAO wird sorgfältig beobachtet und die IFATSEA wird dafür ihre Unterstützung anbieten. Federführend wird das Thema voraussichtlich durch die Air Navigation Commission (ANC) der ICAO geleitet. Die bestehenden Kontakte zur

ICAO werden genutzt, um die Fortschritte zu beobachten. Das IFATSEA Sub-Committee „ATSEP License“ wird unverzüglich die Arbeit aufnehmen und Positionspapiere erstellen, bzw. ihrerseits Argumente zum „Safety Case“ sammeln und eine Definition für ATSEP erstellen.

### EC-European Commission/SES-Single European Sky Performance Regulierung für den ersten Regulierungszeitraum 2012 bis 2014

Die von Beginn an kritisierte Performance Regulierung hat die großen ANSPs mit ihren negativen Auswirkungen voll erfasst. Durch die Übertragung des Verkehrsrisikos auf die ANSPs und völlig unrealistischer Annahmen zur Verkehrsentwicklung schlagen die finanziellen Folgen voll durch. Allein im ersten Jahr 2012 der Regulierung hat die Kommission die Verkehrsprognose drei Mal nach unten bis hin zu einem negativen Wert korrigiert.

### Performance Regulierung für den zweiten Regulierungszeitraum 2015 bis 2019

Aktuell wurden die Entwürfe zu den Zielvorgaben für die zweite Referenzperiode (RP2) von 2015 bis 2019 vom Performance Review Body (PRB) der Kommission vorgelegt. In mehreren Gesprächen mit Vertretern der Kommission haben Vorstandsmitglieder der GdF als Vertreter der ATCEUC und der IFATSEA die Einwände zu den neuen Zielen und zur Systematik vorgebracht. Ohne Erfolg. Die Kommission wird diese Entwürfe zu den Zielvorgaben unverändert an das Single Sky Committee (SSC – Entscheidungsgremium aller EU-Mitgliedsstaaten, ein Staat – eine Stimme) weiterreichen. In den nächsten zwei Treffen des SSC im Oktober und Dezember soll die finale Beschlussfassung erfolgen. Hier liegt der Haupttreiber für den geplanten ATCEUC Action Day. Nachdem hochrangige Vertreter der Kommission im Rahmen des ATCEUC Meeting Anfang Oktober in Malta Gesprächsbereitschaft signalisierten, wurde der Action Day ausgesetzt. Im Nachgang erscheint dies als eine reine Verzögerungstaktik. Die Vertreter der GdF werden weiterhin mit der ATCEUC und IFATSEA Gespräche auf der europapolitischen Ebene führen, um Veränderungen zu bewirken. Aufgenommen durch die Kommission wurden die Hinweise, dass zum s.g. „5th Pillar“ Safety keine Performanceziele formuliert werden. Dies soll nachgeholt werden.

### Beschleunigte Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums – SES2+

Mit einem weiteren Gesetzespaket, s.g. SES2+, will die Kommission die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums beschleunigen. Nach dem Motto „die Mitgliedsstaaten liefern nicht“ soll der politische Druck erhöht werden. Unter anderem wird zum wiederholten Mal per EU-Verordnung die Entbündelung der Services eingefordert. CNS sollen nur noch als „Unterstützung Services“ definiert werden. Mit der ATCEUC und der IFATSEA wird analog zum Thema RP2 mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen diese Entwürfe vorgegangen.

## **EASA – European Aviation Safety Agency Notice of Proposed Amendment 2013-08**

Der finale Entwurf zur Festlegung der Anforderungen an Flugsicherungsorganisationen und zivilen Aufsichtsbehörden für Flugsicherungsdienstleister (Requirements for ATM/ANS providers and the safety oversight thereof) war in der ersten Kommentierungsphase (NPA 2013-08). Auf Nachfrage sind annähernd 2000 Kommentare bei der EASA eingegangen. Diese werden in den nächsten Monaten analysiert und Stellungnahmen entwickelt. Die IFATSEA konnte sich mit ihren Forderungen zu den Vorgaben für das Basistraining, Qualifizierungstraining und der Berechtigungsqualifizierung für Flugsicherungs-Technische Einrichtungen und Systeme von Flugsicherungs-Technikern und -Ingenieuren weitestgehend durchsetzen. Direkte Kontakte zur EASA sind etabliert.

## **Eurocontrol Centralised Services**

Eurocontrol hat seit Januar 2013 mit massiver Unterstützung des neuen Eurocontrol Director General, Frank Brenner, und mit Unterstützung der Europäischen Kommission die Initiative "Centralised Services" gestartet. Mit neun Einzelprojekten zu

1. Flight Plan and Airport Slot Consistency Service (FAS)
2. 4D Trajectory Flight Profile Calculation for planning purposes Service (4DPP)
3. European Tracker Service (ETKR)
4. Advanced Flexible Use of Airspace Support Service (AFUAS)
5. European ATM Information Management Service (EAIMS)
6. Management of Common Network Resources Service (CNR)
7. Network Infrastructure Performance monitoring and analysis Service (NIPS)
8. Pan European Network Service (PENS)
9. Data Communication Service (DCS)

sollen Dienstleistungen im Rahmen des Einsatzes der Ideen, die aus dem SES Forschungsprogramm SESAR kommen untersucht werden und beurteilt werden, ob es mehr Sinn macht, sie auf lokaler oder nationaler Ebene umzusetzen, oder auf regionaler Ebene von FAB oder auf pan-europäischer Basis. Es werden große Einsparpotentiale in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro jährlich und zusätzliche Vorteile im Hinblick auf eine höhere Zuverlässigkeit, verbesserte Konsistenz und verbesserte Interoperabilität aufgezeigt, wenn die 39 Mitgliedsstaaten der EUROCONTROL (es werden mit dem Beitritt von Georgien bald 40 sein) die benannten neun Services zentral organisieren. Diese Dienste sollen ausgeschrieben werden, so dass ANSPs Konsortien bilden und Dienstleistungen außerhalb ihrer nationalen Grenzen bieten. Die Europäische Aeronautical Information Database (EAD), EUROCONTROL, soll als unparteiisches, pan-europäisches Gremium die neuen zentralen Dienste verwalten, wodurch die zentrale Koordination und die Verknüpfung mit dem Network Manager gewährleistet sind.

In Gesprächen mit Vertretern der DFS werden die Initiativen sorgfältig beobachtet und bewertet. Ich befürchte Nachteile, wenn die DFS sich nicht, soweit erforderlich, beteiligt. Es werden auch Chancen identifiziert, welche die DFS als gro-

ßer ANSP mit der entsprechenden Infrastruktur bei Research und Development hat. Die IFATSEA hat mit einem Sitz in der von Eurocontrol etablierten s.g. European ATM Staff Representatives Conference (EASC) und im Rahmen einer Arbeitsgruppe bei der IFATSEA General Assembly entsprechende Fragen und Anmerkungen an Eurocontrol adressiert. Die zugesagten Antworten stehen noch aus.

## **ATCEUC**

Wie mit allen Ebenen der GdF arbeitet auch der FB FSTD eng mit dem Vorstand der ATCEUC zusammen. Auch wenn die GdF mit dem Vorstoß zur Öffnung der ATCEUC für ATSEP im vergangenen Jahr gescheitert ist, wird das Thema weiterhin verfolgt und ist auf der Agenda. Die Anzahl der Mitgliederorganisationen in der ATCEUC wird größer, die eine entsprechende Öffnung einfordern.

## **SESAR Joint Undertaking**

Die IFATSEA ist in mehreren Working Packages vertreten. Sie sucht weiterhin nach Experten, die sich engagieren wollen. Der Fachbereichsvorstand fordert die Mitglieder im FSTD auf, sich bei Interesse zur Mitarbeit in diesem zukunftsorientiertem Projekt zu melden.

## **FABEC – MARC**

Ich nehme kontinuierlich an den Treffen der Gruppe MARC teil und vertrete die Interessen des FB FSTD. Aktuell wird das MOSAIC Framework Document überarbeitet. Im Kapitel „Technical Approach“ gilt es, die neuen Technologien aufzunehmen. Das Projekt FABEC tritt weiter auf der Stelle. Prof. Scheurle hat als neuer CEO der DFS versucht, mit der Konzentration auf weniger Einzelprojekte schneller Ergebnisse aufzuzeigen, dies scheitert weiterhin am konkreten politischen Willen der Staaten. Diese Blockade strahlt ebenfalls auf den Sozialen Dialog im FABEC aus, der sich weiterhin als Informationseinbahnstraße darstellt.

## **Zusammenarbeit mit weiteren Berufsorganisationen**

### **IFATCA**

#### **ECA**

Die Zusammenarbeit mit Vertretern der European Cockpit Association (ECA) und der International Federation of Air Traffic Controllers Associations (IFATCA) ist als sehr gut zu bewerten. Ich werde in meiner Funktion als IFATSEA Director Region Europe regelmäßig zu den IFATCA European Regional Meetings eingeladen. Zusammen mit Vertretern der ATCEUC hat sich die Allianz „THE4“, bestehend aus ATCEUC, ECA, IFATCA und IFATSEA, gebildet. Neben einem gemeinsamen Schreiben im Juni 2013 an die Kommission zu SES2+ und RP2, das große Beachtung gefunden hat, arbeitet die Gruppe aktuell an einem Dokument unter dem Arbeitstitel „Demystifizierung von SES“. Hier soll eine langfristige Strategie zur Schaffung eines SES aus Sicht der Arbeitnehmerorganisationen dokumentiert werden.

# Bericht aus der DFS-Tarifkommission

Nachfolgend lesen Sie die Ergebnisse der 5. ordentlichen Sitzung der DFS-Tarifkommission (TK) in 2013 und der 2. ordentlichen Sitzung der Tarifkommission Regio mit einem Überblick über die aktuelle Situation bei den Regionalflughäfen sowie einen Bericht über die Situation unserer Mitglieder bei der Vorfeldkontrolle/Verkehrszentrale Frankfurt und bei der Lufthansa.



von  
Thorsten Wehe

## DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

### Vergütung

Die TK hat auf ihrer letzten Sitzung beschlossen, den Vergütungs- (VTV) und Zulagentarifvertrag (ZTV) sowie den Vergütungstarifvertrag für Auszubildende (VTV-A) zum 31.12.2013 zu kündigen. Dem vorausgegangen war eine intensive Diskussion. Einerseits scheint im Bereich Center ein Ende des Verkehrsrückganges absehbar. In den letzten Wochen liegt die Anzahl der Flugbewegungen teilweise über denen des Vorjahres, die Verkehrszahlen an den Flughäfen sind allerdings – mit Ausnahme von Berlin Tegel – noch immer rückläufig. Andererseits ist die Bedrohung aller Besitzstände für die Beschäftigten der DFS durch die Ziele der Regulierungsperiode 2 im Rahmen der Performance Regulierung und die geplante EU-Verordnung „SES 2+“ nach wie vor nicht abgewendet. Es ist politisch paradox, dass die

GdF, die Geschäftsführung der DFS und die Bundesrepublik Deutschland als alleiniger Anteilseigner der DFS die nahezu gleichen Ziele verfolgen. Verzeihen Sie mir die Wortwahl. Die Flitzpiepen in Brüssel ziehen ihren Kurs einer durch massive Lobbyarbeit der Fluggesellschaften herbeigeführten Gebührenregelung für die Flugsicherungsorganisationen in Europa durch. Sehenden Auges, mit weiterhin unrealistischen Verkehrsprognosen und massiven Einsparvorgaben, werden die Garanten für Sicherheit im Luftverkehr über Europa in den Bankrott getrieben. Die Arbeitsbedingungen bei Ryanair stehen in der öffentlichen Kritik, werden aber offensichtlich als Maßstab für zukünftige Arbeitsbedingungen in einem hoch sensiblen Bereich wie den Flugsicherungsdiensten herangezogen. Kann man, soll man, oder muss man sich dagegen zur Wehr setzen? Und wie? Das Recht auf Arbeitskampf ist in Deutschland bekanntlich juristisch stark reglementiert.

Diese Aspekte werden im Rahmen der nächsten TK-Sitzung im Dezember bei den Überlegungen zum weiteren Vorgehen und zur Erhebung von Forderungen eine entscheidende Rolle spielen. Die Aufnahme von Verhandlungen mit der DFS zu den genannten Tarifverträgen wird voraussichtlich erst im nächsten Jahr erfolgen.

### Eingruppierung

Großen Raum nahmen der Bericht und die anschließende Diskussion zur Tarifbeobachtung zum Eingruppierungstarifvertrag (ETV) ein. Bisher wurde die GdF nicht durch die DFS in den Prozess der Definition der Tätigkeiten, die einen Kom-



petenzvorhalt erfordern und die Festlegung, wo diese Tätigkeiten anfallen einbezogen. Dieser Schritt ist aber notwendig, um die Tarifbeobachtung noch dieses Jahr fortsetzen zu können. Dazu kommt, dass mit der Umsetzung des ETV weitere Probleme auftreten. Die Anwendung der Erheblichkeitschwelle z.B. auf Tätigkeiten des „Aufsichtsführenden Lotsen“ war bei Tarifabschluss so nicht vorgesehen. Auch wenn viele Bereiche im Feld der Umsetzung des neuen ETV befriedet sind, so bleibt doch eine große Anzahl von ungelösten Fällen. Die seit dem 01.01.2013 in Verantwortung stehende Geschäftsführung ist in der Pflicht, die Ablaufprozesse in der DFS entsprechend neu zu gestalten. Positiv ist die Gesprächs- und Kooperationsbereitschaft von allen Seiten zu bewerten.

### Übergangsversorgung

Am 17.10.2013 haben Tarifgespräche zur Übergangsversorgung begonnen. Erklärtes Ziel der Mitglieder der GdF-Verhandlungskommission ist es, den „Status quo“ für Fluglotsen, die zwischen dem 52. und 55. Lebensjahr bzw. für Flugdatenbearbeiter, die mit Ablauf des 59. Lebensjahres in die Übergangsversorgung eintreten, weitestgehend unverändert beizubehalten. Konkrete Ergebnisse können noch nicht berichtet werden. Sehr wohl sind gleiche Interessenlagen vorhanden. Die DFS wünscht sich Planungssicherheit bei der Nachführung von Personal, die GdF will die Attraktivität, über die genannten Altersgrenzen hinaus operative Tätigkeiten im Flugverkehrskontrolldienst auszuüben, einschränken. Nach Auffassung der GdF ist es ein Unding, dass z.B. ein Fluglotse mit 50 Jahren die Entlastung gemäß Sonderregelungen FS-Dienste einfordert, aber dann, aus welchen Beweggründen auch immer, über das 55. Lebensjahr hinaus weiterarbeiten will.

### Tarifvertrag nach § 47 Absatz 4 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG)

Auf Bitte des Gesamtbetriebsrates (GBR) der DFS hin beschäftigte sich die TK mit dem Tarifvertrag (TV) nach § 47 Absatz 4 BetrVG. Dieser Tarifvertrag regelt die Zusammensetzung des GBR und bezieht sich bisher auf die einzelnen Niederlassungen, was mitunter zur Folge hat, dass die Anzahl der Sitze im GBR nicht mit der Anzahl der vertretenen Beschäftigten in Zusammenhang steht. Hinzu kommt, dass der heutige TV auf den ursprünglichen Vorhaben des Betriebsstätten Konzeptes beruhte. Nach der Neuausrichtung wurde z.B. das frühere ACC Berlin nicht komplett nach Bremen, sondern in Teilen nach Bremen und München verlagert. So entsendet derzeit die Niederlassung Bremen (TWR/CC – 476 BR-Wahlberechtigte in 2010) vier BR-Mitglieder in den GBR, währenddessen die Niederlassung Karlsruhe (UAC – 600 BR-Wahlberechtigte in 2010) nur zwei Vertreter im GBR hat. Die TK nahm den vom GBR vorgeschlagenen Schlüssel bis 100 Wahlberechtigte eine Entsendung, 101 bis 300 zwei Entsendungen, 301 bis 750 drei Entsendungen, über 751 vier Entsendungen, einstimmig an. Damit wird der GBR nach den Betriebsratswahlen im nächsten Jahr voraussichtlich 33 statt bisher 34 Mitglieder haben.

### Regionalflughäfen

Am 15. Oktober 2013 fand die zweite diesjährige Sitzung der TK Regio in der GdF-Geschäftsstelle in Frankfurt statt. Wichtigster Tagesordnungspunkt war die Diskussion und der Beschluss des Tarifvertrages zur Überleitung der Fluglotsen des Flughafens Memmingen auf die TTC sowie des dazugehörigen Ergänzungstarifvertrages zum Mantel-, Entgelt- und Versorgungstarifvertrag der TTC. Zudem beschäftigte sich die TK mit der Situation an den verschiedenen Regionalflughäfen.

### Memmingen

Bereits im Sommer diesen Jahres hatte der Geschäftsführer der TTC, Herr Mahns, die GdF um ein Gespräch gebeten, um darüber zu informieren, dass die Flughafen Allgäu Airport GmbH (AAG) beabsichtigen würde, die Arbeitnehmerüberlassung an die TTC zum 31. Dezember 2013 zu beenden und die Flugsicherung im Rahmen eines Betriebsüberganges an die TTC zu übergeben. In diesem Gespräch wurden zunächst die Rahmenbedingungen für einen Übergang der Memminger Towerlotsen auf die TTC vorgestellt. Danach sollten Mantel- und Versorgungstarifvertrag mit dem Zeitpunkt des Übertritts uneingeschränkt zur Anwendung kommen, während sich das Gehalt über mehrere Stufen bis Ende 2017 so entwickeln sollte, dass ab 2018 die dann noch bestehende Lücke in ein bis zwei Schritten geschlossen werden könnte. Hierzu sollte eine Vergütungsgruppe IIb etabliert werden. Begründet wurde dieser Vorschlag damit, dass der Abstand zwischen dem derzeit von der AAG gezahlten Gehalt und dem Gehalt der TTC-Tarifgruppe II zu groß sei, um ihn in ein oder zwei Schritten schließen zu können, zumal für den Zeitraum bis 2017 davon auszugehen sei, dass die Gehälter der TTC weiter steigen würden. Da bei der Vorbereitung der Tarifrunde 2014 noch nicht bekannt war, dass die AAG einen solchen Schritt planen würde, hatten sich die Forderungen unserer Memminger Mitglieder hauptsächlich an den Tarifverträgen der TTC orientiert und wären bei einem Übertritt damit auch weitestgehend erfüllt. Allerdings blieb als noch durchzusetzender Punkt die Angleichung der Gehälter an das derzeitige TTC-Niveau. Hier bedurfte es mehrerer Verhandlungsrunden, um einerseits eine Anhebung der Vergütung in den geplanten Schritten zu erreichen und andererseits tariflich abzusichern, dass ab dem 1. Januar 2018 die Tabellenwerte der Vergütungsgruppe II auch am Flughafen Memmingen Anwendung finden werden. Leider konnte dieses Ergebnis nur durch eine Gegenkompensation bei der betrieblichen Altersversorgung erreicht werden. So werden in den Jahren 2014 und 2015 nicht die bei der TTC üblichen 4% in die Altersversorgung eingezahlt sondern nur 2%. Insgesamt kann der Abschluss der Tarifverträge zum Betriebsübergang als Erfolg betrachtet werden. Zumal für diejenigen Mitarbeiter, die bereits vor dem 01.01.2010 als Fluglotse beim Flughafen Memmingen beschäftigt waren, noch ein Zuschuss zur Übergangsversorgung vereinbart werden konnte. Er ergibt sich aus der Summe von jeweils 10% des Bruttojahresgehaltes für den vor dem Jahr 2010 liegenden Zeitraum.





Mit dem Übergang der Flughäfen Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden auf die TTC wird die von der GdF schon immer abgelehnte Arbeitnehmerüberlassung beendet. Damit wird der GdF-Grundsatz „Flugsicherung aus einer Hand“ ein Stück mehr Realität.

#### **Hahn**

Ursprünglich war es die Absicht unserer Mitglieder vom Hahn, Mantel-, Entgelt- und Versorgungstarifvertrag spätestens am 30. September dieses Jahr mit Wirkung zum 1. April 2014 zu kündigen. Auf Grund der schwierigen Situation, in der sich der Flughafen Hahn befindet – er leidet unter rückläufigen Fracht- und Passagierzahlen und schreibt seit Jahren rote Zahlen – haben die Fluglotsen aber von dieser Kündigung abgesehen, so dass die Verträge zunächst unverändert fortgelten. Wegen der oben genannten Probleme und weil die EU einen Beschluss plant, dass ab 2023 keine Zuschüsse aus Steuergeldern in den laufenden Betrieb der Flughäfen mehr fließen dürfen und die Airports sich damit selbst tragen müssen, wurde für den Flughafen Hahn ein Sanierungskonzept beschlossen. Ende September wurde es vom Geschäftsführer im Beisein von Betriebsratsmitgliedern den am Hahn vertretenen Gewerkschaften vorgestellt. Der kurzfristige Beitrag unserer Mitglieder an den Maßnahmen beträgt ca. 110 T EUR jährlich. Erreicht werden sie dadurch, dass nach Eintritt eines Kollegen in die Übergangsvorsorgung zum Ende dieses Jahres keine Nachbesetzung erfolgt. Weiterhin verzichteten die Kolleginnen und Kollegen in Hahn schon 2012 auf eine bereits vereinbarte tarifliche Gehalts-

steigerung. Dieser Umstand ist besonders herauszuheben. Wie schon vor einigen Jahren bei der DFS, kommt die GdF in einer wirtschaftlich schwierigen Lage dem Management entgegen. Nochmals angemerkt. Die Lage der DFS, verursacht durch europäischen Regulierungswahn, ist definitiv ein anderer Sachverhalt. Leider geht dies in der heutigen Meldungsflut in der Presse unter. Da ist die GdF immer nur der Böse und Erpresser, wenn berechnete Forderungen erhoben werden. Längerfristig soll geprüft werden, ob eine Übertragung der Flugsicherung und der dazugehörigen Flugsicherungs-Technik an die DFS möglich ist. Das würde aber nach derzeitiger Rechtslage erfordern, dass der Flughafen Hahn den Status eines internationalen Verkehrsflughafens erlangt. Eine andere Option, die untersucht werden soll, ist der Übergang der Flugsicherung auf die TTC.

#### **Finkenwerder**

Nur kurz der Ausblick, dass der 14. und 21. November 2013 als Gesprächstermine für die Tarifverhandlungen mit der AIRBUS Operations GmbH vereinbart wurden.

#### **Friedrichshafen**

Der erste Verhandlungstermin fand am 22.10.2013 statt. Er diente zunächst dazu, eine Sondierung der Themen vorzunehmen. Eine Übergabe der Forderungen erfolgte bisher noch nicht. In Vorbereitung auf das nächste Treffen am 17. Dezember wurde vereinbart, dass die GdF der Friedrichshafen Flughafen GmbH die heute im Regionalflughafenbereich angewandten Modelle zur Realisierung der Übergangsvorsorgung zur Verfügung stellt. Dieses Thema hat bei den Verhandlungen einen hohen Stellenwert, weil die derzeitigen Regelungen nicht ausreichen, um insbesondere für die ältere-



ren Mitarbeiter das von GdF angestrebte Einkommen in Höhe von 70% des bisherigen Gehaltes während der Übergangsversorgung zu garantieren. Die Belastung, welche die Finanzierung der Übergangsversorgung an den Regionalflughäfen darstellt macht es mitunter erforderlich ist, dass auch die Mitarbeiter einen Beitrag leisten, um ein Ende der Lotsentätigkeit mit 57 zu ermöglichen.

#### **Karlsruhe/Baden-Baden**

Nach den uns vorliegenden Informationen werden alle derzeit bei der Baden Airpark GmbH angestellten Fluglotsen ab 1. Januar 2014 bei der TTC beschäftigt sein. Tariflich war der Betriebsübergang langfristig vorbereitet worden, so dass die bei der TTC zur Anwendung kommenden Tarifverträge weitestgehend den Tarifverträgen der GdF mit der Baden Airpark GmbH entsprechen. Auch für den beim Baden Airport verbleibenden Flugsicherungs-Techniker konnte inzwischen eine Lösung gefunden werden. Hierzu wurde tariflich vereinbart, dass seine Vergütungsentwicklung direkt an die Gehaltsentwicklung der anderen beim Baden Airport angestellten Mitarbeiter gekoppelt wird. Das gilt sowohl für lineare Vergütungserhöhungen als auch für Einmalzahlungen.

#### **Kassel**

Tarifverhandlungen für unsere Mitglieder am Flughafen Kassel fanden am 15. und 25. November in Kassel statt.

#### **Lübeck**

Wie berichtet, war beim ersten Kontakt der GdF mit der Geschäftsführung im August vereinbart worden, sich im November ein weiteres Mal zu treffen. Den Arbeitgebervertretern am Flughafen Lübeck sollten dabei die bereits an anderen Plätzen abgeschlossenen Tarifverträge der GdF vorgestellt werden. Zum 1. Oktober 2013 gab es einen Wechsel in der Geschäftsführung des Flughafens Lübeck, so dass die Sondierung Anfang nächsten Jahres noch einmal von vorne beginnen muss.

#### **Vorfeldkontrolle/Verkehrszentrale**

##### **Frankfurt**

Thema des Treffens des Vorsitzenden der GdF, Matthias Maas, und der Verantwortlichen für das Ressort Tarif, Petra Reinecke, mit dem Arbeitsdirektor der Fraport AG, Michael Müller, am 16. September 2013 war zunächst das weitere Engagement der GdF bei der Fra-Vorfeldkontrolle GmbH und der zukünftige Umgang miteinander. Die Vertreter der Fraport sind dabei sicher noch stark vom Tarifkonflikt des vergangenen Jahr beeinflusst. Dabei akzeptieren sie aber durchaus, dass die GdF auch längerfristig der gewerkschaftliche Vertreter der Vorfeldkontrolle sein wird und schon deswegen eine Normalisierung des Verhältnisses zur GdF notwendig ist. In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, dass die Fraport nochmals prüft, ob es möglich ist, für die bei der Umsetzung des im vergangenen Jahr abgeschlossenen Tarifvertrages aufgetretenen Probleme eine außergerichtliche Einigung herbeizuführen. Bis jetzt liegt der GdF dazu noch kein Ergebnis vor.

Im Bereich der Verkehrszentrale plant Fraport offensichtlich strukturelle Veränderungen. Diese könnten u.a. zur Folge haben, dass es danach für die GdF schwieriger wird, die Interessen ihrer Mitglieder in der Verkehrszentrale zu vertreten. Derzeit wird ein Treffen mit den verantwortlichen Führungskräften vorbereitet, um die GdF über die geplanten Veränderungen zu informieren. Erst danach wird es möglich sein, in enger Abstimmung mit unseren Mitgliedern festzulegen, ob und in welcher Art und Weise sich die GdF an den Veränderungsprozessen beteiligen wird.

Die erneute Verhandlung zur Gründung eines eigenen Betriebsrates bei der Fra-Vorfeldkontrolle GmbH vor dem Arbeitsgericht in Frankfurt findet im Januar 2014 statt. Dieser Termin war notwendig geworden, weil die Fraport AG auf Weisung des Gerichtes Unterlagen nachzureichen hatte. Offensichtlich war das Gericht der Ansicht, dass beide Seiten die Gelegenheit haben sollten, in einer Verhandlung dazu Stellung nehmen zu können.

##### **Lufthansa**

Nach wie vor ausgesprochen schwierig gestaltet sich die Interessenvertretung unserer Mitglieder aus dem Bereich Lufthansa (LH) Dispatch und Verkehrszentrale. Die Reaktion der zuständigen Führungskräfte aus den Bereichen Lufthansa Personal und Lufthansa Flight Operations auf das Schreiben der GdF mit dem Vorschlag, die Problematik im Bereich Verkehrszentrale und Dispatch zu bereinigen und in einen Dialog über langfristige Beschäftigungsperspektiven für unsere Mitglieder einzutreten, bot keinerlei Ansatzpunkte für ein weiteres konstruktives Vorgehen. Wir haben deswegen im Rahmen einer Mitgliederversammlung versucht, andere Wege zu finden, um die berechtigten Interessen zu vertreten. In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass die derzeitigen Veränderungen nicht immer dazu führen würden, die betrieblichen Prozesse zu optimieren und dass die Beteiligung der von den Veränderungen Betroffenen zu gering sei. Weil Unzufriedenheit mit bestehenden Prozessen allein nicht ausreichend ist, haben wir uns darauf verständigt, dass unsere Mitglieder eigene Konzepte, insbesondere bezogen auf die Ziele der einzelnen Programme, erarbeiten werden. Der nächste Schritt wird sein, diese Vorstellungen öffentlich zu machen und an den richtigen Stellen zu platzieren. Dazu wird es notwendig sein, Unterstützung aus anderen Bereichen, z.B. vom Cockpitpersonal, zu organisieren.

Zum Abschluss die Information, dass es Ende November ein Treffen mit deutschen Fluglotsen, die an US-amerikanischen Flugplätzen tätig sind, geben wird. Sie werden bisher von ver.di vertreten. Derzeit beträgt die Altersgrenze für sie 65 Jahre und sie haben keinerlei Absicherung beim Verlust der Tauglichkeit. Bisher war ver.di nicht bereit, nur für diese Angestelltengruppe entsprechende Regelungen zu vereinbaren. Ob und wie die GdF zukünftig die berechtigten Forderungen der Kollegen durchsetzen wird, darüber werden wir uns bei dem Treffen austauschen.

# Rückblick 2013

Erneut wurden fünf Ausgaben der Zeitschrift „der flugleiter“ an die Mitglieder der GdF ausgeliefert. Wie in den Jahren zuvor bot deren Inhalt ein sehr weitgestreutes Themenfeld.

„Nebulös“ erschien das erste Heft des Jahres. Das Coverbild ließ das Vorfeld des Flughafens Hahn erahnen, wobei die Rollleitlinien schon bald im dichten Nebel verschwinden. Aber nicht, wie es das Titelbild ausdrückte, war das nun abgelaufene Jahr sehr undurchsichtig und ein bald in der Versenkung verschwindendes Jahr. 2013 war in Wahrheit das Jahr des Wechsels und des Austauschs, aber auch ein Jahr voller Resignation, Peinlichkeiten, und Veränderungen.



von Hans Joachim Krüger



## der flugleiter 01/13

Verschiedene Beiträge in Heft 1 zeigten in erschreckenden Maße auf, dass es der deutschen Luftfahrt alles andere als gut geht. Berichte über die marode Finanzsituation bei Air Berlin, die Unfähigkeit der Berliner Politiker und Manager beim Thema Flughafen BBI, das Lufthansa-Sparprogramm „Score“, Outsourcing an Flughäfen, stockende Tarifverhandlungen werden in Berichtform in dieser Ausgabe des „flugleiter“ veröffentlicht. Auch ein Thema, welches im Heft 1 beginnt und sich über

das gesamte Jahr hinüber zieht, sind die Ruhezeiten der Piloten und die teilweise abwegigen Vorstellungen der EU-Kommission. Der Artikel „Geschäftsmodell mit Kratzern“ zeigte auf, wie sich eine irische (Billig-)Fluggesellschaft nach aussen hin verkauft und darstellt. Ein anderer Artikel dokumentiert die Risiken für die Gewerkschaft GdF, die gleich reihenweise von Fluggesellschaften auf Schadensersatz verklagt wurde. In „Wenn der Himmel einstürzt“, so der Titel, zeichnet Rechtsanwalt David Schäfer die Möglichkeiten des Ausganges der Rechtsverfahren vor dem Frankfurter Arbeitsgericht auf.

## der flugleiter 02/13

Die Geburtstagsfeier der GdF war das beherrschende Thema im Heft 2. Ein Rückblick auf die sehr abwechslungsreichen Jahre der jungen Gewerkschaft mit vielen Berichten und Interviews – Wie war das



denn noch mit der problematischen Anerkennung als Gewerkschaft, wie war das damalige Verhältnis zum Tarifpartner DFS, wie wuchsen zwei Fachverbände zu einer Gewerkschaft zusammen. Fragen, die an die damaligen Verantwortlichen gestellt und in aller Ausführlichkeit auch beantwortet wurden. Wie mittlerweile üblich, kamen aber auch fachliche Themen im Heft zur Sprache, dazu ein Überblick über die Tagung des Fachbereiches Betrieb in Bremen. Einer Legende wird gedankt und gleichzeitig die Ehrenmitgliedschaft angeboten. Wolfgang Kasebohm's Leben und Wirken im Sinne der Flugsicherung wird von Emmi Enneper sehr aufschlussreich dar- und vorgestellt.

## der flugleiter 03/13

Auf dem Titelbild die bisherigen drei Vorsitzenden der GdF, Klaus Berchtold, Michael Schäfer und Matthias Maas. Die Amtsübergabe von Michael Schäfer hin zu Matthias Maas wird mit Bildern und Berichten der nachgeholten Bundesdelegiertenkonferenz der GdF in Bremen sehr eindrucksvoll geschildert. Hinzu kommen verschiedene Interviews mit den übrigen neugewählten bzw. bestätigten Vorstandsmitglieder wie Axel Dannenberg (Geschäftsführer), Petra Reinecke (tarifliche Angelegenheiten) und Michael Garske (Kommunikation). Leider ist Michael Garske nach einer internen Diskussion von seinem Vorstandsamt zurückgetreten, das vakante Amt wird zwischenzeitlich von Jan Janocha bekleidet.

Aber nicht nur im Vorstand war ein Wechsel angesagt, auch bei der Redaktion „der flugleiter“ wurden die Positionen gewechselt. Der bisherige Leiter des Redaktionsteam, Hans-Joachim Krüger, übernimmt mit der Ausgabe 04/05 die Aufgaben des Chefredakteurs von Bernd Bockstahler. Er steht der Redaktion aber weiterhin als redaktioneller Berater zur Verfügung.



Fachliche Themen kamen aber in dieser Ausgabe auch nicht zu kurz. Der von Jörg Biermann verfasste Artikel „Alle Winglets sind schon da“, beschreibt die Vorteile dieser Bestandteile der Tragflächen und gibt eine Übersicht der Flugzeugmodelle, die mit diesen gebogenen aerodynamischen Hilfen ausgerüstet sind.

Auf der Ferieninsel im fernen Indonesien fand die Ifatca-Konferenz mit Teilnahme der GdF statt. Ein ausführlicher Fachbericht mit wunderschönen Bildern der Urlaubsinsel rundet die Ausgabe 03/2013 ab.

### der flugleiter 04 und 05/2013

Aus zwei wird eins – eine Doppelausgabe – gut 70 Seiten stark. Erneut werden die Probleme in der Luftfahrt aufgezeigt. Diesmal sorgt die DFS für Schlagzeilen – 600 Planstellen sollen gestrichen werden. Nach einem veröffentlichten Text der „Wirtschaftswoche“ werden die Angestellten der DFS aufgerüttelt, die Unsicherheit über die bundeseigene Flugsicherung wächst. Die GdF reagiert mit einem Aktions-

tag vor den Toren der DFS und verteilt die aktuelle Ausgabe der Zeitschrift „der flugleiter“ an die Mitarbeiter der Unternehmenszentrale. Zwar sind betriebsbedingte Kündigungen bei der DFS bisher ausgeschlossen, aber dennoch sah die GdF-Geschäftsführung und Redaktionsleitung die Zeit gekommen, in einem Bericht die Verfahrensweise einer solchen unrühmlichen Kündigung niederzuschreiben.

Ein anderer Action-Day sorgt dann allerdings europaweit für Schlagzeilen. Die Dachgewerkschaft der europäischen Flugsicherungen „ATCEUC“ ruft zu europaweiten Aktionen auf. Hintergründe des Action-Day sind in dieser Ausgabe des „flugleiter“ zu finden und werden mit den letzten aktuellen Meldungen abgedruckt.

Erneut zeichnet sich Jörg Biermann mit seinem Bericht „Donnerwetter“ sachlich und fachlich aus, und erneut werden Artikel aus diesem Heft auch in anderen Luftfahrtmagazinen nachgedruckt.

### der flugleiter 06/2013

Die vorliegende Ausgabe rundet nun das Jahr ab und erscheint (hoffentlich pünktlich) vor den Festtagen. Erneut werden viele Themen angesprochen, Interviews geführt und Berichte recherchiert.

Die Redaktion wünscht allen Lesern viel Spaß mit dieser Ausgabe und – wenn es die Zeit erlaubt – sollte man vielleicht auch noch mal in ein älteres Exemplar sehen. Es ist manchmal sehr erstaunlich, was und wie einige Themen dargestellt wurden und wie die tatsächlichen Entscheidungen

oder Entwicklungen dann schließlich eintrafen oder verworfen wurden.

Den Mitgliedern des Redaktionsteams sei jedenfalls von dieser Stelle für ihr überdurchschnittliches Engagement gedankt.

Die Zeitschrift „der flugleiter“ ist mittlerweile nicht nur zu einer Gewerkschaftszeitung herangereift, sondern findet sehr viele Leser auch jenseits der Gewerkschaft in fast allen Teilen der Wirtschaft und auch der Politik sowie in vielen Printmedien.

Die Redaktion



## Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

### Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen  
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff  
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider  
Fachanwältin für Familienrecht

**Kanzlei Bremen**  
Langenstraße 68  
28195 Bremen  
Tel. 0421/96 0 99-0  
Fax 0421/96 0 99-11

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

E-Mail: [wv@kanzlei-wv.de](mailto:wv@kanzlei-wv.de) · Internet: [www.kanzlei-wv.de](http://www.kanzlei-wv.de)

## PRESSEMELDUNG DER DLR

### Steile Anflüge für weniger Lärm

# DLR gibt Ergebnisse bekannt



Im Auftrag des Forums Flughafen und Region fanden am 4. Oktober 2013 am Frankfurter Flughafen, von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH überwacht, Versuchsflüge mit einer Maschine der Condor statt. In einem steileren Endanflug wurden Wohngebiete in größerer Höhe überflogen. So soll es am Boden leiser werden. Nun hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auf der Konferenz für aktiven Schallschutz ICANA 2013 die Ergebnisse vor Ort vorgestellt. Der Trend ist eindeutig: Gemeinden, die mehr als zehn Kilometer von der Landebahn entfernt liegen, können durch das neue Anflugverfahren mit weniger Lärm rechnen. In 33 Kilometer Entfernung (Messpunkt Appenheim) wurde der gemessene Maximalpegel sogar bis zu sechs Dezibel geringer. Für präzise, über längere Zeiträume gemittelte Zahlenwerte, sind weitere Versuchsflüge nötig.

„Im DLR forschen wir für die ökoefiziente Luftfahrt von Morgen, die Mensch und Natur weniger belastet“, sagt der DLR-Vorstandsvorsitzende Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner. „Durch die erfolgreichen Testflüge im Projekt Steeper Approaches konnten wir auch durch die breite Unterstützung aller Beteiligten zeigen, dass zur Lösung gesellschaftlicher Probleme, wie der Lärmbelastung entlang von Flugrouten, manchmal erstaunlich einfache Ideen einen wichtigen Schritt nach vorn bedeuten.“

#### Anflug in zwei Abschnitten

„Steeper Approaches“ bezeichnet ein neues Landeverfahren, bei dem das Flugzeug länger als bisher in 2.400 Meter Höhe verbleibt und sich anschließend in einem etwas steileren Sinkflug von 4,49 Grad (bisher 3 Grad) der Landebahn nähert. Ab einer Höhe von etwa 600 Meter geht der Pilot in eine gewöhnliche Landung über, bei der er in einem Winkel

von 3 oder 3,2 Grad dem Gleitpfad des Instrumentenlandesystems (ILS) folgt. In der Übergangsphase fährt das Fahrwerk aus.

Bereits bei ersten Tests im Flugsimulator ebenso wie bei den Versuchsflügen am 4. Oktober 2013 mit einer Boeing 767-300 der Condor zeigte sich: Das neue Anflugverfahren ist fliegerisch absolut sicher. Durch den später einsetzenden Sinkflug werden Wohngebiete bis zu 915 Meter höher als gewöhnlich überflogen. „In entfernteren Bereichen bei etwa 33 Kilometern vor dem Aufsetzen, haben wir bis zu sechs Dezibel weniger Lärm gemessen“, sagt der Leiter des Projekts „Steeper Approaches“ Dr. Bernd Korn vom DLR-Institut für Flugführung. „Bei 15 Kilometern waren es dann nur noch etwa zwei bis vier Dezibel leiser, da sich der steilere und der gewöhnliche Gleitpfad zur Landebahn hin annähern“, fährt Dr. Korn fort. „Eine Verringerung der Lärmemissionen am Boden konnten wir bis etwa zehn Kilometer vor dem Aufsetzen messen.“ Insgesamt wurden sechs steilere Anflüge mit der Boeing 767-300 von Condor durchgeführt. „Damit lassen sich noch keine abschließenden Aussagen treffen, da die Messwerte bei dieser kleinen Stichprobe bereits um bis zu 1,5 Dezibel schwanken. Um den positiven Trend in belastbarere Zahlen zu gießen, benötigen wir weitere Probeflüge mit dem neuen Anflugverfahren und deutlich mehr Lärmmessungen über einen längeren Zeitraum“, so Korn.

#### Breite Zusammenarbeit

Im Auftrag des Forums Flughafen und Region entwickelte das DLR das neue Anflugverfahren in Zusammenarbeit mit erfahrenen Piloten der Condor, Lufthansa und TuiFly. In Flugsimulatoren der Gesellschaften wurde das Verfahren auf allen in Frankfurt gängigen Flugzeugtypen und bei allen denkbaren Wetterverhältnissen getestet. Auch normale Crews, die nicht an der Entwicklung beteiligt waren, erprobten den



steileren Anflug. Im Anschluss erfolgte mit der Unterstützung von Condor die reale Erprobung in der Luft mit Anflügen auf die Nordwestlandebahn des Frankfurter Flughafens. Intensiv betreute die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Versuchsflüge mit extra eingewiesenen Lotsen. Am Boden standen sieben Fluglärm-Messstationen von Fraport AG und Umwelthaus für die Lärm-Messungen bereit.

Für die Zukunft schaut Projektleiter Korn bereits auf weitere Erprobungen der Steeper Approaches und damit noch genauere Messwerte zur Lärmentlastung der Bevölkerung: „Am Flughafen Hannover wird die Tuifly über ein Jahr das neue Anflugverfahren im Probetrieb unter Sichtflugbedingungen testen.“ Eine Umsetzung in den täglichen Routinebetrieb ist derweil noch etwas ferner. So müssten Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) angepasst werden, ebenso wie die Ausstattung der Flugzeuge.

Bereits im September 2010 fanden Testflüge zum neuen Anflugverfahren am DLR-Standort Braunschweig statt. Damalige Erfahrungen bildeten die Grundlage für die nun erfolgten

Versuchsflüge im von hohem Verkehrsaufkommen geprägten Frankfurter Luftraum.

**Vollständige Pressemitteilung mit Bildern unter:**  
[http://www.dlr.de/dlr/presse/desktopdefault.aspx/tabid-10172/213\\_read-8618/year-all/#gallery/12796](http://www.dlr.de/dlr/presse/desktopdefault.aspx/tabid-10172/213_read-8618/year-all/#gallery/12796)

**Anmerkung der Redaktion:** Sollte der auf der Basis der Pressemeldung der DLR beruhende Text beim Leser den Eindruck hervorgerufen haben, dass das Thema der „steep approaches“ auf generelle Zustimmung stößt, so ist dies keineswegs der Fall. Werner Fischbach wird sich in der Ausgabe 1/2014 erneut dieses Themas annehmen. Dabei werden auch zahlreiche kritische Äußerungen, vor allem aus Kreisen der Piloten und Verbände zur Sprache kommen. Mit anderen Worten, und dies kommt ja auch im hier abgedruckten Beitrag zum Ausdruck: Das Thema der „steilen Anflüge“ wird alle Betroffenen noch geraume Zeit beschäftigen.

## DFS weist auf Luftraumverstöße hin

**Mehr als achtzig unerlaubte Einflüge in die Lufträume C und D, sowohl im An- und Abflugbereich großer deutscher Verkehrsflughäfen als auch oberhalb Flugfläche 100 zählte die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH allein in den ersten neun Monaten dieses Jahres. Hinzu kommen weitere Verstöße wie zum Beispiel unerlaubte Einflüge in Flugbeschränkungsgebiete. Abgesehen von den empfindlich hohen Bußgeldern, die das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) verhängt, warnt die DFS vor den Gefahren, die ein zu dichtes Heranfliegen an die Luftraumgrenzen verursacht.**

Die Luftraumkategorien C und D wurden etabliert, um IFR Verkehr vor unbekanntem VFR Verkehr zu schützen und somit Zusammenstöße und gefährliche Annäherungen (Aircraft Proximities) zu vermeiden.

Die Luftraumstruktur an den großen Verkehrsflughäfen Deutschlands weist treppenförmig angeordnete, vertikal unterschiedliche Untergrenzen auf. Der Allgemeinen Luftfahrt wird dadurch die Möglichkeit gegeben, die freigabepflichtigen Lufträume zu meiden. Untersuchungen der DFS zeigen jedoch, dass viele VFR-Piloten diese Möglichkeit quasi bis „auf den letzten Fuß“ ausreizen und diese Lufträume so knapp wie möglich unterfliegen. Hierbei ist die Gefahr jedoch groß, dass das Luftfahrzeug aufgrund geänderter Wind- oder Thermikverhältnisse in einen langsamen und zunächst unbemerkten Steigflug übergeht und unbeabsichtigt in einen freigabepflichtigen Luftraum einfliegt. Auch ist es vorgekommen, dass Piloten durch Navigation oder Sprechfunk abgelenkt waren und dabei eine leichte Höhenänderung nicht bemerkt haben.

Wird der DFS ein ungenehmigter Einflug bekannt – oft geschieht dies durch den TCAS-Report eines Verkehrsflugzeugpiloten – muss die DFS eine Verstoßmeldung an das Bundesaufsichts-

samt für Flugsicherung (BAF) senden. Einen Ermessensspielraum hat die DFS dabei nicht. Unerlaubte Einflüge werden als Ordnungswidrigkeiten mit Bußgeldern geahndet, die durchaus im drei- bis vierstelligen Bereich liegen können.

Abgesehen von den finanziellen Folgen geht eine weitere ernste Gefahr von den Wirbelschleppen der Verkehrsflugzeuge aus. IFR-Flüge werden oft nur 500 Fuß oberhalb des Luftraums E und damit recht dicht über dem Kleinflugzeug geführt. Für tiefer fliegende Kleinflugzeuge besteht dadurch eine nicht zu unterschätzende Gefahr. Die Wirbelschleppen sinken nämlich nicht nur ab, sondern bewegen sich je nach Windverhältnissen auch zur Seite und können noch minutenlang vorhanden sein, auch wenn das Verkehrsflugzeug nicht mehr zu sehen ist.

**Daher empfiehlt die DFS den VFR-Piloten, die sich im Luftraum E aufhalten, in jedem Fall den IFR-Verkehr zu beachten und diesem rechtzeitig und großräumig auszuweichen. Hilfreich ist dabei auch der von der DFS angebotene Fluginformationsdienst.**

**Quelle: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH**



## Farbe, Licht, Arbeitsplatz

**Die Arbeiten an der Positivdarstellung sind erfolgreich abgeschlossen. Für die Kontrollzentralen des unteren Luftraums in Langen, München und Bremen existiert nun ein einheitliches Farbset für die Darstellung auf den Radarbildschirmen und ein abgestimmtes Layout für den P2-Lotsenarbeitsplatz. Nun wird noch am Beleuchtungskonzept gearbeitet.**

Rot-weiß? Bayern München. Grün-weiß? Werder Bremen. Schwarz und rot? Die Frankfurter Eintracht. Auf dem Fußballplatz sieht man auf den ersten Blick, wer zu welcher Mannschaft gehört. Auch beim System P1 hatte bislang jede DFS-Niederlassung für die Luftlagedarstellung ihre eigenen Farben. Zum Beispiel beim Kollisionswarnsystem „Short Term Conflict Alert“: In Bremen erscheint der zweistufige Alarm erst weiß und dann rot auf dem Monitor. In Langen wechselt er von grün zu rot, in München hat man sich für gelb und orange als Warnfarben entschieden. Die teilweise sehr unterschiedlichen, historisch gewachsenen Farbsets bedeuten einen erheblichen Aufwand, zum Beispiel bei der Pflege von Karten. Hier sind für die einzelnen Niederlassungen bislang unterschiedliche Adaptionen erforderlich.

Mit der Einführung von P2 und den zukünftigen Systemen (z.B. iCAS) in den Kontrollzentralen des unteren Luftraums und der Umstellung auf Positivdarstellung wird sich dies nun ändern. Für die Luftlagedarstellung wurde erstmals ein DFS-einheitliches Farbset entwickelt, das optimal auf die Physiologie des menschlichen Auges zugeschnitten ist. Dafür wurden zunächst die einzelnen Funktionalitäten – von den STCA-Alarmen bis zur Wetterdarstellung – hinsichtlich ihrer Priorität geordnet. Diesen Funktionalitäten wurden dann ihrer Bedeutung entsprechend Farben zugeordnet. So erscheint die wichtigste Information, der STCA-Alarm, künftig DFS-weit einheitlich in der Signalfarbe rot. In der ersten Warnstufe wird er bei P2 in einem auffälligen gelborange auf dem Monitor angezeigt.

Die verwendeten Farben wurden dabei nicht willkürlich ermittelt, sondern nach einem mathematischen Modell errechnet. So ist sichergestellt, dass sich die Farben auf den ersten Blick auseinanderhalten lassen: Die ausgewählten Farben wurden in mehreren Schritten immer wieder validiert, bis schließlich das abschließende Farbsset gefunden war. Die Gefahr, dass eine Farbinformation übersehen wird oder zwei Farben miteinander verwechselt werden, ist damit minimal. Unterstützt wurde die DFS vom Institut für Arbeitswissenschaft der TU Darmstadt (IAD).

Als Basis für die Luftlagedarstellung diente dabei die Darstellung im Karlsruher System P<sub>1</sub>/VAFORIT. Allerdings sind die Farben und die Bedeutung, die ihnen zugeordnet ist, nicht identisch – dazu sind die Unterschiede zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum zu groß. So gibt beispielsweise die Farbe der Label bei P<sub>1</sub>/VAFORIT Auskunft über den Frequenzstatus, während sie im unteren Luftraum das jeweilige Höhenband kennzeichnet. Vor allem wegen der höheren Darstellungsdichte (Anflugverfahren, verlängerte Anfluggrundlinien etc.) werden im unteren Luftraum auch mehr Farben benötigt als im oberen Luftraum.

Mit der Festlegung des Farbsets allein ist es aber nicht getan: Zugleich muss darauf geachtet werden, dass die errechneten Farben im Zusammenspiel mit Monitor, Kontrasteinstellungen und Beleuchtung auch farbtreu im Auge des Betrachters ankommen. Dazu müssen alle Hardwarekomponenten genauestens kalibriert werden. Außerdem sollten bestimmte Parameter, zum Beispiel die Beleuchtung im Raum oder die Monitoreinstellungen, möglichst konstant gehalten werden. Anders als bislang wird es bei P<sub>2</sub> deshalb nicht mehr möglich sein, Helligkeit und Kontrast am Monitor nach Belieben selbst zu verändern – denn dies könnte dazu führen, dass bestimmte Farben so weit verblassen, dass sie mit dem Hintergrund verschwimmen. Individuelle Einstellungen werden deshalb nur noch innerhalb eines begrenzten Bereichs möglich sein – eine Einschränkung, die vor allem ein Zugewinn an Sicherheit bedeutet.

Auch die Festlegung von Helligkeit und Kontrast erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem IAD. Dazu wurden zunächst die Displays untereinander abgeglichen, bevor die Lotsen in einem letzten Schritt das gesamte Setup im neuen Betriebsraum des Center Langen begutachten konnten.

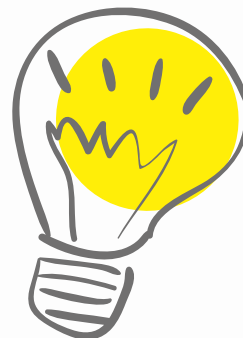
Die nun vorliegende Lösung wurde zwischen Mai 2012 und Juli 2013 erarbeitet; sie dient als Vorgabe für alle Niederlassungen. Daran beteiligt waren Langener, Bremer und Münchner Lotsen sowie Vertreter der Niederlassungen, des Betriebsrats, der GdF, des Bereichs Human Factors, des betrieblichen Anforderungsmanagements, des Produktmanagements, des Systemhauses und der Maßnahmenleitung unter Ralf Schlingmann und Frank Hoffmann aus dem Bereich Projekt & Programm management des GB Center. Eine arbeitswissenschaftliche Bewertung des IAD wird das Vorgehen abschließen.

Durch die Einführung der Positivdarstellung müssen die neuen Betriebsräume nicht mehr wie bislang abgedunkelt sein: Mit P<sub>2</sub> kann in Langen, Bremen und München erstmals Tageslicht Einzug halten. Da die Räume sehr unterschiedlich sind, muss nun in einem nächsten Schritt das jeweilige Beleuchtungskonzept vor Ort überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Nur so können ideale Arbeitsbedingungen hergestellt und störende Reflexionen vermieden werden. Dies wird von den Niederlassungen in Langen, München und Bremen zusammen mit dem Bereich Human Factors, den Ortsprojekten, dem Baubereich und externer Unterstützung umgesetzt.

Zur Vorbereitung auf die P<sub>2</sub>-Inbetriebnahme wird es dann Trainingsmaßnahmen geben, in denen sich die Lotsen an die Positivdarstellung gewöhnen können. Die ist nicht nur wegen der geänderten Darstellung auf den Monitoren nötig. Auch die Tag und Nacht gleich bleibende Helligkeit im Raum und die reduzierten individuellen Einstellungsmöglichkeiten bedeuten eine deutliche Umstellung – die aber den Nutzern zugute kommt: Tageslicht am Arbeitsplatz, das haben wissenschaftliche Studien gezeigt, trägt zu einem bessern Wohlbefinden bei und verbessert die Konzentration, das haben auch die Erfahrungen in Karlsruhe schon gezeigt.

Ein weiterer Vorteil: Die Darstellung der verschiedenen Systeme wird unter P<sub>2</sub> sehr viel homogener. Heute müssen die Lotsen mit sehr großen Kontrastunterschieden zurechtkommen: Während die Luftlage derzeit noch negativ dargestellt wird, müssen die Lotsen zugleich mehrere Systeme bedienen, die – wie zum Beispiel PSS – bereits auf Positivdarstellung umgestellt wurden. Der Wechsel zwischen hell und dunkel ist für das Auge sehr ermüdend. Am neuen P<sub>2</sub>-Arbeitsplatz wird es diese starken Kontraste nicht mehr geben. Im Nahbereich werden sie auf das Verhältnis 1:3, im weiteren Umfeld auf das Verhältnis 1:10 reduziert. Das Auge muss sich also weniger auf unterschiedliche Kontraste einstellen – das macht das Arbeiten am Board angenehmer und sicherer.

**von Michael Platzek**



# Am Ohr des Rechners:

## Lotsenunterstützung durch Spracherkennung

Fluglotsen stehen einem immer komplexer werdenden Geflecht aus startenden und landenden Maschinen an den Flughäfen gegenüber. Insbesondere im Anflugbereich auf größere Airports sind Lotsenassistenzsysteme mittlerweile unverzichtbar. Sie zeigen dem Lotsen auf, in welcher Reihenfolge die landenden Maschinen effizient aufgereiht und verteilt werden können. Weicht der Lotse aber vom Plan des Systems ab, erkennt es dies erst eine halbe Minute später über die eingehenden Radardaten. In diesem Zeitraum kann es den Lotsen nicht optimal unterstützen. Eine Lösung liegt in der Nutzung des Sprechfunks zwischen Fluglotse und Cockpit. Zusammen mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und der Universität des Saarlandes (UdS) untersuchte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) am 30. und 31. Oktober 2013, wie ein Assistenzsystem durch Auswertung der Sprachkommunikation schneller auf die Absichten eines Lotsen reagieren kann.

„In den kommenden Tagen und in folgenden Versuchen wollen wir herausfinden, wie zuverlässig unser System bereits die sprachlichen Anweisungen erkennt“, sagt der Leiter des Projekts AcListant® (Active Listening Assistant) Prof. Dr. Hartmut Helmke vom DLR-Institut für Flugführung. „Wir sind zuversichtlich, dass wir durch die zusätzliche Datenquelle aus dem Spracherkenner Lotsenassistenzsysteme deutlich verbessern können.“ Für die aktuellen Versuche sind Lotsen des Flughafens Düsseldorf in dem Braunschweiger DLR-Institut für Flugführung zu Gast. An typischen Flugsituationen für den Düsseldorfer Luftraum stellen die Forscher mit Hilfe der Lotsen die neue Kombination aus Spracherkenner und Assistenzsystem auf die Probe.

### Eine halbe Minute die zählt

Manchmal ist es notwendig, dass ein Fluglotse Anweisungen erteilt, die von den Vorschlägen des Lotsenassistenzsystems abweichen. Nach einer solchen Anweisung benötigen heutige Assistenzsysteme ohne Spracherkenner etwa 30 Sekunden, bis sie die Absicht des Lotsen sicher registriert haben. In dieser Zeit bieten sie keine verlässliche Unterstützung. Um diese Situation zu verbessern, ist eine Spracherkennung mit hoher Zuverlässigkeit notwendig. „Wir wollen diese Zuverlässigkeit erreichen, indem wir unser Lotsenassistenzsystem nicht einfach nur um einen Spracherkenner ergänzen. Zusätzlich soll der Spracherkenner vom Assistenzsystem verbessert werden: Das Assistenzsystem weiß zwar nicht genau, wie der Lotse als nächstes reagieren wird, aber es kann dem Spracherkenner die in der aktuellen Verkehrssituation möglichen Anweisungen liefern. Das Besondere von AcListant® ist somit, dass sich Assistenzsystem und Spracherkenner gegenseitig verbes-

sern“, erklärt Prof. Helmke. Beispielsweise erwartet der Computer für ein landendes Flugzeug vor allem Manöver, bei denen die Maschine absinkt und langsamer wird. So muss der Spracherkenner nur noch aus einer vergleichsweise kleinen Anzahl von aktuell möglichen Wörtern das gerade Gesprochene erkennen. Auf Grundlage der schneller erfassten Verkehrssituation, können dem Lotsen schneller weitere empfohlene Manöver über den Arrival Manager angezeigt werden. Arrival Manager sind Assistenzsysteme, die Fluglotsen in komplexen Verkehrssituationen etwa mit Vorschlägen für die Lande-Reihenfolge unterstützen.

### Erprobung im Echtzeitsimulator

Die Wissenschaftler testen das neue System im Air Traffic Management and Operations Simulator (ATMOS) des DLR-Instituts für Flugführung in Braunschweig. Die Experimentaleinrichtung ist Teil des Validierungszentrums Luftverkehr und ermöglicht es, beliebige Luftverkehrssituationen in Echtzeit auf den Bildschirm zu bringen. So können neue Anflug- und Landeverfahren hinsichtlich Flugsicherheit, Schadstoffreduzierung und Verkehrskapazität getestet werden.

Im Projekt AcListant® arbeiten die DLR-Forscher mit dem Lehrstuhl für Sprach- und Signalverarbeitung (LSV) der Universität des Saarlandes (UdS) zusammen. Während das DLR für die Entwicklung des Assistenzsystems und die Validierung zuständig ist, steuert die UdS den Spracherkenner bei. Zudem wird das Projekt durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unterstützt. Die DFS stellt den Forschern Fluglotsen und Wissen aus der operationellen Praxis zur Verfügung. Bis Anfang 2015 sind umfangreiche Validierungen der neuen Software mit verschiedenen Fluglotsen beim DLR geplant. Über die Luftfahrt hinaus ist das Konzept des „aktiven Zuhörens“ für Anwendungen interessant, bei denen Menschen miteinander per Sprache präzise Informationen austauschen müssen.

Vollständige Pressemitteilung mit Bildern unter:

[http://www.dlr.de/dlr/presse/desktopdefault.aspx/tabid-10172/213\\_read-8589/year-all/#gallery/12745](http://www.dlr.de/dlr/presse/desktopdefault.aspx/tabid-10172/213_read-8589/year-all/#gallery/12745)

### Kontakte:

Falk Dambowsky  
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
Kommunikation, Redaktion Luftfahrt  
Tel.: +49 2203 601-3959 · <mailto:falk.dambowsky@dlr.de>

Prof. Dr. Hartmut Helmke  
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
Institut für Flugführung  
Tel.: +49 531 295-2599 · <mailto:hartmut.helmke@dlr.de>

Quelle: PM der DLR



# Skyguide führt mit elektronischer Koordination nächsten Evolutionsschritt in der Schweizer Flugsicherung ein

**Skyguide wird in der Nacht vom 4. auf den 5. November, respektive in der Nacht vom 9. auf den 10. Dezember, in den Bezirksleitstellen (ACC) in Genf und Zürich den nächsten Schritt im Projekt „Stripless“ durchführen. Mit der Anwendung der elektronischen Koordination setzt skyguide dabei einen der wichtigsten Meilensteine in der Schweizer Flugsicherung der letzten 30 Jahre. Dieser Evolutionsschritt beinhaltet auch ein neues Sicherheitsnetz (EHS-CLAM-Funktion) zur Überwachung der Flughöhe. Mit dem Projekt „Stripless“ löst skyguide in der Schweiz schrittweise die Flugüberwachung mittels auf Papierstreifen gedruckten Informationen durch elektronische Anwendungen ab.**

## Übergabe von Flugzeugen zwischen Sektoren per Mausclick

Die elektronische Koordination ermöglicht den FlugverkehrsleiterInnen neu die Übergabe von Flugzeugen per Mausclick ohne telefonische Koordination zwischen den verschiedenen Sektoren. Der Wegfall dieser bisher notwendigen Koordination per Telefon reduziert den Arbeitsaufwand, limitiert mögliche Fehlerquellen und erhöht somit weiter das Sicherheitsniveau und die Effizienz in der Luft.

Zudem wird mit diesem zweiten Schritt im Projekt „Stripless“ die elektronische Überwachung der Flughöhe eingeführt. Die so genannte EHS-CLAM-Funktion (Cleared Level Adherence Monitoring based on Enhanced Mode S) warnt den Fluglotsen bei einer Diskrepanz zwischen der Höhenfreigabe der Flugsicherung (cleared flight level) und der Einstellung im Flugzeug (selected altitude). Mit diesem neuen Sicherheitsnetz können

mögliche Arbeitsfehler von Flugsicherung oder Cockpit-Crew korrigiert, potentiell unbewusste Unterschreitungen der Mindestabstände zwischen Flugzeugen früher verhindert und das Sicherheitsniveau zusätzlich erhöht werden. Die CLAM-Funktion wurde bereits Anfang 2012 in einer ersten Version operationell installiert. Dieser neue Release integriert nun die ausführlichen Flugzeugdaten (Enhanced Mode S) und einen automatischen Alarm in die frühere CLAM-Funktion. Skyguide erfüllt mit dieser EHS-CLAM-Funktion eine Sicherheitsempfehlung der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST, die im Bericht über einen Vorfall vom 10. Juni 2011 ausgesprochen wurde. Skyguide arbeitet laufend an der Weiterentwicklung von Massnahmen und Prozessen, um die Sicherheit im von ihr kontrollierten Luftraum zu erhöhen. Mit der Einführung der EHS-CLAM-Funktion nimmt die Schweizer Flugsicherung eine Pionier-Rolle ein und positioniert sich an der Spitze der europäischen Flugsicherungen.

## Reduzierte Kapazitäten während Durchführung des Releases

Die Durchführung des nächtlichen Releases vom 4./5. November und 9./10. Dezember führt zu einer Reduktion der Sektor-Kapazitäten während dieser Zeit und den folgenden Tagen. Um allfällige Verspätungen so tief wie möglich zu halten, ist zusätzliches Personal in den Operationszentren der skyguide eingeplant. Kunden und Partner der skyguide sind frühzeitig darüber informiert worden. Die Kapazität wird nach erfolgreicher Einführung schrittweise auf Normalbetrieb erhöht.

**Quelle: PM skyguide**

# Warnsystem für Mode-S Abfragecode – Konflikte: Lettische Flugsicherung nutzt Anwendung der DFS

**Die lettische Flugsicherung Latvijas Gaisa Satiksme (LGS) setzt zukünftig den Mode S Interrogator Code Conflict Alerter (MICCA) der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ein, mit dem Mode-S-Zielerfassungsprobleme in Echtzeit erkannt und dargestellt werden können. Die Anwendung ermöglicht insbesondere die Identifizierung sogenannter Abfragecodekonflikte, die dazu führen, dass Luftfahrzeuge teilweise von einem oder mehreren Mode-S-Sensoren nicht erkannt werden. Damit erfüllt die LGS die Anforderungen der Europäischen Kommission aus Artikel 7, Verordnung 262/2009, die von Flugsicherungsorganisationen der Mitgliedsländer eine rechtzeitige und damit echtzeitnahe Erfassung solcher Abfragecode-Konflikte fordert. Die Installation der Anwendung, die Anpassung an die lokale Infrastruktur sowie die Schulung des Personals sollen im Februar 2014 abgeschlossen sein.**

Die DFS-Anwendung MfCCA erkennt sowohl falsche als auch verspätete und fehlende Mode-S-Zielerfassungen, wie sie bei-

spielsweise bei Abfragecode-Konflikten auftreten. Diese entstehen, sobald zwei Mode S-Sensoren mit überlappendem Abdeckungsbereich für die Zielerfassung denselben Code verwenden. So werden Luftfahrzeuge möglicherweise von mindestens einem der Mode-S-Systeme im Überlappungsbereich nicht entdeckt. Die DFS nutzt die Eigenentwicklung MfCCA seit 2010 zur Überwachung seiner Mode-S-Anfragen.

„Es ist uns sehr wichtig, Zielerfassungsprobleme schnell zu erkennen, damit die Überwachung die Leistung der Radarstationen jederzeit richtig einschätzen und gegebenenfalls zügig Gegenmassnahmen einleiten kann“, so Alex Javorskis, Deputy Chief of Radar Division bei LGS. Mit MICCA lassen sich Zielerfassungsprobleme in Echtzeit graphisch darstellen. Es ist zum Beispiel möglich, die Anzahl der Probleme für jeden Sensor auf einer Zeitachse anzuzeigen. Auch lässt sich abbilden, wo genau ein Luftfahrzeug von einer Radaranlage verspätet oder gar nicht angezeigt wurde. **Quelle: PM DFS**

# IFATCA Regional Meeting – Neues aus Europa

Vertreter der europäischen Fluglotsenverbände trafen sich Ende Oktober zum 30. IFATCA European Regional Meeting in Sarajevo. Über 150 Teilnehmer von 37 der 42 Member Associations (MA) waren zu dem zweitägigem Meeting nach Bosnien-Herzegowina gereist. Während der erste Tag einigen Fachvorträgen gewidmet war, lag der Schwerpunkt am zweiten Tag ganz bei den MAs und ihren vielseitigen Problemen, die im Rahmen einer „Closed Session“ ungestört diskutiert werden konnten. So hat ein IFATCA Regional Meeting auch eher einen informellen Charakter, anders als die große Annual Conference, auf der u.a. Wahlen stattfinden und neue Policies verabschiedet werden.



Just Culture und die strafrechtliche Verfolgung von Fluglotsen nach Zwischen- oder Unfällen ist dieses Jahr besonders im Fokus der IFATCA. Toni Licu, EUROCONTROL und Marc Baumgartner, IFATCA, berichteten ausführlich über die gemeinsame Initiative ihrer Organisationen, sogenannte Prosecutor Experts zu schulen. Ein Vertreter der GdF hat dieses Jahr bereits an einem ersten Kurs teilgenommen – sein ausführlicher Bericht ist bereits im „der flugleiter“ erschienen. Die IFATCA selber hatte auch einige Neuigkeiten zu vermelden. So soll die eigene Fachzeitschrift „The Controller“ demnächst als APP den geeigneten und technisch versierten Lesern zur Verfügung stehen. Die GdF wird aber auch weiterhin gedruckte Exemplare an die Obleute verschicken – die dann den Mitgliedern zugänglich gemacht werden.

## Die aktuelle Situation der Luftfahrt

Besonders interessant am zweiten Tag der Konferenz waren die Berichte aus den einzelnen Ländern. Wie Deutschland, waren die meisten Zentral- und Westeuropäischen Länder in den vergangenen 12 Monaten von einem z.T. drastischen **Verkehrsrückgang** betroffen. In anderen Ländern, wie zum Beispiel Malta oder der Türkei, gab es dagegen enorme Verkehrssteigerungen, wobei Malta immer noch davon profitiert, dass der libysche Luftraum nicht allen Nutzern offen steht.

**Personaltechnisch** melden die meisten MAs immer noch einen Mangel an Fluglotsen, z.B. Norwegen, teilweise die Schweiz und vor allem die Türkei, die für die nächsten zwei Jahre einen Bedarf von mindestens 300 zusätzlichen Lotsen angekündigt hat. Der Personalmangel hier führt zur Zeit zu Schichtlängen von 11 bis 13 Stunden. Dagegen gibt es in Schweden, Dänemark oder auch im Maastricht UAC einen Überhang an ATCOs, deshalb will EUROCONTROL für die nächsten drei bis vier Jahre die Ausbildung einstellen. Trotz komfortablen Personalstands nicht die Ausbildung eingestellt haben die Finnen, weshalb es dort die ersten arbeitslosen Kollegen gibt, die zwar die Ausbildung beendet haben,

dann aber nicht übernommen wurden oder mit sogenannten „Work on call“ Verträgen quasi im Standby-Modus arbeiten. **Tarifpolitisch** konnten in Moldawien große Erfolge erzielt werden, ebenso gab es Gehaltssteigerungen in Malta, Litauen und der Türkei. Serbien und Weißrussland hingegen mussten eine Verringerung ihrer Gehälter hinnehmen, was besonders in letzterem Land zu Personalproblemen führt: Die Kollegen dort wechseln die Seiten, da sie bei den lokalen Fluglinien fast das Zehnfache verdienen können.

## Bedenkliches aus verschiedenen Staaten

Neben diesen allgemeinen Trends gab es aber auch viel Länderspezifisches zu berichten.

Die **Schweden** berichteten von einem Verfahren, das derzeit in der Gothenburg TMA getestet wird: EcoDescend – Harmonized Approach Speeds. Anflüge sollen vom Top Of Descend bis FL100 nur mit maximal 260 kts und darunter mit 250 kts erfolgen. Neben der Arbeitsentlastung für die Fluglotsen soll dies vor allem eins bringen: Eine Kostenersparnis für die Fluggesellschaften, da für jeden Knoten Airspeed, um den die Anfluggeschwindigkeit gesenkt wird, ein Kilogramm Kerosin eingespart werden soll.

Das Remote Tower Centre im schwedischen Sundsvall soll demnächst im Live-Betrieb getestet werden, danach sollen die betroffenen Tower einer nach dem anderen geschlossen und die Kontrolle von dem Remote Centre aus durchgeführt werden. Einzigartig bisher auch die geplante Privatisierung des Luftraumes unterhalb FL95 (ausgenommen TMAs um größere oder militärische Flughäfen), einschliesslich zunächst fünf kleinerer Flugplätze.

Ungelöst ist weiterhin die berufliche Zukunft der jungen Präsidentin der **lettischen** MA. Nachdem ihr Verband 2012 in einem Brief an das Verkehrsministerium auf sicherheitsrelevante Missstände im staatlichen Flugsicherungsunternehmen aufmerksam gemacht hatte, wurden diese zwar alleinst aus der Welt geschafft, sie selber aber wurde vom Dienst suspendiert, musste sich einer psychologischen Untersuchung unterziehen, wurde von der Staatspolizei verhört und verbringt ihre Zeit seitdem unbezahlt Zuhause, da



sie die Betriebsräume nicht mehr betreten darf. Ihre Klage liegt zur Zeit dem höchsten Arbeitsgericht vor, das im Dezember entscheiden wird.

Im März nächsten Jahres soll in den **Niederlanden** über einen Gesetzesvorschlag der Regierung entschieden werden, der Gehaltsdeckelungen für Mitarbeiter von Firmen vorsieht, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Nach Angaben des niederländischen Verbandes NLGuild wären Fluglotsen mit Gehaltseinbußen von bis zu 45% durchaus davon betroffen, weshalb zur Zeit versucht wird, über einen Sonderstatus zu verhandeln.

Unrund läuft es auch in der **Schweiz**. Aufgrund des wirtschaftlichen Drucks durch die Regulierungsvorgaben der EU wird von einem Personalabbau von 10% über alle Bereiche hinweg geredet. Auch die Pensionseinlagen seien gefährdet, es drohen Einbußen von 12% oder eine Erhöhung des Eintrittsalters in die Übergangsversorgung.

Ähnliches könnte in **Belgien** passieren, wo das Rentenalter von 60 auf 65 Jahre angehoben werden soll. Da die Übergangsversorgung dort nur für fünf Jahre bezahlt wird, müsste der Eintritt dementsprechend später erfolgen.

Die **Zypernfrage** ist weiterhin auch ein Sicherheitsproblem für den Luftverkehr. „Doppelkontrolle“ durch Ercan ACC und Nikosia ACC im gleichen Luftraum, keine Kommunikation zu

zivilen und militärischen Flugzeugen im Sektor oder zu den Lotsen in der benachbarten Ankara FIR führen zu zahlreichen gefährlichen Annäherungen und anderen Zwischenfällen. Die **zyprischen** Kollegen berichteten von einer Annäherung im benachbarten Ankara ACC, vor der sie die türkischen Kollegen nicht warnen konnten, da es keine Telefonverbindung gibt (Überlingen lässt grüßen). Wie gehabt müssen Piloten im Transit deshalb auch weiterhin ihre Estimates selber über Funk koordinieren. Dies führt zu einer hohen Arbeitsbelastung auf Seiten der Fluglotsen und einer erschwerten Voraussage der Sektorzahlen.

Erwähnenswert ist aber auch das Gastgeberland, **Bosnien-Herzegovina**. Mehrere Dutzend Fluglotsen sitzen mit gültiger Berechtigung und ordentlich bezahlt in einem nagelneuen ACC – und haben nichts zu tun. Der Luftraum wird immer noch von Serbien aus kontrolliert. Aber Besserung ist in Sicht. Eine Übernahme des eigenen Luftraums ist zur Zeit für Mitte 2014 geplant.

*Noch ein Fun Fact zum Schluss: Nach Heathrow der verkehrsreichste, von britischen Lotsen kontrollierte Flughafen ist? Richtig – das 2006 errichtete Camp Bastion (OAZI) in Afghanistan.*

**Text und Fotos von Jonathan Boetig**



# Halt, Stopp, Retour!

## FMG behält die Vorfeldkontrolle

**Halt, Stopp, Retour, wo ist mein Fallschirm nur? Mit diesen Worten zog die österreichische Poplegende Falco in den 80ern die musikalische Reißleine. Die Textzeile beschreibt aber auch treffend das jüngste Vorgehen der FMG in Sachen Verkauf der Vorfeldkontrolle am Flughafen München.**

Zur Erinnerung: Vor über einem Jahr eröffnete der Geschäftsbereichsleiter Verkehr den Lotsen von MUC Apron, dass die Dienstleistung Vorfeldkontrolle nicht mehr durch die FMG selbst erbracht werden sollte und dass man mittels eines Bietverfahrens eine Fremdfirma hierfür suche.

Natürlich war dies eine leicht verspätete Reaktion auf den durch die GdF erfolgreich erstrittenen Tarifvertrag. Es ging also ein Jahr mit der offiziellen Ausschreibung, Bewerbersichtungen, Prüfung von Angeboten und schließlich Ablehnung aller Erstbewerbungen, erneuter Ausschreibung und erneuten Sondierungen.

Man kann sicher behaupten, dass die FMG nicht gerade mit Bewerbern zugeschüttet wurde. Da hatten sich die maßgeblichen hohen Herren des Konzerns sicher mehr erhofft.

Bei allen Geheimhaltungsbemühungen seitens der FMG war natürlich klar, dass die DFS einer der wenigen „heißen“ Kandidaten darstellte, zumal diese nie ein Geheimnis daraus machte, MUC Apron übernehmen zu wollen.

Nicht zuletzt um die Braut etwas attraktiver zu gestalten, wurde noch ein Flugsicherungsdienstleister aus der alpenländischen Nachbarschaft dazu eingeladen, in Konkurrenz zu dem beliebten Bräutigam in spe zu treten.

Jetzt also, nach mehr als einem Jahr die gezogene Reißleine, obwohl doch mal auf der einen Seite jemand verkaufen und auf der anderen Seite jemand gerne erwerben wollte? Keine Einigung möglich, trotz intensiver Verhandlung, inklusive Geheimtreffen in der fränkischen Provinz?

Es ist wohl schon so, dass die Beletage der FMG sich das Ganze deutlich einfacher vorgestellt hat, als es sich in der Detailarbeit dann herausstellte. Man muss dem mittleren Management der FMG zugestehen, dass es genügend Warnungen (der Teufel steckt im Detail) nach oben schickte und man früh der hohen Führung signalisierte, die Vorfeldkontrolle trotz seiner aufmüppigen Lotsen besser zu behalten. Aber Befehl war Befehl, und so wurde auf allen Seiten viel Arbeit, Zeit und sicher auch Geld in das Verfahren investiert, mit dem Ergebnis, dass alles, aber auch wirklich alles so bleibt wie es immer war.

Ein wichtiger Punkt des Scheiterns war anscheinend die Haltung der Genehmigungsbehörde, die Regierung von Oberbayern. Die sieht die FMG laut Flughafengenehmigungsbescheid als alleinige Verantwortliche für den Betrieb der Vorfeldkontrolle, egal wer die Tätigkeit letztendlich auch ausübt. Einen anderen Ansprechpartner lehnt die Behörde strikt ab. Dies ist sicherlich ein Punkt, den die FMG nicht beeinflussen kann. Es darf aber schon die Frage gestellt werden, ob man diese Ablehnung nicht schon vor der Ausschreibung in Erfahrung hätte bringen können.

Sicher, hinterher ist man immer schlauer, aber hier zeigt sich schon ein Indiz, dass die Entscheidung uns loswerden zu wollen, nicht mit allzu kühlem Kopf getroffen wurde.

Auf einen Anfang Juli anberaumten Informationsveranstaltung für die Belegschaft (ähnlich der ein Jahr zuvor, nur mit umgekehrten Vorzeichen) gaben unsere Vorgesetzten letztlich bekannt, was die Spatzen schon vom Towerdach pfffen. Ein bisschen Schönreden der vergeblichen Mühen des vergangenen Jahres gehörte selbstverständlich auch dazu. Man sei sehr froh, das ganze Prozedere einmal durchgezogen zu haben. So habe man eben unumstößliche Erkenntnisse gewonnen, die ohne das Verfahren anscheinend im Dunkeln geblieben wären. Nun habe man Fakten schwarz auf weiß gesammelt, mit denen auch an höherer Stelle die Einsicht erwirkt werden konnte, dass es das Beste sei, alles so zu belassen, wie es schon seit 1992 war.

Zudem floss noch zähes verbales Wohlwollen in unsere Richtung, auf dass die gute Zusammenarbeit eine fruchtbare Fortsetzung finde. Da meinte der ein oder die andere schon ein paar Schalmeien im Hintergrund zu hören.

Für die Kollegenschaft ist es jetzt wichtig, dass sich die FMG nun ausdrücklich zur Tarifpartnerschaft mit der GdF für uns Vorfeldlotsen bekennt. Die Zeiten des Abwehrkampfes sind anscheinend vorbei. Wir begrüßen dies natürlich ausdrücklich und freuen uns über soviel Einsicht in die Realität. Die Akzeptanz unserer Gewerkschaft durch den Arbeitgeber erleichtert uns logischerweise wiederum das Akzeptieren unseres Verbleibs in der FMG. Unter diesen Voraussetzungen soll eine gute Zusammenarbeit an uns nicht scheitern, und hoffentlich haben Falco-Texte dann nur noch musikalische Bedeutung für alle Beteiligten.

Alles klar Herr Kommissar?

*Es grüßt Joe*



# Spendenaufruf !

**Tobias Köller ist Lotse im Center Bremen und war nun schon das zweite Jahr in Folge für jeweils einen Monat in Arusha, Tansania, um in einem Waisenhaus Freiwilligenarbeit zu leisten (Volunteering).**

## **Nun bittet er um die Mithilfe aller GdF-Mitglieder!**

In Arusha gibt es viele Kinder, die durch AIDS oder andere Krankheiten, ein oder beide Elternteil(e) verlieren und nicht ausreichend durch die restliche Familie bzw. die Verwandten versorgt werden können.

Die Einkommen sind generell niedrig und so kommen viele Personen mit Kriminalität in Berührung, wovon auch die Kinder nicht geschützt sind. So wenden sich Waisen häufig Straßengangs zu und haben keine Chance auf ein sicheres Leben. Diverse Jugendliche haben noch nie eine Schule besucht und die hygienischen Umstände in den Armenvierteln sind kritisch.

Im Jahr 2003 nahm die einheimische Familie Kimaro ein Waisenkind bei sich auf und bemerkte schnell, dass es in der Stadt sehr großen Bedarf nach dieser Art Unterstützung gab. Sie gründete eine Nicht-Regierungs-Organisation um ein Kinderheim zu errichten und dort den ersten Kindern ein neues, sicheres Zuhause zu bieten.

Mittlerweile beherbergt das „Living Water Children's Centre“ (LWCC) über 50 Kinder und besteht aus Schlafräumen, einer Küche, Sanitäreinrichtungen, sowie 4 Klassenräumen, um direkt vor Ort Unterricht der Klassen 1 bis 4 bieten zu können.

Der Zusammenhalt unter den Kindern ist stark und es ist großartig zu sehen, wie sie trotz teilweise grausamer Vergangenheit, Freude verbreiten, aufeinander achtgeben und wissbegierig lernen. Zusammen mit der Kimaro Familie, den Bediensteten und allen internationalen Volunteers stellt sich eine großartige familiäre Atmosphäre ein, und es bringt die Kleinen näher an das, was wir hierzulande als selbstverständliche Kindheit betrachten.

2009 wurde von den Kimaros etwas außerhalb von Arusha eine große Grundschule, mit dem Namen „Yakini“, für die Klassen 1 bis 7 aufgebaut. Sowohl ältere Kinder des LWCC, als auch externe Schüler besuchen dort den Unterricht. Die Einrichtung wuchs sehr schnell und bietet mittlerweile mehreren hundert Schülern, nachweislich eines der besten Bildungsniveaus des Landes!

Doch die Verwaltung, Instandhaltung und Erweiterung des LWCC und der Yakini-Schule fordert von der sechsköpfigen Familie große Anstrengung und mangels finanzieller Unterstützung durch die Regierung benötigt sie Hilfe von außerhalb! Zusammen mit anderen Volunteers gründeten wir nun in Deutschland den Verein time2help, um etwas zur großartigen und selbstlosen Arbeit der Familie Kimaro beizutragen. So möchten wir mehrere Projekte unterstützen, die zeit- und kostenintensiv sind.

## **Für diese Projekte brauchen wir jetzt eure Unterstützung!**

Aufgrund meiner Erfahrungen vor Ort kann ich sagen: Jede Spende bewirkt etwas!

Die Gelder werden von uns direkt, unbürokratisch und zu 100% weitergeleitet und die Fortschritte durch persönliche Kontakte überprüft. Eine Spendenquittung für die Steuererklärung wird Anfang des Jahres versendet.

Gerne vermitteln wir auch Kinderpatenschaften oder informieren über das Volunteering.

Alle Infos, Berichte und Fortschritte der Projekte findet ihr unter: [www.time2help.net](http://www.time2help.net)

Fragen können auch an [tobias.koeller@dfs.de](mailto:tobias.koeller@dfs.de) gestellt werden.

Vielen Dank, im Namen aller Kinder und der Familie Kimaro, für eure wichtige Unterstützung!

„Asante Sana“

# In Memoriam Kai Tak

**Er war einer der am schwierigsten anzufliegenden Flughäfen der Welt, stellte die Piloten vor besondere Herausforderungen und lockte wegen seiner spektakulären Anflüge auf die Piste 13 zahlreiche Luftfahrtenthusiasten in die ehemalige Kronkolonie: der Kai Tak – Airport von Hongkong. Vor 15 Jahren, am 6. Juli 1998, wurde er geschlossen.**



von  
Werner  
Fischbach

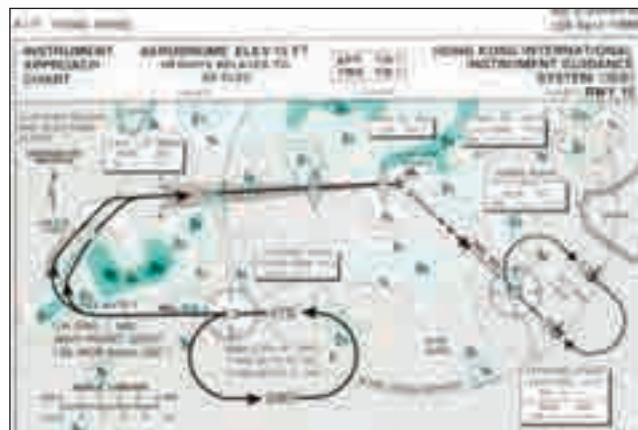
Als die Herren Ho Kai und Au Tak, nach welchen der spätere Flughafen benannt werden sollte, 1922 eine Kapitalgesellschaft gründeten, um an der Bucht von Kowloon Land zu gewinnen, konnten sie sicherlich nicht vorhersehen, mit welchen Schwierigkeiten der spätere Flughafen einmal zu kämpfen haben würde. Zwar waren die Berge und die Bucht bereits vorhanden, aber die Gebäude der

Stadt waren noch weit weg. Die Luftfahrt nahm nur ganz langsam Besitz von Kai Tak. 1924 wurde eine Flugschule eröffnet, die eine Grasfläche für ihre Zwecke nutzte. Die ersten kommerziellen Flüge wurden 1936 aufgenommen und als die Japaner 1941 Hongkong erobert hatten, nutzten sie den Flughafen für ihre Zwecke und bauten eine zweite Piste.

Nachdem die Japaner Hongkong verlassen und die Briten sich wieder häuslich eingerichtet hatten, wurde 1954 beschlossen, Kai Tak zu einem modernen Flughafen auszubauen. Der Grund hierfür war ein äußerst seltener: Hongkong hatte zu viel Geld und da die Budgetüberschüsse der Kronkolonie nicht ins Ausland transferiert werden durften, wurden sie eben in den Ausbau des Fluggeländes investiert. Drei Jahre später wurde eine 2 194 lange Piste in Betrieb genommen, die durch Aufschüttungen in die Bucht von Kowloon hineingebaut worden war. Sie wurde 1970 und 1975 verlängert; zuletzt wies sie eine Länge von 3 390 und eine Breite von 45 Meter auf. Parallel dazu verlief eine Rollbahn, die für Starts auf der 31 mit einer „By-Pass and Sequencing Area“ versehen war. Das Abfertigungsgebäude wurde 1962 fertiggestellt; das ILS (für die Piste 31) wurde 1974 in Betrieb genommen.

## Die „Handicaps“ von Kai Tak

Da es nach dem derzeitigen „Managersprech“ keine Probleme und schon gar keine Risiken gibt, sondern nur noch von „Herausforderungen“ gesprochen wird, trifft diese Terminologie in diesem Fall ganz besonders auf die Piloten und – wenn auch in geringerem Maße – auf die Controller zu. Schon ein erster Blick auf die Karte (wobei eine ganz normale Landkarte genügt) zeigt, dass die Topografie Hongkongs sich nicht gerade als einfach darstellt. Denn Hongkong weist ziemlich hohe Berge auf. Der höchste ist immerhin 3 229 Fuß (984 m) hoch; ein weiterer, in unmittelbarer Nähe nördlich des Flughafens gelegener 1 323 Fuß (403,25 m) und das be-



➔ Anflugkarte IGS Piste 13. Photo: Hongkong AIP

rühmte „Checker-Board“, auf das noch zu kommen sein wird, wurde immerhin auf einer Höhe von 390 Fuß (118,87 m) errichtet. Das südlich von Kai Tak liegende „Hongkong Island“ weist Höhen bis zu 640 Meter auf. Das mag Bewohnern alpiner Gebiete als nicht besonders hoch erscheinen. Wenn man jedoch berücksichtigt, dass Hongkong mehr oder weniger auf Meereshöhe liegt (der Flughafen selbst liegt lediglich 15 Fuß / 4,572 m über dem Meeresspiegel), dann ist dies schon beeindruckend und es ist leicht einzusehen, dass es gar nicht so einfach ist, an diesem Flughafen Präzisionsanflugverfahren einzurichten.

Dazu kommt, dass die Piste in die Bucht von Kowloon hineingebaut wurde und gewissermaßen an drei Seiten vom Hafenecken umgeben war. Ein weiteres Problem ergab sich durch das schnelle Wachstum Hongkongs. Befand sich Kai Tak früher weit außerhalb der Stadt, so arbeitete sie sich im Laufe der Zeit immer dichter an den Flughafen heran. Kai Tak war zum Schluß von Wohngebieten geradezu „umzingelt“. Was dazu führte, dass keines der dort erbauten Gebäude aus Sicherheitsgründen über mehr als sechs Stockwerke verfügen durfte und ein Nachtflugverbot von Mitternacht bis 6:30 am Morgen verfügt worden war (die Schwelle der Piste 13 lag direkt an der Prince Edward Road). Die Erhebungen sowohl geografischer als auch baulicher Art führten des weiteren dazu, dass die Piloten insbesondere bei der Landung auf der Piste 13 mit starken Seitenwinden zu kämpfen hatten. Dies führte nicht nur zu spektakulären Landungen, die durch zahlreiche, auch im Internet zu findende Videos dokumentiert wurden, sondern hin und wieder auch zu Unfällen. Einer der bekanntesten war wohl jener einer B747-409 (B-165) von China Airlines. Der Jumbo überschoss bei widrigsten Wetterbedingungen die Piste und landete im Hafene-

cken. Und da das Seitenleitwerk des gestrandeten Flugzeugs in die Sicherheitszone hineinragte und damit den gesamten Betrieb lahm legte, wurde dieses als erstes abgetrennt und danach das Wrack des Jumbos geborgen. Eine Zusammenfassung des Unfallberichts kann übrigens von der Homepage des „Aviation-Safety-Nets“ (<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19931104-o&lang>) abgerufen werden. Bleibt zu erwähnen, dass ein Frachtjumbo der Lufthansa (D-ABYU) nur knapp einem ähnlichen Schicksal entgangen ist. Nachdem Probleme mit Triebwerk No. 2 aufgetreten waren, hatte die Besatzung den Start abgebrochen. Dabei war das Flugzeug von der Piste abgekommen; konnte jedoch noch vor dem Hafenbecken zum Stehen gebracht werden.

### Die An- und Abflugverfahren

Der Anflug zur Piste 31 war relativ einfach, da diese Piste mit einem normalen ILS ausgerüstet war. Da sich die Erhebungen jedoch nicht nur nördlich des Flughafens befanden, sondern überall auf dem Territorium Hongkongs anzutreffen sind, mussten die Anflüge nach dem Passieren des auf der Insel Tathong installierten „Outer Markers“ (Voreinflugszeichen) durch das „Lei Yue Mun Gap“ schlüpfen. Diese Lücke („Gap“) trennt Hongkong Island vom Festland. Abweichungen von ILS dienen deshalb nicht unbedingt einer sicheren Flugdurchführung. Und für die Controller bedeutete dies, dass „short approaches“ nicht drin waren. Sie mussten die Anflüge relativ weit draußen schon auf das ILS setzen. Diese Einschränkungen führten natürlich auch dazu, dass Abflüge von der 13 nicht von der Abflugstrecke abweichen durften und dem Radial 315 der Thatong Point VOR folgen mussten. Bei schlechtem Wetter wurden sie deshalb solange mit Radar überwacht, bis sie eine sichere Höhe erreicht hatten. Was natürlich auch für „Overshoots“ der Piste 13 galt.

Wesentlich interessanter und aus Pilotensicht herausfordernder waren die Anflüge auf die Piste 13. Da die Bergketten

→ Flughafen Kai Tak – vom Hafen, von Hochhäusern und Bergen umgeben. Photo: W.Fischbach

nördlich des Flughafens einen direkten Anflug und somit auch die Einrichtung eines ILS-Systems nicht zuließen, mussten sich die Luftfahrtgurus Hongkongs sich etwas anderes einfallen lassen. Heute würden sie sich der Satellitennavigation bedienen und den Anflug mithilfe von Waypoints definieren. Doch da es damals diese Möglichkeit noch nicht gab bzw. nur wenige Luftfahrzeuge damit ausgerüstet waren, kamen sie auf eine besondere, weltweit einmalige Lösung. Sie nennt sich IGS (Instrument Guidance System). Das ist eigentlich nichts anderes als ein ILS-System, das jedoch nicht zur Landebahn, sondern zu einem Hügel führt. Weshalb es eben nicht als ILS, sondern irgendwie anderes bezeichnet werden musste. Als IGS eben. Der Hügel, zu welchem das IGS führte, war mit einem großen rot-weißen-Schachbrettmuster versehen, dem sogenannten „Checker Board“.

Der Anflug begann über der Insel Lantau (in der Nähe des heutigen Chek Lap Kok – Airports) und führte auf dem IGS mit einem Steuerkurs von 88° über die dicht besiedelten Stadtteile Sham Shui Po und Mong Kok in Richtung des Checker Boards. Beim „Middle Marker“, in einer Entfernung von 1,8 Seemeilen zur Piste, musste eine Rechtskurve von 47° eingeleitet werden, um das Flugzeug in den Endanflug zu bringen. Wenn beim „Middle Marker (MM-Haupteinflugszeichen)“ das „Checker Board“ nicht in Sicht war, musste der Anflug abgebrochen und das Fehlanflugverfahren eingeleitet werden. Weiterzufliegen war absolut tödlich. „Continued flight on the Instrument Guidance System flight path after passing the MM will result in the loss of terrain clearance“, war der Anflugkarte zu entnehmen. →





➔ Übers Häusermeer zum „Checker Board“. Photo: Harald M. Helbig

Die Rechtskurve wurde in etwa 650 Fuß eingeleitet und in etwa einer Höhe von 140 Fuß beendet. Zur vertikalen Kursführung stand den Piloten ein PAPI (Precision Approach Path Indicator) zur Verfügung. Genau diese Rechtskurve war das Spektakuläre an den Anflügen nach Kai Tak, weshalb zahlreiche Spotter und Luftfahrtenthusiasten nach Hongkong gepilgert waren. Und wer nach Hongkong flog, versuchte einen Fensterplatz an der rechten Seite zu ergattern. Denn wenn dann die Rechtskurve eingeleitet wurde, die rechte Tragfläche sich nach unten neigte und die Marlboroughreklame sich über dem Flugzeug zu befinden schien, dann konnte man den Eindruck haben, das Flugzeug fliege durch die Häuserschluchten Kowloons. Es gab einige, die behaupteten, genau gesehen zu haben, was die Bewohner der Hochhäuser zu Abend aßen oder welches Fernsehprogramm sie gerade schauten.

Dass der Anflug für die Piloten besonders fordernd war, braucht nicht weiter betont werden. Zumal sie bei der Landung dann noch mit zum Teil extremen Seitenwinden zu kämpfen hatten. Wie fordernd dies war, konnten viele Controller (den Verfasser dieser Zeilen eingeschlossen), die schon zu Zeiten der BFS ihrem Beruf nachgingen, im Simulator erleben. Denn die BFS hatte zusammen mit der Lufthansa ein Programm aufgelegt, bei welchem wir Controller einen Tag in einem der Flugsimulatoren verbringen und eine B727 oder einen A300 pilotieren durften. Zum Abschluss gab es als „Schmankerl“ dann einen Anflug auf Kai Tak! Bleibt noch zu erwähnen, dass Abflüge auf der 31 nach dem Start sofort eine scharfe Linkskurve einleiten mussten. Um den Erhebungen hinter der Piste nicht zu nahe zu kommen.

#### Und die Controller?

Natürlich stellte dieser Flughafen auch eine besondere Herausforderung für die Controller dar. Kai Tak hatte eine Kapazität von 36 Flugbewegungen pro Stunde. Das ist auf den ersten Blick nicht besonders viel; Controller deutscher „Single-Runway-Airports“ schaffen dies auch. Doch anders als an diesen setzte sich der Verkehr in Hongkong anders zusammen als an den deutschen Flughäfen mit einem mittleren Verkehrsaufkommen. In Kai Tak verkehrte eine große Zahl von „Dickschiffen“ wie B747, MD11, DC-10 oder Lockheed Tristar. Und zu denen benötigte die restliche Kundschaft etwas mehr Staffellung. Und „Dickschiffe“ sind bekanntlich etwas träger als die Vertreter der „Normalklasse“. Für „rolling“ oder „immediate take-offs“ sind sie nicht so besonders zu haben. Wenn dann, so berichtete ein Kollege aus Hongkong, sich ein startender Jumbo etwas Zeit ließ, um sich in Bewegung zu setzen, und sich die Besatzung eines anfliegenden Flugzeugs etwas spät zu einem „Go-Around“ entschloss, dann kamen die Controller hin und wieder zu einem „Doppeldecker“ wie die Jungfrau zum Kind. Und da beide Flugzeuge ja durch den „Lei Yue Mun Gap“ mussten und deshalb von dem bereits erwähnten Radial 315 der Thatung VOR nicht abweichen durften, konnten sie von den Controllern unter einer bestimmten Höhe nicht „gedreht“ werden. So blieb eigentlich nichts übrig als diejenige Besatzung, die den „Overshoot“ durchgeführt hatte, anzuweisen, mit „maximum rate“ und die andere mit „minimum rate“ zu steigen. Bis das Nadelöhr des „Lei Yue Mun Gap“ passiert oder zumindest das obere der beiden Luftfahrzeuge eine bestimmte Höhe durchflogen hatte. Als Staffellung konnte man dies nun wirklich nicht bezeichnen.

Während des Nachtstartverbots von Mitternacht bis 06:30 Uhr gab es aus Lärmschutzgründen noch eine weitere Einschränkung. Sofern die Wetterverhältnisse nicht dagegen sprachen, wurden am frühen Morgen oder spät abends so-





→ B747 im kurzen Endteil Piste 13. Photo: Ywchow/Wikimedia

wohl An- als auch Abflüge über den Hafen durchgeführt. Also Landungen auf der 31 und Starts auf der 13. Was die Betriebsabwicklung nicht gerade einfacher machte und zu einigen Verzögerungen führte.

### Das Ende

Irgendwann war Kai Tak am Ende. Das Terminal, einst einmal für 24 Mio. Passagiere gebaut, war viel zu klein. 1996 waren 29,5 Mio. Passagiere und 1,56 Mio. Tonnen Fracht abgefertigt worden. Das Häusermeer Kowloons hatte sich immer mehr in Richtung Flughafen ausgebreitet und die Anflüge waren zwar spektakulär, aber entsprachen irgendwie nicht mehr dem letzten Stand der Technik. Die Verkehrszahlen nahmen, insbesondere nachdem sich die Volksrepublik China geöffnet hatte, weiter zu. Kai Tak stieß an seine Kapazitätsgrenze. Eine weitere, dringend benötigte Piste konnte nicht gebaut und das ohnehin zu kleine Vorfeld nicht mehr erweitert werden.

Um Hongkong als wichtigen Flughafen für Süd-Ost- und Ostasien zu erhalten und ihren Homecarrier (insbesondere der weltweit operierenden Cathay Pacific) weitere Wachstumsmöglichkeiten zu eröffnen, entschlossen sich die damaligen Kolonialherren, der Stadt zum Abschied einen modernen Flughafen zu spendieren. Geld war genügend da, weil die erwirtschafteten Überschüsse immer noch nicht ins Ausland transferiert werden durften. Auch nicht ins Vereinigte Königreich. Nachdem sich gegen den Bau eines neuen Flughafens auf der Insel Lantau zu viele Proteste erhoben hatten, entschieden sich die Verantwortlichen für den Bau auf der Insel Chek Lap Kok.

→ B747 beim Ausleiten der Rechtskurve. Photo: W.Fischbach

Am 6. Juli 1998 war Schluss in Kai Tak. Die letzte Landung wurde um 23:38 Uhr von einem A320 der Dragon Air (HDA 841 aus Chongqing) durchgeführt. Der letzte Linienflug (eine B747-400 als CPA 251 nach London-Heathrow) startete erst um 00:02 Uhr (einige Quellen behaupten, es wäre um 00:06 Uhr gewesen). Danach mussten noch 29 Flugzeuge zum neuen Flughafen überführt werden. Das letzte Verkehrsflugzeug, das Kai Tak verließ, war ein A340 der Cathay Pacific (CPA 3340), der sich um 01:30 Uhr zu einem kurzen Hüpfen nach Chek Lap Kok aufmachte. Mit einer kleinen Zeremonie verabschiedete sich auch die Flugsicherung von Kai Tak. Ein Controller hielt eine kurze Rede, die mit „Good bye, Kai Tak, and thank you“ endete. Danach wurde die Befeuerung ausgeschaltet. Allerdings war die Geschichte des Kai Tak – Flughafens nicht ganz beendet. Da sich bei der Frachtabfertigung am neuen Flughafen ein paar Schwierigkeiten ergaben, wurde die Fracht weiterhin über das alte Frachtterminal von Kai Tak abgewickelt. Auch wenn sie von bzw. nach Chek Lap Kok geflogen wurde.

Auf dem ca. 250 ha großen Flughafengelände sollte nach der ursprünglichen Planung Wohnraum für 320 000 Menschen errichtet werden. Dieses Vorhaben wurde später etwas abgespeckt, so dass dann „nur“ noch 86 000 Bewohner eine neue Heimat finden sollten. Doch das war nicht alles. Denn am südlichen Ende des ehemaligen Flughafens wurde ein Kreuzfahrtterminal errichtet, das ebenfalls den Namen Kai Tak trägt. Mit Luftfahrt hat das nichts mehr zu tun. Aber dies ist immer noch sinnvoller als eine teure Stadtbrache auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Berlin-Tempelhof.

# Ronald Reagans langer Schatten



Photo: Aero Icarus / Wikimedia by sa.2.0

➔ Die FAA muß dringend neue Controller rekrutieren – auch für den Tower von Los Angeles.

Als der damalige US-Präsident Ronald Reagan am 5. August 1981 11 345 Controller auf die Straße setzte, ging er nicht nur ein gewaltiges Risiko ein, sondern stellte die Federal Aviation Administration (FAA) vor ein enormes Problem. Denn die musste nun so schnell wie möglich die gefeuerten Controller ersetzen, deren Berufsorganisation PATCO (Professional Air Traffic Controllers Organisation) sich erdreistet hatte, für bessere Arbeitsverhältnisse und natürlich auch für ein besseres Gehalt zu streiken. Damals hatten die Luftfahrtbürokraten versprochen, dies innerhalb von zwei Jahren zu schaffen. In Wirklichkeit dauerte es nahezu zehn Jahre, bis die FAA das amerikanische Flugsicherungssystem auf jenen Stand gebracht hatte, den es vor Reagans „Säuberungsaktion“ gehabt hatte. Zudem kostete dies den Steuerzahler wesentlich mehr, als wenn Ronald Reagan die Forderung der PATCO erfüllt hätte.

Die Controller-Anwärter, welche die FAA damals einstellte, waren alle ungefähr im selben Alter. Und diese Controller sehen nun in den nächsten Jahren ihrer Pensionierung entgegen. Mit anderen Worten: die FAA steht vor demselben Problem, das sie vor etwa 30 Jahren schon einmal hatte. Sie muss dringend den erforderlichen Nachwuchs einstellen und innerhalb der nächsten acht Jahre 11 700 Controller in ihre Dienste nehmen. Ob sie dies schafft ist fraglich. Einem Bericht der Washington Post zufolge hat das „Office of Inspector General (OIG)“ des Verkehrsministeriums dabei berech-

tigte Zweifel geäußert (das OIG ist gewissermaßen der „Watch Dog“ des Senats und schaut in den jeweiligen Ministerien, ob dort das Geld auch so ausgegeben wird, wie dies von den Parlamentariern genehmigt wurde). Zwar hat sich die FAA in den letzten Jahren bemüht, die Ausbildung der Controller zu beschleunigen. Besonders erfolgreich war sie dabei nicht. Heute dauert die Controllerausbildung durchschnittlich etwas mehr als zweieinhalb (genau 2,66) Jahre, 2009 waren es noch 1,9 Jahre. Was, wenn man dem Government Accountability Office (GAO) glaubt, auch kein Wunder ist. Denn nach dessen Angaben hat es die Ausbildungsabteilung der FAA innerhalb von vier Jahren geschafft, drei Reorganisationsmaßnahmen und nicht weniger als 20 entsprechende Initiativen zu starten. Keine dieser Initiativen wurde zuende geführt.

Als ob die FAA und damit die amerikanische Luftfahrt nicht schon genügend Probleme hätte, so müssen sämtliche Behörden (und natürlich auch die FAA) ihre Budgets zusammenstreichen, um den Vorgaben der „Sequestration“ entsprechen zu können. Auch wenn die Schließung von einigen Tower (zum Teil durch Initiativen der betroffenen Kommunen) und die Freisetzung bzw. Beurlaubung von Controllern verhindert bzw. reduziert werden konnte, so wurde der FAA ein seit dem 1. März gültiger Einstellungsstopp auferlegt. Selbst wenn die Luftfahrtbehörde wollte – sie darf zurzeit keine Nachwuchscontroller einstellen. Ob sie es da schaffen kann, die erforderlichen 11 700 zu rekrutieren?

Die Zahl der 11 700 Controller, die in den nächsten acht Jahren eingestellt werden müssen, konnte Doug Church, Pressechef des Controllerverbands NATCA (National Air Traffic Controllers' Association), nicht bestätigen, da er bis zur Veröffentlichung des OIG-Berichts diese Zahl nie zu Ohren bekommen hatte. Was nicht bedeutet, dass die FAA kein Nachwuchsproblem hätte. Im Gegenteil – es ist ein ziemlich ernstes. Denn von den derzeit 12 700 aktiven Controllern stehen nach Zahlen der NATCA in naher Zukunft 3 133 zur Pensionierung an, während sich zurzeit lediglich 1 909 Trainees in der Ausbildung befinden. Was bedeutet, dass etwa 25% der Controller berechtigt sind, in absehbarer Zeit in den Ruhestand zu treten. Deshalb sorgt sich die NATCA um die negativen Auswirkungen der „Sequestration“ auf das amerikanische Luftverkehrssystem, die sich aus dem Einstellungsstopp, der erforderlichen Modernisierung und der Ausbildung auf das neue Flugsicherungssystem NextGen ergeben. Auf der anderen Seite fragt sich Church, ob in den nächsten Jahren wirklich 11 700 Controller eingestellt werden müssen. Zudem gebe es eine große Zahl von interessierten Kandidaten, welche die Aufnahmeprüfungen bereits absolviert hätten. Sie warten nur noch auf die Zusage der FAA. Und auf das Ende des Einstellungsstopps.

WeFis

→ Mit Hawker-Eskorte durch die Schweizer Alpen.  
Photos: W.Fischbach

## Mit Eskorte durch die Alpen



→ Das Cockpit der Super Constellation – ziemlich eng und trotz GPS ein echter Uhrenladen.

Die Lockheed L-149 „Super Constellation“ war eines der elegantesten Verkehrsflugzeuge der Kolbenmotorära und wurde von vielen auch als das beste dreimotorige Verkehrsflugzeug der Welt bezeichnet. Weil es nicht selten vorkam, dass auf einem Flug (meist über den Atlantik) einer der vier Motoren seinen Geist aufgab. Was bei den hochgezüchteten, 18 Zylinder Curtiss-Wright Cyclone Doppelstern Turbocompoundmotoren auch nicht besonders verwundern kann.

Heute existieren nur noch wenige Exemplare dieses wunderbaren Flugzeugs. Eines davon gehört der Schweizer „Super Constellation Flying Association (SCFA)“. Das Flugzeug ist im Schweizer Register als HB-RSC eingetragen, trägt auf dem Rumpf den Namen und auf den Seitenleitwerken das Logo des Hauptsponsors Breitling, hört auf den Namen „Star of Switzerland“ und ist in Basel stationiert. Von dort bricht der elegante Airliner zu seinen Flügen auf – zu Rundflügen durch die Schweizer Alpen oder zu Besuchen diverser Luftsportveranstaltungen bzw. –messen wie dem Aerosalon de Paris. Nur bei der AERO und der Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen darf sie sich nicht mehr blicken lassen. Weil sie, so das Argument, über kein Lärmzeugnis verfüge und deshalb die Anwohner des Flughafens vom „ohrenbetäubenden“ Lärm der Super Connie – Flugmotoren verschont werden müssen. Nun ja – vielleicht hat das für die entsprechende Ausnahmegenehmigung zuständige Regierungspräsidium Tübingen in

vorauseilendem Gehorsam entschieden. Sitzt doch ein Grüner im Stuttgarter Verkehrsministerium! Und deren Verhältnis zur Luftfahrt ist bekanntlich ja etwas ambivalent.

Am 23. August stand ein besonderes „Schmanker!“ an – ein Rundflug über die Schweizer Alpen, der von vier Hawker Hunttern des „Swiss Hunter Teams“ begleitet werden sollte. Die Hawker Hunter wurden 1994 bei der eidgenössischen Luftwaffe ausgemustert, aber gibt es noch ein paar Vereine, welche diese ehemaligen Jagdflugzeuge weiterhin betreiben. Dass es dann nur drei waren (einer musste aus technischen Gründen am Boden bleiben), tat der ganzen Angelegenheit keinen Abbruch. Zumal sich zuvor mit einer Pilatus PC-7 (HB-HAO, die einzige in der Schweiz zivil zugelassene Maschine dieses Typs) als Fotoflugzeug noch ein weiterer Begleiter eingefunden hatte, um für ein neues Buch Flugaufnahmen des viermotorigen Verkehrsflugzeugs zu schießen.

Da die Kabine der Super Constellation ziemlich spartanisch ausgerüstet ist und einige Sitzreihen freigelassen wurden, hatten die Passagiere ausgiebig Gelegenheit, die Landschaft zu bewundern und aus unterschiedlichen Perspektiven fotografisch festzuhalten. Zumal nicht nur über die Berge hinweg



→ PC-7 als Fotobegleiter.



geflogen, sondern hin und wieder auch in einer Höhe von 500 Fuß GND durch die Täler „gebrettert“ wurde. Mit einem Flugzeug, das eine maximale Startmasse von 54 431 kg, eine Länge von 35,45 und eine Spannweite von 37,40 Metern aufweist, ein eindrucksvolles Erlebnis. Auch wenn es etwas „bumby“ war und einige Passagiere sich den für diese Fälle vorgesehenen Tüten anvertrauten...

Am nächsten Tag (24. August) sollte die Super Constellation eigentlich nach Memmingen fliegen; die Passagiere wollten von dort dann nach Tannheim fahren, um „Tannkosh 2013“ zu besuchen. Doch da sich das Wetter von der schlechten Seite zeigte, wurde der Flug abgesagt (das Flugzeug war in seinem früheren Leben in Kalifornien eingesetzt gewesen, verfügt über keine Enteisungsanlage mehr und wird ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben). Profis wissen bekanntlich, wann sie zuhause bleiben müssen. Wer mitfliegen möchte, muss Mitglied bei der SCFA werden, denn die Super Constellation ist lediglich als Club- oder Vereinsflugzeug zugelassen. Weitere Informationen über [www.superconstellation.org](http://www.superconstellation.org).  
WeFis



➔ Inzwischen alte Bekannte – „Star of Switzerland“ und der Tower von Basel.

## Aus der Redaktion

# FLY-OUT F4

Wieder ist ein Flugzeugtyp Geschichte. Die F4 hat ihren letzten Dienst getan und verschwindet fortan in den Hangars. Das Flugzeug Phantom F-4F wurde bereits in den 50er Jahren entwickelt und war 40 Jahre lang das Kampflugzeug der Luftwaffe. Im Norddeutschen Wittmund im Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ wurde Mitte des Jahres der Ausstand der „grauen Dame“ gebührend mit einem Tag der offenen Tür gefeiert. Die F4 verabschiedet sich aus Deutschland mit tiefen (lautstarken) Überflügen.



# Runway blocked! Oder?

**Eigentlich sind die Pisten der Flughäfen da, damit auf ihnen gestartet oder gelandet wird. Doch manchmal müssen sie – aus unterschiedlichen Gründen – für eine kürzere oder längere Zeit gesperrt werden. Und dann sollten sie von an- und abfliegenden Flugzeugen eigentlich nicht genutzt werden. Ein richtiger Grundsatz. Doch hin und wieder wird dagegen verstoßen. „Runway Incursions“ der besonderen Art.**



von  
Werner  
Fischbach

Zugegeben – es kommt äußerst selten vor, dass ein Flugzeug auf einer Piste startet oder landet, obwohl sich ein oder mehrere Fahrzeuge auf derselben befinden. Wenn dies allerdings geschieht, dann kann man eine entsprechende und je nach den berichtenden Medien mehr oder weniger reißerische Berichterstattung erwarten. Allerdings wird dann kaum erklärt, wie es zu diesem Zwischen- oder gar Unfall gekommen ist und kaum jemand wird sich die Mühe machen, auf den abschließenden Untersuchungsbericht zu warten. Ganz einfach, weil es viel zu lange dauert, bis die mit der Untersuchung befassten Experten zu einem Urteil gekommen sind und dieses dann in einem abschließenden Bericht der Unfalluntersuchungsstelle veröffentlicht wird. Bis dahin wurde nicht nur eine, sondern ganze Rudel neuer Säue durchs Dorf getrieben.

Dass sich derartige Zwischenfälle nicht nur in jenen Teilen der Welt und in Ländern, die gemeinhin als Bananenrepubliken bezeichnet werden, ereignen, mag auf den ersten Blick verwundern. Doch auch an Flughäfen, an denen gut ausgebildete und hoch motivierte Controller eingesetzt werden und die von gut ausgebildeten Piloten und von Fluggesellschaften angefliegen werden, denen ein hohes Sicherheitsniveau attestiert wird, ereignen sich derartige Zwischenfälle. Ältere Leser des „flugleiters“ werden sich vielleicht daran erinnern, dass – in grauer Vorzeit – in Frankfurt eine B747 der Lufthansa startete, obwohl sich ein „Check-Car“ auf der Piste befand und dass – auch das ist schon lange her – in Stuttgart eine B737 der Egypt Air auf der wegen Schneerräumung geschlossenen Piste landete. Allerdings war der Besatzung der B737 keine Landefreigabe erteilt worden und da sich die

Schneeräumer gerade am Ende der Piste befanden, kam niemand zu Schaden.

Ein ähnlicher Zwischenfall hat sich am 6. März 2009 auf dem Flughafen von Whitehorse in Kanada ereignet, als ein Bombardier Regionaljet CL-600-2D15 (C-FDJZ) der Air Canada Jazz ohne Landefreigabe auf der Piste 31L landete, obwohl sich Schneeräumfahrzeuge auf der Piste befanden. Der Controller hatte die Besatzung auf die Schneeräumer hingewiesen und sie gebeten, ihre Entfernung von zehn Seemeilen zu melden. Dieser Aufforderung war die Besatzung nicht nachgekommen und so mag der Controller doch etwas überrascht gewesen sein, als der Regionaljet ohne Freigabe auf einer eigentlich geschlossenen Piste landete. Dabei hatten die Piloten die Fahrzeuge gesehen – sie befanden sich vor der um 430 Meter versetzten Schwelle und da die Besatzung ja zum Anflug freigegeben worden war, kam sie zu der Meinung, die Schneeräumfahrzeuge würden warten, bis sie gelandet waren. Die Fahrzeuge wurden in einer Höhe von 126 Fuß (38,40 m) überflogen, so dass es zu keinem Schaden kam. Weder am Flugzeug, noch an den Schneeräumern. Der Vollständigkeit halber soll noch erwähnt werden, dass im irischen Cork am 22. Juli 2009 eine B737-8AS (EI-EBE) von Ryanair zum Start auf der Piste 17 freigegeben wurde, obwohl sich ein Polizeifahrzeug an der Kreuzung der Pisten 17/35 und 07/25 befand. Die Polizisten konnten den Vorgang beobachten und sich rechtzeitig in Sicherheit bringen (indem sie auf die Piste 07/25 fuhren)

Da in diesem Beitrag auf zwei andere Zwischenfälle dieser Art eingegangen werden soll, erscheint es sinnvoll, aus Platzgründen auf den Untersuchungsbericht des „Transportation Safety Board of Canada (TSB)“ über den Zwischenfall



→ Grafische Darstellung des Zwischenfalls von Luxemburg. Quelle: Untersuchungsbericht



➔ In Whitehorse ohne Freigabe auf einer geschlossenen Piste gelandet – Air Canada Jazz Regionaljet. Photo: W.Fischbach

von Whitehorse nicht detailliert einzugehen. Interessierte können ihn jedoch von der Homepage des TSB ([www.tsb.gc.ca](http://www.tsb.gc.ca)) herunterladen – er trägt die Nummer A09W0037. Und auf die beiden Zwischenfälle von Frankfurt und Stuttgart kann hier nicht detailliert eingegangen werden, weil sich die entsprechenden Berichte auf der Homepage der BFU nicht finden ließen. Sehr wahrscheinlich liegen sie irgendwo im Archiv der Behörde.

#### Der Zwischenfall von Amsterdam

Am 18. Dezember 2010 ereignete sich auf dem Flughafen Amsterdam-Schiphol ein Vorfall, dessen Hergang, nicht nur ausführlich untersucht und veröffentlicht, sondern auch photographisch dokumentiert wurde (der Untersuchungsbericht des „Dutch Safety Board“ umfasst 104 Seiten). Um 14:22 GMT bat ein Kontrollfahrzeug der „Bird Control“ (Rufzeichen Kievit 2 – KV2) um die Freigabe, eine Kontrollfahrt auf der Betriebspiste (runway-in-use) 24 durchführen zu dürfen. Die erforderliche Freigabe wurde nach entsprechender Koordination mit dem Towercontroller („runway controller“) durch den „Air Traffic Assistent 2“ erteilt. Eine Minute später bat die Besatzung einer B747, die auf der „Sierra-Plattform“ enteist worden war, die Piste 24 bei „S2“ überqueren zu dürfen (siehe Karte). Nach Absprache mit dem „Runway-Controller“, der zudem noch den landenden Verkehr auf der Piste 18C und startenden auf der Piste 18L bearbeitete, wurde die B747 vom „Ground-Controller“ entsprechend freigegeben. Da zu diesem Zeitpunkt der „Air Traffic Assistent 2“ mit einem Koordinationsgespräch beschäftigt war, informierte der „Runway-Controller“ die Besatzung des „Bird Control“-Fahrzeugs über den die Piste kreuzenden Jumbojet.

Da entgegen den Vorschriften weder die Besatzung von „Kievit 2“ noch die der B747 auf seine Frequenz gewechselt hatten, musste er sich deshalb des Mikrofons des „Air Traffic Assistants“ bedienen. Der „Bird Controller“ bestätigte diese Information und stoppte vor „S2“. Der „Runway Controller“ war sich also im Klaren darüber, dass er bei seiner Tätigkeit nicht nur die kreuzende B747, sondern auch das Kontrollfahrzeug zu berücksichtigen hatte. Wenige Augenblicke später schien er dies jedoch vergessen zu haben.

Denn inzwischen war eine B737-33A (LN-KKZ) der Norwegian Air Shuttle am Rollhalt angekommen und hatte sich „ready for departure“ gemeldet. Nachdem die B747 um 14:25:30 Piste 24 überquert hatte, gab der „Runway Controller“ 45 Sekunden später die B737 zum Start frei. „Kievit 2“ befand sich zu diesem Zeitpunkt immer noch bei „S2“ auf der Piste. Als die B737 um 14:26:50 mit ihrem Startlauf begann, befand sich das Kontrollfahrzeug bei „S1“, hatte inzwischen etwa 1 680 Meter auf der Piste 24 zurückgelegt und bewegte sich mit etwa 80 km/h vorwärts. Als die 737 um 14:27:22 abhob, hatte „Kievit 2“ auf der Piste 24 etwa 2 650 Meter zurückgelegt, befand sich ungefähr 1 740 Meter vor der startenden Boeing und wurde von ihr in einer Höhe von etwa 1.000 Fuß überflogen. Die Cockpitcrew der 737 hatte das Kontrollfahrzeug nicht gesehen und der „Bird Controller“ hatte nicht mitbekommen, dass er von der Boeing überflogen worden war. Um 14:27:35 meldete er „Kievit 2 clear of runway“. Erst da wurde dem „Runway Controller“ bewusst, dass sich das Kontrollfahrzeug während des Starts der B737 noch auf der Piste befunden hatte – diese also „blocked“ oder „occupied“ gewesen war.

Nun kann man sich also fragen, weshalb der Controller das „Bird Control“ – Fahrzeug, dessen Fahrer er noch kurz vor-



→ Kartendarstellung der Amsterdamer „Incident-Area“.  
Quelle: DSB

her über den kreuzenden Jumbo informiert hatte, bei der Erteilung der Startfreigabe für die Norwegian-Crew aus seinem Gedächtnis getilgt hatte. Und man kann sich natürlich auch fragen, weshalb er (und seine Kollegen, die mit ihm auf dem Tower gearbeitet haben) das Kontrollfahrzeug auf der Piste nicht gesehen hat. Obwohl dessen Warnleuchten („strobe lights“) eingeschaltet waren. Und natürlich muss auch gefragt werden, weshalb all die Safety-Net-Einrichtungen und Verfahren, die bei einer besetzten Piste zum Einsatz kommen, nicht so richtig funktioniert haben. So verfügt der Tower von Amsterdam über eine Einrichtung, die sich „Runway Incursion Alerting System Schiphol (RIASS)“ nennt und die Controller vor derartigen Konflikten warnen soll. Dieses hatte um 14:26:56, also sechs Sekunden nachdem die B737 ihren Start begonnen hatte, einen entsprechenden akustischen Alarm ausgegeben. Da hätte der Controller noch die Möglichkeit gehabt, die Boeingbesatzung zu einem Startabbruch aufzufordern. Doch RIASS war operationell noch nicht zugelassen. Es befand sich noch in der Testphase, so dass der Alarmton vom Controller nicht gehört werden konnte.

Das „Dutch Safety Board (DSB)“ hat diese „Runway Incursion“ natürlich ausgiebig untersucht und stellte unter anderem fest, dass sich die Controller nicht ganz an die Vorschriften gehalten haben. So sind sie angewiesen, alle Luft- und Bodenfahrzeuge, welche die Betriebspiste überqueren oder diese befahren, auf die Frequenz des „Runway Controllers“ wechseln zu lassen. Dies wurde in diesem Fall nicht getan. Was sich bei der die Piste kreuzenden B747 durchaus nachvollziehen lässt. Es erscheint nicht besonders sinnvoll, die Piloten für einen sehr kurzen Zeitraum zu zwei Frequenzwechseln aufzufordern – einmal vor und dann unmittelbar nach dem Kreuzungsvorgang. Anders sieht es bei dem Kontrollfahrzeug aus. Hätten dessen Insassen auf die Frequenz des „Runway Controllers“ umgeschaltet, dann hätten sie sehr wahrscheinlich mitbekommen, dass die B737 zum Start freigegeben wurde, obwohl sie sich noch auf der Piste befanden.

den. Sie hätten den Controller dann darauf hinweisen können oder/und sich rechtzeitig „in die Büsche schlagen“, sprich die Piste so schnell wie möglich verlassen können.

Natürlich wird auch in Amsterdam den Controllern angezeigt, wenn die Piste geblockt oder „occupied“ ist. Zum einen mit einer entsprechenden Anzeige auf dem Runway-Display und zum anderen mit einem speziellen, in roter Farbe gehaltenen Kontrollstreifen („Baan bezet“), der in die „Kontrollstreifenbay“ gelegt wird. Allerdings ist dies nicht vorgeschrieben und nicht alle Controller bedienen sich dieser zusätzlichen Hilfe. Dummerweise, so stellte das DSB fest, kann mit beiden Systemen nicht angezeigt werden, wieviele Luft- bzw. Bodenfahrzeuge sich auf der jeweiligen Piste befinden. Nachdem die B747 die Piste überquert hatte, schaltete der „Runway-Controller“ die Besetztanzeige wieder aus. Und da er den „Besetzt-Kontrollstreifen“ nicht in die „Streifenbay“ gelegt und damit auf einen weiteren Bestandteil des Sicherheitsnetzes verzichtet hatte, war für ihn die Piste wieder zu benutzen. Allerdings hatte er noch vor der Startfreigabe für die B737 die Piste visuell abgesucht. Gegenüber dem DSB sagte er aus, dass zu diesem Zeitpunkt die Sonne sehr tief im Westen gestanden habe. Das mag erklären, weshalb er das Kontrollfahrzeug auf der Piste nicht gesehen hat.

Natürlich hat das DSB die Faktoren, die zu dieser „Runway Incursion“ geführt haben, aufgelistet und natürlich hat es auch seine Empfehlungen gegeben, wie derartige Zwischenfälle in Zukunft verhindert werden können. Auf sie im Detail einzugehen und sie zu kommentieren, würde jedoch den Rahmen dieses Beitrags sprengen.

#### **Don't base control on assumptions**

Einigermaßen überrascht dürfte am 21. Januar 2010 der „Pilot Flying“ einer Cargolux B747-4R7F (LX-OCV/CLX 793) gewesen sein, als er während des „Flare-Outs“ der Landung auf dem Flughafen Luxemburg-Fidel ein Fahrzeug auf der Piste entdeckt hatte. Der andere Pilot hatte dieses Fahrzeug jedoch nicht gesehen, was nicht nur an der angehobenen Flugzeugnase („nose-up attitude“) des Frachtjumbos gelegen haben mag, sondern auch an den eingeschränkten Sichtbedingungen. Denn die waren ziemlich schlecht. In Luxemburg herrschten CATIIb-Bedingungen und die Landebahnsicht (RVR) lag so zwischen 250 und 350 Metern. Wesentlich überraschter dürften zwei Elektriker des Flughafens gewesen sein, die sich mit einer entsprechenden Freigabe des Ground Controllers auf der Piste befanden und an der Befehlsstation arbeiteten. Sie hatten ihr Fahrzeug etwa 340 Meter von der Schwelle entfernt und etwas rechts von der Pistenmittellinie abgestellt. Ihr Funkgerät hatten sie auf die Frequenz des Groundcontrollers gerastet und die Lautsprecher voll aufgedreht. Als sie den Lärm der anfliegenden B747 hörten, hatten sie fluchtartig die Piste verlassen. Er wäre um sein Leben gerannt, erklärte später einer von ihnen. Sie konnten sehen, wie das Fahrwerk des Jumbos das Dach ihres Fahrzeugs eindrückte und die Warn-



blinkleuchte sowie die Antennen abriss. Die beschädigten Teile wurden auf der Piste verstreut. Daraufhin riefen die Elektriker mithilfe ihres Mobiltelefons, dessen Nummer die Controller übrigens nicht kannten, den Tower an und berichteten, was sie gerade erlebt hatten. Darauf fragte der Towercontroller die Besatzung des eben gelandeten Frachtjumbos, ob sie irgendwelche Probleme hätten. Was von dieser verneint wurde. Danach bat die Towercrew die Feuerwehr, die Piste nach irgendwelchen Gegenständen abzusuchen und informierte die Anflugkontrollstelle, dass die Piste geschlossen werden müsse und sich der Abflug der nächsten Luxair-Maschine verzögern würde.

Was war geschehen? Nachdem die Elektriker (Rufzeichen ELE 23) die Freigabe erhalten hatten, mit ihrem Fahrzeug auf die Piste zu fahren, versuchten die Controller sie über Funk zu erreichen, als die anfliegende B747 zwischen 16 und 18 Seemeilen entfernt war. Nach ihren Kalkulationen würden noch etwas sechs bis acht Minuten bis zur Landung vergehen. Für die Elektriker also Zeit genug, die Piste und den Sicherheitsbereich („sensitive area“) zu verlassen. Allerdings hatten die Controller keine Antwort auf ihre Anweisung erhalten, sondern konnten, so erklärten sie später, lediglich eine Trägerwelle empfangen. Da sie in der letzten Zeit gute Erfahrungen mit den Elektrikern gemacht hatten und sich die Zusammenarbeit mit ihnen immer sehr positiv gestaltet hatte, nahmen sie den Empfang der Trägerwelle als Bestätigung ihrer Anweisung. Danach gab der Towercontroller CLX 793 zur Landung auf der Piste 24 frei.

Allerdings konnten bei der Untersuchung des Unfalls auf der Frequenz des Groundcontrollers nach der Freigabe an ELE 23, die um 11:33:24 Uhr erfolgte, bis 11:55:21 keine beson-

deren Aktivitäten festgestellt werden. Da war dann für etwa eine Sekunde ein lauter Ton auf der Frequenz zu hören. Die Anweisung an ELE 23, die Piste zu verlassen, wurde nicht aufgezeichnet. Oder wie sich die Untersuchungskommission des Ministère du Développement Durable et des Infrastructures ausdrückte: „The investigation was unable to establish whether ELE 23 was instructed by the TWR assistant/coordinator to vacate the runway.“

Nun soll hier nicht die Frage aufgeworfen werden, ob die Aussage der beiden Controller, sie hätten die Elektriker zum Verlassen der Piste aufgefordert, den Tatsachen entspricht oder ob es sich dabei um eine reine Schutzbehauptung handelt. Doch selbst wenn ihre Aussage den Tatsachen entspricht, so haben sie eigentlich gegen eine jener Grundregeln verstoßen, die hoffnungsvollen Controlleranwärtern gleich zu Beginn ihrer Ausbildung beigebracht wird: „Don't base control on assumptions!“ Denn eine sichere Kontrolle darf nicht auf Vermutungen und Annahmen basieren, sondern auf klaren Anweisungen und der Bestätigung, dass die Anweisungen und Freigaben von den Adressaten auch richtig verstanden wurden und entsprechend befolgt werden. Auf die Aufforderung an ELE 23, die Piste zu verlassen, hätte diese Anweisung bestätigt werden müssen. Und dann hätte der Towercontroller die Landefreigabe für CLX 793 so lange zurückgehalten (und ggf. ein „go around“ angeordnet) werden müssen, bis ELE ihm bestätigt hatte, sie hätten die Piste und den Sicherheitsbereich verlassen.

**„Runway Incursions“ müssen wohl, so scheint es, zu den letzten Gefahren im Luftverkehr gezählt werden. Auch wenn sie sich wie die hier geschilderten Fälle äußerst selten ereignen.**

→ Der Zwischenfall von Amsterdam wurde auch fotografisch dokumentiert. Photo: NustyR/Air Team Images





# UPS – B744F – UAE final report

**Date: Wednesday, August 14, 2013**

**UPS Flight 6, Uncontained Cargo Fire**

**A few days ago, the General Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates has released its final report on the Boeing 744 which crashed on the 3<sup>rd</sup> of September in 2010 after an uncontained cargo fire.**

## **Uncontained Cargo Fire Leading to Loss of Control Inflight and Uncontrolled Descent Into Terrain**

The 326-page accident report is excellently written and deals with all the issues involved with this tragic flight and an analysis of the situation. Here's a summary of the main points.

**11:35** UPS Airlines Boeing 747-400AF, a two-crew four-engine wide-body aircraft, arrives from Hong Kong on a scheduled cargo service. The Flight Crew reported a failure with the PACK 1 air conditioner during the flight. The ground engineer could not replicate the fault. The PACKs provide preconditioned air to the pressurized fuselage. The Boeing 747 has three PACKs.

**14:51** The Boeing 747 departs as UPS Airlines Flight 6 as a scheduled cargo flight to Cologne Bonn Airport. The First Officer is the Pilot Flying and the Captain is the Pilot Not Flying. They depart on Runway 30R and fly north west over the southern Arabian Gulf. The First Officer flew the aircraft manually to an altitude of 11,300 feet and then engaged the autopilot after receiving another PACK 1 fault. The flight crew reset PACK 1 which cleared the fault. The aircraft continued to climb. Shortly before they reached their cruising altitude of 32,000 feet, a fire warning bell sounded and the master warning light illuminated. They had a fire on the forward main deck. The Captain took control of the aircraft.

**15:12:57 CAPT in cockpit:** Fire, main deck forward. Alright, I'll fly the aircraft

**15:13:07 CAPT in cockpit:** I got the radio, go ahead and run [the checklist]

**15:13:14 CAPT to ATC:** Just got a fire indication on the main deck I need to land ASAP

**15:13:19 BAE-C:** Doha at your ten o'clock and one hundred miles is that close enough?

**15:13:23 CAPT:** how about we turn around and go back to Dubai, I'd like to declare an emergency

**15:13:27 BAE-C:** UPS six make a right turn heading zero nine zero descend to flight level two eight zero.

Doha was closer, they were about 180 miles from Dubai. However, it is unlikely that the crew understood the extent of the fire. The crew put on oxygen masks and worked their way through the Fire/Smoke/Fumes checklist.

The fire suppression system automatically shut down PACK 2 and 3. The flight crew manually turned the switches to OFF, in accordance with their check list. In fire suppression mode, PACK



1 should have continued to supply preconditioned air to the upper deck. This provides positive air pressure to the cockpit to prevent smoke and fumes from entering the cockpit area. However, at 15:15:21, PACK 1 stopped operating. This meant that no packs were operating and there was no ventilation to the upper deck and flight deck. Smoke began to enter the cockpit.

**15:15:23 CAPT to ATC:** I need a descent down to ten thousand right away sir.

It's unclear why the Captain requested the descent, although it seems to me he was probably reacting to the smoke and concerned about available oxygen. However, this was not on his checklist, which stated he should fly at 25,000 feet, the optimum altitude to prevent combustion. His action did not support the fire suppression system which was based on depressurisation and oxygen deprivation. The uncontained cargo fire severely damaged the control cables, the truss frame supporting the cables and the cable tension.

**15:15:37 CAPT:** alright. I've barely got control

**15:15:38 F.O:** I can't hear you

**15:15:41 CAPT:** Alright

**15:15:47 F.O:** alright... find out what the hell's goin on, I've barely got control of the aircraft.

**15:16:41 CAPT:** I have no control of the aircraft.

**15:15:43 F.O:** okay... what?

**15:16:47 CAPT:** I have no pitch control of the aircraft

**15:15:53 F.O:** you don't have control at all?

**15:16:42 CAPT:** I have no control of the aircraft.

**15:16:47 CAPT:** I have no pitch control of the aircraft.

They regained control of the elevator control system through the autopilot. Meanwhile, the cockpit was filling with smoke. Within two minutes, neither crew member could see the control panels or look out of the cockpit.

**15:16:57 CAPT:** Pull the smoke handle.

Pulling the smoke handle might have caused a pressure differential, drawing more smoke into the cockpit. The Captain contacted ATC to report the situation and then spoke to the First Officer.

**15:17:39 CAPT:** Can you see anything?

**15:17:40 F.O:** No, I can't see anything.



The flight crew attempted to input the Dubai Runway 12 left data into the flight management computer, so that they could configure the aircraft for an auto-flight/auto-land approach, but they couldn't see the FMC display for all the smoke. At that point, the Captain's oxygen supply failed.

- 15:19:56 CAPT:** I've got no oxygen.
- 15:19:58 F.O:** Okay
- 15:20:00 F.O:** Keep working at it, you got it.
- 15:20:02 CAPT:** I got no oxygen I can't breathe.
- 15:20:04 F.O:** okay okay.
- 15:20:06 F.O:** what do you want me to get you?
- 15:20:08 CAPT:** Oxygen.
- 15:20:11 F.O:** Okay
- 15:20:12 CAPT:** Get me oxygen.
- 15:20:12 F.O:** hold on okay.
- 15:20:16 F.O:** Are you okay?
- 15:20:17 CAPT:** (I'm out of) oxygen.
- 15:20:19 F.O:** I don't know where to get it.
- 15:20:20 CAPT:** (I'm out of) oxygen.
- 15:20:21 F.O:** Okay
- 15:20:21 CAPT:** You fly (the aircraft)

A portable oxygen bottle was behind the Captain's seat, next to the left-hand observer's seat, but neither crew member retrieved the bottle. The Captain moved aft of the cockpit area, presumably to try to find the supplementary oxygen. He removed his oxygen mask and smoke goggles and said, "I cannot see." That was the last recording which included the Captain; he died as a result of carbon monoxide inhalation. Seven minutes had elapsed since the fire alarm had first sounded. The First Officer was now Pilot Flying, with no support nor monitoring. A nearby aircraft contacted him to relay information to Bahrain. The First Officer established communication and attempted to cope with a swiftly escalating task load, which left him no time to enquire after the Captain.

**15:25:42 PF:** I would like immediate vectors to the nearest airport I'm gonna need radar guidance I cannot see.

Based on his comments, the investigators believe that the pilot was able to see heading, speed and altitude select windows. He could not see the primary flight displays. He could not read the navigation display. Thus he could set up flight configurations but he couldn't see the response. He also made numerous comments about not being able to see outside and that the heat was increasing and his oxygen was getting low. He couldn't see the radio either, so he couldn't change frequency although he was now out of range of the controller at BAE-C. The controller asked aircraft to relay information to and from the Boeing. Dubai ATC also transmitted several advisory messages to the flight on local frequencies in hopes of getting a message to the Boeing, including

"any runway is available." They turned on the lights for Runway 30L.

A relay aircraft contacted the Pilot Flying and attempted to pass his information on to Bahrain. The relay aircraft (identified as 751) struggled to relay the information and get answers from Bahrain. The relay system was of little use to the Pilot Flying who didn't know his own altitude or speed and needed immediate data.

- 15:29:59 PF:** Okay Bahrain give me what is my current airspeed? [groundspeed]
- 15:30:07 PF:** Current airspeed immediately immediately.
- 15:30:14 PF:** What is my distance from Dubai International UPS er six what is my distance we are on fire. it is getting very hot and we cannot see.
- 15:30:22 RELAY AIRCRAFT:** Okay I ask Bahrain understood and UPS six request the distance from Dubai from now?
- 15:30:28 PF:** Sir I need to speak directly to you I cannot be passed along I need to speak directly to you. I am flying blind.
- 15:30:36 RELAY AIRCRAFT:** Understood UPS six we are just changes to another aircraft to be with Dubai to relay with you I ask again to Bahrain Bahrain distance UPS six to Dubai?

The workload of the Pilot Flying was immense. He was communicating through aircraft relays while he controlled the flight and attempted to navigate to Dubai International, with no access to navigation equipment and no possibility of looking out the window. He repeatedly asked the relays for information on height, speed and direction to plan his blind flight. There was no opportunity to finish the checklist nor check on the Captain. The options available to the pilot were limited. The aircraft was seriously compromised but without primary instruments, so the First Officer couldn't see what was and wasn't working. He couldn't even ditch the aircraft in the Arabian Gulf as he didn't know his own altitude and couldn't see out the window. The Boeing 747 approached Dubai travelling 350 knots at an altitude of 9,000 feet and descending. The computed airspeed was 350 knots, at an altitude of 9,000 feet and descending on a heading of 105° which was an interception heading for the ILS at RWY12L. The FMC was tuned for RWY12L, the PF selected the 'Approach' push button on the Mode Control Panel [MCP] the aircraft captures the Glide Slope (G/S). The AP did not transition into the Localizer Mode while the Localizer was armed. ATC at Dubai asked a relay aircraft to advise the Pilot Flying, "You're too fast and too high. Can you make a 360? Perform a 360 if able." The First Officer responded simply with, "Negative, negative, negative." The Pilot Flying set the landing gear lever to down. This caused an aural warning alarm: Landing Gear Disagree Caution.

**15:38:20 PF:** "I have no gear."

The aircraft passed north of the aerodrome on a heading of 89° at a speed of 320 knots, altitude 4200 feet and descend-

ing. He had no landing gear. He was fast and high. The fire was still burning and the cockpit was thick with smoke. He couldn't see a thing. And now he'd overflown the airport.

There was another airfield, Sharjah Airport, which was 10 nautical miles to the left of the aircraft. The relay pilot asked if the Pilot Flying could turn left onto a 10 mile final approach for Sharjah's runway 30.

**19:38:37 PF:** Sir, where are we? Where are we located?

**19:38:39 RELAY AIRCRAFT:** Are you able to do a left turn now, to Sharjah? It's ten miles away.

**19:38:43 PF:** Gimme a left turn, what heading?

The relay aircraft advised that SHJ was at 095° from the current position at 10nm. The PF acknowledged the heading change to 095° for SHJ. However, the Pilot Flying selected 195°. The aircraft banked to the right as the Flight Management Computer captured the heading change. The aircraft entered a descending right-hand turn at an altitude of 4,000 feet. Then there were a number of pitch oscillations commanded by the Pilot Flying as the elevator effectiveness decreased. The aircraft was heading straight for Dubai Silicone Oasis, a large urban community. I suppose the one good thing in this fiasco is that it never made it that far.

**15:40:15 RELAY AIRCRAFT:** Okay Dubai field is three o'clock it's at your three o'clock and five miles

**15:40:20 PF:** What is my altitude, and my heading?

**15:40:25 PF:** My airspeed? [groundspeed]

The pitch control was ineffective. The control column was fully aft but there was no corresponding elevator movement. The aircraft was out of control.

**15:41:33 The Ground Proximity Warning System sounds an alert:** PULL UP

**15:41:35** [data ends]

The Boeing crashed into a service road in the Nad Al Sheba military base nine miles south of Dubai. So what caused the fire to go so quickly out of control?

The cargo loaded in Hong Kong included a large amount of lithium batteries distributed throughout the cargo decks. However, packing slips and package details, showing that the cargo contained lithium batteries and electronic devices packed with lithium batteries, were not inspected until after the accident. At least three of the shipments contained lithium ion batteries which are specified as a hazard class 9 and should have been declared as hazardous cargo. Lithium batteries have a history of thermal runaway and fire, are unstable when damaged and can short circuit if exposed to overcharging, the application of reverse polarity or exposure to high temperature are all potential failure scenarios which can lead to thermal runaway. Once a battery is in thermal runaway, it cannot be extinguished with the types of extinguishing agent used on board aircraft and the potential for ignition of adjacent combustible material exists. The investigators believe that a lithium battery or batteries went into an "energetic failure characterised by thermal runaway" – in

other words a battery auto-ignited. This started a chain reaction, igniting all the combustible material on the deck. The resulting fast-burning blaze then ignited the adjacent cargo, which also included lithium batteries. The remaining cargo then ignited and continued in a sustained state of combustion, that is the conflagration continued burning until the crash. The single point of failure in this accident was the inability of the cargo compartment liner to prevent the fire and smoke penetration of the area above pallet locations in main deck fire zone 3. This resulted in severe damage to the aircraft control and crew survivability systems, resulting in numerous cascading failures. As the cargo compartment liner failed, the thermal energy available was immediately affecting the systems above the fire location: this included the control assembly trusses, the oxygen system, the ECS ducting and the habitable area above the fire in the supernumerary compartment and in the cockpit.

The probable causes start with the fire developing in the palletized cargo, which escalated rapidly into a catastrophic uncontained fire. The cargo compartment liners failed. The heat from the fire caused the malfunctions in the truss assemblies and control cables, disabling the cable tension and elevator function. The heat also affected the supplementary oxygen system, cutting off the Captain's oxygen supply. The volume of toxic smoke obscured the view of the primary flight displays and the view outside the cockpit, exacerbated by the shutdown of PACK 1. And finally, the fire detection itself did not give enough time for the flight crew or the smoke suppression systems to react before the fire was a conflagration. A key consideration that the investigation puts forward is the useful response time in the case of an onboard fire. A study conducted by the Transportation Safety Board of Canada, in which 15 in-flight fires between 1967 and 1998 were investigated, revealed that the average elapsed time between the discovery of an in-flight fire and the aircraft ditched, conducted a forced landing, or crashed ranged between 5 and 35 minutes, average landing of the aircraft is 17 minutes.

Two other B747 Freighter accidents caused by main deck cargo fires have similar time of detection to time of loss of the aircraft time frames, South African Airways Flight 295 was 19 minutes before loss of contact and Asiana Airlines Flight 991 was eight minutes. Both aircraft had cargo that ignited in the aft of the main deck cargo compartment. The accident aircraft in this case, was 28 minutes from the time of detection until loss of control in flight. The cargo that ignited was in the forward section of the main deck cargo compartment. The average time is seventeen minutes. This should be factored into the fire checklist that an immediate landing should be announced, planned, organised and executed without delay.

These findings indicate that crews may have a limited time to complete various checklist actions before an emergency landing needs to be completed and the checklist guidance to initiate such a diversion should be provided and should appear early in a checklist sequence.

Mit freundlicher Abdruckgenehmigung von AEROPERS – Text: Gaby Plüss

# „Go-ahead“ – Undetected Simultaneous Transmissions

Wenn zwei oder mehr Stationen gleichzeitig auf derselben Frequenz funken, dann macht sich das zwangsläufig durch einen Überlagerungston oder ein Pfeifgeräusch bemerkbar. Diese Meinung ist ebenso weit verbreitet wie falsch. Eine Zürcher Flugverkehrsleiterin musste auf höchst unangenehme Art und Weise erfahren, dass es mit der heutigen digitalen Funktechnologie Überlagerungen geben kann, die teilweise nicht mehr als solche zu erkennen sind.

Wir schreiben den 18. Juni 2010. Es ist kurz vor 13 Uhr Lokalzeit. Die Abflugwelle am Flughafen Zürich nimmt ihren gewohnten Gang. Der Verkehr verläuft in geordneten Bahnen, im Tower deutet nichts auf irgendeine Unregelmässigkeit hin. Und trotzdem dauert es nur noch wenige Minuten, bis sich auf dem Pistensystem scheinbar aus dem Nichts heraus ein schwerer Vorfall ereignen wird.

Um 13.00.30 Uhr erteilt die Tower-Lotsin der A340 der Thai Airways mit dem Rufzeichen «Thai 971» die Freigabe, in die Startposition auf Piste 16 zu rollen. Eine Minute später erhält die ATR42 der Fluggesellschaft Blue Islands mit dem Rufzeichen «Blue Islands 937» die Freigabe, in die Startposition auf Piste 28 zu rollen. Ein Flugzeug der British Airways wartet derweil am Holding Point BRAVO nördlich der Piste 28 auf seinen Abflug.

Um 13.02.26 Uhr erteilt die Flugverkehrsleiterin der Besatzung der THA971 die Startfreigabe auf Piste 16, die diese umgehend quittiert und den Startlauf einleitet. Fast gleichzeitig leitet auch die Besatzung der BCI937 den Startlauf auf Piste 28 ein. Etwa 15 Sekunden später meldet einer der British-Piloten der Tower-Lotsin: «Ah, you may have two aircraft taking off at the moment.» Unmittelbar nach diesem Funk-spruch fordert die Flugverkehrsleiterin die BCI937 auf, ihren Start abzubrechen. Die Crew folgt dieser Aufforderung und verlässt die Piste 28 auf dem Rollweg ALPHA4, während die Piloten der THA971 ihren Start normal fortsetzen.

### Unterdrücktes Read-back

Die Tatsache, dass zwei Flugzeuge auf sich kreuzenden Pisten gleichzeitig einen Take-off eingeleitet hatten, wurde von der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) als schwerer Vorfall klassiert und dementsprechend gründlich untersucht. In ihrem Schlussbericht<sup>1</sup> nennt die SUST unter anderem folgende Ursache: «Das Zurücklesen der vermeintlichen Startfreigabe durch die Besatzung des Flugzeugs auf Piste 28 war für die Flugverkehrsleiterin nicht hörbar, weil die Standortwahl der Empfänger des normalen Funkbetriebssystems die Unterdrückung dieser Meldung begünstigte.» Vermutlich fragt sich der eine oder andere Leser jetzt, wes-

halb das Read-back der BCI937 überhaupt unterdrückt und wie diese Tatsache von der SUST festgestellt werden konnte. Werfen wir deshalb einen Blick auf die Funksysteme am Flughafen Zürich. Für den Funkverkehr mit dem Tower bestehen zwei unabhängige Betriebssysteme. Diese umfassen das normale Funkbetriebssystem sowie den Notfunk.



Das USiT-Phänomen, grafisch zusammengefasst<sup>3</sup>.

### Normales Funkbetriebssystem<sup>1/2</sup>

Um eine möglichst optimale Abdeckung zu erreichen, besteht das normale Funkbetriebssystem aus mehreren Sen- de- und Empfangsanlagen. Diese Anlagen stehen an ver- schiedenen Standorten.

Obwohl mehrere Sender installiert sind, ist immer nur eine Anlage in Betrieb. Die Empfänger überwachen das ausgestrahlte Signal. Sind dabei gewisse Kriterien nicht erfüllt, wird der Sender automatisch umgeschaltet.

Bei den Empfängern haben die Lotsen die Wahl, ob sie nur mit einer oder mit allen Anlagen gleichzeitig (im sogenannten Modus «RXA») arbeiten wollen. Ist nur einer der Empfänger ausgewählt, kann je nach Standort eines Flugzeugs die Qualität eines eingehenden Funkspruchs beeinträchtigt sein. Wird im Modus «RXA» gearbeitet, dann ist zwar die Funkabdeckung besser, es ist aber auch die Best Signal Selection (BSS) aktiviert. BSS ist eine Funktion, die alle eingehenden Signale analysiert, das Signal mit der besten Qualität nach verschiedenen Kriterien bestimmt und dieses am Arbeitsplatz des Controllers ausstrahlt. Zum Zeitpunkt des schweren Vorfalls arbeitete die Anlage im Modus «RXA» und somit auch mit aktiviertem BSS, was der gängigen Praxis entspricht.

### Notfunk<sup>1</sup>

Der Notfunk ist eine zweite Anlage, die auf derselben, aktiven Frequenz als Back-up läuft und dauernd in Betrieb ist. Der Notfunk arbeitet völlig unabhängig vom normalen Betriebssystem und umfasst je eine Sende- und Empfangsantenne, die sich auf dem Kontrollturm befinden. Im Normalfall ist der Lautstärkeregler auf minimale Lautstärke eingestellt, da sonst die Verständlichkeit der Funksprüche auf dem normalen Funkbetriebssystem beeinträchtigt wäre.

### Unterschiedliche Aufzeichnungen

Bei der Untersuchung des schweren Vorfalls analysierte die SUST sowohl die Aufzeichnungen des normalen Funkbetriebssystems als auch jene des Notfunks. Diese beiden Signale werden ebenfalls unabhängig voneinander aufgezeichnet. Die Abnahme des Signals für das Legal Recording des normalen Funkbetriebssystems erfolgt dabei unter anderem unmittelbar am Arbeitsplatz des Flugverkehrsleiters. Es ist somit identisch mit jenem Signal, das der Lotse hört. Die Resultate dieser Untersuchungen haben Erstaunliches zutage gefördert.

Gleichzeitig mit dem Read-back der Startfreigabe der THA971 meldete die BCI937 «we're cleared take off, Blue Island nine three seven». Im Recording des Notfunks ist diese Meldung undeutlich aufgezeichnet, während anschliessend daran der zweite Teil des Read-backs der THA971 deutlich zu hören ist. Das Recording des normalen Funkbetriebssystems hingegen zeigt, dass der erste Teil des Read-backs der THA971 etwas abgeschwächt zu hören ist, während der zweite Teil klar und deutlich aufgezeichnet ist. Die Meldung «we're cleared take off, Blue Island nine three seven» ist auf dem Recording des normalen Funkbetriebssystems nicht vorhanden. Somit wurde klar, dass das BSS das Read-back der BCI937 unterdrückt hatte und dieses für die Tower-Lotsin nicht zu hören war.

Die SUST kommt in ihrem Bericht unter anderem zu dem Schluss, dass die automatische Auswahl des Empfängers (RXA) inklusive BSS die Übertragungsqualität erheblich erhöht. Diese Auswahl kann aber dazu führen, dass bei gleichzeitiger Ausstrahlung von zwei Sendern das eine Signal aufgrund diverser Einflüsse (wie beispielsweise der Distanz

zum Empfänger oder der Leistung der flugzeugseitigen Sender) praktisch unterdrückt wird.

### Tücken moderner Funkgeräte

Die bei der Untersuchung befragten Flugverkehrsleiter waren allesamt der Ansicht, dass eine Mehrfachausstrahlung an einem Überlagerungsgeräusch oder an einem Pfeifton zu erkennen sei. Bei modernen Funkgeräten mit Amplitudenmodulation (AM) ist das aber nicht zwingend der Fall. Die SUST äussert sich dazu in ihrem Untersuchungsbericht wie folgt: «Diese Meinung basiert auf der Erfahrung mit älteren, flugzeugseitigen Sendeanlagen, die bei einer Doppelausstrahlung im Empfänger meist zu einem im hörbaren Frequenzbereich liegenden Überlagerungspfeifton führte. Bei modernen, mit Frequenzsynthesizer ausgerüsteten Sendern ist dies allerdings nicht mehr der Fall, weil diese sehr exakt auf der Nominalträgerfrequenz ausstrahlen. Dadurch entsteht allenfalls ein Überlagerungspfeifton, der unterhalb des Hörbereichs des menschlichen Ohres liegt. Um niederfrequente Geräusche im Cockpit wie zum Beispiel das Rumpeln des Bugfahrwerks oder tiefe Frequenzen beim Sprechen zu unterdrücken, werden sender- wie auch empfängerseitig Filter eingesetzt. Solche Filter bewirken aber als Nebeneffekt, dass ein Überlagerungston unterhalb zirka 400 Hertz unterdrückt wird.»

### Wenig bekanntes Phänomen

«Wisst ihr eigentlich, dass heutzutage ein Read-back so unterdrückt werden kann, dass wir es schlicht nicht hören, respektive kennt ihr den Begriff USiT – Undetected Simultaneous Transmissions?» Wenn ich diese Frage in Diskussionen mit Piloten in die Runde werfe, werde ich oft ziemlich verständnislos angeschaut. Offenbar war sich nicht nur die Zürcher Lotsin dieser Problematik nicht bewusst, auch Piloten scheinen dieses Phänomen wenig zu kennen.

Es muss an dieser Stelle betont werden, dass die USiT-Problematik längst nicht nur eine Skyguide-spezifische Angelegenheit ist. Mit den heutigen modernen AM-Funkgeräten ist dieses Phänomen inzwischen weit verbreitet. Damit müssen wir momentan leben. Technische Lösungen werden zwar angestrebt, sind aber vorläufig nicht spruchreif.

Eurocontrol hat USiT ebenfalls thematisiert, eine Arbeitsgruppe für diese Problematik aufgestellt sowie ein interessantes Dokument<sup>3</sup> dazu verfasst. Auch in der Skybrary<sup>4</sup> finden sich lesenswerte Informationen dazu. Im Sinne einer Sensibilisierung fasse ich im Folgenden die wichtigsten Punkte aus diesen beiden Quellen zusammen.

### Starke und schwache Signale

Um USiT zu eliminieren, reicht es leider nicht, ein Funksystem ohne BSS zu betreiben, denn es existieren noch diverse andere Ursachen. Am Anfang einer USiT stehen stets sich überlappende Signale. Dabei gibt es unterschiedliche Szenarien, die zu einer Überschneidung führen können. Die Details dazu sind in einem separaten Kasten beschrieben. Selbstverständlich können auch jegliche Kombinationen die-



ser Szenarien vorkommen – wie heisst es in der Aviatik doch so schön: «Expect the unexpected.»

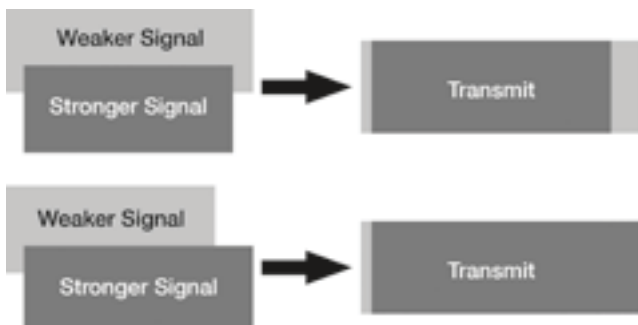
Bei Überlappungen macht das System aufgrund verschiedener Kriterien eine Signalselektion und präsentiert die Überlagerung anschliessend in unterschiedlicher Form. Je nach Art und Weise der Überschneidung besteht die Möglichkeit, dass sie vom Controller oder einem Piloten erkannt werden kann oder eben unentdeckt bleibt.

Beim Garbling (Grafik 1) überschneiden sich zwei gleich starke Signale. Das macht sich in der Regel durch einen Überlagerungston bemerkbar und wird daher in den meisten Fällen erkannt.



Grafik 1: Garbling.

Beim Partial Overlap (Grafik 2) wird das schwächere Signal nicht vollständig durch das stärkere Signal überdeckt. Das kann, muss aber nicht zu einer akustischen Wahrnehmung führen. Es hängt vor allem davon ab, wie viel länger das schwächere Signal im Vergleich zum stärkeren ist.



Grafik 2: Partial Overlap.

Beim Full Overlap (Grafik 3) überdeckt das stärkere Signal das schwächere komplett. Obschon beide Signale übertragen werden, eliminiert der Empfänger aufgrund physikalischer Gegebenheiten das schwächere. Daher wird in diesem Fall nur ein Signal vom Lotsen empfangen. Obwohl ein gewisses Garbling theoretisch wahrzunehmen wäre, ist dessen Erkennung sehr unwahrscheinlich.



Grafik 3: Full Overlap.

### Umgang mit USiT

Wenn schon keine technischen Lösungen, so gibt es doch zumindest diverse Empfehlungen, wie wir der USiT-Problematik im täglichen Betrieb begegnen können. Zwei der wichtigsten dieser Empfehlungen lauten zweifelsohne, sich an die Standard Phraseology zu halten und funktechnisch ein diszipliniertes Verhalten an den Tag zu legen. Dazu gehört nicht zuletzt, vor einem ersten Aufruf auf einer neuen Frequenz kurz reinzuhören, ob vielleicht gerade gefunkt wird. Leider müssen wir in letzter Zeit feststellen, dass dieser Grundsatz nicht immer beachtet wird. Natürlich sind wir uns des Drucks, der auf den Piloten lastet, sehr wohl bewusst. Wenn aber durch ein derartiges Verhalten beispielsweise das Read-back einer Startfreigabe ausgeblockt wird, dann kann das dramatische Folgen haben. Eine Liste mit Empfehlungen an Piloten und Lotsen findet sich ebenfalls in einem separaten Kasten.

Moderne AM-Funkgeräte verbessern die Qualität zwar erheblich. Simultane Ausstrahlungen sind aber nicht mehr in jedem Fall als solche zu erkennen. Trotzdem müssen wir nun nicht hinter jedem Funkspruch eine USiT vermuten. Untersuchungen diverser europäischer Flugsicherungsanbieter zeigen, dass tatsächlich unerkannte Mehrfachausstrahlungen nicht übermässig oft vorkommen. Rund drei bis vier Prozent der analysierten Zwischenfälle (separation infringements and incursions) können einer USiT zugeordnet werden<sup>2</sup>.

Selbst mit dem Wissen um die USiT-Problematik hätte sich der beschriebene schwere Vorfall vermutlich nicht vermeiden lassen. Allein schon das Bewusstsein aber, dass dieses Phänomen vorkommen kann, hätte vielleicht dazu beigetragen, dass die Tower-Lotsin an jenem 18. Juni 2010 von den Geschehnissen nicht derart eiskalt überrascht worden wäre.

### [gaby.pluess@swissatca.org](mailto:gaby.pluess@swissatca.org)

Neulich schickte mir ein First Officer eine E-Mail, in der er mir drei Fragen zum Thema Frequenzentlastung stellte. Da sowohl die Fragen wie auch die Antworten darauf sicherlich nicht nur den Fragesteller interessieren, publiziere ich diese hier gerne in abgekürzter Form.

**Frage:** «Weshalb wird in Zürich die ATC-Clearance nicht mittels ACARS übermittelt?» Das Thema wurde bei uns bereits aufgenommen. Die ATC-Clearance könnte tatsächlich via ACARS übermittelt werden. Das Ganze steckt aber noch in den Kinderschuhen. Es gibt diverse Punkte, die noch nicht geklärt sind, wie beispielsweise «unable DEP-RWY». Offen ist auch das Problem der Rückbestätigung in Bezug auf den Ready-Status, der nicht zuletzt bei den täglichen Konzeptwechseln für uns sehr wichtig ist und einen direkten Einfluss auf den DEP-RWY hat. Auf anderen Flughäfen ist das einfacher zu lösen. Wir arbeiten daran, können aber noch nicht sagen, wann und in welcher Form es kommen wird.

**Frage:** «Weshalb wird zum Beispiel nach der Landung auf Piste 14 nicht automatisch auf die Apron-Frequenz gewechselt?» Wir sind daran, dieses Verfahren einzuführen (einstweilen aber nur für IFR-Landungen auf Piste 14). Es muss jedoch noch unseren internen Safety-Prozess durchlaufen. Danach sollte der Umsetzung nichts mehr im Weg stehen.

**Frage:** «Weshalb werden die Flugzeuge von Apron nicht angewiesen, auf der Tower-Frequenz auf stand-by zu sein, das heisst der Initial Call kommt dann von Eurer Seite?» Auch diese Verfahrensanpassung ist schon sehr konkret. Die Zustimmung des Aprons liegt bereits vor, aber auch in diesem Fall ist der interne Safety-Prozess noch nicht abgeschlossen. P.S. Obwohl der Ausdruck «go ahead» Anfang Mai aus der Standard Phraseology gestrichen wurde, wird meine Kolumne vorläufig nicht umbenannt. Weder das neu zu verwendende «pass your message» noch das deutsche «Ihre Nachricht» respektive das französische «j'écoute» als Pendant haben das Zeug zum neuen Titel. Spritzige Ideen Eurerseits nimmt mein Postfach jederzeit gerne entgegen.

## Undetected Simultaneous Transmissions (USiT)

### Definition<sup>3</sup>

Situations arise when two or more radio transmissions occur, simultaneously, on the same frequency. In this context «simultaneous» is defined as two or more transmissions that overlap in such a way that the controller or a pilot is not aware that more than one transmission has occurred leading to a potential safety hazard.

### Sources<sup>3</sup>

Two pilots transmitting simultaneously:

- on the same frequency with one ground receiver.
- on the same frequency with two or more ground receivers being connected to a BSS system.
- on two frequencies that are cross-coupled by the controller.

Frequency coupling is a facility allowing two or more frequencies to be operated as a single one. All users will receive transmissions made on all coupled frequencies.

Simultaneous transmissions by the air traffic controller and a pilot:

- on a single frequency.
- on frequencies that are in a cross-coupled group at the controller work position.

Multi-receiver blindspot:

«Multi-receiver blindspot» is added as being a source of loss of signal, which could also be considered in the context of undetected simultaneous transmissions. It corresponds to wide range radio field operations used in difficult terrain leading to lack of reception for some pilots and to the signal being lost.

### Effects<sup>4</sup>

Some of the effects of simultaneous transmissions might include:

- All or part of a message is blocked.
- A pilot does not act on a clearance intended for him/her.
- A pilot acts on a clearance intended for another aircraft.
- Unacceptable delay in establishing R/T contact or in issuing a clearance or passing a message.

- The workload of controllers and pilots is increased due to the need to resolve the confusion.

### Recommendations<sup>4</sup>

As a pilot

- Use good R/T practices.
- Question the instruction/clearance if unsure that you are its proper recipient.
- Inform the air traffic controller of blocked transmission as soon as you identify it.
- Allow some time to monitor the transmission exchange upon the initial contact in order not to block the R/T exchange already in progress.
- Keep a good situational awareness, try to note similar sounding callsigns.
- Before reading back and eventually applying any instruction, it should make sense in the context of the current flight.

As an air traffic controller

- Use good R/T practices. Be vigilant and have in mind that for many reasons (callsign similarity, expectation bias...), several pilots might consider a clearance to apply to them.
- Monitor for overlapping or garbled transmissions and immediately ensure that the instruction/clearance is received by its recipient.
- Monitor for erroneous or lack of readback.
- Monitor for erroneous manoeuvring of aircraft.
- Be aware of the fact that coupled frequencies might increase the chance of simultaneous transmissions.

Systemic solutions

- Ground ATM communication system technical solution for detection (for example by re-inserting the «noise» on the frequency) and to alert the controller that an USiT had taken place.
- Airborne radio anti-blocking devices.
- Optimising and limiting frequency coupling in terms of both time period and number of coupled frequencies.

### Quellenangaben

1. Schlussbericht Nr. 2113 des Büros für Flugunfalluntersuchungen über den schweren Vorfall vom 18. Juni 2010 auf dem Flughafen Zürich
2. Skyguide Safety Bulletin Nr. 36, October/November/December 2011
3. Eurocontrol «Risk Assessment of the Undetected Simultaneous Transmissions Phenomen», Edition 1.00, 2010-04-09
4. www.skybrary.aero



## Fliegertreffen „Tannkosh“ 2013

Seit 1993 findet auf dem Flugplatz in Tannheim (EDMT) in Oberschwaben regelmäßig im Juli oder August ein Luftfahrttreffen von Piloten für Piloten statt. Es ist das größte Flugzeugtreffen der Allgemeinen Luftfahrt in Europa und wurde von Verena und Matthias Dolderer initiiert.

Der Name Tannkosh ist ein Kunstwort, zusammengesetzt aus Tannheim und Oshkosh in Anspielung an die mittlerweile legendäre siebentägige Flugshow EAA AirVenture Oshkosh in Oshkosh (Wisconsin), dem größten Luftfahrttreffen der Welt.

In diesem Jahr sind einmal mehr als 1300 Piloten mit ihren Flugzeugen in Tannkosh gelandet, haben sich an vielen Info-Ständen und Vorträgen informiert, gefachsimpelt und natürlich auch gefeiert.

Der FIS-Lotse Jens Beppler aus Langen ist seit mehreren Jahren mit dem DFS-Infostand vor Ort und kann einiges über diese Veranstaltung berichten.

### „Herr Beppler, beschreiben sie uns doch mal das Event „Tannkosh“

Tannkosh kann man sich vorstellen wie ein großes Musikfestival, jedoch mit dem Schwerpunkt Fliegerei. An dieser Wochenenden standen auf dem Flugplatz mit der 710 Meter langen Graspiste über 1300 Kleinflugzeuge aus aller Herren Länder. Sie parkten auf dem Gelände und den angrenzenden angemieteten Wiesen. Die Piloten schlugen meist ihre Zelte unter den Tragflächen ihrer Flieger auf und campierten vor Ort. In einer angrenzenden Zeltstadt hatte sich eine kleine Messe etabliert, auf der dutzende Aussteller ihre Produkte anboten. Von Infoständen namhafter Flugzeughersteller, über Ausrüstungsgegenstände vom Funkgerät bis zur Fliegerjacke, bis hin zu zahlreichen Verpflegungsständen, wurde für die

zahlreichen Besucher vieles geboten. Die Messemeile wurde zusätzlich durch ein Display von Flugzeugen ergänzt. In den Mittagsstunden fand fast täglich eine Flugshow statt, die mit Kunstflug, Fallschirmsprüngen und Überflügen besonderer Flugzeuge die Besucher in ihren Bann zogen. Die Bundeswehr ist z.B. regelmäßig äußerst präsent und zeigte in diesem Jahr ihren Hubschrauber CH-53 und die Transall C160. Vor einigen Jahren war der Überflug des A380 eine Sensation.

### „Was unterscheidet „Tannkosh“ von anderen Fly-Inn's und was ist das Besondere daran?“

Tannkosh ist alleine durch die Größe schon etwas ganz besonders. Dazu kommt, dass man sehr nah an alle Flugzeuge darf. Die Größe des Flugplatzes lässt das ganze Geschehen auf eine relativ kleine Welt zusammenschrumpfen. Einen besonderen Charme hat die Veranstaltung auch durch die Tannkosh-Crew, die regelmäßig für den reibungslosen Ablauf sorgte und immer durch ihre roten Shirts in der Menge auffiel. Die Flugzeuge folgten den „Follow-Me“-Fahrern, die auf Quads oder im Smart den Piloten ihre Parkposition zuwiesen.

Die kleinen Pagodenzelte, in der sich die Messe abspielte, standen in etwa 50-100m Abstand parallel zur Piste. Man war also immer noch sehr nahe am Geschehen. Durch die guten Verbindungen zu Red Bull standen auch jedes Jahr besondere Maschinen im Display.

### „Was ist dort ihre Aufgabe?“

Die DFS nimmt an der Messe seit 6 Jahren teil. Vertreten sind die Bereiche Aeronautical Solutions (AS), Fluginformation (FIS) und in diesem Jahr auch das AIS. Während AS ihre Produkte vorstellte und verkaufte, das AIS eine Flugberatung und Aufgabe von Flugplänen ermöglichte, war FIS mit einem anderen Fokus auf der Messe. Das Messeteam bestand aus vier Personen (Christa Allendorf, Michael Sinz, Herwart Goldbach und Jens Beppler). Wir boten den VFR-Piloten die Möglichkeit,



sich einmal über die „andere Seite“ zu informieren und beantworteten deren Fragen. In den ersten Jahren hatten wir einen FIS-Arbeitsplatznachbau mit PHOENIX am Stand und konnten den Piloten anhand einer Radaraufzeichnung erklären, wie die Arbeit auf FIS funktioniert. In diesem Jahr kam unser FIS-Simulator zum Einsatz, den wir bereits erfolgreich auf der AERO in Friedrichshafen dabei hatten. In einfachen Simulationen konnten die Piloten für etwa 10 Minuten in die Rolle des FIS-Lotsen schlüpfen und selbst erfahren, wie die Fluginformation arbeitet. Während der Messe bot Herwart Goldbach an allen Veranstaltungstagen im Workshop-Zelt verschiedene Vorträge zu unterschiedlichen Themen der VFR-Fliegerei an, die in diesem Jahr von etwa 900 Piloten besucht wurden. Die Aufgabe lag ganz klar in der Prävention von Flugunfällen und Luftraumverletzungen. Wir haben versucht, möglichst viele Piloten über das richtige Verhalten im Luftraum und den sinnvollen Umgang mit FIS zu informieren.

#### „Wie war die Resonanz bei den Piloten?“

Die Resonanz war jedes Mal wieder sehr positiv. Viele Piloten bereiteten ihre Fragen schon zu Hause vor und kamen gezielt auf uns zu, um sie mit uns zu erörtern. Wir bekamen meist ein sehr gutes Feedback von den Piloten, nahmen aber bei jedem Event Kritik mit nach Hause. Bei Tannkosh haben wir in sehr kurzer Zeit einen intensiven Kontakt mit exakt den Kunden, die wir jeden Tag auf unseren Frequenzen betreuen. Wir nutzten auch die Gelegenheit, uns ein Bild der Anforderungen seitens der Piloten machen zu können, um unsere Arbeitsweise ggf. anzupassen.

#### „Das Wetter wurde ja am Samstag schlecht. Wie reagierten die Piloten darauf?“

Am Samstag kamen mehrere Probleme zusammen. Nachdem ein Oldtimer-Doppeldecker beim Start von der Bahn abgekommen war, musste der Flugplatz vorübergehend geschlossen werden, damit die Rettungskräfte ungestört arbeiten konnten. Währenddessen näherte sich aus Südwesten eine Regenfront. Die Piloten informierten sich bereits den gesamten Morgen beim Wetterdienst über die Wetterlage. Durch das

Schließen des Flugplatzes ergab sich ein Stau beim Abflug der Maschinen, die noch vor der Regenfront aufbrechen wollten. Auf beiden Seiten der Runway reichten sich auf der kompletten Länge die Flugzeuge auf. Als dann der Platz wieder geöffnet wurde, starteten etwa im 20 Sekunden-Takt die Maschinen und machten sich auf den Heimweg. Dadurch fiel die Flugschau am Samstag aus. Teile wurden aber am Abend nachgeholt. Sinnvoll war die Entscheidung, vor der Front abzufliegen, denn auch wenn es nicht zum erwarteten Platzregen kam, so machten tiefliegende Wolken einen späteren Abflug schwer bis unmöglich. Viele Piloten ließen sich aber nicht beirren und blieben in Tannkosh, um der Abschlussfeier am Abend im Hangar beizuwohnen.

#### „Was nehmen sie aus Tannheim mit und was wünschen sie sich diesbezüglich für die Zukunft?“

Tannkosh ist jedes Mal wieder ein besonderes Event, das mir neue Erkenntnisse aus dem Bereich der VFR-Fliegerei gibt. Die Probleme der Piloten im Umgang mit FIS und immer wiederkehrende Fragen sind die Grundlage für die Vorträge, die wir für diese Veranstaltungen entwickeln. Der erste Vortrag entstand übrigens auch bei Tannkosh. Damals waren nur Herwart Goldbach und ich das Messeteam. Wir wurden hoffnungslos überrannt, weil wir die Anzahl der Interessierten unterschätzt hatten. Aus den immer wiederkehrenden Fragen entstand der erste Vortrag zum Thema FIS, dem bis heute etwa 15 weitere folgten.

Für die Zukunft wünsche ich mir, dass wir weiterhin Tannkosh mit FIS besuchen dürfen und unsere sehr gefragte Arbeit auch auf anderen Veranstaltungen ausbauen können. Im Bereich der VFR-Fliegerei ist nach meiner Ansicht die Prävention ein wichtiger Bestandteil der Arbeit und der Kontakt zu unseren Kunden muss gepflegt werden, um die Probleme in der Luft zu minimieren.

#### Das Interview führte Thomas Williges



# Cpt. Blunt: Unseriös

Vor einiger Zeit ist Mehdorn bei Air Berlin gegangen. Gegangen worden. Etihad wird aktiv, will Gewinn sehen. Schnell. Die 30%-Beteiligung soll sich rechnen. Also kommt jetzt der Hammer raus. Verschieben von Flugzeugen und Piloten zu den Billigairlines NIKKI und LGW und weg vom AIR BERLIN Stammhaus. Macht 30% geringere Kosten, wird gerechnet (Zahlen, die selten stimmen aber gut aussehen).

LUFTHANSA hat es ja schliesslich vorgemacht bei der AUA. Deren Piloten wurden umgesetzt zu Tyrolean und dürfen dort ab sofort zu deutlich niedrigeren Gehältern weiterarbeiten. In Flugzeugen, wo nach wie vor AUA draufgemalt ist. Oder gehen. Was an die Hundert gegen Abfindung gemacht haben. Die fliegen heute in China und am Golf und sind kreuzunglücklich, weil sie ihre Familie nicht mehr sehen und (in China) privat keiner mit ihnen zu tun haben möchte. Für 10.000U\$ netto. Und? Was machen sie mit dem Geld? Was können sie damit anfangen? Geld ist nicht alles...

Neuen Copiloten bei LGW, die von Air Berlin als deren low cost-Carrier aufgebaut wird, werden 1.650 EUR netto geboten. Die Hälfte davon geht drauf für die Rückzahlung des Ausbildungskredits von 75.000 EUR. Das ist auch bei Lufthansa üblich, nur sind die Einstiegsgehälter dort (noch) auskömmlich genug, dass sich damit leben lässt. Als Kapitän gibt es bei LGW später vielleicht 3.000-4.700 EUR brutto. Na herzlichen Glückwunsch zu einem sorgenfreien Leben...

Outsourcing, Lohndumping, on behalf-Fliegen, Optimierung der Einsatzplanung bis kein Privatleben mehr möglich ist, das ist der Trend heute. Erosion der Arbeitsbedingungen und Gehälter, Pilotentraining auf absolutes Minimum reduziert (siehe Air France und Air Berlin und andere...). Trotz Krankheit wird gearbeitet – sonst droht der Jobverlust. Über die Mitnahme von extra Sprit über das Minimum hinaus wird firmenseitig Buch geführt, ein Ranking erstellt und offen ausgehängt. Checker wird man so nicht, wenn man auffällt!

Billigere Piloten als auf dem Heimatmarkt gibt es immer. Noch sind es die aus Südosteuropa, demnächst dann die von den Philippinen. Oder China. Billiger geht immer. Und das zahlende Publikum in seiner tumben Ahnungslosigkeit applaudiert auch noch. Akademiker verweisen auf ihre eigene Malaise der Zeitverträge nach dem Studium und der auch dort üblichen Niedriglöhne. Wobei hier natürlich auch der typisch deutsche Neidkomplex auf den besser verdienenden Nachbarn eine Rolle spielt. Also Applaus, wenn dessen Einkommen in die Nähe des eigenen sinkt.

An den Umständen des Pilotenjobs hat sich nichts geändert! Hohe Verantwortung, unregelmässige Tages- und Nachtdienste auch an Feiertagen, eine „gefahrengeneigte Tätigkeit“,

Stress, drohender Lizenzverlust bei gesundheitlichen Defiziten und daraus folgende Arbeitslosigkeit („nicht vermittelbar“) usw. In Gazetten werden immer wieder mal Flugschüler taumelnd vor Glück über die Sonne über den Wolken vorgeführt (Zitat: Geld ist nicht alles...) – sie haben keine Ahnung, was sie erwartet. Auch der geringe Anteil der Pilotenkosten an den Gesamtkosten des Flugbetriebs hat sich nicht geändert (3-7%). Ich alleine könnte Millionen sparen dadurch, dass ich einzelne unfähige Geschäftsleiter herausschmisse, wenn man mich liesse. Leute, die autorisiert qua Position, grössten Schaden produzieren können und es auch tun. Schauen wir mal nach Berlin BER und Stuttgart 21. Andere Baustelle, gleiche Probleme. Lesen Sie mal bei WIKI unter „Peter Prinzip“.

Die Piloteneinkommen sollen also nach unten gezogen werden. Nicht nur Gehälter, auch Tarifverträge betreffend Flugdienstzeiten und Ruhepausen. Und Altersversorgung. Weg damit! Unnütze Kosten, die der Dividende abträglich sind! Liest man, was diesbezüglich in der Welt berichtet wird, vermute ich eine koordinierte Aktion der Airlinechefs mindestens europaweit.

Was die EU-Rechtsprechung heute schon an Arbeitszeiten zulässt, bringt jeden Piloten im Laufe seiner 40 Jahre im Beruf ins Grab. Eher früher als später. Wer hat etwas davon, wenn alle Airlines in Europa (sicherlich untereinander abgestimmt) dasselbe tun? Vordergründig der Passagier in Form niedrigerer Ticketpreise. In der Hauptsache aber der Aktionär in Form von Dividende. Beinharter Kapitalismus macht sich breit.

Ich habe es noch anders erlebt und freue mich auf einen Ruhestand mit Firmen- und Staatsrente. Immerhin kann ich noch 35% meines letzten Netto-Einkommens erwarten.

Wie aber sieht es für Piloten bei den kleineren Airlines in Deutschland aus?

Denen droht die Staatsrente und bestenfalls eine Lebensversicherung über 100.000 EUR, von der die Hälfte als Steuer abzuziehen ist. Das nenne ich Absturz!

Apropos Absturz: wir werden Abstürze sehen wegen Spritmangels, nicht hinreichend qualifizierten oder übermüdeten Piloten am Steuer und aus anderen Gründen. Ein Absturz reicht nicht, um die Öffentlichkeit aufzuwecken. Nun, sie werden weitere bekommen. Erst dann wird der mediale Aufschrei gross sein und Änderungen am System kommen. Solange gilt es, auf bessere Zeiten zu warten.

Liebe Lotsen, Sie lesen dies, weil sie in einer starken Gewerkschaft sind und das ist gut so. Auch Ihre jetzigen Arbeitsbedingungen sind nicht gottgegeben und werden auch in Zukunft immer wieder angegriffen werden. Und zu verteidigen sein! Und wenn Ihnen manches noch so stinkt, ohne Gewerkschaft gehen Sie (erst recht) unter.

**Ich wünsche Ihnen und Ihren Vertretern Fortune dabei.**

# Eike Lebermann,

## Fluglotse aus Frankfurt, Gründer der „Hall-of-Fame

### Mit 75 Jahren ein Blick zurück auf ein Flugsicherungsleben!

von „Emmi“ Enneper

Wie kommt man eigentlich in den 50er Jahren zur Flugsicherung? Zumal, wenn vom Elternhaus her eher ein Medizinstudium gewünscht wurde? Es gab einen Onkel, der im Krieg mit der Entwicklung von RADAR-Vorläufen betraut und 1956 auf der Hardthöhe tätig war. Er nahm den jungen Eike mal mit zu einem Besuch am Frankfurter Flughafen und zur Besichtigung der dortigen ASR3 Radargeräten. Nebenbei erfuhr Eike, dass es Männer gibt, die von Berufswegen Flieger am Himmel führen und dirigieren. Das war es, was er sich als Beruf vorstellen konnte: Fluglotse.

Und siehe da, die Einstellungsprüfungen wurden bestanden und Eike am 1.3.1957 zur Flugsicherungsschule in München zum Vorbereitungslehrgang eingeladen. Nach bestandenen „Examen“ kam die Versetzung der Teilnehmer zum 19.10.1957 an die Dienstorte: Frankfurt, Hannover, München. (siehe Kopie des beiliegenden Fernschreibens) zur weiteren Ausbildung. Die Ausbildungszulage betrug damals **163,18 DM netto**. Nach sechs Jahren als verbeamteter Radarlotse gab es immerhin **660 DM netto**. Als Verheirateter mit Kind gab es sogar eine Dienstwohnung, Miete: 350 DM. Kann man sich das heute noch vorstellen, mit 310 DM eine Familie ernähren?

Nach zehn Jahren und mit zwei Kindern war das Gehalt auf fast **2000 DM** gestiegen! Da hatte Familie Lebermann inzwischen ein Häuschen in Bad Homburg überlassen bekommen. Alles gut? Nein, der Job, obwohl sehr geliebt, forderte seinen Tribut. Der steigende Flugverkehr wurde immer stressiger und schließlich musste Eike Lebermann seine beiden Kinder zusätzlich allein erziehend „durchbringen“.

#### Tätig für die LRNZ

Da gab es damals eine LRNZ (Luftraumnutzungszentrale), die der Verkehrsflusssteuerung für Flugzeuge in Europa diente und vermeintlich weniger Stress versprach als der fliegende Verkehr. Dort konnte Eike Lebermann 1982 als so genannter SB unterkommen. Auch dort machte ihm der Job Spaß, seine Familiensituation entspannte sich. Das hätte bis zur Pensionierung so weiter gehen können. Aber leider erlitt Eike nach ein paar Jahren einen beidseitigen irreversiblen Hörsturz, der zum Entzug der Lotsentauglichkeit führte.

Aber es gibt schließlich noch genug Jobs außerhalb des Kontrolldienstes für engagierte Lotsen in Europa! Z.B. für Eike in der Entwicklung der Software für LRNZ2 in Hamburg, währenddessen in Brüssel ein nutzbares System zur einheitlichen Verkehrs-Steuerung beschlossen wurde. Hierbei konnte Eike Lebermann mitmachen, als er auf einen Posten der BFS/Z Ref. Forschung und Technik überstellt wurde. Eine neue, lehrreiche und aufregende Herausforderung auf da-



mals noch unbekanntem Terrain sollte auf ihn zukommen:

„Das zu entwickelnde Europäische Flowmanagement-System nahm immer mehr Gestalt an und eines Tages musste ich dabei sein, wie meinen Kollegen aus der LRNZ die Übergangspläne für deren Beendigung und nur teilweisen Übertragung ihrer Arbeitsplätze nach Brüssel erläutert wurden, woran ich selber beteiligt war. Mich hatte dieser Situation sehr tief berührt“, berichtet Eike. 1992 wurde er in den Ruhestand versetzt.

#### Was kommt nach der Flugsicherung?

Nun konnte endlich das Privatleben Vorrang haben. Aber nach 35 Jahren in der Flugsicherung, besonders wenn man so viele Kollegen kennen lernen durfte, drängte es nach Kontakten zu ihnen. Die erste Lehrgangsguppe V10 hielt ständig Kontakt zueinander und ab dem 30. Jahrestag traf man sich alle paar Jahre für einige Tage an fliegerischen Orten zu gemeinsamen Erlebnissen. Zur Erinnerung gab es von Eike auch selbstgedrehte DVD-Videos.

Ab Mitte der 90er Jahre trifft sich in Frankfurt auch ein Kreis der „Ehemaligen“. Zu Anfang waren noch Themen rund um die Flugsicherung zu „verarbeiten“. Mit den Jahren wurden die Themen persönlicher. Bei den Treffen werden auch Fotos gemacht und Eike kam auf die Idee, seine gesammelten alten „Kollegenfotos“ von der Festplatte auf eine Cloud zur Verfügung zu stellen. Das stieß auf große Zustimmung im Kollegenkreis, der sich an der Sammlung tüchtig beteiligte. Inzwischen ist die „Hall-of-Fame“ gefüllt mit Erinnerungen aus 60 Jahren Flugsicherung, meist aus dem Frankfurter Raum. (inzwischen über 650 Fotos) →

Das finde ich eine tolle Idee die Nachahmer sucht! Natürlich pflegt Eike Lebermann auch Kontakte zu der ehemaligen Kollegenschaft via e-mail, verteilt dabei Termine zu Treffen oder interessante Infos. (leider werden es auch immer mehr Benachrichtigungen zu Todesfällen)

2011 kam die Frage nach dem ersten deutschen Fluglotsen nach dem Krieg auf. Eike machte sich auf die lange Suche und mit Hilfe der Kollegen fand man schließlich heraus, dass es keinen Allerersten gab, weil die Zulassungen zunächst gruppenweise vergeben wurden. Von diesen 40 Ersten, den „49er Bremen Boys“, die sämtlich von den Amerikanern zum TWR-

Lotsen für deren Flugplätze ausgebildet wurden, leben noch einige: Fritz Wiener, Albert Maier, Fritz Steiner, Rudolf Stange und Manfred Schmidt. (der flugleiter berichtete darüber)

**„Die Gründungsväter eines neuen, unseres wirklich großartigen Berufes“ sagt Eike.**

Meine Meinung: das sagt ein Mann, dem der Beruf über viele Jahre vieles abverlangt hat, deshalb auch gesundheitliche Probleme bekam, aber auf ein erfülltes Berufsleben zurückblickt. Nicht zu vergessen, dass er der Gründer der „Hall-of-Fame“ ist und sie auch weiter pflegt. Toll Eike!

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde

ich habe hier für Euch den neuen Zugang zu unserer „Hall of Fame“, der mit der stark verbesserten Programmversion 2,0 für Euch hiermit freigestellt wird. Hier ist also nun der neue Link zu unserer „Hall-of-Fame“ und passt bitte auf, dass bei einer Übertragung dieses Links auch der Unterstrich nicht verloren geht, denn sonst funktioniert der Link nicht mit einfachem Anklicken.

<https://www.dropbox.com/sh/7cjxozg8oqg4m3u/7vQM63rUWR>

Wenn Ihr Euch damit erst einmal versucht habt, werdet Ihr sicherlich erkennen, wie viel übersichtlicher die Darstellungen und die damit verbundenen Funktionen erreicht werden können. Allerdings wollen ziemlich viele Möglichkeiten, die man auf den ersten Blick noch nicht erkennt, entdeckt werden. Versucht es bitte einfach...

Ich wünsche Euch viel Vergnügen beim Erproben mit den nun über 650 von uns allen beigetragenen Fotos aus unserer Vergangenheit.

Mit allerbesten und – wie immer – herzlichen Grüßen  
Euer Eike



# Mailbox

**betrifft: „der flugleiter“ 4/5 2013**  
**Artikel von „Cpt. Blunt“**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

beim Lesen der letzten Ausgabe des „flugleiters“, bin ich auf den Artikel „Katechismus“ gestoßen. Als Pilot der Deutschen Lufthansa konnte ich nicht recht glauben, was ich da gelesen habe. Es ist in diesem Artikel zwar nicht explizit die Rede davon, dass Herr Blunt als Cpt. der Lufthansa beschäftigt gewesen ist, aber die Parallelen zu unserem Recurrent-Training sind sehr deutlich.

Durch diesen Artikel wird eine Einzelwahrnehmung unseres Trainings und unserer Ausbilder veröffentlicht, die so nicht der Realität entspricht und eigentlich auch nicht unreflektiert abgedruckt werden sollte.

Gerne würde ich mit Ihnen über die Möglichkeit sprechen, Ihnen ein realistisches Bild unserer Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen zu vermitteln.

Durch diesen Artikel wird ein Bild unseres Berufsstandes gezeichnet, welches so nicht korrekt ist und ich bitte Sie, den Dialog mit uns zu suchen, bevor Herr Blunt in der nächsten

Ausgabe seine Meinung zum Thema Standardisierung veröffentlichten kann.

*Ich verbleibe mit kollegialem Gruß vom anderen Ende „der Welle“, Dominik Motter, LH*

**Anmerkung der Redaktion:**

*Wir danken für Ihren kritischen Leserbrief, den wir gerne gedruckt haben. Die Redaktion will jedoch eines festhalten und betonen – dass wir nämlich Ihrer Aufforderung nach vorheriger Vorlage kritischer Leserbriefe, in diesem die Fortbildung und das Training der aktiven LH-Piloten betreffend – sehr sicher nicht nachkommen wollen und werden. Ob es sich, wie Sie schreiben, hier um eine Einzelmeinung handelt, sei dahingestellt. Cpt. „Blunt“, der eine bemerkenswerte Reihe von Jahren in Ihrer Company verbrachte, äußert sich durchaus kritisch. Er tut das nicht ohne einen nennenswerten Hintergrund. Ihnen und anderen Kollegen, die dies anders sehen und seine Sicht nicht für richtig halten, steht es frei, die Redaktion des „flugleiter“ anzuschreiben und eine gegenteilige Meinung zu äußern, wie Sie es getan haben. Wir werden diese, wie bereits gesagt, mit Sicherheit ebenso abdrucken wie wir dies bei „Cpt. Blunt“ getan haben. Die Redaktion*

**An: Redaktion@gdf.de**  
**04.09.2013**

**Betr.: Frankfurt gleicht der Drosselgasse in RÜD**

**Guten Abend, sehr geehrte Damen und Herren in der Redaktion „der flugleiter“**

Mit großem Interesse hatte ich Anfang 2012 den o.g. Text in Ihrem Organ gelesen. Immer wieder habe ich hier in Hochheim und Umgebung bei Diskussionen um den Fluglärm, den wir hier aushalten müssen, diesen Artikel und die Grundaussage daraus zitiert. Jetzt – aktuell nach dem Urteil des VGR Kassel von Gestern, wäre es an der Zeit diesen Artikel wieder hervorzuholen. Er ist aktuell wie nie. Sie haben damals genau den wunden Punkt getroffen.

Dazu jetzt die Anfrage: Können Sie in der Redaktion der Gewerkschaft einschätzen, wie Ihre Kollegen mit dem Urteil aus Kassel umgehen werden? Lässt sich die Flugsicherung jetzt den schwarzen Peter in der Diskussion von der FRAPORT und vonV. Bouffier zuschieben? Erste Aussagen in den Medien deuten meines Erachtens darauf hin, dass die DFS jetzt den schwarzen Peter haben soll.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Kollegen weiterhin Mut, die Finger bzw. – den Schreibstift in die Wunde zu legen.

*Einen schönen Abend und mit freundlichen Grüßen,*

*Thomas Diekmann*

Hochheim – Südstadt,

9 km vom Aufsetzpunkt der neuen Landebahn entfernt.



# Bücherboard



## Andreas Fecker: Strahltriebwerke

Wenn es um das Thema Strahltriebwerke geht, dann geht es einer nicht ganz unbeträchtlichen Zahl unserer Leser möglicherweise ebenso wie dem Rezensenten dieses Buches. Salopp gesagt geht vorne kalte Luft rein und hinten kommt heiße raus. Dass sich innerhalb dieses Apparates so Dinge wie Verdichter, Brennkammer, Turbine und Schubdüse befinden, sind ja bekannt. Aber über ihre Funktionsweise existieren dann nur vage Vorstellungen.

Andreas "Andy" Fecker hilft uns mit seinem neuesten Buch „Strahltriebwerke“ unserem Halbwissen ein wenig auf die Sprünge. Wie es sich für ein solches Buch gehört, beginnt „Andy“ Fecker mit der Geschichte, stellt den Lesern mit Frank Whittle und Hans von Ohain die Väter dieser Triebwerkstechnologie vor. Und vergisst auch Gerhard Neumann (Hermann the German) nicht, der bei General Electric das J79-Triebwerk, das dem Starfighter zu seinem Schub verhalf, entwickelte und bis zum Vizepräsidenten des Konzerns aufstieg. Er geht auf die Meilensteine (und die Flops) bei der Entwicklung des Strahltriebwerks ein, erklärt die Unterschiede zwischen den bei der Zivil- und bei der Militärluftfahrt verwendeten Antriebe und kommt auf den Nachbrenner sowie auf die V/STOL-Technik zu sprechen. Von Bedeutung ist natürlich auch, welche Auswirkungen Vulkanasche, Fremdkörper (FOD) und Vogelschlag auf die Triebwerke haben können. Des weiteren kommt „Andy“ auch auf das Kürzel ETOPS zu sprechen. Und klärt uns auf, dass dieses nicht „Engine turn or people swim“ bedeutet, sondern „Extended Twin Operation“. Auch die Umwelt wird nicht vergessen – dem Triebwerkslärm und Schadstoffausstoß werden eigene Kapitel gewidmet.

Das alles wird durch zahlreiche Fotos, Skizzen und Tabellen ergänzt und das Buch kann allen, die etwas mehr über Strahltriebwerke wissen wollen, empfohlen werden. *Wefis*

**Andreas Fecker: Strahltriebwerke, 2012, Motorbuch Verlag Stuttgart, 160 Seiten mit zahlreichen Fotos, Skizzen und Tabellen, ISBN 978-3-613-03516-4, 19,95 EUR, 27,90 CHF.**

## Heino Caesar: Der Kapitän

Nach seinem ersten Buch „Die Strasse zum Himmel“, erschienen 2009, hat Heino Caesar nun das zweite Buch seiner Tri-



logie fertiggestellt: „Der Kapitän“. Der Titel ist Programm. Caesar beschreibt sein Fliegerleben nach Abschluss der Copilotenzeit, als Kapitän der denkbar verschiedensten Muster, welche 20 Jahre rapider Flugzeugentwicklung umfassen. Diese reicht von der zweimotorigen Kolbenmotor-Convaire CV440 über die viermotorige Turboprop Vickers Zweimann-Viscount bis schliesslich zum reinen Jet, der Boeing 727.

Der Umfang des Erlebten verlangte dann die Abfassung eines dritten Bandes, in dem er die letzten zwanzig Jahre der Langstreckenfliegerei auf Grossraumflugzeugen mit vielen Änderungen im Flugbetrieb und Aufklärung weiterer schwerer Unfälle beschreibt (Buch 3, „Commander“).

In seiner eigenen Art beschreibt der Autor z.T. minutiös den prozedural festgelegten Umgang mit der komplizierten Technik in allen Flugphasen.

Genauso präzise zeigt er, wie Städte, Länder und Sitten sich seinerzeit darstellten; dort, wo er Stopps und Zeit für eigene Erkundungen hatte.

Sein Ziel ist, weitestgehend auf englische Fachbegriffe zu verzichten. Wenn doch, dann nur inklusive Begriffserklärung auf Deutsch. Dies erschliesst ihm zu Recht einen grösseren Leserkreis jenseits des professionellen Pilotenumfeldes und macht die Berufsarbeit verständlicher.

Gewidmet den ersten Nachwuchs-Flugzeugführern nach dem Kriege versucht er mit Erfolg, Denken und Handeln eines Flugkapitäns während seiner Arbeit durchschaubar zu machen. Gerade auch für heutige Berufseinsteiger ein kaum zu bezahlender Nebenaspekt dieses Buches.

Interessant zu lesen auch seine immer wieder geschickt eingestreuten Gedanken zur Politik jener Tage und zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen seines Tuns. Von Arbeitszeiten und Gehältern bis zum Umgang mit den Flugzeugführungen und dem Terrorismus der 70er Jahre. Oder auch den sich ändernden Philosophien der Airline-Branche dazu, wie man ein Flugzeug zu „führen“ hätte.

Gerade hier zeigt er sich als durchaus streitbarer Geist, was ihm auch und gerade als Sicherheitspilot, der er über 21 Jahre lang bei LUFTHANSA war, Anerkennung international und bei der Mannschaft gebracht hat, nicht unbedingt immer Zustimmung bei der damaligen fliegerischen Führung.

Insgesamt ein sehr lesenswertes, interessantes Buch-anspruchsvoll für den Leser, denn 600 Seiten wollen verdaut sein. Nichts für's Lesen in der U-Bahn also, eher für eine ruhige Zurückgezogenheit, wo auch immer.

*Besprechung von: Axel Buchholz, Cpt. LH i.R.*

**Dieses Buch 2 ist sofort im Handel erhältlich- z.B. per Internet bei amazon.de, Buch 3 voraussichtlich im Frühjahr 2014.**

# Abstimmung über Flugdienstzeiten im Europäischen Parlament am 09.10.

Mit knapp Zweidrittel der Stimmen der Anwesenden wurde der Vorschlag der EU-Kommission zur Neuregelung der Flugdienstzeiten im EU-Verkehrsausschuss deutlich zurückgewiesen. Jetzt folgt die Abstimmung in der nächsten Plenartagung im Gesamtparlament. Entgegen den üblichen demokratischen Gepflogenheiten muss hier das Gesetz nicht beschlossen werden, sondern es tritt automatisch in Kraft, wenn sich nicht mindestens 384 der 766 Stimmen dagegen aussprechen.

„Wir erwarten, dass das Europäische Parlament dem Votum seines Fachausschusses folgt, alles andere wäre unverantwortlich. Jeder einzelne Parlamentarier, der jetzt noch für diese unsichere Regelung stimmt, übernimmt damit die volle Verantwortung für künftige Unfälle aufgrund von Übermüdung.“, so Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit. „Mit diesen Regeln ist es nur eine Frage der Zeit, wann wieder ein Unfall aufgrund von übermüdeten Piloten passiert.“

## Finanzielle Ersparnisse vor Flugsicherheit

Die Regelungen enthalten nach Ansicht von Wissenschaftlern kritische Lücken und Schwachstellen, die offensichtlich nicht korrigiert werden, weil die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) den Wünschen der Airlines nach finanziellen Ersparnissen mehr Gewicht beimisst als Sicherheitsinteressen. So wurde mehrfach von den Wissenschaftlern, die selbst durch die EASA beauftragt wurden, betont, dass eine Dienstzeit von mehr als zehn Stunden in der Nacht zu gefährlicher Übermüdung führt. Dies könnte auf einigen Interkontinentalflügen bedeuten, dass ein dritter Pilot eingesetzt werden muss. Die meisten längeren Interkontinentalstrecken werden jedoch bereits heute mit einem zusätzlichen Piloten geflogen, so dass sich der Mehraufwand in engen Grenzen hält. Trotzdem hält die EASA an Zeiten zwischen elf und zwölf Stunden und dreißig Minuten fest. Eine Begründung lieferte die Kommission bis heute nicht. In Amerika sind nur neun Stunden in der Nacht erlaubt.

Des Weiteren ist die Kombination von Bereitschafts- und anschließender Dienstzeit in Amerika, aufgrund der wissenschaftlichen Empfehlungen, auf 16 Stunden begrenzt. In Europa soll es möglich sein, dass Piloten noch nach 22 Stunden Wachzeit und mehr, eine Landung durchführen müssen. Erkenntnisse zur biologischen Uhr und dem verbundenen Schlaf-Wach-Rhythmus werden hartnäckig von den Airlines und der Kommission verleugnet.

„Die Argumentation es handele sich um ein gutes „Gesamtpaket“ ist irreführend. Eine Sicherheitskette ist immer nur so gut wie das schwächste Glied. Es nutzt der Sicherheit am Ende einer Schicht, an der man völlig übermüdet ist, nichts, wenn danach etwas längere Ruhezeiten gewährt werden. Die Schichtlänge muss so bemessen sein, dass gefährliche

Übermüdung gar nicht erst auftreten kann. Es geht also nicht darum, weniger zu arbeiten, sondern diese im Interesse der Sicherheit zu verteilen“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

Wesentliche Teile der Gesetzesregelung werden zudem dem Parlament nicht einmal vorgelegt. Die EU-Kommission hebt die demokratischen Prinzipien aus, indem man wichtige Teilbereiche der Regelungen als „Zulassungsvorschriften“ festlegen möchte. Somit bedürfen sie weder jetzt noch bei zukünftigen Änderungen der Zustimmung des Parlaments, sondern werden einzig von der EASA bestimmt. Die EASA erhebt sich somit ohne jegliche demokratische Legitimation zu einer eigenständigen gesetzgeberischen Instanz für die Dienstzeiten der Flugbesatzungen.

„Würden Sie einen Vertrag unterschreiben, wenn ihr Chef den Bereich „Vertragsbedingungen“ geschwärzt hätte? Vermutlich nicht. Wie kann dann die Kommission vom Parlament erwarten, dass dieses einen Stempel unter ein Werk setzt, bei dem wichtige Bestandteile ihm weder bekannt sind, noch, dass es etwas über diese mitzureden hätte? Das Parlament darf hier nicht auf einem Auge blind gegenüber diesem intransparenten Verfahren sein“, so Philip von Schöppenthau, Generalsekretär des europäischen Pilotenverbandes ECA.

Das auch die Bevölkerung mit dem Vorgehen nicht einverstanden ist, wird nicht zuletzt durch die mehr als 111.000 Unterschriften auf [www.dead-tired.eu](http://www.dead-tired.eu) deutlich. Tragen auch Sie sich ein!

## EU-Kommission täuscht die Öffentlichkeit

In einem am 04.10.2013 veröffentlichten Memo der EU-Kommission „Pilot and crew fatigue – frequently asked questions European Commission – MEMO/13/854 04/10/2013“ verbreitet die EU-Kommission offensichtlich falsche Informationen, um ihren wissenschaftlich unzureichenden Vorschlag zur Neuregelung der Flugdienstzeiten zu verteidigen.

So behauptet die Kommission unter dem Titel „Was sind die Hauptmythen, die im Umlauf sind – was sind die Fakten?“ beispielsweise die Aussage „Der Vorschlag erlaubt den Besatzungen nach 8 Stunden Bereitschaft einen anschließenden Dienst von 14 Stunden zu übernehmen und somit nach 22 Stunden und mehr zu landen“ wäre unwahr, es könne realistisch Weise nicht zu mehr als 18 Stunden Wachzeit kommen.

An einem einfachen Beispiel lässt sich belegen, dass dies falsch ist: Beginnt ein Bereitschaftsdienst bspw. um 05:00 Uhr, so wird man um 04:00 Uhr aufstehen müssen, damit man um 05:00 Uhr bereit zur Abfahrt im Falle eines Einsatzes ist. Wird man nun um 11:00 Uhr zu einem Einsatz ab 12:00 Uhr gerufen, so ist man bereits acht Stunden wach, bis der Dienst



beginnt. Dieser darf nun noch 14 Stunden betragen, so dass eine Landung um kurz vor 02:00 Uhr Nachts legal wäre!

Ein Schlaf während der Bereitschaftszeit ist kaum möglich, nicht nur wegen der inneren Anspannung, sondern auch wegen des menschlichen Biorhythmus. Zu Dienstbeginn ist man verpflichtet ausgeruht zu sein, so dass man sein Schlafbedürfnis bis 04:00 Uhr gedeckt haben muss. Schlafen, wenn man ausgeschlafen ist, funktioniert bekanntermaßen nicht, auch dies ist wissenschaftlich belegt.

Somit ist klar dargelegt, dass es sehr wohl realistischer Weise zu solchen Dienstzeiten kommt. Warum würde sich die Kommission gemeinsam mit den Airlines sonst auch so vehement gegen eine Begrenzung auf 18 Stunden wehren, wenn es doch gar nicht zu längeren Zeiten kommen kann?

Unter „Mythos #2“ behauptet die Kommission weiter, dass es nur eine Studie gäbe, die nachts nicht mehr als zehn Stunden Flugdienstzeit für vertretbar hält. Der EASA lagen hingegen nachweislich fünf Gutachten vor, die zehn Stunden als die maximal vertretbare Zeit propagieren. Richtig ist, dass selbst die von der EASA beauftragten Studien immer wieder klar gestellt haben, dass mehr als zehn Stunden nicht verantwortbar sind. Im Gegensatz dazu haben bis heute weder EASA noch Kommission irgendwelche wissenschaftlichen Belege vorweisen können, die Dienstzeiten in der Nacht bis zu elf Stunden stützen würden. Elf statt zehn Stunden bedeutet eine Verschlimmerung der Übermüdung von 20-30% und somit eine erhebliche Gefahrezunahme!

Als „Mythos #3“ bezeichnet die EU-Kommission die Aussage, dass der Regelungsvorschlag nicht sicher und nicht wissenschaftlich basiert ist. So nimmt die Kommission in Anspruch, dass man über Jahre mit drei Wissenschaftlern, sowie Experten aus dem Luftfahrtbereich gearbeitet hätte. Fakt ist jedoch, dass die Wissenschaftler selbst bemängelt haben, dass die EASA weder richtig verstanden habe, was sie aussagen wollten, noch sich die Mühe gemacht hätte, dies zu tun. Auch hat sich die EASA geweigert, Ihren eigenen Vorschlag noch einmal in Gänze von Wissenschaftlern auf dessen Sicherheit bewerten zu lassen, offensichtlich aus Angst vor einem vernichtenden Urteil.

Dr. Mick Spencer, einer der beteiligten Wissenschaftler drückte auf einer Podiumsdiskussion der Vereinigung Cockpit ([http://www.youtube.com/watch?v=M8\\_PTF9qhbq](http://www.youtube.com/watch?v=M8_PTF9qhbq) ab 24:20 min.) seine Enttäuschung darüber aus. Zuletzt hatte ein weiterer Wissenschaftler der ersten von der EASA beauftragten Studie, Dr. Alexander Gundel ex DLR, den Verkehrsausschuss der EU ausdrücklich davor gewarnt, dem Regelwerk zuzustimmen, da dieses nicht in Einklang mit den Erkenntnissen der Wissenschaft stünde (<http://www.zdf.de/ZDFzoom/Piloten-am-Limit-29673774.html> ab Minute 12:58). Auch die Bemü-

hungen der Piloten, Sicherheit für Besatzungen und Passagiere durch Schilderung eigener Erfahrungen zu erlangen, wurden immer wieder zur Seite geschoben und als „Gewerkschaftsarbeit“ diffamiert.

„Es bleibt festzuhalten, dass die Kommission entweder fundamentale Wissenslücken aufweist oder die Parlamentarier und die Öffentlichkeit bewusst irreführen möchte, um ihren mangelhaften Vorschlag durchzusetzen. Es ist beschämend mit welchen Mitteln hier gearbeitet wird.“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

Weiteres detailliertes Infomaterial finden Sie auf [http://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/presse/2013/20131004\\_FTL\\_Erweiterung.pdf](http://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/presse/2013/20131004_FTL_Erweiterung.pdf)

### Flugsicherheit gefährdet!

Die von der EU-Kommission vorgeschlagene, seit Monaten heftig diskutierte Neuregelung der Dienstzeiten für europäische Flugzeugbesatzungen ist heute im EU-Parlament trotz vieler Gegenstimmen angenommen worden.

„Heute ist ein schwarzer Tag für die Flugsicherheit“, sagte Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit, dazu. „Die Neuregelung enthält unverantwortliche Sicherheitslücken. Wichtige wissenschaftliche Erkenntnisse werden darin schlicht ignoriert.“

Besonders kritisiert hatten europäische Pilotenverbände immer wieder die willkürliche Festlegung der Begrenzung von Nachflügen auf bis zu 12:30 Stunden. Verschiedene, mehrheitlich von der europäischen Flugsicherheitsbehörde (EASA) selbst in Auftrag gegebene Studien hatten belegt, dass eine Dienstzeit von mehr als 10 Stunden ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Ebenso sieht die Regelung eine Kombination aus Bereitschafts- und Flugdienst vor, die es Piloten erlaubt, ihr Flugzeug zu landen, nachdem sie bereits mehr als 22 Stunden wach sind.

„Nachdem der Verkehrsausschuss die Regelung abgelehnt hatte, wurde sie durch das EU-Parlament gepeitscht“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit. „Es ist völlig unverständlich, dass die Parlamentarier dem Votum ihres eigenen Expertengremiums nicht gefolgt sind.“ Letztlich dürfte hierfür auch eine nächtliche Absprache zwischen EU Verkehrskommissar Siim Kallas und der Europäischen Verkehrsgewerkschaft (ETF) sein. Unter Bezug auf diese Absprache wurde den Parlamentariern suggeriert, dass die betroffenen Arbeitnehmer den Vorschlag nun unterstützen würden, obwohl die ETF mehrheitlich gar nicht das von den Regelungen betroffene Flugpersonal vertritt. Die betroffenen Verbände der Piloten und Flugbegleiter haben aufs heftigste gegen dieses Täuschungsmanöver protestiert.

„Mit diesen Regelungen ist es nicht eine Frage „ob“, sondern nur „wann“ der nächste Unfall aufgrund von Übermüdung passiert.“, so Schulz. „Verantwortlich sind dann alle Abgeordneten, die wider besseres Wissen diese Regelung unterstützt haben.“



# AIRPLANES ✈ ✈

## „Alte“ Boeing B737-200 im Einsatz

Die letzte flugfähige Boeing 737-200 im Passagierdienst in Europa war wieder im Einsatz! Zur großen Verwunderung und Freude vieler Flugzeug-Enthusiasten, setzte JAT im Sommer das laute „Donnerschwein“ mit der Registrierung YU-ANP auf den Routen von und nach Belgrad ein. Die fast überwiegend in weiß lackierte Maschine trug allerdings die Titel der Aviogenex. Hushkits und strenge Auflagen erlaubten es dem Flieger, auch hier in Mitteleuropa starten und landen zu dürfen.

Die Boeing 737 ist mit über 7.500 ausgelieferten Exemplaren das meist gebaute Verkehrsflugzeug der Welt. Weitere 2.500 Bestellungen liegen vor. Am 09. April 1967 fand der Erstflug der Boeing 737-100 statt, und Lufthansa war erster Kunde dieses Typs mit der Indienststellung 1968.

Die Weiterentwicklung der Boeing 737 führte in den Folgejahren zu den „klassischen“ Typen der Serien -100 und -200. Die Boeing 737-300 ist seit 1984 im Einsatz und heute fliegen nicht nur die Versionen der Serien -300 bis -900, sondern auch die BBJ's der „Next Generation“.

Die klassischen 737 mit den kleinen Pratt & Whitney JT8D-Triebwerken und ihrem typischen Sound, sind nur noch selten anzutreffen. Von den bis 1987 ehemals ca. 1.100 gebauten Exemplaren der 737-200, werden einige noch in Kanada, Südamerika und Afrika eingesetzt. Auch im Frachtverkehr kann man sie ab und zu noch sehen. Daher war die YU-ANP eine seltene Attraktion im europäischen Luftraum. Diese Maschine mit der Boeing-Seriennummer 23912, ist die 1401. gebaute 737 und wurde am 19.06.1987 als einer der letzte B737-200 überhaupt an die Aviogenex ausgeliefert.



So hat der Berliner Spotter Kevin Gutt Ende Mai keine Kosten und Mühen gescheut und spontan einen Flug von Berlin nach Belgrad gebucht. Wie seine beeindruckenden Bilder zeigen, besteht das Cockpit fast ausnahmslos aus analogen Instrumenten. TID's, Multifunktions-Displays, GPS o.ä. sucht man hier vergeblich. Die Piloten haben während des Fluges einiges zu tun und gleichen die Route mit ihren Karten ab. Obwohl es sich um eine klassische 737 handelt, ist sie aber dennoch jünger, als so manche 737 der Serie -300.



Eventuell ist dem einen oder anderen Kollegen am Funk schon einmal aufgefallen, dass die Verständigung nicht immer die Beste ist. Das mag vielleicht daran liegen, dass das Funkgerät auch nicht mehr das aktuellste auf dem Markt ist.



Man fühlt sich doch gleich um Jahrzehnte zurück versetzt beim Anblick dieses „Uhrenladens“ an Bord der B737-200.



Die Maschine wurde im Laufe ihres Lebens an mehrere Airlines weltweit vermietet, trägt aber vom ersten Tag an ihre Registrierung YU-ANP.

Von Ende 1989 bis Mitte 1990 war sie bei **Malaysia Airlines** im Einsatz, blieb aber dann bis 1996 im Einsatz der **Aviogenex**. 1994 trug sie zwischenzeitlich die Bemalung der indonesischen **Bouraq** und war auch in diesen Farben in Europa anzutreffen.



**Air Zimbabwe** nutzte das Flugzeug für eine Saison Anfang 1997, und im März 1997 ging die Maschine vorübergehend zur **Ukraine International Airlines**.



Nachdem Aviogenex die B737 von 1998 bis 1999 wieder für ein Jahr selber nutzte, ging die Maschine Anfang 1999 an die

nigerianische **Changchangi Airlines**. Mitte 2001 übernahm sie Aviogenex erneut und übergab sie 2003 an die **Air Bosna**, die sie auch in einem neuen Farbenkleid präsentierte.



Von März 2003 bis Oktober 2004 verweilte die Maschine in Asien, und zwar bei der kambodschanischen **President Airlines**.



Nach knapp 19 Monaten war dann auch in Asien Schluss und die Boeing wurde erneut zu Aviogenex überführt. Die vermieteten sie im Jahre 2005 an die **Sudan Airways**, die die B737 für den Inland- und Charterverkehr einsetzte.



Zu Wartungsarbeiten fand sich die Maschine dann regelmäßig in Belgrad ein, wo sie von Aviogenex betreut wurde. Die B737 wurde dann im August 2005 endgültig wieder an **Aviogenex** retourniert, trug aber eine Zeitlang noch die Farben der Sudan Airways.



✈ ✈ AIRPLANES

# AIRPLANES ✈ ✈

Seit Ende 2005 ist der Klassiker also nun wieder im ständigen Besitz der Aviogenex und wurde 2007 in neutrales Weiß umlackiert. Lediglich der blaue Bauch vom Vorgänger aus dem Sudan blieb für einige Monate erhalten.



2008 erhielt sie ihre letzte und aktuelle Bemalung, komplett in weißen Farben mit Aviogenex Titeln. Nach einem umfangreichen Check in Perpignan Anfang des Jahres, wurde sie in diesem Sommer von der **JAT** betrieben. Nach letzten Informationen sollte die B737 den ganzen Sommer auf den Routen der serbischen Airlines von und nach Belgrad eingesetzt werden.

**Wer weiß, wo dieses „Altmetall der Lüfte“ in Zukunft noch auf der Welt anzutreffen sein wird?**

*Text: Thomas Williges*

*Fotos: Kevin Gutt, Marcel Deckert, Sammlung Thomas Williges, Internet*

## Himmliches Dubios Kurios

Bestellung

über die Reparatur in der St. Pauluskirche - St. KH 12

Weimar, Nordstraße 24 - Friedrichsstr. 10

1	Heiligen Geist gemalt	2, 25
	Tafel und Tüfel frisch gestrichen	5, 00
	Das Paradies mit Firnis überstrichen, und der Ofen des Feigenbaums überstrichen	12, 00
	Nur Mutter des Mannes gehoben, erneuert und ein neues Kind gemacht	75, 75
	Die heilige Ursula von der Seite gekachelt	6, 00
	Der heiligen Susanna das Unterleib ausgebohrt	93, 00
	Dem Petrus die linke Hinterbacke geleistet und dem Beck richtig gefüllt	32, 50
	Dem heiligen Zacharias Beck und Pfeife repariert	5, 00
	Dem heiligen Jungfrauen die Lampe gefüllt und ein neues Docht eingegeben	18, 50
	Dem heiligen Nepomuk den Schädel richtig gelieft	6, 00
	Dem Erzengel die Flöte nachgeschoben	6, 00
	Dem Reichstahl etwas gehoben und die Flanken entfernt	10, 00
	Dem Organisten beim einführen der grossen Flöte geholfen und etwas Luft gemacht	17, 50
	Dem heiligen Teresia die Kutte abgerieben und die Puschel entfernt	04, 50
	Mit dem Küster die Maria hinterm Altar nagelst und die Ritze vermittelt	9, 80
	Susanna	308, 75

Betrag dankend erhalten Weimar, den 10.3.47.

Friedrichsstr. 10 Friedrichsstr. 10

*[Signature]*

## Royal Air Force Museum enthüllt gehobenen „Do 17“ Bomber aus dem II. Weltkrieg

**Friedrichshafen, 18. Oktober 2013.** Nach der im Juni erfolgreichen Hebung des zweiten Weltkrieg-Bombers „Do 17“ aus dem Ärmelkanal, enthüllte das Royal Air Force Museum am vergangenen Dienstag das noch gut erhaltene Flugzeug. Berthold Porath, Direktor, und Ingo Weidig, Archivar des Dornier Museum Friedrichshafen, folgten gemeinsam mit Vertretern des Dornier Nachfolge-Unternehmens EADS der Einladung des Royal Air Force Museum und konnten das historisch wertvolle Flugzeug in der Ausstellung vor Ort besichtigen.



Vergangenen Dienstag war es soweit: Das Royal Air Force Museum in Cosford enthüllte das bis heute einzig erhaltene Flugzeug des Typs Do 17, welches symbolhaft für die berühmte Luftschlacht um England im zweiten Weltkrieg steht. Parallel zur Ausstellung, findet ein aufwendiger Konservierungs- und Restaurierungs-Prozess statt, welcher vor den Augen der Öffentlichkeit stattfindet. Alle Teile des Flugzeugs werden in Gewächshäusern rund um die Uhr mit einer Wasser-Citrus-Lösung behandelt, um es von den Meeresablagerungen zu befreien.

Berthold Porath, Direktor, sowie Ingo Weidig, Archivar des Dornier Museum Friedrichshafen, folgten am vergangenen Dienstag gemeinsam mit weiteren an diesem aufwendigen Projekt beteiligten Partnern der Einladung des Royal Air Force Museum in Cosford, um einen Blick auf die nun beginnenden Arbeiten zu werfen.

„Das Dornier Museum Friedrichshafen bewahrt und dokumentierte als Partner der EADS / Corporate Heritage die historischen Plan- und Bauunterlagen zu diesem Flugzeug. Damit werden nun die anstehende Identifizierung und eventuelle Nachbildung einiger Baugruppen erleichtert. Denn die EADS als europäischer Konzern unterstützt das Projekt der Do 17 nicht nur finanziell, sondern steht in Zukunft auch als Ansprechpartner und Unterstützer zur Verfügung. Das Archiv und die Sammlung des Dornier Museum ist mit seiner fachlichen Expertise ebenfalls von großer Bedeutung, berichtet Berthold Porath, Direktor des Dornier Museum Friedrichshafen“

Am 26. August 1940 hatte ein Bomber des Typs Dornier Do 17 des Kampfgeschwaders 3 nach einem Angriff auf England und Beschuss durch Flugabwehrkanonen eine Notwasserung vor der Küste von Kent versucht. Zwei der vier Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben, die anderen beiden wurden Kriegsgefangene. Über 70 Jahre hat das Flugzeug des Typs Dornier Do 17 in der Nordsee vor der Küste Englands in 15 Meter Tiefe gelegen. Im Juni 2013 gelang es dem Royal Air Force Museum, die Maschine zu bergen.

Die Geschichte der jungen Besatzungsmitglieder der Maschine mit der Kennung 5K + AR steht für eine ganze Generation von Menschen in der europäischen Geschichte und macht die Erhaltung dieses Stückes technisches Mahnmahl zur Pflicht für die nachfolgenden Generationen.

Das Dornier Museum Friedrichshafen eröffnete am 24. Juli 2009 und widmet sich 100 Jahren Luft- und Raumfahrtgeschichte im zeitgeschichtlichen Kontext.

### Ansprechpartner bei Fragen zu dem Projekt:

Royal Air Force Museum, London  
Ajay Srivastava  
Public Relations Manager  
Tel.: +44 (0) 20 8358 6410  
E-Mail: [ajay@rafmuseum.org](mailto:ajay@rafmuseum.org)

European Aeronautic Defence and Space Company (EADS)  
Hans-Ulrich Willbold  
Corporate Heritage – Corporate Brand Communications  
81663 Munich – Germany  
Tel.: +49 (0) 89 - 607-34573  
E-Mail.: [Hans-Ulrich.Willbold@eads.com](mailto:Hans-Ulrich.Willbold@eads.com)



✈ ✈ AIRPLANES

## „Zwischenklasse“ Premium-Economy: Lang strecken

# AIRLINES

Immer mehr Airlines bieten gegen Aufpreis eine Zwischenklasse oberhalb der Eco, unterhalb der Business Class an. Jetzt will auch Lufthansa eine Premium Economy Class als zusätzliche vierte Sitzkategorie in ihren Fliegern anbieten.

von Helge Sobik

Es gibt Momente auf Reisen, da ist man plötzlich sicher, dass man sich Glück doch kaufen kann: dann, wenn man auf Langstreckenflug nach Fernost oder an die US-Westküste dreißig Zentimeter mehr Bewegungsfreiheit genießt als die meisten anderen. Dann, wenn die Knie nicht an die Rückenlehne des Vordermanns stoßen, die Beine sich fast ausstrecken lassen, eine Fußstütze das Sitzen angenehmer macht, der eigene Platz einen Stromanschluss fürs Laptop hat. Und das Essen ein bisschen besser ist als weiter hinten. Die zwei Zauberworte heißen „Premium Economy“ – eine meist nur aus wenigen Sitzen bestehende Zwischenklasse, die unterhalb der Business mit ihren breiten Liegesitzen und doch deutlich oberhalb der engen Economy Class angesiedelt ist und dabei doch meist nur moderat mehr kostet als die Eco.

Immer mehr Urlauber gönnen sich auf Langstreckenflügen dieses gewisse Mehr an Komfort und sind bereit, zwei-, drei- oder auch vierhundert Euro extra pro Strecke dafür auszugeben, während es für die noble Geschäftsreiseklasse zwei- bis dreitausend mehr wären. Die Zwischenklassen, anfangs nur bei eher exotischen Airlines wie der taiwanesischen Eva Air zu finden, erfreuen sich inzwischen so großer Beliebtheit und sind zugleich für die Fluggesellschaften ebenso lukratives Geschäft wie Imagefaktor geworden, dass auch Lufthansa daran nicht mehr vorbei kommt. Weltweit sind es inzwischen rund 30 namhafte Airlines, die eine Premium Economy anbieten, die mal genau so heißt – und mal ein wenig anders: zum Bei-



spiel „World Traveller Plus“ bei British Airways, „Deluxe Economy Class“ bei Vietnam Airlines oder „Pacific Premium Economy“ bei Air New Zealand.

Jahrelang jedenfalls hatte die Führung der Kranich-Airline dafür keinen Bedarf gesehen, während Star Alliance-Partner wie United und SAS ihr Produkt schon vor Jahren um die Premium Economy ergänzt hatten. Umso überraschender kam jetzt die Ankündigung, dass Lufthansa die eigene Premium Economy in Langstreckenmaschinen im Frühjahr 2014 einführen und die gesamte Fernflug-Flotte damit ausrüsten wolle. Bis dahin werden Details wie die exakte Beschaffenheit der Sitze und die Preispolitik strikt unter Verschluss gehalten. Einzig dass der Sitz „zu einer horizontalen Liegefläche verwandelbar“ sein werde, kündigt die Airline auf ihrer Website [www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com) bereits an und würde sich damit – so das wahr gemacht würde – in Sache Premium Economy mit Abstand an die Spitze der Branche setzen.

Dass wirklich ein Sitz eingeführt wird, der eine ebene Liegefläche – das besagt schließlich der Begriff „horizontal“ – bieten kann, darf bezweifelt werden. Denn zu einem absolut flachen





Bett verwandelbare Sitze hat Lufthansa erst kürzlich in der Business Class eingeführt und stattet die Flotte erst nach und nach damit aus. Auf vielen Strecken sind noch Jets mit der alten Bestuhlung unterwegs, die sich weit neigen, jedoch nicht in die Horizontale bringen lässt. Und es wird nicht so sein, dass für den niedrigeren Preis der Premium Economy ein bequemes Produkt auf den Markt kommt als in der weiterhin

deutlich teureren Business geboten wird. Denn gedacht ist die Premium Eco nur für zwei Zielgruppen: zum einen für diejenigen, die sich die für die Ertragslage der Fluggesellschaft so wichtige Business Class für den Flug in die Ferien sowieso nicht leisten könnten oder wollten und zum anderen für Geschäftsreisende, die sie sich aufgrund der Reiserichtlinien ihrer kostenbewussten Firmen nicht mehr leisten dürfen. Dass aber Business-Passagiere in die preiswertere Klasse abwandern, weil sie anders als die vielfach noch vorhandene alte Business-Bestuhlung ein ebenes Bett bietet – das soll nicht geschehen.

Aufschluss, auf das, was zu erwarten ist, gewährt gleichwohl der Blick auf das, was die Konkurrenz bietet und – wichtiger noch – was die Star-Partner sehr zur Freude komfortbewusster Urlauber als Premium Economy vermarkten – denn dahinter wird sich Lufthansa vor dem Hintergrund des selbst gesteckten Anspruchs als „Premium Airline“ nicht verstecken wollen: So bietet Partner SAS in der eigenen Premium Economy z.B. 96cm Sitzabstand, 47cm Sitzbreite und 112 Grad Sitzneigung, dazu ein Komfort-Kit mit Zahnbürste, Schlafmaske und Ohrstöpseln, außerdem einen Laptop-Stromanschluss am Sitz. Partner United steht nicht ganz so gut da und bringt es je nach Maschinentyp auf 86 bis 89cm Sitzabstand bei 43 bis 46cm Sitzbreite und 111 Grad Neigung. Rivale Air France setzt derweil Maßstäbe mit seiner Premium Eco im A380, die es zu toppen gilt. Dort sind es 97cm Sitzabstand bei 48cm Sitzbreite und 123 Grad Neigung. Das sind überschlüssig 20 Prozent mehr Beinfreiheit und ebenfalls 20 Prozent mehr Sitzfläche als in der herkömmlichen Economy. Zusätzlich gibt es etwa zehn Zentimeter breite lederbezogene Armlehnen, Fußstützen, den obligatorischen Laptop-Anschluss und die Auswahl aus zwei warmen Hauptgerichten.

Bei den meisten Airlines lassen sich Sitze dieser Klasse meist auf 110 bis 120 Grad neigen. In Ausnahmefällen sind es nur 104 Grad wie bei Air Transat aus Kanada bzw. sogar 135 Grad bei Vietnam Airlines. Die Sitzabstände reichen von 84cm (Icelandair) über 91cm (Condor, Air Transat) bis z.B. 116cm bei Air New Zealand oder sogar 132cm bei der British Airways-Tochter Open Skies, die lediglich die Strecke zwischen Paris und New York bedient. Normal sind in der Economy Class zum Vergleich um 78-80 Zentimeter – gemessen von Sitzlehne zu Sitzlehne. Einen detaillierten Überblick bietet das Portal [www.vorne-sitzen.de](http://www.vorne-sitzen.de) (**Link: <http://www.vornesitzen.de/premiumeconomy/index.html>**)

Die Idee einer solchen Zwischenklasse war ursprünglich eher aus der Not geboren und über die Jahre einer gewissen Evolution unterworfen. Carrier wie die indonesische Garuda stellten vor bald zwei Jahrzehnten fest, dass ihre ebenso teure wie bequeme Business Class ebenso wie die noch exklusivere First immer schlechter gebucht war, während die Nachfrage nach Economy so gut war, dass man davon mehr Sitze brauchen könnte. Kurzerhand schaffte man die Buchungskategorie „First Class“ ab, beließ aber die entsprechenden Sitze in den Jets und platzierte dort fortan die wenigen Business Class-Gäste. Die Sessel der Business wurden von da an als aufschlagpflichtige bessere Economy Class verkauft: Es gab dasselbe Essen wie hinten, aber mehr Platz und mehr Bequemlichkeit. Die Idee zündete und fand in Variationen viele Nachahmer – wenn auch schon bald nicht mehr auf der Bestuhlung der einstigen Geschäftsreiseklasse, sondern im wesentlichen auf aufgewerteten Eco-Bänken mit erweiterter Beinfreiheit, Fußstütze, oft mit verstellbaren Kopfstützen und besserer Verpflegung.

In dieselbe Richtung geht die Denke von Condor, Air Berlin und inzwischen einer Reihe weiterer Gesellschaften bis hin zu etablierten Linien-Riesen wie Air France und Iberia, die die Plätze an den Notausgängen mit vorschrittsbedingt größerem Abstand zum Vordermann als so genannte „XL-Seats“ nur noch gegen Aufpreis von zehn bis 50 Euro auf Kurz- bzw. 60 und mehr Euro auf Langstrecke vergeben. Damit hatte einst LTU, inzwischen von Air Berlin übernommen, vor bald einem Jahrzehnt begonnen. Dabei gilt allerdings: Wer dort sitzt, muss beweglich genug sein, im Fall der Fälle die Notausgangstür öffnen zu können. Kranke oder gebrechliche Personen, Behinderte oder Kinder dürfen dort nicht platziert werden.

Keinen Sinn macht die Einführung einer Zwischenklasse unterdessen auf Europaflügen und Strecken nach Nordafrika, die in unter drei bis vier Stunden Flugzeit zu bewerkstelligen sind – weil schlicht keiner dafür zu zahlen bereit wäre. Das Komfortbedürfnis wächst mit der Länge der Flugstrecke. Oder andersherum: Je länger man auf seinem Eco-Sitz eingezwängt hocken muss, desto unbequemer wird es – und desto höher ist die Bereitschaft, für einen Komfort-Zugewinn einen gewissen Aufpreis zu zahlen. Weil Glück am Himmel käuflich ist.

# ✈ ✈ AIRLINES



# AIRLINES ✈ ✈

## Ethiopian Airlines

### mit neuer Boeing 777-300ER und Awards auf Erfolgskurs

**Im 55. Jubiläumsjahr der Flugverbindung Addis Abeba und Frankfurt gibt es viel zu feiern**

**Frankfurt, 06. November 2013.** Ethiopian Airlines, eine der am schnellsten wachsenden Airlines Afrikas, untermauert derzeit ihre Vision 2025: Tewolde Gebremariam, CEO von Ethiopian Airlines, kündigte im Zuge des 55. Jubiläums der Flugverbindung zwischen Addis Abeba und Frankfurt diverse neue Flugzeuge und den weiteren Ausbau des Streckennetzes an.

Eine der Ankündigungen wird bereits am 7. November 2013 Realität: Ethiopian Airlines wird ihre erste Boeing 777-300ER in Empfang nehmen. Mit einer Kapazität von bis zu 400 Passagieren ist die Boeing 777-300ER dann das größte Flugzeug der Airline-Flotte. Die neue Maschine wird vor allem auf den dicht beflogenen Strecken nach Guangzhou, Washington D.C., Dubai und Luanda eingesetzt. Ab dem 10. November diesen Jahres wird Addis Abeba – Luanda drei Mal pro Woche geflogen, ab 15. November kommen weitere drei Flüge pro Woche zwischen Addis Abeba und Guangzhou hinzu.

„Bei der neuen Boeing 777-300ER können sich unsere Passagiere auf höchsten Komfort und Service freuen. Neben besonders hohen Decken und verbesserten Gepäckkapazitäten verfügen wir nun außerdem über maximale Belastung. Durch unsere vergrößerte Reichweite und Treibstoffeffizienz können wir nun auch unsere Langstreckenflüge nach China und in die USA weiter ausbauen“, sagt Tewolde Gebremariam.

Die aktuelle Flotte besteht aus 60 Flugzeugen – darunter fünf Dreamliner- und soll bis 2025 auf das Doppelte anwachsen. Zurzeit sind acht weitere B787-8 bestellt, fünf B737-800W, vier B777F und ein A-350. Auch die Passagier-



ADDIS ABEBA - FRANKFURT



THE NEW SPIRIT OF AFRICA

zahlen sollen im Rahmen der Vision 2025 von aktuell 6 Millionen auf 18 Millionen erhöht sowie die internationalen Destinationen von 76 auf 90 aufgestockt werden. Als nächstes Ziel wird ab Dezember Singapur angefliegen. Bestärkt wird Ethiopian Airlines nicht zuletzt durch das äußerst erfolgreiche Geschäftsjahr 2012/2013: Der Gewinn von ca. 79 Millionen Euro entspricht einer Steigerung von 178% im Vergleich zum Vorjahr.

Zwei Auszeichnungen kann die Fluggesellschaft auch verbuchen: Das Pan-African Award Committee verlieh Ethiopian Airlines die Preise „African Airline of the Year“ und „Best Cabin Crew in Africa“. Die Jury besteht aus Reise-Fachleuten und Journalisten aus ganz Afrika. Tewolde Gebremariam kommentiert: „Die Doppel-Auszeichnung ist eine große Anerkennung unserer Leistung und das Ergebnis des Zusammenspiels von bester und neuester Flugzeugtechnik mit qualifizierten, hoch motivierten Mitarbeitern, die von modernster Informations- und Kommunikationstechnologie unterstützt werden.“ Erst im September wurde Ethiopian Airlines mit dem „African Business Award of the Year“ ausgezeichnet.

**Quelle: PM Ethiopian Airlines**

# Geldmangel bei Ryanair in Spanien?

Laut einem Bericht des Schweizer Portals „Aerotelegraph“ hat der irische Billigflieger Ryanair eine von einem Gericht in Spanien verhängte Strafe bislang nicht bezahlt, und zwar „weil das Geld dazu fehlte“.

Hintergrund der „Tragikomödie“, so der Onlinedienst, sei ein Fall aus dem Juli 2011. Damals wollte eine 42-jährige Reisende mit ihrer fünfjährigen Tochter mit Ryanair von Zaragoza nach Paris fliegen, berichtet der „Aerotelegraph“ unter Berufung auf die spanische Zeitung „El País“.

Am Flughafen hätten Mitarbeiter von Ryanair beziehungsweise dem beauftragten Handlingagent dem Mädchen das Boarding verweigert, weil dessen Pass einen Monat zuvor abgelaufen sei. Der Jet hob ohne Mutter und Tochter ab.

Doch weil innerhalb Europas ein Reisepass bis zu fünf Jahre abgelaufen sein kann, klagte die Mutter den irischen Billigflieger und bekam am 29. Januar 2013 von einem Gericht 2.000 Euro Schadensersatz zugesprochen.

Bezahlt hat Ryanair bis heute nicht, denn, so der Bericht weiter, als das Geld durch das Gericht hätte eingezogen werden



sollen, hätten sich auf dem Ryanair-Konto in Spanien nur 66 Euro und 77 Cent befunden. Bislang sei es den Behörden auch nicht gelungen, einen Ansprechpartner in dieser Causa bei Ryanair in Dublin zu finden.

„Ryanair hat weder Kenntnis von diesem Vorfall, noch einen Beschluss erhalten. Uns wurden keinerlei Informationen oder Unterlagen zur Verfügung gestellt. Wir haben diesen Fall unseren spanischen Anwälten übergeben“, erklärte eine Sprecherin gegenüber Austrian Wings.

## Ryanair Pilot Group

### fordert Management zu Verhandlungen über Arbeitsbedingungen auf

Erste Pressekonferenz der Ryanair Pilot Group (RPG. Vertreter des RPG-Interimsrats stellten Ziele und Forderungen des Ryanair-Pilotenverbandes vor und forderten das Management der Fluggesellschaft auf, über bessere Arbeitsbedingungen für die Piloten bei Ryanair zu verhandeln.

Die RPG ist auf Initiative von Ryanair Piloten und mit Unterstützung des europäischen Pilotenverbandes ECA sowie dessen Mitgliedsorganisationen gegründet worden. Zum jetzigen Zeitpunkt vertritt die RPG mehr als 50 Prozent der Piloten, die für Ryanair fliegen. In einer Umfrage unter ihren Mitgliedern hat die RPG die fünf wesentlichen Themen identifiziert, mit denen sich ihre Vertretung auseinandersetzen soll:

- Festanstellungen für alle bei Ryanair beschäftigten Piloten, die die rechtlichen Anforderungen derjenigen Länder erfüllen, in denen sie stationiert sind. Momentan sind nach Angabe der RPG über 72 Prozent der Piloten bei Ryanair als sog. „Vertragspiloten“ („Contract Pilots“) über Agenturen beschäftigt.

- Probleme hinsichtlich Steuerfragen, die sich aus dem Vertragspiloten-Beschäftigungsmodell von Ryanair ergeben, müssen von Ryanair – nicht von den einzelnen Piloten – gelöst werden. Derzeit besteht aufgrund von Gerichts- und Ermittlungsverfahren in zahlreichen europäischen Ländern große Unsicherheit innerhalb der Ryanairbelegschaft.
- Es muss ein transparentes System für Abwesenheit durch Urlaube etc. geschaffen werden.
- Die Stationierung an einer anderen Basis muss auf der Grundlage von Senioritätslisten, die sich am Eintrittszeitpunkt in das Unternehmen orientieren, geregelt werden.
- Alle Piloten, die aufgrund ihrer Mitwirkung bei der Etablierung der RPG mit Sanktionen bedroht oder diszipliniert wurden, müssen rehabilitiert werden.

Das aktuelle Beschäftigungsmodell bei Ryanair sorgt innerhalb der Pilotenschaft für Unsicherheit und setzt die Beschäftigten unter Druck. Laufende Gerichts- und Ermittlungsverfahren in diversen europäischen Ländern zeigen, wie unklar die Situation für die Ryanairbeschäftigten derzeit ist. Die RPG fordert das Ryanair Management auf, diese Unsicherheiten – auch im Interesse der Flugsicherheit – für die Piloten zu beseitigen und Arbeitsbedingungen zu schaffen, die den Piloten bei Ryanair planbare Karrieren ermöglichen.

✈ ✈ AIRLINES



# Der Starfighter

## auf dem Dach und ein Alphajet im Hinterhof

Hartmut Rehorsch, Geschäftsführer der Firma Merkle Schweißtechnik GmbH in Stuttgart-Zuffenhausen, hat sich einen Wunsch erfüllt. Er hat eine ehemalige F-104G „Starfighter“ erworben und diese auf das Dach seiner Firma gehoben. Was darauf kam, war in einem Land, dessen Bevölkerung sich in einem permanenten Erregungszustand zu befinden scheint, leicht vorherzusehen. Einige der Nachbarn gingen auf die Barrikaden und forderten lauthals den Abbau des Flugzeugs. Schließlich handelte es sich bei dem „Starfighter“ um ein ehemaliges Kriegsgerät, das für Tod und Vernichtung stehe. Für Rehorsch ist die F-104 dagegen ein Mythos, der eine einmalige Rolle in der (west)deutschen Geschichte spielt. Er setze den 116 Piloten, die damit abgestürzt sind und ihr Leben verloren haben, ein Denkmal (eine entsprechende Hinweistafel wurde an der Hausfassade angebracht). Das ist nicht von der Hand zu weisen. Schließlich steht der „Starfighter“ für ein umstrittenes Beschaffungsvorhaben, das von einigen auch als Skandal beschrieben wird, und für die „Starfighter“-Krise, bei welcher die F-104 gleich serienweise vom Himmel fielen.

Die Gegner und Befürworter (auch diese gab und gibt es) standen sich unversöhnlich gegenüber. Weshalb es kaum verwundern kann, dass der „Starfighter“ es in die Presse und ins Fernsehen schaffte. Sogar in China und Japan wurde darüber berichtet. Auch ein Fernsehmagazin des SWR nahm sich des Themas an und der Moderator des Senders befragte mit Ulrich Kienzle eine Legende des Fernsehjournalismus, was er denn von dem Kriegsflugzeug auf dem Dach halte. Die Diskussion war schnell beendet, als Kienzle dies als „pfiifige“ Idee bezeichnet, weil mit dem „Starfighter“ an ein umstrittenes Projekt der deutschen Militärgeschichte erinnert werde und Rehorsch einen tollen Marketing-Gag gelandet habe. Auch die Nachbarn rüsteten etwas ab. Nun wurde weniger von dem furchtbaren Kriegsgerät gesprochen. Vielmehr ging es nun um die Absicht, Rehorsch „eine auszuwischen“. Schließlich hatten sich einige Anwohner schon gegen die Ansiedelung seiner Firma ausgesprochen und sahen wohl die Möglichkeit einer „Retourkutsche“.

Natürlich hatten auch die Behörde ihre Rolle zu spielen. Das Baurechtsamt hatte zu prüfen, ob es sich bei dem „Starfighter“ um einen Teil des Gebäudes oder lediglich um eine bauliche Anlage handele. Im August wurde nun eine Entscheidung getroffen. Mit dem Ergebnis, dass die F-104 nicht als



➔ Ein Alphajet liegt noch im Hinterhof einer Stuttgarter Firma. Photo: W.Fischbach

Teil des Gebäudes gesehen würde und dass das Flugzeug deshalb auf dem Firmendach verbleiben dürfe. Rehorsch hat somit einen ersten Sieg errungen. Ob es sich um einen endgültigen handelt, muss sich zeigen. Denn jene Anwohner, die den Abbau des Flugzeugs gefordert hatten, wollen nun gegen das Baurechtsamt klagen. Gegen Rehorsch, so erklärten sie nun, hätten sie eigentlich gar nichts einzuwenden. Nun ja, bekanntlich ist unser Kopf rund, damit unsere Gedanken eine andere Richtung einschlagen können.

Nun kann sich Rehorsch seinem „Starfighter“ widmen. Denn der scheint etwas nackt zu sein. Die „Starfighter“ der Marineflieger (die Maschine war sowohl beim MFG 1 als auch beim MFG 2 im Einsatz gewesen) waren in einer etwas anderen Farbgebung unterwegs und die richtige Registration lautet nicht 22+23, sondern 23+24. Desweiteren fehlen die „Tiptanks“ und an den Triebwerkseinläufen ist nicht das Zeichen der Marineflieger, ein Anker mit einer Schwinge, angebracht, sondern das Portrait des Firmenhundes. Das wird nun geändert. Nicht sofort, sondern in aller Ruhe.

Auf die Frage, wo er denn seinen „Starfighter“ her habe, meinte Rehorsch: „Vom Nachbarn, gleich um die Ecke. Rund 150 Meter von hier“. Dort war die Maschine einige Jahre lang auf einem Firmenhof gelagert worden. „Und“, so fügte Rehorsch hinzu, „dort liegt auch noch ein Alphajet.“ Auf die Frage, ob er denn den auch erwerben wolle und ihn irgendwie der Nachwelt präsentieren wolle, antwortete er: „Schon, aber er gibt ihn mir nicht!“

Weitere Informationen über den Starfighter gibt es auf: [www.starfighter-zuffenhausen.de](http://www.starfighter-zuffenhausen.de)

WeFis



➔ Stein des Anstosses – ein Starfighter auf dem Firmendach. Photo: W.Fischbach

# KLM – Fokker 70 etwas länger in Betrieb

Wenn eine Fluggesellschaft eines ihrer Luftfahrzeugmuster mit einer neuen Kabinenausstattung versieht, so ist dies für die Leser des „flugleiters“ nicht unbedingt von Bedeutung. Es sei denn, es handelt sich um einen etwas älteren Typ, dessen Anwartschaft für die Liste der aussterbenden Spezies als gesichert angesehen werden kann. Wie bei der Fokker 70 zum Beispiel. Doch nun hat KLM verkündet, die Fokker 70 ihrer Regionaltochter Cityhopper mit neuen, leichteren Sitzen auszurüsten, die unter anderem den Passagieren zu mehr Beinfreiheit verhelfen sollen.

Nun ist nicht anzunehmen, dass sich das Management der niederländischen Fluggesellschaft entschlossen hat, den etwas in den Jahre gekommenen Zweistrahlern in diesem Jahr eine neue Kabinenausstattung zu verpassen, um sie dann im nächsten auszumustern. Zumal die Holländer ja in dem Ruf stehen, ganz gute Kaufleute zu sein. Deshalb werden die Fokker 70 bei KLM noch ein paar Jahre Dienst tun. Erst Ende 2018 soll begonnen werden, diese Flugzeuge auszumustern und zu Beginn des Jahres 2019 soll die letzte Maschine die Flotte verlassen haben. Und bis dahin fließt noch reichlich Wasser den Rhein hinunter und der Zweistrahler wird noch etwa fünf Jahre lang zu unseren „Kunden“ gehören. *WeFis*

➔ *KLM wird ihre Fokker 70 noch etwas länger in Dienst halten.*

**Photo: W.Fischbach**



## REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 1/2014  
15. Januar 2014

## IMPRESSUM

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

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

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

**Verantwortlich für den Inhalt:**  
GdF-Vorstand

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

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

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Matthias Maas, Axel Danneberg,  
Jörg Biermann, Alex Schwassmann,  
Jan Janocha, Joachim Nolte,  
Thorsten Wehe, Jonathan Boetig,  
Werner Fischbach, Rainer Bexten,  
Helge Sobik, Emmi Ennepfer,  
H.M. Helbig, Achim Krüger,  
Bernd Bockstahler, Michael Platzek,  
Thomas Williges, Ingmar Planz,  
Marcel Deckert, Dr. Gabriele Dederke,  
Cpt. Blunt, Eike Lebermann,  
Kevin Gutt, Gaby Plüss, Manfred Böhm

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

**Cover und U4:** Tis Meyer

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

**Druck:**  
Druckerei Läufer GmbH  
Friesenheimer Straße 6a  
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563



## Calendar 2014



Im Jahr 1988 begann der amerikanische Flugzeugbauer McDonnell Douglas in Long Beach (Kalifornien) mit der Fertigung der ersten MD-11. 25 Jahre später feiern der MD-11-Pilot Felix Gottwald und der Profi-Fotograf Patrick Kuschfeld dieses Jubiläum mit einem Kalender, der nur diesem, inzwischen fast legendären Flugzeug gewidmet ist. Unter anderem hat Rainer Bexten, Kollege aus dem Tower in Köln einige tolle Bilder beigesteuert!

Über zwölf Monate hinweg zeigt der Kalender Motive verschiedenster Airlines aus aller Welt und gibt interessante Einblicke in die Welt der MD-11. Die Druckqualität ist absolut tadellos, und der Versand erfolgt schnell und umweltfreundlich.



Für Leser des flugleiters gibt es jetzt einen Sonderpreis mit **15% Rabatt – für nur 23,79 Euro** inklusive weltweitem Versand könnt ihr den MD-11-Kalender 2014 unter [www.md11kalender.de/flugleiter](http://www.md11kalender.de/flugleiter) bestellen!





Gewerkschaft der Flugsicherung

# GdF



*Merry Christmas*

Der Vorstand, die Presseemannschaft  
und das Redaktionssteam wünschen  
allen Lesern des „Flugleiter“ ein  
friedliches, glückliches Weihnachtsfest  
und ein gesundes und erfolgreiches Jahr

2014