

AUSGABE 3/2018

- **FSTD – FACHBEREICHSTAGUNG IN NÜRNBERG**
- **FSAD – DER NEUE FACHBEREICH HAT SICH AUFGESTELLT**
- **DFS – JAHRESPRESSEKONFERENZ 2018**
- **ILA – BERICHT UND EINDRÜCKE**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung





Die Geschäftsstelle der GdF hat nun die finale Destination erreicht.

Nach monatelangen Renovierungs- und Umbaumaßnahmen ist die GdF nun in ihre eigentlichen Büroräume umgezogen. Hier finden zukünftig die internen Besprechungen und Tagungen statt. Für die Mitglieder der GdF oder Gesprächsteilnehmer ist die neue Geschäftsstelle recht einfach zu finden – Zielort ist das Frankfurt Airport Center (FAC) am Flughafen. Das FAC ist bestens ausgeschildert und liegt zwischen dem Fernbahnhof der Bundesbahn und dem Terminal 1 des Flughafen Frankfurt. Im FAC angekommen geht es eine kleine Rolltreppe hinauf zur Information. An der Information den rechten Gang entlang bis fast zum Ende und schon steht man vor der GdF-Geschäftsstelle.

Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring
60549 Frankfurt am Main | Telefonnummer: 069 / 6060 899 0

Öffnungszeiten: Montag – Donnerstag: 8:00 – 18:00 Uhr; Freitag: 8:00 – 16:00 Uhr



SAVE THE DATE

**Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e.V
vom 09. – 10. November 2018 in Darmstadt**

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105





Bundesfachbereichskonferenz
des Fachbereichs FSTD **S. 17**



Revolution bei Apron Frankfurt:
Teil 1 **S. 49**



ILA Berlin –
Treffpunkt des Redaktionsteams **S. 56**



AERO 2018 –
ein Kurzbericht **S. 59**



Antonov 225 – was ist das
eigentlich für ein Flugzeug? **S. 63**

Editorial	04
Termine	06
GdF Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Flugsicherung GmbH	07
Joe's Corner Joe's Kommentar zu den DFS-Aufsichtsratswahlen	08
FSAD Der neue Fachbereich ist aufgestellt	09
FSAD Interview: Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter Jörg Waldhorst	11
FSAD Interview: Fragen an den FSAD-Vorstand „Tarifliches und Soziales“ – Daniela Marx und „Kommunikation und Unternehmenskultur“ – Jochen Knoblauch	15
FSTD Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD	17
FSBD FSBD-Info	24
FSBD Hörbereitschaft des FSBD	25
Verbände Warschau ²	28
Verbände Neues IFISA Vorstandsmitglied – Oliver Wessollek	30
Verbände 57 th IFATCA Annual Conference 2018	31
ATC „See and Avoid“? Controller Interaktion in Luftraum E	38
ATC Wie weit kann man g/sehen?	42
ATC Jahrespressekonferenz der DFS	
Steigende Verkehrszahlen – weniger Einnahmen	46
ATC Revolution bei Apron Frankfurt: Teil 1	49
ATC Ein Präsidentenbesuch und seine Folgen	52
Joe's Corner Joe und der Spirit des Kalumets	55
Berichte ILA Berlin – Treffpunkt des Redaktionsteams	56
Berichte AERO 2018 – ein Kurzbericht	59
Bücher Jagdbomber – weltweit	62
Aircrafts Antonov 225 – was ist das eigentlich für ein Flugzeug?	63
Aircrafts Turbulenzen für die Connies?	65
Aus aller Welt Kurz und Interessant	68
Impressum	70



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur dritten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2018.

Sehr gerne blicke ich auf die vergangenen Wochen zurück, gehörten sie doch mit zu den erfolgreichsten in der jüngsten Geschichte der GdF, zumindest in meinem Empfinden.

Es begann damit, dass Mitte April die **erste Bundesfachbereichskonferenz des FSAD** (Flugsicherung Allgemeine Dienste) in Frankfurt stattfand. Hierzu hatte der Bundesvorstand die Delegierten und engagierten Mitarbeiter des neuen Fachbereichs eingeladen und zahlreiche Kollegen erschienen zu diesem doch „historischen“ Ereignis.

In einer sehr guten Arbeits- und Diskussionsatmosphäre standen natürlich die Vorstandswahlen innerhalb des FSAD im Mittelpunkt. Einstimmig wurde **Jörg Waldhorst** zum Leiter des Fachbereiches und damit auch zu einem stimmberechtigten Mitglied des Bundesvorstandes gewählt.

Ihm zur Seite stehen **Daniela Marx** (Vorstand Tarifliches und Soziales) und **Jochen Knoblauch** (Vorstand Kommunikation und Unternehmenskultur), welche beide auch ohne Gegenstimme das Vertrauen der Delegierten erhielten.

Ich persönlich sowie der gesamte Bundesvorstand freuen sich sehr über dieses Wahlergebnis und auf die zukünftige Zusammenarbeit mit den Kollegen, denen wir alle eine gute Einarbeitungszeit und viel Glück und Geschick im Amt wünschen.

Einen ausführlichen Bericht über die gesamte Bundesfachbereichskonferenz finden Sie in dieser Ausgabe.

Mitte April fand dann in Maastricht die Frühjahrskonferenz von ATCEUC statt.

Nachdem sich diese Organisation in den letzten 1 ½ Jahren innerlich erneuert hatte und nun auch Flugsicherungstechnikern (ATSEPs) den Zugang ermöglicht, beantragte die GdF eine Mitgliedschaft für beide Sparten (ATCOs als auch ATSEPs).

Die Aufnahme erfolgte einstimmig. Da die GdF das erste Mitglied in ATCEUC ist, welches auch ATSEPs mit in die Organisation einbringt, wird sich nun **Thomas Schuster** (Vorstandsmitglied des FSTD) vorrangig mit dem Aufbau neuerer Strukturen innerhalb von ATCEUC beschäftigen und ist, als Vertreter der ATSEPs nun auch direkt Mitglied im Executive Board dieses europäischen Dachverbandes. Das ist sicherlich eine Menge Arbeit, wozu wir viel Glück und Erfolg wünschen.

Dem Wunsch vieler ATSEPs nach z. B. einem einheitlichen Lizenzierungswesen wird es, mindestens in Europa, besser jedoch ICAO-weit, auf jeden Fall zusätzlichen Schwung geben.

Ebenfalls Mitte April fanden die **Aufsichtsratswahlen** bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) statt. Hier traten wir mit dem Ziel an, möglichst viele der 5 Plätze für die Arbeitnehmerbank zu erreichen. Als nach einer knappen Woche der Hauptwahlvorstand das Ergebnis verkündete, war die Freude riesengroß. **Wir hatten es tatsächlich geschafft, alle möglichen 5 Sitze zu erreichen.**

Dies ist ein überaus bemerkenswertes Ergebnis und sehr wichtig für uns, unsere Mitglieder und alle Arbeitnehmer in der DFS, sind wir jetzt doch in alle zukünftigen Entscheidungen rund um die DFS zumindest informativ sehr gut eingebunden und können uns gegebenenfalls rechtzeitig positionieren. Natürlich ist dieser tolle Erfolg nicht ohne die Hilfe zahlreicher engagierter Kolleginnen



und Kollegen zustande gekommen, die sehr viel Zeit und Engagement in diese Wahlkampagne haben einfließen lassen, wofür ich mich an dieser Stelle sehr herzlich bedanken möchte.

Aber ebenso gilt mein Dank all jenen, die den Weg ins Stimmlokal gefunden oder sich mittels Briefwahl beteiligt haben und mit den Kreuzchen an der richtigen Stelle unseren Kandidaten dieses Ergebnis ermöglicht haben.

Wiedergewählt wurden **Markus Siebers** (Bundesvorstand) und **Peter Schaaf** (GBR-Vorsitzender). Neu im Aufsichtsrat sind nun **Sabrina Leitzbach** (FSBD/Bremen), **André Vöcking** (FSTD/Köln) sowie **Jörg Waldhorst** (FSAD/Langen). Diese Mischung aus erfahrenen und jungen, neuen Kollegen lässt uns sehr positiv in die Zukunft blicken.

Darüber hinaus wurde aus dem Bereich der Leitenden Angestellten unsere Wahlempfehlung, Frau Andrea Wächter, mit überzeugendem Vorsprung gewählt.

Ich wünsche allen Aufsichtsratsmitgliedern erfolgreiche 5 Jahre in ihrem Amt.

Obwohl diese Wahl bereits Mitte April stattfand, kam es bisher noch zu keiner konstituierenden Sitzung. Dies liegt aber ausschließlich an der Arbeitgeberseite. Auch hier wird es zu einigen personellen Veränderungen kommen. Die 6 Vertreter, welche in der Regel aus 3 Ministerien entsandt werden (Verkehr, Verteidigung und Finanzen), sind noch nicht final benannt. Da es in allen Bereichen nach der kürzlichen Regierungsneubildung zu einem größeren Personalaustausch in der Staatssekretär- und Ministerialebene kam, kann dies noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Lassen wir uns also überraschen, wie sich auf Arbeitgeberseite der neue Aufsichtsrat zusammensetzt. Wir werden darüber ebenfalls berichten.

Bei der Fraport AG finden derzeit ebenfalls Aufsichtsratswahlen statt. Da dort allerdings ein anderes Wahlverfah-

ren (Delegiertenwahlen) zu tragen kommt, sind diese momentan noch nicht beendet. Wir sind jedoch noch mit unserem Kollegen **Tobias Bartl** (Vorfeldkontrolle/Fraport) im Rennen, jedoch dürfte es wohl jedem klar sein, dass wir dort, aufgrund unserer geringen Mitgliederzahl im Verhältnis zu allen Angestellten, nur sehr schwer ein Mandat erreichen werden. Auch hierüber werden wir nach Abschluss der Wahl berichten.

Ende April fand dann noch die Bundesfachbereichskonferenz des FSTD in Nürnberg statt. Auch hierüber wird in dieser Ausgabe berichtet werden. An dieser Stelle möchte ich jedoch erwähnen, dass es im Bereich der Vorstands-/Referentenebene im Bereich „Internationales“ zu einem Wechsel kam. Das bisherige Vorstandsmitglied **Hagen Schlütter** trat aus persönlichen Gründen von seinem Vorstandsamt zurück und arbeitet zukünftig als Referent, während **Andreas Meyer** vom Referenten in die Vorstandsebene wechselte. Beiden Kollegen gilt mein Dank, sich weiterhin für die Belange ihrer Kollegen ehrenamtlich einzusetzen.

Mit diesem erfolgreichen Rückblick wünsche ich Ihnen allen nun sehr viel Vergnügen bei einer weiteren interessanten Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Gerne freut sich das Redaktionsteam über ein Feedback

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



JUNI 2018

06.	EGHD-Meeting	Brüssel
07. – 08.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
11.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
14. – 15.	Klausurtagung FSTD	Elsdorf/Hürth
21.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
27. – 28.	Tarifkommission	Frankfurt

JULI 2018

10. – 11.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
12.	gem. Vorstandssitzung	Frankfurt

AUGUST 2018

20. – 21.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
22. – 23.	Tarifkommission	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



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

www.lizenzverlust.de

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



Mitteilung

Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Flugsicherung GmbH – GdF erreicht Maximalziel –

Liebe Mitglieder,

der Hauptwahlvorstand der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) gab das offizielle Endergebnis der Aufsichtsratswahlen, welche vom 16. – 19.04.18 stattgefunden haben, bekannt. Mit überaus großer Freude darf ich Euch allen mitteilen, dass wir, die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF), das Maximum erreicht haben.

Von 5 möglichen Sitzen haben wir tatsächlich auch 5 erreicht!

Die Ergebnisse im Einzelnen:

- Bei den Vertretern der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat gab es einen Platz zu vergeben. Zwei Kandidaten stellten sich zur Wahl und es erfolgte eine Personenwahl. Hierbei erhielt:

Andrea Wächter	2054 Stimmen
Osman Saafan	346 Stimmen

Somit hat unsere Wahlempfehlung Andrea Wächter diesen Platz im Aufsichtsrat erreicht.

- Bei den Vertretern der Gewerkschaften im Aufsichtsrat waren 2 Plätze zu vergeben. Da die GdF als einzige Gewerkschaft antrat, kam es zu einer Personenwahl. Hierbei erhielt:

Markus Siebers	1644 Stimmen
Sabrina Leitzbach	1134 Stimmen
Markus Garske	784 Stimmen
Christian Karl	503 Stimmen

Somit sind Sabrina Leitzbach und Markus Siebers gewählt und unsere Vertreter im Aufsichtsrat.

- Bei der Wahl der Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat waren 3 Plätze vakant. Da hier insgesamt 4 Listen eingereicht wurden (davon 2 von der GdF) kam es zu einem Listenwahlverfahren und die Plätze wurden nach dem Wahlverfahren „d'Hondt“ vergeben. Hierbei erhielt:

Liste 1: GdF-Angestelltenliste „Richtung Zukunft“	1427 Stimmen
Liste 2: Einfach anders	253 Stimmen
Liste 3: Die unabhängige Liste	353 Stimmen
Liste 4: GdF-Angestelltenliste „Richtung Zukunft“	391 Stimmen

Die Liste 1 erhält alle drei Plätze im Aufsichtsrat und somit sind Peter Schaaf, André Vöcking und Jörg Waldhorst unsere Vertreter im Aufsichtsrat.

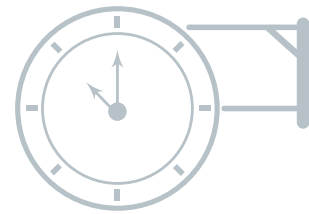
Ich darf sagen, ich bin außerordentlich stolz auf das erzielte Ergebnis und möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen, welche uns ihre Stimme gegeben haben, für das Vertrauen bedanken. Ich darf allen Gewählten gratulieren und wünsche viel Glück und Erfolg, sowie die nötige Weitsicht, die Deutsche Flugsicherung in den kommenden Jahren durch ihre Tätigkeit erfolgreich zu begleiten. Ich möchte mich aber auch bei allen anderen Kandidaten bedanken, die sich für diese Wahl zur Verfügung gestellt haben.

Ein weiteres herzliches „Dankeschön“ geht aber auch an alle Kolleginnen und Kollegen, die sich in den letzten Wochen und Monaten bei dieser Aufsichtsratswahl und der Präsentation unserer Kandidaten engagiert haben. Alle hier aufzuzählen wäre zu viel, jedoch möchte ich mich im Speziellen bei meinem Kollegen Jan Janocha für die Federführung bei der Organisation der Wahlkampagne bedanken. Ebenso bei unseren Angestellten in der GdF-Geschäftsstelle, die oftmals über die normale Arbeitszeit hinaus zur Verfügung standen. Auch allen Kolleginnen und Kollegen in sämtlichen Niederlassungen gilt mein Dank für die Unterstützung, sei es beim Aufhängen der Plakate, beim Verteilen kleiner Aufmerksamkeiten sowie bei der Aufforderung an Kollegen, unsere Kandidaten bei dieser Wahl zu unterstützen.

Die GdF hat mit diesem Wahlergebnis erneut eindrucksvoll ihre Stärke, aber auch eine große Geschlossenheit innerhalb der Mitgliedschaft bewiesen. Dieses tolle Ergebnis macht mich sehr zuversichtlich, auch die kommenden Aufgaben zum Wohle der Mitgliedschaft angehen und lösen zu können.

Mit freundlichen Grüßen,

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

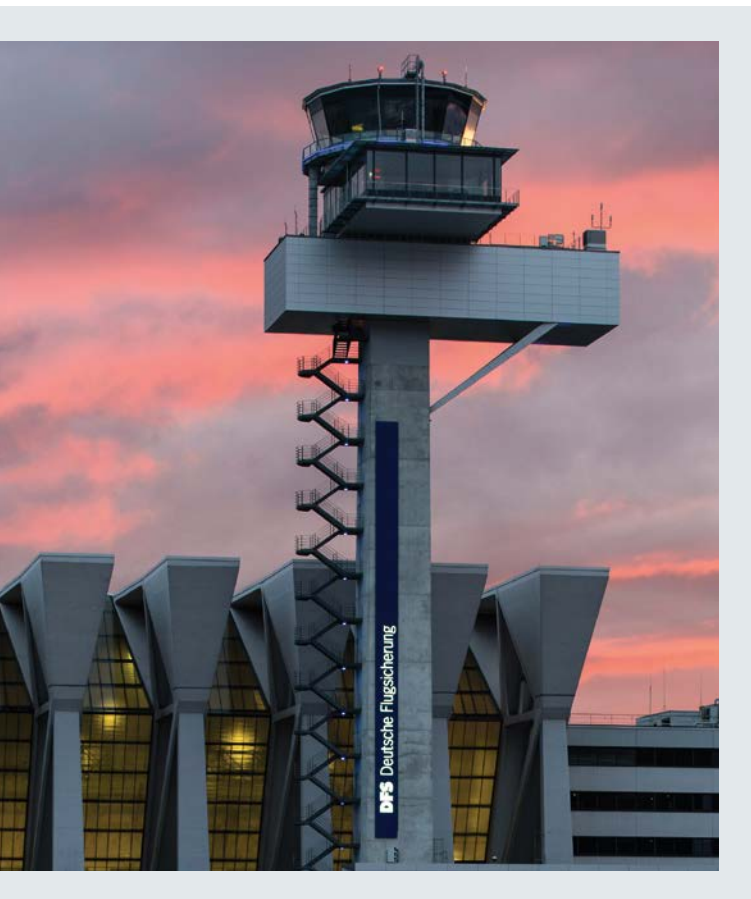


Joe's Kommentar zu den DFS-Aufsichtsratswahlen

Joe sitzt sehr nachdenklich an seinem PC und schaut sich im Intranet noch einmal das Ergebnis der Aufsichtsratswahlen an. Wenn nur das Ergebnis zählt, kann er als GdFler doch recht zufrieden sein. Alle 5 zu vergebenden Sitze gingen an die GdF. Aber einige Zahlen geben ihm durchaus einen Grund, auch die Schattenseiten zu beleuchten. Die Wahlbeteiligung lag bei nur 43,5 Prozent. Trotz massiver Wahlwerbung der Gewerkschaft und der Alternative, sich zwischen vier recht unterschiedlichen Listen und vielen Kandidaten zu entscheiden, gingen im Bundesdurchschnitt nicht mal die Hälfte der Mitarbeiter zur Wahl. Besonders fällt ihm Karlsruhe ins Auge, da war gerade mal ein Viertel wählen. Eine Niederlassung mit personellen Engpässen dreht der GdF hier den Rücken zu. Hier wird deutlich, dass punktuelle Unstimmigkeiten in einer aktuellen Situation bereits ausreichen, das große Ganze völlig auszublenden. Gefährlich in diesen Zeiten, meint Joe.

Besonders interessant sind die Zahlen aus der Unternehmenszentrale. Auch hier ist deutlich eine Wahlmüdigkeit zu erkennen. Und es ist nicht zu verleugnen, dass die GdF dort (immer noch) einen schweren Stand hat. Obwohl sie vor wenigen Monaten einen genialen Tarifvertrag für diesen Betrieb abgeschlossen hat, spiegelt sich hier – außer der Unterstützung durch die eigenen Mitglieder – kaum Resonanz wider. Nicht einmal der Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen oder der Schutz vor einer überraschenden Auslagerung haben daran etwas geändert. Joe erinnerte sich an volle Betriebsversammlungen im letzten Jahr, bei der die Teilnehmer erwartungsvoll Tarifvorstand Markus Siebers lauschten, der die „Frohe Botschaft“ verkündete. Weshalb ist es nicht mal gelungen, dass sich wenigstens dieser Teil durch die GdF im Aufsichtsrat vertreten sieht? Und wo ist die Solidarität unter den Frauen geblieben? Auch ein kritischer Punkt, weil die Frauenliste der GdF diese leider nicht im notwendigen Umfang erhalten hat. Seit der Steinzeit verhalten sich Männer da kooperativer und deshalb sitzen sie überall in der Wirtschaft mehrheitlich oben. Joe hofft, dass die Frauen in der DFS sich künftig zusammentun und damit ihre Rechte und Chancen stärken. Das würde wiederum dem ganzen Unternehmen gut tun.

Joe hatte die Erwartung, dass die Gründung des dritten, neuen Fachbereiches FSAD sich bei den AR-Wahlen positiv in der UZ widerspiegelt. Dafür stand vor allem die Liste 4. Aber Pustekuchen. Da haben sich mehr als doppelt so viele Mitarbeiter dafür entschieden, eine Liste, die überwiegend aus Führungskräften bestand, zu wählen. Diese warb in ihrer Werbebroschüre dafür, (nur) das Kerngeschäft in der DFS zu halten. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass die meisten Prozesse, die in der UZ laufen, ganz easy ins Drittgeschäft portiert werden dürfen. Die Mitarbeiter entscheiden sich also lieber für ihr eigenes Outsourcing als für ihre Hausgewerkschaft. Die AR-Wahlen in der UZ sind für die GdF zumindest ein wichtiger Hinweis, wie die derzeitige politische Realität aussieht. 60% halten sich raus, vom Rest haben mehr als 50% leider wenig Vertrauen in ihre politische Arbeit. Joe wünscht vor allem dem jungen Fachbereich FSAD, sich nicht entmutigen zu lassen und neue Wege zu finden, das Vertrauen der Menschen für die GdF gewinnen. „Gut Ding braucht eben Weile“, meint Joe.



FSAD

der neue Fachbereich ist aufgestellt



von Hans-Joachim Krüger

Nach fast 2-jähriger Vorarbeit wurde vollbracht, was viele Mitglieder schon seit langer Zeit erwartet hatten. Neben den bisher existierenden Fachbereichen FSBD (Betriebsdienste) und FSTD (Technische Dienste) wurde nun mit dem Fachbereich FSAD (FS- Allgemeine Dienste) ein neues Standbein er-

richtet und gleichzeitig namentlich besetzt.

Erwartungsfroh kamen die frisch gewählten Delegierten und weitere Gründungsmitglieder am 14. April ins Tagungszentrum des Steigenberger Hotels am Frankfurter Flughafen, um dort den bis dato vom Bundesvorstand vorbereiteten Weg hin zu einem neuen Fachbereich zu unterstützen und mit ihrem Engagement den Fachbereich FSAD – FS-Allgemeine Dienste – aus der Taufe zu heben.

In seinen Begrüßungsworten blickte Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender) noch einmal auf die vielen Hindernisse zurück, die es bis zur Gründung gegeben hatte. Dabei verwies er voller Stolz auf die immer motivierten Kolleginnen und Kollegen, die das ambitionierte Ziel – die Schaffung eines neuen Fachbereichs – unterstützt hatten. Diese hatten im Vorfeld für Austausch und mehr Verständnis zwischen den unterschiedlichen Berufssparten innerhalb der Flugsicherung gesorgt. Der FSAD solle nun zum Sprachrohr der Mitglieder werden, die sich nicht direkt in den beiden zumeist operativen Fachbereichen wiederfinden können. Der GdF-Vorsitzende erhofft sich nun bei der Belegschaft eine höhere Bereitschaft, mit Überzeugung Mitglied der GdF zu werden. Zum Abschluss seiner Rede wünschte er den Delegierten für den weiteren Verlauf der Veranstaltung viele sachliche und fachliche Diskussionen und er freue sich darauf, den heute noch zu wählenden FSAD-Fachbereichsvorsitzenden bald im Bundesvorstand begrüßen zu können.

Nach der Ansprache des Bundesvorsitzenden richteten die Fachbereichsvorsitzenden der Bereiche FSBD, Gerd Gerdes, und FSTD, Hagen Schlüter – in Vertretung für den verhinderten Fachbereichsvorsitzenden Andre Vöcking –

Grußworte an die Delegierten. Beide Vertreter freuten sich auf die Zusammenarbeit und gaben den Anwesenden Tipps für den gewerkschaftlichen Alltag vor. Für den neuen Fachbereich solle das Werben für Verständnis, die offene Diskussion und das Vertrauen der Mitglieder immer im Mittelpunkt der Diskussionen stehen. Dies solle stets mit fachlichem „Know How“ und mit einer klaren Aufgabenverteilung verbunden sein. Speziell am Anfang dürfe der künftige Vorstand keine Angst vor Gegenwind – aus welcher Richtung auch immer – haben. Nach diesen Worten der beiden Fachbereichsvertreter wurde im nächsten Schritt der Tagesordnung die Beschlussfähigkeit der Versammlung festgestellt.

Der GdF-Bundesgeschäftsführer, Axel Dannenberg, stellte den anwesenden Delegierten die ausgearbeitete Version der FSAD Geschäftsordnung wie auch die Grundsätze der Fachbereichsarbeit im Entwurf vor. Beide Vorlagen wurden von den Delegierten zustimmend angenommen und wurden somit die Arbeitsgrundlage des noch zu wählenden FSAD Vorstand bzw. des Fachbereiches.

Wahlen

Relativ zügig gestalteten sich die Wahlen zum 1. FSAD Fachbereichsvorstand. Nach einer Vorstellungsrunde wurden die Ämter wie folgt besetzt.

Zum Leiter des neuen Fachbereichs wurde **Jörg Waldhorst** gewählt. In das Amt „Kommunikation und Unternehmenskultur“ sowie zum ersten Stellvertreter des Leiters des FSAD wurde **Jochen Knoblauch** gewählt. Das Vorstandsamt „Tarifliches und Soziales“ wird zukünftig von **Daniela Marx** geleitet. Alle drei Vorstandsmitglieder stellten sich im Anschluss an die Wahl der Redaktion „der flugleiter“ für ein kurzes Interview zur Verfügung. Ihre Vorstellungen und Ziele sind im Anschluss an diesen Bericht nachzulesen.

In weiteren Wahlen wurden die jeweiligen Referenten für die einzelnen Vorstandsämter gewählt. Als Referent zur Unterstützung des Fachbereichsleiters und mit den Themen Organisation, Finanzen und Mitgliedercontrolling wurde betraut wurde Stefan Krauß. Für das Fachgebiet „Tarifliches und Soziales“ gab es mehrere Interessenten. Alle drei wurden von den Delegierten bestätigt. Daraus



Jörg Waldhorst, Daniela Marx und Jochen Knoblauch

ergab sich folgende Reihung: Anke Junglas, Daniela Petrowsky und Sönke Keller. Des Weiteren wurden der Referent für Jugend, Qualifikation und Ausbildung – Maik Forscher – und die Referentin für Mitgliedermarketing – Elke Kaiser – gewählt.

Nach den Wahlen entließ der GdF-Bundesvorsitzende, Matthias Maas, den FSAD-Fachbereich aus der Obhut des Bundesvorstandes und wünschte dem neugewählten FSAD-Vorstand stets ein glückliches Händchen und viel Erfolg für die Zukunft.

Erste Ziele des FSAD

Im Rahmen der Bundesfachbereichskonferenz wurden u.a. folgende Ziele gesetzt:

Der Fachbereichsleiter wird sich zeitnah um das Problem der Diskriminierung von potentiellen GdF-Mitgliedern kümmern, die in nicht-operativen Bereichen arbeiten. Eine Mitgliedschaft in der Gewerkschaft wird von einigen Führungskräften – gerade in der DFS-Unternehmenszentrale – tatsächlich als „feindlich“ angesehen. Karriereknicks werden offen angedroht und im schlimmsten Fall Realität. Diese Führungskräfte müssten wissen, dass spätestens seit dem Mitbestimmungsgesetz von 1976 Gewerkschaften bis in die Aufsichtsräte eine Mitbestimmung zusteht. Das Neben- und Miteinander von Wirtschaft und Gewerkschaften ist ein wichtiger Baustein der Erfolgsgeschichte des Wirtschaftsstandorts Deutschland – die GdF ist die erfolgreichste Gewerkschaft der letzten 10 Jahre. Die DFS ist ein Unternehmen in hundertprozentigem Besitz des Bundes. Umso mehr haben unsere Führungskräfte verantwortungsvolles Handeln zu beweisen.

Hier werden sicherlich mehrere Gespräche nötig sein. Der FSAD will für viele Kolleginnen und Kollegen Verbesserungen erreichen. Hierzu muss aber allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Zugang zu Informationen und deren Beteiligung an der Erreichung dieser Ziele auf faire Weise ermöglicht werden. Seitens der Führungsebenen gibt es schließlich keine spürbaren Vorbehalte, wenn operatives Personal gewerkschaftlich organisiert ist. Es gilt, der DFS-Geschäftsführung zu zeigen, dass eine Mitgliedschaft in der Gewerkschaft nicht bedeutet, „die Seiten zu wechseln“.

Tarifliches und Soziales

Es bestehen bereits einige ausgearbeitete Themen zu „Beruf, Familie und Soziales“, die zeitnah in die Tarifkommission eingebracht werden sollen – hier nur ein Ausschnitt:

- Alternative Arbeitsorte
- Familiengerechte Arbeitsorganisation
- Verbesserung der Regelungen zur Angehörigenbetreuung
- Arbeitszeitflexibilisierung
- Förderung von Ehrenamt

Eine Zusammenstellung der perspektivischen FSAD-Tarifthemen wird erarbeitet und soll zeitnah in einem Flyer vorgestellt werden.

Insgesamt darf man diese eintägige Veranstaltung als historischen Schritt für die GdF, aber auch für die Mitglieder der allgemeinen Flugsicherungsdienste bezeichnen, die jetzt ihr ersten handlungsfähigen Gewerkschaftsbereich gegründet haben. Dabei können sich diese auf einen sehr ambitionierten und voller Tatendrang auszeichnenden Fachbereichsvorstand freuen.

Interview

Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter Jörg Waldhorst



Jörg Waldhorst

Redaktion: Herr Waldhorst, zunächst herzlichen Glückwunsch zur Wahl zum Leiter des neuen GdF-Fachbereiches. Vielleicht möchte Sie sich kurz vorstellen?

Jörg Waldhorst: Ich bedanke mich für die freundlichen Worte. Geboren und aufgewachsen bin ich in Bremen.

Nach Abi und Zivildienst bin ich für die FVK-Ausbildung (FVK-Kurs 71/72) nach Langen gekommen. Seit 1998 bin ich in der Unternehmenszentrale – „UZ“ – (vorher ja „HV“) tätig. Zunächst habe ich im Büro NfL (heute AIM/FNK) an der Herstellung von Luftfahrtskarten, dann in der Schnellzeitsimulation an der Entwicklung neuer Center-Sektorisierungen (z.B. Center Bremen) gearbeitet.

Seit 2003 bin ich in der Abteilung Flugplätze und Luftfahrthindernisse als einer von drei Referenten für den Part Luftfahrthindernisse (TWR/BL) zuständig. Alle geplanten Luftfahrthindernisse werden gemäß LuftVG seitens der Baubehörden den Luftfahrtbehörden der Länder zur Genehmigung vorgelegt – dazu gehören beispielsweise Terminal-Neubauten, Kräne an Flughäfen oder auch jede einzelne Windkraftanlage. Die DFS wird als Fachbehörde angehört. Nach Bewertung der Auswirkungen der Planungen auf An- und Abflugverfahren gibt die DFS eine gutachtliche Stellungnahme an die Luftfahrtbehörde ab. Auch die regelmäßige Überwachung der Hindernisfreihöhen aller Instrumentenanflugverfahren an deutschen Flugplätzen gehört zum Umfang meiner Tätigkeit.

In meiner Freizeit verbringe ich viele Stunden in der Luft in einmotorigen Kleinflugzeugen, überwiegend Piper 28 und fliege damit deutsche und europäische Ziele an.

Doch nun zurück zur gewerkschaftlichen Tätigkeit. Eingetreten bin ich in die GdF während der streikgeladenen Zeit 2011, als die damalige DFS-Geschäftsführung per Brief nach Hause und im Intranet unverhohlen und wenig substantiiert vor Arbeitsplatzverlusten gewarnt hatte. Diese offensichtlichen Einschüchterungsversuche haben mich zum Eintritt bewogen. Ich habe in der GdF eine starke Ge-

meinschaft gesehen, die ich unterstützen wollte, die mir aber auch helfen kann. Ich war schon davor über Jahre immer zufrieden mit den verhandelten Tarifiergebnissen gewesen – ein weiterer Pluspunkt für die GdF als starker Partner und erfolgreiche Gewerkschaft.

Gewerkschaftlich aktiv wurde ich am 9. November 2016, als der in der UZ organisierte FSBD zu einer ÖMV (Örtliche Mitgliederversammlung) aufgerufen hatte. Es war zur Wahl eines Obmanns aufgerufen worden, um die Voraussetzungen zur Delegiertenwahl zu erfüllen. Damals erschienen nur 4 von 46 organisierten Mitgliedern auf der ÖMV und ich erklärte mich dazu bereit, Obmann zu werden und wurde gewählt. Der Antrieb hierfür war einfach „es muss ja irgendwie weitergehen“. Bei den darauffolgenden Delegiertenwahlen halfen uns einige Kollegen aus dem FSTD, die den Wahlvorstand bildeten, so dass ich mich auch als Delegierter aufstellen lassen konnte. Hierfür bin ich den Kollegen auch heute noch dankbar. Sie haben gezeigt, dass die GdF trotz der Organisation in Fachbereiche eine Gewerkschaft ist! Die geringe Beteiligung bei der ÖMV von 2016 und der Blick auf die spärliche Organisation der Mitarbeiter in Langen – außer Center – hat mir gezeigt, dass es bei vielen wohl einige offene Fragen in puncto Gewerkschaft gibt. Und dann kamen konkretere Pläne des Bundesvorstands, den neuen dritten Fachbereich zu gründen – und ich war dabei. Unser Bundesvorsitzender Matthias Maas hat dieses Ziel seit Jahren verfolgt und es waren genug Mitglieder aus Langen und anderen Niederlassungen bereit, sich einzubringen und zu gestalten. Die Delegierten auf der Bundesdelegiertenkonferenz





im September 2017 haben uns mit dem überwältigenden Abstimmungsergebnis pro dritter Fachbereich guten Anschub gegeben!

Bei den Operativen, also Lotsen und FS-Techniker, ist der gewerkschaftliche Organisationsgrad bei nahezu 100%. Warum ist das bei den nicht-operativen Angestellten in den Büros genau anders herum? Ist man zufrieden mit den Errungenschaften, die die Gewerkschaft mit der DFS im Laufe der letzten 15 Jahre verhandelt hat? Ist man so zufrieden, dass man sich sagt „es läuft auch so“? Oder hat die GdF andererseits nicht genug für diesen Mitarbeiterkreis getan? Last but not least möchte ich betonen, dass ich nicht als frustrierter Mitarbeiter in die Gewerkschaft eingetreten bzw. aktiv geworden bin. Ich bin sogar sehr zufrieden in meinem beruflichen Umfeld und habe eine sehr hohe Identifikation mit meinem Arbeitgeber, der DFS. In meinen Augen hat die GdF bereits so viel gegeben, dass ich etwas zurückgeben will.

Redaktion: Der neue Fachbereich wurde vom Bundesvorstand aus der Taufe gehoben. Sie sollen „dem Kind“ nun das Laufen beibringen. Was sind Ihre ersten Aufgaben und Ziele?

Jörg Waldhorst: Die erste Aufgabe nach der Wahl in die verschiedenen Ämter ist, den Fachbereichsvorstand inklusive der zugeordneten Referenten arbeitsfähig zu machen. Und das klappt, wie ich bereits in den ersten zwei Wochen nach der Fachbereichskonferenz spüren kann, äußerst gut und professionell. Schließlich sind die gewählten Vorstände für Tarifliches und Soziales, Daniela Marx, und für Kommunikation und Unternehmenskultur, Jochen Knoblauch, sowie die uns jeweils zugeordneten Referenten bereits seit einigen Monaten bei der Themenfindung involviert und immer wieder interne Ansprechpartner gewesen.

Mein erster Termin führt mich zu unserem Geschäftsführer Personal, Dr. Hann. Ich setze mich dafür ein, dass eine Gewerkschaftszugehörigkeit nicht länger seitens einiger Führungskräfte diskriminiert oder gar sanktioniert wird. So anachronistisch es sich anhört – in unserem modernen, zu 100% bundeseigenen Unternehmen wird eine angedachte oder tatsächliche Mitgliedschaft in der GdF durchaus mit einem Karriereknick quittiert. Ich will abgedroschenen Klischees entgegentreten, dass ein Mitarbeiter, der in die Gewerkschaft eintritt, plötzlich unbequem wird oder gar contra DFS agiert. Wir sind Mitarbeiter der DFS. Wir sind aber auch nebenbei ge-

werkschaftlich organisiert. Diese Koalitionsfreiheit ist im Artikel 9 Grundgesetz niedergelegt. Diese Koalitionsfreiheit steht auch Arbeitgebern zu, Stichwort Arbeitgeberverbände. Warum soll dies Angestellten nicht möglich sein? Werden fundierte Einwände von gewerkschaftlich organisierten Mitarbeitern beispielsweise bei Projekten anders bewertet als bei nicht gewerkschaftlich organisierten? Will man lieber unkritische Mitarbeiter, weil das Projekt mit ihnen schneller über die Bühne geht? Nun mag sich der kritische Leser fragen: „Woher weiß der Vorgesetzte über die Mitgliedschaft in der GdF?“ Ganz einfach: Der Flurfunk funktioniert. Es sind immer Kollegen bekannt, die in der GdF sind, und in der Cafeteria oder auf dem Campus wird man dann auch mal zusammen gesehen – egal was der Anlass des Beisammenseins ist. Es soll ja auch Mitarbeiter geben, die offen mit ihrer Mitgliedschaft umgehen... Fakt ist: Es gibt keine Mitglieder-Listen, die die GdF an die DFS weitergibt. Nur Delegierte und sonstige Funktionsträger werden der Personalabteilung wegen des Zeitkontos genannt, weil diese freistellungsberechtigt sind.

Neben der erfolgreichen Tarifarbeit, die am Ende jeder, ob Mitglied oder nicht, am Monatsende auf dem Gehaltszettel sieht, ist ein weiterer großer Pluspunkt der GdF die Facharbeit, die sowohl national als auch auf internationaler Ebene stattfindet, und die, wie ich meine, einen mindestens ebenso großen Teil der GdF-Arbeit darstellt. Das Ziel dabei ist immer: Die Sicherheit durch Neuerungen (Systeme, Verfahren) muss weiterhin auf höchstem Niveau bleiben. Die GdF profitiert dabei von dem hohen Organisationsgrad bei den Operativen, der großen Fachkompetenz aller Mitglieder, und somit dem intensiven fachlichen Austausch. Dies führt zu sinnvollen fachlichen Einwänden und Vorschlägen gegenüber DFS bzw. BAF/BMVI. Dies wäre unternehmensweit, also auch bei den Nicht-Operativen, ein toller Gedanke.

Wir wollen als neues Vorstands-Team für den FSAD die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter davon überzeugen, dass die GdF für alle – Mitglieder oder Nicht-Mitglieder – bereits viel erreicht hat. Wir wollen zeigen, dass wir keine „roten Socken“ sind. Wir können aber nur noch mehr erreichen, wenn wir zeigen, dass wir eine starke Gemeinschaft sind. Wir haben Vorstellungen, wie das Arbeitsle-

ben zum Besseren ausgestaltet werden kann. Auch und vor allem auf tariflicher Ebene bringt sich der FSAD zum Wohle der nicht-operativen Mitglieder ein. Bei Mitarbeitern „Mo-Fr“ mit einer 38,5-Stunden-Woche, bei Müttern, Vätern, Pflegenden und bei Telearbeit und Flex Office bestehen andere Sorgen, Nöte und Bedürfnisse. Flex Office muss gleichmäßig durch Führungskräfte genehmigt, gegenseitiges Misstrauen (Stichwort Leistungskontrolle) muss abgebaut werden und, und, und. Hier möchte ich dem Interview mit Daniela Marx, FSAD-Vorstand Tarifliches und Soziales, nicht vorgreifen.

Wir werden am 8. Mai 2018 eine ÖMV abhalten, die auch interessierten Nicht-Mitgliedern offensteht. Neben konkreten Infos zu unseren Zielen wird es auch Getränke und Snacks geben. Wir haben die DFS dafür erwärmen können, diese ÖMV erstmalig in Langen – leicht erreichbar – innerhalb von DFS-Räumlichkeiten abhalten zu dürfen. Dies war bisher nicht selbstverständlich. Solche „öffentlichen“ ÖMVs wollen wir von Zeit zu Zeit immer wieder anbieten. Aufsteller in der UZ und in der Akademie sollen darauf aufmerksam machen und den Umgang mit der GdF auch sichtbar normalisieren. Dies ist auch bereits mit der DFS abgesprochen.

Nach außen will der FSAD über seine Arbeit ständig berichten – mit Artikeln im „der flugleiter“ oder mit Sonderdrucken. Missstände sollen offen angesprochen werden, z.B. mit entsprechenden Artikeln. Wir sind da auch immer für direkte Hinweise dankbar. Wir können natürlich nicht alles als Gewerkschaft lösen – wir werden mit den Betriebsräten zusammenarbeiten.

Außerdem wollen wir als Personen gerade in der UZ der GdF ein Gesicht geben und ständig ansprechbar sein. Auf den nächsten Betriebsversammlungen (UZ) werden wir sicherlich dabei sein.

Redaktion: Sie haben vor Ihrer Wahl bereits in den Bundesvorstand hereinschnuppert und die verschiedenen Gewerkschaftsthemen auf Bundesebene erleben dürfen. Wie empfinden Sie das Arbeitsverhältnis und die Kommunikation in den verschiedenen Gewerkschaftsgremien?

Jörg Waldhorst: Seit Dezember 2017 durfte ich den Bundesvorstandssitzungen als Gast beiwohnen. Ich war doch tatsächlich überrascht, wie harmonisch und zielgerichtet die Zusammenarbeit im Bundesvorstand abläuft. Nach und nach erhält man auch einen Einblick, wie zeitintensiv die Arbeit der einzelnen Mitglieder des Bundesvorstands ist. Hervorheben will ich hier Dr. Gabriele Dederke als Vorstand Ressort Finanzen, die ihr Vorstandsamt zum Großteil ohne Freistellungen ehrenamtlich ausfüllt. Das Ressort Tarif- und Rechtswesen in Person von Markus Siebers ist ein „full-time job“ – hier wird nicht nur mit der DFS verhandelt, sondern mit allen anderen Betrieben, in denen in der GdF organisierte Mitarbeiter beschäftigt sind, inklusive Teilnahme an Sitzungen der Tariff Kommission und an Betriebsversammlungen, um nur die Highlights zu nennen. Die Kommunikation ist direkt – sowohl inhaltlich als auch technisch gesehen. Ich habe bereits von den Erfahrungen der Kollegen im Bundesvorstand profitiert. Gewerkschaftsarbeit ist neben den Tagen mit Freistellungen auch viel Arbeit in der Freizeit – an Abenden, an Wochenenden und auch mal im Urlaub – da bin ich bereits „voll im Modus“.

Redaktion: Sie fangen als kleinster Fachbereich der GdF an, haben aber viel Mitgliederpotenzial in den verschiedenen nicht-operativen Bereichen der Flugsicherung. Wie wollen Sie hier mögliche neue Mitglieder von der Gewerkschaftsarbeit im Allgemeinen und von der GdF im Speziellen überzeugen?

Jörg Waldhorst: Die vorrangigen Argumente habe ich dieser Frage bereits am Anfang vorweggenommen. Für viele Kolleginnen und Kollegen ist die GdF erst so richtig aufgefallen, als Altersteilzeit und Vorruhestand „für alle“ ausgehandelt wurden. Die GdF war immer schon eine Gewerkschaft für alle, zumindest was den Vergütungstarifvertrag angeht. Jedoch konnten sich die nicht-operativen Kolleginnen und Kollegen nicht Gehör mit weiteren Themen verschaffen. Sicherlich hat jeder gedacht, dass auch bei einer Mitgliedschaft viele Ideen in den operativ gelagerten Fachbereichen versanden. Dies soll mit dem neuen Fachbereich FSAD anders werden. Dafür brauchen wir aber nicht nur Ideen, sondern auch eine starke Mitgliederzahl. Es ist zu befürchten, dass die Lotsen und die

Techniker nicht nochmal dazu bereit sein werden, auf anteilige Gehaltssteigerungen zu verzichten, um wenigen organisierten Nicht-Operativen Goodies zu schenken (Altersteilzeit und Vorruhestand u.a.). Die regelmäßig tagende GdF-Tariffkommission (TK) besteht aus 18 Sitzen. Der FSAD hat gemäß seiner Mitgliederzahl momentan nur einen Sitz! Nur ein starker Fachbereich kann sich auch stark mit seinen speziellen Bedürfnissen einbringen und zum Erfolg kommen!

Redaktion: Sie sind nun ein neuer Fachbereich und gleichzeitig auch ein neuer Vorstand. Wie werden Sie Ihre Facharbeit ein- bzw. ausrichten und wie werden sie die gewählten Referenten in die Vorstandsarbeit mit einbinden?

Jörg Waldhorst: Ich bin dankbar für diese Frage. In meiner kurzen Rede auf der Fachbereichskonferenz, in der ich mich als Kandidat für den Leiter des Fachbereichs vorgestellt habe, habe ich mich diesem Thema gewidmet. Eine Gewerkschaft ist ein demokratisches Organ. Ideen, Anträge – der ganze Input kommt von den Mitgliedern. Ich freue mich darüber, dass wir die gesamte Fachbereichsarbeit auf viele Schultern verteilen. Neben den drei Vorstandsämtern waren insgesamt sechs Referentenämter zu besetzen. Dies ist auch gelungen. Ich als Leiter des Fachbereichs bin auf die Expertise, die beruflichen Erfahrungen (positive und negative) und auf den Input der Referenten und Vorstände angewiesen. Ich will dann die Meinungen zusammenführen. „Par ordre du mufti“ – also undurchsichtige Entscheidungen, das gibt es bei mir nicht. Aber, nicht missverstehen: Wenn entschieden werden muss, wird auch entschieden. Wir suchen übrigens auch weiterhin helle Köpfe, die ihre Erfahrungen einbringen. Wir gestalten jetzt Themen mit Auswirkungen auf viele Mitarbeiter. Wer mitgestalten will, ist immer willkommen!

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

Interview

Fragen an den FSAD – Vorstand „Tarifliches und Soziales“ – Daniela Marx und „Kommunikation und Unternehmenskultur“ – Jochen Knoblauch



Daniela Marx

Redaktion: Frau Marx und Herr Knoblauch, auch Ihnen zunächst herzlichen Glückwunsch zur Wahl in den FSAD-Vorstand. Ich möchte Sie bitten sich kurz unseren Lesern und Mitgliedern der GdF vorzustellen?

Daniela Marx: Vielen Dank! Gerne stelle ich mich vor. Vielleicht kennen mich noch einige Leserinnen und Leser, da ich einige Jahre Mitglied des Reaktionsteams war und so manchen Artikel verfasst habe. Ich bin Diplom-Betriebswirtin (FH) und habe 2001 in der DFS angefangen. Meine Stationen waren das Personalcontrolling, der Bereich Tower



Jochen Knoblauch

und heute das Center Langen. Ich war knapp acht Jahre Betriebsrätin in der Unternehmenszentrale und habe mich schon früher in der GdF schwerpunktmäßig mit Tarifthemen auseinandergesetzt. Nun freue ich mich, dass der FSAD eine größere Chance zur Mitgestaltung in der GdF für den Teil der Belegschaft darstellt der nicht direkt im operativen Bereich arbeitet.

Jochen Knoblauch: Ich bin 49 Jahre alt, verheiratet und lebe in Langen. Angefangen habe ich 1990 im letzten Beamtenlehrgang der BFS. Ursprünglich komme ich aus der Fluglotsenkarriere und habe 17 Jahre bei der Anflugkontrolle Stuttgart gearbeitet. 2009 bin ich in die Verfahrensbearbeitung im Center Langen gewechselt.

Gewerkschaftsmitglied bin ich schon seit meiner Ausbildung. Bis letztes Jahr war ich Mitglied im FSBD und war während dieser Zeit als Delegierter, Obmann und Mitglied der Revisionskommission tätig.

Redaktion: Sie starten nun erwartungsfroh in Ihr neues Aufgabengebiet. Was werden die ersten Aufgaben sein und mit welcher Zielsetzung gehen Sie an die Themenfelder?

Daniela Marx: Wir haben uns im FSAD Gedanken gemacht, mit welchen tariflichen Themen wir beginnen. Die Mitglieder befinden sich in vielen unterschiedlichen beruflichen Lebensphasen mit verschiedenen Ansprüchen an ihre Arbeitsumgebung. Wir haben entschieden, mit dem Thema Beruf, Familie und Soziales zu beginnen. Dieses Thema beinhaltet viele soziale Aspekte und ich nehme an, dass die DFS ihm wohlwollend begegnet. Vor allem deswegen, weil sie sich im Rahmen der Rezertifizierung der Stiftung „berufundfamilie“ zur ständigen Weiterentwicklung des Themas verpflichtet hat. Es sind sicherlich schon gute Grundlagen im Unternehmen vorhanden, die an machen Stellen noch ausbaufähig sind. Beispielsweise sind verbesserte Regelungen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes und der Arbeitszeit zu schaffen, die einem modernen Unternehmen Rechnung tragen und allen Mitarbeitern eine Gleichbehandlung garantieren. Mitarbeitern, die durch die Pflege von Kindern oder Angehörigen mehrfach belastet sind, soll mehr Unterstützung geleistet werden. Soziales Engagement wollen wir ebenfalls fördern. Die Details wird eine Arbeitsgruppe der Tarifkommission in den nächsten Monaten erarbeiten.

Jochen Knoblauch: Vorrangig müssen wir versuchen, die administrativen Kollegen für das Engagement im neuen Fachbereich zu motivieren. Traditionell hat die Gewerkschaft im Betriebsdienst und dem technischen Bereich



ein sehr hohes Ansehen. Im administrativen Bereich gilt die GdF leider noch bei vielen fälschlicherweise als „Gewerkschaft der Fluglotsen“. Die Gründe hierfür gilt es zu analysieren und Aufklärungsarbeit zu betreiben. Ohne gewerkschaftliches Engagement und solidarischen Zusammenhalt werden wir administrative Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer es in den kommenden Jahren schwer haben, die Arbeitsbedingungen für unseren Bereich zu erhalten und zu verbessern.

Die Einflussmöglichkeiten des Einzelnen sind relativ gering – nur im Zusammenhalt sind Veränderungen möglich. Dies nicht zu realisieren und leichtfertig auf Teilhabe zu verzichten, könnte sich als gravierender Fehler erweisen.

Redaktion: In Ihrem jeweiligen Fachgebiet erhalten Sie die Unterstützung von Referenten. Wie werden Sie diese Referenten in Ihre zukünftige Vorstandsarbeit mit einbinden?

Daniela Marx: In Afrika gibt es ein Sprichwort, dass einer alleine kein Dach tragen kann. Der FSAD hat sich von Beginn an vorgenommen, seine Entscheidungen auf dem Wissen vieler Mitglieder aufzubauen. Gerade im Thema Tarif gibt es verschiedene Aufgaben, die unterschiedliche Kenntnisse und Perspektiven erfordern. Die Tarifreferenten verbreitern das Wissensspektrum um viele Blickwinkel. Sie werden gleichzeitig meine Vertretung in der Tarifkommission sein. Dort überzeugt man durch gute und zielführende Konzepte, diese wollen wir entsprechend vorbereiten.

Jochen Knoblauch: Die Referenten sind in meinem Bereich unverzichtbar, um wesentliche Teilaufgaben zu erledigen. Ein enger Austausch ist dabei unerlässlich und wir werden uns regelmäßig besprechen, um unser Vorgehen zu koordinieren. Dabei ist es mir wichtig zu betonen, dass die Referenten mein Vertrauen genießen und auch eigene Ideen und Initiativen entwickeln sollen. Wir müssen unsere Aktivitäten miteinander koordinieren – Entscheidungen für unseren Bereich werden wir aber kooperativ treffen.

Redaktion: Durch Ihre Facharbeit bedingt werden Sie sich unter anderem in der Tarifkommission der GdF wie auch im Presse- und Redaktionsteam der GdF wiederfinden und einbringen. Was werden dort Ihre Anliegen sein?

Daniela Marx: Auch wenn mit der Gründung des FSAD ein elementarer Anfang gemacht wurde, wird es viel Geduld und Ausdauer erfordern, Kolleginnen und Kollegen in der Unternehmenszentrale und den Niederlassungsbüros von einem Eintritt in die GdF zu überzeugen. Wir werden viel und aktiv mit bestehenden und potenziellen Mitgliedern kommunizieren, um eine positive Resonanz zur GdF in der gesamten Belegschaft zu erzeugen.

Ein Wunsch sehr vieler Mitarbeiter ist es, wieder berufliche Perspektiven und Veränderungsmöglichkeiten zu erhalten. Dafür gilt es nun für den FSAD intelligente und nachhaltige berufspolitische oder tarifliche Lösungen zu finden. In der Unternehmenszentrale herrscht mancherorts noch eine recht große Skepsis gegenüber der Arbeit der GdF. Deshalb möchten wir durch unser Wirken gerade auch diesen Kolleginnen und Kollegen vermitteln, dass sie in der Gemeinschaft der GdF gut und sicher aufgehoben sind. Für mich ist „der flugleiter“ ein sehr wichtiges Medium, um transparent über unsere Arbeit zu berichten und gegenseitiges Vertrauen aufzubauen.

Jochen Knoblauch: Wir müssen als FSAD weiterhin daran arbeiten, dass alle Bereiche als gleichberechtigte Partner in der Gewerkschaft akzeptiert werden. Die Nickligkeiten zwischen den Berufsgruppen werden sich nie ganz vermeiden lassen – sollten aber auf ein gesundes Maß reduziert werden. Als ehemaliger Fluglotse und früheres Mitglied im FSBD sehe ich mich da in einer gewissen Brückenfunktion. Ich kenne die besonderen Bedürfnisse des Betriebsdienstes; verstehe aber auch die Unzufriedenheit des administrativen Bereichs mit vielen Entwicklungen in der DFS und der Gewerkschaft. All diese Anliegen und Ängste ernst zu nehmen ist eine Herausforderung, der wir uns stellen sollten und müssen.

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



Nürnberg, FSTD-Fachbereichskonferenz

Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD

Am 27.04. und 28.04.2018 fand die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD in Nürnberg statt.

André Vöcking begrüßte als Leiter des Fachbereichs FSTD alle Anwesenden und schlug Thomas Schuster als Tagungsleiter für die nächsten zwei Tage vor.

Thomas Schuster begrüßte anschließend als Tagungsleiter alle anwesenden Delegierten und Gäste. Die Grußworte des Bundesvorstandes richtete der Bundesvorsitzende Matthias Maas und die des Fachbereiches FSBD sein Fachbereichsvorsitzender Gerd Gerdes an die Delegierten.

Im Anschluss trugen alle Vorstandsmitglieder und Arbeitsgruppenleiter, im Rahmen des jährlichen Rechenschaftsberichtes, ihre Berichte zu den jeweiligen Ressorts und Arbeitsgruppen vor.

Auszugsweise hier ein kurzer Bericht zur geleisteten Arbeit des Fachbereichs FSTD im Berichtszeitraum. Den vollständigen Bericht könnt ihr bei euren Delegierten, Obleuten, den Vorständen und Referenten und der Geschäftsstelle einsehen.

Arbeit auf der Vorstandsebene

Während des Berichtszeitraumes fanden 8 Vorstandssitzungen statt. Die Vorstandsmitglieder haben die Themen in nachfolgender Verantwortung bearbeitet:

- André Vöcking: Leiter Fachbereich, Bundesvorstand und Gesamtkoordination des FB
- Linda Tännny: Mitgliederbetreuung, Organisation der Mitgliederverwaltung
- Uwe Schindler: Berufspolitik National
- Thomas Schuster: Berufspolitik International
- Matthias Eversberg: Lobbying
- Hagen Schlütter: Gesamtkoordination Fachbereich

Im Berichtszeitraum waren Andreas Meyer für das Thema Berufspolitik International, Dirk Wendland für das Thema Tarif, Günter Schnause für das Thema Berufsunfähigkeitszusatzversicherung und Andreas Schmelzer für die Kommunikation als Referenten für den Bundesfachbereichsvorstand tätig.

Arbeit auf der Ebene der Mitglieder

Mitglieder des Vorstands haben im Berichtszeitraum an einigen örtlichen Mitgliederversammlungen teilgenom-

men. Die Beteiligung der Mitglieder an örtlichen Mitgliederversammlungen ist regional stark unterschiedlich. Der Vorstand regte in der letzten Bundesfachbereichskonferenz an, dass Themen, die keinen individuellen Charakter haben, in den ÖMVen diskutiert werden, bevor sie an den Vorstand adressiert werden. Dies wurde nur teilweise angenommen und umgesetzt.

Der Vorstand will hier weiter durch seine Teilnahme an ÖMVen dazu beitragen, dass ein direkter Informationsaustausch stattfinden kann. Dies ist auch wichtig, damit der Vorstand an den jeweiligen örtlichen Problemen teilhaben kann. Hier muss deswegen, gerade vor Ort, weiter für eine zahlreiche Teilnahme geworben werden.

Der Vorstand wird in Zukunft auch wieder die TWR und Center Standorte besuchen und über die GdF und die Aktivitäten im Fachbereich FSTD vor Ort informieren. Auch wenn sich an vielen Standorten die Anzahl von FS-Technikern und -Ingenieuren durch die Umstrukturierung der DFS stark verkleinert hat, haben diese Mitglieder einen berechtigten Anspruch auf Betreuung durch den Vorstand. Diesem Anspruch wird der Vorstand auch in Zukunft trotz hoher Aufwände für Reisen und Freistellungen Rechnung tragen.

Die interne Kommunikation im Fachbereich hat sich stark verbessert. Es gab zu verschiedenen Aktivitäten im Vorstand u. a. die Fachbereichsinformationen. Außerdem gab es wieder vermehrt Artikel zu technischen Themen im „der flugleiter“. Dies soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. Dazu werden immer wieder Kollegen gesucht, die zu Themen aus ihrem täglichen Arbeitsumfeld kurze oder auch längere Artikel schreiben möchten.

Ressort Vorsitzender

Die Leitung des Fachbereiches wurde auf der letzten Bundesfachbereichskonferenz in Hamburg 2017 in die Hände von André Vöcking gelegt. Der Vorstand hat im laufenden Jahr seine Aufgaben und seine Organisation überarbeitet. Die Schwerpunkte des Fachbereiches wurden auf das Lizenzwesen im nationalen und internationalen Bereich gelegt.

Außerdem soll das Thema Tarifarbeit auf eine breitere Basis gestellt werden. Hier wird zurzeit Andrzej Klose durch



Die Delegierten des FSTD

Dirk Wendland eingearbeitet. Herr Klose soll zukünftig das Thema Tarifarbeit verantwortlich vertreten.

Arbeit auf der Ebene des Bundesvorstandes

Die Vertretung des Fachbereiches im Bundesvorstand erfolgt durch den Leiter des Fachbereiches oder durch das Vorstandsmitglied Uwe Schindler.

Der Leiter hat im Berichtszeitraum an den Sitzungen des Bundesvorstandes und an den gemeinsamen Sitzungen von Bundesvorstand und den Vorständen der Fachbereiche teilgenommen. Zu jeder Zeit war der Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedern des Bundesvorstandes gewährleistet.

Zusammenarbeit der Vorsitzenden des Fachbereiche FSBD und FSTD

Die Zusammenarbeit mit dem Fachbereichsvorsitzenden FSBD Gerd Gerdes wird als sehr gut bewertet. Die enge Abstimmung und Zusammenarbeit bei fachlichen Themen ist gewährleistet. Termine mit der DFS werden weiterhin gemeinsam wahrgenommen und fachliche sowie berufspolitische Themen adressiert. Es fand ein gemeinsamer Termin mit dem Geschäftsführer Herrn Schickling im Berichtszeitraum statt.

Ressort Nationale Berufspolitik

Im Berichtszeitraum lag der Schwerpunkt der nationalen Berufspolitik weiterhin in der Sicherstellung und der Umsetzung des Erreichten. Wesentliche Rollen spielen hierbei die Aufsichtsbehörde und die DFS.

Themenkomplexe im Verantwortungsbereich:

- ATSEP Basic/Qualification Training
- Zukunft der FSPersAV
- Novellierung der EU Basisverordnung 216/2008
- DFS und Lizenzierung
- GBR/DFS

Die DFS Erlaubnisausbildung heißt nun ATSEP Basic/Qualification Training:

Die Neuordnung der Erlaubnisausbildung führte nach einer kontroversen Diskussion in 2016 und der nachfolgenden Einigung mit der DFS aus Sicht des FSTD zu einer guten neuen Regelung. Obwohl die mittlerweile in der DFS-Akademie durchgeführte ATSEP-Grundausbildung noch auf Basis der EUROCONTROL Specification-132 (for ATSEP Common Core Content Initial Training) konzipiert wurde, wird sie nun zur Übereinstimmung mit der Anfang 2017 herausgegebenen EU Durchführungsverordnung 2017/373 leicht angepasst. Ab Anfang 2020 ist diese dann als Ausbildungsvorschrift für ATSEP in der ganzen EU umzusetzen.

Das Hauptaugenmerk lag darauf, dass mit dem Inkrafttreten der EU VO zur ATSEP Ausbildung das DFS Ausbildungsniveau nicht abgesenkt wird.

Die Zukunft der FSPersAV: Das Inkrafttreten der EU-DVO 2017/373, welche ja die „Grundausbildung“ für ATSEP nun europaweit einheitlich regelt, sehen noch immer Gegner des deutschen Erlaubnis- und Berechtigungssystems als Chance, dieses bei der kommenden Umsetzung abzuschaffen. Dieser Herausforderung stellt sich der FB FSTD.

Mit den Regelungen des § 32 Abs. 4 Ziffer 4a LuftVG besteht der grundsätzliche Auftrag an das BMVI „... die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen sowie Lizenzen in der Flugsicherung und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;“ zu beschreiben. Dies ist in der Vergangenheit über die FSPersAV erfolgt.

Darauf aufsetzend muss in den kommenden Monaten die Diskussion mit den Fachverantwortlichen im BMVI und im BAF geführt werden. Ein erster Termin fand im Herbst 2017 statt.

Der FSTD wird im Laufe dieses Jahres noch aktiver werden und versuchen, mit dem BAF und BMVI eine für unseren Berufsstand angemessene Lösung zu erarbeiten. Ob dabei eine angepasste FSPersAV oder sogar ein angepasstes LuftVG herauskommt, muss sich zeigen.

Die DFS und die Lizenzierung: In 2016 war es dem Fachbereich ja gelungen, von der DFS-Geschäftsführung ein schriftliches Bekenntnis zur ATSEP-Lizenz zu erhalten. Auf Nachfrage bestätigte die DFS-Geschäftsführung, weiterhin hinter diesem Bekenntnis zu stehen.

Ressort Internationales

D.A.CH – Die Zusammenarbeit der ATSEP-Verbände

D+A+CH: Der Fachbereich FSTD lud die Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure aus Österreich und der Schweiz zum jährlichen D.A.CH-Meeting vom 04.05. bis zum 06.05.2017 nach Lindau. Der Vorstand berichtete mit einer Fachbereichsinfo von diesem Treffen ausführlich, zudem wurde ein Communiqué veröffentlicht.

In sehr interessanten Diskussionen und Präsentationen zeigten die Teilnehmer den aktuellen Sachstand von „Just Culture“ in ihren jeweiligen Ländern auf. Es bleibt festzuhalten, dass eine gelebte Sicherheitskultur eine wichtige Basis für die Ausübung des Berufs des ATSEPs ist. Eine „Blaming Culture“, also eine Beschuldigungs- und Bestrafungskultur, verhindert die Aufarbeitung von Vorfällen und damit das Lernen aus Fehlern.



Der Vorstand des FSTD

Im Jahre 2018 sind die österreichischen Kollegen mit der Ausrichtung des Meetings betraut.

IFATSEA – International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations: Die 47. IFATSEA General Assembly fand unter dem Motto „Aviation Safety: Individual Responsibility – Shared Commitment“ vom 06. bis 10. November 2017 in Montreal statt.

Die GdF war durch Thomas Schuster als „Head of Delegation“ und Leiter des Sub Committee Safety, Matthias Eversberg als Vocal Point GdF Lobby Initiative Europe, Andreas Meyer als Leiter des Sub Committee Licencing, Uwe Schindler als Secretary und kommissarischer Leiter des Sub Committee Training und André Vöcking als Leiter des Fachbereichs FSTD und GdF Vize vertreten. Komplettiert wurde die deutsche Abordnung durch den Executive Secretary der IFATSEA, Thorsten Wehe.

Neben den verwaltungstechnischen Akten während der sogenannten Plenarsitzungen, wie z.B. Bericht des Schatzmeisters und der Gremien sowie Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedsverbänden, wurde auch in den fünf Untergruppen (Sub Committee) weiter an Fach- und Sachfragen in Bezug auf ATSEP Lizenz, ATSEP Training, ICAO, Safety und Future Systems gearbeitet. Berufspolitische und berufsfachverbandliche Arbeit wurde in den Meetings der IFATSEA Regionen Afrika, Asien/Pazifik, Amerika Nord/Süd und Europa geleistet. Intensives Networking und Socializing innerhalb und außerhalb der offiziellen Meetings sorgten neben der Gremienarbeit für eine äußerst zufriedenstellende Woche, in der gute Arbeit geleistet wurde. Alle Protokolle dazu lassen sich in der E-Library unter <http://www.ifatsea.org> nachlesen.

Die nächsten Assemblies finden 2018 in Tunesien und 2019 in Ghana statt.

Das IFATSEA Eurogroup Meeting: Vom 24.05. bis 27.05.2017 fand in Budva (Montenegro) das alljährliche IFATSEA Eurogroup Meeting statt. Für den FSTD waren Thomas Schuster, Matthias Eversberg, Andreas Meyer, Uwe Schindler und André Vöcking vor Ort.

Das Motto des letztjährigen EG Meetings lautete „New challenges for ATSEP profession“. Zu diesem Thema wurde nach den Eröffnungsreden eine lebhaft Podiumsdiskussion geführt. Ausführliche Länderreports, Neuigkeiten

aus allen Functional Airspace Blocks sowie Updates zu den Themen Human Factors, Fatigue Management, ATSEP training and licensing schemes and ratings, SESAR/Horizon 2020 sowie die Kontakte mit IFATCA, ETF, ATCEUC, CANSO, ECA, IFAIMA, EASA und ENISA wurden behandelt. Dazu kamen noch interessante Präsentationen zu neuen Technologien und Herausforderungen, wie Remote Tower und Cybersecurity.

Des Weiteren wurde, gemäß den Absprachen im D.A.CH.-Meeting, die GdF Lobbying Initiative vorgestellt und um Unterstützung geworben. Die Mitgliedsstaaten wurden gebeten, in ihren Ländern ähnliche Initiativen zu starten, um größtmöglichen Einfluss auf das europäische Parlament nehmen zu können. Der Vocal point für diese Aktivitäten ist Matthias Eversberg.

Das nächste EG Meeting findet vom 30.05. bis 02.06.2018 in Ljubljana (Slowenien) statt.

ICAO – International Civil Aviation Organization: Das Update des ICAO Doc 7192 ATSEP Training Manual AN/857 Part E-2 befindet sich in der Phase des s.g. „Peer Review“. Das Doc wird zukünftig unter der Registernummer ICAO Doc 10057 Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment geführt.

ATCEUC: Vom 11. bis zum 13. November 2017 fand in Odessa (Ukraine) das 52. ATCEUC Autumn-Meeting statt. ATSEP Gewerkschaften können nun Mitglied in ATCEUC werden, jedoch nur als „affiliated member“. Leider bedeutet dies, erst einmal kein Stimmrecht zu haben. Ein gewählter ATSEP-Vertreter erhält einen konsultativen Sitz im Vorstand. Nun beginnt die eigentliche Arbeit, um die Basis und die Akzeptanz der ATSEPs in ATCEUC auszubauen.

Die ATCEUC Mitgliedsgewerkschaften sind nun aufgefordert, mit den ATSEP-Gewerkschaften ihrer Länder Kontakt aufzunehmen und – sollten diese Mitglieder in ATCEUC werden wollen – ein Memorandum of Understanding (Absichtserklärung bzw. Erklärung zu gemeinsamen Zielen und Ansichten) zu unterzeichnen.

Für das ATCEUC Spring-Meeting vom 17.04. bis 20.04.2018 in Maastricht hat die GdF nun für die ATCO- und die ATSEP-Sektion der ATCEUC einen Aufnahmeantrag gestellt. Thomas Schuster soll aktiv am Aufbau der ATSEP-Sektion beteiligt werden.



Gespannte Aufmerksamkeit



Die GdF ist Mitglied der ATCEUC

Ressort Nationale Berufspolitik

Der Fachbereichsvorstand arbeitet als Team. Dadurch ergeben sich Überschneidungen bei der Bearbeitung von Themen mit dem Ressort Berufliches und Soziales. Dem folgend ist über viele Berichtspunkte zur nationalen Berufspolitik bereits dort berichtet worden.

Weitere Themenkomplexe im Verantwortungsbereich:

- DFS Erlaubnisausbildung
- Zukunft der FSPersAV

Die DFS Erlaubnisausbildung: Nach kontroverser Diskussion ist es in 2016 gelungen die Erlaubnisausbildung in der DFS auf „neue“ Füße zu stellen. Hauptaugenmerk lag dabei darauf, dass mit dem Inkrafttreten der EU VO zur ATSEP Ausbildung das DFS Ausbildungsniveau nicht abgesenkt wird. Auf Grundlage einer zwischen der DFS Geschäftsführung und der GdF getroffenen Vereinbarung konnte im Rahmen des GBR eine Betriebsvereinbarung zur ATSEP Ausbildung abgeschlossen werden.

Die GBV ATSEP stellt sicher, dass neben den gemäß EU VO geforderten Ausbildungsinhalten auch wichtige Ausbildungsinhalte der angrenzenden Fachdomänen Ausbildungsbestandteile bleiben. Außerdem stellt die GBV sicher, dass – wie bisher – der Wechsel zwischen den Fachdomänen möglich ist.

Ressort Lobby

Das Lobbying-Jahr 2017, das Jahr der Entscheidung über die Aufnahme/Löschung der ATSEP Lizenz in/aus der EASA Basisverordnung 373 begann mit einem Besuch beim BMVI in Bonn.

Joachim Nolte, unser Berater Dr. Koch und Matthias Eversberg besuchten den zuständigen Referatsleiter für das Lizenzwesen, Herrn Dr. Schiller. In einem langen Gespräch konnten die Sorgen der GdF über einen möglichen Wegfall der ATSEP-Lizenz adressiert werden. Herr

Dr. Schiller zeigte sich verständnisvoll und sagte zu, dass das BMVI ganz und gar hinter dem Lizenzwesen stehen würde. Gleichzeitig betonte er aber, dass die Vertreter des BMVI nicht ohne Unterstützung aus anderen EU-Ländern für die Lizenz kämpfen würden. Es wäre nun die Aufgabe der GdF, Verbündete zu finden. Zusätzlich verlangte man von der GdF einen Nachweis für die Sicherheitsrelevanz des ATSEP und dessen Beschreibung in der Sicherheitskette des Luftverkehrs.

Nach diesem Gespräch wurde auf Anraten des Beraters Dr. Koch eine neue Image-Strategie erarbeitet und alle alten Thesenpapiere der GdF zum Thema „Lizenz“ durch das neue Thesenpapier zum Thema: „ATSEP-Lizenz in Europa“ ersetzt. Im November 2017 bündelte der Vorstand des FSTD seine Kräfte auf der General Assembly der IFSTSEA in Montreal und versuchten, hier Verbündete für die Lobbying-Initiative zu finden. Als positiver Nebeneffekt wurde auf dieser Konferenz ein Mandat für das EU-Lobbying beschlossen, sodass Matthias Eversberg nun im Namen der IFATSEA als Lobbyist auftreten kann.

Nach einer weiteren Strategiebesprechung mit Dr. Koch besuchten Uwe Schindler und Matthias Eversberg erneut den deutschen ständigen Vertreter in Brüssel. In diesem Gespräch konnten wir unsere Stärke voll ausspielen. Unsere Sicherheitskette und unser neues Thesenpapier zeigten Wirkung und nachdem die komplette Historie dargestellt werden konnte (Scheitern bei der ICAO), versprach Herr Dr. Hubbert, sich für unsere Belange einzusetzen und die Lizenz zu verteidigen. Zeitlich war dies noch möglich, da der für uns interessante Teil erst am Ende des Jahres besprochen wurde.

Herausgekommen ist der folgende Teil der Verordnung:

„It is vital that Air Traffic Safety Electronics Personnel (ATSEP) are suitable qualified and trained to perform their duties. ATM/ANS service providers should also im-

plement training and checking programmes, taking into account the different types of safety related tasks performed by their personnel. The implementing acts adopted under this regulation and concerning responsibilities of ATM/ANS providers should lay down further detailed harmonised rules for ATSEP in this respect to ensure the necessary level of safety.”

Als Endergebnis kann man festhalten, dass nun der ATSEP die EINZIGE Berufsgruppe ist, die in der EASA Basisverordnung erwähnt wird.

Danach waren die Berichte der Arbeitsgruppen des FSTD auf der Tagesordnung. Folgende Arbeitsgruppen haben wir im Fachbereich und berichteten auf der BFK:

- Arge „Tarif“ unter Leitung von Andrzej Klose
- Arge „Zukunft“ unter Leitung von Linda Tännny (nur schriftlich)
- Arge „Organisation der IBH im SL1“ unter Leitung von Andreas Schmelzer
- Arge „Outsourcing“ unter Leitung von André Vöcking
- Adhoc Arge „rBFN/zBFN“ unter Leitung von André Vöcking

Einen großen Stellenwert in der anschließenden Diskussion nahm die Frage nach dem Nachwuchs in der FS Technik ein. Hier sehen alle Delegierten ein großes Thema im Zusammenhang mit dem Anspruch auf Altersteilzeit und in der besonderen SIS Altersstruktur. Es ist mittlerweile sehr schwer geeigneten und motivierten Nachwuchs für unseren Beruf zu finden. Das war in der Vergangenheit eher ein regionales Problem. Nach den Erfahrungen der Anwesenden ist das mittlerweile aber ein Thema an fast allen Niederlassungen und Tower.

Am Nachmittag fanden dann die Berichte der einzelnen ÖMVen bzw. der Obleute statt. Hier nur ein kurzer Auszug aus dem Stimmungsbild, welches die Kolleginnen und Kollegen der einzelnen Standorte wiedergeben:

- eine thematische Trennung von Gewerkschaft und Betriebsrat ist für viele noch immer sehr schwierig,
- es gibt vielerorts mittlerweile gemeinsame ÖMVen mit dem Fachbereich FSBD,
- viele ÖMVen leiden immer noch unter der geringen Beteiligung bzw. dem mangelnden Interesse ihrer Mitglieder an der GdF,

- das Thema Beitragsehrlichkeit und Mitgliederdaten ist mittlerweile auf einem guten Weg,
- die berufspolitische Vertretung durch den Fachbereich wird oft sehr positiv bewertet,
- an kleineren Niederlassungen findet Gewerkschaftsarbeit oft nur auf persönlicher Ebene bzw. „auf dem Flur“ statt,
- ZAAS (Zukunftsarchitektur ATS Systeme) ist für viele immer noch mit der Angst um den Arbeitsplatz und/oder mit dem Verlust einer gewissen Attraktivität ihrer Arbeit verbunden,
- der Abschluss des Altersteilzeit TV genießt immer noch ein hohes Ansehen,
- viele Mitarbeiter sind, neben ihrer täglichen Arbeit, in vielfältige Projekte und Maßnahmen in der DFS eingebunden.

Zum Thema Mitgliederwerbung und -betreuung wurde, stellvertretend für Linda Tännny, anhand einer Präsentation berichtet. Es gibt immer noch Potenzial, Mitglieder zu werben. Dieses wurde durch den Vorstand von den Obleuten in den letzten Monaten abgefragt. Daraus resultierend wurden die Obleute gebeten, verstärkt auf Nichtmitglieder zuzugehen und Interesse für die Arbeit der GdF zu wecken. U.a. geht es darum, verstärkt Präsenz zu zeigen und die gemeinsamen Gespräche zu fördern. Des Weiteren bietet der Vorstand erneut seine Bereitschaft an, an ÖMVen persönlich teilzunehmen und den Mitgliedern und (noch) Nichtmitgliedern Rede und Antwort zu stehen.

Der zweite Tag begann mit einem Vortrag von Thomas Schuster zum Thema „our rights, your safety“. Am 22. Februar fand in Brüssel unter diesem Motto ein Meeting zur Verteidigung des Streikrechts von MitarbeiterInnen im ATM Umfeld statt. Die gemeinsame Kampagne von ATCEUC (Air Traffic Controllers Unions European Coordination) und ETF (European Transport Workers Federation) sollte mit diesem Treffen richtig angeschoben werden.

Danach hielt Markus Siebers den Bericht aus der Tarifkommission. Zuerst bedankte er sich bei den Delegierten für die Bereitschaft einer außerplanmäßigen Wahl der TK Mitglieder beim FSTD. Dies war eine Bitte, um den Wahlturnus der Mitglieder aus allen Fachbereichen anzugleichen. Damit sind in 2018 alle Mitglieder der TK neu ge-

wählt worden. Des Weiteren betonte er noch einmal, dass der Abschluss eines Konzern-TV für alle ein großer Erfolg war. Gerade in Bezug auf die Tarifverhandlungen mit der FCS merkt man den „Druck“ auf die Tarifverhandlungen in Bezug auf die Konzerntöchter. Auch die Kuren für alle Mitarbeiter in der FS Technik inklusiver aller Teamleiter stellt einen wichtigen Meilenstein dar. Nach dem erfolgreichen Abschluss in der Übergangsvorsorgung (ÜVers-TV) finden nun die ersten Vorgespräche im ungekündigten Versorgungstarifvertrag (Vers-TV) statt.

Abschließend ging es noch an die „Wahlurnen“. Nach der Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Entlastung des Vorstandes wurden die auf der Tagesordnung angekündigten Wahlen durchgeführt.

Nach der Neuwahl von zwei Vorständen setzt sich somit der Vorstand aus den folgenden Personen zusammen:

- André Vöcking, Vorsitzender des Fachbereichs (steht in 2019 zur Wiederwahl)
- Matthias Eversberg, Vorstand (neu gewählt)
- Andreas Meyer, Vorstand (neu gewählt)

- Linda Tänn, Vorstand (steht in 2019 zur Wiederwahl)
- Uwe Schindler, Vorstand (steht in 2019 zur Wiederwahl)
- Thomas Schuster, Vorstand (steht in 2019 zur Wiederwahl)

Für die Tarifkommission wurden folgende Mitglieder in dieser Reihenfolge gewählt:

- Andrzej Klose (Mitglied und Leiter der Arge Tarif)
- Dirk Wendland (Mitglied)
- Andreas Luhn (Mitglied)
- Thorsten Wesp (Mitglied)
- Sven Spengler (Vertreterpool)
- Matthias Eversberg (Vertreterpool)
- Malte Altmann (Vertreterpool)
- Hilmar Ohlhaut (Vertreterpool)

Zum Abschluss bedankte sich der Vorsitzende des Fachbereichs noch einmal bei allen Anwesenden für die gelungene Veranstaltung, für die Aufmerksamkeit und die zahlreichen Diskussionen.

Die Bundesfachbereichskonferenz 2019 wird, nach dem Wunsch der Anwesenden, in Leipzig stattfinden.



Eindrücke während der Versammlung



FSBD-Info



Mitte März hatten Michael Kassebohm und ich (für die IFATCA) die Möglichkeit, in Braunschweig bei der DLR an einer Simulation zu einem RTC Multirole Arbeitsplatz teilzunehmen. Hier wurden von einem Lotsen gleichzeitig drei Flugplätze „kontrolliert“. Leider war die technische Ausstattung

für eine sichere Platzkontrolle lediglich eines Flughafens völlig ungenügend und konnte unseren Erwartungen an ein solches System nicht annähernd erfüllen. Für eine sichere zeitgleiche Kontrolle war das aufgebaute System nicht geeignet.

Der Außensichtersatz war so aufgebaut, das die verschiedenen Flugplätze in drei Bildschirmreihen übereinander angeordnet waren, jeweils mit festen Kamerapositionen, die teilweise noch eine Zoom Funktion hatten. Nur ein Flugplatz hatte die Möglichkeit, das Vorfeld mit einer festen Kameraposition einzusehen. Die weiteren Kamerapositionen waren auf den Anflug ca. outer marker, short final und den Bereich des touch downs ausgerichtet. Die drei Tower Frequenzen waren verkoppelt und aktiver Funkverkehr wurde mit einem farbigen Streifen am unteren Bildrand des zugehörigen Außensichtersatzes dargestellt. Der in der Simulation eingesetzte Kollege aus Litauen hatte die fraglichen Szenarien schon mehrfach „geprobt“. Die Wetterkonditionen waren CAVOK, Windstille und die Verkehrssituation war ohne Notfälle oder sonst unvorhersehbare Geschehnisse festgelegt. In dem Simulationsrun gab es einmal gleichzeitig anfliegenden Verkehr auf den drei Flugplätzen in den unterschiedlichen Positionen 5 Miles out (quasi nicht sichtbar), short final (nur schemenhaft zu sehen) und overhead touch down (es war nicht möglich sicher festzustellen, ob und innerhalb welcher

Distanz das Flugzeug würde aufsetzen können). Uns wurde sehr schnell deutlich, dass Mischverkehre unter diesen Umständen eher sehr schwierig zu bearbeiten sind und Platzrunden oder ggf. andere Vorbeiflüge nicht klar oder gar nicht zu sehen, geschweige denn visuell zu identifizieren waren. Eine optische Staffellung war überhaupt nicht möglich. Der Kollege war mit einer „eye tracking Brille“ ausgestattet und wir mussten feststellen, dass eine head down Zeit von 80-90% auf die Darstellung der Kontrollstreifen und der vorhandenen „Radarbilddarstellungen“ notwendig war, um den Überblick nicht zu verlieren (wie schon beschrieben, der Kollege hatte das gleiche Szenario bereits mehrfach gearbeitet). Leider wurde von den vortragenden Damen und Herren der Firma Frequentis gegenüber den anwesenden ANSPs der Eindruck vermittelt, es sei überhaupt kein Problem, auf diese Weise mehrere Flugplätze gleichzeitig sicher zu kontrollieren. Es würden zusätzlich noch Hilfsmittel entwickelt, die dem Lotsen die gebotenen nächsten Arbeitsschritte priorisieren würden. Es wurde häufig gesagt, CONOPS (einer gemeinsam von Frequentis und der DFS gegründeten Firma) würde zu jeder fraglichen Situation Lösungen parat haben und sicher helfen können.

Insgesamt hatte ich den Eindruck, auf einer „Verkaufsveranstaltung“ zu sein und nicht einem simulierten Versuch zu beobachten.

Als Fazit dieser Simulation kann ich sagen, dass die DFS für das RTC in Leipzig eine extrem fortschrittliche, seriöse und gute technische Infrastruktur entwickelt und umgesetzt hat.

Ich werde noch im September im norwegischen Bodö ein bereits in Betrieb befindliches RTC besichtigen und hoffe sehr, dass wir an einer angekündigten „live validation im shadow mode“ in Bukarest im Jahr 2019 teilnehmen können, um weitere Erkenntnisse zu gewinnen.

Hörbereitschaft des FSBD

Autor: Thorsten Raue

Auf der FSBD-Konferenz in Freising gab es ein Arbeitspapier zum Thema „Transponder Mandatory Zone mit freiwilliger Hörbereitschaft“ (im folgenden TMZ-mfH). Hierbei handelt es sich um einen deutschen Sonderweg, der von SERA (Standardised European Rules of the Air) abweicht, um an- und abfliegenden IFR-Verkehr besser vor einer Kollision mit VFR-Verkehr zu schützen. Wie üblich ist dies ein Kompromiss, der geschlossen werden musste, weil die Vertreter der allgemeinen Luftfahrt einen derart großen Druck auf die Vertreter der Politik ausüben können, dass fachliche Argumente oder Sicherheitsbedenken in den Hintergrund treten.

Aktuell wird die TMZ-mfH in der Nähe der Flughäfen Dortmund, Friedrichshafen, Hahn, Hamburg, Hannover, Luxembourg, Paderborn, Memmingen, Münster-Osnabrück, Niederrhein, Nürnberg und Saarbrücken erprobt.

In der Diskussion auf der Konferenz wurde schnell klar, dass es in den einzelnen Niederlassungen/EBGen/unter den Kollegen stark unterschiedliche Interessen, Arbeitsweisen und damit auch Einschätzungen dieses Luftraumelementes gibt. Die vorgeschlagenen Beschlüsse machen aus meiner Sicht weiterhin Sinn; es konnte aber kein Konsens in der Arbeitsgruppe B erreicht werden, weshalb der FSBD-Vorstand damit beauftragt wurde, eine breitere Meinungsabfrage zu organisieren und auszuwerten.

Um eine möglichst große Zahl an Kollegen in einem ersten Schritt zu beteiligen, entschloss ich mich für eine Internetumfrage.

Alle von der TMZ-mfH betroffenen Mitglieder wurden aufgerufen, sich an der Umfrage zu beteiligen – d. h. hauptsächlich ACC-Lotsen, Tower-Lotsen und FIS-Spezialisten. Aber auch ein Lotse in Übergangsversorgung mit Fluglehrerlizenz hat sich beteiligt, was mich persönlich sehr gefreut hat.

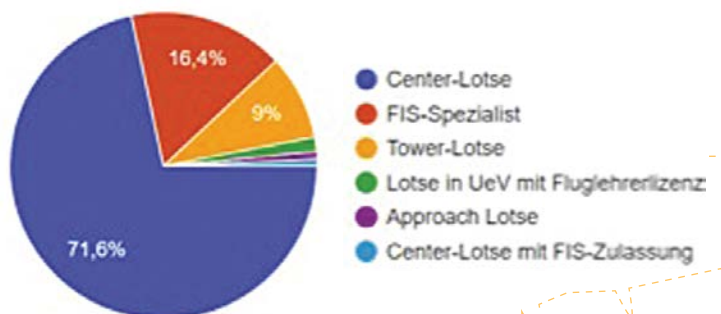
Die Rahmendaten: An der Umfrage haben 134 Kollegen teilgenommen. Davon 96 aus dem ACC, 22 FIS-Spezialisten und 12 Tower-Lotsen.

Ich freue mich über diesen hohen Beteiligungsgrad und möchte mich bei allen Kollegen herzlich bedanken. Besonders hat mich gefreut, dass die Möglichkeit zur freien Eingabe von Anregungen und Vorschlägen häufig genutzt wurde. Zwar macht es das Auswerten deutlich arbeitsintensiver, aber dafür ergibt dies ein detaillierteres Bild.

Eine genaue Auswertung – besonders der Kommentare – wird noch einiges an Zeit in Anspruch nehmen, aber ich sehe es als meine Pflicht an, eine erste Auswertung mit allen Kollegen zu teilen.

Ich arbeite als:

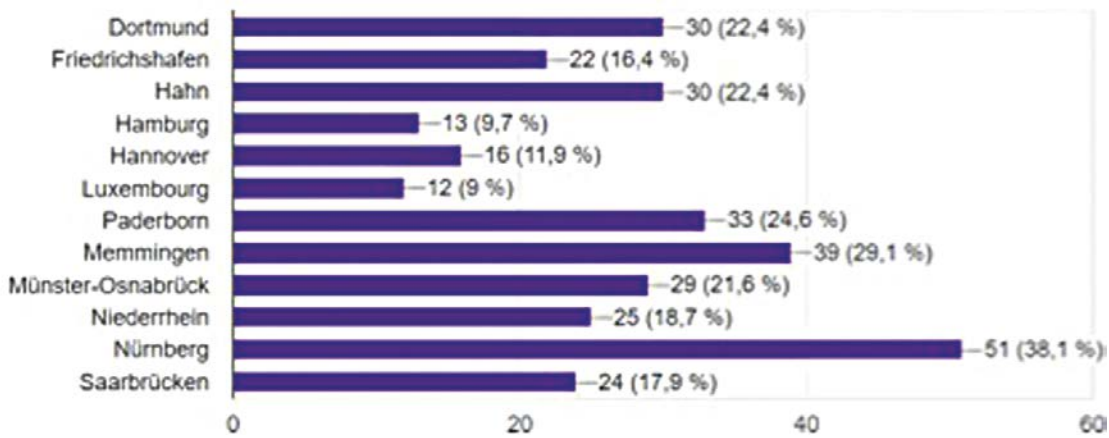
134 Antworten



Unterdurchschnittlich wenig Rücklauf gab es von den Plätzen Hamburg und Hannover. Der geringe Rücklauf zu Luxembourg ist wenig überraschend. Positiv dafür der hohe Rücklauf zur TMZ von Friedrichshafen, obwohl der umgebende Luftraum vom ARFE-Sektor aus Dübendorf/Schweiz kontrolliert wird und von der Niederlassung München, die sich deutlich zu Memmingen und Nürnberg beteiligt haben.

Ich habe Erfahrungen mit TMZ-mfH an folgenden Flugplätzen:

134 Antworten

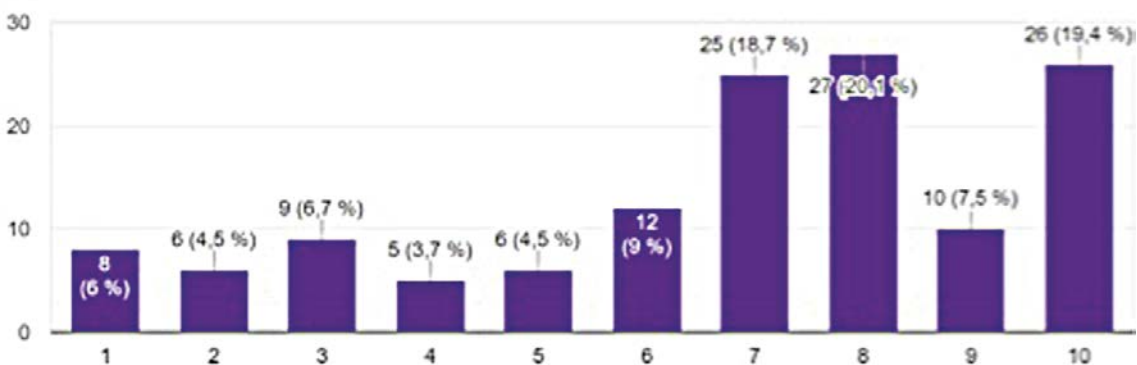


Am wichtigsten ist als erstes Ergebnis, dass bei aller Kritik die TMZ-mfH als Instrument gesehen wird, welches die Luftsicherheit erhöht. Fast Dreiviertel der Kollegen schätzen ihre Erfahrungen positiv (d. h. 6 und höher) ein und 19,4 % gaben die Höchstnote. Eine Tatsache, die man hoch einschätzen muss, da Menschen beim Ausfüllen solcher Umfragen tendenziell zu mittleren Einschätzungen neigen.

Aber deshalb ist es auch wichtig, nicht die 8 % der Kollegen zu übersehen, die sehr negative Erfahrungen mit der TMZ-mfH gemacht haben. Hier kommen alleine 6 der Einschätzungen mit der schlechtesten Note von FIS-Spezialisten, weshalb ich bei der detaillierten Auswertung die Antworten dieser Berufsgruppe besonders genau betrachten werde.

Meine Erfahrungen mit der TMZ-mfH schätze ich folgendermaßen ein:

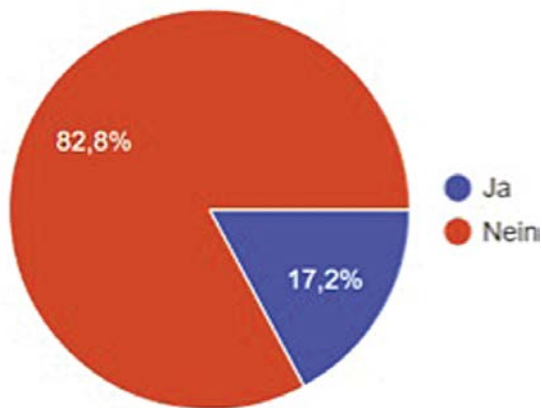
134 Antworten



Die auf der Konferenz berichteten Schwierigkeiten mit fremdsprachigen Piloten sind zum Glück keine bundesweiten Probleme, sondern scheinen sich nach erster Sichtung – und wenig überraschend – auf die grenznahen TMZs zu beschränken. Das heißt natürlich nicht, dass man das ignorieren dürfte, sondern dass es ein Ansatzpunkt für zukünftige Verbesserungen dieses Verfahrens sein kann. Es ist immer erfolversprechender, wenn man Probleme benennen kann und Verbesserungsvorschläge vorbringt, als wenn man Veränderungen fundamental ablehnt.

Gibt es Probleme mit fremdsprachigen Piloten?

128 Antworten



Ich bedanke mich nochmals bei allen Kollegen, die teilgenommen haben, bei den Obleuten, die diese Umfrage verteilt haben und bei der Arbeitsgruppe „Verfahren“, die diese Umfrage mit erstellt hat.

Die detaillierte Auswertung dieser Umfrage wird spätestens auf der nächsten Fachbereichskonferenz vorgestellt und das weitere Vorgehen dort diskutiert.

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

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 099-0
Fax: 0421/96 099-11

Kanzlei Frankfurt
Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234, HBK 18
Hugo-Eckener-Ring 1
60549 Frankfurt
Telefon: 069/24 00 66 66
Telefax: 069/23 80 76 53

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

Warschau²



Oliver Wessollek

Auf Einladung der Kollegen des polnischen Flugsicherungsdienstleisters PANSA machten sich im April die zwei Vorstände Oliver Wessollek und Thorsten Raue auf nach Warschau. Warum gleich zwei Vorstände? Weil bei PANSA gleich zwei Meetings stattfanden: ein internationales Treffen von FIS-Kollegen und von AIM-Kollegen, die sich beide um einen Tag überschneiden.



Thorsten Raue

Die Kollegen von PANSA stellten sich als vorbildliche Gastgeber heraus, die zwei vorbildlich organisierte Workshops durchführten. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle ganz herzlich bedanken.

Als besondere Gäste der FIS-Arbeitsgruppe konnten wir Fabio Grasso und Emanuil Radev von der EASA begrüßen. Beide arbeiteten und arbeiten an SERA und haben zusammen das NPA ATS-Requirements verfasst, welches fast alle internationalen Vorschriften für Flugverkehrsdienste aus den verschiedenen ICAO Annexen und Docs in einem für Europa gültigen Dokument vereint.

Alleine die Möglichkeit, sich mit diesen beiden Kollegen in den Pausen und am Abend zwanglos zu unterhalten und die Vorarbeit für die weitere Umsetzung von Fachbereichskonferenzsaufträgen zu legen, wäre es schon wert gewesen, nach Warschau zu reisen.

Der FIS-Workshop begann am Montag, indem die beiden Kollegen der EASA zuerst die allgemeine Arbeitsweise und die Einflussmöglichkeiten der Stakeholder in diesem Prozess vorstellten. Da die GdF und IFATCA diese Möglichkeiten schon seit einiger Zeit wahrnehmen, war diese Präsentation für uns nicht neu, aber besonders die FISOs, die sich in der noch sehr jungen Organisation IFISA organisiert haben, waren über die Informationen dankbar. Die Strukturierung von EU-Dokumenten in IR (Implementati-



IFAIMA Group



ACC Warschau



FIS Arbeitsplatz Warschau

on Rule), AMC (Alternative Means of Compliance) und GM (Guidance Material) ist zwar logisch und sinnvoll, aber nicht völlig selbsterklärend.

Danach stellten die Vertreter der anwesenden Länder Österreich, Dänemark, Polen, Slowakei, Tschechien, Italien und Deutschland die unterschiedlichen Arbeitsweisen, Luftraumklassen und Probleme in ihren Ländern vor.

Besonders das Thema der Nutzung von Radar und Identifikation von Luftfahrzeugen stellte sich als kontrovers heraus. Hier ist aber mit Inkrafttreten des NPAs ein Silberstreif am Horizont zu erkennen – leider erst 2022.

Am nächsten Tag stellte PANSa ihr Vorgehen mit RPAS – bekannter unter dem Namen „Drohnen“ – dar. Zusammengefasst wird die Nutzung von RPAS in Polen sehr freizügig und progressiv gehandhabt. PANSa erprobt gerade die Nutzung einer Handy-App, durch die ein Drohnenpilot sein Gerät direkt für das Flugsicherungssystem sichtbar machen kann.

Im Weiteren behandelten wir die für FIS ausschlaggebenden Punkte der SERA-Verordnung und loteten Gemeinsamkeiten aus, um das weitere Vorgehen zu beschließen. Da der Vorstand Fachliches schon in den Kommentierungsprozess der relevanten Dokumente eingebunden ist, konnte er seine Unterstützung anbieten.

Zufällig ergab die Terminplanung eine kleine Überschneidung, so dass am zweiten Tag des FIS Workshops gleichzeitig die IFAIMA EUR/NAT Arbeitsgruppe ihren zweitägigen Workshop, ebenfalls bei PANSa in Warschau, startete. Als Mitbegründer dieser IFAIMA Gruppe leitete Oliver Wessollek zusammen mit Barbara Fröhlich (Slowenien) diesen Workshop, welcher an die zwei im letzten

Jahr durchgeführten Workshops nahtlos anschloss. Die Gruppe der Mitglieder wächst mit jedem neuen Termin. Im nun dritten Meeting konnten wir den türkischen Mitgliedsverband der IFAIMA neu begrüßen. Somit wuchs die Teilnehmergruppe um Slowenien, Deutschland, Österreich, Niederlande, Polen, Estland, Portugal, Tunesien und nun Türkei an. Die Kollegen aus Algerien konnten aus verschiedensten Gründen dieses Mal nicht teilnehmen.



FIS Workshop



IFAIMA Workshop

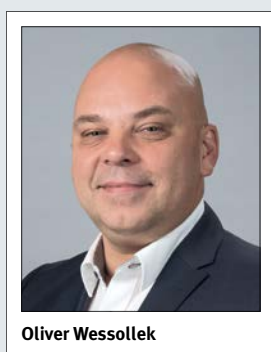
Das Interesse der polnischen Kollegen aus den Bereichen AIM und AIS war sehr groß. Zeitweise konnten die Kollegen aus den Bereichen an dem Workshop teilnehmen und wurden von PANSAs dafür freigestellt. Dadurch wurde es zeitweise recht kuschelig im Meetingraum. Der erste Tag war der Tag der Präsentationen. Die Kollegen der Türkei stellten die Struktur AIM/AIS in der Türkei vor. Mit ca. 42 über das Land verteilten AIS Niederlassungen und ca. 450 AIS Mitarbeitern ziemlich beachtlich. Im Bereich AIM hat die Türkei eine Lizenzpflicht eingeführt, was aus unserer Sicht beispielhaft ist. Ein weiterer Vortrag stellte die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe „Harmonization VFR flight planning“ vor. Unter der Leitung von EUROCONTROL wurden hier europäische Grundsteine gelegt, wie VFR Flugpläne zukünftig über IFPS aufgegeben und verteilt werden könnten. Weiter ging es mit dem Amendment 40 zu Annex 15 der ICAO. Die anstehenden Änderungen wurden kurz vorgestellt. Der Leiter der Ausbildung bei PANSAs stellte in seinem Vortrag die Vor- und Nachteile in der

Ausbildung im Bereich AIM im europäischen Kontext dar. Weiter erläuterte er die Umsetzung der EU VO zu ATCO Licensing, welche auch bei PANSAs zu erheblichen Mehraufwendungen geführt hat.

Am zweiten Tag ging es dann in den eigentlichen Workshop darum, in einer Art Handbuch die gemeinsamen Vorstellungen zu English Proficiency, Licensing, Training, Certification, Basic-, Technical- und Procedural Requirements in AIM/AIS und ähnlichen festzuhalten und weiter auszuarbeiten. Man kann festhalten: Es nimmt langsam Formen an und kann als erster Draft schon zur nächsten AIM Global Konferenz bei der Mitgliederversammlung vorgestellt werden.

Alles in allem waren der FIS Workshop sowie auch der Workshop zu AIS/AIM sehr wertvoll und es konnten weitere Grundsteine für eine gute Zusammenarbeit zwischen unseren europäischen Partnerverbänden gelegt werden.

Neues IFISA Vorstandsmitglied Oliver Wessollek



Seit 2016 ist der FSBD der GdF Mitglied der International Flight Information Service Association, kurz IFISA. Dieser noch sehr junge Fachverband hat seinen Schwerpunkt naturgemäß bei fachlichen Themen im Bereich des FIS. Bisher hauptsächlich im Bereich Aerodrome FIS und seit un-

serem Beitritt auch vermehrt Enroute FIS. Seitdem wir Mitglied wurden, hat sich schon einiges innerhalb dieses Fachbereiches verändert. Leider sind im letzten dreiviertel Jahr zwei Vorstandsmitglieder zurückgetreten. Der ehemalige Präsident Paul Brown musste aus persönlichen und familiären Gründen sein Amt niederlegen. Der Schatzmeister wechselte in ein anderes Unternehmen, welches nun nichts mehr mit Flugsicherung zu tun hat, und verließ den Vorstand aus diesem Grund. Ein weiterer Vorstandskollege war für mehrere Monate krankheitsbedingt ausgefallen. Schlussendlich war die Handlungsfähigkeit der IFISA und des Vorstandes stark geschwächt.

Aus diesem Grund suchte man nun Verstärkung und trat an unseren Fachbereichsvorstand Oliver Wessollek heran, der ja auch für den Bereich FIS in der GdF zuständig ist, und bat um seine Unterstützung. Nach langem Überlegen wurde diese Unterstützung zugesagt und Oliver Wessollek in den Vorstand der IFISA aufgenommen.

Schwerpunkt seiner unterstützenden Vorstandstätigkeit wird es in erster Linie sein, die kommende IFISA Konferenz mit vorzubereiten, internationale Kontakte herzustellen und zu vermitteln sowie einen 5-Jahresplan für die IFISA zu erstellen. Diese zusätzlichen Tätigkeiten müssen vor allem in der Freizeit stattfinden, da die anderen Vorstandskollegen der IFISA unter anderem auch aus Canada kommen und entsprechende Konferenzen nur über Skype in den Abendstunden oder an den Wochenenden durchgeführt werden können.

Dieses zusätzliche Engagement ist aus der Sicht des Fachbereiches eine logische Konsequenz um die internationalen Kontakte und Netzwerke unserer GdF weiter zu stärken und uns dadurch viele Türen, vor allem auf europäischer Ebene, durch diese Netzwerke geöffnet werden.



57th IFATCA Annual Conference 2018

19. – 23. März, Accra/Ghana



Jens Lehmann

Die diesjährige IFATCA Jahreshauptkonferenz war geprägt von vielen Veränderungen. Zahlreiche neue Gesichter bei den Delegierten, ein stark veränderter Konferenzablauf sowie erfreulich intensive Debatten in einigen Arbeitsgruppen spiegeln diese wider.

Zunächst jedoch war die Anreise der deutschen Delegation durch zahlreiche Hürden erschwert: Mehrere Flug-Cancellations verspäteten die Ankunft der Hälfte der Delegation zum Teil gravierend. Zusammen mit der verpflichtenden, leider auch schwerverdaulichen Malariaphylaxe, dem schwülheißen Klima und dem z.T. außergewöhnlichen Essen führte dies bei zahlreichen Kolleginnen und Kollegen zu tagelanger Magenverstimmung, Durchfall und Erbrechen. Die große Mehrheit der IFATCA Delegierten war im Laufe der Woche für mehrere Tage zumindest „unpässlich“.

Da die deutsche Delegation schon im Laufe der Konferenz auf Facebook die wichtigsten Ereignisse der einzelnen

Konferenztage zusammenfasste, soll es in diesem Artikel nun eher um die Arbeitsgruppenergebnisse gehen.

Die intensive Arbeitswoche begann dieses Jahr mit den sog. „IFATCA Workshops“.

Da war zunächst „IFATCA 101“. Patrik Peters, PXC/CEO der IFATCA, stellt den versammelten Delegierten die interne Organisation, die Arbeitsgruppen und deren Interaktion sowie die unterschiedlichen IFATCA Grundsatzpapiere vor. Auch wenn sich diese Veranstaltung vor allem an die Neueinsteiger („newbies“) richtet, war es doch für alle Teilnehmer immer wiedermal interessant zu sehen, wie die IFATCA „als Ganzes“ arbeitet und funktioniert.

Während der „Introduction to ICAO“ erklärte der IFATCA Liaison Officer to ICAO, was und wer diese „sagenumwobene“ ICAO ist und vor allem, wie diese intern funktioniert. Wichtig für uns zu verstehen war dann aber vor allem die Fortführung und Schlussfolgerung, wie die IFATCA bei der ICAO und deren Arbeitsabläufen Einfluss nehmen und somit unmittelbar die Expertise von Lotsen dort verankert werden kann. Neben den einzelnen Arbeitsgruppen wurde auch erklärt, wie denn die alles bestimmenden ICAO Standards (SARPS/PANS) entstehen und erarbeitet



werden. Als gutes Beispiel hierfür aus der jüngsten Vergangenheit kann die aktuelle Änderung der Sprechgruppen für STAR & SID hergenommen werden. Diese konnte durch aktive Einflussnahme der GdF-Vertreter zumindest in eine bessere Richtung abgewandelt werden, wenngleich (siehe separate Berichte in den letzten Flugleiterausgaben zu diesem Thema) aufgrund der globalen Auswirkung nicht das Optimum für unser Verständnis erzielt werden konnte.

Im danach stattfindenden Workshop „Training Courses by IFATCA“ wurden auch die verschiedenen Trainingskurse, welche die IFATCA ihren Mitgliedsverbänden anbietet, vorgestellt. Auch wenn das für unsere Breitengrade nicht sehr relevant ist, stellt "English for Aviation" den global gesehen erfolgreichsten und möglicherweise auch wichtigsten Kurs dar. Dieser führt die Teilnehmer in 5 Tagen an das Level 4 heran. In einem südamerikanischen Land beispielsweise sind derzeit fast 80% aller Lotsen unterhalb Level 4 angesiedelt und ähnliche Beispiele gibt es auch in Afrika.

Weitere IFATCA-Kurse sind „Competency-based Training for ATCOs“, „Investigation & Safety Culture“ und „CISM“.

Den Abschluss des langen Tages bildete dann noch ein kurzer Workshop und Brainstorming zum Thema „Remote Tower Center“ und wie IFATCA durch ein Position Paper sowie Guidance Material alle Mitgliederverbände, insbesondere in Europa, unterstützen möchte.

Nach der offiziellen Eröffnung der 57. IFATCA Annual Conference durch den Ghanaischen Präsidenten, die GdF-Delegation berichtete bei FB bereits zeitnah, fanden am Nachmittag die jeweiligen Regional Meetings statt. In diesen Meetings wurden neben fachbezogenen Themen und ggf. Gastrednern insbesondere interne Sachstände und Probleme der einzelnen Mitgliedsverbände thematisiert und diskutiert. Aus unterschiedlichen Gründen sind diese Inhalte vertraulich und können deshalb hier nicht wiedergegeben werden. Wer Interesse an diesen Themen hat, kann sich gerne an einen unserer GdF Teilnehmer wenden.

Im Folgenden soll es nun um die Inhalte und Arbeitsgruppenergebnisse der anschließenden drei Arbeitstage ge-

hen. Wie immer begannen diese pünktlich um 08:30 Uhr und endeten nicht vor 17:00 Uhr.

Committee A

In Committee A werden traditionell die internen administrativen Dinge der IFATCA besprochen. Mit 83 anwesenden bzw. durch „proxy“ vertretenen Mitgliedsverbände (MAs) konnte das notwendige Quorum für Abstimmungen und Wahlen erzielt werden.

Anschließend konnten erfreulicherweise drei neue Member Associations in die große IFATCA Familie aufgenommen werden: Argentinien, Marokko und die Philippinen. Leider musste jedoch Moldawien wegen mehrjährig ausstehender Mitgliedsbeiträge ausgeschlossen werden.

Ebenso traditionell wurden dann die einzelnen Jahresberichte der IFATCA Vorstände ausgiebig vorgestellt, ggf. aktualisiert und diskutiert. Nachdem auch in diesem Jahr der Vorstand entlastet werden konnte, folgten die speziellen Berichte des IFATCA Executive Vice President Finance (EVP-F) sowie des Financial Committee (FIC).

In seiner Funktion als FIC Member, präsentierte J. Lehmann zwei Arbeitspapiere, die von ihm in der vergangenen Legislaturperiode erarbeitet wurden. Das Papier zu „**Review of board actions reference strategy for financial growth and additional income streams**“ musste auf Grund erheblicher Dissonanzen mit dem IFATCA Executive Board von FIC zurückgezogen werden. Statt wie durch das Arbeitspapier angeregt und durch einige MAs gewünschte mehr Transparenz – insbesondere bei der Reisetätigkeit der IFATCA Vorstandsmitglieder – zu erzielen, geriet die zum Teil heftig geführte und mit persönlichen Angriffen versehene Debatte zu einer reinen Misstrauensdiskussion. FIC beschloss daraufhin, das Papier zurückzuziehen.

In dem zweiten Papier erläuterte J. Lehmann sehr deutlich die einstimmig ablehnende FIC-Haltung zum Thema „**Abolition of EVP-F**“. Die Abschaffung des IFATCA Schatzmeisters ist erklärtes Ziel des IFATCA Vorstands. Da nun für die in 2019 stattfindende IFATCA Annual Conference ein eben solches Papier erarbeitet werden soll, blieb J. Lehmann keine andere Möglichkeit, als von seinem Amt als FIC Member zurückzutreten. Dieses ist dann in einer öffentlichen Erklä-



IFATCA – Conference in Accra/Ghana

rung geschehen. Ebenso verhielt sich das FIC Member der Niederlande, der aus denselben Gründen zurücktrat.

Mit Bedauern musste festgestellt werden, dass für den nach vielen Jahren sehr aktiven und nun zurückgetretenen Editor des „The Controller“ Magazins kein Nachfolger gefunden werden konnte. Damit muss nun ggf. in einem ersten Schritt die Anzahl der Auflagen reduziert werden, worunter sehr wahrscheinlich die Aktualität der Artikel und somit die Struktur des Magazins leiden wird. Sollte sich jedoch tatsächlich kein Editor finden, muss im kommenden Jahr ernsthaft über die Einstellung des „The Controller“ nachgedacht werden.

Nach der sog. „Closed Session“, in der (wie bereits berichtet) MAs offen und ohne Protokoll über ihre Probleme berichten können, der Budgetplanung für 2018/2019 sowie weiteren internen IFATCA Verwaltungsthemen wurden Costa Rica für 2019 und Singapur für 2020 als Austragungsorte für die Annual Conference bestätigt bzw. gewählt. Besondere Beachtung verdient dabei, dass es in Singapur an zwei Tagen zu gemeinsamen Veranstaltungen mit der parallel stattfindenden IFALPA-Konferenz kommen wird.

Interessant war dann noch, dass kurz vor Ende der Veranstaltung ein Vorstandsmitglied der IFATCA auf eine stärkere Berücksichtigung des muslimischen Ramadans sowie auf die Verschiebung der Konferenz für 2019 drängte. Dies führte zunächst zu erheblicher Verwirrung und Verstimmung, wurde aber dann auf Grund unlösbarer organisatorischer Probleme in Costa Rica durch den restlichen

Vorstand abgelehnt. Die 58th Annual Conference findet also wie geplant vom 20. – 24. Mai 2019 statt.

Die stark veränderte und verkürzte Agenda der Annual Conference war ein Versuch des IFATCA Vorstands, der unter einigem Vorbehalt wohl als erfolgreich bezeichnet werden muss. Dies war jedoch vor allem dem Fakt geschuldet, dass wenig kontroverse Themen diskutiert werden mussten. Weitere Veränderungen im Ablauf werden aber bereits im IFATCA EB erwogen.

Committee B

Das Committee B ist vergleichbar mit der GdF-Arbeitsgruppe „Fachliches“ des FSBD. Zu Beginn präsentierte



Tower Accra



ACC Accra

der EVP Technical seinen Bericht mit Erläuterungen zu den Aktivitäten des vergangenen Jahres und einem Ausblick auf das kommende. Kernstück dabei wird das Durchforsten des sog. „Technical & Professional Manual“ der IFATCA (TPM) sein, das alle policies enthält. Dabei sollen ggf. veraltete policies identifiziert und bei Bedarf aktualisiert oder, wo sinnvoll, der nächsten Konferenz zur Löschung vorgeschlagen werden. Ebenfalls aktualisiert werden soll das inzwischen etwas in die Jahre gekommene „IFATCA ATM Statement“.

Danach folgten die Berichte der diversen IFATCA Repräsentanten bei der ICAO, zusammengefasst vom dem kanadischen Kollegen Jean-Francois LePage, der die IFATCA bei der Air Navigation Commission (ANC) der ICAO vertritt. Künftig sollen die Aktivitäten aller Reps von ihm koordiniert und idealerweise ein „Support Team“ kreierte werden. Hierfür werden ebenso Freiwillige gesucht wie ein Repräsentant für das neu gegründete Instrument Flight Procedures Panel der ICAO.

Den Reigen der Berichte schloss Rene Pauptit aus den Niederlanden als TOC-Vorsitzende (Technical and Operational Committee) ab. Sie berichtete, dass im vergangenen Jahr erstmals ein TOC Repräsentant auf den Regional Meetings anwesend war um die aktuellen Arbeitspapiere vorzustellen, was sehr positiv angenommen wurde. Rene erklärte kurz den neuen Wahlmodus für TOC und PLC (Professional and Legal Committee), bei dem aus jeder Region mindestens eine MA einen Platz bekommen soll.

Dann ging es zur Vorstellung der einzelnen Arbeitspapiere, beginnend mit „**Introduction to Data Link**“ und

„**The Future of CPDLC**“. Es handelt sich dabei um eine sehr komplexe Technologie, die zwar im Prinzip noch in den Kinderschuhen steckt, der aber für die Zukunft viel Bedeutung zugemessen wird. In der anschließenden Diskussion wurde die in Europa immer noch sehr verhaltene Bereitschaft der Piloten, diese Technologie zu nutzen, angesprochen. Der anwesende IFALPA Rep. Felix Gottwald begründete dies mit der immer noch recht hohen Fehleranfälligkeit. Es müsse aber auch noch ein Gewöhnungseffekt einsetzen, da CPDLC aktuell noch nicht sehr häufig in Europa angeboten wird. Auch könnte sich CPDLC nach IFALPA Meinung möglicherweise negativ auf die „situational awareness“ im Cockpit auswirken. Die Frage nach möglichen Gefahren durch Hacker wurde von Felix verneint, da das dafür nötige Equipment sehr teuer sei.

Weiter ging es mit „**Phraseology for ground-based safety nets**“, wie z. Bsp. der Approach Path Monitor. Hier gibt es noch keine einheitliche Phraseology, was aus Sicht der IFATCA und IFALPA geändert werden müsste. Die dafür erarbeitete und nun vorgeschlagene policy, dass bei der Implementierung solcher Systeme einheitliche Verfahren und Sprechgruppen erstellt werden müssen, wurde einstimmig angenommen.

Zum Thema „**En-route wake turbulence**“ gab es ein Update zu aktuellen Aktivitäten innerhalb der ICAO. Nach einer überraschenden Einigung Ende 2017 zwischen Airbus und Boeing sollen nun möglicherweise doch die beiden unterschiedlichen „Recat“-Tabellen aus der EU und USA vereint, die jeweils geringeren Werte zur Anwendung

kommen und vielleicht noch dieses Jahr von der EASA zertifiziert werden.

Das nächste Arbeitspapier einer überarbeiteten Policy zu „**Phraseology for SIDs und STARS**“ war ein GdF Papier, erstellt vom Vorstand Fachliches, T. Raue, in Zusammenarbeit mit R. Bailey. Der Vorschlag zur Entfernung der beiden Sätze, die eine eindeutige Phraseologie zur Einhaltung von published level restrictions fordert (weil diese ja – im Prinzip wenn auch nicht perfekt – durch die Phraseologie erfüllt wurde), wurde, etwas überraschend und ohne weitere Diskussion, angenommen. Dieses traf auch zu auf den neuen Satz, der etwas breiter formuliert ist und im Prinzip alles – und somit auch speeds – abdeckt. Zum Thema SIDs und STARS wird es aber wohl auch noch in zehn Jahren Diskussion geben, wie nebst anderen Themen dem Bericht aus dem **Flight Ops Panel** zu entnehmen war. Dort wurde nämlich von der IATA und dem Verband „Airlines of America“ ein weiterer Vorschlag eingebracht. Seitens der ICAO war man darüber natürlich nicht sonderlich erfreut und man möchte dort vorerst Feedback zur neuen Phraseologie aus den Mitgliedsstaaten sammeln, bevor man das weitere Vorgehen abwägt oder gar eine weitere Änderung in Betracht zieht.

Ein weiteres Thema, das aus Lotsensicht nicht uninteressant ist, ist die Frage, ob **TCAS during Emergency Descent** im TA oder RA Mode geschaltet sein sollte. Es gab zwar den Vorschlag, nur den TA Mode zu schalten, da sich aber vor allem die Piloten bei dem Thema uneinig sind, wurde dieser erstmal abgelehnt.

Ebenfalls vom Flight Ops Repräsentanten gab es einen interessanten Vortrag zu **Tiltrotoren**. Mit dem AW609 des italienischen Herstellers Leonardo steht der erste zivile Tiltrotor vor der weltweiten Einführung. Die entscheidende Frage aus ATC Sicht ist, ob so ein Luftfahrzeug als Flächenflugzeug oder Hubschrauber zu behandeln ist, besitzt es doch Flugeigenschaften beider. Bei der ICAO ist dieses Thema noch „work in progress“, während die meisten Regulierungsbehörden wohl den Weg wählen werden, Tiltrotoren im en-route Teil des Fluges als Flächenflugzeuge und im Endanflug wie Hubschrauber zu behandeln.

Den Abschluss des Reigens an Berichten bildete der des **ATM Ops Panel** Repräsentanten. Dieses beschäftigt sich aktuell u.a. mit „space based ADS-B“ (die Daten der ersten Satelliten werden aktuell gesammelt und ausgewertet), der Harmonisierung von Approach Charts, Remote Tower

(hierzu gibt es bis jetzt seitens der ICAO keinerlei Aktivität), der Aussprache von „to“ und „two“ (zur Erinnerung: laut ICAO heißt es „Climb **to** Flightlevel XXX“, in Deutschland wird „to“ weggelassen) und der zu erwartenden Zunahme an Drohnen und RPAS Aktivität über FL600 bzw. FL660.

Abschließend kann man sagen, dass die Qualität der einzelnen Arbeitspapiere und die Arbeit der IFATCA Repräsentanten in AG „B“ als hoch zu betrachten war. Das Ausmaß der Diskussionen und Fragen hielt sich im Committee B dieses Mal jedoch vergleichsweise in Grenzen, was auch der Chairman in seinem Abschlussbericht kritisch in Zusammenhang mit dem neuen Konferenzformat und den damit verbundenen kürzeren Sessions der einzelnen Committees sah. Wie so oft bei Änderungen, brachte auch diese Vor- und Nachteile mit sich und es bleibt abzuwarten, wie das Executive Board der IFATCA die nächste Konferenz planen und gestalten wird.

Committee B + C

In der zunächst gemeinsam tagenden Arbeitsgruppe B & C ging es zuerst um **Drohnen**. In diesem Informationspapier wurden möglicherweise zusätzlich notwendige Informationen sowie die Art und Weise der Integration dieser an der CWP eines Lotsen zur Darstellung sowie die Einbindung in das bestehende ATM diskutiert.

Ein weiterer Vortrag behandelte die Verfahren zum Umgang mit „**STATE Aircraft**“ unter dem sog. „**Due Regard**“-Befehl. Vielen Teilnehmern war nicht bewusst, dass diese Flüge durchaus ATC Anweisungen ignorieren oder auch ganz ohne Freigabe bestimmte Lufträume befliegen dürfen. Was ist aber dann zu tun und wie ist damit umzugehen? In der nun verabschiedeten IFATCA Policy wird entsprechendes Training und Information über die lokalen Verfahren eingefordert. Der FSBD Vorstand wird nun intern prüfen, ob diese Policy auch für uns interessant ist und dann ggf. auf die DFS und die relevanten Behörden zugehen.

In einem weiteren Arbeitspapier wurde **Cyber Security** bzw. ein Hackerangriff auf Flugzeuge und/oder das ATM System nun als sogenannter „unlawful act“ in die Policy und somit in die Statuten der IFATCA aufgenommen.

Weiter ging es mit einem Vortrag zum Thema „**Remote Tower**“, an dem auch die GdF beteiligt war. RT soll thematisch in einer Art „IFATCA Standing Committee“ weiter

vertieft werden und die GdF-Vertreter haben ihre Teilnahme dabei zugesichert.

Im sog. „ICAO Open Forum“ mit drei Vertretern dieser Organisation gab es sehr interessante Präsentation zu den Themen „Capacity Assessment“, „Airspace Concept“, „ATFM“ und „Contingency Planing“. Dabei zeigte sich, wie groß manchmal die Unterschiede zwischen idealer und realer Welt sind. Es wurden gute Konzepte vorgestellt, die in der Theorie auch immer funktionieren. Meist nur in technologisch weit entwickelten Regionen können solche Konzepte dann auch zum Teil umgesetzt werden – um letztendlich immer noch ein kleines bisschen mehr an Kapazität herauszuholen. Dies trifft dann zwar aber nicht den globalen Anspruch der ICAO, wird aber in vielen Regionen der Welt auch (noch) nicht benötigt.

Committee C

In der eigentlichen Arbeitsgruppe C „Berufliches und Soziales“ stellte der scheidende EVP Professional dann zunächst ausgiebig seinen eigenen Bericht vor. Er thematisierte u.a. den Prozess der Ortsauswahl für die Arbeitsgruppentreffen und erklärte, wie diese zustande kommen. Als Erstes und Wichtigstes muss es natürlich Freiwillige (MAs) geben, die bereit sind – oft in ihrer Freizeit – geeignete Locations entsprechend der Anforderungen der IFATCA zu finden, die Meetings vorzubereiten, Hotels und Konferenzräume sowie die Transportation zu organisieren. Dies gestaltet sich offenkundig nicht immer ganz leicht. Meistens stehen mangels Freiwilliger nur ein, maximal zwei Orte zur Auswahl. Interessanterweise sind es oft kleinere MAs, die sich für die Ausrichtung eines solchen Arbeitstreffens einsetzen, um sich dadurch ggf. ein besseres Standing innerhalb der eigenen Organisation oder Landes erhoffen. Es macht in vielen Teilen der Welt schon Eindruck, wenn man internationale Organisationen wie die IFATCA begrüßen kann. Dies öffnet manchmal dort Türen für Gespräche, welche sonst diesen kleinen Verbänden versperrt wären. Damit ist es vielleicht weniger verwunderlich, dass sich aus Sicht von Europäern und Nordamerikanern auch „exotische“ Ziele um die Ausrichtung dieser Arbeitstreffen bewerben. Die immer wieder aufkommende und meist hinter vorgehaltener Hand geäußerte Kritik an solchen Zielen ist hinlänglich bekannt. Allerdings stellt sich oft keiner der Kritisierenden selbst zur Verfügung, solche Meetings auszurichten.

Weiter ging es dann mit dem Thema „**Competence Assessment**“. Das inzwischen recht alte Regelwerk zur Kompetenzbeurteilung wurde etwas aufgefrischt und etwas „aufgeräumt“. Außerdem wurde in die IFATCA Policy übernommen, dass solche Competence Assessments jährlich stattfinden sollten, wohingegen die europäischen Regelungen derzeit einen Zeitraum von 3 Jahren vorsehen. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass es Bestrebungen bei ICAO gibt, die Kompetenzbeurteilungen nicht auf eine einmalige Prüfungssituation, sondern mehrere, fortlaufende Beobachtungstermine auf das Jahr verteilt geben soll. Dies wird dann ggf. auch auf Deutschland zutreffen und in Zukunft geändert werden müssen. Die GdF wird diese Entwicklungen verfolgen.

Beim Thema „**Performance Measurement in ATC**“ wurde noch einmal klargestellt, dass für die IFATCA jegliche Form von Leistungsbeurteilung, vor allem in Verbindung zu Gehaltszahlungen oder sogar -kürzungen, nicht zielführend sein kann und dies eher „Akkordarbeit“ fördert. Aus diesem Grund ist das als höchst sicherheitskritisch anzusehen, denn Beteiligte könnten sich gezwungen sehen, auch über Sicherheitsgrenzen hinauszugehen. Dass es so etwas in dieser Kombination tatsächlich bereits gibt, wurde von einzelnen anwesenden Mitgliedsverbänden bestätigt und sorgte für großes Unverständnis.

In einem weiteren Arbeitspapier wurde ein auch für uns sehr interessantes Thema aufgegriffen: „**Duty-of-Care / Over-Servicing**“. Es ging dabei um eine Gefahr, die durch einen „übermäßigen Service“, den wir beispielsweise bei FIS bieten, entstehen kann. Falls dort regelmäßig mehr Service geboten wird als nötig, entsteht bei den Kunden möglicherweise eine gewisse Erwartungshaltung, die im Zweifel sogar zu rechtlichen Problemen führen kann, wenn dieser Service plötzlich in dieser ausgeprägten Form nicht mehr angeboten wird oder vielleicht aus Kapazitätsgründen nicht mehr angeboten werden kann. Die Erwartung des Kunden kann dann zu Missverständnissen führen, welche dadurch sogar in einem sicherheitsrelevanten Vorfall enden könnte. Aus rechtlicher Betrachtung könnte eine Art „Gewohnheitsrecht“ abgeleitet werden. Da der FSBD Vorstand ein für uns fachlich interessantes Thema sieht, werden wir auch hier mit unseren internationalen Kollegen an einem Papier zur nächsten Konferenz arbeiten und mitwirken.



Wie auch auf der diesjährigen FSBD-Konferenz in Freising wurde das Thema **„Vigilance“** ebenfalls vorgestellt und besprochen. In den Empfehlungen des Papiers sollten die IFATCA Mitgliedsverbände nun zusammen mit ihren jeweiligen ANSPs Handlungsweisen erarbeiten, um auch in Schwachlastzeiten die Aufmerksamkeit der Lotsen hoch zu halten.

Auch **„Provision of ATS over foreign territory“** ist ein Thema, welches für uns zutreffend ist. Das Arbeitspapier wurde unter der Mitwirkung der GdF erarbeitet und dreht sich um die Regelungen für Sektoren, die teilweise über dem Staatsgebiet eines Nachbarlandes liegen. Das Papier der IFATCA fordert darin, dass Lotsen noch besser informiert darüber sein sollen, welche Regelungen in dem Nachbarland gelten, welche rechtlichen Grundlagen dort anzuwenden sind und was das für ihre tägliche Arbeit dort bedeutet.

Abschließend wurden die Mitglieder für das TOC und PLC gewählt, erfreulicherweise ist auch dieses Jahr die GdF wieder in beiden Komitees vertreten.

Den Abschluss jeder IFATCA Conference bildet das sogenannte Final Plenary. Dabei werden von den drei Arbeitsgruppenvorsitzenden die jeweiligen Ergebnisse der Arbeitstage erläutert, die möglicherweise entwickelten „policies“ dargelegt und dann dem Final Plenary zur endgültigen Abstimmung gestellt. Erst nach Zustimmung durch die anwesenden Directors, üblicherweise die Vorsitzenden der jeweiligen MAs, erlangen die vorangegangenen Entscheidungen innerhalb der Arbeitsgruppen volle Rechtskraft und Eingang in die Statuten der IFATCA.

Mit dem Farewell Dinner am Abend des 5. Tages ging dann diese sehr erfolgreiche Konferenz zu Ende. Als besonderer Ehrengast hat die ghanaische Ministerin für Luftfahrt

diese 57th IFATCA Annual Conference noch einmal mit ihrer Anwesenheit gewürdigt. Die Kolleginnen und Kollegen aus Ghana haben mit viel Herzblut, leidenschaftlichem Engagement und unglaublicher (Gast-)Freundlichkeit bewiesen, dass auch ein vergleichsweise kleiner Verband in Afrika eine hervorragende und perfekt organisierte Konferenz stemmen kann. Unser aller Dank gilt unseren ghanaischen Kollegen und Freunden!

Abschließend soll noch einmal bewusst hervorgehoben werden, dass sich die GdF auf internationaler Bühne auf höchstem Niveau und an vorderster Front sowohl technischer als auch sozialer Errungenschaften steht. Unsere IFATCA-Mitgliedschaft ist vor allem eine Investition in ein unvergleichliches, starkes und überaus wertvolles Netzwerk, sowohl europäisch als auch weltweit. Sowohl die in der IFATCA vorhandene Expertise als auch die Policies finden in den Stauten der GdF direkten Einzug. Somit ist die IFATCA, ebenso wie andere internationale Organisationen, bei denen die GdF Mitglied ist, eine der wichtigsten Quellen fachlicher Informationen und Expertise. Zudem öffnet die IFATCA als international hochanerkannter und respektierter Fachverband ohne politische Ambitionen Türen zu Organisationen wie ICAO, Eurocontrol, JARUS, EASA oder auch Eurocae, die ohne unser dortiges Engagement für die GdF alleine geschlossen blieben. Doch erst damit ist es möglich, ein Ohr und ggf. auch direkten Einfluss direkt an der Quelle zukünftiger Entwicklungen zu haben. Dies ist ein unermesslich wertvoller Zugewinn, der nicht unterschätzt werden sollte.

Mit diesem klaren Bekenntnis zum internationalen GdF-Engagement endet für die deutsche Delegation der Bericht der 57. IFATCA Annual Conference in Accra/Ghana.

„See and Avoid“? Controller Interaktion in Luftraum E

Autoren: Thorsten Raue und Stephan Kronenberger

Unter Federführung der Vereinigung Cockpit haben Flight Safety Officers und Safety Pilots in Deutschland sowie zwei international führende Low Cost Airlines das sichere Fliegen im Luftraum E besprochen. Daraus sind „Best Practices“ entstanden, die die Flugbetriebe eigeninitiativ umsetzen wollen. Zu diesem Thema hat die GdF auf ihrer Fachbereichskonferenz in München zwei Referenten eingeladen, die das Konzept und die vorhergehenden Analysen vorgestellt haben.

Peter Rix, „Vereinigung Cockpit“ (VC) und Lufthansa Captain A340 und Stephan Kronenberger, RYR, Stationsleiter Hahn und Verbindungspilot Deutschland, sind die Initiatoren einer Gruppe, die seit 2015 Erkenntnisse und Analysen zum Thema erstellt und teilt. Bei vergangenen Treffen haben sich fast alle namhaften Flugbetriebe in Deutschland sowie die DFS beteiligt und nach einem Workshop bei der Vereinigung Cockpit im Mai 2017 ihre vorläufigen Ergebnisse vorgestellt. Dabei einigten sich die Teilnehmer auf einen koordinierten Vorschlag zur Vorgehensweise beim Flugbetrieb im in Luftraum E. Dies wurde deshalb dringend notwendig, weil die Lufträume von Jahr zu Jahr gefühlt kleiner werden, der Verkehr zunimmt und die im vergangenen Jahr eingeführte TMZ mit Hörbereitschaft einige Fragen aufgeworfen hat, die bislang kaum hinreichend beantwortet wurden. Dazu gehört auch die Frage der Verantwortlichkeit, die ins-

besondere durch die Änderungen bei SERA.7002 aufgeworfen wurden, Limitationen, die sich durch das in Deutschland sehr spezielle Meldeverfahren ergeben und die Pilot-Controller-Interaktion, bei der nicht immer ausreichend kommuniziert wird.

Der Luftraum in Deutschland wird im Wesentlichen durch einen Kriterienkatalog festgelegt, an dessen Gestaltung historisch nahezu alle Verkehrsteilnehmer beziehungsweise deren Vertreter und Verbände beteiligt waren. Dadurch ist ein Dokument entstanden, welches möglichst allen Interessen gerecht werden möchte. Während die objektiven Kriterien in erster Linie flugsicherheitsrelevante Vorfälle sowie IFR Verkehrszahlen betrachten, sollen Lufträume zum Wohle der Allgemeinen Luftfahrt „so groß wie nötig, so klein wie möglich“ festgelegt werden.

Die Analysen der Interessensgruppe um die VC und RYR hat festgestellt, dass „flugsicherheitsrelevante Ereignisse“ bislang ausschließlich durch die Berichte der „Air Proximity Evaluation Group“ (APEG) definiert wurden. Diese Gruppe setzt sich aus Vertretern von kommerziellen Flugbetrieben, Verbänden (inklusive General Aviation), Militär und ANSP zusammen. Jedoch werden dort ausschließlich Fälle betrachtet, die eigenständig an die APEG gemeldet wurden. Und dies geschieht mehrheitlich von der DFS nach einem entsprechenden Controller-Eintrag oder von Piloten, die die APEG kennen. Reports Internationaler Airlines tauchten bis zum Eintritt von WZZ und RYR in die APEG kaum auf, weil die entsprechende nFl im Ausland wenig Beachtung findet. Ausserdem hat Deutschland bis zu diesem Zeitpunkt keinerlei Reports, die an ausländische CAAs gerichtet waren, analysiert, weil Zugriffsrechte auf solche Datenbanken nicht existierten bzw. Genutzt wurden. Dass mit dem BAF, dem LBA und der BFU drei weitere Adressaten für Meldungen bestehen und das BMVI seine Entscheidungen in Abstimmung mit der DFS trifft, die wiederum keine Empfänger für externe Reports ist, hat die Visibilität sicher nicht verbessert. Dies generiert die Vermutung, dass bei Luftraumentscheidungen eine hohe Dunkelziffer von flugsicherheitsrelevanten Vorfällen schlicht nicht bekannt gewesen sein könnte.





Dies hat auch die BFU thematisiert. Im März 2017 wurde eine Studie veröffentlicht, die die Konflikte im Luftraum E zwischen 2010 und 2015 genauer unter die Lupe nahm. Die BFU attestierte, „dass sich durch die konsequente Nutzung der bereits heute zur Verfügung stehenden technischen Mittel das Kollisionsrisiko in Lufträumen, in denen kontrollierter IFR-Verkehr und unkontrollierter VFR-Verkehr zeitgleich stattfindet, deutlich verringern würde. Ebenfalls könnte die heutige Luftraumstruktur „known“- und „unkown“-Verkehr sicher trennen.“ Ergänzend festgestellt, „kam es wiederholt zu Schwere Störungen, da der IFR-Verkehr frühzeitig für den Sinkflug unterhalb 5 000 Fuß AMSL oder das Anflugverfahren seitlich, noch außerhalb z.B. der TMZ freigegeben wurde.“

Deshalb veröffentlichte die BFU am Abschluss der Studie zwei Sicherheitsempfehlungen.

1. *Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollte die bestehende Ausnahme in Bezug auf den Verzicht einer Transponderabstrahlung für die Betriebsart Segelflug oberhalb 5 000 Fuß AMSL bzw. 3 500 Fuß GND nach der Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) aufheben.*
2. *Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollte sicherstellen, dass Flüge des kommerziellen Lufttransports nach Instrumentenflugregeln mit Luftfahrzeugen größer 5,7 t Abflugmasse bzw. mehr als 19 Sitzplätzen nur in Lufträumen erfolgen, in denen die Flugverkehrskontrolle jederzeit in der Lage ist, Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen bezüglich aller sonstigen im selben Luftraum operierenden Luftfahrzeuge zu erteilen sowie bordeigene und bodengebundene Kollisionsschutzsysteme (ACAS und STCA) vor drohenden Kollisionen warnen können.*

Diese Studie fand weitreichend Beachtung und bekam insbesondere von der Allgemeinen Luftfahrt reichlich Gegenwind. Auch die DFS schien nicht sonderlich glücklich, denn die erwarteten zusätzlichen Transpondersignale könnten, so die Befürchtung, aktuelle Systeme an ihre

Grenzen bringen. Außerdem wurde vortrefflich darüber diskutiert, welcher Luftraum denn eigentlich erforderlich wäre, um „jederzeit Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen“ erteilen zu können. Und: An wen überhaupt? VFR? IFR? Beide? Und aufgrund welcher rechtlichen Grundlage? Müsste dies Luftraum C sein, weil sonst kein VFR Verkehr gestaffelt werden kann oder tut es auch eine TMZ oder eine flächendeckende Transponderpflicht, weil man dort den Verkehr sehen kann?

Eine wesentliche Einschränkung der TMZ ist bekanntlich, dass der Controller nicht wissen kann, was dieses sichtbare Ziel vorhat und ob damit im weiteren Verlauf ein Konflikt entstehen könnte. Deshalb wurde im vergangenen Jahr mit der „TMZ mit Hörbereitschaft“ dank Akzeptanz und Unterstützung aller Luftraumteilnehmer ein neues Modul eingeführt, allerdings, weil nicht SERA-konform, lediglich als „Empfehlung“. Grundidee ist, dass über die reine Transponderschaltung hinaus der VFR-Pilot durch einen bestimmten Code anzeigt, dass er auf der Radarfrequenz ansprechbar ist. Damit bietet sich dem Controller die Möglichkeit, ihn gezielt anzusprechen und ihm Verkehrsinformationen zu erteilen. Ggf. kann er auch darauf hingewiesen werden, dass er mit seiner aktuellen Position für nachfolgenden IFR Verkehr „im Weg“ ist und die Empfehlung bekommen, einen anderen Weg oder eine andere Höhe zu wählen. Die Hörbereitschaft hat laut DFS gegenüber der RMZ den Vorteil, dass sich die Frequenzbelastung nicht oder nur wenig erhöht und der Controller nur dann funken muss, wenn er es braucht.

Unabhängig davon haben nach Einführung dieses neuen Moduls einige Controller unter Umständen juristische Schwierigkeiten befürchtet. In Luftraum E besteht bekanntlich keine Staffelungsverpflichtung zwischen IFR und VFR. In der Vergangenheit wurden Controller angehalten, bestenfalls Verkehrsinformationen an VFR Verkehr zu erteilen – Aktives Controlling wurde weitgehend

nicht angewandt. Erstens wegen der mangelnden Verpflichtung, zweitens, und viel wesentlicher, ergaben sich hierdurch gegebenenfalls Haftungsansprüche. Denn was wäre, wenn der angewiesene Steuerkurs den Flieger genau auf ein Ziel lenkt, welches der Controller nicht sehen kann? Segelflugzeuge ohne Transponderverpflichtung wären hier das wohl plakativste Beispiel.

Nach Meinung des Fachbereiches der GdF ist diese Sichtweise durch SERA.7002 überholt, was sich inzwischen auch teilweise in den Handbüchern der DFS niederschlägt. Bei Kollisionsgefahr muss eine Ausweichempfehlung erteilt werden – spätestens, wenn der Pilot dies verlangt, z.B. weil das andere Luftfahrzeug nicht in Sicht ist.

Nach Auffassung der BFU bleibt das Prinzip „See and Avoid“ zwar eine grundlegende Verhaltensregel. „See and Avoid“ ist aber bereits heute und unter Beachtung der Wachstumsprognosen für den gewerblichen Luftverkehr (Personentransport und Geschäftsreiseverkehr) vor allem im Luftraum E als alleiniges Mittel zur Kollisionsvermeidung als nicht mehr ausreichend anzusehen. Darüber hinaus geht die BFU davon aus, dass zur erfolgreichen Ausweichbewegung ca. 12 Sekunden von der visuellen Erkennung bis zur erfolgten Ausweichbewegung vergehen. Dies ist weit nach dem Auslösen von TCAS TA's oder RA's, bei denen kleines Privatflugzeug i-n der Scheibe des Airliners je nach Annäherungsgeschwindigkeit noch 3 bis 5 km entfernt wäre und etwa die Größe eines Stecknadelkopfes hätte.

Deshalb hat Ryanair zusammen mit der DFS am Flughafen Frankfurt-Hahn ein Verfahren entwickelt, welches die Airprox- und TCAS-Vorkommen signifikant reduziert hat. Die Absprache fußt auf der Annahme, dass mit zunehmender Höhe die Wahrscheinlichkeit für eine VFR Begegnung sinkt. Ausschlaggebend waren zwei signifikante Near Misses in 2010 und 2013, wovon bei einem eine Distanz von 100m bei 30m Höhenunterschied ermittelt wurde. Beide Vorkommnisse fanden zwischen 5500 und 6000ft statt. RYR analysierte daraufhin eigene Flugspuren sowie Segelflugaufzeichnungen, die aus Gründen des sportlichen Vergleichs auf entsprechenden Internetplattformen geteilt werden, und wies nach, dass in der Regel Segelflugzeuge in HHN selten höher als 7500ft unterwegs

sind. Daraufhin wurde die TMZ auf die entsprechende Höhe angehoben und Piloten instruiert, in Daylight-VMC zwingend von oben in die TMZ einzufliegen. Dies beruht auf der weiteren Annahme, dass oberhalb der TMZ mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit kein VFR Verkehr ohne Transponder zu erwarten ist. Diese Anflüge planen die Piloten als CDA (Continuous Descent Approach), was die Zeit in Luftraum E zwischen FL100 und 75 minimiert. Danach werden RNAV Punkte abgeflogen, die innerhalb der TMZ liegen und schließlich zum Endanflug führen. Dieser ist am Flughafen Hahn durch Luftraum D geschützt.

Die Controller des Anfluges in HHN wurden gebeten, auf Headings zu verzichten, frühzeitig die Transition freizugeben oder auch mal auf einen Standard-Approach zurück zu greifen. Denn für all diese Verfahren gilt, dass sie durch die TMZ geschützt sind. Weiteres zentrales Element ist, dass auf opposite arrivals und departures verzichtet wird. Die „RWY in use“ wird deshalb strikt eingehalten, damit sich auch VFR Piloten nach Abhören der ATIS ein Bild von der zu erwartenden Verkehrssituation machen können.

Das konsequente Anwenden dieser Verfahren hat dazu beigetragen, dass die Airline-internen Near-Miss- und Airprox-Statistiken zunächst stark sanken und nun seit einiger Zeit auf niedrigstem Niveau bleiben. Die wenigen RAs, die noch zu verzeichnen sind, sind mehrheitlich auf den militärischen Verkehr in Büchel und Spangdahlem zurück zu führen, die häufig aufgrund hoher Annäherungsgeschwindigkeiten und trotz ausreichenden Abstands gelegentlich ausgelöst werden.

RYR hat sich dafür eingesetzt, nach gleichem Beispiel auch an anderen Flughäfen wie Niederrhein oder Memmingen vorzugehen. Dort fehlen aber zum Teil wichtige RNAV transitions und der schützende Luftraum D auf dem Endanflug.

Dennoch können Controller in ihrer täglichen Arbeit mit-helfen, die Konflikte im Luftraum E wesentlich zu entschärfen, denn „See and Avoid“, da sind sich alle einig, ist als letzte Barriere im Flugverkehr des 21. Jahrhunderts ungeeignet. Dafür sind heute die Flugzeuge zu schnell und deren Bedienung zu komplex. Um weitere Barrieren zu ziehen, zielen die „Best Practices“ unter anderem auf folgende Vorschläge zur Risikominimierung:



WATCH THE SKY - HEAVEN IS NEAR

Im Luftraum E werden Sie von VFR Verkehr nicht separiert - Sie sind dafür verantwortlich!

Deswegen immer:

- Augen auf
- Speed reduzieren - 250kts unter FL100 ist keine Vorgabe, sondern Maximum
- Alle Lichter an
- TCAS beobachten



WATCH THE SKY - HEAVEN IS NEAR

Im Luftraum E sind Sie nicht allein!

Deswegen immer:

- Augen auf
- Transponder einschalten
- Im Anflug -und Abflugsektor so kurz wie möglich aufhalten - wenn der Jet Sie sieht, kann es zu spät sein!
- Wirbelschleppen und Jetblast sind unsichtbar und lebensgefährlich



- während 250 Knoten unter FL100 als maximale IAS vorgeschrieben sind, unterstützen 220kt den Piloten noch besser bei der Luftraumbeobachtung und eventuellen Ausweichbewegungen. Dass dabei alle Lichter geschaltet werden, ist selbstverständlich.
- Piloten sollen CDAs planen, um (tiefe) level flight Segmente zu verhindern. Entsprechende Freigaben sind frühzeitig einzuholen.
- Um für VFR Verkehr besser vorhersehbar zu sein, sollen auf opposite departures und arrivals sowie auf Visual approaches verzichtet werden. Letzteres findet häufig kurz, tief und nahe am Landeplatz statt und damit meistens mitten in E. Darüber hinaus fordert der Visual approach einiges an Kapazität, die sinnvoller in die Flugwegplanung und Luftraumbeobachtung investiert werden sollte.
- Aus diesem Grund soll auch auf Shortcuts verzichtet und stattdessen konsequent RNAV arrivals oder standard approaches verwendet werden.

Während diese „Best Practices“ mit den Flugsicherheitsabteilungen namhafter Fluggesellschaften entwickelt wurden, sind sie nicht zwangsläufig zu jedem Piloten durchgedrungen. Dies gilt insbesondere für ausländische Kollegen, die eventuell nur sporadisch nach Deutschland kommen.

Hier kommt nun der Fluglotse ins Spiel. Dieser kann nämlich den Piloten gezielt auf den Eintritt in Luftraum E hinweisen. Entsprechende Informationen sind auf IFR Karten nur sehr unzureichend erkennbar. Er kann mit Hinweis auf die Luftraumstruktur auch mal einen direct request ablehnen. Denn Lufträume sind zum Schutz eingerichtet. Dem können sie aber nur gerecht werden, wenn man sie nutzt. Und hier ist der Controller dem Piloten gegenüber klar im Wissensvorteil. Wenn RNAV Punkte in dieser Struktur existieren, machen frühzeitig ausgesprochene Freigaben den Sinkflug für moderne FMCs sehr einfach und effizient berechenbar. Und sie sind allemal wirksamer als ein HDG, der den Flieger mit Seitenwind aus dem Luftraum raus pustet und außerdem den Piloten im Unklaren lässt, wann er nun reingedreht wird. Wenn es einmal doch nicht ohne HDG gehen sollte, sollte der Controller penibel auf die Luftraumgrenzen achten und den Flieger in geschütztem Luftraum belassen. Übrigens gilt das auch vertikal: Die APEG hat kürzlich einen Fall mit hohem Risiko bewertet, bei dem sich ein Verkehrsflugzeug und ein Motorsegler unterhalb (!) einer TMZ unangenehm nahegekommen sind. Schließlich kann der Controller durch das aktive Nutzen der TMZ mit Hörbereitschaft frühzeitig planen und gegebenenfalls für „freie Bahn“ sorgen. Und das Ansprechen der VFR-Piloten zeigt auch den Freizeitskippern, dass Ihre Möglichkeiten genutzt werden und sie aktiv zu sicher(er)en Verfahren beitragen.

Wie weit kann man g/sehen?



Thorsten Raue

Intro

Man kann in der aktuellen Zeit keine zwei Schritte machen ohne über die Schlagworte “Digitalisierung”, “virtuell” oder “vernetzt” zu stolpern. Diese Entwicklung macht natürlich auch vor den Toren der Flugsicherung nicht halt: Mit SWIM, Airport-CDM, Remote Tower

und noch vielen anderen Projekten wird versucht, den vollmundigen Versprechen auch Taten folgen zu lassen.

Die einen Projekte stecken noch in den Kinderschuhen, die anderen sind schon in Betrieb und es wird versucht, aus den Investitionen einen Mehrwert zu generieren. Remote-Tower-Systeme befinden sich gerade in einer sehr spannenden Phase zwischen ersten Einsätzen an wenig frequentierten Flugplätzen am Rande der Zivilisation, Vorbereitungen zum Einsatz an Flughäfen mit überschaubaren IFR-Verkehrszahlen und Testläufen an Flughäfen mit durchaus beachtlichen Mengen an Starts und Landungen von Passagiermaschinen.

Hierbei unterscheiden sich die Lösungen, Ansätze und Anwendungsszenarien teilweise drastisch voneinander: Der schwedische Remote-Tower zielt auf abgelegene Kleinstflughäfen, die durch diese Technologie überhaupt mit Flugsicherung versorgt werden können, in Budapest wird die Kontrolle eines Hauptstadtflughafens angestrebt und die DFS scheint mit ihrer Lösung einen Mittelweg anzustreben.

Aber egal welcher Remote-Tower verwendet wird, bei einem sind sich alle Beteiligten einig: Eine Absenkung des Sicherheitsniveaus ist nicht akzeptabel.

Und um dies sicherzustellen muss man sich vergegenwärtigen, wie Towerlotsen eigentlich die Welt wahrnehmen und Distanzen einschätzen. Im Gegensatz zum gemeinen Centerlotsen, der Entfernungen nur zwischen zwei synthetischen Zielen auf dem Radarschirm erfasst, müssen die Kollegen auf den Türmen die Luftfahrzeuge in der realen Welt suchen, finden und ihre Positionen zueinander einschätzen. Aber wie funktioniert das eigentlich? Wie nehmen wir Objekte räumlich wahr?

Tiefenwahrnehmung

Tiefenwahrnehmung ist die Fähigkeit, aus den zweidimensionalen Bildern, die auf der Netzhaut des Auges wahrgenommen werden, die Dreidimensionalität von Objekten zu erschließen. Diese Fähigkeit ist für alle Menschen wichtig – in unserem Metier aber besonders für Piloten und Tower-Controller, die Entfernungen tatsächlich mit geschultem Blick einschätzen müssen.

Für mich war es überraschend, wie viele einzelne Fähigkeiten zusammenwirken, um ein 3D-Bild im Kopf entstehen zu lassen:

Akkommodation

Akkommodation ist ein gutes Beispiel für die Verschiedenartigkeit der Sinneseindrücke, die im Gehirn zu einem räumlichen Bild zusammengesetzt werden. Es handelt sich um die Krümmung der Augenlinsen, welche je nach Entfernung von Augenmuskeln verändert werden muss, um ein scharfes Bild auf die Netzhaut zu projizieren. Aus Erfahrung wird für gleiche Linsenkrümmungen eine gleiche Entfernung angenommen und dadurch das mentale Bild ergänzt. Da mit größerer Entfernung der Sinneseindruck der Linsenkrümmung stark abnimmt, ist dieser Sinneseindruck nur bis zu einer Entfernung von ca. 2 Metern ein Einflussfaktor.



Linearperspektive

Auch dies ist ein Sinneseindruck, der auf Erfahrung beruht. Wir wissen, dass sich die Schienen nicht am Horizont berühren, sondern parallel verlaufen. Also wird angenommen, dass sich das Schienenende in großer Entfernung befindet.

Wenn hier mit den erfahrungsbasierten Annahmen gespielt wird, dann ergeben sich die allseits beliebten optischen Täuschungen.

Relative Größe

Durch einfaches Erleben verifiziert, werden ähnliche Objekte in unterschiedlichen Entfernungen als gleich groß eingestuft. Als Umkehrschluss werden Objekte mit kleinerem Retinabild als weiter entfernt eingeschätzt.

In diesem Beispielbild sind alle Autos objektiv gleich groß, werden aber durch die angenommene unterschiedliche Entfernung subjektiv unterschiedlich groß wahrgenommen.



Bekannte Größe

Ist einem Betrachter aus Erfahrung die Größe eines Objektes bekannt, so kann aus der wahrgenommenen Größe auf die Entfernung geschlossen werden. Dies ist zwar

ähnlich der relativen Größe, jedoch kann bei der bekannten Größe auch bei einem einzelnen Objekt auf die Distanz geschlossen werden.

Tiefe durch Bewegung

Überraschenderweise kann der Mensch sehr schnell bei bewegten Objekten die Position erschließen, was wir alle vom Fangen eines Balles kennen. Die Größenveränderung bei sich nähernden oder entfernenden Objekten und die Berechnung der TTC (time-to-contact) sind hierbei die ausschlaggebenden Hinweise.

Verdeckung

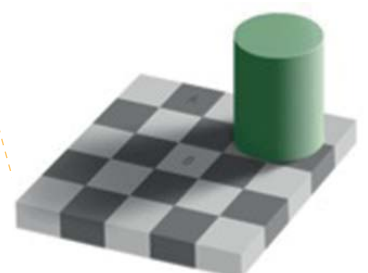
Unser liebstes Organ, das Hirn, tendiert dazu, verdeckte Objekte zu vervollständigen, weshalb im Bild mit der Vase nicht davon ausgegangen wird, dass im Fall (a) ein Teil der Vase fehlt, sondern dass sie sich hinter dem Glas befindet.



Schatten

Der Schattenwurf ist ein weiteres Indiz, dass vom Sehzentrum herangezogen wird. Bei dem obigen Bild mit dem Haus (siehe Linearperspektive) verleiht der gemalte Eigenschatten dem Bild einen räumlichen Eindruck. Nicht zufällig wurde das Bild jedoch bei bewölktem Himmel aufgenommen, denn der Schlagschatten auf dem Rasen würde das Haus sofort als flach enttarnen.

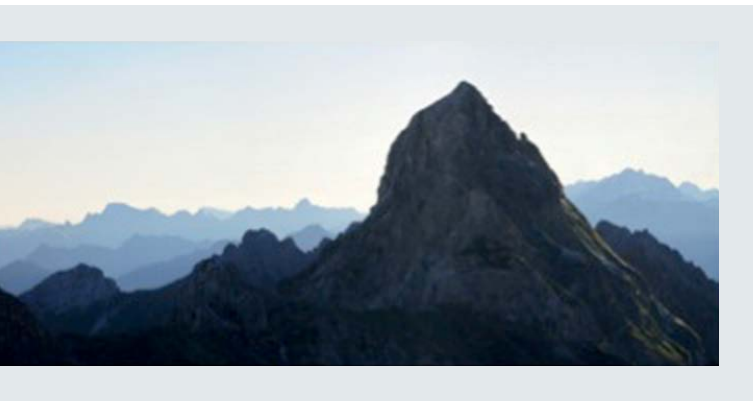
Ganz nebenbei wird übrigens noch die Farbe im Schatten bei als räumlich angenommenen Objekten korrigiert. Obwohl die beiden Kacheln A und B nicht so wirken, haben sie exakt den gleichen Farbton und die gleiche Helligkeit.



Luftperspektive

Besonders bei der – bei Kollegen – beliebten Sicht von “Pol zu Pol” ist dieser Faktor wichtig. Je weiter ein Objekt entfernt ist, desto mehr wirkt sich die Atmosphäre auf die gesehene Farbe und Schärfe aus.

Je weiter etwas entfernt ist, desto blau-grauer und unschärfer ist es zu sehen.



Relative Höhe

Je näher ein Objekt sich an der Horizontlinie befindet, desto weiter entfernt scheint es zu sein. Im Beispiel müssten also Vogel C und Block B als fern interpretiert werden.

Bewegungsparallaxe

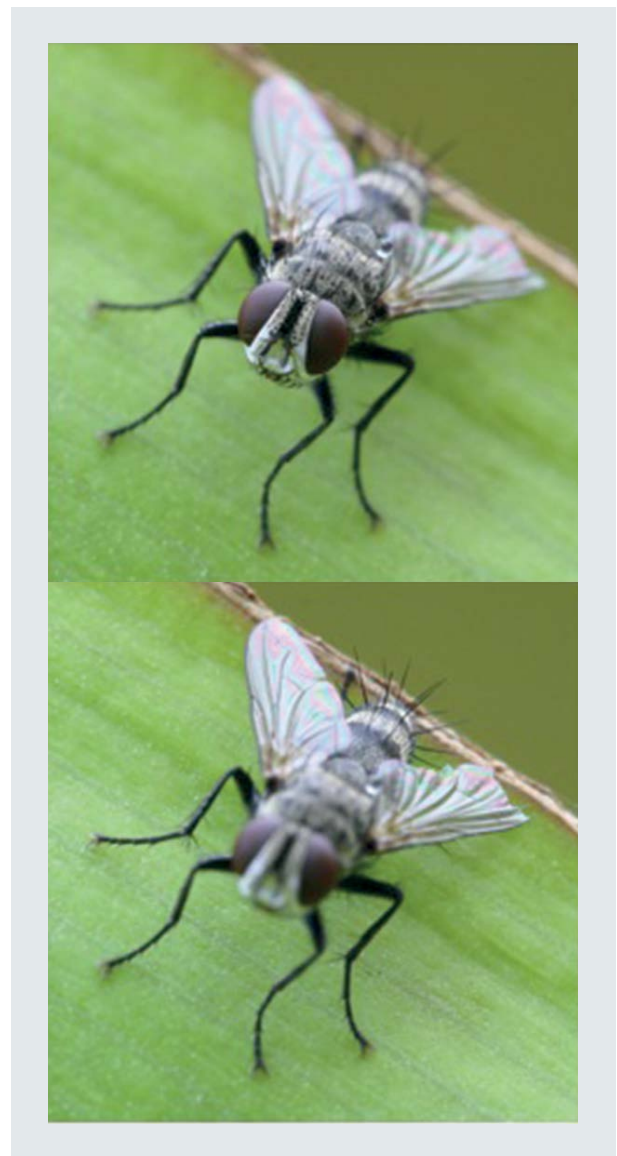
Dieses Phänomen ist jedem Beifahrer vom Autofahren bekannt. Während die Leitpfosten an der Straße scheinbar nur so vorbeirasen, ziehen die entfernten Gebäude und Berge gemächlich dahin. Ein sehr deutlicher Reiz, der auch durch Eigenbewegung hervorgerufen werden kann.

Curvilinear Perspective (Krummlinige Perspektive)

An den Rändern unserer Wahrnehmung wird das Bild verzerrt, wie bei einer Fischaugen-Optik. Hierdurch wird beim Betrachter das Gefühl eines echten dreidimensionalen Raumes geschaffen, in dem er sich direkt befindet. Da dieser Effekt bei Bildern und Fotos grundsätzlich als Verzerrung entfernt wird, wirken diese Bilder künstlich und flach.

Unschärfe

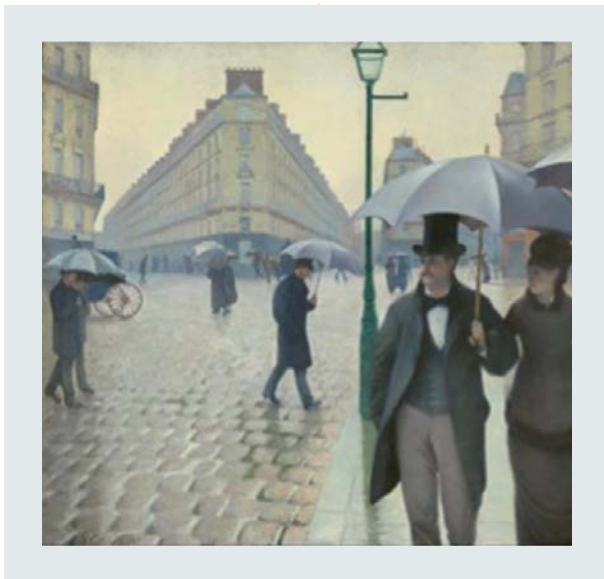
Nicht nur die Unschärfe der Atmosphäre, sondern auch die Unschärfe von Objekten, die sich außerhalb des scharf abgebildeten Bereiches befinden, ist ein wichtiger Faktor. Alles, was nicht scharf zu sehen ist, muss ergo näher oder ferner, als das scharf gesehene Objekt, sein.



Textur

Die Textur – also die Oberflächenbeschaffenheit – von Objekten ist bekannt und unterliegt auch gewissen Erfahrungswerten. Hierbei ist die Textur von nahen Oberflächen gut zu erkennen und nimmt mit der Entfernung ab,

während sich Linien (so vorhanden) ähnlich wie bei der Linearperspektive, zum Fluchtpunkt hin verjüngen.



Binokulare Hinweise

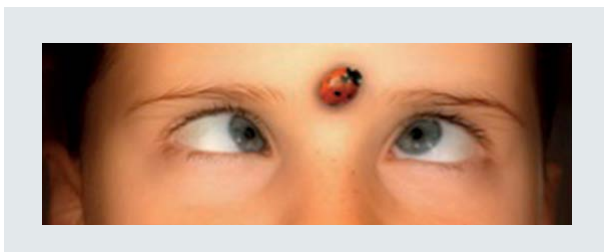
Im Gegensatz zu den vorigen erfahrungsbasierten Tiefeninformationen handelt es sich bei den folgenden um binokulare Reize – also sind hierfür Augenpaare nötig.

Parallaxe

Durch die unterschiedliche Position der Augen ergeben sich zwei (?) seitlich verschobene Abbilder (sogenannte Querdisparation). Beim Zusammenfügen der Abbilder zu einem mentalen Einzelbild wird hieraus 3D-Information gewonnen.

Konvergenz

Um nahe Objekte zu fokussieren, müssen die Augäpfel von Augenmuskeln nach innen gedreht werden. Dieser Muskelreiz wird auch zur Vervollständigung der Raumwahrnehmung herangezogen.



Schatten Stereopsis

1989 wurde herausgefunden, dass auch die Unterschiede im von den Augäpfeln gesehenen Eigenschatten stark zur Tiefenwirkung beitragen und sogar als alleinige Tiefeninformation ausreichen, um räumliches Sehen zu ermöglichen.

Fazit?

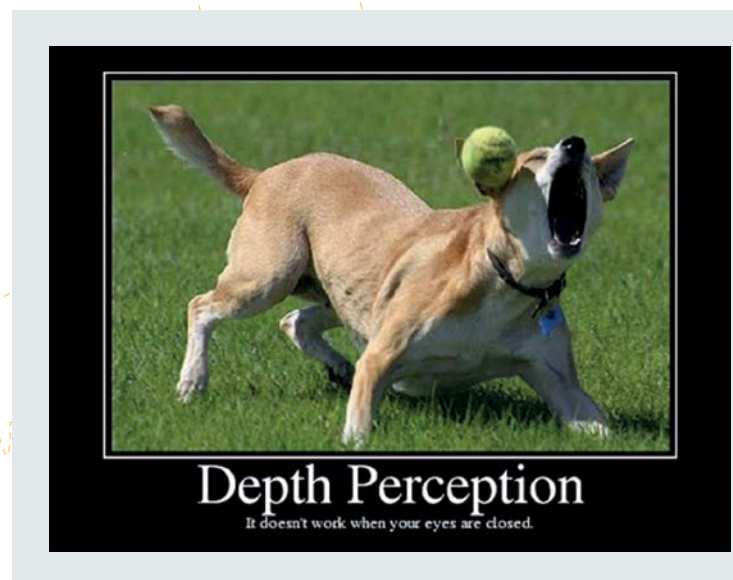
Bei der oben aufgeführten (nicht abschließenden) Liste von Reizen, die für das Wahrnehmen von Entfernungen genutzt werden können, fallen mir aus dem Stand einige auf, die im Remote-Tower-Umfeld nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Das heißt natürlich nicht, dass alle Tower-Verfahren für Remote-Tower ungeeignet sind. Nur bei den Verfahren, die ganz besonders auf dem Schätzen von Entfernungen basieren, ist nach fachlicher Meinung der GdF hier eine vorsichtige Herangehensweise nötig.

Im Speziellen geht es hierbei um die Verfahren zur Herabsetzung von Staffelung am Flughafen, nach BA-FVD 327.21 und 322.3 bei anfliegenden Luftfahrzeugen.

Diese beiden Abschnitte sollten von Fluglotsen aus Remote-Towern **nicht** angewendet werden dürfen.

Aber für alle gilt auf jeden Fall folgendes:



Jahrespressekonferenz der DFS

Steigende Verkehrszahlen – weniger Einnahmen



von Hans-Joachim Krüger

Erneut legte der Vorsitzende der DFS-Geschäftsführung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, die Geschäftszahlen des Jahres 2017 vor. Grundsätzlich darf man auf ein gutes und erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken, in dem die Vorgaben des vergangenen Jahres teilweise deutlich überschritten wurden. Es

war allerdings auch ein Jahr der Überraschungen. Zwar wurden mit über 3,2 Millionen IFR-Flügen so viel Flüge von der DFS kontrolliert wie noch nie zuvor und beschernten der DFS auf vielen Sektoren eine „Vollbeschäftigung“, gleichzeitig stellte man jedoch auch im abgelaufenen Jahr erneut fest, dass im operationellen Bereichen ein Personalengpass droht. Für 2018 ist daher wieder eine verstärkte Ausbildung gefragt und die Suche nach geeigneten Nachwuchskräften hat begonnen.

Anders als in den Vorjahren war der verkehrsreichste Tag nicht im September zu finden, sondern ereignete sich bereits 23. Juni 2017 mit immerhin 10677 kontrollierten Flügen. Dabei besonders hervorzuheben ist, dass es kaum Verspätungen durch ATC gegeben hat und der ermittelte Wert sich mit dem Jahr 2016 vergleichen kann. Die Verkehrsentwicklung im deutschen Luftraum ist durch die

unterschiedlichen Ereignisse des abgelaufenen Jahres geprägt. Da wäre z.B. die Pleite von Air Berlin zu nennen wie auch die Verschiebung bzw. die Neuausrichtung der sogenannten „Low Cost Carrier“ auf die internationalen Flughäfen. Die regionalen Airports dürfen hier als die Verlierer dieser Marktsituation angesehen werden, während die großen IAA-Airports als die Gewinner angesehen werden dürfen. Auch die Zunahme des internationalen Frachtverkehrs findet größtenteils über die 3 großen Frachtairports wie Frankfurt, Leipzig und Köln statt. Wobei Leipzig hier einen wahren Aufschwung erlebt und teilweise 2-stellige Zuwachsraten vorweisen kann.

Die Personalentwicklung der DFS folgt weiterhin dem Trend, der 2012 eingeleitet wurde. Startete man 2013 mit weit mehr als 6000 Mitarbeiter so hatten Ende 2017 5386 Mitarbeiter einen gültigen Arbeitsvertrag gültig. Auch zukünftig soll im administrativen Bereich weiter nach Einsparungen gesucht werden. Für den operationellen Bereich hingegen soll erneut mit einer „Vollbeschäftigung“ an der betriebseigenen Akademie den erwarteten Engpässen entgegnet werden.

Mit der Personalentwicklung hält auch die Kostenentwicklung der DFS stand. Auch hier lagen die Kosten 2013 noch deutlich über 1 Milliarde Euro, so hat man im abgelaufenen Jahr die Kostenstruktur auf unter 1 Milliarde gedrückt und lag dabei deutlich im Plan. Diese Kostenstruktur hat direkte Auswirkungen auch auf die Preisgestaltung der sogenannten Flugsicherungsgebühren, wie sie den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt werden. So liegt Deutschland im europäischen Vergleich zwar im oberen Mittelfeld und ist mit seiner Gebührenstruktur ganz gut aufgestellt, auch gemessen an dem Service den die Mitarbeiter der DFS anbieten. Angeführt wird die Gebührenliste der europäischen Provider von den südlichen Nachbarn Schweiz und Italien sowie Österreich. Deutschland belegt auf dieser nicht immer vergleichbaren Liste Platz 7. Die billigsten Länder sind laut dieser Liste Lettland, Bulgarien, Türkei, Malta und Georgien. Mittlerweile ist die irische Fluggesellschaft Ryanair zum zweitgrößten DFS-Kunden aufgestiegen und der sogenannte Low-Cost Carrier Bereich ist in Deutschland auf gut 25% angestiegen.

Ein weiteres Standbein der DFS ist das „Drittgeschäft“. Auch hier ist eine Steigerungsfaktor von 25% zu verzeichnen. Die Drittgeschäfte verteilen sich z.Zt auf die folgende Stationen:

Das Jahr in Zahlen

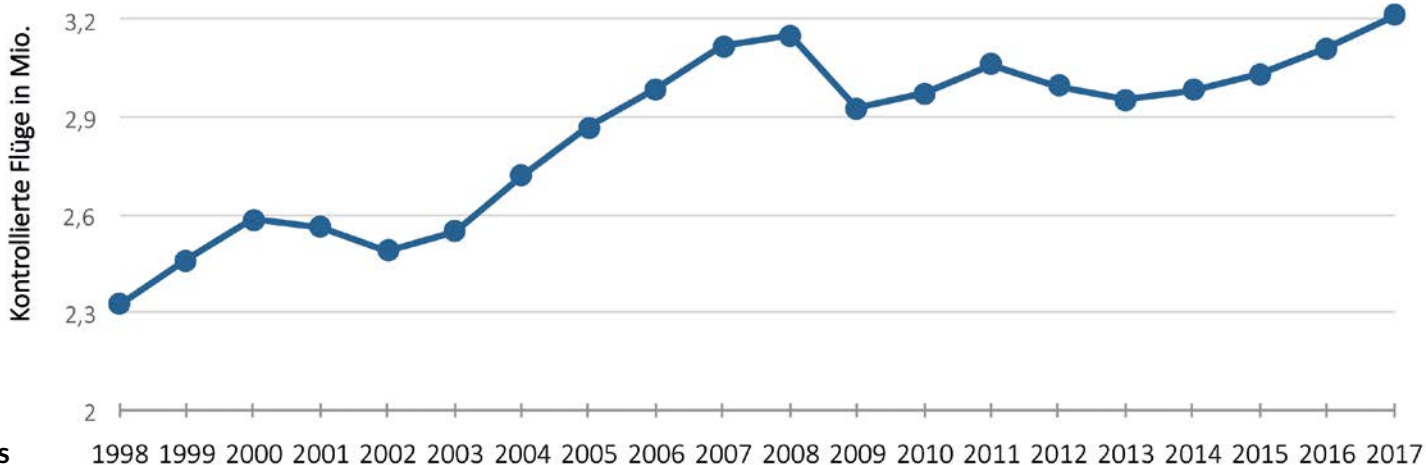


Das war 2017

Flugverkehr im deutschen Luftraum



Langjährige Verkehrsentwicklung



Quelle: DFS

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Q.
Überflüge	751	790	881	966	1.024	1.083	1.104	1.019	1.058	1.099	1.081	1.098	1.115	1.135	1.180	1.240	274
An- und Abflug*	2.192	2.186	2.265	2.324	2.381	2.455	2.462	2.295	2.291	2.338	2.263	2.179	2.193	2.223	2.173	2.209	494
Gesamt**	2.488	2.548	2.719	2.866	2.983	3.115	3.150	2.927	2.971	3.060	2.994	2.953	2.980	3.029	3.109	3.212	710

*Innerdeutsche Flüge werden als An- und als Abflug gezählt.

** Bereinigt um Doppelzählung innerdeutscher Flüge.

3.211.771 Flüge nach Instrumentenflugregeln haben die Fluglotsen 2017 im deutschen Luftraum kontrolliert, das sind 3,3 Prozent mehr als im Jahr davor. Damit wurde der Rekordwert aus dem Jahr 2008 – 3,15 Millionen IFR-Flüge – übertroffen.

- Schottland (Edinburgh)
- Niederlande
- Italien (Mailand-Linnate)
- Vereinigte Arabischen Emirate (Dubai)
- Brasilien
- Kaufbeuren

Für das Jahr 2018 zeichnet sich, so die ersten Verkehrs- und Geschäftszahlen, erneut ein sehr erfolgreiches Jahr und die Prognosen dürfen als erreichbar eingeschätzt werden.

Die Mitarbeiterzahl nahm im vergangenen Zeitraum für diese Bereiche ebenfalls um gut 25% zu und erreichte eine Zahl von 222 Mitarbeitern und als mittelfristiges Umsatzziel werden 220 Millionen Euro angestrebt.

Mit der Gründung des Joint Ventures „Frequentis DFS Aerosense GmbH“ mit der Frequentis AG soll ein weltweites Angebot von Remote Tower-Lösungen erarbeitet werden. Weiter wird die DFS in Geschäftsmodelle zum Einsatz von Drohnen für Rettungsdienste, Luftverkehrs-, Agrar- und Energiewirtschaft sowie Distributionslogistik investieren.

Insgesamt erzielte der DFS-Konzern im Jahr einen Jahresüberschuss von 30,6 Millionen Euro. Der Überschuss ist zwar deutlich geringer ausgefallen als das Jahr zuvor, das ist allerdings bedingt durch die Senkung der Flugsicherungsgebühren. „Der DFS-Konzern hat 2017 seine Ziele erreicht. Mit diesem Ergebnis können wir angesichts schwieriger Rahmenbedingungen sehr zufrieden sein“, sagte Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS.

Finanzkennzahlen (nach IFRS)

Jahresabschluss (in Mio. EUR)	2016	2017	Veränd. zum Vj.
Gesamtleistung	1.219,3	1.190,7	-2,3%
Personalaufwand	838,5	862,8	+2,9%
Abschreibungen	108,9	116,3	+6,8%
Jahresüberschuss	86,6	30,8	-64,4%
Investitionen	85,5	111,8	+30,8%
Eigenkapital	-1.127,0	-681,3	+39,5%

Die Verkehrsentwicklung an den Flughäfen ist uneinheitlich

Herausforderung unterschiedlicher Rahmenbedingungen

- Low Cost Carrier verlagern von regionalen auf internationale Flughäfen
- Insgesamt sehr uneinheitliche Verkehrsentwicklung an den Verkehrsflughäfen
- Auf Marktaustritt der Air Berlin folgen erhebliche Verwerfungen/Verschiebungen bis hin zu möglicher Überkompensation
- Zunahme von Frachtverkehr

Internationale Flughäfen	Wachstum 2017
HUB-Flughäfen	
Frankfurt	+2,7%
Düsseldorf	+1,9%
München	+2,6%
Ø	+1,6%
International Access Airport 1	
Berlin Schönefeld	+5,3%
Hamburg	+1,4%
Köln-Bonn	+3,2%
Nürnberg	+7,2%
Leipzig	+7,3%
Stuttgart	-0,8%
Berlin Tegel	-6,4%
Hannover	-1,0%
Ø	+3,8%
International Access Airport 2	
Dresden	-5,6%
Erfurt	+11,2%
Münster-Osnabrück	+8,4%
Saarbrücken	-5,4%
Bremen	-8,0%
Ø	+2,3%



Revolution bei Apron Frankfurt: Teil 1

von: Florian Ankert

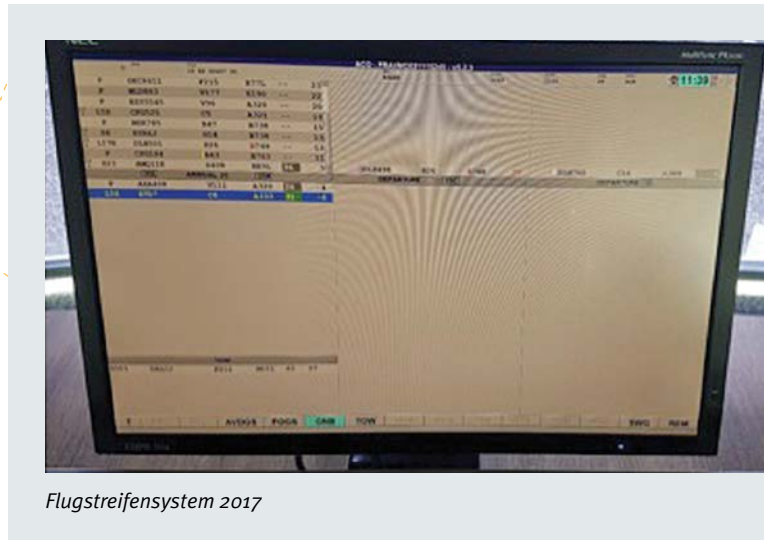
27. Juni 2014

Mit der Verabschiedung der **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014** über „die Einrichtung des gemeinsamen Pilotvorhabens für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement“ der Europäischen Kommission begann Ende Juni 2014 die Umsetzung des SESAR-Programmes, auch besser bekannt als **Single European Sky AirTrafficManagement Research**. Diese Durchführungsverordnung verpflichtet den Flughafen Frankfurt und zahlreiche weitere Flughäfen in Europa zur **Einführung neuer Technologien und Verfahren** und markiert schlussendlich das Ende der bisher verwendeten Systeme bei Apron Control, mit denen die Implementierung der geforderten Funktionalitäten schlichtweg nicht möglich gewesen wäre. Das Großprojekt **ACWP** (Apron Controller Working Position) wird geboren.

Doch zuerst einmal eine Erläuterung über die noch aktuellen Systeme.

Wie sieht es vor ANNO ACWP aus?

Apron Frankfurt wird seine zwei Hauptsysteme in den Ruhestand schicken. Zurzeit fungiert das **Flugstreifenbasierende System FDPS** von T-Systems als Hauptinformationsquelle und zur visuellen Unterstützung nutzen die Lotsen eine **Bodenlagedarstellung** der Firma Thales. Diese beiden Arbeitsmittel werden vollständig von der Grazer Firma ADB Safegate Austria (ehemals AviBit) kombiniert, neuentwickelt und noch durch zahlreiche weitere Funktionen erweitert.



Flugstreifensystem 2017



ACWP 2018 in einer Alphaversion



Bodenradar 2017

Herbst 2016 – März 2017

Auf die **europaweite Ausschreibung der Fraport AG für die neue ACWP** bewarben sich verschiedene namhafte Anbieter. Alle Lotsen hatten über mehrere Tage hinweg die Möglichkeit, die Testsysteme aller Anbieter „im Finale“ nacheinander zu testen und zu bewerten. Auf dieser Grundlage und unter Betrachtung aller weiteren Aspekte (z.B. Finanzen, Strategie, Flexibilität, u.v.m.) wurde die Firma **ADB Safegate Austria** von Fraport ausgewählt.

Erstmals – und das unterscheidet das Projekt von vielen anderen Apron Control-Fraport AG-Projekten – wurden die **Lotsen bereits von Beginn an vollständig in die Entwick-**

lung eingebunden. 4 Lotsen reisen regelmäßig mit dem Projektkernteam der Fraport AG zum Lieferanten nach Graz und sind auch zwischen den Entwicklungsphasen intern mit einem Teil der anderen Lotsen in einzelnen, kleineren Workshops eingebunden.

Fraport hat sich entschieden, dieses Großprojekt nach einer leicht angepassten Variante von „Scrum“ zu entwickeln. **Die Entwicklung findet agil und iterativ statt.** Das bedeutet, dass man zwar auf ein definiertes Ziel hinarbeitet, aber der Weg dorthin bei Entwicklungsbeginn nicht detailliert festgelegt ist. Vielmehr legt die Fraport AG gemeinsam mit dem Lieferanten Schritt für Schritt fest, was priorisiert weiterentwickelt wird.

April 2017 – Dezember 2018

Am 18.04.2017 startete die erste dreitägige Reise nach Graz zum Entwicklerteam von ADB Safegate Austria. Es folgten im Jahr 2017 fünf weitere Workshops in Graz.

Zu Beginn galt es, ein **gemeinsames Verständnis** dafür zu schaffen, was die Vorfeldkontrolle in Frankfurt für Aufgaben wahrnimmt und wie sie diese umsetzt. Somit bestand das erste Zusammentreffen in Graz hauptsächlich aus allgemeinen Themen, wie z.B. der Abstimmung der Vorgehensweisen, Organisation, Strategie, Updatezyklen, Kommunikationsmittel und vielem mehr.

ADB Safegate Austria ist bereits weltweit an zahlreichen Flughäfen mit eigener Software tätig, jedoch ist Apron Control in diesem Umfang etwas ganz Neues für das Entwicklerteam. In Frankfurt ist Apron Control aufgrund der **Menge des zu bearbeitenden Verkehrs und der begrenzten Infrastruktur ein ganz besonderes Thema für sich.**

Einen ersten Einblick in das Aussehen der ACWP bekamen die Lotsen anhand des Beispiels von Wien. Bereits am zweiten Tag in Graz haben die Entwickler eine Darstellung von Frankfurt mit einem Replay vorzeigen können.

Die infrastrukturellen Gegebenheiten, die unzählbaren Einschränkungen, die flexible Nutzung sowie die Standards – alles muss das System abbilden können. Man entschloss sich, zuerst den ganz normalen Ablauf eines Fluges (Air-to-Air Prozess) ins System zu integrieren. Das klingt nicht kompliziert, nimmt aber einiges an Zeit in An-

spruch, denn dahinter steckt viel mehr als man anzunehmen vermag. Für den Lieferanten ADB Safegate Austria eine **enorme Programmierarbeit.**

Wie soll das Label aussehen? Was soll im Flugstreifen stehen? Soll es überhaupt noch ein Flugstreifensystem geben? Wie soll das Routing aussehen? Wie leicht ist es, Routen zu ändern? Ist es noch übersichtlich, wenn mal wieder alle Departures im gleichen Hof Pushback requesten?

Bei all diesen Fragen ist die Expertise der Lotsen zwingend notwendig und nützlich, um den Entwicklern verständlich zu machen, was der Lotse für eine **sichere und schnelle Abarbeitung des Rollverkehrs** benötigt. Die Zusammenarbeit trägt Früchte und Schritt für Schritt erweitert ADB Safegate Austria das Produkt um neue Module.



Zielführende Diskussionen untereinander und mit dem Entwicklungspartner gehören zum Tagesablauf, genauso wie Feedback zu Entwicklungsfortschritten.

Auch bei der Wahl der Monitore konnten alle Lotsen verschiedene Geräte in unterschiedlichen Größen und Funktionen testen und bewerten. Nach der Auswertung aller Fragebögen fiel die Wahl auf den Hersteller **WACOM** und einen noch in der Entwicklung befindlichen 32 Zoll Monitor mit Stiftbedienung und 4K Auflösung.



Arbeitsplatz 2017



Arbeitsplatz Mock-Up 2018 (Entscheidung ausstehend)

Januar 2018

Mit der **Installation eines ACWP Demosystems in Frankfurt** begann auch für alle übrigen Lotsen das Testen am neuen System. Mit einer Alphaversion und einer noch sehr vereinfachten Simulation von Departures und Arrivals erntete das Projektkernteam viel gesunde, positive und negative Kritik.

Auch wenn es unbequem scheint, ist das Feedback der Lotsen der Schlüssel für eine erfolgreiche Projektentwicklung. Auf diese Weise kann eine **erhebliche Umstellung** durch ein neues System erfolgreich umgesetzt werden, trotz der vermeintlichen Mehrarbeit durch z.B. systemseitig dargestelltes Routing auf dem Vorfeld. Dabei sind „Sonderwünsche“ der Lotsen noch nicht bedacht, denn diese können je nach Umfang einen hohen Aufwand für die Entwickler darstellen.

Doch solch ein neues System ist auch die **große Chance**, die vielen Dinge, die bei Apron Frankfurt mehr als unrund laufen gerade zu biegen und die vielen Workarounds obsolet zu machen.

Februar 2018 – März 2018

Anfang Februar wurde ein so genannter **Mock Up-Tisch** aufgebaut. Dieser basiert auf der Planung der zukünftigen neuen Kontrolltische. Auch hier hatten die Lotsen

verschiedene Stellvarianten der zukünftigen Bedienelemente und der Platzierung des Monitors zur Wahl. Die Bewertung dieser Fragebögen steht noch aus. Somit ist auch hier der Endanwender direkt an der Entscheidungsfindung erheblich beteiligt und die zusätzlichen Ideen zur neuen Arbeitsplatzgestaltung werden berücksichtigt.

Seit März steht eine zweite nutzbare ACWP Alphaversion mit eigenem Monitor zum Parallelbetrieb bereit und die Lotsen können nun viel realistischer ihren normalen Tagesablauf in Zusammenarbeit üben.

Ausblick

Neben dem eminent wichtigen Feedback für die Weiterentwicklung hilft es den Lotsen, die spätere **Schulung im Apron-Simulator** hindernisfreier starten zu können. Innerhalb eines Jahres müssen alle ca. 80 Lotsen **jede Funktion des Systems blind beherrschen** können.

Voraussichtlich im Sommer 2018 beginnt die tatsächliche Simulator Schulung und im Sommer 2019 wird sich innerhalb weniger Tage die Arbeitswelt des Apron Controllers in Frankfurt neu gestaltet haben. Doch bis dahin ist noch ein weiter Weg zu gehen.

Mit freundlicher Unterstützung von Daniela Krüger und Andreas Eichinger.

Ein Präsidentenbesuch und seine Folgen



von Werner Fischbach

„Was heißt hier grenznah“ fragte Thorsten Raue in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ und zählte die deutschen Flughäfen auf, die in unmittelbarer Nähe der deutschen Grenze liegen. Und zugegeben – es ist schon ein etwas eigenartiges Gefühl, sich noch vor dem Einziehen des Fahrwerks

bereits im Ausland zu befinden oder während des Anflugs noch kurz vor dem Aufsetzen ausländisches Territorium zu überfliegen. Dabei sind es nicht nur deutsche Flughäfen, die sich durch ihre grenznahe Lage auszeichnen. Thorsten hat einige davon aufgeführt; spontan fallen einem dazu noch die Airports von Basel, Salzburg und Straßburg ein. Selbst Zürich muss hier aufgeführt werden, liegt die deutsche Grenze nur etwa sieben Seemeilen von der Schwelle der Hauptanflugpiste 14 entfernt.

Ein weiteres Problem, das Thorsten nur am Rande erwähnt hat, sind die Zuständigkeiten der Flugsicherung. Denn es ist etwas problematisch, wenn die FIR-Grenze mitten durch die Kontrollzone bzw. den darüber liegenden Luftraum verläuft. Dass dieses Problem nur zu lösen ist, indem einer der beiden Staaten Teile seines Luftraums an den benachbarten Staat bzw. an dessen Flugsicherungsorganisation delegiert, ist jedem, der nur geringe Kenntnis über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle verfügt, klar. Was jedoch nicht bedeutet, dass diese Einsicht bei allen, auch nicht bei allen Politikern vorhanden ist. Dies ist bedauerlich und erinnert an einen Vorfall, der sich vor vielen Jahren am Flughafen Friedrichshafen ereignete und der Niederlassung Stuttgart eine ganz besondere Radarsimulation bescherte (damals befand sich die Anflugkontrolle vor Ort und die verfügte auch über einen DESIM).

Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl und der französische Staatspräsident François Mitterrand hatten beschlossen, im Juli 1993 den Schriftsteller Ernst Jünger zu besuchen. Und da der Herr in Oberschwaben wohnte und das Treffen im Stauffenbergischen Forsthaus zu Wilfingen stattfinden sollte, bot sich der Flughafen Friedrichshafen für die Anreise an. Da es sich bei den Passagieren nicht um gewöhnliche Fluggäste handelte und der französische Präsident auf eine seiner Bedeutung entsprechenden Art und Weise empfangen werden sollte, wurde für den Besuch eine besondere Choreographie entworfen. Zunächst

sollte Helmut Kohl mit einer Maschine der Flugbereitschaft an den Bodensee geflogen werden (die dann auch pünktlich eintraf). Danach sollte ein Flugzeug der französischen Luftwaffe mit einer Militärkapelle in Friedrichshafen landen, um dann ihren Präsidenten, dessen Flugzeug als letztes ankommen sollte, mit der französischen Nationalhymne zu empfangen.

Doch wie so oft im Leben hält sich die Realität nicht an die mit Akribie ausgearbeiteten Pläne. Zum einen hatten sich die beiden französischen Maschinen verspätet und Helmut Kohl war gezwungen, sich auf dem Flughafen „die Beine in den Unterleib zu stehen“. Was ihm verständlicherweise nicht so besonders gefiel. Und als dann die Franzosen anrückten, landete die Präsidentenmaschine als erste und die Militärkapelle mit einigem zeitlichen Abstand danach. Was möglicherweise daran lag, dass die Approachcontroller vorschriftsgemäß dem Präsidenten als Staatsoberhaupt den ihm gebührenden Vorrang einräumten. Wie dem auch sei – die „enfants de la Patrie“ kamen zu spät und als ein „jour de gloire“ konnte dieser Tag nicht unbedingt bezeichnet werden.

Wie immer, wenn irgendetwas glorreich „in die Hose“ geht, wird nach einem Sündenbock gesucht. Und der schien schnell gefunden zu sein – die Niederlassung Stuttgart der DFS. Denn der oblag damals die Fachaufsicht über die Friedrichshafener Platzkontrolle und so wurde möglicherweise daraus gefolgert, dass die Stuttgarter Controller auch für die Anflugkontrolldienste Friedrichshafens zuständig wären. Die Übeltäter saßen also in Stuttgart und der obligatorische Schwarze Peter wurde recht schnell in die Schwabenmetropole geschoben. Doch die Niederlassung Stuttgart wehrte sich erfolgreich. Weil nicht sie, sondern die Schweizer Kollegen in Zürich für die Durchführung der Anflugkontrolldienste für den Flughafen Friedrichshafen zuständig waren.

Eine völlig unnütze Simulation

Nun ist dem Verfasser dieses Beitrags natürlich nicht bekannt, wie in den zuständigen Behörden die Kunde, nach welcher die Durchführung der Flugverkehrsdienste im Nahbereich des Flughafens Friedrichshafen dem Schweizer Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ übertragen worden war, aufgenommen wurde. Aber für diese Behörden war es offensichtlich unvorstellbar, dass eine ausländische Flugsicherungsorganisation Teile des deutschen

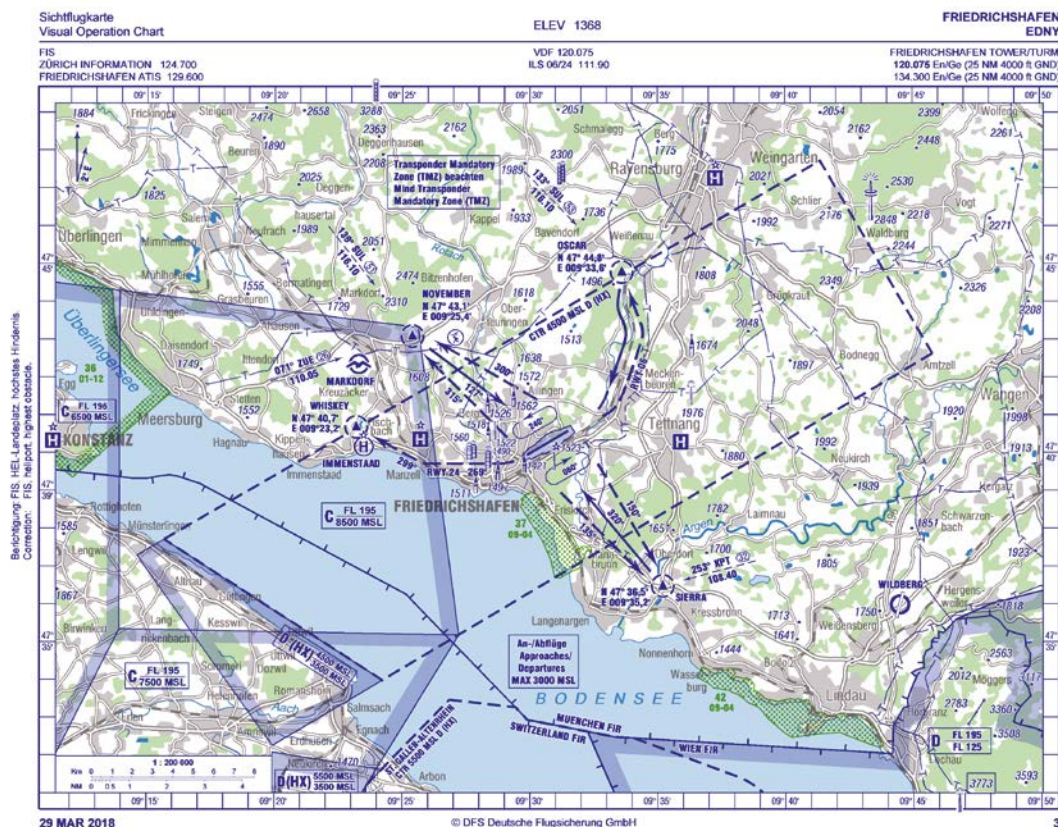


*Der ehemalige Friedrichshafener Home-Carrier Intersky ist schon lange Geschichte, der alte Tower wird immer noch betrieben.
Photo: W.Fischbach*

Luftraums kontrollieren konnte. Und dann auch noch die Eidgenossen! Deren Banken dem Kapital deutscher Steuerflüchtlinge einen sicheren Hafen boten (ein deutscher Finanzminister wollte den Schweizern etwas später die Kavallerie an den Hals schicken)! Deshalb kam man, so könnte vermutet werden, auf die Idee, mit einer Simulation die Möglichkeit, die Flugverkehrskontrolle im Nahbereich von Friedrichshafen in eigener Regie, sprich ohne Schweizer Mitsprache durchzuführen, zu erproben. Der Niederlassungsleitung und den Controllern in Stuttgart war von vorneherein klar, dass die Übernahme der An- und Abflugkontrolle des Bodensee-Airports jede Menge Probleme hervorrufen würde und sich dieses Vorhaben wohl kaum realisieren ließ. So mancher Controller fragte sich, ob in der damaligen Hauptverwaltung der DFS jeglicher Sachverstand abhanden gekommen war. Denn bereits dort hätte man auf die „Nichtrealisierbarkeit“ einer autonomen Durchführung der Flugverkehrsdienste durch eine deutsche Flugsicherungsstelle hinweisen müssen. Gleichgültig, ob die Anflugkontrolle für Friedrichshafen in Langen, in München oder in Stuttgart beheimatet war. Eine (theoretische) Möglichkeit gab es allerdings. Dabei hätte die DFS ein paar Controller zu „skyguide“ abordnen müssen, um den Verkehr von und nach Friedrichshafen abzuwickeln. Aber die Eidgenossen wollte man wohl ganz bewusst raushalten. Ganz abgesehen von der Frage, ob „skyguide“ einem entsprechenden Vorhaben auch zugestimmt hätte.

Nun ist natürlich nicht bekannt, ob die DFS eine Übernahme der Anflugkontrolldienste in Friedrichshafen durch fachliche Argumente (erfolglos) zu verhindern versuchte und deshalb einer Simulation zustimmte, um damit zu beweisen, dass sich dieses Unterfangen nicht realisieren ließe. Frei nach dem Motto „wir haben Euch doch gleich gesagt, dass es nicht funktioniert! Und nun haben wir’s schwarz auf weiß!“. Und so wurde die Niederlassung Stuttgart beauftragt, eine Simulation durchzuführen, die sie eigentlich nicht durchführen wollte und deren Ergebnis schon von vorneherein feststand.

Der Absicht, die Anflugdienste für den Flughafen Friedrichshafen in deutscher Regie und damit autonom, also ohne Beeinflussung durch „skyguide“, durchzuführen, stehen zwei ernsthafte Probleme entgegen. Denn bekanntlich sind große Teile des süddeutschen Luftraums an die Eidgenossen abgetreten worden, um damit den Verkehr im Einzugsbereich des Flughafens Zürich so effizient wie möglich abwickeln zu können. Eine sinnvolle und nachvollziehbare Maßnahme. Doch dazu gehört auch die Integration des an- und abfliegenden Verkehrs der Flughäfen Friedrichshafen und St. Gallen-Altenrhein. Altenrhein liegt Friedrichshafen mehr oder weniger gegenüber auf der Schweizer Seite des Bodensees. Die Verantwortlichen der Züricher Bezirkskontrolle haben, um den Verkehr zu diesen beiden Flughäfen möglichst effizient abwickeln zu können, dafür extra einen Kontrollsektor



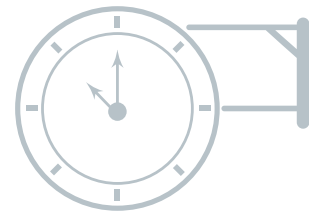
Auf der Sichtflugkarte ist die Nähe der FIR-Grenze gut zu erkennen. Photo: DFS

geschaffen, der als ARFA-Sektor bezeichnet wurde (ARFA = Altenrhein/Friedrichshafen). Ob der ARFA-Sektor auch heute noch existiert, entzieht sich meiner Kenntnis. Wenn nun jedoch neben diesem Luftraum noch ein weiterer geschaffen wird, dem ausschließlich die Aufgabe zukommt, den Verkehr von und nach Friedrichshafen autonom abzuwickeln, dann mutiert dieser Luftraum oder Kontrollsektor zu einer Insel, die vom ACC Zürich „umzingelt“ ist. Dass dies nicht gut gehen kann, dürfte leicht einzusehen sein. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass ein derartiges Verfahren dem allgemeinen „Flugsicherungsverständnis“ widerspricht.

Das zweite Problem hängt mit der Luftraumstruktur im Nahbereich des Bodensee-Airports zusammen. Zwar wurde, wie Thorsten Raue in seinem Beitrag schreibt, der Verlauf der deutsch-schweizer (Staats-)Grenze im Bodensee nie genau festgelegt, die Luftfahrtbürokraten taten dies aber schon. Wie die derzeit aktuelle Sichtflugkarte von Friedrichshafen zeigt, verläuft die Grenze zwischen der München bzw. der Wien und der Switzerland FIR ziemlich genau in der Mitte des Bodensees. Definiert man die Zuständigkeit eines „Friedrichshafen Approachsektors“ mit der FIR-Grenze, dann wird klar, dass eine

Radarführung zur Piste 06 von Friedrichshafen nahezu unmöglich ist. Denn wenn dabei der Schweizer Luftraum nicht berührt oder verletzt werden darf, so muss bei der Radarführung ein Abstand von mindestens 1,5 Seemeilen von der FIR-Grenze, die dann gleichzeitig die Grenze des Zuständigkeitsbereich ist, eingehalten werden (halber Radar-Mindeststaffelungswert). Dazu kommt, dass IFR-Anflüge in einer Höhe von 1 000 Fuß über Grund „stabilisiert“ sein müssen. Und da sollten sie sich schon im Endanflug befinden, sprich auf dem ILS sitzen. Bei einem ILS mit einem Gleitwinkel von drei Grad entsprechen diese 1 000 Fuß einer Entfernung von etwas mehr als drei Seemeilen. Mit anderen Worten – ohne eine enge Koordination mit den Züricher Controllern sind Anflüge auf die Piste 06 nicht abzuwickeln. Dann kann ja die Zuständigkeit für den Friedrichshafener Nahbereich gleich an das Zürich ACC delegiert werden. Dagegen dürfte es bei Anflügen auf die 24 keine Probleme geben.

Dies war letztlich auch das Ergebnis der damals durchgeführten Simulation. Sie bestätigte die Meinung der Controller. Der Verkehr im Nahbereich des Bodensee-Airports wird noch immer von Zürich aus durchgeführt. Und das ist auch gut so.



Joe und der Spirit des Kalumets

Joe war 'ne Weile weg.

In der großen weiten Welt unterwegs.

Als er wiederkam, fand er einen Flyer vor, in dem von einem Workshop in Norden der Republik berichtet und der Bremer Spirit – das Wir-Gefühl – beworben wurde.

Erst dachte Joe, er hätte sich verlesen und da stünde Sprit ... was das Machwerk irgendwie erklärt hätte, aber Joe vermutete, dass auch in Bremen auf Workshops keine Alkoholika gereicht werden. Nachher wird einem nicht nur vom Inhalt des Workshops blümerant im Kopf.

Da steht was von miteinander und fair, gegenseitig fördern und wertschätzen ... so so ... Joe fragt sich, wie das mit einer Chefin einhergeht, die ihre Mitarbeiter gewöhnlich nicht grüßt und einer Personalleitung, die Mitarbeiter auch schon mal des Hauses verweist. Und beide werden dann unisono laut, wenn der Mitarbeiter seine Rechte

einfordert. Oder ist das die beschworene Einheit? Wir hier oben gegen die da unten? Da werden Mitarbeiterinwände konstant ignoriert (iCAS/mangelnde Personalnachführung) und Rechte erst nach dem Einschalten des Anwalts gewährt (Teilzeit/ Dienstwünsche).

Aber beim Workshop waren alle vom Spirit des Wir erfüllt. Ja nee, sagt Joe, ist klar ...

Joe war 'ne Weile weg.

Unter anderem bei den Indianern. Die waren auch häufig vom Spirit des Wirs erfüllt. Nach dem Genuss der gemeinsamen Friedenspfeife ... ob der Stammeshäuptling da auch gerne gebrüllt hat, wenn ihm was nicht passte, ist nicht überliefert, wohl aber, wie's geendet ist ...

Vielleicht wäre ein wirklich ehrlicher Umgang miteinander und weniger Trommeltanz und Kalumet ein besserer Ansatz. Wenn auch nicht so spiritistisch ...

... meint Joe



ILA Berlin

Treffpunkt des Redaktionsteams



Photos: Thomas Williges



von Hans-Joachim Krüger

ILA – die Internationale Luftfahrt-Ausstellung Berlin

bezeichnet man als das wichtigste Branchentreffen des Jahres der Luft- und Raumfahrt in Kontinentaleuropa. Sicherlich nicht zu vergleichen mit den noch größeren und namhafteren Veranstaltungen in Farnborough, Paris oder gar Dubai.

In diesem Jahr war die ILA-Berlin der Treffpunkt des Redaktionsteams mit einer Redaktionssitzung im Pressezentrum. Zwar gab es im Vorfeld einige Absagen von Redakteuren, dennoch waren zum vorgeschlagenen Termin einige Redakteure vor Ort und anschließend lief man gemeinsam über das Ausstellungsgelände und sah einige Flugvorführungen. Besonders beeindruckend war dabei die Vorführung von Airbus mit ihrer Testversion des A350. Es ist schon erstaunlich, wie beweglich ein solcher Flieger in der Luft ist und welche Flugeigenschaften in einem Testflug ausgetestet werden. Interessant war auch der Besuch der Antonov 225 und das Ersteigen des Cockpits dieses einzigartigen Frachtfliegers, freundlich unterstützt durch die Crew.



Die ILA selbst gilt als die älteste Luftfahrtausstellung weltweit. 1909 wurde sie als „Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung“ in Frankfurt/Main aus der Taufe gehoben. Damals wurden die Luftschiffe der Konstrukteure Zeppelin, Parseval, Cluth oder Ruthenberg vorgeführt und konnten besichtigt werden.

1912 war der Star der hiesigen Ausstellung ein Flugzeug der Gebrüder Wright. 1928 war es dann die Junkers W33 „Bremen“, die damals die erste Atlantik-Überquerung in Ost-West Richtung gelang und frenetisch gefeiert wurde.

Nach dem 2. Weltkrieg startete dann die „Internationale Reiseflugzeugschau“ 1957 in Langenhagen bei Hannover. Diese Veranstaltung war der Vorläufer einer mehr als 30-jährigen Tradition in Hannover und gewann ständig an Bedeutung.

Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten kehrte die ILA dann nach Berlin zurück und findet nun alle 2 Jahre in Berlin-Schönefelde, nahe der Ortschaft Selchow, statt. Für die Ortschaft Selchow ist dies ein Ausnahmezustand, wenn bis zu 200000 Besucher das Messegrundstück belagern und somit die Zufahrt zu dem kleinen Dorf fast unmöglich machen.



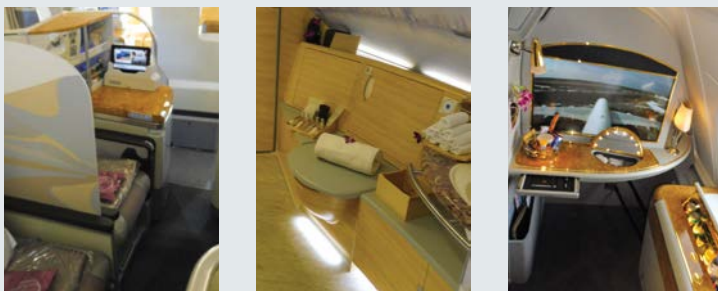
Simulierter Bundeswehreinsatz auf der RWY.



Der 100. A380 im Emirates-Einsatz.

Die ILA gilt heutzutage als Innovationsmesse für die Luftfahrt, in der nicht nur die verschiedensten zivilen und militärischen Flugzeuge und Hubschrauber zu sehen sind, sondern in den Ausstellungshallen des „Berlin EXPO-Center Airport“ wird auch reichlich „Zubehör“ angeboten. Die angebotenen Themen reichen über Drohnen, Flugzeuge mit E-Motoren oder die verschiedenen Entwicklungsziele der Weltraumtechnologien bis hin zu tonnenschweren Turbinen und einer militärischen Sonderausstellung.

Für das Redaktionsteam war dieses Redaktionsmeeting erneut ein Ausflug in die Realität und interessanten Gesprächen, die in Zukunft eine noch interessantere Berichterstattung erhoffen lässt.



Der Unterschied zwischen First Class und Economy.

AERO 2018 ein Kurzbericht

von Werner Fischbach

Nachdem sich unsere Kollegen Uwe Perrey und Lutz Pritschow bereits in der letzten Ausgabe als AERO-Fans „outeten“ und darlegten, weshalb dieser Luftfahrtmesse ein Besuch abgestattet werden sollte/muss, musste wenigstens ein Tag „geopfert“ werden, um nach Friedrichshafen zu fahren. Ohne Zweifel ist die AERO (zumindest in Europa) die größte und bedeutendste Luftfahrtmesse für die Allgemeine Luftfahrt. Und sie strengt sich deshalb auch an, diese Position zu halten und weiter auszubauen. So wartet sie immer wieder mit neuen „Highlights“ und besonderen Veranstaltungen auf.

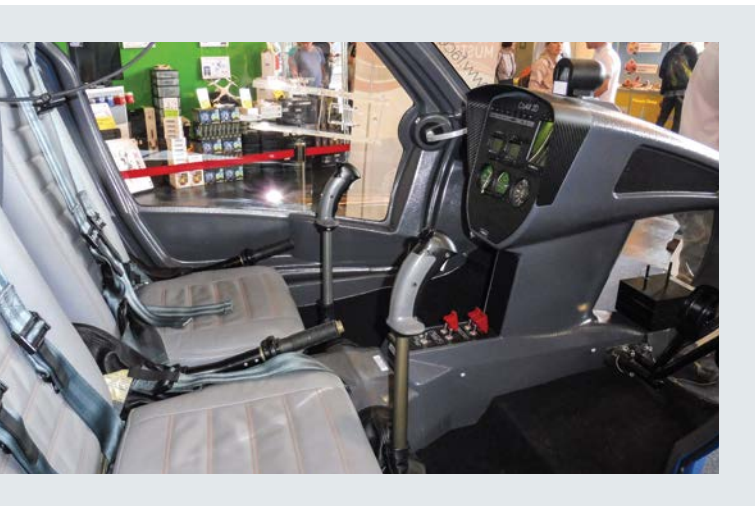
Bereits zu Zeiten, als das „elektrische Fliegen“ noch als Nischenprodukt angesehen wurde, hat das AERO-Management die Chancen, die sich durch einen elektrischen

Antrieb ergeben, erkannt und rief die „e-flight-expo“ ins Leben. Heute ist das „elektrische Fliegen“ längst gesellschaftsfähig geworden und so konnten sich die Besucher über den neuesten Stand der Technik informieren und erkunden, wohin der Trend sich entwickeln wird. Dabei ist natürlich noch nicht klar, welcher Art die elektrischen Antriebe sein werden. Ob die „elektrischen“ Flugzeuge sich mit Hilfe einer Brennstoffzelle oder mit leistungsstarken Batterien in die Lüfte erheben. Oder ob letztlich Hybridflugzeuge die Nase vorne haben werden. Wobei nicht vergessen werden sollte, dass auch an alternativen Treibstoffen gearbeitet wird und diese inzwischen auch auf ihre Tauglichkeit getestet werden.

Mit dem neu geschaffenen Bereich der Flugsimulation („Flight Simulation Area“) hat die Messeleitung offensichtlich einen Treffer gelandet, was durch den Andrang



Der FIS-Arbeitsplatz der DFS war immer gut besucht. **Photo: W.Fischbach**



der Besucher bestätigt wurde. Großes Interesse riefen auch die unbemannten Luftfahrzeuge (vulgo: Drohnen) hervor. Und natürlich dürfen dabei nicht die realen Flugzeuge vergessen werden. Nachdem die maximale Startmasse für Ultraleichtflugzeuge durch eine „Basic Regulation“ der EASA auf 600 kg angehoben wurde, wurde dieses Thema ganz besonders heiß diskutiert. Wobei nicht vergessen werden sollte, dass viele der ULs (wozu auch UL-Helikopter und Tragschrauber gerechnet werden müssen) deutlich unter diesem Gewichtslimit liegen. Natürlich wurden auch ganz „normale“ Flugzeuge gezeigt (für die Hubschrauber wurde eine Halle zum „Hubschrauber-Hangar“ umfunktioniert), wobei sich Cessna erstaunlicherweise dieses Jahre auf der AERO nicht blicken ließ. Die Oberklasse der Geschäftsreiseflugzeuge war im Freigelände ausgestellt. Dabei ließ es sich der Schweizer Hersteller Pilatus nicht nehmen, sein neuestes Produkt PC-24 vorzustellen. Das Flugzeug hatte

erst kurz zuvor seine Verkehrszulassung von der EASA und der FAA erhalten; es ist übrigens der einzige Business-Jet, der serienmäßig mit einer Frachtluke ausgerüstet ist. Deshalb Pilatus die PC-24 auch nicht als „Business-Jet“, sondern als „Super Versatile Jet“ bezeichnet. „Versatile“ kann mit vielseitig, wendig, beweglich oder wandlungsfähig übersetzt werden.

Natürlich präsentieren sich auf der AERO nicht nur die Flugzeughersteller, die ihre Produkte an den Mann bzw. an die Frau bringen wollen, sondern auch jene Firmen, die all die Dinge vorstellen, die zum Fliegen einfach dazu gehören. Zum Beispiel die Hersteller von Navigationssystemen und moderner Cockpit-Instrumentierung. Seit Jahren werden auf der AERO auch Podiumsdiskussionen und Vorträge zu bestimmten Themen durchgeführt, bei denen das „DFS-Urgestein“ Herwart Goldbach seine Auftritte hatte und seinen Zuhörern einen kleinen Einblick in die Welt der Flugsicherung gab. Von Interesse war für viele bestimmt auch der Vortrag des BAF über die 8,33 kHz-Problematik.

Und die Dienstleister?

Natürlich waren auf der AERO schon immer auch diverse Dienstleister anwesend. Da waren auf der einen Seite die Interessenvertretungen wie die AOPA oder der Deutsche Aeroclub (DAeC), der vom baden-württembergischen Luftfahrtverband BWLV vertreten wurde. Und natürlich war auch die DFS mit zwei AIS-C – und einem FIS-Arbeitsplatz vertreten. Das kam bei den Besuchern gut an, denn viele schauten vorbei und wollten wissen, wie es hinter den Kulissen des Fluginformationsdienstes aussieht. Da-



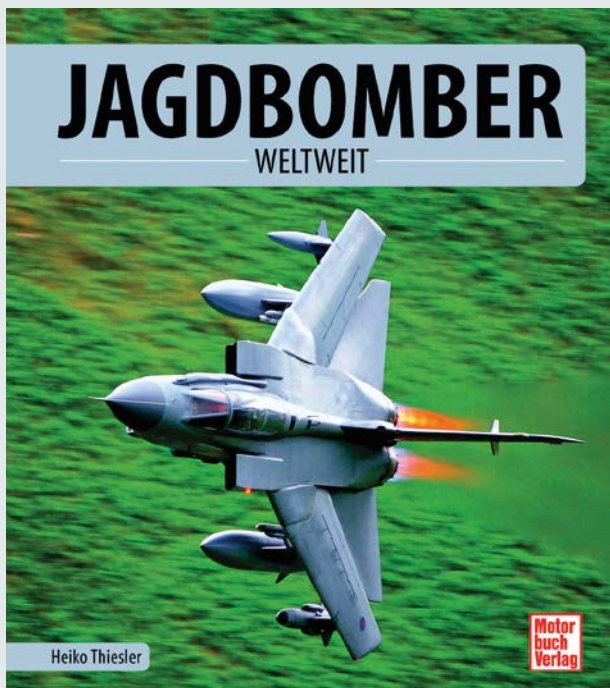
bei haben die Kollegen und Kolleginnen einen guten Job gemacht. Hin und wieder mussten sie darauf hinweisen, dass sie keine „Air Traffic Controller“ wären und nicht für die Stafflung gegenüber anderen Flugzeugen sorgen würden. Dabei wäre es auch sinnvoll, den Besuchern der AERO zu zeigen, wie die Controller arbeiten und welche Kriterien dabei zu beachten sind. Schließlich fliegen Piloten von Cessna und Co. auch kontrollierte Flughäfen an oder sind hin und wieder nach IFR-Regeln unterwegs. Betrachtet man den Auftritt der DFS, der ohnehin irgendwie im Schatten der DFS-Tochter Eisenschmidt zu stehen schien (Uwe Perrey hat in seinem Beitrag bereits darauf hingewiesen), dann konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass es bei der DFS gar keine „Air Traffic Controller“ gebe oder dass sie von diesen viel zu viele habe und sie sich um Nachwuchs für diesen Beruf gar nicht zu kümmern brauche. Dabei könnten ein oder zwei Controller den AERO-Besuchern erklären, wie Flugsicherung insbesondere bei der Platzkontrolle funktioniert. Zusätzlich könnte einer der Friedrichshafener Kollegen erzählen, wie sie das hohe Verkehrsaufkommen während der AERO effizient und sicher bewältigen. Wobei das mit dem Friedrichshafener Kollegen sich als etwas problematisch herausstellen könnte. Denn die werden während der AERO im Tower gebraucht.

Auf der AERO gab es auch einen Themenbereich, der sich „Be a pilot“ nannte und sich der Aufgabe verschrieben hatte, junge Menschen für den Beruf des Piloten zu gewinnen. Das wäre für die DFS die Chance gewesen, für den Beruf des Controllers unter dem Motto „Be a controller“ zu werben. Spatzwang hin, Spatzwang her (Uwe Perrey hatte sich ähnlich ausgedrückt).

Natürlich hatten neben der DFS auch andere Dienstleister ihre Zelte auf der AERO aufgeschlagen – das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), der Deutsche Wetterdienst (DWD) und nicht zu vergessen, die Kollegen von „Austro Control“. Nicht zuletzt war auch die EASA (European Aviation Safety Agency) mit von der Partie. Deren „Certification Director“ Trevor Woods stellte zusammen mit seinem Team die „General Aviation Road Map“ vor, wobei er einen kooperativen Geist bei der Zusammenarbeit zwischen der EASA, den Beteiligten der Allgemeinen Luftfahrt und der nationalen Luftfahrtbehörden beschwor. Ohne den Inhalt dieser „Roadmap“ genau zu kennen – die EASA hat mit der AERO genau den richtigen Platz für ihre frohe Botschaft gefunden.

Abschließend konnte die Messeleitung auf eine erfolgreiche Luftfahrtmesse zurückblicken. 630 Aussteller aus 38 Ländern hatten die AERO genutzt, um sich und ihre Produkte vorzustellen. Insgesamt 31 100 Fachbesucher waren an den Bodensee gekommen (2016 waren es noch 30 800); rund 60% davon waren Piloten. Ein Besuch der AERO lohnt sich also, auch wenn man nicht unbedingt ein Flugzeug sein eigen nennt oder über einen Pilotenschein verfügt. Insbesondere Tower- und FIS-Lotsen können sich schon mal eine Übersicht verschaffen, mit welchen Luftfahrzeugen sie sich in der Zukunft befassen müssen.

Die nächste AERO findet vom 10. bis zum 13. April 2019 statt.



Heiko Thiesler, Jahrgang 1966, beschäftigt sich seit langem mit Luft- und Raumfahrtthemen, speziell Flugzeugentwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg und unterhält gute Kontakte zu Museen, Flugzeugherstellern, Luftstreitkräften sowie Privatfotografen in aller Welt. Seit 2005 ist er als freier Autor tätig und hat bisher über 200 Artikel in Luftfahrtzeitschriften und Jahrbüchern veröffentlicht.

Heiko Thiesler

Jagdbomber – weltweit

ISBN: 978-3-613-04043-4

176 Seiten, ca. 150 Abbildungen

Format: 230 x 265 mm

Jagdbomber gehören zu den vielseitigsten und leistungsfähigsten Militärflugzeugen überhaupt. Sie werden zur Bekämpfung von Boden-, See- und Luftzielen eingesetzt und können eine beachtliche Vielfalt an Waffen mitführen. Sie verfügen außerdem über herausragende Flugeigenschaften und -leistungen. In diesem reich bebilderten Band von Heiko Thiesler werden die wichtigsten Jagdbomber ab 1945 ausführlich vorgestellt.

24,90 EUR





Antonov 225 – was ist das eigentlich für ein Flugzeug?

Autor: Frank Sasse

Während der ILA 2018 in Berlin hatte das Flugleiter-Team die Möglichkeit zur Besichtigung eines wahren Riesenfliegers, der Antonov 225.

Doch was ist das denn eigentlich für ein Flugzeug? Was transportiert diese Maschine und warum ist diese so einzigartig?

Ein kleiner Rückblick in die Geschichte lehrt uns dass das ukrainische „Antonov Design Bureau“ in den 80er Jahren dieses als schwerstes Flugzeug welches je gebaut wurde konstruiert hat. Auftraggeber war das russische Militär und der Einsatzzweck der diesem Flugzeug angedacht war sollte der Transport von Raketenabschussrampen und der Raumfähre Buran sein. Beides quasi ein Pendant

zum amerikanischen Shuttle Carrier Aircraft SCA von Boeing basierend auf dem Modell B747 und auch die A225 hatte als Konstruktionsbasis die kleine Schwester A124 als Ausgangspunkt der Ingenieure.

Rekordbrecherin

Aufgrund Ihres Einsatzzwecks sollte es das Flugzeug mit der größten Zuladungsmöglichkeit der Welt werden und diese Vorgabe erfüllte die A225 seit Ihrer Indienststellung 1988 auch: Man kann über 250.000 Kilo Zuladung damit transportieren, ein einzelnes Frachtstück darf bis zu 190 Tonnen auf die Wage bringen. In Zusammenhang damit führt die A225 auch noch andere Rekordlisten an (höchstes Landegewicht, größte Flügelspanne etc.) Auch hat kein anderes Luftfahrzeug derzeit einen Antrieb bestehend aus 6 Düsen auch wenn es früher einige Militärflugzeuge mit 6 Triebwerken gegeben hat.



Nach dem Zusammenbruch der alten Sowjetunion war das Flugzeug auch erst einmal ohne Aufgabe da auch das Raumfahrtprogramm nicht weiter betrieben wurde und so musste man die Maschine im Jahre 1994 schließlich wieder einmotten noch bevor weitere Modelle gebaut werden konnten.

Als die kleine Tochter A124 für einige Einsätze auf dem Frachtmarkt zu klein wurde reaktivierte man die „Mriya“ getaufte Maschine 2001 wieder auf dem ersten kommerziellen Flug im neuen Leben brachte die die A225 rund 220.000 Mahlzeiten im Auftrag des US Militärs von Stuttgart aus an den persischen Golf. Nicht nur in Stuttgart rief das Besuchermassen auf den Plan, überall wo sie auftaucht kommen viele Menschen und beobachten sowohl Start und Landung als auch das Ent- und Beladen des Riesenfrachters. Im Gegensatz zu gewöhnlichen Frachtmaschinen kann sich die Antonov nämlich vorne auf den Boden legen um das komfortable Hereinfahren der Fracht mit Fahrzeugen zu ermöglichen, das Bugfahrwerk -bestehend aus 4

Reifen- ist nämlich absenkbar, das Hauptfahrwerk zählt 28 Räder in jeweils 7er-Doppelreihen angeordnet.

Gibt es eine Zukunft für den Giganten der Lüfte?

Im Gegensatz zu den kleineren Schwestern die bei verschiedenen Airlines im Betrieb sind wird die Antonov 225 mit dem Kennzeichen UR-82060 direkt von Antonov Airlines betrieben. Für das zweite Modell welches seit Jahrzehnten unfertig in Kiew sich die Räder eckig steht gibt es immer wieder Bestrebungen für eine Fertigstellung aber mehrer Versuche schlugen fehl bis vor 2 Jahren die Lizenz zum Bau an ein chinesisches Unternehmen verkauft wurde und man hat die Absicht nun die A225 in Serie in China bauen zu lassen. Warten wir es also ab ob wir in Zukunft mehrere Exemplare des gigantischen Frachters im Himmel entdecken können. Ob der Markt dafür da ist wird man sehen, der Einsatzplan der einzigen A225 ist auch derzeit noch sehr übersichtlich und meist steht sie bei Ihren kleinen Schwestern in Kiew auf dem Antonov Airport und wartet auf Ihren Einsatz.





Ein Low Level-Sightseeingflug mit der Super Connie ist ein besonderes Erlebnis. **Photo: W.Fischbach**

Turbulenzen für die Connies?



von **Werner Fischbach**

Für viele ist die Lockheed L1049 „Super Constellation“ das schönste und eleganteste Verkehrsflugzeug der Propeller-Ära. Und für (fast) ebenso viele Spötter ist sie das beste dreimotorige Flugzeug der Welt. Weil es nur wenige Flüge mit der „Super Connie“ gab, die, so behaupten die Spötter, den Atlantik überquerten, ohne dass einer der vier Motoren nicht ausgefallen war. Dennoch – die Fangemeinde der „Super Constellation“ ist eine zahlreiche und ihre Mitglieder, den Verfasser dieses Beitrags eingeschlossen, verfallen in Verzückung, wenn sie eine der alten Damen auf einem Flughafen sichten oder sie gar in der Luft bewundern können. Glücklicherweise haben einige dieser Flugzeuge überlebt – auch in Europa. Wer wissen möchte, wo auf der Welt noch „Super Constellations“ anzutreffen sind, der sollte das Internetportal „conniesurvivors.com“ besuchen.

Da wäre an erster Stelle die Schweizer „Super Connie“ der SCFA (Super Constellation Flyers Association) zu nen-

nen. Um die Jahrhundert- bzw. Jahrtausendwende hatten sich ein paar Schweizer Enthusiasten entschlossen, eine „Super Constellation“ zu erwerben, sie flugfähig zu restaurieren und sie schließlich in die Schweiz zu holen. Ein Unterfangen, das auf den ersten Blick als „mission impossible“ erscheinen musste und den Verfasser dieses Berichts zu der Meinung kommen ließ, dass diese Leute verrückt seien und sie deshalb unterstützt werden müssten. Doch wer die Eidgenossen kennt, weiß, dass sie das, was sie sich in der Kopf gesetzt haben, allen Widerständen zum Trotz auch durchziehen. Und Widerstände gab es reichlich. So ist die jetzige Maschine mit dem Kennzeichen HB-RSC nicht das erste Exemplar, das die SCFA erworben hat. Die erste „Super Connie“ hatte die SCFA in der Dominikanischen Republik, wo sie als Frachter eingesetzt worden war, erworben, ins US Register als N105CF eintragen lassen und zum Avra Valley Airport in Arizona geflogen, wo umfangreiche Reparatur- und Restaurationsarbeiten durchgeführt worden. Von dort ging es weiter zum Flughafen von Opa Locka, wo das Flugzeug von der US Luftfahrtbehörde geprüft wurde. Allerdings wurde der SCFA die Überführung nach Europa verweigert. Die Blü-

tenträume der Schweizer Conniefreunde schienen damit geplatzt zu sein. Die Rettung kam jedoch in Form einer „Super Connie“, die einst als C121C für das Militär gebaut worden war und nun als L1049, mit dem Kennzeichen N73544 versehen auf dem Flughafen Camarillo beheimatet war und auf diver-

sen Airshows vorgeführt wurde. Am 17. Dezember 2003 schloss die SCFA mit dem Besitzer der als „Camarillo Connie“ bezeichneten Maschine einen Leasing/Kaufvertrag. Am 26. April 2004 machte sich das Flugzeug in Richtung Europa auf und landete, von zahlreichen Besuchern und Conniefreunden erwartet, am 8. Mai auf dem Flughafen von Basel. Im Mai 2007 wurde die „Super Constellation“ als HB-RSC in das Schweizer Register eingetragen und war seitdem, vom Uhrenhersteller Breitling gesponsert, am europäischen Himmel und auf zahlreichen europäischen Flughäfen zu sehen.

Doch dann kam das Jahr 2017. Diverse technische Probleme (u.a. mit den „Flap Link Rods“, den Landeklappenverbindungsrohren), einem Fahrwerksbrand und die Notwendigkeit, die Felgen des Fahrwerks neu zulassen zu müssen, zwangen die SCFA, ihre „Connie“ für 2017 am Boden zu lassen. Das war natürlich eine einschneidende Maßnahme. Nicht nur, weil das Flugzeug nicht in seinem Element zu sehen war. Denn wenn nicht geflogen wird, können ja auch keine Tickets verkauft werden. Denn diese Einnahmen waren nicht nur für den Betrieb der „Super Connie“ vorgesehen, sondern auch für die anstehende Winterwartung. Insgesamt waren so zwischen 1,5 und zwei Millionen Schweizer Franken aufzubringen. Keine leichte Aufgabe. Vor allem, weil der bisherige Sponsor Breitling seine Unterstützung einstellte und sich die SCFA, abgesehen von der Spendenbereitschaft ihrer Mitglieder, nach neuen finanziellen Quellen umsehen musste. Doch inzwischen haben sich ausreichend Spender gefunden und die Swiss hat der SCFA einen für sechs Monate einen Hangarplatz zur Verfügung gestellt, so dass die „Super Constel-



Die Lufthansa hatte insgesamt vier Super Star Connies betrieben. **Photo: Lufthansa**

lation“ für ihre zukünftigen Aufgaben fit gemacht werden kann. Wobei in diesem Zusammenhang festgehalten werden sollte, dass die Swiss die SCFA nicht aus historischen Gründen oder der Tradition wegen unterstützt hat. Denn die frühere Swissair hat in ihrer Geschichte keine „Super Connies“ betrieben; die HB-RSC ist die erste L-1049, die im Schweizer Register eingetragen wurde. Die auf den Namen „Star of Switzerland“ getaufte Maschine wird sich in diesem Jahr wieder in die Lüfte erheben.

Die „Super Star“ der Lufthansa

Allerdings sollte die „Super Connie“ mit der Douglas DC-7 eine ernsthafte Konkurrentin erhalten und Lockheed sah sich gezwungen, ihre L-1049 „Super Constellation“ zu modernisieren. So entstand die L-1649A „Starliner“ – die Flügel wurden gestreckt, die Aerodynamik verbessert, die Propeller vergrößert und Leistung der Turbo Compound Triebwerke gesteigert. Hauptkunde des „Starliners“ war die TWA, jedoch war auch die Lufthansa, die ihre Maschinen als „Super Star Constellation“ mit vier Exemplaren mit von der Partie. Allerdings wurde nur 44 Exemplare gebaut, denn so langsam betraten jetgetriebene Langstreckenflugzeuge wie die Boeing B707 oder Douglas DC-8 die Bühne und verbannten die „Super Star Connies“ entweder in untergeordnete Dienste oder sie wurden als „Second-Hand-Flugzeuge“ an Airlines wie Luxair oder Alaska Airlines verschertelt.

Als die Lufthansa drei in den USA abgestellte „Super Star Constellations“ (zwei davon waren auf dem Auburn-Lewiston Airport abgestellt, eine – die ehemalige D-ALAN der Lufthansa befand sich beim Fantasy of Flight Museum

in Polk City) ersteigerte, um aus diesen drei ein flugfähiges Exemplar zu herzustellen, war die „Super Constellation Fan“ Gemeinde 2007 natürlich begeistert und voll des Lobes ob des Traditionsbewusstseins der Lufthansa-Maschinen. Allerdings sollte nicht die ehemalige Lufthansa-Maschine flugfähig hergestellt werden, sondern das Flugzeug mit der Konstruktionsnummer 1018, die 1957 das Licht der Welt erblickt hatte und im Juni desselben Jahres an die TWA ausgeliefert wurde. Doch mit solchen Kleinigkeiten sollte man sich nicht aufhalten, wenn dadurch ein Wunschtraum, nämlich einen „Starliner“ wieder in die Luft zu bringen, erfüllt werden konnte. Für die Restaurierung wurde mit der „Lufthansa Super Star gGmbH“ eine Tochterfirma gegründet, die wiederum die Lufthansa Technik AG mit der Restaurierung beauftragte. Das Flugzeug sollte von der Lufthansa Berlin Stiftung (DLBS) betrieben werden und die dafür vorgesehenen Piloten konnten sich schon mal mit der alten Dame auseinandersetzen (unter anderem fand das Training auch bei der SCFA auf deren „Super Connie“ statt). Geplant war, die L-1649A in den USA bis 2019 flugfähig und sie dann nach Deutschland zu überführen.

Allerdings gab es immer wieder (unbestätigte) Gerüchte, dass das Management der Lufthansa mit dem Plan, die „Super Star Constellation“ in Deutschland zu betreiben nicht so besonders glücklich war und es das Projekt am liebsten einstellen würde. Bestätigt wurde dieses Gerücht jedoch nie. Aber nachdem der Vorstand der Lufthansa nun entschieden hat, die Restaurierungsarbeiten in Auburn einzustellen und das Flugzeug nach Deutschland zu holen, scheint dieses Gerücht doch nicht so weit hergeholt zu sein. Dazu muss das Flugzeug jedoch zerlegt werden und so mancher Skeptiker wird sich fragen, ob es in Deutschland dann wieder zusammengesetzt wird. Und andere werden sich fragen, ob dies denn auch sinnvoll wäre. Denn schließlich waren Restaurierungsarbeiten in Auburn bereits zu 85% abgeschlossen und es scheint nicht besonders sinnvoll zu sein, viele der bereits geleisteten Arbeiten noch einmal durchzuführen.

Was mit der „Super Star Constellation“ nach ihrer Ankunft in Deutschland geschehen soll, scheint, glaubt man einer Pressemeldung der Lufthansa noch in den Sternen zu stehen. „Dann wird auch über den weiteren Projektfortschritt

– auf der Basis der bisher in Auburn geleisteten hervorragenden Arbeit bei der Wiederherstellung der Struktur des Flugzeugs – und über die endgültige Nutzung der Super Star entschieden.“ Eines ist jedoch klar – Passagierflüge werden mit der „Super Star“ nicht durchgeführt werden. „Die Pläne, das Flugzeug einmal im kommerziellen Flugbetrieb – also mit zahlenden Fluggästen – zu betreiben, nicht weiter zu verfolgen“, erklärte Lufthansa-Sprecher Wolfgang Weber gegenüber dem österreichischen Luftfahrtportal „austrianwings.info“.

Das klingt nicht besonders positiv. Dazu erscheint es wenig glaubhaft, dass sich die Lufthansa als weltweit erfolgreich operierende Fluggesellschaft noch keine Gedanken über das weitere Schicksal des Flugzeug gemacht hat. Und es scheint unverständlich, dass mit der „Super Star“ keine Passagierflüge durchgeführt werden sollen. Denn bekanntlich kann mit einem Flugzeug nur dann Geld verdient werden, wenn es Passagiere (oder Fracht) befördert. Und da die Lufthansa die alte Dame ohne Passagiere, also lediglich aus Gründen der Tradition, in die Luft bringen wird, scheint aus der Sicht eines wirtschaftlichen Unternehmens wenig sinnvoll. Möglicherweise scheint man bei der Lufthansa zu der Erkenntnis gekommen sein, dass die „Super Star Constellation“ nicht wirtschaftlich zu betreiben ist und sie deshalb – Tradition hin, Tradition her – mit einem Begräbnis zweiter Klasse zu entsorgen. Mit anderen Worten – das Gewinnstreben ist eben wichtiger als die Tradition!

Doch die „Super Star“ hat eine große Fangemeinde. Und die hat sich mit einer Petition an die Lufthansa gewandt. Rund 7 600 Petenten haben sie unterschrieben, was bei der Lufthansa offensichtlich Eindruck gemacht hat. Denn inzwischen hat der Kommunikationschef des Kranichs, Andreas Bartels, auf die Petition geantwortet und erklärt, die „Super Star Connie“ nicht beerdigen zu wollen („We will not kill it“). Das Flugzeug, so Bartels, wird nach Deutschland gebracht; die weiteren Maßnahmen werden dann auf der „Homepage“ der Lufthansa unternommen werden. Wie diese Maßnahmen dann aussehen, hat Bartels leider nicht mitgeteilt. Bleibt die Hoffnung, dass die Lufthansa sich ihrer Tradition bewusst bleibt. Denn Tradition ist, wie der französische Philosoph Jean Jaurès bemerkte, nicht das Sammeln von Asche, sondern die Weitergabe einer Flamme.

Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Fraport und die Firma Rosenbauer haben mit MSEO (Mobile Services Einsatzmittelortung) ein System entwickelt, mit welchem den Fahrern von Bodendienstfahrzeugen die Verkehrslage auf dem Vorfeld dargestellt werden kann. Dabei wird jedes mit einem Transponder ausgerüstete Flug- oder Fahrzeug in Echtzeit erfasst und seine Position auf Tablets dargestellt sowie der weitere Fahrweg vorausberechnet.

oo00oo

Weil sein unsicherer Gang und der von ihm verbreitete Alkoholgeruch einem Bodendienstmitarbeiter aufgefallen war, wurde der alkoholisierte Co-Pilot eines TAP-Fluges am 23. März in Stuttgart von der Polizei im Cockpit verhaftet und aus dem Verkehr gezogen. Flug TP/TAP 523 wurde gestrichen; ein Teil der Passagiere musste die Nacht im Hotel verbringen (die geplante Abflugzeit war 17:55 Uhr)

oo00oo

Am 1. April hat die britische DFS-Tochter Air Navigation Solutions Ltd. (ANS) die Flugsicherungsdienste am Flughafen Edinburgh übernommen. Die DFS hatte nach einer Ausschreibung den Zuschlag für die Tower- und Approachdienste des schottischen Flughafens erhalten; der Vertrag läuft über einen Zeitraum von zehn Jahren. Edinburgh (EGPH) verzeichnet durchschnittlich 335 Flugbewegungen pro Tag; im letzten Jahr nutzten mehr als 13 Mio. Passagiere den Flughafen. Zudem wird die ANS am 1. Juli die Flugsicherungsdienste am Flughafen Friedrichshafen von Austrocontrol übernehmen.

oo00oo

Ende März hat die größte griechische Fluggesellschaft, Aegean Airlines, bei Airbus 30 Flugzeuge der A320neo-Familie fest bestellt und eine Option für weitere zwölf Maschinen gezeichnet. Der fünf Milliarden US\$ schwere Vertrag ist bisher die größte private Investition Griechenlands.

oo00oo

Mit Wirkung vom 1. April wurde in Schweden eine Luftverkehrssteuer eingeführt, die pro Passagier für in Schweden startende Flüge erhoben wird. Die Höhe der Abgabe

ist gestaffelt und reicht von 60 Kronen (für Inlands- und Europaflüge) bis 400 Kronen bei längeren Flügen. SAS hat angekündigt, sämtliche Langstreckenverbindungen, die in Stockholm starten, nach Kopenhagen zu verlegen.

oo00oo

Verteidigungsministerin von der Leyen hat am 27. April mit ihrer französischen Amtskollegin Florence Parly eine Ansichtserklärung zur Entwicklung eines gemeinsamen Marine-Patrouillenflugzeugs unterzeichnet. Das Projekt wird als „Maritime Airborne Warfare System“ bezeichnet und soll bei der deutschen Marine die Lockheed P-3C „Orion“ und bei der französischen die Breguet Atlantic 2 ablösen.

oo00oo

Nachdem die russische Fluggesellschaft Volga-Dnepr ihren SALIS (Strategic Airlift International Solution) – Vertrag mit der NATO zum Ende nächsten Jahres gekündigt hat, hat Antonov einer Meldung der „aircargonews“ angeboten, die entstehende Lücke mit dem Einsatz von An-124 zu schließen.

oo00oo

DFS-Chef Klaus-Dieter Scheurle wurde im April von der Mitgliederversammlung des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zum neuen Präsidenten gewählt. Scheurle wird die zweijährige Amtszeit am 1. Juni antreten und Dr. Stefan Schulte auf diesem Posten ablösen.

oo00oo

Seit Januar setzt der Schweizer Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ an den Flughäfen Genf und Zürich Drohnen zur ILS-Vermessung ein. In der zweiten Hälfte dieses Jahres sollen die Drohnen auch an den Regionalflughäfen zur ILS-Vermessung zum Einsatz kommen.

oo00oo

Hinsichtlich der Passagierzahlen wurde der bekannteste US-Flughafen, der John F. Kennedy International Airport von New York (JFK), trotz einer Zuwachsrate von 2,3% vom bisher gehaltenen 16. Platz von den Flughäfen in



Am 1. April hat die DFS-Tochter ANS die Flugsicherungsdienste am Flughafen Edinburgh übernommen. **Photo: NATS**

Am 7. Mai hat der Aufsichtsrat der Lufthansa einer Bestellung von vier B777 zugestimmt. Zwei davon (B777-300ER) sind für die Swiss bestimmt, die beiden anderen (B777F) für Lufthansa Cargo, wo sie die MD-11F ablösen sollen. Ferner hat der Aufsichtsrat der Bestellung von bis zu zwölf A320 genehmigt. Dabei wurden die Optionen für sechs A320neo in Festbestellungen umgewandelt. Zusätzlich wurden bis zu sechs A320ceo bestellt, um die Verzögerungen bei der Auslieferung der A320neo zu kompensieren.

oo00oo

Dehli, Denver, Jakarta, Seoul und Singapur verdrängt und befindet sich damit nicht mehr unter den „Top Twenties“. Der Atlanta Hartsfield Jackson International Airport von Atlanta konnte mit mehr als 100 Mio. Passagieren den ersten Platz verteidigen.

oo00oo

Der Kampf um die dritte Piste in Wien scheint noch nicht ausgestanden zu sein. Zwar hatte der Verfassungsgerichtshof die ursprüngliche Ablehnung des Bauvorhabens durch das Bundesverwaltungsgericht aufgehoben, so dass dieses letztlich grünes Licht für den Bau der dritten Piste gab. Doch nun haben sich drei Bürgerinitiativen zusammengeslossen und gegen den positiven Bescheid der Verwaltungsrichter Verfassungsbeschwerde eingelegt.

oo00oo

Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) haben Passagiere auch bei einem „wilden Streik“ nach einem Flugausfall Anspruch auf eine Entschädigung. Allerdings meinten die Richter, dass jeweils von Fall zu Fall individuell entschieden werden müsse.

oo00oo

Einem Bericht des Internetportals „airliners.de“ zufolge stoßen nach Ansicht des Lufthansachefs Carsten Spohr die international operierenden Fluggesellschaften zunehmend an ihre Wachstumsgrenzen und können nicht so wachsen wie sie eigentlich wollen. Auf der letzten Hauptversammlung der Lufthansa kritisierte er insbesondere den Flughafen Frankfurt, wo trotz der hohen Preise die erforderliche Qualität zum Beispiel bei den Personenkontrollen oder den Umsteigezeiten nicht erreicht werde. Wenn sich dies nicht zum Besseren ändere, werde die Lufthansa ihr Wachstum nach München, Wien und Zürich verlagern.

oo00oo

Lufthansa Aviation Training (LAT), welche die Pilotenausbildung der Lufthansa Group unter der Bezeichnung „European Flight Academy (EFA)“ zusammenfasst, hat fünf Diamond DA-42 „Twin Star“ erworben und diese auf dem Flughafen Rostock-Laage stationiert. Mit der DA-42 werden die bisher eingesetzten Maschinen vom Piper PA-44 abgelöst.

oo00oo

Mit der Auslieferung der Ultralangstreckenversion des A350 (A350-900ULR) wird Singapore Airlines bis zum Ende dieses Jahres wieder Nonstopflüge von Singapur nach New York und Los Angeles aufnehmen und damit wieder die längsten Flüge der Welt durchführen. Die Flugzeit nach New York beträgt rund 19 Stunden, die nach Los Angeles etwa 15 Stunden. Singapore Airlines hatte diese Strecken bereits von 2004 bis 2013 mit A340-500 bedient.

Lange konnte die B747 hinsichtlich unter den Großraum- und Langstreckenflugzeugen ihre führende Position bei den Verkaufszahlen behaupten. Bis Ende 2018 wurden 1 568 B747 bestellt und 1 544 davon ausgeliefert. Doch nun wurde sie von der B777 von ihrem Thron gestoßen, nachdem inzwischen 1 546 „Triple Sevens“ ausgeliefert wurden und noch rund 400 Bestellungen in den Büchern stehen.



Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2018 – 20.07.2018

Impressum

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

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

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

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

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig, (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow (Int. Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook), Daniela Marx, Elke Kaiser, Jochen Knoblauch (Allgemeine Dienste), Annette Gegenwart (Redaktionelle Beraterin)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Frank Borowski, Thomas Schuster, Szabo Gabor

Bildquellen: Die Fotografen werden bei den Beiträgen genannt. Bei Photos, die im Internet recherchiert wurden, ist der Urheber leider nicht immer auffindbar. Desweiteren werden Photos aus Shutterstock verwendet (Grafiken: ©phipatbig/Shutterstock.com)

Cover: Airbus A350 auf der ILA (Hans-Joachim Krüger)
U3: DC3 Malev, Red Bull Airrace Anfang Mai Budapest, Szabo Gabor
U4: A321, WizzAir, Red Bull Airrace „Low Approach über Budapest“, Szabo Gabor

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563

