

der flugleiter

www.GdF.de



Gewerkschaft der Flugsicherung

ATC International - Berichte

IFATCA - IFATSEA - ICAO

Beurteilung von Mitarbeitern

Sag' mir, wer ich bin

Perspektiven

Kunst und Flugsicherung

Accidents

Ein Unfall - zwei Berichte

Report

„Kleine“ in Le Bourget



Einladung

zur Bundesfachbereichskonferenz Flugsicherungsbetriebsdienste 2011
vom 18. bis 20. März 2011 in Nürnberg

Ort: Le Meridien Hotel Bahnhofstr. 1-3 90402 Nürnberg



Tagesordnung

- 1 Eröffnung
- 2 Festlegung Konferenz- u. Tagungsleitung
- 3 Genehmigung der Tagesordnung
- 4 Berufung Mandatsprüfungskommission
- 5 Festlegung der Beschlussfähigkeit
- 6 Berufung des Wahlausschusses
- 7 Bericht des Vorstandes
- 8 Entlastung des Vorstandes
- 9 Vorstandswahlen
 - 9.1 Vorstand Fachliche Angelegenheiten
 - 9.2 Vorstand Berufliches und Soziales
 - 9.3 Vorstand FDB / LDM
- 10 Kommissionswahlen
 - 10.1 Antragskommission
 - 10.2 Satzungskommission
- 11 Bildung der Arbeitsgruppen
 - A - Interne Organisation
 - B - Fachliche Angelegenheiten
 - C - Beruflich/ Soziale Angelegenheiten
- 12 Berichte der Arbeitsgruppen A-D
- 13 Verschiedenes
- 14 Schließung und Verabschiedung

Einladung

Alle Delegierten GdF FSBD werden gebeten sich so zeitig wie möglich anzumelden. Die Konferenzunterlagen werden ihnen dann zeitgerecht zugesandt. Darüber hinaus sind auch unsere GdF-Mitglieder herzlich willkommen.

Arbeitspapiere müssen bis spätestens 18.02.2011 schriftlich eingereicht sein.

Für Fragen stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



Bericht vom 27. IFATCA
European Regional Meeting, ERM

S. 15



Ein Unfall, zwei Berichte

S. 26



Area New York und das Delay Problem

S. 30



JETISFACTION – The art of flying

S. 53

Editorial von Michael Schäfer	4
GdF Aktuell	
Axel Dannenberg – Erste Erfahrungen und Ausblicke	6
Termine	8
Beitragsanpassung – DFS 2011	10
Finanzielles	
Steueroase Abschiedsfeier	10
Tarifkommission	
5. Sitzung der Tarifkommission 2010	11
Presse&PR	
Rückblick 2010	12
„der flugleiter“ online	14
ATC International	
Bericht vom 27. IFATCA European Regional Meeting, ERM	16
IFATSEA – International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations	18
ICAO – International Civil Aviation Organisation	19
Historie	
Historische Kontrolltürme – Schleißheim und Pearl Harbor	20
Der Fall (von) Tempelhof	23
Joe's Corner	22
Arbeitsleben	
Sag mir wer ich bin – Das „Für und Wider“ von Mitarbeiterbeurteilungen	24
Accidents	
Ein Unfall, zwei Berichte	26
Satire	
Lieb gewonnene Verhaltensauffälligkeiten – die Purserin	29
ATC USA	
Area New York und das Delay Problem.....	30
Kommentar	
Gags und Gute Taten	32
Pro & Contra	
Mehr Effizienz im europäischen Luftraum	34
Kürzere Nachtflugverbindungen in Europa	34
FABEC Radar contact: LOST!	35
IATA Disappointed with ANSPs' Response to SES Targets	36
Air Traffic Controllers disappointed with IATA	36
Report	
Wenn Kleine gross rauskommen	38
Perspektiven	
Kunst und die Flugsicherung	40
Spendenaktion	
NEWS vom Spendenprojekt „Out of Dansha“	43
ATC Technik	
RIMCAS – Schweizer Unterstützungssystem für Towercontroller	44
3000. Paar Blended Winglets von FACC ausgeliefert	48
Forschung	
Der Strömung auf der Spur	49
News	
Luftrettung feiert 40jähriges Bestehen in Deutschland	50
Personalien	50
Airports	51
Airlines	53
Bücher	58
Last Call	61

Editorial

FABEC Radar contact: Lost!



von Michael Schäfer,
Gewerkschafts-
vorsitzender

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

Von Zeit zu Zeit lohnt es sich, einen Blick in die Vergangenheit zu richten, um eine realistische Wahrnehmung von Entwicklungen zu erhalten und eine realitätsnahe und geschärfte Sicht für die Zukunft zu gewinnen.

Beim Thema FABEC lässt sich dabei leider, aber wunderbar feststellen, dass trotz einiger Erfolgsmeldungen Fortschritte kaum zu erkennen sind in der Frage der organisatorischen Entwicklung, dass die französische Position und die deutsche Sicht sich konträr gegenüberstehen und trotzdem durch die Unterzeichnung des FABEC Staatsvertrages Grundlagen geschaffen werden sollen, ohne zu wissen, wie die zukünftige Entwicklung sein soll.

Der Blick in die Vergangenheit. Im Editorial 06/2009 des „der flugleiter“, also vor einem Jahr, wies ich auf die damalige unbefriedigende Situation des Zusammenwirkens im FABEC wie folgt hin:

Zitat: „Gerade auch bei der Implementierung des FABEC, im Rahmen der Umsetzung SES, ist die zivil-militärische Integration ein enorm wichtiger Aspekt. Die Arbeiten zu diesem und anderen Themen haben

begonnen; der Prozess gestaltet sich aber doch schwierig und zäh. Für die MARC Gruppe erweckt es den Eindruck, dass schnelle Erfolge und Verbesserungen, so genannte „quick wins“, nicht in Aussicht stehen und daher Centerzusammenlegungen wie die Border Triangle Initiative zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz initiiert werden. Hiervon betroffen ist der gesamte Luftraum der Schweiz, Teile des süddeutschen Luftraums und Teile des ostfranzösischen Luftraums.

MARC lehnt eine solche Diskussion zu so einem frühen Zeitpunkt der FABEC Entwicklung strikt ab. Unserer Auffassung sollte der Fokus auf dem Airspace design, auf der grenzüberschreitenden Resektorisierung und bei der zivil-militärischen Zusammenarbeit liegen. Es ist nunmehr an der Zeit bzw. schon überfällig, dass die Mitarbeitervertretungen international in die Entwicklung des FABEC eingebunden werden. Die GdF hat sich mit den europäischen FABEC Gewerkschaften in der MARC Gruppe zusammengeschlossen, um die Einbindung sicherzustellen. Auf FABEC Ebene soll ein regionales Forum installiert werden, welches mit den ANSP Vertretern den regionalen „Sozialen Dialog“ aufnimmt.“ Zitat Ende.

Der Blick in die Gegenwart und auf den aktuellen Sachstand. Leider muss festgestellt werden, dass grundsätzlich kaum Fortschritte im abgelaufenen

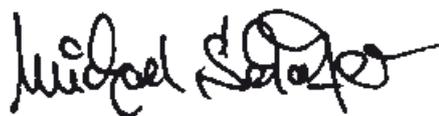
Jahr erreicht wurden (siehe MARC Communiqué vom 11.11.2010, welches in dieser Ausgabe abgedruckt ist). Zum FABEC Social Dialogue konnten bei einem Treffen am 17.11. dieses Jahres Fortschritte bezüglich Sitzverteilung (!) der Arbeitnehmervertretungen erzielt werden, die aber noch mit den verschiedenen ANSP abgestimmt werden müssen. Auf betrieblicher Ebene sind alle Arbeiten der Arbeitsgruppen festgefahren. Dies betrifft die zivil-militärische Zusammenarbeit, Airspace design, die grenzüberschreitende Resektorisierung etc. Ebenso wurde festgestellt und veröffentlicht, dass die Border Triangle Initiative zwar machbar, aber unter den gegebenen Bedingungen finanziell nicht attraktiv für die Nutzer ist.

Der entscheidende und ausschlaggebende Fakt ist aber, dass zum Thema der institutionellen Form bisher noch keine Grundsatzentscheidung auf FABEC Ebene getroffen wurde. Ohne diese Entscheidung wird sich wohl kaum ein gemeinsames Luftraumkonzept entwickeln oder eine Lösung bei der zivil-militärischen Kooperation herbeiführen lassen.

Kommen wir zur Zukunft und der Frage, wie es im FABEC weitergehen soll. Am 02.12.2012 soll der FABEC Staatsvertrag unterzeichnet werden, jedoch ohne die angekündigte Declaration of Intent

(DoI), die zumindest die Richtung der institutionellen Form des FABEC beschreiben sollte. Eine nicht nachvollziehbare Vorgehensweise, wo doch offiziell festgestellt wurde, dass ohne eine Klärung der institutionellen Organisationsform kein Fortschritt im fachlichen Bereich zu erzielen ist. MARC spricht sich entschieden gegen eine Unterzeichnung des FABEC Staatsvertrages ohne DoI aus; denn ohne, dass die Richtung der FABEC Organisation erkennbar wird, können weder die beteiligten Staaten noch die Flugsicherungsanbieter auf Unterstützung der Gewerkschaften, Fachverbände und Mitarbeiter hoffen!

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen ein ruhiges, gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr. Guten Rutsch!



Michael Schäfer
Bundsvorsitzender

Aus der Geschäftsstelle

Axel Dannenberg

Erste Erfahrungen und Ausblicke

Auf der Bundesdelegiertenkonferenz im Oktober 2010 wählten die Delegierten Axel Dannenberg zum Bundesgeschäftsführer der GdF.

von Axel
Dannenberg



Zur Person

Axel ist 46 Jahre alt, geboren in Hannover. Verheiratet mit Frau Andrea, Fluglotsin in Langen. Eine Tochter - Neele. Hobbys: Motorrad, Fliegen PPL, Tauchen.

Laufbahn

Axel trat nach dem Studium der Elektrotechnik zur Lotsenausbildung in die DFS ein. „Hat dort leider nicht geklappt“, merkt er dazu an. Aber ganz so ist es, wie anschließend zu lesen, nun auch wieder nicht.

Denn von Düsseldorf aus ging es zunächst weiter zum Regionalflughafen Karlsruhe-Baden. Dort gelang der Erwerb der ersten Berechtigung im Bereich Flugsicherung - allerdings eine Technische. Es folgte der Rückweg in die DFS ins LIZ Lage- und Informationszentrum, zunächst als Systemadministrator und danach in weiteren verschiedenen Positionen. Nach vier Jahren im LIZ gelang der Erwerb der Towerberechtigung am Flughafen Saarbrücken. Drei Jahre später folgte der Wechsel zum Tower Frankfurt als Referent Betrieb. Aktuell ist Axel als Lotse im Tower Bremen tätig.

Warum haben Sie sich zur Wahl gestellt?

„Eigentlich erfolgte meine Entscheidung sehr spontan. Nachdem auf einem Obleutemeeting, das kurz vor der Bundesdelegiertenkonferenz stattfand, eine Diskussion darüber geführt wurde, ob die Position des GF und Leiter der Kommunikation nicht von einem „Externen“ und hauptberuflich besetzt werden sollte, war meine Reaktion - das kann doch nichts sein! Wir haben einige Tausend Mitglieder und niemand findet sich bereit, diese - zugegeben anspruchsvolle und arbeitsintensive - Position zu übernehmen. Mein persönlicher Entschluß war gefallen. Wenn ich die

notwendige Zustimmung erfahre, stelle ich mich zur Wahl. Mitglieder des FSBD-Vorstandes ermutigten mich.

Das Ergebnis ist bekannt. Die Delegierten wählten mich einstimmig in die vakante Position, obwohl ich noch nicht zu jedem persönlichen Kontakt hatte. Andererseits habe ich in meiner DFS-Zeit sehr viele Mitglieder aus allen Bereichen kennengelernt. An dieser Stelle möchte ich daher gerne und noch einmal meinen Dank für das in mich gesetzte Vertrauen aussprechen.“

Er lege Wert auf die Feststellung“, so Axel weiter, dass ihm der „Tunnelblick“ fremd sei. Und trotz seiner aktuellen Tätigkeit schlage sein Herz nicht nur im „Lotsentakt“. Als GF sei er für alle Mitglieder der GdF da. Der Vorstand und die durch ihn geschaffenen, einzelnen Ressorts seien seine Ansprechpartner, eine „Einmischung“ komme für ihn nicht infrage. „Als GF geht es mir um das Wohlergehen der GdF und all ihrer Mitglieder“, betont er.

Wie waren die ersten Wochen?

„Ich habe eine Geschäftsstelle kennenlernen dürfen, die mich wirklich sehr beeindruckt hat. Ich erfuhr vom ersten Tag an eine optimale Einführung in das Tages- und übergeordnete Geschäft. Beeindruckend auch die liebevolle Unterstützung, die ich seitens der dort tätigen Mitarbeiterinnen erfuhr. Es entwickelte sich sehr schnell eine offene Zusammenarbeit und rege Kommunikation. Eines aber kann ich schon jetzt mit Sicherheit sagen: Offiziell bin ich einen Tag pro Woche für meine Tätigkeit als GF abgestellt. Das reicht in keiner Weise aus. Daraus resultiert jede Menge Heimarbeit. Die kommenden Monate werden zeigen, ob das geändert werden muß bzw. kann.“

Ausblick

„Auch zum Vorstand entstanden schnell enge Kontakte und eine gute Kommunikation. Die Unterstützung, die ich benötige, habe ich erfahren. Die GdF befindet sich, so will ich es einmal formulieren, in einer Zeit des Strukturwandels, nicht zuletzt bedingt durch die Ereignisse und Entscheidungen, die in Brüssel und Berlin getroffen werden sowie durch die Bestrebungen der DFS, die den Mitgliedern bekannt sein dürften. Im „flugleiter“ sind dazu etliche Beiträge erschienen.



Ich trage als GF Verantwortung, dabei nach bestem Wissen und Gewissen mitzuwirken.

Für mich, betont Axel, gehört es daher auch dazu „Finger in offene Wunden“ zu legen und bei unangenehmen Entscheidungen Stellung zu beziehen. Dies gilt, es sei noch einmal betont, für alle Bereiche. Die zukünftigen Schritte und daraus resultierende Folgen und Auswirkungen müssen genau geprüft und abgewogen werden.“

KBB



WEIBMANTEL & VOGELANG

Rechtsanwälte • Fachanwälte

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:

Hans-Gerd Dannen*	Antje Harsdorff
Stephan Brozeit *	Birgitta Schneider **
Dr. Klaus Vosteen***	Dirk Vogelsang*
David Schäfer	Liesel Weißmantei*

* Fachanwälte für Arbeitsrecht
** Fachanwältin für Familienrecht
*** Fachanwalt für Sozialrecht

BREMEN

Längenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: (04 21) 960 99-0
Fax: (04 21) 960 99-11

FRANKFURT AM MAIN

Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Tel.: (069) 24 00 66 66
Fax: (069) 23 80 26 53

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



Termine GdF

September 2010

- | | |
|---------------------------|---|
| 01.09.2010: | ↳ Gespräch des FSBD-Vorstand mit der DFS GB-Leitung TWR |
| 02.09.2010: | ↳ Gespräch mit der DFS zum Thema RA-Downlink |
| 07.09.2010: | ↳ Berlin BMAS Tarifeinheit |
| 08.09.2010: | ↳ Gespräch DFS ÜVersTV |
| 10.09.2010: | ↳ Gespräch mit der Steuerberatung |
| 13.09. bis
14.09.2010: | ↳ 4. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission |
| 14.09. bis
16.09.2010: | ↳ Sitzung des Technical and Operational Committee der IFATCA in Reykjavik |
| 20.09.2010: | ↳ Tarifverhandlungen Airbus Finkenwerder und Verhandlung TV Maastricht |
| 23.09.2010: | ↳ Obleutemeeting des FSBD |
| 24.09. bis
25.09.2010: | ↳ Bundesdelegiertenkonferenz |
| 28.09.2010: | ↳ Tarifverhandlungen Baden-Airpark |
| 30.09.2010: | ↳ Betriebsversammlung DFS Center Langen |
| 30.09.2010: | ↳ Tarifverhandlungen Hahn |

Oktober 2010

- | | |
|---------------------------|---|
| 28.09. bis
05.10.2010: | Teilnahme an der 37th ICAO Assembly Bericht siehe „der flugleiter“ 6/2010 |
| 07.10. bis
09.10.2010: | 38th ATCEUC Meeting in Venedig Bericht siehe „der flugleiter“ 6/2010 |
| 11.10.2010: | Besuch FSBD Vorstand bei DLR |
| 12.10.2010: | Vorstandssitzung FSBD |
| 14.10.2010: | 5. ordentliche Sitzung der GdF-Tarifkommission |
| 19.10.2010: | Tarifverhandlungen Baden Airpark |
| 20.10.2010: | Gespräche in Paderborn |
| 21.10.2010: | Sitzung des Bundesvorstandes |
| 22.10. bis
24.10.2010: | European Regional Meeting IFATCA in Bled, Slovenia |
| 27.10.2010: | Tarifverhandlungen Hahn |

- 27.10. bis
28.10.2010: Tarifverhandlungen Vergütung (VTV) DFS
- 25.10. bis
29.10.2010: 40th IFATSEA General Assembly, Paris
- 29.10.2010: Tarifverhandlungen Airbus Finkenwerder

November 2010

- 01.11.2010: Treffen der Spartengewerkschaften Berlin
- 03.11. bis
04.11.2010: Betriebsrätekonferenz
- 05.11.2010: Konferenz DBB Tarifunion (Tarifpluralität) Berlin
- 09.11. bis
10.11.2010: Meeting Group of MARC in Brüssel
- 10.11.2010: Gespräche Braunschweig / Hannover
- 12.11.2010: Treffen der Steuerungsgruppe in Hamburg
- 12.11.2010: DFS-Workshop „Virtual Tower Forum“
- 15.11.2010: Tarifverhandlungen Baden Airpark
- 16.11.2010: Vorstandssitzung FSBD
- 17.11.2010: FABEC meeting Brüssel
- 18.11.2010: Tarifverhandlungen Vergütung (VTV) DFS
- 22.11.2010: Tarifverhandlungen Hahn
- 24.11.2010: Gespräch mit der DFS zum Thema Notdienstvereinbarung
- 26.11.2010: Tarifverhandlungen Vergütung (VTV) DFS
- 26.11.2010: Versuch an der TU Berlin zu „Virtual Tower“
- 29.11.2010: Sitzung des Bundesvorstandes
- 30.11.2010: Gemeinsame Sitzung Bundesvorstand und Fachbereichsvorstände

Dezember 2010

- 08.12. bis
09.12.2010: 6. ordentliche Sitzung der GdF-Tarifkommission
- 10.12. bis
12.12.2010: Sitzung des Technical and Operational Committee der IFATCA in Christchurch
- 13.12.2010: Sitzung des Bundesvorstandes

Beitragsanpassung DFS 2011



von
Jörg Biermann
Schatzmeister
GdF FSBD

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Der jetzige Beitrag basiert auf der Tabelle 1 des VTV Nr. 4, gültig für den Zeitraum Nov. 2008 bis Okt. 2009. Die Gehaltserhöhung der sich daran anschließenden Tabelle 2 wurde wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise von November 2009 auf Mai 2010 verschoben und ist bis dato nicht in die Beitragsberechnung mit eingeflossen. Der Obolus für unseren Berufsverband ist also seit Januar 2009 unverändert.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser flugleiter-Ausgabe waren die aktuellen Vergütungstarifverhandlungen mit der DFS noch nicht abgeschlossen. Eine rechtzeitige tarifliche Einigung vorausgesetzt, hinterlegen wir ab Januar 2011 die dann aktuelle Vergütungstabelle für den allgemein gültigen 1-prozentigen GdF-Beitrag.

Ferner wollen wir zum Jahreswechsel unsere Daten nach längerer Zeit auch mal wieder auf inzwischen wirksam gewordene Änderungen der tariflichen Gehaltsstufen (z. B. VG 8.2 nach VG 8.3) überprüfen.

In diesem Zusammenhang ergeht auch die wiederkehrende Bitte, der Geschäftsstelle Änderungen mitzuteilen.

Das gilt nicht nur für Gehaltsänderungen, sondern insbesondere auch für:

- bestandene Check-Outs,
- Niederlassungswechsel,
- Beginn und Ende von Mutterschutz, Eltern- und Teilzeit,
- Wechsel in den Vorruhestand oder der gesetzlichen Rente,
- Adressänderungen usw.

Ihr als Mitglieder seid diesbezüglich unsere einzige Informationsquelle.

Ich wünsche allen unseren Mitgliedern und ihren Angehörigen besinnliche Festtage und ein gesundes Jahr 2011.

Wo ist denn der Held, der mit seinem Geld die Runde bestellt?

Steueroase Abschiedsfeier

Die Wirtschaft brummt, die Mitarbeiterzahlen steigen. Damit einhergehend sollten aber auch bereits Eckdaten wie das Erreichen des Renten- oder Vorruhestandsalters dem Arbeitszyklus zugeordnet werden, auch wenn das manche Personalstrategen bei Flugsicherungsdienstleistern gerne zu verdrängen scheinen.

Der Fiskus ist an diesem Personalkarussell ebenfalls beteiligt, das ist klar, aber mal Hand aufs Portmonee: Wer hätte deswegen gleich eine Partyszene im deutschen Steuerdschungel vermutet? Die Steuerberaterkammer Hessen hat mitgeteilt, nach einem Urteil des

Finanzgerichts München könne ein fest angestellter Arbeitnehmer Bewirtungskosten dann in voller Höhe als Werbungskosten in seiner Steuererklärung geltend machen, wenn der Anlass beruflich bedingt war. Die Abzugsbeschränkung von 70% für Unternehmer gelte für Arbeitnehmer nicht. Neben dem klassischen Ein- und Ausstand gehörten dazu auch Abschiedsfeiern, Bewirtungen anlässlich eines Jubiläums oder einer Beförderung sowie Weihnachtsfeiern. Genaueres im Namen des Kollegenvolkes, das nun gerne vermehrt bewirtet werden möchte, unter Aktenzeichen 6K2907/08.

Jörg Biermann



Bericht aus der Tariffkommission

5. Sitzung der Tariffkommission 2010

Am 14. Oktober 2010 kam die Tariffkommission DFS (TK) der GdF zu ihrer 5. ordentlichen Sitzung im Jahr 2010 in Frankfurt a.M. zusammen.

Tarifrunde 2010

Die DFS hat am zweiten Tag der Auftaktrunde der diesjährigen Vergütungsverhandlungen ein Angebot vorgelegt. Über Inhalte kann zurzeit noch nichts berichtet werden. Der von der Tariffkommission gebilligte Tarifvertrag Maastricht und eine kleine Änderung am Tarifvertrag über Langzeitkonten (LZK-TV) ist unterzeichnet worden. Im Tarifvertrag Maastricht sind nun auch die erforderlichen Regelungen für die wachsende Gruppe der zivilen Mitarbeiter an der Betriebsstätte Maastricht hinterlegt. Wir haben hier eine umfassende Gleichstellung der Kolleginnen und Kollegen mit denen in Deutschland beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erreicht. Diese beinhaltet einen individuellen Nettovergleich für jeden operativen Mitarbeiter; hierzu wird die fiktive Nettovergütung ermittelt, wie sie in Deutschland erreicht würde. Danach wird ermittelt, wie hoch der Bruttobetrag sein muss, um in den Niederlanden einen gleich hohen Nettobetrag zu erreichen. Dies ist nur ein kleiner Ausschnitt der umfangreichen Regelung, die ihr bitte aus dem unterschriebenen Tarifvertrag entnehmen könnt. Das ist ein großer Erfolg für die GdF und die betroffenen Kolleginnen und Kollegen, welche nun beruhigt - zumindest aus der tariflichen Sicht - einer möglichen Versetzung in Richtung Maastricht entgegensehen können. Durch Entscheidungen der Steuerungsgruppe aus den letzten Monaten ist die vorgenommene Anpassung des LZK-TV notwendig geworden. Hier wurde die Möglichkeit geschaffen, anfallende Stunden durch Mehrarbeit direkt auf das Langzeitkonto zu verschieben; daher musste der Vertrag noch angepasst werden. Diese Variante bleibt solange bestehen, bis entweder der Personalsteuerungstarifvertrag ausläuft oder die Sonderkündigung ausgesprochen wird.

Vergütungs-Tarifverträge

Die "Tariffkommission DFS" der GdF hat die Kündigung der Tarifverträge VTV, VTV-A und ZTV beschlossen. Die Forderungen für die Vergütungsrunde 2010 sind in diesem Jahr:

- eine Erhöhung der Tabellenentgelte in VTV, VTV-A und ZTV um linear 6,5%
- die Integration der „Regionalstellenzulage“ aus dem ZTV in die Vergütungstabelle
- die Erweiterung der Vergütungstabelle um die Vergütungsgruppe 12

Die Laufzeit soll 12 Monate betragen.

Eingruppierungs-Tarifvertrag – ETV

Bei den Vorbereitungen für einen überarbeiteten ETV ist die Tariffkommission, dank der Vorarbeit der

Arbeitsgruppe, zu einem Ergebnis gekommen. Die Inhalte des neuen ETV sind zu umfangreich, um sie an dieser Stelle im Heft vorzustellen. Dies wird in der nächsten Ausgabe erfolgen. Die TK hat sich von drei Kernelementen leiten lassen. Zum Einen galt es, den nach 18 Jahren deutlich zutage getretenen Renovierungsbedarf einzuarbeiten und die Berufsbezeichnungen dem heutigen Stand anzupassen. Die TK hat versucht, einige der Schwierigkeiten bei der Interpretation diverser Themen zu entschärfen und die Regelungen noch genauer zu fassen. Das zweite Thema war und ist die klare Bestimmung der Arbeitsbereiche, die die GdF eindeutig dem operativen Bereich zuordnen - dies umfasst ebenso den Bereich FVK wie die Technik - und die ausschließlich von operativen Kolleginnen und Kollegen besetzt werden sollen. Drittens wurde sich bemüht, nach einer genauen Untersuchung der Situation im administrativen Bereich die dort vorgefundenen Karrieren eindeutiger zu beschreiben und an den zukünftig erwarteten Entwicklungen auszurichten. Der weit verbreiteten Arbeitgeberwillkür und dem immer weiteren Abdriften einzelner Berufsgruppen in den AT-Bereich soll entgegen gewirkt werden.

Tarifierung der zivilen Mitarbeiter an der Niederlassung Maastricht

Für das Thema Maastricht zeichnet sich eine Lösung ab, die auf eine umfassende Gleichstellung der Kolleginnen und Kollegen mit den Kollegen im Inland vorsieht. Wir wollen das Thema in den nächsten Wochen zum Abschluss bringen und werden hierzu weiter berichten.

Tarifvertrag über die Versorgung der beurlaubten Soldaten - SVerSTV

Für den SVerSTV hat die Tariffkommission einer Bitte der DFS um redaktionelle Anpassungen entsprochen und gleichzeitig kleinere Verbesserungen für einen definierten Personenkreis durchgesetzt.

Ausschuss gem. § 43 der SR FS-Dienste

Der in den Sonderregelungen § 43 vorgesehene Ausschuss hat einige Klarstellungen im Tarifvertrag besprochen und diese in einem Änderungstarifvertrag an die Tariffkommission weitergeleitet. Besonders wichtig sind hier die Klarstellungen in der Behandlung der AM Konten (keine doppelte 150 Stundengrenze mehr), der gleichmäßige Verteilung der Gesamtjahresarbeitsleistung im Jahresschichtschema und die Präzisierung der Regelung im § 9 Abs.6. Hier sorgt die neue Formulierung für klare Verhältnisse was Ruhezeiten bei Zusatzschichten und deren absolute Anzahl angeht, dies gilt für freiwillige und angeordnete Schichten.



von
Thorsten Wehe



Rückblick 2010

Noch einmal nachblättern – 6 flugleiter-Ausgaben 2010



von
**Hans-Joachim
Krüger**

Es ist schon erstaunlich, wie schnell ein Jahr vergeht – sechs Ausgaben „der flugleiter“ sind mit der Veröffentlichung dieser Ausgaben geschrieben, verfasst, gedruckt und verteilt worden. Allen, die das Redaktionsteam mit Beiträgen, Bildern und Kommentaren versorgt haben, sei Dank.

Der Trend zum „flugleiter“ ist auch weiterhin ungebrochen, der Run auf die Zeitschrift der GdF ist immens, und regelmäßig sind die Ausgaben nahezu vergriffen. Hintergrundinformationen zu Tarifverhandlungen in verschiedenen Bereichen der Flugsicherung und Vorfeldkontrollen sowie Gewerkschaftsberichte von Tagungen und Konferenzen, gepaart mit Kommentaren zu Flugprofilen und Luftraumsperrungen – dies alles waren Themen der vergangenen Ausgaben.

Besondere Beachtung fanden in der Leserschaft die Beihemer: Laser-Attacke und das BDA/DGB-Kartell - die Redaktion gab hier einen Nachdruckauftrag ab. Aber auch „Neues aus der Beziehungskiste zwischen Pilot und Controller“ war und ist immer noch sehr lesenswert.

Durch alle Hefte des Jahres 2010 wird die Flugvermessung in Deutschland in Fortsetzungsfolgen genauestens beschrieben

der flugleiter 01/10

Ein ungewöhnlicher Flughafen – Vancouver Waterfront-Airtaxi – auf dem Titelbild der ersten Ausgabe. Hauptthema dieser Olympia-Ausgabe war u.a. der Vergleich der Flugsicherung Europa und USA – eindrucksvoll werden von Werner Fischbach die Unterschiede zwischen Europa und Amerika angezeigt und untersucht.

Im Schulterschluss äußern sich die Pilotengewerkschaft VC und die GdF zum Missed Approach after Visual Approach.

Locker flockig wird die Beziehungskiste Pilot-Controller geschildert und als Beihemer sind die Gefahren einer Laserattacke nachhaltig erklärt. Laserattacken haben im Verlauf des Jahres immer weiter zugenommen und entwickeln sich mehr und mehr zu einem Problem. Wer die Auswirkungen eines Laserbeschuss nachlesen möchte, sollte die Ausgabe 01/10 im Mittelteil aufschlagen. Beindruckende Bilder der Axalp-Airshow wurden der Redaktion durch Marek Kluzniak zur Verfügung gestellt.

der flugleiter 02/10

Eine ungewöhnliche Seite 1 – kein Flugzeug und kein Flughafen – die Seite 1 der zweiten Ausgabe des Jahres zielt die Unternehmenszentrale der DFS in Langen. Das Hauptthema dieser Ausgabe – die anstehenden Betriebsratswahlen, dazu eine Erläuterung warum Betriebsrat und welche Kompetenzen hat dieses Gremium.

Wie in allen zweiten Jahresausgaben zuvor berichtet die Redaktion hier umfangreich umfassend über die Beschlüsse der Bundesfachkonferenz des Betriebsdienstes in Erfurt.

Ein häufig gesprochener Satz von Approach-Controllern wird genauer unter die Lupe genommen: „Descend FL 70 – High Speed approved“ Carsten Wiltshcko erklärt das Für und das Wider eines solchen Anfluges.

Der Tower Kapstadt wird anlässlich eines Besuches in Südafrika durch das Redaktionsmitglied Emmi Ennper vorgestellt und beschrieben.



der flugleiter 03/10

Die Aschewolke – in allen Medien wurde darüber berichtet, der Flugverkehr über Mittel- und Nordeuropa kam zum Erliegen – viele Fragen kamen nach der Aufhebung des Flugverbotes auf. Viele dieser Fragen sind bis heute nur unzureichend geklärt. Zwar sind die Triebwerke des A380 zu Zeit nach der geglückten Notlandung einer Quantas wieder im Gespräch, aber die Industrie hat sich bis heute nicht dazu geäußert, wie gefährlich Ascheausstoß für ein Triebwerk werden kann. Zwar ist das europäische Szenario für einen neuerlichen Vulkanausbruch festgelegt, aber aktuelle Grenzwerte kann keiner liefern.

Zwar kam die Aschewolke nicht nach Abu Dhabi, der dortige Tower ist auf dem Titelbild jedoch nur schemenhaft durch den Wüstenstaub zu erkennen. Auch in dieser Ausgabe ist erneut ein Beihefter mittig eingefügt – unter der Überschrift „cleared APV Baro-VNAV – wird alles über diesen Anflug erklärt.

der flugleiter 04/10

Die Urlaubsausgabe glänzt mit dem Anflug auf St. Maarten in der Karibik und ist immerhin fast 90 Seiten dick. Der Beileger dieser Ausgabe zum Thema Auseinandersetzung zwischen DGB/BDA gegen Kleingewerkschaften wurde auch außerhalb der GdF-Mitglieder als Bestseller gehandelt und ein erneuter Nachdruck wurde in Auftrag gegeben. Der Personalsteuerungsstarifvertrag – unbekannt, unverständlich und ungeliebt wurde vorgestellt und die Spareinheiten der schweizerischen Flugsicherung Skyguide kritisch hinterfragt. Nochmals wird die Aschewolke thematisiert und nachgehakt, was sich bisher getan hat.

Helga Kleisny berichtet ausführlich von dem Wasserflugzeugevent in Biscarosse. So weit erinnerlich war auch dies eine Premiere in der Berichterstattung.



der flugleiter 05/10

Ausführliche Protokolle der Bundesdelegiertenversammlung wie auch der Fachbereichstagung Technik bestimmen diese Ausgabe. GdF-Intern wird der neue Mitflug-Referent Thomas Williges und das neue Presseteam vorgestellt. Als Accident wird der Unfall eines Wasserflugzeuges (D-EBDK) im Hamburger Hafen nochmals untersucht. Starten ohne Freigabe – ein Incident – wenn das eine zum anderen kommt wird erneut dargestellt von Werner Fischbach. International wird die ATC in Venezuela untersucht.

der flugleiter 06/10

Mit dieser finalen Version des „flugleiter“ des Jahres 2010 wünscht das Redaktionsteam um Bernd Bockstahler und Hans-Joachim Krüger allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest und einen gesunden und friedvollen Jahresübergang. Wir hoffen, dass wir auch diese Ausgabe mit einem interessanten Mix aus aktuellen, kurzweiligen und informativen Nachrichten und Beiträge zusammengestellt haben.

Gerne möchten wir Sie ermutigen Texte, Kommentare oder auch Bilder für mögliche Veröffentlichungen unter redaktion@gdf.de anzumelden. Wir setzen uns auch mit Ihnen zusammen um ggf. Sie beratend beim Erstellen eines Berichtes zu unterstützen.



flugleiter „Online-Ausgabe“

In Ausgabe 5/2010 hatten wir in einem kurzen Beitrag die Frage gestellt, ob „der flugleiter“ nicht mehr als gedruckte Ausgabe sondern nur noch auf der homepage publiziert werden solle. Anlaß dazu war eine entsprechende Diskussion während der JHV.

Es kamen nicht allzu viele Meinungsäußerungen, aber doch so viele, dass man von einr klaren Entscheidung sprechen kann. Und diese ist ein eindeutiges „Nein“ zur Einstellung der Printausgabe. Nur etwas 10% der GdF-Mitglieder, die geantwortet haben, zählen zu den Befürwortern.

Die Redaktion hat in ihrer Novembersitzung darüber diskutiert und folgenden Kompromiß verabschiedet.

Die Printausgabe wird weiterhin erscheinen wie bisher. Verändert wurde bereits - mit Ausgabe 5 - und dies wird fortgesetzt, die vollständige Veröffentlichung der Hefte auf der Homepage. Mit anderen Worten: statt wie früher nur ausgewählte Artikel zum Herunterladen (oder direkt auf dem Schirm zu lesen) steht nun die komplette Ausgabe zu Verfügung. Um die Versandaktion nicht zu kompliziert werden zu lassen, erhalten allerdings auch jene Mitglieder das Heft per Post, die mit der online-Ausgabe zufrieden wären. Vielleicht eine gute Gelegenheit, unser Mitglieder magazin an Nichtmitglieder weiterzugeben und damit Werbung für die GdF zu machen.

KBB

flugleiter Ab 2011 vierteljährlich?

Die Redaktionsmitglieder haben in ihrer letzten Sitzung nicht nur die Ausgabe 6/2011, also den Inhalt u.a.m. der vorliegenden Ausgabe diskutiert, sondern in einer längeren Diskussion das vergangene Jahr Revue passieren lassen. Aus zahlreichen Gründen hat eine Abstimmung ein eindeutiges Votum für den Entschluß ergeben, dass statt wie bisher sechs Ausgaben

pro Jahr nur noch vier Hefte erscheinen sollen. Dies wurde dem Vorstand vorgetragen und gebeten, dazu eine Entscheidung zu treffen. Sollte diese positiv ausfallen, werden Hans-Joachim Krüger, ich selbst und andere (verbliebene aktive) Mitglieder der Redaktion Gründe dafür nennen.

KBB



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

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

Rechtsanwältin

Nastassja Fischer

GdF-Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt am Main

m@il: Nastassja.Fischer@gdf.de

KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT



22.-24. Oktober, Bled / Slowenien

Bericht vom 27. IFATCA European Regional Meeting, ERM

IFATCA feiert im Jahr 2011 ihr 50-jähriges Bestehen. Das ist Grund genug, einen erfreulichen aber auch kritisch-konstruktiven Blick auf die IFATCA als Weltverband zu werfen, deren Geschichte zu erzählen und auf deren Zukunft vorzubereiten.

„Global Seminars“ im Rahmen der jeweiligen Regional Meetings bilden dabei den Auftakt für eine ganze Reihe von Veranstaltungen weltweit, die sich mit der Bedeutung und der Rolle der IFATCA in der Weltluftfahrt beschäftigen sowie deren Zukunftsaussichten und -chancen beleuchten werden.

Der diesjährige Workshop am Vortag des ERM stand deshalb auch unter dem Motto „Why IFATCA and How does it work?“ und wurde mit einer Rede von Željko Oreški aus Kroatien, dem neugewählten IFATCA Executive Vicepresident Europa, EVPEUR, eröffnet. Alexis Brathwaite, IFATCA President & CEO, ging danach in seinem Vortrag sehr umfangreich und detailliert auf die Strukturen und inneren Zusammenhänge der IFATCA ein und erklärte, wie die IFATCA „funktioniert“. Diese Präsentation kam vor allem bei den vielen neuen Gesichtern auf diesem ERM sehr gut an. Der Nachmittag war dann den noch andauernden Auswertungen der European Flightplan Adherence Days gewidmet, deren Ergebnisse in den nächsten Wochen erwartet werden.

Das European Regional Meeting wurde am Samstag fast pünktlich um 09.15h mit Reden von Damjan Jaz-

bec, Präsident des slowenischen Verbands SLOATCA; Franc Željko upanic, Director General of ANS Slovenia; Jozef Slana, Repräsentant des Verkehrsministeriums; Alexis Brathwaite, IFATCA Präsident & CEO sowie Željko Oreški, EVPEUR aus Kroatien eröffnet.

Die wie üblich folgende Anwesenheitsüberprüfung, der sog. „roll call“, ergab eine Teilnehmerzahl von 34 der möglichen 44 Europäischen Member Associates, MAs. Nur 10 Staaten hatten also keine Delegation senden können. Am Sonntag waren dann sogar 37 MAs anwesend – eine wirklich erfreulich hohe Quote.

Der Akzeptanz der Protokolle des letzten ERM auf Kos 2009 sowie der Annual Conference 2010 in Punta Cana, folgten sowohl die Jahresberichte sämtlicher IFATCA Vorstandsmitglieder, die, wegen Abwesenheit der anderen, durch Alexis Brathwaite vorgetragen wurden, als auch weitere administrative Angelegenheiten, wie IFATCA Hand Book oder European Support Fund.

Überragendes Thema war – wie in den letzten Jahren auch schon – Single European Sky, SES bzw. SESAR, SES ATM Research und IFATCAs Rolle darin. Der ehemalige IFATCA Präsident Marc Baumgartner, jetziger SESAR/EASA Coordinator für die IFATCA, sowie Paul



von
Jens Lehmann





Neering (Mitglied im Industry Consultation Board, ICB, für die IFATCA) stellten dabei sehr umfangreich und detailliert den Europäischen Rahmen sowohl aus technischer, regulatorischer als auch administrativer Sicht vor. Mehrfach wurde dabei auch Wilfried „Willi“ Wörz aus Karlsruhe für sein großes und unermüdetes Engagement in diesen Arbeitsgruppen gedankt.

Xavier Fron, Chef der Performance Review Commission in Brüssel, gab eine sehr ausführliche Präsentation zu der „SES II – Performance“ und deren Zielen. Dabei stellte er unter anderem heraus, dass der gewerbliche Luftverkehr 1,5% des Europäischen Gesamtbrutto-sozialprodukts ausmacht (könnte bis 2020 auf 5% steigen) und die 790 Millionen Passagiere schon heute 1,9% oder 3,2 Millionen Jobs in der EU generieren. Auch erklärte er, dass Entscheidungen auf EU Ebene nun nach Mehrheitsprinzip und nicht mehr nur mit Einstimmigkeit getroffen werden sollen.

In seiner Präsentation gab Frédéric Delau, FAB Koordinator der IFATCA, einen sehr ernüchternden Überblick über den momentanen Entwicklungsstand der 9 FAB Projekte in Europa. Hier muss leider konstatiert werden, dass Fortschritte nur sehr schwer erkennbar und einige Projekte bereits bedenklich ins Stocken geraten sind. Die beteiligten Staaten stellen dabei nach seiner Meinung die Hauptproblematik dar, da deren Vertreter den „gemeinsamen Willen und die gemeinsame Vision“ vermissen lassen und dies alles den Flugsicherungsanbietern, den ANSPs, überlassen haben – dann jedoch die schnelle Umsetzung behindern.

Weitere, überaus detaillierte Vorträge von Fiona McFadden von SESAR Joint Undertaking, SESAR JU, und Maria Algar Ruiz, EASA, bildeten dann den Abschluss der diesjährigen Rednerliste.

Phillipe Domogala, ehemaliger Chief Editor des „Controller“ Magazins und seit dem Rücktritt von Jack Van Delft z. Zt. kommissarischer IFATCA Secretary and Conference Executive, stellte dann noch seinen unterhaltsamen und sehr interessanten Bericht zu einem von ihm besuchten „Communications and Safety“ Seminar vor. Dabei ging es vor allem um den richtigen

und zunehmend wichtigen Umgang mit den Medien. Da sich dies bei praktisch allen MAs noch immer überaus schwierig gestaltet, die Folgen bei Fehlern für die Betroffenen jedoch gravierend sein können, kam dieser Vortrag ganz besonders gut an und wurde mit großem Interesse verfolgt und anschließend debattiert. Fast alle Präsentationen sind bei Interesse über die Geschäftsstelle beim Autor dieses Artikels erhältlich.

Der Sonntag des ERM ist traditionell den MAs vorbehalten, die in einer „closed session“ ohne externe Beobachter oder Teilnehmer offen und ehrlich von den Situationen in ihren Heimatländern berichten können. Aus diesem Grund kann auch im Rahmen dieses Artikels verständlicherweise nicht zu detailliert auf die jeweiligen Probleme eingegangen werden.

Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass in Island kürzlich ein Lotse trotz akutem Personalmangel, ohne erkennbare Vorwarnung und ohne wirklichen (offiziellen) Grund gekündigt wurde. Zwar war dieser Kollege schon länger im Fokus des Managements, da es immer wieder persönliche Konflikte gegeben hat, doch diese Vorgehensweise stellt eine neue Dimension dar. Marc Baumgartner erläuterte, dass IFATCA nur dann Unterstützung geben kann, wenn nachweisbar keine „strafbare Handlung“ oder ähnliches zur Kündigung geführt hat. Zudem ist ein funktionierendes CISM-System ist aus finanziellen Gründen in Island noch immer nicht eingerichtet. Ein weiteres Beispiel für die immer schwieriger werdenden Umstände: Schweden. Dort wurden im Rahmen der Marktöffnung für Flugsicherungsdienste drei kleinere Flughäfen an den externen und bislang unerfahrenen Anbieter ACR, Airport Capacity Resources, vergeben. Dieser Anbieter ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht als Flugsicherungsanbieter zertifiziert. Dies soll bis März geschehen sein. Die dort arbeitenden Kollegen können nach dem geplanten Übernahmetermin März 2011 noch für ein Jahr zu den aktuellen Bedingungen dort arbeiten, danach ist deren Zukunft jedoch ungewiss. LfV, der schwedische ANSP, will den Kollegen, die nicht für ACR arbeiten wollen, „sehr wahrscheinlich“ weiterhin einen Job anbieten, jedoch nur an einem von LfV zu bestimmenden Ort.

Weiteres trauriges Beispiel: Griechenland. Die eh schon desolante Situation der griechischen Kollegen, die auf Grund der Finanzkrise in diesem Jahr schon einen Gehaltseinbruch von 20% hinnehmen mussten und für 2011 nochmals weitere 10% erwarten müssen, wird durch die geplante Erhöhung des Renteneintrittsalters von 65 auf 68 noch verschlimmert. Dabei sind schon heute 40% der Lotsen über 50 Jahre alt. Unzureichende technische Ausrüstung, viele Systemprobleme und –ausfälle sowie keinerlei Fortschritte beim FAB Blue Med erschweren die Lage noch weiter. Ohne ins Detail zu gehen muss hier noch die überaus schwierigen Situation in Belgien, Luxemburg oder Rumänien erwähnt werden.

Positives soll aber auch genannt werden, unter anderem von Großbritannien: die Kollegen von GATCO stellten ein von einem Lotsenkollegen professionell gedrehtes und sehr gelungenes Video vor, das vor allem neue Mitglieder für GATCO aber auch neue Lotsen werben soll. Das Video ist u.a. bei YouTube unter „GATCO - Define the future with us“ verfügbar.

Die Situation in Spanien wurde noch einmal ausgiebig besprochen und mit zwei Videos verdeutlicht. Die spanischen Kollegen haben ein ca. 33 min langes Video produziert, das die schwierige Situation aus ihrer Sicht erläutern soll. Dieses ist ebenfalls auf YouTube unter „Decretazo a la Seguridad Aerea“ in vier Teilen verfügbar. Es wird in diesem Video belegt, wie Lügen der Regierung zu dem verhassten Royal Decree geführt haben. So wurden z. B. im Nachgang zu dem

Erlass im TWR Madrid alle Kollegen mit 57 oder älter trotz akuten Personalmangels umgehend in den Ruhestand versetzt, die Jahresarbeitsleistung von 1200 auf 1750 (+50 Über-) Stunden erhöht, die Zahl der Conflicts hat um das 3-4 fache zugenommen, im Madrid ACC sind 15 Sektoren als SSO und nur noch ein einziger Sektor ist mit zwei Lotsen besetzt. Weiterhin wurde mit Aerodrome Flight Information Service, der an drei Flughäfen eingeführt wurde, eine deutliche Verschlechterung der Flugsicherungsleistung in Kauf genommen.

In einem weiteren, sehr emotionalen Film, wurden die Ereignisse von Überlingen rekonstruiert und auf die Situation in Spanien hin gestaltet. Dieser Film wurde von den Delegierten sehr kritisch wahrgenommen und sehr lange und kontrovers diskutiert. Beide Filme sollen in NUE bei der Fachbereichskonferenz gezeigt werden.

Abschließend wurde noch Dubrovnik / Cavtat als Austragungsort des ERM 2011 bestimmt sowie der offizielle Bewerber für das ERM 2012, Belgrad, vorgestellt. Darüber hinaus haben sich Kiev und Sarajewo für 2013 beworben.

Mein besonderer Dank gilt in diesem Jahr Willi Wörz, der im vergangenen Geschäftsjahr im Namen der GdF nicht nur der IFATCA wertvolle Dienste im Rahmen von SESAR und EASA leistete, sondern der auch mir immer mit Rat und Tat zur Seite stand. Dafür meinen ganz herzlichen Dank!





IFATSEA – International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations

Bericht von der IFATSEA 39th General Assembly in Toulouse



von
Thorsten
Wehe

Begrüßung und Eröffnung der 40. IFATSEA General Assembly

Durch die französische Organisation UNSA-IESSA perfekt organisiert, kamen mehr als 220 Delegierte und Beobachter aus 40 Ländern der ganzen Welt vom 25. bis 29. Oktober 2010 in Paris zusammen. Der Präsident der IFATSEA eröffnete die Versammlung. Anschließend überbrachte Maurice Georges, CEO der französischen Flugsicherungsorganisation DSNA, seine besten Wünsche für den Verlauf der General Assembly. Maurice Georges unterstrich in seiner Ansprache die Notwendigkeit zur Einführung einer Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und –Ingenieure. Bemerkenswert war ebenfalls die Rede von Jussi Myllarniemi von der EASA. Neben einem update zum aktuellen Stand bei der EASA hob er hervor, dass neben den kommenden Vorgaben für Training ein nationales Lizenzsystem möglich ist, um hohe Sicherheitsstandards beizubehalten.

Inhaltliche Diskussion in den Committees

Umfangreiche Tagesordnungen wurden in den Committees abgearbeitet.

Professionell und Technical Committee

Im Professionell Committee werden im Schwerpunkt die Rahmenbedingungen für Flugsicherungstechniker und –Ingenieure (ATSEP) diskutiert. In diesem Jahr stand die Diskussion zur Definition des Berufsbildes der Flugsicherungs-Techniker und –Ingenieure im Vordergrund. Die Teilnehmer wurden über die Fortschritte in den Programmen SESAR und NextGen informiert. Im Technical Committee werden zukünftige Entwicklungen von Flugsicherungssystemen beleuchtet.

Admin Committee

In diesem Gremium geht es um die Außendarstellung der IFATSEA. Der Internetauftritt und das eigene Magazin der IFATSEA (NAVAIRE) werden inhaltlich bearbeitet.

Human and Environmental Committee

Hier diskutieren die Teilnehmer Einflüsse auf Mensch und Umwelt in der Flugsicherungswelt. Auswirkungen durch Schichtarbeit, wie können wir Umweltbelastungen beeinflussen sind in diesem Jahr intensiv diskutiert worden.

Regional Meetings

Im Rahmen der General Assembly (GA) treffen sich die Teilnehmer in zwei Meetings auf regionaler Ebene. In der Region Africa, Region Europe, Region Asia und Region Pacific werden regionale Themen diskutiert. In diesem Jahr wurde die erste Session gemeinsam zwischen Afrika und Europa durchgeführt. Diese Veranstaltung wurde als großer Erfolg bewertet. Sehr intensiv wurde in diesem Jahr über die 9 Initiativen zur Einrichtung der s.g. FABs diskutiert. Die IFATSEA FAB Policy wurde diskutiert und wird durch eine Arbeitsgruppe überarbeitet. In der Europagruppe wurden alle aktuellen Themen beleuchtet und über aktuelle Sachstände zu SES, SESAR, EASA, Eurocontrol etc. Berichtet.

Informationsaustausch und persönliche Kontakte im Vordegrund

Wie jedes Jahr stand der Austausch von Informationen im Vordergrund der GA. In den einzelnen Committees wurde die Möglichkeit genutzt über Ereignisse, Weiterentwicklungen aber auch Defizite im Herkunftsland zu referieren. Bereits bestehende Kontakte wurden vertieft und viele neue geknüpft. Der Regional Africa Director, Esobe Egwu, war von meiner Idee begeistert, im nächsten Jahr auf der GA eine gemeinsame Sitzung zwischen der Region Africa und Europe und damit den Austausch über die Kontinente hinweg zu fördern.

Wahlen

Im Amt des Schatzmeisters wurde Andy Moony (UK) ohne Gegenkandidat bestätigt. Dany Van der Biest (Belgien) konnte sich gegen einen Kandidaten aus dem Kongo durchsetzen und wurde als Executive Secretary gewählt. Lisiane Privat (Frankreich) setzte sich bei der Wahl zu einem Vice President gegen den bisherigen Amtsinhaber Carlos Viegas (Portugal) durch.

41st IFATSEA GA in Skopje, Mazedonien (FYROM)

Die 41. Vollversammlung der IFATSEA wird in Skopje durchgeführt.





ICAO – International Civil Aviation Organisation

Bericht von der ICAO 37th Assembly in Montreal

ICAO 37th Assembly

Alle drei Jahre kommt das höchste Beschlussgremium der ICAO zu seiner Vollversammlung in Montreal zusammen. Aktuell haben sich 190 Staaten der ICAO angeschlossen und die s.g. Konvention von Chicago unterzeichnet. Auf diplomatisch hohem Niveau werden alle Themen der zivilen Luftfahrt diskutiert und entsprechende Beschlüsse gefasst, an die sich alle Mitgliedsstaaten binden.

NGAP – Next Generation of Aviation Professionals

Kern meiner Reise nach Montreal war die Unterstützung der Delegation der IFATSEA. Zusammen mit dem Präsidenten der IFATSEA, Yvan Oullette, dem Director America, Chuck Sigura und dem ICAO Liason Officer der IFATSEA, Michel Gaulin hat die IFATSEA die Notwendigkeit einer globalen Lösung für die Lizenzierung der Flugsicherungs-Techniker und –Ingenieure beworben. Die ICAO will mit dem Programm NGAP den zukünftigen Anforderungen im Bereich der zivilen Luftfahrt entsprechen. Insbesondere sollen in Detailstudien ermittelt werden, wie viele Menschen weltweit im Bereich der zivilen Luftfahrt benötigt werden, um den anwachsenden Anforderungen zum weltweiten Transport von Personen und Gütern in der Luft gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang soll das Annex 1 der ICAO (Personnel Licensing) überarbeitet werden. Die IFATSEA hat im Technical Committee ein entsprechendes Arbeitspapier (A37-WP/160) eingebracht. Aus meiner Sicht ist für die nächsten drei Jahre die Chance, die Lizenzierung aller Berufe in der Sicherheitskette in der Luftfahrt im Annex 1 der ICAO umzusetzen. Die IFATSEA wird in den entsprechenden Arbeitsgruppen beteiligt.

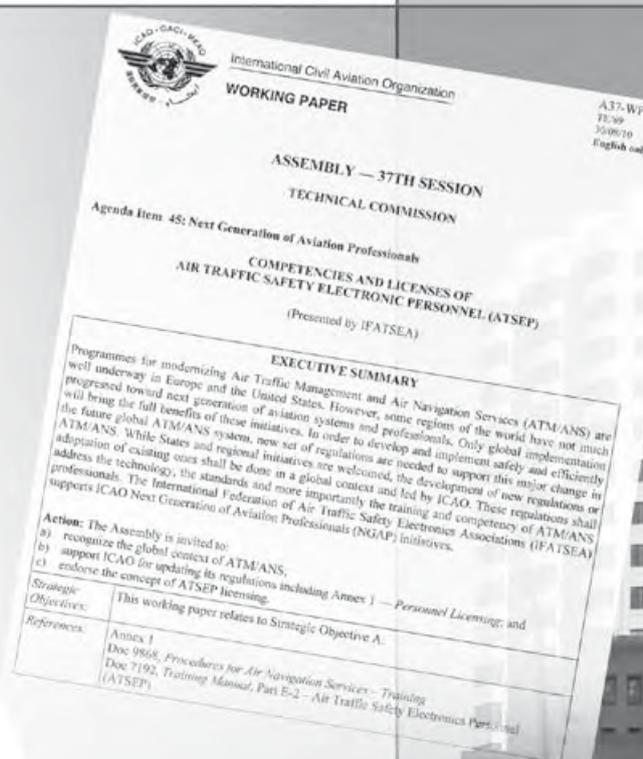
ATSEP Competence Manual

Nachdem die IFATSEA über die ICAO das ATSEP Training Manual etablieren konnte, wird nun auf Bitte der

ICAO ein ATSEP Competence Manual erarbeitet. Damit werden die Grundlagen für ein weltweit einheitliches Kompetenzsystem für die Flugsicherungs-Techniker und –Ingenieure erarbeitet.

Fazit

In den nächsten Monaten wird viel inhaltliche Arbeit auf die IFATSEA zukommen. Man kann konstatieren, dass die IFATSEA als globale Organisation bei der ICAO anerkannt ist und ihre Expertise in Anspruch genommen wird. Zudem wurden in Montreal viele wichtige Gespräche am Rande der offiziellen Konferenzrunden geführt und das Netzwerk entsprechend erweitert.



Historische Kontrolltürme – Schleißheim und Pearl Harbor



von
Werner
Fischbach

Flughäfen und –plätze, die Geschichte geschrieben haben, gibt es jede Menge. Zum Beispiel Berlin–Tempelhof, einer der ältesten deutschen Flughäfen und für die Berliner Luftbrücke von existenzieller Bedeutung. Oder die Airports von Shannon und Gander, die zu Zeiten, als der Nordatlantik noch mit Kolbenmotorflugzeugen wie der DC-6 oder der Super Constellation überquert wurden, als wichtige Zwischenlandeplätze dienten. Nonstopp von Frankfurt, Paris oder London nach New York zu fliegen, war nicht drin. Irgendwo musste ein „Fuel Stop“ eingelegt werden – in Shannon und in Gander. Selbst die ersten Versionen der vierstrahligen Jets wie die Comet oder die B707 schafften es nicht ohne Zwischenlandung. Inzwischen sind diese Airports aus dem Gedächtnis der Flugreisenden verschwunden. Und, was zu bedauern ist, auch aus dem Gedächtnis jener Menschen, denen die Erhaltung historischer Stätten eigentlich am Herzen liegen sollte. Die Flughäfen von Shannon und Gander haben zwar noch eine regionale Bedeutung; Berlin–Tempelhof wurde Opfer einer kurzsichtigen und ideologisch geprägten Politik und vom Berliner Senat geschlossen. Inzwischen erweist sich die Tempelhofer Brache als bodenloses Groschengrab.

Ohne eine Platzkontrolle läuft an einem Flughafen bekanntlich nichts und dies gilt natürlich auch für jene Airports, die in der Luftfahrtgeschichte eine bestimmte Rolle gespielt haben. Doch die Tower dieser Flughäfen sind ebenso entsorgt worden wie die meisten der ehemaligen Abfertigungsgebäude oder Flugzeughangars. Allerdings gibt es auch Ausnahmen. Wobei der eine Fall mit einem lachenden und mit einem weinenden Auge betrachtet, während der andere als positives Beispiel erwähnt werden muss.

Der Tower von Schleißheim

Der inzwischen als Sonderlandeplatz klassifizierte Flugplatz von Schleißheim ist einer der ältesten Deutschlands. Er wurde 1912 für die königlich-bayerische Fliegertruppe gegründet. Wegen der Nähe des Schlosses Schleißheim wurden die Gebäude im „Reduzierten Heimatstil“ errichtet. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde er bis 1933 zivil genutzt und diente überwiegend der Pilotenausbildung. Nach der Machtübernahme durch die NSDAP wurde er zu einem Fliegerhorst der Luftwaffe ausgebaut. Dabei wurden die zusätzlich errichteten Gebäude in dem für

die NS-Zeit unüblichen Stil der sogenannten Postbauschule errichtet, der auch als „Bayerische Moderne“ bezeichnet wird. Zu diesen Gebäuden gehörte auch das 1934 erbaute eingeschossige Start- bzw. Flugleitgebäude, dessen Funktion mit der einer (frühen) Platzkontrolle gleichgesetzt werden kann. Allerdings konnte das Gelände von der Aussichtskanzel, die auf das Gebäude aufgesetzt war, nicht besonders gut eingesehen werden. Deshalb hatte die „Occupation Air Force (OAF)“ der US Army, die den Flugplatz 1945 übernommen hatte, direkt neben diesem Gebäude einen hölzernen Kontrollturm errichtet. Er wurde 1958 durch einen neuen Tower in leichter Betonskelettbauweise ersetzt.

Die US Army ist schon längst (1973) aus Schleißheim abgezogen und auch die deutschen Heeresflieger haben sich bereits 1981 verabschiedet. Erstaunlich ist jedoch, dass der 1958 errichtete Kontrollturm immer noch existiert. Somit ist dies die erfreuliche Nachricht. Allerdings hat das Ganze einen Haken. Denn der Verein der „Bayerischen Flugzeughistoriker“ hatte eigentlich vor, nicht nur den Kontrollturm, sondern auch das historische Start- und Flugleitgebäude zu erhalten und beide Gebäude unter Denkmalschutz stellen zu lassen. Beide zusammen hätten sich harmonisch in das Gesamtbild des Flugplatzes eingefügt.

Allerdings waren die Luftfahrtshistoriker bei ihrem Bemühen nicht besonders erfolgreich. Denn der Landkreis München, der auch für den Denkmalschutz zuständig ist, hatte sich in den Kopf gesetzt, genau an dieser Stelle eine Jugendbegegnungsstätte zu errichten und ließ das Start- und Flugleitgebäude im Winter 2007/2008 abreißen. Erhalten blieb jedoch der Kontrollturm. Doch anstatt an seine ursprüngliche Funktion zu erinnern (man hätte da ja ein kleines „Flugsicherungsmuseum“ einrichten können), soll die Kanzel des ehemaligen Tower zu einem „Ort der Stille“ umfunktioniert werden. Stilles Gedenken und Meditationen anstatt Kontrolle des Luftverkehrs! Irgendwie passt das ja nicht so richtig zu einem Sonderlandeplatz. Denn Schleißheim ist ja immer noch ein aktiver Platz, der vom Flugplatz Schleißheim e.V. betrieben wird. Verwundern darf dies nicht, denn im Freistaat Bayern scheint der Luftverkehr nicht mehr den hohen Stellenwert zu besitzen, dessen er sich unter der Regierung von Franz-Josef Strauß einst einmal erfreute. Das

Trauerspiel um die zivile Nutzung Fürstenfeldbrucks erweckt den Eindruck, die bayerische Staatsregierung wolle bei der Luftfahrtspolitik dem rot-roten Berliner Senat nacheifern. Möglicherweise ist die Geschichte des Dienstmannes Alois Hingerl, der beim Überbringen einer für die Regierung bestimmten himmlischen Botschaft im Münchner Hofbräuhaus versackt ist und die bayerische Staatsregierung deshalb bis heute auf die göttliche Eingebung wartet, doch mehr als nur eine Komödie.

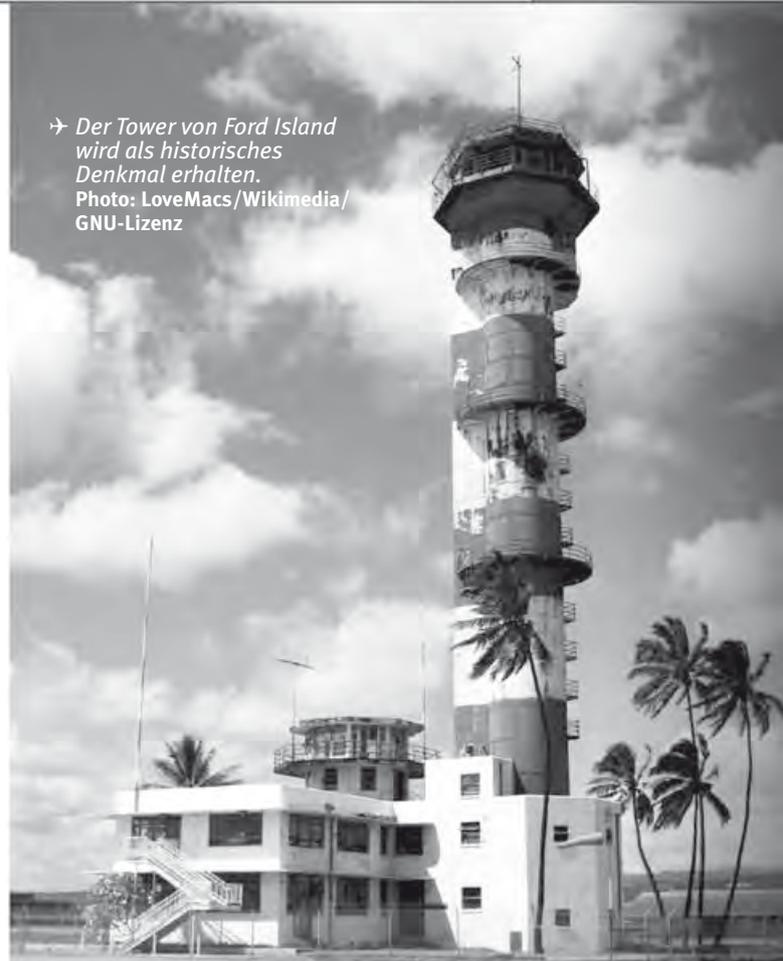
Ford Island Control Tower

Eine wesentlich geschichtlichere Bedeutung kommt dem Control Tower auf Ford Island zu. Und dies mag auch der Grund sein, weshalb sich die Amerikaner entschlossen haben, den alten Kontrollturm als Denkmal zu erhalten. Ford Island liegt direkt in der Mitte von Pearl Harbor und wurde seit 1917 zunächst von der Army Air Force und danach von der US Navy als Fliegerhorst genutzt. Als die Japaner am 7. Dezember 1941 Pearl Harbor angriffen, wurde natürlich auch der Fliegerhorst auf Ford Island bombardiert. Was nicht weiter verwunderlich war, da die Schlachtschiffe in unmittelbarer Nähe ankerten. 33 der 70 auf Ford Island stationierten Flugzeuge wurden dabei zerstört. Eine besondere Rolle kam bei dem japanischen Angriff dem Tower zu. Denn seine Besatzung war die erste, welche die amerikanischen Truppen wegen des Überfalls alarmierte: „Air Raid Pearl Harbor! This is no drill!“ Eine historische Stätte also, die es zu bewahren gilt. Wobei anzufügen ist, dass der auf einem Wassertank errichtete Tower zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt war; erst 1942 war er voll funktionsfähig.

Um den Tower in eine historische Stätte zu verwandeln, mussten einige Klippen umschifft werden. Denn nachdem die US Navy Ford Island 1962 aufgegeben hatte, wurde der Tower nicht mehr unterhalten und verfiel immer mehr. Dabei hatten zivile Flugschulen und die Marinehubschrauber die Insel noch als unkontrollierten Landeplatz genutzt. Das Gelände ist heute im Besitz der Ford Island Ventures/Hunt Development Group.

Allerdings hat das Pacific Aviation Museum (PAM) auf Ford Island seine Zelte aufgeschlagen. Das Museum befindet sich in unmittelbarer Nähe der berühmten „Battleship Row“, wo die schwimmenden Veteranen der US Navy besichtigt werden können. Das PAM-Management hatte seit langem versucht, den Tower zu erwerben. Am 2. September dieses Jahres waren die Museumsleute endlich am Ziel, als das PAM und der Kommandeur des Marinedistrikts Hawaii mit der Ford Island Ventures/Hunt Development Group einen entsprechenden Leasingvertrag unterzeichneten. In zwei Phasen sollen sowohl der Tower als auch die dazu gehörenden Gebäude („Operations Buildings“) renoviert werden, wobei in den letzteren diverse Verwaltungsbüros und eine Bibliothek eingerichtet werden sollen. Das Ganze lassen sich Marine und Museum rund 7,5 Mio, US\$ kosten.

→ *Der Tower von Ford Island wird als historisches Denkmal erhalten.*
Photo: LoveMacs/Wikimedia/
GNU-Lizenz



→ *Der ehemalige Schleißheimer Tower soll ein „Ort der Stille“ werden.*
Photo: H. M. Helbig



Wind of Change ...

... ist bekanntlich ein Chart-Renner der deutschen Pop-Gruppe „The Scorpions“. Die deutsche Kult- und Popgruppe tingelt gerade durch Deutschland und gibt sehr eindrucksvoll ihre Abschiedsvorstellung. Das Lied „Wind of Change“ ist eine Rockballade und wurde vom Scorpions-Sänger Klaus Meine komponiert und getextet. Im November 1990 wurde das Lied erstmalig in der Öffentlichkeit vorgetragen und danach galt dieser Ohrwurm als „Hymne der Wende“ und wurde regelmäßig in den Medien veröffentlicht.

In der zweiten Strophe des Liedes heißt es:

Die Welt kommt sich näher.
Hast du je gedacht,
dass wir uns so nah wie
Brüder sein können?
Die Zukunft liegt in der Luft,
ich kann sie überall spüren,
wie sie mit dem Wind der Veränderung
zusammen weht

Der Wind der Veränderung hat nun auch wieder die DFS erreicht - **die Zukunft liegt in der Luft**. Der europäische Luftraum soll endlich Gestalt annehmen und Anfang Dezember wurde der FABEC-Vertrag im belgischen Gent ratifiziert. Mit dem Wind der Veränderung setzt die DFS auf neue Führungskräfte – oder besser gesagt, das große Stühlerücken beginnt mal wieder. Allerdings jetzt in einem größerem Rahmen.

So stellen sich die Geschäftsbereiche Center, Tower neu auf und Führungskräfte, die zunächst im Center gearbeitet haben, werden nun in den Towerbereich gesetzt und eben umgekehrt. Die Sinnhaftigkeit dieses Wechselspiels bleibt den Mitarbeitern verborgen – auch wenn die Notwendigkeiten unterschiedlicher Natur sind.

Im Towerbereich wird altersbedingt gewechselt, im Centerbereich – nun ja aus welchen

Gründen auch immer wurde im Vorfeld viel gemutmaßt. Eine vernünftige Begründung gibt es jedoch nirgendwo zu lesen. So darf man vermuten, dass da jemand aus dem Centerbereich weggelobt wurde und wieder im Nirwana der Verwaltung verschwindet. Die Welt kommt sich näher – FABEC lässt grüßen – neue Arbeitsplätze tun sich auf – eine Bewährungschance für Weggelobte

Hast du das je gedacht?

Warum Towerführungskräfte im Centerbereich eingesetzt werden und der Niederlassungsleiter aus Karlsruhe neuer Chef von 16 Tower-niederlassungen wird

Hast du das je gedacht – das wir uns so nah wie Brüder sein können – wir alle werden es spüren!

Aber der „Wind of Change“ hat nicht nur die Betriebsdienste der DFS erfasst, auch in der Administration ist der Wechselwind zu spüren. Zunächst wird im Bereich der Kommunikation ein anderer Wind wehen – und man darf gespannt sein, welche Auswirkungen hier zu erwarten sind – die bisher sehr „eintönige“ Wetterlage könnte doch mal eine steifere Brise benötigen.

„Der Wind der Veränderung - bläst direkt ins Angesicht der Zeit, wie ein Sturm, der die Glocke der Freiheit läuten wird – für Gedankenfreiheit (Strophe 4)

Wenn die Glocke die Freiheit für die eine oder andere Führungskraft der DFS einläutet und anschließend die verdienstvollen Werke in einem knappen Vierzeiler – meist ohne Bild – gewürdigt werden, lässt dies meist auf einen vorausgegangenen Sturm schließen, bevor dann der „Wind of Change“ offiziell verkündet wird.

Dann heißt es: „Für seine berufliche und private Zukunft alles Gute!“

Der Fall (von) Tempelhof

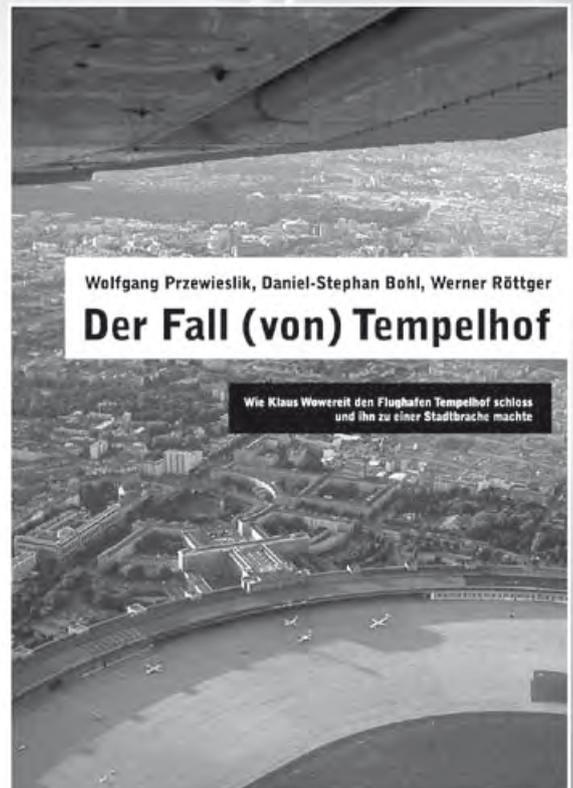
Unter diesem Titel haben die Herren Wolfgang Przewieslik, Daniel-Stephan Bohl und Werner Röttger von „Das Thema Tempelhof e.V.“ ein Buch herausgegeben das davon handelt, „wie Klaus Wowerit den Flughafen Tempelhof schloß und ihn zu einer Stadtbrache machte.“

Zwei Jahre ist das jetzt her und der vermeintlich überflüssige und als Entwicklungshemmnis geschmähte Flughafen ist tatsächlich zu einer Brache geworden.

Die vom Rot-Roten Senat prognostizierte Ansiedlung von tausenden von Arbeitsplätzen und Wohnungen ist (erwartungsgemäß) ausgeblieben. Realität sind jedoch die weiter anwachsenden Kosten der Stadtbrache Tempelhof zu Lasten des Steuerzahlers von derzeit über 90 Millionen Euro – ohne Aussicht, in überschaubarer Zukunft diese Belastung auf Null bringen zu können.

Das Buch ist als Ebook (PDF-Datei) bei ciando (19,80 EURO) oder als Print-Ausgabe bei Shaker Media (24,80 EURO) erschienen und kann über die Website www.das-thema-tempelhof.de/index.php/das-buch bestellt werden.

A. Stensitzky



**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**



Sag mir wer ich bin – Das „Für und Wider“ von Mitarbeiterbeurteilungen



von
Daniela
Franke

Seit der Schulzeit sind wir es gewöhnt, dass unsere Arbeitsleistung und unser Verhalten von anderen Menschen beurteilt werden. Inzwischen ist viel Zeit vergangen und einmal im Jahr gibt es gleich einem Ritual- das obligatorische Mitarbeitergespräch mit der Führungskraft. Dem sind inhaltlich enge Grenzen gesetzt durch Skalierung und ausgewählte Kompetenzen. Doch wie passen die Anforderungen des Unternehmens und des sich wandelnden europäischen Marktes an selbstbewusste, eigenverantwortlich handelnde und vor allem mündige Mitarbeiter mit einem solchem relativ starren Bewertungsschema zusammen? Welchen Sinn und welche Grenzen haben Beurteilungen?

Eigen- und Fremdbild – eine Frage der Wahrnehmung

Jedem von uns müsste klar sein, dass Menschen Dinge unterschiedlich wahrnehmen. Um andere Personen einzuschätzen, nehmen wir uns oft selbst als Maßstab. Individuelle Wahrnehmungen sind selektiv, deswegen **kann kein Bewertungsmodell wirkliche Objektivität erzeugen**. Beispielsweise werden Mitarbeiter mit sozialer Ähnlichkeit oft besser bewertet, da ihre Muster eher denen der Vorgesetzten entsprechen. Die Schwierigkeit liegt darin, dass statt Vielfalt und Querdenken Gleichförmigkeit erzeugt wird, die mangels Kreativität einen Wettbewerbsnachteil zur Folge hat. Auch andere Effekte schränken die Aussagefähigkeit eines Bewertungsmodells ein. Befindet sich die Führungskraft in einer extremen Stimmungslage, wird sich das Bewertungsergebnis entsprechend verschieben. Ein negatives Erleben in der letzten Zeit kann gute Arbeitsleistung über Monate hinweg überschatten. Manche Mitarbeiter – unter Kollegen auch als Blender oder Schleimer verschrien – beherrschen eine gelungene Selbstdarstellung. Ohne dass ihre Leistungen über die der anderen hinausgegangen ist,

werden sie besser beurteilt. Auf Beurteilungen haben Nähe, Sympathie, Antipathie und Unterordnung großen Einfluss. Führungskraft und Mitarbeiter sollte klar sein, dass Eigen- und Fremdbild nicht gleich sein müssen. Die Beurteilung eines anderen kann unter bestimmten Bedingungen als wertvolle Hilfe zur eigenen Entwicklung und Selbstreflexion nützlich sein. Als „Wahrheit“ kann sie jedoch nicht gelten, da sie immer subjektiv bleiben wird.

„Akte X“ oder „Tag für Tag“?

Es gibt übrigens ein Controlling darüber, dass jede Führungskraft brav einmal im Jahr einige Bögen Papier schwärzt und seine Einschätzung dem Mitarbeiter verkündet. Diese „Akte“ dient einer formalen Abarbeitung und versucht, ganze zwölf Monate Tun und Verhalten zusammenzufassen. Die eigentliche Kernaufgabe einer erfolgreichen Führungskraft jedoch ist der **ständige Austausch** mit dem Mitarbeiter. Führen heißt in diesem Sinne Probleme und schwache Leistungen **ohne Verzug und situativ** anzusprechen und nach Lösungswegen zu suchen. Das gleiche gilt natürlich auch für die Anerkennung. Nur so sind eine

realistische Selbsteinschätzung und rechtzeitige Verhaltensänderung möglich.

Nur wenn der Beurteilte mit konkreten Beispielen für seine Leistungen und sein Verhalten zeitnah konfrontiert wird, ist Kritik nachvollziehbar. Keines unserer Projekte und Kernaufgaben duldet es, notwendige Korrekturen auf einen fixen Zeitpunkt hinauszuschieben und damit einen ständigen Dialog zu ersetzen.

Mut zur Offenheit

Kritik zu ertragen, ist nicht immer einfach. Diese soll weder zu Angst noch zu Einschüchterung dienen, sondern Persönlichkeitsbildung ermöglichen. Anforderung an den Umgang mit Kritik ist auch Thema in unseren „Grundsätzen der Führung und Zusammenarbeit“. Von diesem Leitbild können zahlreiche Mitarbeiter bis heute leider nur träumen. So sind die verschiedenartigen Persönlichkeiten und Meinungen des anderen zu respektieren, kooperative Arbeit zu unterstützen und offener Gedankenaustausch zu ermöglichen. Dafür muss aber erst eine angstfreie Kultur etabliert werden.

Der erste Schritt besteht darin, dass Führungskraft und Mitarbeiter akzeptieren müssen, dass der absolute Anspruch an Wahrheit und Objektivität bei einer Beurteilung nicht erfüllt werden kann. Ein Mitarbeiter wird nun mal mit eigenen, ganz individuellen Augen der Führungskraft gesehen. Das Urteil ist anhand von Tatsachen ohne Rechtfertigungszwänge zu erläutern. Dabei hilft eine saubere Argumentation, bei der eine gemeinsame begriffliche Basis sehr bedeutsam ist. Kritik soll helfen, negatives Verhalten abzustellen oder Erfolge positiv zu bestärken. Deshalb sind Offenheit und Ehrlichkeit angesagt. Einfache, klare Worte im „hier und heute“ sind am wirkungsvollsten.

Konkretes statt Standard

Beurteilungen sollen nicht zum Vergleich zwischen Menschen dienen, doch weshalb wurden dann so viele Standards im Stellen- und Bewertungsbereich eingeführt? Standards wie einheitliche Stellenbeschreibungen oder eine Auswahl vorgeschriebener Kompetenzen verallgemeinern Anforderungen an Stellen, welche aber durchaus große Unterschiede aufweisen können. Die Alternative liegt darin, sich wieder an Fähigkeiten zu orientieren, auf die es wirklich ankommt. Deswegen sollten eine individuelle und rigide Auswahl von Kompetenzen sowie individuelle Ergänzungsmöglichkeiten außerhalb des Kataloges möglich sein. Statt Abstraktionen sollen die wesentlichen und spezifischen Tätigkeitsmerkmale aufgeführt sein und anhand konkreter und messbarer Arbeitsergebnisse bewertet werden. In der Praxis zeigt es sich immer wieder deutlich, dass Menschen, die völlig verschiedene Charaktere aufweisen und deren Verhalten sich wenig ähnelt, gleichermaßen Erfolg bei vergleichbaren Aufgaben vorweisen. Weshalb müssen sie dann die gleichen Kompetenzen erfüllen?

So bitte NICHT!

Für eine Führungskraft ist eine ihrer Kernaufgaben, im konstruktiven Stil Kritik und Anerkennung zu kommunizieren. Das bedeutet **immer**, eine vertrauliche und persönliche Gesprächsatmosphäre aufzubauen. Im Dialog sind Zuwendung und Zuhören erforderlich. Die Körpersprache sendet viele Signale, welche Einstellung und Stimmungslage der Gesprächspartner hat.

Allerdings sind einige Führungskräfte nicht in der Lage, sich an Feedbackregeln zu halten. Ein Teil hat Angst vor einem möglichen Konflikt und meidet das Gespräch. Das Gegenteil verhält sich unangemessen autoritär. Genau so ungebracht ist es, Kritik in der Gegenwart Dritter zu äußern, sofern der Mitarbeiter das nicht ausdrücklich wünscht. Eine andere, leider alltägliche Unsitte ist es, Kritik in einer E-Mail zu äußern und schlimmstenfalls noch einen Verteiler in (Blind)Kopie zu setzen. Kritik in Abwesenheit des Betroffenen ist ebenfalls nicht sinnvoll. Dabei ist nicht erkennbar, wie der Betroffene reagiert und in welcher Situation er sich gerade befindet. Ein besonnener Informationsaustausch ist so nicht möglich. Auch das Telefon sollte die Ausnahme bleiben.

Raum schaffen für Dialog

Ein Mitarbeitergespräch sollte in einer entspannten und ruhigen Umgebung stattfinden. Der Beurteilende sollte sich in einer emotional gelassenen und möglichst neutralen Phase befinden. Nachdem eine erste Kontaktbrücke entstanden ist, wird der Sachverhalt zweifelsfrei und konkret geschildert und bewertet. Unklarheiten werden durch sachliche Fragen bereinigt. Danach erhält der Mitarbeiter die Möglichkeit zur Stellungnahme und es erfolgt eine Diskussion über Ursachen und Folgen. Im nächsten Schritt wird eine eindeutige Vereinbarung getroffen und das Gespräch geschlossen.

Fazit: Eine Beurteilung wird nicht einfacher oder objektiver durch komplexe Formulare und komplizierte Einstufungssysteme. Führung als solches erfordert den ständigen Austausch und den verantwortlichen Umgang miteinander in einfacher und informeller Art und Weise.



Ein Unfall, zwei Berichte



von
Werner
Fischbach

In den Abendstunden des 29. Oktobers 2009 kam es vor der süd-kalifornischen Küste zu einem Zusammenstoß einer HC-130H „Hercules“ der Küstenwache (US Coast Guard – USCG) und einem AH-1W „Cobra“ – Hubschrauber der Marine-Infanterie (US Marine Corps – USMC). Dabei wurden beide Maschinen zerstört, die Besatzungen der beiden Luftfahrzeuge, insgesamt neun Menschen, kamen dabei ums Leben.

Der Unfall ereignete sich in der „Warning Area 291 (W-291), die als „Special Use Airspace“ definiert ist und der Kontrolle der amerikanischen Marine (US Navy – USN) untersteht. Genauer der „Fleet Area Control and Surveillance Facility San Diego (FACSFAC SD)“, die auf dem Marinefliegerhorst (Naval Air Station – NAS) North Island zuhause ist. Der Zusammenstoß ereignete sich also mehr oder weniger unter der Aufsicht von Controllern der US Navy. Und deren Aufgabe liegt eigentlich darin, Zusammenstöße zu vermeiden. Selbst dann, wenn die beteiligten Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln operieren und nicht gestaffelt werden müssen. Schließlich gibt es noch so etwas wie den Fluginformationsdienst bzw. „Flight Following“ bei den US Streitkräften.

Dass dieser Unfall nicht von der amerikanischen Transportsicherheitsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board), sondern von militärischen Stellen untersucht wurde, liegt in der Tatsache begründet, dass – anders als der maritime Ableger der deutschen Bundespolizei – die US Küstenwache nicht dem Innenministerium bzw. der „Homeland Security“ untersteht, sondern dem Pentagon. Die US Coast Guard ist mit-

hin so etwas wie die fünfte Teilstreitkraft in den USA (das Marine Corps ist vierte). Inzwischen wurden die Untersuchungen abgeschlossen. Während der Untersuchungsbericht des Marine Corps unter Verschluss gehalten wird, haben sowohl die US Navy als auch

die Coast Guard ihre Berichte ins Netz und somit der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Der Untersuchungsbericht der US Navy ist sehr umfangreich. Er befasst sich in erster Linie mit der Rolle der FACSFAC SD – Controller und stellt dabei natürlich heraus, dass die Besatzungen der kollidierten Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln, das heißt nach dem Grundsatz des „See and Avoid“ operiert hatten. Die Marine kommt dabei zu dem Schluß, dass der Unfall durchaus vermeidbar („entirely preventable“) gewesen war. So wird ausgeführt, dass nach den Untersuchungen des USMC und der USCG der Zusammenstoß weder auf einen einzelnen Faktor noch durch individuelle Maßnahmen hervorgerufen worden war. Allerdings stellt die Navy fest, dass die Maßnahmen der FACSFAC SD – Controller ihren Teil an diesem Unfall beigetragen haben. Diese hatten nach widersprüchlichen und nicht ausreichenden Vorschriften gearbeitet („conflicting and inadequate written guidance“) und hatten diese auch noch falsch interpretiert. So hatten sie es versäumt, dem von der „Hercules“ ausgeführten SAR-Einsatz Vorrang einzuräumen, die Prioritäten bei der Kontrolle bzw. beim „Flight Following“ falsch umgesetzt. Zudem hätten sie es unterlassen, entsprechende Verkehrshinweise zu erteilen. Natürlich enthält der Marinebericht Vorschläge, mit welchen Maßnahmen derartige Vorkommnisse in Zukunft vermieden werden können.

Der USCG-Bericht ist weniger umfangreich, fasst jedoch die Vorgänge in der Nacht des 29. Oktobers recht gut zusammen und weicht in einigen Punkten von jenem der Marine ab. Auf ihn wird später eingegangen. Eine Kurzfassung des Berichts kann unter http://www.uscg.mil/announcements/alcoast/429-10_alcoast.txt von der Homepage der Coast Guard heruntergeladen werden.

Der Unfallhergang

Am Abend des 29. Oktobers 2009 führte eine HC-130H (CG 1705 – Rescue 1705) der USCG-Station Sacramento einen Sucheinsatz in der Nähe der Insel San Clemente vor der kalifornischen Küste durch. Dabei musste sie immer wieder in die Warning Area 291

→ *Navy Controller (hier auf USS Peleliu) – Widersprüchliche und unvollständige Vorschriften falsch interpretiert?*
Photo: Michael Russel / US Navy



→ USCG C130 – beim SAR-Einsatz mit Hubschrauber kollidiert.
Photo: USCG



(W-291) einfliegen. Sowohl das RCC (Rescue Coordination Center) in Alameda als auch die USCG-Station in Sacramento hatten den Flug mit dem FACSAC SD koordiniert, wobei dessen Wachleiter „Rescue 1705“ Priorität gegenüber den militärischen Übungsflügen zugestanden hatte. Vor dem ersten Einflug in die W-291 hatte die Besatzung der „Hercules“ den Controllern den Umfang ihres SAR-Einsatzes erklärt; jeder Aus- und Wiedereinflug in die „Warning Area“ wurde den Lotsen gemeldet. Die HC-130H war mit TCAS ausgerüstet, die Crew von „Rescue 1705“ hatte den Transponder auf „1277“ geschaltet; ein von der FAA für SAR-Einsätze vorgesehener SSR-Code.

Um 18.46 Uhr PDT (Pacific Daylight Time) starteten zwei USMC AH-1W „Cobras“ (V-38 und -39 -Venegeance 38 und 39) in Camp Pendleton und flogen mit Südkurs in Richtung Oceanside, wo sie sich mit zwei Transporthubschraubern vom Typ CH-53E (WH-50 und WH-53 – Warhorse 50 und Warhorse 53) der Marine Corps Station Miramar zu einer Viererformation vereinigten. Die Hubschrauberpiloten trugen besondere Nachtsichtbrillen (NVG – Night Vision Goggles), um in der Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer besser erkennen zu können. Denn außer der Coast Guard „Hercules“, über welche die Marine Corps – Piloten nicht informiert worden waren, befanden sich weitere Luftfahrzeuge in der W-291 – sechs F/A-18 „Hornet“ der US Navy und ein SH-60 – Hubschrauber der Marine (Lonewolf 55), der in einer Höhe von 500 Fuß über der See operierte.

WH-53 führte die Formation an, danach folgte W-50, V-38 als Dritter sowie V-39 als Schlussmann. Die

Besatzungen der Hubschrauber hatten ihre Positionslampen abgedunkelt und – bis auf V-39 – ihre „Anti Collision Lights“ ausgeschaltet. Ebenso ausgeschaltet hatten sie – bis auf den Führungshubschrauber W-53 – ihre IFF-Transponder. Das heißt, der Führungshubschrauber war nur von den Controllern auf dem Radar und von der „Hercules“-Crew auf dem TCAS zu erkennen, während lediglich der Schlussmann der Formation eindeutig visuell auszumachen war.

Die vier Hubschrauber flogen zunächst in einer Höhe von 500 Fuß und nahmen Kurs auf die „Shore Bombardement Area (SHOBA)“ Um „Lonewolf 55“ nicht in die Quere zu kommen, nahm die Formation um 19:08 Uhr mit einer Rechtskurve einen westlichen Kurs auf und stieg auf 1 000 Fuß. „Rescue 1705“ war zwei Minuten zuvor mit einem südwestlichen Kurs in einer Höhe von 1 000 Fuß wieder in die W-291 eingeflogen und kollidierte um 19:09:37 mit V-38. Also mit einem der beiden Hubschrauber, die sowohl ihren Transponder als auch ihre „Anti Collision Lights“ ausgeschaltet hatten. Sie waren von der Coast Guard Besatzung so gut wie nicht zu erkennen gewesen. Zudem waren die „Hercules“-Piloten nicht mit „Night Vision Goggles“ ausgerüstet, da die Cockpitgestaltung des Flugzeugs dafür wenig geeignet ist.

Sechzehn Punkte hat die Coast Guard aufgeführt, die nach ihrer Meinung zu der Kollision geführt haben. Sie sollen hier, ebenso wie der exakte Ablauf der Geschehnisse, nicht vollständig aufgeführt werden. Aber es sind einige Punkte dabei, die zeigen, dass sich sowohl die Controller der Navy als auch die Piloten der Marines nicht so verhalten habe, wie sie es eigentlich



→ *Transponder und Anti-Collision-Lights ausgeschaltet – USMC AH-1W „Cobra“ Photo: US Navy*

hätten tun müssen. Da wäre zum Beispiel die Tatsache, dass sowohl das Personal des RCC Alameda als auch die Piloten von „Rescue 1705“ erwarteten, dass dem SAR-Einsatzflug Vorrang vor allen anderen Flügen eingeräumt wird. Das, so meint die „Coast Guard“, entspräche den FAA-Regeln. Danach stehen SAR-Flüge nach Notfällen und medizinischen Rettungsflügen (MEDEVAC) auf der dritten Stelle der Prioritätenliste. Dies war jedoch in den Vorschriften der Controller nicht festgeschrieben, was für die „Coast Guard“ sehr erstaunlich ist. Denn bei der Marinekontrollzentrale an der Atlantikküste FACSAC Virginia Capes (VACAPES) wurde dies in die Betriebsanweisungen der dortigen Controller niedergeschrieben. FACSAC SD hatte dagegen dem SAR-Einsatzflug nicht die erforderliche Vorrangbehandlung eingeräumt. Statt dessen wurde „Rescue 1705“ mit Radar um fünf aktive Schießgebiete herumgeführt. Und die Besatzung ging deshalb wohl davon aus, dass die Controller sie auch von anderen Luftfahrzeugen in der W-291 fernhielten. Was sich als Irrtum erwies. Da die Hubschrauberbesatzungen nicht um „Flight Following“ gebeten hatten (lediglich die beiden CH-53 hörten auf der Frequenz mit), wurden sie von den Controllern auch nicht auf den SAR-Einsatz hingewiesen. Allerdings haben sie auch nicht die Besatzung der „Hercules“ über die Hubschrauber informiert. Andererseits hatten sie ausreichend Zeit, die „Coast Guard“-Besatzung rund zwei Minuten vor dem Zusammenstoß über die bevorstehende Aktivierung der SHOBA in Kenntnis zu setzen und ihr die Koordinaten dieses Gebietes durchzugeben. Ein Verkehrshinweis auf den Konflikt mit der Hubschrauberformation wäre da wesentlich wichtiger gewesen.

Ein weiterer Punkt der „Coast Guard – Mängelliste“ befasst sich mit der Größe der Hubschrauberformation. Die war um einiges ausgedehnter als dies im allgemeinen von den „Marines“ praktiziert wird. Der Abstand zwischen dem führenden CH-53E – Hubschrauber und dem letzten Luftfahrzeug der Formation

(V-39) betrug 1,42 Landmeilen (ca. 2,2 km). Und das war mehr als man von einer Viererformation erwarten und folglich zu Fehleinschätzungen bei anderen Piloten führen kann.

Flüge nach Sichtflugregeln sind für bestimmte Flugaufträge ganz sinnvolle Regeln. Dies gilt ganz besonders für militärische Einsätze. Doch nicht immer sind die Umstände so, dass mit dem „See and Avoid“ gefährliche Annäherungen oder gar Kollisionen verhindert werden können. Ganz besonders nicht während der Nacht, wenn nicht nur alle Katzen grau, sondern manchmal auch nahezu unsichtbar sind. Ohne eine entsprechende Unterstützung durch Controller geht es dann einfach nicht. Nur müssen die ihren Job dann auch richtig machen.

Dass „See and Avoid“ hin und wieder auch am Tage nicht funktioniert, zeigt unter anderem der Unfall, der sich vor einem Jahr in New York über dem Hudson ereignet hat (der „flugleiter“ berichtete darüber). In seiner Pressemeldung vom 14. September hat das NTSB festgestellt, dass unter anderem die besonderen Einschränkungen des „Sehens und Gesehen Werdens“ sowie ein ausführliches, nichtdienstliches Telefonat des Towercontrollers von Teterboro für den Unfall verantwortlich war („the inherent limitations of „see-and-avoid“ concept and a Teterboro Airport air traffic controller’s nonpertinent telephone conversation at the time of collision“). Nun ja, wer Luftfahrzeuge kontrolliert, sollte nebenher keine privaten Telefongespräche führen. Aber wie sieht das aus, wenn die Aufmerksamkeit eines Controller durch ein dienstliches Telefongespräch eingeschränkt ist?

Ob die bzw. der Controller des FACSAC SD durch andere dienstliche Tätigkeiten (zum Beispiel durch Koordinationsgespräche mit anderen Stellen) von ihren eigentlichen Aufgaben abgelenkt worden waren, ist den Berichten allerdings nicht zu entnehmen.

Die Ferienmacher - eine satirische Typologie:

Lieb gewonnene Verhaltensauffälligkeiten die Purserin

Sie sind die Macher unseres Reiseglücks, gehören zum Fliegen so sehr wie Lotse und Pilot. Von der Stewardess bis zum Wartungstechniker, vom Netzplaner bis zur Check-In-Fee: eine satirische Typologie. Diesmal: die Purserin.

Meistens ist sie die mit der verkniffensten Miene. Die mit dem schnippischsten Gesichtsausdruck. Diejenige, die mit der zickigsten Attitüde durch die Kabine stakt und abwechselnd Kolleginnen und Passagiere mit „Schätzchen“ oder „Honey“ anspricht. Das muss die Purserin, das Oberhaupt der Kabinen-Crew sein. Gäbe es Tickets abzuknipsen, sie wäre die gestrenge Schaffnerin der Lüfte.

Warum sie so drauf ist? Das hat zwei Gründe. Der wichtigste: Sie ist schon so lange mit dabei, reitet seit mindestens einer halben Generation die Turbulenzen am Himmel aus, dass ihre Firma sie ohnehin kaum noch rausschmeißen kann – komme, was wolle. Mit ein paar Abmahnungen wäre es nicht getan, eine Abfindung wegen langer Betriebszugehörigkeit würde das Arbeitsgericht ganz unten am Erdboden ihr ebenfalls zusprechen. Das schafft gewisse Freiheit im Job und gibt Raum für Eigenarten, Launen und lieb gewonnene Verhaltensauffälligkeiten. Zum anderen hat sie schon alles erlebt – außer vielleicht eine der ohnehin recht seltenen Notwasserung in haiverseuchten Südhalkugel-Gewässern. Mit jedem dummen Spruch eines Passagiers, jeder anzüglichen Bemerkung, jeder Variante eines Piloten-Balzversuchs wurde sie bereits konfrontiert. Das schafft Kruste. Hornhaut. Einen Panzer aus Zickigkeit – eine Attitüde, Fluggäste nur gnadenhalber mitfliegen zu lassen.

Manche Purserin verschantzt sich den ganzen Flug über in der First Class, um bloß nicht mit dem gemeinen Passagier in Berührung zu kommen. Nur zu Start und Landung sondert sie eine nasale Durchsage ab und beschränkt sich in den Stunden dazwischen darauf, die Kolleginnen herumzukommandieren und zwischendurch in den vordersten Reihen Ausschau nach begüterten Hochzeitskandidaten zu halten.

Ausnahmen gibt es natürlich auch: dann, wenn die Grundwiderborstigkeit gewisser Altersmilde weicht oder alle Anspannungen und Unsicherheiten nach jahrelanger Berufspraxis komplett in größter Souveränität aufgegangen sind. Mit solchen Purserinnen zu fliegen, macht richtig Spaß: mit ihrer Ausstrahlung, der Art ihrer Durchsagen, ihrer gelebten Gastgeberrolle ganz

ohne Überheblichkeit und, besonders wichtig, ebenfalls ganz ohne Unterwürfigkeit gelingt es ihnen, einen Flug zum Erlebnis mit Weitererzählwert zu machen. Warum sie so selten sind? Wahrscheinlich weil die meisten lange vorher entnervt das Handtuch werfen – oder aufgrund der Vielzahl der Beschwerden längst in Bodenpersonal konvertiert und an einen abgelegenen Check-in-Counter abgeschoben wurden. Oder es geschafft haben, sich die Abfindung zu erretzen. *Helge Sobik*



Area New York und das Delay Problem



Text und
Fotos von
Hans-Joachim
Krüger

Bereits im Sommer 2007 wurde es offensichtlich, dass die Area um New York mit ihren drei großen internationalen Airports Kennedy, LaGuardia und Newark, ein Riesen-DELAY-Problem hat. Zum damaligen Zeitpunkt hatte bereits jeder dritte Flug von diesen Flughäfen überdurchschnittliche Verspätung oder wurde sogar ganz gestrichen.

Der Luftraum über New York ist einer der vollsten in den USA und wahrscheinlich auch auf dem ganzen Erdball. Die Ursachen für diese Überfüllung sind sicherlich mannigfaltig und liegen auch in der direkten Nachbarschaft der großen Städte wie z.B. Boston, Philadelphia, Washington. Das Auf und Ab zu diesen Flughäfen gepaart mit den zahlreichen Überflügen, haben gerade den Luftraum über New York zu einem der höchstbelasteten Lufträume anwachsen lassen. Zu diesem Problem kommen allerdings – speziell für die New Yorker Flughäfen - auch Probleme am Boden. Runways wurden lange Zeit nur notdürftig repariert, Terminals nur unzureichend restauriert und modernisiert.

Zwar hat man im Jahr 2008 zahlreiche Start- und Landebeschränkungen für gerade die drei New Yorker Flughäfen herausgegeben, und zusammen mit der weltweiten Wirtschaftskrise brachte dies auch kurzzeitig eine gewisse Entspannung, aber seit dem vergangenen

Sommer zieht der Verkehrsstrom wieder derart an, dass erneut die Delay-Situation in der New York Area eskaliert.

An einem durchschnittlichen Sommertag verkehren 1400 Flugzeuge mit ca. 5400 Verkehrsbewegungen quer durch und über New York. Dabei werden von New York mehr als 130 inländische Flughäfen und über 55 Länder zum Teil mehrmals täglich bedient. Dieses hohe Verkehrsaufkommen lässt die Flugbewegungen jährlich über der Region am Hudson River auf über drei Millionen ansteigen.

Aufgrund des hohen Flugaufkommens, gepaart mit dem dichtem Luftraum und den eingeschränkten Kapazitäten können die drei New Yorker Flughäfen die höchste Delay-Quote mit den vergleichbaren anderen amerikanischen Flughäfen vorweisen. Hatten 1999 „nur“ 29% aller New York Flüge Delay – so ist die Proz-





entzahl in den letzten Jahren auf stolze 35% angestiegen, und der Trend geht nicht zurück!

Speziell die Neuausrichtung und Modernisierung der drei Airport (LaGuardia, Newark und Kennedy) ließ in der Vergangenheit zu wünschen übrig. Neue Runways wurden seit den 70er Jahren für diese Flughäfen nicht geplant, geschweige denn gebaut. Zwar hat z.B. Kennedy gerade eine aufwendige Runwayrenovierung hinter sich und hatte daher in der Vergangenheit weitere schwerwiegende Verzögerungen aufzuweisen aber dies war wegen maroden Unterbaus der entsprechenden Runway auch dringend erforderlich. Andere Flughäfen wie z.B. Chicago O'Hare, Atlanta, Boston oder Washington Dulles erhielten aufwendige Modernisierungen mit kapazitätssteigernden neuen Runways, dazu neue Terminals.

Dass New York eine Kernregion ist, ist hingänglich bekannt, jede international wirkende Airline will New York in ihr „Fahrtenbuch“ eintragen – es gibt kaum eine international agierende Airline die nicht Kennedy oder Newark im täglichen Flugplan hat. Aufgrund der Nachfrage für die NYC-Flughäfen veranlasste die FAA eine sogenannte „High Density Rule“ – hiermit war eine maximale Zunahme des Flugverkehrs von bis zu 6% gedeckelt. In der Zeit vor dieser Beschränkung im Jahre 2007 hatte der John F. Kennedy Airport alleine einen jährlichen Verkehrszuwachs von über 20%. Die anderen beiden Airports waren zwar nicht ganz so nachfragestark, aber auch dort lag die Zuwachsrate im zweistelligen Bereich.

Delta-Airlines hat seit 2006 ihren HUB in Kennedy – seit den ersten Flügen ist das Flugaufkommen von anfangs

46000 jährlichen Movements auf 63400 gestiegen. Ein anderes Beispiel ist die ebenfalls am JFK-Airport beheimatete – und Lufthansa Tochter – Jet Blue. Hier sind die Zuwachsraten noch immenser: Von einem Startaufkommen von 5071 jährlichen Movements ist die Zahl zwischenzeitlich auf über 64800 angewachsen – zwar werden diese Flüge nicht ausschließlich von JFK durchgeführt, sondern man bedient hier auch den Flughafen in New Jersey und LaGuardia. Aber allein dieser schnelle Anstieg der Verkehrszahlen binnen kürzester Zeit lassen vermuten, in welchen Zwängen die Flughäfen am East-River zwischen Empire-State-Building und Freiheitsstatue sind. Ein weiterer Delay-Grund sind die recht unterschiedlichen Wetterkapriolen. Seien es im Sommer vorbeiziehende Hurricanes mit gefährlichen Winden oder im Winter aufkommende Schnee-Blizzards mit zum Teil abartigem Temperaturabfall und Unmengen von Schnee, alle lassen den Flugverkehr in New York leicht und schnell zusammenbrechen. Bilder dieser Naturspielereien sind regelmäßig im Medienzeitalter live mitzuerleben.

Die stündlichen Kapazitätswerte der Airports liegen bei normalen Sicht- und Wetterbedingungen für Kennedy bei bis zu 87 Movements (im Durchschnitt werden 83 Movements erreicht) und fallen bei schlechteren Bedingungen bis auf 64 Movements ab, LaGuardia hat im Normalfall bei bis zu 85 Movements (im Durchschnitt 81 Movements), diese fallen bei „poor conditions“ auf bis 69 Movements ab, für Newark im Normalfall bis zu 92 Movements (im Durchschnitt 83 Movements) und schlechteren Bedingungen lediglich 61 Movements). Auch hier wird deutlich, dass es sehr schnell gehen kann, wenn sich in New York das Wetter ändert und die Verspätungsstatistik rasant nach oben anschwillt.

Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Gags und Gute Taten

Eines muss man Ryanair-Chef Michael O'Leary lassen – durch seine Auftritte hat er es geschafft, sich und seine Airline im Gespräch zu halten. Allerdings muss man fragen, ob er sich durch seine Ankündigungen nicht eher in die Rolle eines Hofnarren manövriert hat. Sei es, ob er nun ankündigte, in seinen Flugzeugen Stehplätze einzurichten (obwohl die Idee gar nicht von ihm, sondern von einem chinesischen Low-Cost-Carrier stammt) oder Gebühren für die Toilettenutzung einzuführen.

Doch nun sind von Michael O'Leary neue Töne zu hören. In einem Gespräch mit der Nachrichtenagentur Bloomberg soll er über einen neuen Servicelevel nachdenken und auch die großen internationalen Flughäfen anfliegen wollen. Dass sich deren Geschäftsführer auf O'Leary's Kostendrückerei bei den Gebühren einlassen wollen, ist jedoch kaum anzunehmen. Zudem müssen diese, glaubt man den aktuellen Nachrichten aus der Ryanair-Zentrale, sich vor dem irischen Billigflieger auch gar nicht fürchten. Denn wegen der drohenden „ökologischen“ Luftverkehrsabgabe haben die Iren ihre weitere Expansion in Deutschland auf Eis gelegt und ihre vier innerdeutschen Strecken auf den Prüfstand gesetzt. Mal sehen, wie ernst es Michael O'Leary mit diesen Plänen ist. Sollte er sie jedoch umsetzen, dann wäre das ein schöner Beweis, dass diese Abgabe dem Luftverkehr schadet und der Umwelt nicht hilft. Denn letzterer ist es bekanntlich gleichgültig, ob das schädliche CO₂ in Deutschland oder irgendwo anders in die Luft geblasen wird.

Wie sich allerdings dieser von Ryanair angestrebte neue Servicelevel mit der für seine Airline typischen Kostenoptimierung verträgt, muss sich zeigen. Aber Michael O'Leary hat da schon eine Lösung. Wenn man seiner Meinung nach auf den zweiten Piloten im Cockpit verzichten würde. Dessen Aufgaben könnten ja von einem Computer übernommen werden. Und natürlich hat er auch

über die Flugsicherung eine ganz bestimmte Meinung bzw. wie diese organisiert werden sollte. Denn er hat die EU-Kommission aufgefordert, Streiks in der Flugsicherung künftig zu verhindern. Der Ryanair-Internetseite zufolge sollte die EU dem Vorbild Ronald Reagans folgen und die streikenden Lotsen einfach entlassen und sie durch andere ersetzen. Woher die Fluglotsen, die gefeuerten ersetzen sollen, kommen sollen, wird natürlich nicht verraten. Möglicherweise sollen die irgendwie vom Himmel fallen oder wie die Geistesblitze Michael O'Leary's das Licht der Welt in irgendeiner Kreativwerkstatt erblicken.

„Die Kontrolle des Luftraums in Europa stellt eine wesentliche Dienstleistung dar und den Mitarbeitern dieses öffentlichen Dienstes sollte es nicht erlaubt sein, zu streiken“, erklärt die Ryanair. Gut gebrüllt Löwe, könnte man da sagen. Aber wenn die Fluggesellschaft gleichzeitig nach einer Deregulierung des





Marktes und mehr Wettbewerb zwischen den Flugsicherungen ruft, dann hat es Michael O'Leary ´mal wieder geschafft, öffentliches Interesse hervorzurufen und sich gleichzeitig zu widersprechen. Denn wenn Flugsicherung als Öffentlicher Dienst angesehen und von Staatsbediensteten, die einem Streikverbot unterliegen, erbracht wird, dann schließt dies Deregulierung und Wettbewerb automatisch aus. Aber das scheint O'Leary nicht besonders zu interessieren. Hauptsache, er und seine Airline sind mal wieder in der Presse.

Da muss man die Pressemeldung „Mehr Effizienz im europäischen Luftraum“ der DFS vom 5. Oktober als wesentlich seriöser bezeichnen. Denn die DFS hat es in Zusammenarbeit mit dem französischen Flugsicherungsdienstleister DSNA geschafft, die Streckenführung zwischen München und Paris zu optimieren und um 34 Seemeilen zu verkürzen. Dabei werden pro Flug 204 kg Kerosin sowie 680 kg CO₂ eingespart! (s. diesen „flugleiter“)

Dass diese Pressemeldung beim zweiten Hinschauen unter der Rubrik „Tue Gutes und berichte darüber“ fällt, darf dabei nicht verschwiegen werden. Und es ist natürlich auch der Pressestelle der DFS nicht anzulasten, dass sie – wie andere Pressestellen eben auch – nach diesem Motto verfährt. Schließlich ist es ja ihre Aufgabe, sich bzw. ihre Firma in der Öffentlichkeit im besten Licht dazustellen und möglichst nur positive Meldungen unters Volk zu bringen. Denn leider ist der DFS-Meldung nicht zu entnehmen, wie lang die Flugverkehrsstrecke zwischen München und Paris wirklich ist, wieviel Kerosin ein Mittelstreckenflugzeug dabei verbraucht und wieviel CO₂ dabei insgesamt ausgestossen wird. Nur dann kann eingeschätzt werden, um welchen Prozentsatz die „Effizienz im europäischen Luftraum“ gesteigert werden konnte. Vielleicht sollte dem mal nachgeholfen werden.

Nach Angaben der Lufthansa beträgt die Entfernung zwischen München und dem Charles-de-Gaulle Flug-

hafen von Paris 680 km, was etwa 367 Seemeilen entspricht. Allerdings scheint es etwas schwierig zu sein, den durchschnittlichen Kerosinverbrauch und den Umfang der CO₂-Emissionen einer Boeing 737-300 oder eines A320 auf dieser Strecke einigermaßen genau festzustellen. Die Lufthansa gibt jedoch an, wieviel des verbrauchten Kerosins und des emittierten CO₂ auf dieser Strecke pro Passagier anfallen. Bei der B737-300 sind es 49,0 Liter Kerosin bzw. 123,4 Kg CO₂. Geht man dann von einer vollbesetzten B737 (127 Passagiere) aus, dann sind dies 6223 Liter Kerosin und 15 671,8 kg CO₂. Bei einem A320 (156 Passagiere) betragen die Werte 5350,8 Liter und 13 478 kg. DFS und DSNSA haben es somit geschafft, durch ihre Maßnahmen den Verbrauch sowie den CO₂-Ausstoss einer B737 um ca. 3,3% zu reduzieren! Nicht gerade viel, mag man meinen. Was sicherlich auf den individuellen Standpunkt ankommt. Der eine mag sich an das Sprichwort des kreisenden Berges erinnern, der letztlich eine Maus gebar. Der andere mag darauf hinweisen, dass gemäß einer asiatischen Weisheit selbst der längste Weg mit einem kleinen Schritt beginnt.

Ähnliches gilt natürlich auch für die von der DFS optimierten Strecken zwischen München und Köln bzw. von Berlin nach Stuttgart. Air Berlin gibt die „Flight Plan Distance“ zwischen Berlin-Tegel und Stuttgart mit 341 Seemeilen bzw. 632 Kilometer an. Dass dies nur ein Durchschnittswert ist und die wirklich geflogene Strecke aufgrund der jeweiligen Flugverkehrsfreigaben (Short-Cuts, Holding etc.) davon abweichen kann, versteht sich von selbst. Doch egal wie man dies sehen mag: der DFS ist es gelungen, durch ihre Maßnahmen die Strecke um nicht ganz zwei Prozent zu verringern. Was auf dieser Strecke etwa einem „halben Final“ (6,3 Seemeilen) entspricht.

Aber Kleinvieh macht bekanntlich auch Mist. Und nicht zu vergessen: Tue Gutes und rede darüber.

Finis

Mehr Effizienz im europäischen Luftraum



Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die französische Flugsicherung DSNA haben zur Optimierung der Effizienz im europäischen Luftraum den City Pair zwischen Paris und München modifiziert. Ziel ist es, durch diese direkte Verbindung die Strecke zu reduzieren und dabei Kerosinverbrauch als auch CO₂-Emissionen einzusparen. Darüber hinaus sollen Kapazitäten erhöht und Verspätungen minimiert werden.

„Die Anpassung dieser Strecke ist Bestandteil der Optimierung der 50 Most Penalized City Pairs‘ aus dem Flight Efficiency Plan von IATA, Eurocontrol und CANSO“, erläutert Eric Bruneau, Leiter Operations bei DSNA.

Erste Erfolge durch die direkte Verbindung lassen sich nach Beendigung der Testphase, die von November 2009 bis Juli 2010 durchgeführt wurde, in den Zahlen

ablesen: Die Optimierung des Direktfluges Paris - München führt zu einer Reduzierung der Route um 34 Nautische Meilen (NM). „Auch hinsichtlich Treibstoffeffizienz und Umweltbelastung konnten Verbesserungen erzielt werden. Durchschnittlich wurden pro Flug 204 kg Kerosin sowie 680 kg CO₂ eingespart. Insgesamt ließen sich bei 19 Flügen binnen einer Woche Einsparungen von 646 NM, 3876 kg Kerosin und 12920 kg CO₂ verzeichnen“, so Frank Brenner, Leiter Geschäftsbereich Center der DFS.

Über die internationalen Verbindungen hinaus wurden auch innerhalb Deutschlands Städteverbindungen optimiert - zum Beispiel zwischen München und Köln sowie Berlin und Stuttgart. Hierbei werden die Flugstrecken um 10,5 bzw. 6,3 NM verkürzt. Weitere Optimierungen von nationalen und internationalen Direktverbindungen werden folgen.

Kürzere Nachtflugverbindungen in Europa



Umwelt wird geschont und Kosten eingespart

Im Rahmen der Vereinheitlichung des europäischen Luftraums können auf 115 grenzüberschreitenden Nachtflugverbindungen bereits jetzt kürzere Strecken angeboten werden. Möglich wurden diese umweltschonenden und kostensparenden Strecken durch den so genannten FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), in dem die Flugsicherungsorganisationen in Belgien, Luxemburg, Frankreich, Niederlande, Schweiz und Deutschland an einem gemeinsamen Luftraum arbeiten.

Ziel des FABEC ist es, den Piloten im europäischen Luftraum so viele direkte Strecken wie möglich anzubieten. Bereits heute hat FABEC die 115 Routen während der Nacht verkürzt. Die Fluggesellschaften können so 800.000 nautische Meilen pro Jahr sparen – das entspricht in etwa 1,481 Millionen Kilometern. Dadurch können nicht nur 4.800 Tonnen Kerosin, sondern auch 16.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Aufgrund der Tatsache, dass der Flugverkehr in der Nacht stark abnimmt und die militärischen Übungslufträume nachts meistens nicht aktiv sind, war es möglich, den Fluggesellschaften diese kürzeren Strecken anzubieten. Insbesondere Frachtmaschinen, die oft nachts unterwegs sind, profitieren davon.

In Deutschland sind vor allem Strecken im oberen Luftraum von und zu den beiden Luftfrachtdrehkreuzen in Köln und Leipzig sowie transeuropäische Verbindungen zu den FABEC-Partnern, Polen, Großbritannien sowie nach Südeuropa verbessert worden. Ein Beispiel: Die Streckenführung von Südfrankreich nach Köln konnte um 36 nautische Meilen (rund 67 Kilometer) pro Flug verkürzt werden. Durch diesen ersten messbaren Erfolg sehen sich die FABEC-Partner auf ihrem Kurs bestätigt, weiterhin die Vereinheitlichung des europäischen Luftraums voranzutreiben. Und damit sowohl die Streckenführung zu verbessern als auch einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Weitere Auskünfte erteilen:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Axel Raab
06103-707-4160
axel.raab@dfs.de

FAB Europe Central
Roland Beran
00 49 6103 707 4190
Roland.Beran@FABEC.eu

FABEC Radar contact: LOST!



FABEC is just about to disappear from the radar screens of operational improvements. Many signs seem to indicate that States will decide to sign a FABEC state treaty without a joint declaration of Intent related to service provision. An empty shell is therefore just about to be created. Even if that shell is painted in blue and orange, and labelled as FABEC, it will still remain empty. And will produce ...close to nothing.

What is the point of FABEC, again?

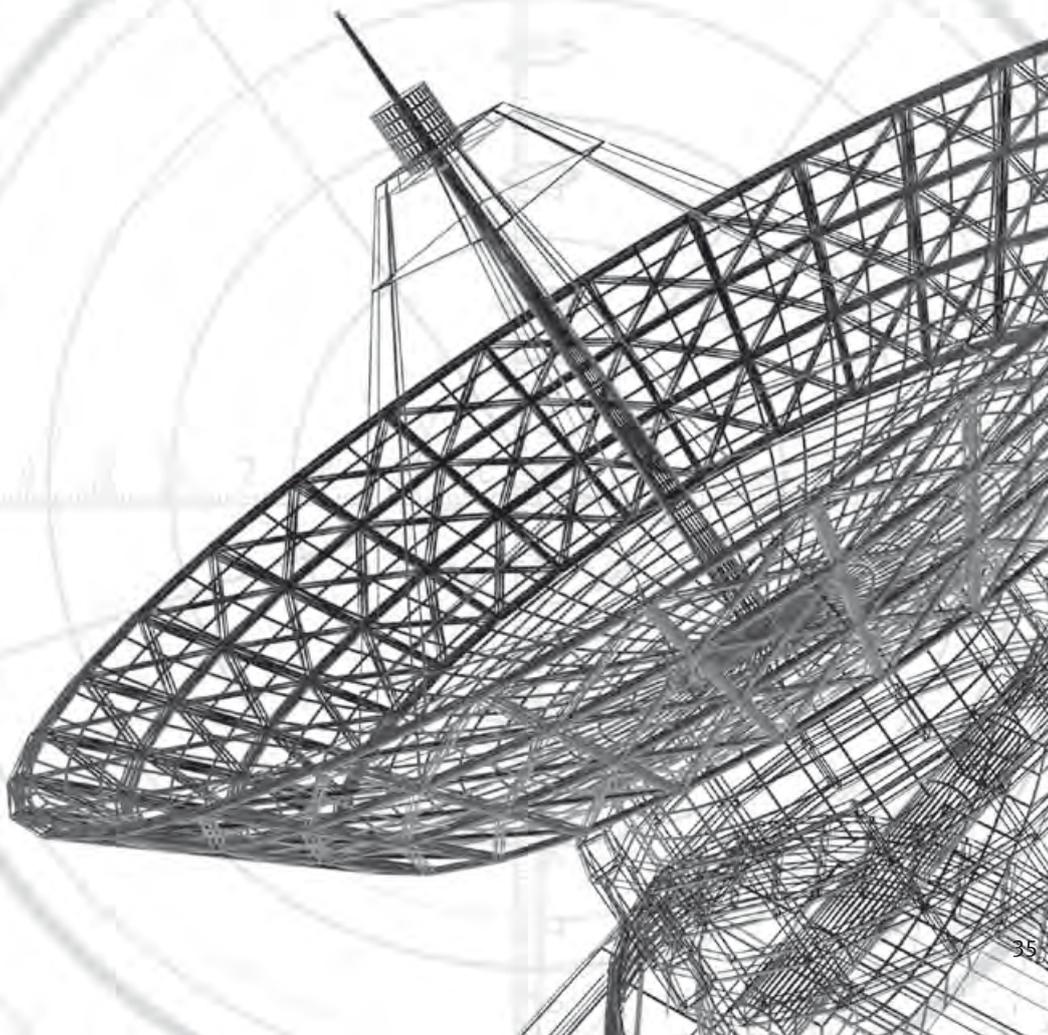
FABEC States have, so far, failed to agree on the point of a single unit rate. FABEC States have failed to agree on a common approach to military issues, and to priorities. FABEC States have been unable to convince competing ANSP that progressive but full integration would yield faster and better results. FABEC States are failing to define a common vision, a long-term objective that would streamline future developments. As a result, all operational FABEC subgroups are stalled due to the lack of clear guidelines. Not one of

them is in a position to show any tangible progress. Not one. After four years of processes, lengthy meetings and formal announcements and a lot of money invested, we have achieved...the night route network. All these efforts for that? FABEC will not deliver operational improvements if a clear roadmap is not established. The current achievements of FABEC speak for themselves.

FABEC Social Dialogue.

FABEC social dialogue match the general development of the whole project. There is no social dialogue in FABEC. But one has to wonder: bearing in mind that so little was achieved, is it really a problem?

States and providers cannot expect staff to support change and operational projects if they are going nowhere. We need a meaningful Declaration of Intent with the FABEC State treaty.



IATA Disappointed with ANSPs' Response to SES Targets



13 October 2010 (Geneva) -- The International Air Transport Association (IATA) is disappointed that Europe's air navigation service providers (ANSPs) labeled the proposed Single European Sky (SES) performance targets for 2010-2014 as "unrealistic" in a statement issued through the Civil Air Navigation Services Organization (CANSO).

"Europe's air traffic management is a mess and it needs to get better. The need for Europe to achieve the efficiencies of the Single European Sky was evident for the whole world during April's volcanic ash shutdown. And passengers suffer daily from air traffic control delays or circuitous flight routings," said Giovanni Bisignani, IATA's Director General and CEO. The average daily delay in September was 2.4 minutes per flight, higher than the Eurocontrol target of one minute delay during the summer. July was the worst month with an average delay of 5.3 minutes, five times the target and nearly double that of July 2009.

"The SES objective is a 50% cut in air traffic management costs by 2020 and is critical for a competitive European air transport sector. It is very disappointing that the ANSPs are beginning to complain about initial targets which are simply to absorb the costs of growth with efficiency gains," said Bisignani. Besides cost efficiency, the SES also aims to increase airspace capacity 3-fold, improve the safety record by a factor of 10, and reduce the effects on the environment by 10%.

The independent Performance Review Board (PRB) has recommended an initial target for ANSPs to reduce costs by 4.5%. In real terms (considering an inflation rate which is expected to range from +1.6% to +2.0% for the 2010-2104 period) this a call for a unit cost reduction of 2.5% to 2.9%. Even this burden will be further diluted by traffic growth of 3.2%. "In the end, the targets are simply to contain the costs of growth

within current costs and resources. That is not a big ask of our partners. But it does send a strong signal to the ANSPs that the cost-recovery model is dead. Aviation survived a decade of crises by cutting costs and improving efficiency with no compromise on safety or security. In light of that, ANSPs cannot simply send us a bill with uncontrolled costs. This is the first step to eventually bring Europe in line with global ANSP costs with a 50% reduction. There is no time to complain. Europe's ANSP managers need to start delivering greater efficiencies," said Bisignani.

The PRB performance targets are an integral part of the Single European Sky Package II (SES II) approved by the European Union Transport Council in March 2009. The performance targets are critical to delivering the benefits outlined in the European Air Traffic Management Master Plan.

Europe's airlines have been hit hard by successive crises over the last decade. It is the only region expected to be in the red in 2010 with a loss of \$1.3 billion. In the aftermath of April's ash crisis, both the EU Transport Ministers as well as European Commission Vice President Siim Kallas committed to improve competitiveness with more efficient air traffic management infrastructure. The SES, fully implemented, is expected to bring cost benefits of EUR 5 billion annually.

"Despite the renewed political commitment for SES, progress has been slow. Airlines and their passengers are paying the price of long air traffic delays during the summer. To move forward, European ANSPs need to face reality and demonstrate the leadership and commitment that is demanded by politicians, airlines and the travelling public. They need to abandon their outdated mentality that is crippling European air traffic management. It is urgent that Europe's Transport Ministers make this abundantly clear to their ANSPs," said Bisignani.

ATC (Use caution, sarcasm and irony included!)

Air Traffic Controllers disappointed with IATA

Sometime in November 2010

Air traffic controllers are dismayed that IATA has yet again taken to blaming the ANSP's for the disappointing situation with regard the SES and by default have targeted the hard work done by air traffic controllers throughout Europe.

"IATA's airlines are a mess, and need to improve the standard of the services provided". Particularly the StF (Screw the Families) tariff, normally implemented just before and during school holidays, have caused overworked air traffic controllers, who would like to take a break in the sun, to voice their dissent. The price increases make it difficult to impossible for families to fly somewhere for a vacation. "The doubling or even tripling of prices in the holidays are a disgrace" was the opinion voiced by one disgruntled controller.

The FwF (Fathers with Families) objective is a 50% cut in tariffs during the school holidays. This is a critical cut for the well being of all controllers and their families. It is very disappointing that airlines are begin to complain about costs, while at the same time discussing selling "standing room only" tickets, or making already overburdened passengers pay to use the toilet. The fuel charge, extra baggage charge, hand luggage charge, and especially security charges are making it even more difficult for passengers to not only get to the plane, but to actually afford the ticket to get on board. In comparison, the cost of air traffic services seem more than reasonable, especially for someone who has recently been subjected to airport security for which they are paying, by comparison, a small fortune.

The OCU (Overworked Controllers Union) has recommended that Airlines reduce their prices by 10% for starters, to enable more of their members to fly. They also hope that the Mr Bisignani finally gets the treat-

ment he requires, to enable his mouths brake to act before his brains clutch engages.

"In the end, the targets are simply a matter of squeezing more bodies into a widebody, to contain costs, and allow cheaper flying". That is not to much to ask of our partners, the airlines. It will hopefully send a strong signal, that ripping off the families is coming to an end.

European controllers have been suffering with inept managers, not enough personal, and constant bitching by airline ceo's, for the last half a century. The same ceo's who would be better served by lowering prices, to enable controllers and their families to take a well deserved holiday in the sun. Air traffic control has survived 60 years of airline idiots trying to tell them how to more efficiently use their airspace, while at the same time ignoring the fact that the problem is political ineptness and military egoism. This is no time to complain. Europe's airlines, and their managers, need to stop moaning, and start being more efficient with given resources.

"Despite renewed political commitment for more family friendly fares, progress has been slow". ATC's are paying the price for airlines constantly changing their flightplans, requested levels, and constant demand for direct routings. Airlines have been turning a blind eye to the fact that controller are in short supply all over Europe, and as such are even more in need of an affordable holiday with their families.

To move forward, IATA and their managers need to stop complaining about the high cost of air traffic control, and make flying more affordable for controllers and their families (and everyone else). They need to abandon their outdated mentality that constant complaining about ATC to the European Transport Ministers will actually resolve any issues.



Wenn Kleine gross rauskommen.



von Lutz
Pritschow

“Cleared to land runway 03 Le Bourget” säuselt es durch meinen Kopfhörer. Französische Lotsinnen, die in Englisch funken, haben uns gegenüber klare Vorteile. Aber wie kam es nun dazu, dass ich, zusammen mit meinem Mitflieger Hermann, in unserem RF5 Motorsegler, der D-KEAA, einen Freigabe bekommen habe, in Le Bourget zu landen?

Es fing alles in den Fünfzigern an, als ein bestimmter René Fournier, eigentlich Künstler von Beruf, sich dazu entschied einen “Avion-Planeur”, sprich einen Motorsegler zu konstruieren. Es zog ihn an die Coté Azur, wo er in den Räumlichkeiten einer alten Wäscherei anfang die erste RF zu bauen, zweckmässig auch RF1 getauft. Leicht sollte sie sein und mit wenig PS auskommen. Dies sollte dazu beitragen die Kosten im Rahmen zu halten. Es sollte aber weder an Leistung noch an Spass fehlen und so entstand eine mit einem 25PS starken Motor angetriebene RF1. Der Flieger erwies sich als gelungene Mischung aus Segelflugzeug und Reise-Tourer. Ein “Avion-Planeur” halt!

Da zu dieser Zeit auch die Französische Regierung Interesse zeigte, bekommt Fournier zusammen mit

Pierre Robin den Auftrag zwei weitere Exemplare zu bauen. So entstehen die ersten beiden RF2 in der Fabrik von Robin in Dijon. Der Motorsegler wird nach wie vor vom Rectimo AR 1200 angetrieben, dem als Basis der VW Käfer Motor dient. Einige Verbesserungen fließen in die Neuentwicklung mit ein, und so hofft Fournier auf weitere Aufträge seitens der Regierung, die aber leider ausbleiben. Ein glücklicher Zufall führt Fournier jedoch mit Comté Antoine d’Assche zusammen, der von der RF2 sehr angetan ist und so beschliessen die beiden, Comte und Künstler, zusammen in Gap-Tallard eine Firma zu gründen, die Société Alpavia, um weitere RF’s zu bauen. Weitere Verbesserungen führen zur RF3, die 1963 zugelassen wird und von der 89 Stück gebaut werden. Die beiden Hersteller waren sich einig, dass die RF3 noch viel Potenzial für

Verbesserungen bot und so entstand kurz darauf die RF4. Leider war die Fabrik in Gap nicht in der Lage die Produktion zu übernehmen, und so schloss Fournier mit Alfons Pützer einen Vertrag, was dazu führte, dass alle weiteren RF4 in Deutschland, in einer eigens dafür geschaffenen Halle auf der Dahlemer Binz, gebaut wurden. Sie trugen denn auch fortan die Bezeichnung RF4-D (für Deutschland). In den folgenden Jahren lässt Fournier nicht nach und entwickelt weiter. Die RF5, ein Zweisitzer, auch gebaut von Pützer, (126 Stück), der später die RF5-B -Sperber (99 Stück) als Deutsche Variante weiterentwickelt, ist nur eine davon. Es folgt die RF6, die später auch als T67 Slingsby und T3 Firefly (von den 260 gebaut wurden) als "primary trainer" der US Airforce dienen. Es entstehen auch die RF7,8,9, und 10, von denen teils nur ein bis zwei Exemplare gebaut wurden. Die RF10 aber wird bis heute in Brasilien gebaut und dient der US Airforce als Nachfolgemodel der T67. Somit werden auch heute noch US Luftwaffenpiloten auf Flugzeugen geschult, deren Entwürfe aus der Feder Fourniers stammen.

Bekanntlicherweise findet alle zwei Jahre die „Le Bourget Airshow“, aber auch dazwischen verschiedene anderer Veranstaltungen statt. So zelebrierte man dieses Jahr "Aviation Verte", sprich die „Grüne Luftfahrtwoche“. Und da dieses Jahr auch die grosse 50-Jahr-Feier des Erstflugs der RF1 statt fand, bekam René Fournier eine Einladung nach Le Bourget. Es entstand die Idee gleich mit mehreren Fourniers auch in Le Bourget zu landen und die Flieger dort auszustellen. Da einige RF's schon in Gap waren, fiel die Entscheidung, sich in Meaux, einem kleinen Grasplatz ausserhalb von Paris, zu treffen und von dort aus den Flug nach Le Bourget zu starten.

Leider liessen sich die Tower Controller von Le Bourget nicht dazu überreden, Flieger ohne Transponder dort landen zu lassen, und auch unserer Idee mit ca. 40 Fliegern en masse zu landen wurde eine Absage erteilt. Aus Lotsensicht verständlich, aber gerade bei so einem "event" hätte man sich sicherlich etwas kulanter zeigen können. Am Ende musste also jeder in Meaux seinen "Slot" abwarten und so fanden wir uns in einer Schlange von ca 25 RF's auf dem Taxiway und wurden mit 5 Minuten Abstand raus gelassen. So etwas kenne ich eigentlich nur von den Grossen!

Der Flug von Meaux dauerte keine 10 Minuten und da Le Bourget uns die 03 schon vorher zugeteilt hatte, gab es auch keine navigatorischen Schwierigkeiten. Das Abhören der ATIS in französisch gestaltete sich etwas gewöhnungsbedürftig, aber der Einflug über E2 und E1 und dann in den rechten Queranflug stellte keine Probleme dar. Weder von De Gaulle noch von Paris sahen wir etwas, da es doch recht diesig war. Nach der Landung erster Taxiway rechts, und schon waren wir vorm Luft und Raumfahrt Museum von Le Bourget. Dann den Flieger noch zu seiner endgültigen Parkposition ziehen! (keine Schlepper für uns) und wir waren angekommen.

Das Wochenende wurde zum Spass, mit CFI Mitgliedern aus aller Herren Länder und - obwohl es kalt und regnerisch war - ließen wir uns nicht die Laune verderben. Nach einer (sehr empfehlenswerten) Museumsbesichtigung trafen sich alle am Abend zu einem gemütlichen Zusammensein, bei dem René noch mit einer Auszeichnung geehrt wurde. Er ist übrigens mit etwas über 80 Jahren noch fit wie ein Turnschuh, und da es schon immer sein Ziel war, Flugzeuge zu bauen, die Spass machen und gleichzeitig wenig Ressourcen verbrauchen (der Spritverbrauch eine RF3/4 liegt gerade mal bei 8 Liter Super Plus/Stunde) hat er das Ziel des "Aviation Verte" voll und ganz erreicht. Solche Verbrauchswerte stellen sogar in der heutigen Zeit noch Spitzenwerte dar.

Die RF4D ist auch für Akrobatik ausgelegt und wird, damals wie heute für Kunstflugvorführungen eingesetzt. Bob Grimstead, ehemaliger B747 Kapitän der BA, und sein Mitstreiter Matthew Hill findet man auf sämtliche Flugausstellungen in Europa.

Weiter info's gibt es unter:
<http://www.redhawksduo.co.uk>

Somit scheint die Zukunft für Fourniers sicher zu sein. Da die Flieger überwiegend aus Holz bestehen und sich heute meistens im Besitz von Liebhabern befinden, lassen sie sich gut restaurieren und finden nach wie vor Käufer. So bleibt zu hoffen, dass es auch zum 100-jährigen Jubiläum immer noch Exemplare dieses außergewöhnlichen Musters am Himmel geben wird.



Kunst und die Flugsicherung

Was hat Kunst mit Fliegerei zu tun? Nichts, werden die meisten sagen, egal ob Künstler oder Flieger. Aber langsam, langsam. Einer der wichtigsten Eindrücke meines Lebens war die Besucherschule Bazon Brocks auf der Dokumenta 5, 1972. Das Thema dieser Ausstellung: „Befragung der Realität-Bildwelten heute“. Das Fazit der Besucherschule: glaube nicht, was du siehst. Wie bei der Fliegerei. Die optische Illusion ist eine der großen Gefahren in der Fliegerei. Ein IFR Pilot kann nur der optischen Information trauen, die er durch synthetische verifiziert, wie die Fluginstrumente oder PAPI

von Paul
Depprich

Die Diskrepanz zwischen Realität und subjektiver Wahrnehmung ist das, was mich seit langer Zeit interessiert, besonders in der Musik und in der Kunst. Das menschliche Gehirn kann einer Melodielinie nicht mehr folgen, wenn die Zeitabstände zwischen den Tönen zu groß sind. Die Melodie bleibt aber dennoch die gleiche. Vieles spielt sich nur im Kopf ab, weil unser Gehirn das, was es sieht, nicht synchronisieren kann mit dem, was es erwartet. Aber manche Realität ist auch physisch außerhalb unserer Wahrnehmungsfähigkeit. Die Welt einer Fledermaus ist eine andere Welt als die des Menschen, und Wale unterhalten sich auch außerhalb unserer Sinneswelt.

Beim Projekt „Beschleunigung-Entschleunigung“ entschleunigt unser Geist, weil er subjektiv anders reagiert als der objektiv auf Mach .87 beschleunigte Körper (www.acceleration-deceleration.de). Er empfindet das Langsame beim Start als Schnelligkeit und die Schnelligkeit im Cruise als Langsamkeit. Durch Nachdenken kann man aber hier Körper und Geist wieder synchronisieren, die Objektivität mit der Subjektivität. Deswegen gehört zu dieser Installation nicht nur der 8 Stunden 50 Minuten lange Film, sondern die gesamte Flugdokumentation als Verankerung in der Realität.

Bei den Projekten NOISE oder SKULL aber ist das anders. Das Sehen reicht nicht mehr aus, das Geschehen zu erkennen. Man benötigt ein Medium, um das Geschehene sichtbar zu machen. Ein Mittel zur Informationsübertragung kann die Radaraufzeichnung sein.

Dadurch ist es möglich, ein Flugzeug wie einen Zeichenstift zu benutzen. Es musste natürlich das SSR-Signal sein, damit andere Flugzeuge nicht das gezeichnete Bild stören. Wenn ich den Transponder anschalte, entsteht eine Linie, die aufhört, wenn ich ihn wieder ausschalte. Von der Idee zur Verwirklichung war es natürlich ein weiter Weg.

Als erstes musste ich einen Fluglotsen als Kooperationspartner finden. Besonders bei NOISE ist eine enge Koordinierung notwendig, damit nicht der Lotse bei FRA Approach eine Penetration des C-Luftraumes befürchten muss. Über viele Ecken kam ich dann zu Frank Willmeroth. Da ich nicht wusste, wie ein Radarprintout aussieht, welche Abstände die aufgezeichneten Positionen haben, welche Kurvenradien noch erkennbar sind usw. mussten wir einige Versuche unternehmen. Ein anderes Problem war das Kartenmaterial zur Navigation. Die ICAO Karte ist natürlich viel zu klein für eine exakte Navigation im 100 m Bereich, Wanderkarten sind mit zu viel Informationen überfrachtet. Also druckte ich mir meine eigenen Karten mit Hilfe von GoogleEarth, in die ich dann auch die Luftraumstruktur einzeichnete. Der erste Testflug war sehr positiv. Auf dem Ausdruck war alles gut zu erkennen. Während der Vorbereitung erfuhr ich von der Existenz des Stanly-Tracks. Ich wollte das Projekt



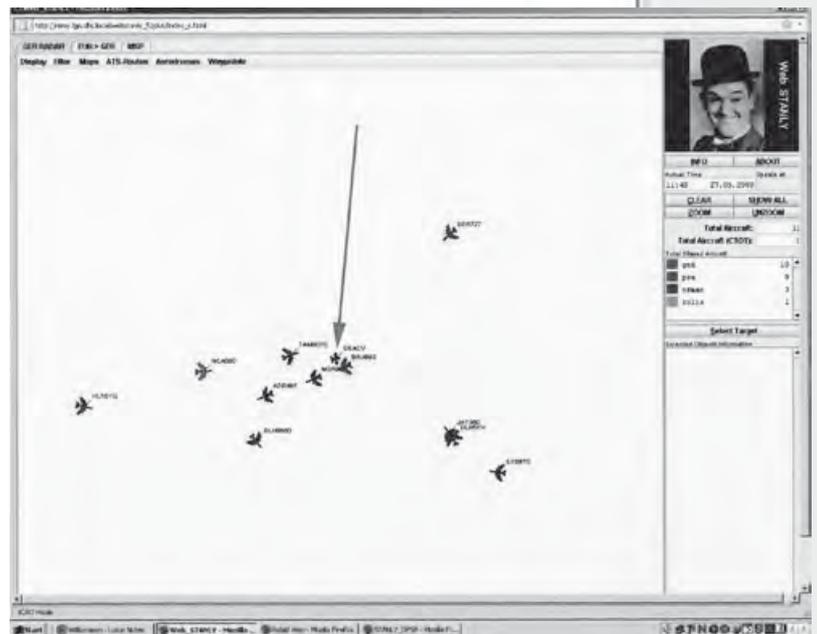
ausweiten, um dadurch eine quasi interaktive Arbeit zu schaffen. Durch die Wahl des Anzeigeintervalles sollte für zwei Wochen der Rezipient in der Lage sein, die Darstellung des Wortes verändern zu können. Wir machten einige Testflüge. Erst ohne Flugplan, aber IFR Squawk, dann IFR-Flugplan, dann IFR-Plan mit Destination EDDF. Bei letzterem waren einige Klimmzüge notwendig, um den Flug überhaupt ins IFPS zu bekommen. Erst wurde der Flugplan natürlich abgelehnt.



Jetzt aber traten Menschen in Aktion, die es Gott sei Dank in der Fliegerei auch noch gibt. Herr Deitel von AIS Frankfurt rief mich zuhause an, weil er sich keinen Reim machen konnte. Verständlich, denn das System ist für solche Sperenzchen ja auch nicht ausgelegt. Als ich ihm meine „Kunst-Nöte“ schilderte, war er sehr hilfsbereit und schon wenig später kam die Bestätigung.



Damit kam ich so weit, dass die Maschine (DEACV) zwar unter all den großen Brüdern dargestellt wurde, später aber nie im Stanly-Track auftauchte. Vielleicht lag es daran, dass ich die Destination änderte und nach EDDE flog.



Zu einem weiteren Testflug mit einer Landung in EDDF, die ich wegen ca 400 € Landegebühr bisher scheute, kam es nicht mehr, da es folgende Erkenntnis gab: Die Intervalle zwischen zwei Positionen für den Stanly Track sind zu gross. Damit können keine Kurven dargestellt werden. Ausserdem wird immer ein Plot mit dem letzten verbunden. Es hat also keinen Wert den Transponder auszuschalten, da bis zum Einschalten vielleicht eine Position übersprungen wird, die nächste aber dann mit der letzten verbunden wird, was das Bild verfälscht. Dies zeigt der Fanomos Ausdruck sehr deutlich.



Ich kehrte zum ursprünglichen Konzept zurück. Die Sichtbarmachung des Geschehens durch den XREPLAY.

NEWS vom Spendenprojekt „Out of Dansha“

Liebe Helferinnen und Helfer,
liebe Leserinnen und Leser des Flugleiters,

wir berichteten Euch in den vergangenen Ausgaben vom grausamen Schicksal einer äthiopischen Familie, deren Tante – Genet Ghebru – in der DFS als Reinigungskraft arbeitet. Nach dem unerwarteten Tod von Vater, Bruder und Schwägerin in Äthiopien waren die drei hinterbliebenen Waisenkinder in akuter Lebensgefahr.

Wir freuen uns, in dieser Ausgabe gute Nachrichten übermitteln zu können.

Mulu, Elisabeth und Yeshimbet verließen vor knapp vier Monaten zusammen mit der Großmutter ihre ärmliche Kate in Dansha. Alle waren unterernährt, tief traurig und wussten nicht, was sie in der Stadt Gonder erwarten würde.

Von den ersten Spendengeldern und mit Hilfe eines guten Netzwerkes in Äthiopien hatte ein Bekannter eine kleine saubere Mietwohnung in Gonder besorgt, in der die Familie den kalten Winter gut überstehen würde. Gonder ist eine Stadt mit etwa 110.000 Einwohnern und die Hauptstadt der Region Amhara mit Krankenhäusern, ordentliche Schulen und Wohnungen.

In Gonder angekommen, bezogen sie ihr neues Heim. Da die Großmutter zu alt ist, alle drei zu versorgen, haben wir eine Kinderfrau engagiert, die sich seitdem fürsorglich um die drei Waisen kümmert. Zum allerersten Mal leben die Kinder in einer sauberen, trockenen Wohnung mit sanitären Einrichtungen und fließendem Wasser. Die ersten Aktivitäten bestanden darin, die Wohnung mit dem Notwendigsten auszustatten und den Kindern warme Kleidung zu besorgen, da es in dieser Hochlage sehr kalt werden kann. Das schönste für die Kinder war es aber, sich endlich einmal satt essen zu können.

Übrigens hatte Mulu vor kurzem Schulanfang. Dies war dem Zentralbereich des Geschäftsbereiches

Tower zu Ohren gekommen und er hatte sich vorgenommen, Mulu mit allem auszustatten, was er für ein erfolgreiches Lernen benötigt. So ging vor einigen Wochen ein Paket auf die Reise, in dem sich ein prall gefüllter Schulranzen und Geschenke für die beiden Mädchen befand. Danke, lieber GB Tower!

Bisher haben wir 6.000 Euro Spenden zusammenbekommen und fünf kleine monatliche Patenschaften. Bisher hat die Familie 1500 Euro erhalten, um den Anschlag zu finanzieren. Sehr erfreulich und Danke an alle Spender! Aber leider reicht die Summe noch nicht aus. Ein Großteil des Betrages stammt von großzügigen Einzelspendern. Wir brauchen deutlich mehr, um die Kinder über den Berg zu bringen und ihnen den Start in ein eigenständiges Leben zu ermöglichen!

IHR seht an allem: Euer Geld kommt tatsächlich an und rettet drei kleine Menschen vor dem Untergang. An dieser Stelle bitte ich Euch um weitere Unterstützung für unsere Kinder, die in unserer Welt leben.

In diesem Sinne ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein Gutes Neues Jahr. Eure Dani Franke im Namen aller Helferinnen und Helfer



von
Daniela
Franke

Das Spendenkonto lautet:

Hilfsprojekt „Out of Dansha“ - Villa Kunterbunt e.V.
Bankleitzahl: 50840005,
Kontonummer 620322800





RIMCAS – Schweizer Unterstützungssystem für Towercontroller



von
Werner
Fischbach

Mit RIMCAS verfügen die Towercontroller von Genf und Zürich seit einiger Zeit über ein neues Warnsystem, mit welchem sie frühzeitig Konfliktsituationen erkennen und darauf reagieren können. Es ist, so erklärt der eidgenössische Flugsicherungsdienstleister „skyguide“, so etwas wie ein STCA (Short Term Conflict Alert) am Boden. Eigentlich keine schlechte Sache.

RIMCAS steht für „Runway Inursion Monitoring and Conflict Alert System“, mit welchem die Towercontroller bei der Überwachung des Bodenverkehrs auf den Pisten und in deren unmittelbarer Umgebung unterstützt werden. „Es erkennt“, so führt „skyguide“ in seiner Pressemitteilung aus, „frühzeitig mögliche Konflikte und warnt die Flugverkehrsleitenden im Kontrollturm mit einem akustischen und visuellen Signal.“ Urs Ryf, Leiter Operationen bei „skyguide“ gibt sich überzeugt: „Mit der Unterstützung der neuesten Generation von RIMCAS, das eine gesamtheitliche Überwachung sowohl der An- und Abflüge, der Bewegungen auf den Pisten und in deren unmittelbarer Umfeld gewährleistet, sind „skyguide“, die Flughäfen Zürich und Genf führend in Europa.“ RIMCAS wurde in Genf bereits am 14. Dezember 2009 und in Zürich am 31. Mai dieses Jahres in Betrieb genommen.

Mit RIMCAS wurde den Controllern kein zusätzliches System bzw. kein zusätzlicher Monitor in den Tower gestellt. Vielmehr wurde RIMCAS in SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System) integriert, das gewissermaßen als die Schweizer Variante des A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) bezeichnet werden kann.

RIMCAS verwertet die Daten unterschiedlicher Sensoren. Die wichtigsten sind dabei das bzw. die Bodenradarsysteme (ASDE – Airport Surface Detection Equipment). In Zürich gibt es davon zwei – eines auf dem Dach der Towerkanzel und eines am neuen „Midfield-Dock“, so dass damit auch die Bewegungen auf der Piste 14/32 vollständig eingesehen werden können. Das ist wichtig, denn das als „Midfield-Dock“ bezeichnete Terminal versperrt zumindest teilweise die Sicht auf diese Piste. Zusätzlich erhält RIMCAS Daten von sogenannten „Remote Units“, die mit der Technik der Multilateration arbeiten und insbesondere die Signale der Bodenfahrzeuge empfangen. Diese sind mit VeeLo^s (Vehicle Identification System bzw. Vehicle Locator) ausgerüstet. Als Transponder können sie nicht unbedingt bezeichnet werden, aber sie erfüllen für RIMCAS dieselbe Funktion. In Zürich gibt es zurzeit (Stand Oktober 2010) 14 dieser „Remote Units“, weitere Stationen sind geplant. RIMCAS verarbeitet sowohl Sekundärradar- bzw. VeeLo- als auch Primärradarziele.

RIMCAS im Betrieb

Wie bereits erwähnt, werden die von RIMCAS ausgegebenen Warnmeldungen auf dem SAMAX-Monitor dargestellt. RIMCAS vergleicht die von den unterschiedlichen Sensoren erkannten Ziele von Luft- und/oder Bodenfahrzeugen und errechnet aus deren Tracks, ob sich ein Konflikt ergibt. Ist dies der Fall, gibt das System eine entsprechende Warnmeldung aus. Dabei benutzt RIMCAS die auf dem SAMAX-Monitor dargestellten Flugzielketten (Labels). Diese sind in unterschiedlichen Farben codiert – grün für landende bzw. gelandete, blau für startende bzw. zum Start rollende Luftfahrzeuge. Wird nun von RIMCAS ein Konflikt zwischen zwei Zielen ermittelt, so ändert sich die Farbe der Labels. In einer ersten Stufe werden die betroffenen Labels orange, in der zweiten Stufe rot dargestellt. In der zweiten Stufe wird der Controller auch noch akustisch vor einem Konflikt gewarnt. „RIMCAS - RIMCAS“ ist von einer synthetischen Stimme zu hören und irgendwie erinnert das an die Verfahren, mit welchem die Piloten zumindest einiger Luftfahrzeugmuster auf die Annäherung an das „Minimum“ erinnert werden.

Welches sind nun die Parameter, nach welchen sich die Ausgabe dieser Warnmeldungen ausrichtet? Befindet sich zum Beispiel ein anfliegendes Luftfahrzeug noch ca. 30 Sekunden von der Pistenschwelle entfernt, während sich ein anderes Luft- oder Bodenfahrzeug noch auf der Piste befindet, dann erscheinen die Labels der betroffenen Ziele in orange. Befindet sich das anfliegende Luftfahrzeug noch 15 Sekunden vor der Pistenschwelle, dann nehmen die Labels die rote Farbe an. Zusätzlich ertönt der akustische RIMCAS-Alarm. Allerdings muss die erwähnte „Sekundenschwelle“ als relativ bezeichnet werden. Denn es kommt auf die jeweilige Geschwindigkeit der Flug- bzw. Fahrzeuge an. Wenn ein vorher gelandetes Luftfahrzeug beim „Roll-Out“ sehr schnell seine Geschwindigkeit reduziert, dann wird der entsprechende Alarm etwas früher ausgelöst, da das Risiko eines Konflikts größer wird. Und natürlich kann ein Alarm auch noch sehr spät ausgelöst werden. Wenn zum Beispiel ein Luftfahrzeug – aus welchem Grund auch immer – einen „Stopbar“ überrollt hat und in den Sicherheitsbereich der Piste oder gar auf die Piste geraten ist. Dennoch sind die 30 bzw. 15 Sekunden ein guter Anhaltspunkt,

um die Zeitspanne zur Generierung eines RIMCAS-Alarms zu beschreiben. Ohne Vorwarnung (durch ein gelbes Label) wird ein „roter Alarm“ ausgelöst, wenn ein startendes Luftfahrzeug beim „Take-Off-Run“ eine bestimmte Geschwindigkeit (ca. 35 Knoten?) erreicht und RIMCAS irgendein Objekt vor ihm erfasst hat.

Natürlich warnt RIMCAS auch vor Konflikten, wenn sich diese in anderen Konstellationen ergeben. In Zürich zum Beispiel beim Betrieb auf den kreuzenden Pisten 10/28 und 16/34. Ein weiteres Problem stellen in Zürich jene Luftfahrzeuge dar, die nach der Landung auf der Piste 14 zum alten Terminal, zu den südlich davon gelegenen Abstellpositionen oder zur Flugzeugwerft rollen wollen. Denn die müssen die Piste 10/28 überqueren. Um ein unbeabsichtigtes Einrollen dieser Flugzeuge auf die Piste zu vermeiden, haben sich die Züricher Controller entschieden, sämtliche „Stopbars“ durchgehend zu betreiben. Also nicht nur während des CATII/III-Betriebs, sondern auch bei bestem Wetter. Erteilt der Controller bzw. die Controllerin einem Luftfahrzeug die Freigabe zum Überqueren der 10/28, dann muss er/sie den entsprechenden „Stopbar“ ausschalten. Tut sie dies nicht und wird der aktivierte „Stopbar“ überrollt, dann ertönt ein entsprechender Alarm. Nicht „RIMCAS“, sondern „CROSSED“ ist dann das Wort, das den Adrenalinspiegel des Controllers nach oben treibt.

So weit scheint man in Genf noch nicht zu sein. Natürlich gibt es dort auch „Stopbars“. Aber offensichtlich sind nicht alle Rollbahnen damit ausgerüstet. Die Controller würden dies jedoch, so wird berichtet, für sinnvoll erachten.

Probleme mit RIMCAS

Bekanntlich funktionieren neue technische Systeme in der Praxis nicht immer so, wie sich deren Entwickler dies vorgestellt haben. Diese Erkenntnis ist nicht besonders neu – Fluglotsen auf der ganzen Welt können ein Lied davon singen. Dies liegt meist daran, dass die Ingenieure und Software-Entwickler oft nur eine unzureichende Vorstellung über die Aufgaben der Controller haben. Doch selbst wenn die Entwicklung eines neuen Systems von Anfang an von aktiven Controllern begleitet wurde, stellen sich hin und wieder ein paar Schwachstellen heraus. Ganz einfach, weil Controller eben auch nur Menschen sind und sie bestimmte, sehr selten auftretende Verkehrskonstellationen nicht berücksichtigt haben. Vielleicht, weil sie während ihrer Karriere nie damit konfrontiert worden sind.

So hatten die Controller in Genf zu Beginn unter einer großen Zahl von Fehlalarmen zu leiden. In den ersten drei Monaten nach der Betriebsaufnahme wurde täglich mehr als ein Fehlalarm festgestellt. Für die Controller war das nicht zu akzeptieren, so dass die Technik intensiv nach der Fehlerquelle suchte. Dabei stellte sich heraus, dass nicht RIMCAS für diese Feh-

→ RIMCAS wurde in Genf bereits am 14. Dezember 2009 in Betrieb genommen.
Photo: skyguide



lalarme verantwortlich war, sondern die nicht genaue Zielauffassung und die Einstellung des Bodenradars. Inzwischen wurden diese Probleme beseitigt. Ganz verschwunden sind Fehlalarme jedoch immer noch nicht, aber die „Fehlerquote“ liegt in einem tolerierbaren Bereich und wird von den Controllern akzeptiert. Diese Fehlalarme, die oftmals durch Reflexionen hervorgerufen werden und als Geisterziele erscheinen, treten vor allem bei bestimmten Wetterlagen, bei bestimmten Abstellpositionen sowie bei einigen Luftfahrzeugmustern auf. Was jedoch positiv zu vermerken ist – seit der Inbetriebnahme von RIMCAS hat sich in Genf keine „Runway Incursion“ ereignet. Zumindest keine, die dokumentiert wurde und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden musste.

Auch in Zürich, wo man bei der Einführung von RIMCAS natürlich von den Erfahrungen in Genf profitierte, hat man mit Spiegel- oder Geisterzielen zu kämpfen. In Zürich werden diese in erster Linie durch die zahlreichen Baustellen hervorgerufen, die sich zurzeit auf den Vorfeldern befinden. Doch auch die großen Glasfronten des „Midfield“-Terminals, abgestellte Großflugzeuge und eingeschaltete VeeLo's, deren Signale von großen Metalldächern in alle möglichen Richtungen abgelenkt werden können, sind für Reflexionen und letztlich für Geisterziele verantwortlich.

Ein weiteres Problem stellen Luftfahrzeuge mit einer geringen Steigflugrate dar. Zum Beispiel leistungsschwache VFR-Flüge, die nach dem Start recht schnell in den Kurvenflug übergehen. Solange sie sich dann noch im Erfassungsbereich des ASDEs befinden, scheinen sie quer über den Flughafen zu rollen. Die Controller haben sich inzwischen daran gewöhnt. Zudem sind für VFR-Flüge ja bestimmte Sichtwerte vorgeschrieben. Die Controller können diese Flüge sehen und feststellen, dass sie sich in der Luft befinden und nicht quer über das Vorfeld rollen. In Genf gibt es ähnliche Probleme, wenn Hubschrauber in sehr geringer Höhe in der Nähe des Flughafens operieren.

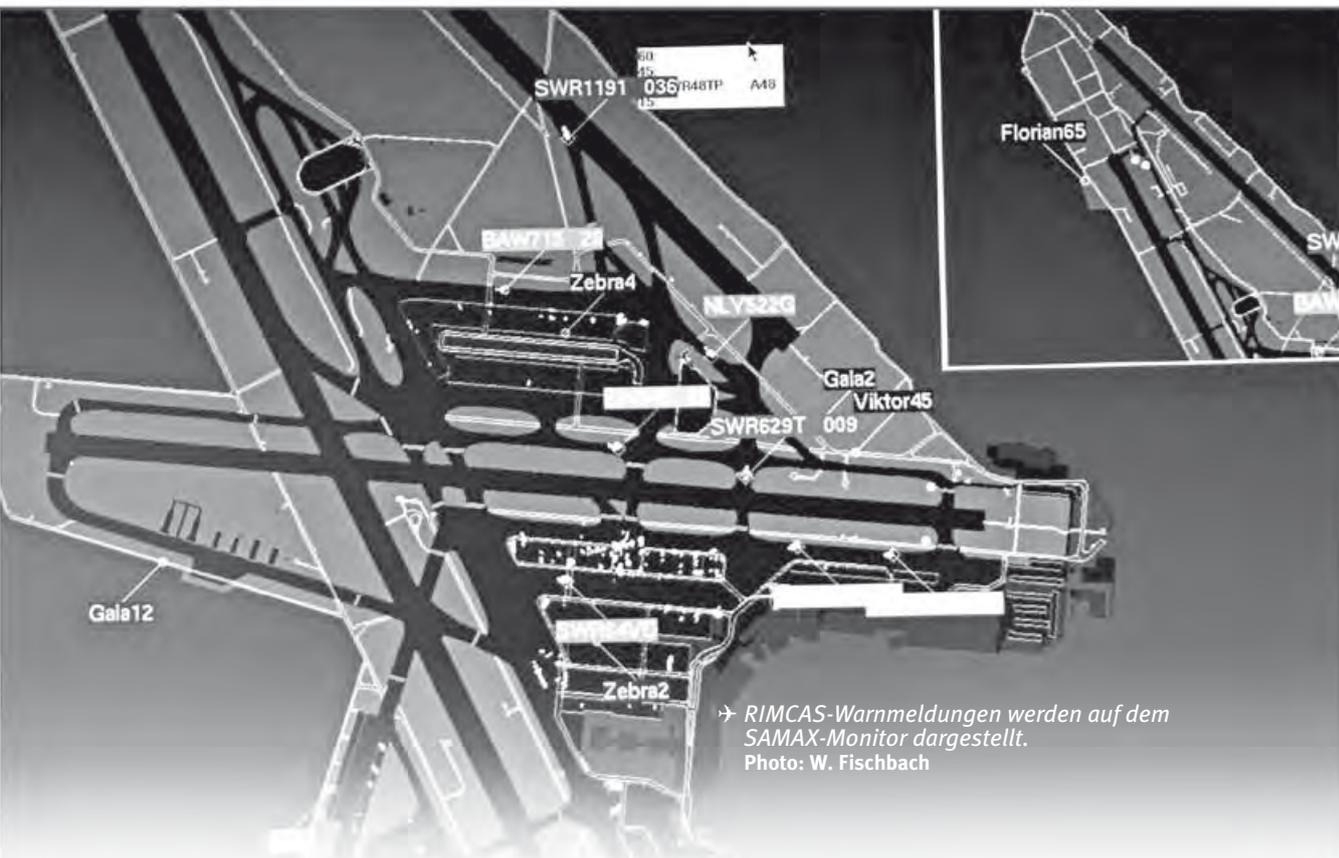
Die größte Herausforderung, die sich in Zürich stellt, ist der Betrieb auf den sich kreuzenden Pisten 10/28 und 16/32. Mit dem „Drei-Pisten-System“ sind in Zürich mehrere Betriebsvarianten möglich. Bei einer sehr oft angewandten erfolgen Anflüge auf die 14, während Starts sowohl auf der 16 (meist von Langstreckenflügen) als auch auf der 28 erfolgen. Bei dieser Konstellation wird jedoch hin und wieder auf der 16 gelandet, was mit den Abflugverfahren (und dem Lärmschutz) zu tun hat. Konflikte zwischen Luftfahrzeugen, die auf den beiden Pisten operieren, sind deshalb nicht auszuschließen. Eine entsprechende Konfliktwarnung durch RIMCAS ist deshalb eine sinnvolle Unterstützung für den Towercontroller.

Dennoch konnten diese Probleme noch nicht zur vollsten Zufriedenheit gelöst werden. Dies zeigte sich, als ein Towercontroller ein Luftfahrzeug zum Start auf der Piste 16 freigegeben und ein anderes auf die Piste 28 „auf-liniert“ („line-up“) hatte. Dummerweise hatte auch das letztere seinen Start auf der 28 begonnen. Zwar hatte die Besatzung des auf der 28 startenden Luftfahrzeugs die Startfreigabe zurückgelesen; allerdings hatte der Controller dies nicht mitbekommen (selbst auf der Tonbandumschrift war dies nicht zu hören). Der Controller reagierte sofort und wies das Luftfahrzeug, das auf der 28 seinen „Take-off-Run“ begann, den Start abbrechen. Eine gute und schnelle Reaktion des Controllers.

Das erstaunliche bei diesem Vorfall ist, dass RIMCAS den drohenden Konflikt erst angezeigt hatte, nachdem das Luftfahrzeug auf der Piste 28 den Start abgebrochen hatte. Hatte RIMCAS da versagt und ist es vielleicht gar nicht jene „Wunderwaffe“, als welche sie von „skyguide“ der Öffentlichkeit verkauft wurde? Bei der Untersuchung ergab sich jedoch, dass RIMCAS durchaus korrekt gearbeitet hatte. Denn aus der Geschwindigkeit der beiden Luftfahrzeuge und ihrer relativen Position zueinander ergab sich keine Kollisionsgefahr. Erst nachdem das Luftfahrzeug auf



→ Viele Luftfahrzeuge müssen in Zürich nach der Landung auf der 14 die Piste 10/28 überqueren.
Photo: W. Fischbach



der Piste 28 den Start abgebrochen hatte und seine Geschwindigkeit verringerte, erkannte RIMCAS einen Konflikt und zeigte diesen dem Controller konsequenterweise auch. Hätte der Controller nicht eingegriffen, dann wären wohl beide startenden Maschinen aneinander vorbeigeflogen. Für einen Controller ist dies eine Horrorvision und dies wäre wohl eher der Rubrik „Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ zuzuordnen als einer sicheren und effizienten Verkehrsabwicklung. Die Entscheidung, eines der beiden Luftfahrzeuge zum Startabbruch aufzufordern, war die einzig richtige; es gibt sicherlich keinen Towerlotsen, der nicht so reagiert hätte. Natürlich hatte dieser Zwischenfall Konsequenzen. RIMCAS wurde erneut konfiguriert. Bei zwei gleichzeitig startenden oder, um es genauer auszudrücken, bei zwei Maschinen, die sich gleichzeitig auf der 16 und auf der 28 bewegen, werden die Controller zukünftig gewarnt. Gleichgültig, ob RIMCAS nun einen Konflikt errechnet hat oder nicht. Und die Konfliktberechnung bezieht sich zukünftig nicht nur auf den Kreuzungspunkt der beiden Pisten, sondern auf genau definiertes Gebiet, das gewissermaßen über die Kreuzung der beiden Pisten gelegt wurde.

Natürlich werden sich sowohl in Genf als auch in Zürich Situationen ergeben, die mit RIMCAS nicht verhindert werden können. Wenn zum Beispiel beim CAT II/III-Betrieb ein RIMCAS-Alarm ausgelöst wird, nachdem ein Luftfahrzeug zum Start freigegeben wurde und dieses schon ein recht hohe Geschwindigkeit erreicht hat. Der Controller hat dann das Problem, sich zwischen Pest und Cholera zu entscheiden. Weist er das startende Luftfahrzeug an, den Start abzubrechen, dann ist die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Luft- oder Bodenfahrzeug, das unerlaubt auf die Piste gerollt ist, nicht unbedingt auszuschließen.

Oder soll er nicht eingreifen? In der Hoffnung, dass das startende Flugzeug noch vor dem „Eindringling“ in der Luft ist? Gemeinhin beschreibt man ein derartiges Szenario als „Runway Incursion“.

Diese können sich auch in Zürich ergeben, wenn zum Beispiel ein Luftfahrzeug auf der Piste 28 entweder zum Start oder im kurzen Endteil zur Landung freigegeben wurde und ein kreuzendes den „Stopbar“ überrollt hat. Oder, was sich nicht nur in Genf oder in Zürich, sondern an jedem Flughafen auf der Welt ereignen kann, wenn ein Luft- oder Bodenfahrzeug entgegen der Anweisung des Controllers die Haltelinie, gleichgültig ob die „Stopbars“ eingeschaltet sind oder nicht, überrollt und einem startenden oder landenden Luftfahrzeug in die Quere kommt. Wenn der Controller gleichzeitig ein Problem an einem anderen Ort des Flughafens oder in dessen Nähe (zum Beispiel im Gegenanflug oder auf den VFR-An- und Abflugstrecken) zu lösen hat und deshalb die „Runway Incursion“ nicht sofort mitbekommt, dann ist eine von RIMCAS ausgelöste Warnmeldung durchaus sinnvoll, um einen ernst zunehmenden Zwischenfall oder gar eine Kollision zu vermeiden. Die Möglichkeit, eine Warnmeldung bereits vor Erreichen der Haltelinie bzw. eines „Stopbars“ zu genießen, stellt keine jedoch Lösung dar. Denn jedes Luftfahrzeug, das sich der Haltelinie nähert, würde dann einen RIMCAS-Alarm auslösen. Und wäre damit nutzlos.

So ist RIMCAS ein System, das die Towercontroller in bestimmten Situationen unterstützen kann. Allerdings können auch damit keine „Runway Incursions“ vermieden werden. Aber es kann die Controller darauf hinweisen, dass sich eine solche ereignet hat, so dass er darauf entsprechend reagieren kann. Und das ist ja auch schon etwas!

3000. Paar Blended Winglets von FACC ausgeliefert

Für die Boeing 737 der neuesten Generation, insbesondere für die Versionen B737-700 und -800 gehören die „Flügelohren“ oder „Blended Winglets“ zu einem charakteristischen Erscheinungsbild. Dabei sind diese „Blended Winglets“ gar nicht von Boeing, sondern von der Firma Aviation Partners, die heute als Aviation Partners Boeing (APB) firmiert, entwickelt worden. Wobei sich die Boeing-Ingenieure zunächst gar nicht vorstellen konnten, dass mit diesen „Flügelohren“ ein niedrigerer Treibstoffverbrauch und eine höhere Reisegeschwindigkeiten erreicht werden können. Erst der Einsatz dieser „Blended Winglets“ (und die ermittelten Werte) an einer für die deutsche Hapag-Lloyd vorgesehenen B737 konnte die Boeing-Ingenieure überzeugen.

2002 beauftragte APB die österreichische FACC AG, die ehemalige Fischer „Advanced Composite Components“, mit der Fertigung von 120 „Blended Winglets“-Liefersätzen. Doch damit sollte nicht Schluss sein. Acht Jahre später wurde der Vertrag verlängert und FACC mauserte sich zum Alleinlieferanten dieser „Flügelohren“ für die Flugzeugmuster B737-700/-800, Boeing BBJ, Boeing 757-200 und Boeing 737-900ER. Auch die „Winglets“-Prototypen für die A320-Familie, die von Airbus allerdings als „Sharklets“ bezeichnet werden, wurden von FACC entwickelt. Darüber hinaus beauftragte Airbus die österreichische Firma mit der Entwicklung und Fertigung der Winglets des zukünftigen Airbus-Langstreckenflugzeugs A350 XWB.

Nun gab es am 20. Oktober bei FACC ein besonderes Ereignis zu feiern – die Auslieferung des 3000. Paares von „Blended Winglets“ an APB. Sie sind für eine B737 der Air China vorgesehen.

WeFis

→ Am 20. Okt. wurde von der FACC das 3000. Paar Blended Winglets ausgeliefert. /Photo: FACC AG





Der Strömung auf der Spur

Strömungen in Flugtriebwerken und Kraftwerksgasturbinen zu erforschen, ist Ziel der Wissenschaftler vom Institut für Antriebstechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Köln. Nach mehrjähriger Vorbereitungszeit beginnen die Experimente mit dem neuen Versuchsverdichter „Rig250“. Durch die Untersuchungen sollen die Turbinen von zukünftigen Kraftwerken und Flugzeugen so effizient und sicher wie möglich gestaltet werden.

Fast drei Jahre Arbeit hat das Team von Projektleiter Dr. Eberhard Nicke in die Versuchsvorbereitung investiert. Numerische Simulationen lieferten in dieser Zeit wichtige Anhaltspunkte für den Versuchsaufbau. Durch das vergleichende Studium der computergenerierten Daten mit den Messergebnissen erwarten die Kölner Wissenschaftler neue und detaillierte Erkenntnisse über die zeitabhängigen, hochfrequenten Strömungsvorgänge im Verdichter.

„Wenn es uns gelingt den Wirkungsgrad eines 340 Megawatt Kraftwerks um nur ein Prozent zu erhöhen, könnte man dadurch beispielsweise eine 100 Meter hohe Windkraftanlage einsparen.“ sagt Nicke. Einer der Forschungsschwerpunkte mit dem „Rig250“ liegt auf der experimentellen Erprobung von Gehäuseeinbauten (englisch: Casing Treatments – CT), welche die Aerodynamik in den Verdichtern beeinflussen. Optimal gestaltete CT können die negativen Effekte der Spaltströmung verringern und so eine Verschiebung der sogenannten „Pumpgrenze“ zu kleineren Massenströmen bewirken. Die Pumpgrenze ist ein schlagartiger Wechsel der Strömungsrichtung, der im industriellen Einsatz unbedingt vermieden werden muss. Somit wird der sichere Betrieb des Verdichters und der gesamten Gasturbine gewährleistet.

Höhere Wirkungsgrade, ein erweiterter Arbeitsbereich und damit einhergehende wirtschaftliche Vorteile sind wichtige Punkte für die industriellen Projektpartner. Rolls Royce Deutschland und Alstom Power sind als

Triebwerhersteller und Kraftwerkbauer an einer zeitnahen Umsetzung der Forschungsergebnisse interessiert und haben das DLR-Institut mit diesen Forschungsarbeiten beauftragt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie fördert diese Arbeiten im Rahmen des Projektes COOROTEC-turbo sowie des Luftfahrt-Forschungsprogramms LuFo IV.

Ursachenforschung

Strömungen innerhalb des Verdichters einer Turbine werden von den Rotoren und Statoren bestimmt. Dabei ist das Strömungsverhalten der Luftmassen beim Durchlaufen der verschiedenen Verdichterstufen unterschiedlich. So erreichen die Blattspitzen der Rotoren zum Teil Schallgeschwindigkeit – nur einen kleinen Spalt vom ruhenden Gehäuse entfernt. Dabei entstehen sogenannte Spaltströmungen, die chaotische Strömungen auslösen und die Leistung der Turbine negativ beeinflussen.

An anderen Stellen in der Turbine wird die Strömung stark umgelenkt. Um ohne Verwirbelungen abfließen zu können, muss sie einer gekrümmten Fläche folgen. Ein Prinzip, das auch von Sportwagen bekannt ist. Die Luftströmung wird kontrolliert abgeführt, während es am geraden Heck eines Kombis zum Strömungsabriss kommt.

Ein solcher Strömungsabriss muss für einen sicheren Verdichterbetrieb unbedingt vermieden werden, da er zu erheblichen mechanischen Belastungen in der Turbine sowie zu thermischen Schäden führen kann. Um diese unterschiedlichen Faktoren zu erforschen und zu verstehen, ist der Versuchsverdichter „Rig250“ mit über 500 Sensoren ausgestattet. Neben Druckmess- und Heißfilmsonden kommen hierbei modernste optische Messverfahren, wie das Particle Image Velocimetry (PIV) zum Einsatz.

Quelle:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)



Luftrettung feiert 40jähriges Bestehen in Deutschland

Die deutsche Luftrettung feierte zusammen mit dem ADAC am ersten November ihr 40jähriges Bestehen in Deutschland. An diesem Datum in 1970 nahm der erste ständig einsatzbereite Notfall-Hubschrauber „Christoph 1“ in München den Dienst auf. Inzwischen startete man aus dem weltweit größten zivilen Rettungsnetz von 70 Stationen zu rund zwei Millionen Einsätzen. Allein etwa 800 000 Missionen wurden mit Hubschraubern des ADAC geflogen. Die Luftrettung gehört inzwischen zu einer unverzichtbaren Hilfe in medizinischen Notfällen, vor allem außerhalb größerer Ansiedlungen. 51,5 Prozent aller Aufträge gehören zum „internistischen Spektrum“ (allein zehn

Prozent sind lebensrettende Verlegungsflüge). Nur noch elf Prozent aller Notrufe erfolgen auf Grund schwerer Verkehrsunfälle. ADAC-Präsident Peter Meyer. „Die Luftrettung in Deutschland hat unzähligen Menschen das Leben gerettet. Sie sorgt bei der gesamten Bevölkerung für viel Sicherheit und Vertrauen“. Der ADAC betreibt als größte einschlägige Organisation in Deutschland 45 Hubschrauber an 33 Stationen. Der Club investierte seit 1970 mehr als 250 Millionen Euro in den Auf- und Ausbau der Luftrettung, beschäftigt mehr als 150 Mitarbeiter und kooperiert mit mehr als 800 Ärzten sowie 300 Rettungsassistenten. (wtt)

PERSONALIEN

Neuer ALROUND Geschäftsführer (10)

Mit Wirkung zum 1. Dezember 2010 ist Norbert Burgner zum Geschäftsführer des ALROUND e.V. und der ALROUND Service GmbH bestellt worden. Norbert Burgner folgt Dipl.-Ing. Jens Janke, der nach zwölfjähriger Tätigkeit für den Verband, eine „neue berufliche

Herausforderung wahrnehmen will“. Norbert Burgner (48) war in den vergangenen zwei Jahrzehnten unter anderem Chefredakteur der Fachzeitschrift FLUG REVUE und Kommunikationsdirektor bei Rolls-Royce in Deutschland. (wtt)

Michael Kraft leitet seit dem 1. November 2010 die Unternehmenskommunikation der DFS.

Michael Kraft hat mit Wirkung zum 1. November 2010 die Aufgabe als Leiter der DFS-Unternehmenskommunikation (VK) übernommen. Er tritt die Nachfolge von Otto Fischer an, der den Bereich VK anderthalb Jahre lang zusätzlich zu seiner Funktion als Leiter des Bereichs Unternehmensentwicklung (VE) geleitet hat. Vor Übernahme der Aufgabe bei der DFS war Michael Kraft Leiter Kommunikation Europa bei Clariant, einem international führenden Spezialchemie-Hersteller. In den Jahren seit 1995 hat er vielfältige Führungspositionen im Kommunikationsbereich unter anderem bei

der Qimonda AG, einem börsennotierten internationalen Produzenten von Speicherchips, der Hoechst AG, der Aventis S.A. in Strasbourg/Frankreich und der Celanese AG verantwortet.

Bevor er in die Industrie wechselte, war er als Redenschreiber in verschiedenen Bundesministerien tätig. Michael Kraft hat an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn Geschichte, Politik und Volkswirtschaftslehre studiert. Er ist 47 Jahre alt, verheiratet und Vater von zwei Kindern.





→ Mit einer Embraer E-170, hier eine Maschine der Air France, möchte „People’s Vienna Line“ St. Gallen-Altrhein mit Wien verbinden. Photo: W. Fischbach

Flughafen gründet Airline

Für Regionalflughäfen ist es manchmal nicht ganz einfach, Fluggesellschaften und Reiseveranstalter für ihre Airports zu interessieren. Denn die bevorzugen normalerweise die großen internationalen Flughäfen und einige Airlines stehen den Regionalairports skeptisch gegenüber. So bezeichnet Lufthansa die finanzielle Unterstützung, ohne welche die Regionalflughäfen in den seltensten Fällen überleben können, schlicht und einfach als Verschwendung von Steuergeldern.

Abgesehen von der Möglichkeit, den Airlines bei den Gebühren finanziell entgegen zu kommen, bietet sich natürlich der Weg, eine eigene Fluggesellschaft zu gründen bzw. sich bei einer derartigen Airline zu beteiligen. Der Flughafen Friedrichshafen hat dies in diesem Jahr versucht, indem er beim Projekt „MyWings“ einstieg bzw. dieses mit ins Leben rief. Allerdings war diesem Unterfangen kein besonderer Erfolg beschieden. Das Vorhaben wurde zwar nicht aufgegeben, sondern erst einmal auf Eis gelegt.

Deshalb war die Luftfahrtgemeinde etwas überrascht, als im Oktober der Flughafen St.Gallen-Altenrhein, der als „People’s Business Airport“ firmiert, verkündete, eine eigene Fluggesellschaft zu gründen. „People’s Vienna Line“ soll sie heißen und dreimal täglich zwischen Altenrhein und Wien verkehren. Dabei soll eine Embraer E-170 eingesetzt werden, die von Finnair übernommen wird. Das Projekt, so erklärte Flughafenchef Armin Unternährer gegenüber dem Austrian Aviation Net, ist schon weit fortgeschritten. Oder wie er sich ausdrückte, es „hat den Point of No Return bereits

überschritten“. Eine für den Betrieb zuständige österreichische Tochtergesellschaft wurde gegründet, eine Buchungsplattform gekauft, vier Kapitäne bereits eingestellt und die wichtigsten Führungspositionen besetzt. Zurzeit (Mitte Oktober) wird am Erwerb des erforderlichen AOC (Air Operator Certificate) gearbeitet. Am 27. März soll der Betrieb aufgenommen werden.

Ohne Zweifel hat das Projekt einen bestimmten Charme, da damit der Bevölkerung Vorarlbergs eine direkte Verbindung zur österreichischen Hauptstadt geboten wird. Und natürlich dürfte auch die Geschäftswelt von St. Gallen einer direkten Verbindung nach Wien nicht unbedingt ablehnend gegenüberstehen. Das Ganze hat nur einen Schönheitsfehler. Denn Austrian Airlines (AUA) verbindet den Flughafen St. Gallen-Altenrhein bereits mit drei täglichen Flügen (im Sommer wird möglicherweise ein viertes Flugpaar wieder aufgenommen) mit Wien-Schwechat. Und auf der anderen Seite des Bodensees fliegt die österreichische Intersky von Friedrichshafen vier Mal am Tag nach Wien.

Was sollen da noch weitere drei Verbindungen? Armin Unternährer rechnet sich jedoch gute Chance für seine „People's Vienna Line“ aus, weil er einen „auf den Menschen ausgerichteten“ Service erbringen möchte und sich zudem nicht von den Launen anderer Airlines abhängig machen möchte. Vielleicht spekuliert er auch darauf, dass sich die Kunden lieber in einen Jet setzen anstatt in eine Dash-8 von der AUA oder von Intersky. Obwohl – einer der täglichen AUA-Flüge wird mit einer Fokker 70 durchgeführt. Da besteht die Gefahr, dass sich die drei Fluggesellschaften auf ihren Wien-Verbindungen schlicht und einfach „kanibalisieren“ und keine davon in der Lage sein wird, auf diesen Flügen schwarze Zahlen zu schreiben.

Offensichtlich hat das auch Armin Unternährer eingesehen und wenige Tage nach der Ankündigung, mit einer eigenen Airline an den Start gehen zu wollen, den Vertrag mit der AUA gekündigt. „Vertragsgemäß“, wie er gegenüber dem Luftfahrtportal „aero.at“ erklärte. Denn bereits im Juni hätte er mit den Österreichern eine Übereinkunft erreicht, nach welcher AUA ihre Flüge zum Sommerflugplan 2011 einstellen werde. Zusätzlich sollten Verhandlungen über ein Code-Share-Abkommen aufgenommen werden.

Dagegen erklärte der österreichische „Flag-Carrier“, dass er die Strecke nach Altenrhein weiterhin bedienen wolle und der Vertrag mit dem Flughafen eine Kündigungsfrist von fünf Jahren vorsehe. „Was der Flughafen hier versucht“, erklärte AUA-Sprecher Braun, „nämlich eine Airline zu gründen und gleichzeitig Mitbewerber auszuschließen, ist eine missbräuchliche Verwendung eines Monopols.“ Intersky-Chef Claus Bernatzik bezeichnet das Verhalten des Altenrheiner Flughafens als „absolut unverständlich. Den zukünftigen Mitbewerber nimmt er jedoch durchaus ernst. „Preislich werden wir sicher im Vorteil sein“, meinte er allerdings und fügte hinzu, dass letztlich der Kunde über das Produkt und die Zuverlässigkeit der Airline entscheiden werde.

Für Unternährer und „People's Vienna Line“ gibt es noch zwei weitere Probleme. Zum einen wurde der „People's Business Airport St. Gallen – Altenrhein“ vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als Regionalflughafen bis jetzt noch nicht zugelassen. Zum anderen sind es von St. Gallen zum Flughafen Zürich-Kloten gerade mal 100 km. Der Intercity schafft das in einer knappen Stunde.

WeFis



Fraport Verkehrszahlen im Oktober Mehr als fünf Millionen Passagiere

Erstmals in der Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt wurden mit dem Oktoberergebnis vier Monate in Folge mehr als fünf Millionen Passagiere befördert. 5,02 Millionen Fluggäste entsprachen einer Steigerung von 8,5 Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahrs. Damit wurden von Januar bis Oktober bereits 45,1 Millionen Gäste gezählt, 4,4 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 2009.

Einen historischen Spitzenwert erreichte die Luftfracht mit einem Aufkommen von 206.085 Tonnen. Der bisher höchste Wert lag im Mai bei 204.332 Tonnen. Gegenüber dem Oktober des Vorjahrs bedeutet dies einen Anstieg von 15,8 Prozent. Im bisherigen Jahresverlauf legte die Luftfracht sogar um insgesamt 25,7 Prozent zu. Die Zahl der Flugbewegungen entwickelte sich mit plus vier Prozent trotz der Tendenz zu größerem Fluggerät erstaunlich positiv auf

42.320 Starts und Landungen. Durch die ungünstigen Rahmenbedingungen Anfang des Jahres sowie eine auf Effizienzsteigerung ausgerichtete, zunächst eher zurückhaltende Angebotsausweitung lag der kumulierte Anstieg bis Oktober allerdings unterproportional bei 0,7 Prozent. Demgegenüber entwickelten sich die kumulierten Höchststartgewichte in den bisherigen zehn Monaten deutlich stärker um 3,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum, im Oktober stiegen sie um 6,8 Prozent.

Auch außerhalb des Heimatstandorts setzte sich der Aufwärtstrend an den wichtigsten Auslandsflughäfen mit Fraport-Mehrheitsbeteiligung weiter fort. Unter dem Strich wuchsen die Flughäfen im Fraport-Konzern einschließlich des Standorts Frankfurt im Oktober um 13,9 Prozent auf insgesamt 8,5 Millionen Passagiere.

→ Jetisfaction war bisher in den Bereichen
Airline Consulting und Aircraft Brokerage tätig.



→ Die Beech 1900D ist eine Weiterentwicklung des Geschäftsreiseflugzeugs Beech King Air.

JETISFACTION – The art of flying

Seit dem 27. September nimmt ein weiteres Unternehmen am Regionalflugverkehr ab Deutschland teil: Jetisfaction, beheimatet in Langwedel bei Bremen, bietet werktägliche Linienflüge ab Münster/Osnabrück nach Zürich (2x/Tag) und Poznan (1x/Tag) an. In der Vergangenheit lediglich als Brokerage- und Consulting-Firma in der Luftfahrt tätig, wagte man sich 2009 an die Planung eigener Linienflüge, um den Bedarf der regionalen Wirtschaft an Nischenstrecken ab Nordwestdeutschland zu decken.



→ Die großen Fenster der Beech 1900D bieten einen hervorragenden Ausblick.

Eingesetzt wird, zum ersten Mal im Linienflugbetrieb ab Münster/Osnabrück, eine 19-sitzige Beech 1900D, die von der niederländischen Orange Aircraft Leasing (OAL) betrieben wird und fest am Flughafen stationiert ist. Während OAL sich um den Flugbetrieb kümmert, zeichnet Jetisfaction für die Buchbarkeit der Flüge über jetisfaction.com und deren Vermarktung verantwortlich. Seit Mitte Oktober werden die Strecken auch in gängigen Reservierungssystemen wie Amadeus unter dem Airline-Code W2 geführt und sind damit in jedem Reisebüro zu buchen. Die One-Way-Specials für 99 EUR, die auf jeder Verbindung begrenzt verfügbar sind, werden jedoch auch weiterhin nur auf jetisfaction.com zu finden sein.

Die eingesetzte Beech 1900D kann, ausgestattet mit Druckkabine, in Höhen bis 25.000 Fuß fliegen und bietet gegenüber vergleichbaren Flugzeugtypen auch durch die Stehhöhe in der Kabine einen größeren Komfort. Joachim Jones, Geschäftsführer von Jetisfaction, beschreibt das Flugerlebnis in dem in den 90er Jahren gebauten Turboprop als „Fliegen hautnah“. Neben dem Ausblick durch die großen, ovalen Fenster (jeder Sitz ist

gleichzeitig Gang- und Fensterplatz) und den bequemen Ledersitzen schätzen die Fluggäste vor allem den persönlichen Kontakt zur Besatzung: der Kapitän begrüßt die Passagiere an der Flugzeugtür noch selbst und während des Fluges gibt es den Ausblick nach vorne gratis (eine Cockpittür ist in Flugzeugen dieser Größe noch nicht vorgeschrieben).

Jetisfaction nutzt den 19-Sitzer als Einstiegsmodell, um ihn bei guter Entwicklung ab Frühjahr 2011 auf den Linien in die Schweiz und nach Polen durch eine größere Fokker 50 abzulösen. Der 50-sitzige Turboprop war in den letzten Jahren vor allem durch seinen Einsatz bei der niederländischen KLM bis März 2010 in ganz Europa populär. Auch dieses Flugzeug soll durch OAL betrieben werden. Derzeit arbeitet Jetisfaction daran, seinen Namen über umfangreiches Marketing im Markt zu etablieren. Mit einigen Unternehmen aus der Region, die ihre Mitarbeiter regelmäßig nach Poznan schicken, konnte man bereits Firmenverträge für die Strecke abschließen. Bei seinen Werbeaktivitäten wird Jetisfaction auch vom Flughafen Münster/Osnabrück mit umfangreicher Werbung



unterstützt: gemeinsam denkt man an die Einrichtung von Flügen in die Alpenregion, die noch im kommenden Winter Urlauber beispielsweise nach Österreich bringen könnten. Für 2011 ist die Aufnahme weiterer Flugverbindungen ab dem Münsterland zu drei neuen Zielen angedacht, wovon eins in Italien liegen wird. Joachim Jones bringt die Stärke seines Unternehmens auf den Punkt: „Jetisfaction ist klein und flexibel, um zu reagieren“ - und kann den etablierten Airlines damit durchaus eine (Flugzeug-)Nasenlänge voraus sein.

(c) Philipp Kunert



Germania baut Einzelplatzgeschäft weiter aus: Berliner Fluggesellschaft fliegt unter eigener Marke zu sechs türkischen Zielen

Germania verkauft künftig unter eigener Marke Direktflüge zu sechs Destinationen in der Türkei. Ab sofort vermarktet Germania Kapazitäten auf den wöchentlichen Verbindungen von Düsseldorf nach Adana, Ankara, Gaziantep, Kayseri, Samsun, Trabzon und Zonguldak sowie von Berlin Tegel nach Adana, Ankara und Gaziantep. Außerdem werden zusätzlich Flüge von Dortmund nach Ankara sowie von Hannover nach Adana und Ankara durch die Berliner Fluggesellschaft angeboten. Der Großteil der Flugkapazitäten wird durch den Germania-Partner Öger Türk Tour verkauft.

Als Eröffnungsangebot sind Oneway-Flugtickets bereits ab 99 Euro (inkl. Steuern und Gebühren) buchbar. Germania setzt auf allen Strecken moderne Jets des Typs Boeing 737 ein. Tickets sind im Internet unter www.flygermania.de, telefonisch unter 01805 - 737 100 (0,14EUR/Minute aus dem deutschen Festnetz) sowie im Reisebüro buchbar.

Die Germania Fluggesellschaft mbH mit Sitz am Flughafen Berlin-Tegel bedient die drei Geschäftsfelder Leasing, Charter und Einzelplatzverkauf. Das Streckennetz der unabhängigen Fluggesellschaft umfasst gegenwärtig über 30 internationale Destinationen. Im Geschäftsjahr 2009 beförderte Germania mit ihren Flugzeugen mehr als 2,5 Millionen Passagiere. Die Germania betreibt aktuell 15 Jets vom Typ Boeing 737, die teilweise im Wet-Lease für andere Fluggesellschaften fliegen. Seit Unternehmensgründung im Jahre 1979 ist Germania in der Branche durch ihre hohen Ausbildungs- und Qualitätsstandards in den Bereichen technische Wartung, fliegendes Personal und Service fest etabliert. Aktuell beschäftigt das Unternehmen rund 600 Mitarbeiter an acht Standorten. Weitere Informationen unter www.flygermania.de.

Quelle: PM

Niedrigkosten Carrier erfreuen sich immer größerer Beliebtheit

„Der Low Cost Verkehr ist weiter auf Wachstumskurs“: Dies bekräftigt eine gemeinsame Erhebung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Die von den Niedrigkosten Carriern (LCC) in Deutschland angebotenen 675 unterschiedlichen Ziele markieren einen neuen Höchststand. Es sind rund 50 mehr (plus 7,3 Prozent) als im Sommer 2009. Insgesamt starteten in diesem Sommer 19 Low Cost Luftverkehrsgesellschaften in Deutschland zu mehr als 5400 Flügen (plus sechs Prozent). Auf Grund der Übernahme zahlreicher Strecken von Tuifly und der Integration von dba mauserte sich Air Berlin im Juli zum größten No Frills Carrier in Deutschland, gefolgt von Ryanair und Germanwings. Die sechs größten „Bil-

ligflug“ Airlines bedienten in diesem Spätsommer 94 Prozent des LCC Marktes.

Während einige Gesellschaften sich auf Grund der Wirtschaftskrise aus dem deutschen Low Cost Markt weitgehend zurückzogen, völlig ausstiegen, beziehungsweise Insolvenz anmelden mussten, entdeckten kleine Carrier in diesem Segment neue, für sie lukrative Verkehrs-Nischen. Über die größten Aufkommen im Low Cost Verkehr konnten sich in 2010 bisher London-Gatwick, gefolgt von London-Stansted und das irische Dublin freuen. Köln/Bonn liegt im europäischen Vergleich auf Rang 9 und Berlin Tegel auf dem 15. Platz. Starke Zuwächse meldeten Friedrichshafen und Weeze, Rückgänge mussten die Airports Hahn und Lübeck hinnehmen. Inzwischen gibt es Low Cost Angebote in mehr als 40 Ländern Europas. (wtt)

Einhundert Millionen Passagiere bei Swiss

Nach dem Zusammenbruch der ehemaligen, hochangesehenen Swissair im Oktober 2001 entstand – auf der Basis der damaligen Crossair – die heutige Swiss International Air Lines. Inzwischen hat sich die Fluggesellschaft, nicht zuletzt durch die Unterstützung bzw. den Einstieg der Lufthansa, zu einer profitablen Airline gemausert. Seit dem 1. Juli 2007 ist sie zu 100% im Besitz des Kranichs. Seit 2004 konnte die Swiss bei den Passagierzahlen einen Zuwachs von mehr als 50% verzeichnen und in den ersten neun Mona-

ten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum drei Prozent mehr Passagiere an Bord ihrer Flugzeuge begrüßen. Am 19. Oktober wurde der 100-millionste Passagier willkommen geheißen. Holger Häty, Mitglied der Swiss-Geschäftsführung, bezeichnete dies als einen wichtigen Meilenstein der Unternehmensgeschichte. Swiss betreibt übrigens eine reine Airbusflotte – vom A319-100 bis zum A340-300; bei der Tochter Swiss European Air Lines kommen BAe Avro 100 zum Einsatz.

WeFis

➔ Auf dem Weg zum Erfolg – Flugzeuge der Swiss in Zürich. Photo: W. Fischbach



→ Wegen Eisbildung im Treibstoffsystem vor der Piste gelandet – British Airways B777.



Wieder eingestellt

Photo: Marc Antony Paine/Wikimedia/CCA-Lizenz

Peter Burkill, Kapitän der am 17. Januar 2008 kurz vor der Landung in London-Heathrow verunglückten British Airways B777-236 (BAW38/G-YMMM), wurde nun, nachdem er die Fluggesellschaft verlassen hatte, von seinem ehemaligen Arbeitgeber wieder eingestellt.

Während des Anflugs zur Piste 27L hatte zunächst das rechte Triebwerk nicht auf die von den Piloten vorgenommene Schuberrhöhung reagiert. Stattdessen war zunächst die Leistung des rechten und dann des linken Triebwerks zurückgegangen, so dass die B777 ca. 330 Meter vor der Piste etwas unsanft den Boden berührt hatte.

Nach dem Unfall wurde die Zusammenarbeit mit Mitarbeitern von British Airways von Burkill nicht gerade als optimal eingeschätzt. Um es vorsichtig auszudrücken. Der Luftfahrtnachrichtendienst AVWeb umschrieb dies mit „difficulties with co-workers after the accident.“ Burkill wurde mit Gerüchten konfrontiert, dass er bei diesem Unfall wie versteinert im Cockpit gesessen („he'd frozen at the controls“) und nichts gegen die Bruchlandung unternommen habe. Mit anderen Worten, Burkill wurde innerhalb der Firma gemobbt, so dass er sich entschlossen hatte, British Airways zu verlassen. Angebote anderer Fluggesellschaften entpuppten sich als nicht gerade lukrativ, so dass er sich plötzlich bei der Sozialhilfe

wiederfand. Burkill ist verheiratet und hat drei Kinder. Er veröffentlichte seine Erfahrungen in einem Blog und schrieb darüber ein Buch, das im „flugleiter“ vorgestellt wurde.

Nun liegt der endgültige Untersuchungsbericht des AAIB (Air Accidents Investigations Board) vor. Danach hatte Eisbildung im Treibstoffsystem, genauer im FOHE (Fuel Oil Heat Exchanger) beider Triebwerke zu einer nicht ausreichenden Treibstoffversorgung und zu der fatalen Schubreduzierung geführt. Zudem stellt das AAIB fest, dass es Burkill gelungen war, den Gleitwinkel der B777 zu vergrößern und dadurch eine Kollision mit diversen Gebäuden und anderen Einrichtungen in Flughafennähe zu vermeiden.

Nun kann Burkill wieder zu British Airways zurückkehren. Er hat sich deshalb entschlossen, seine Website und seinen Blog zu schließen. „Mr. Burkill war nicht gezwungen worden, die Firma zu verlassen“, stellte British Airways klar. „Vielmehr gehörte er zu einer Anzahl von Piloten, die eine freiwillige Pause eingelegt hat und zur Personalreserve gehörte. Aber nun stellen wir ihn wieder ein. Und natürlich wird er wieder als Kapitän auf B777 eingesetzt werden.“ *WeFis*

Auf USA-Flügen dürfen Passagiere nur noch zum Toilettenbesuch aufstehen

Eine neue Bestimmung auf Flügen von Deutschland in die USA oder zurück besagt, dass ab Mitte November nach dem Start niemand mehr aufstehen darf. Laut fliegen-sparen.de werden die Passagiere auf dieses

Verbot per Borddurchsage hingewiesen. Ärzte warnen, dass eine solch harte Verordnung für Fluggäste mit Thromboseneigung nicht unproblematisch sein kann. Erlaubt bleibt lediglich der Gang zur Toilette. *(wtt)*

Bücherboard

Franz Rubenbauer

Linguistics and flight safety: Aspects of oral English communication in aviation



Es ist unbestritten und bedarf auch keiner besonderen Erklärung, dass eine einwandfreie Kommunikation essentiell für die tägliche Arbeit von Piloten und Fluglotsen ist. Zudem belegt die Einführung der „english language proficiency tests“, dass die Bedeutung einer korrekten Verständigung mittlerweile auch von offizieller Seite erkannt worden ist.

Franz Rubenbauer, selbst Flugzeugführer und beim Luftfahrtbundesamt beschäftigt, nimmt sich mit seinem in englischer Sprache

verfassten Buch dem Thema Kommunikation und

Sicherheit an. In seiner rund 100 Seiten

umfassenden Publikation stellt er, mit kompetenter und engagierter Unterstützung zweier Mitarbeiter der DFS, nicht nur die naheliegenden Gründe für eine exakt definierte Luftfahrtsprache dar, sondern geht auch näher auf die Besonderheiten der Grammatik und Ausdrücke der „Standard Phraseology“ im Vergleich zur gewöhnlichen englischen Sprache ein. Dabei hält er, durch Beispiele und Erfahrungen aus der Vergangenheit, stets einen direkten Bezug zur Praxis. Und derer gibt es bedauerlicherweise genug: Seit den 1950er Jahren sind mehr als 300 Vor- und Unfälle dokumentiert, die mit Verständigungsschwierigkeit in Verbindung gebracht werden können. In einem Anhang listet Rubenbauer annähernd fünfzig dieser Desaster auf, einschließlich einer knappen Beschreibung des sprachlichen Einflusses auf die jeweilige Unfallursache.

Einen großen Teil seiner Arbeit nehmen Schilderungen über die Entstehung von Missverständnissen ein. Leider muss auch hier wieder das bekannte Negativbeispiel der Katastrophe auf dem Flughafen von Los Rodeos auf Teneriffa aus dem Jahr 1977 herhalten. Darüberhinaus finden sich im Anhang drei exemplarische Tonbandumschriften weiterer Vorfälle. Schade, dass die DFS für dieses Buch nicht längst die

Werbetroffel gerührt hat, zumal sie mit Stolz darauf hinweisen könnte, dass ihre engagierten Mitarbeiter mithelfen. Dennoch haben sich in diese Arbeit bedauerlicherweise auch einige – insgesamt betrachtet allerdings vernachlässigbare – Fehler eingeschlichen. Weshalb der Text mit doppeltem Zeilenabstand aber in sehr kleinem Schriftgrad abgedruckt wurde, dürfte das Geheimnis des Verlagshauses bleiben. Aufgrund seines fachwissenschaftlichen Charakters ist es sicherlich keine leichte Urlaubslektüre. Gleichwohl sollte es nicht nur den Berufseinsteigern mit auf den Weg gegeben werden, sondern auch, insbesondere im Hinblick auf jene proficiency tests, erfahrenen Kollegen zur Erinnerung und Sensibilisierung dienen.

HMH

Franz Rubenbauer

Linguistics and flight safety:

Aspects of oral English communication in aviation

ISBN 978-3-8322-8233-2

Shaker Verlag, Aachen 2009

EUR 29,80

Richard Bach

Der Pilot – Die Weisheit wartet über den Wolken

Um es vorweg zu nehmen. Dies ist eigentlich kein Luftfahrt- oder Fliegerbuch. Auch dann nicht, wenn es einen Luftfahrtbezug hat und der Held Pilot ist. Natürlich ist dieser Jamie Forbes nicht ein gewöhnlicher Linien- oder Militärpilot. Von denen hält er

nicht so viel, weil er mit der Politik der Air Force und den zusätzlichen Pflichten wenig am Hut hatte und weil man da so wenig zum Fliegen kommt. Und von den Airlines hält er auch nichts, weil die beim Einstellungstest zu viele dumme Fragen



Bücherboard

stellen. So wurde er Fluglehrer. Allerdings nicht einer, der hoffnungsvollen Jungaviatikern auf einer kleinen Cessna oder Piper das Fliegen beibringt. Nein, das ist nicht die Welt des Jamie Forbes. Er besitzt eine Beech T-34, mit welcher er fortgeschrittenen Piloten die letzten Kniffe beibringen möchte. Wer sich als ziviler Fluglehrer ein ehemaliges militärisches Trainingsflugzeug leisten kann, hat irgendwie ausgesorgt.

Natürlich ist Jamie Forbes auch ein wirklicher Held. Auf seinem Flug von Seattle nach Florida gerät er in einen Zwischenfall der besonderen Art. Denn da ist eine Frau, die vom Fliegen so gut wie keine Ahnung hat und nun, nachdem ihr Mann im Cockpit einen Schlaganfall erlitten hatte, allein gelassen in einer Cessna 182 sitzt und nicht so richtig weiß, wie sie das Flugzeug wieder heil auf den Boden bringen soll. Jamie Forbes schafft das, indem er beruhigend auf die Frau einredet und ihr erklärt, was sie nun zu tun hat. Eine wirkliche Heldentat also. Obwohl, in den USA soll dies auch schon einigen Controllern gelungen sein.

Die so gerettete, unfreiwillige Pilotin ist später der Überzeugung, dass sie von Forbes hypnotisiert worden war. Dieser liest dies später in der Zeitung und erinnert sich an ein Ereignis, bei welchem er einst von dem berühmtesten Hypnotiseur der USA (mit etwas kleinerem gibt sich Forbes natürlich nicht ab) in Trance versetzt worden war.

Als er dann einer Frau begegnet, die ihn auf die Spur „seiner“ Hypnose zurückbringt, erinnerte er sich an diesen Vorgang wieder und beginnt, sich mit Hypnose und den damit verbundenen Geheimnissen auseinanderzusetzen. Er begibt er sich auf eine Reise, die ihn in Sphären führt, denen Realisten eigentlich fassungslos gegenüberstehen. Es beginnt, so wird es im Klappentext beschrieben, „eine Reise an die Grenzen unseres Bewusstseins und darüber hinaus.“ Eine Reise, der man sich ohne weiteres anschließen kann.

Aber wie bereits erwähnt: dies ist kein Flieger- oder Luftfahrtbuch. Denn die da beschriebene Reise zu einem höheren Selbst hätte ohne weiteres auch von einem Weltenumsegler oder von einem wagemutigen Alpinisten angetreten werden können.

Bleibt noch zu erwähnen, dass zum Ende des Buches eine interessante Feststellung getroffen wird. Nämlich, dass man sich seinen Fluglehrer nach der Farbe der Haare (grau!) aussuchen sollte. Und so hat es doch irgendwie mit der Fliegerei zu tun.

WeFis

Richard Bach

„Der Pilot – Die Weisheit wartet über den Wolken“,
Allegria Verlag Berlin, 192 Seiten,
ISBN 978-3-7934-2195-5
EUR 16,95 (D), EUR 17,50 (A), sFr 29,90 (CH)

Günter Frost, Karl Kössler, Volker Koos

Dornier – von den Anfängen bis 1945

Ohne Zweifel, Claude Dornier zählt zu bekanntesten und innovativsten Flugzeugbauern. Sein Ansehen geht weit über Deutschland hinaus. 1910 kam er als Maschinenbauingenieur zur Zeppelin GmbH nach Friedrichshafen und übernahm später die Leitung der Abteilung Do, die sich mit der Entwicklung und dem Bau von Flugzeugen befasste und die am 25. Januar 1917 in die eigenständige Zeppelin-Werk Lindau GmbH überging. Am 20. Juni 1922 wurde die Gesellschaft in Dornier Metallbauten GmbH umbenannt.

Mit dem vorgelegten Band setzt der Heel Verlag gewissermaßen seine Reihe „Typenbücher deutsche Luftfahrt“ fort. Allerdings ist dieses Buch etwas großformatiger geraten als seine Vorgänger, jedoch dem ursprünglichen Konzept treu geblieben. Nach einer knappen Beschreibung des Firmengründers und seines Werkes folgt die Präsentation jener Luftfahrzeuge, welche bei Dornier bis 1945 konstruiert und gebaut wurden. Beginnend von Dornier Rs I, über den Wal und dem Riesenflugboot Do X bis hin zur Do 335, dem wohl schnellsten, mit Kolbenmotoren ausgerüsteten Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs. Abgeschlossen wird der Band mit der Aufzählung jener Luftfahrzeugmuster, die von Dornier in Lizenz gebaut wurden sowie der weiteren Arbeiten und Projekte, die nicht verwirklicht wurden.

Insgesamt ein umfangreiches Nachschlagewerk, das im Bücherschrank eines an Luftfahrtgeschichte Interessierten nicht fehlen sollte. Einem weiteren Band, der sich mit den Dornierentwicklungen nach 1945 befasst und den der Heel Verlag unbedingt in Angriff nehmen sollte, kann man mit Spannung entgegen sehen.

WeFis

Günter Frost, Karl Kössler, Volker Koos

Dornier – von den Anfängen bis 1945
Heel Verlag, 200 Seiten mit 228 s/w-Abbildungen
230 x 310 mm, ISBN 978-3-86852-049-1
EUR 29,90



Bücherboard

Jürgen Hanemann

Die Geschichte des Flughafens Erfurt 1957-2007



Mit diesem Buch, von einem Ingenieur verfasst, wird die bisher publizierte Luftfahrtgeschichte der Stadt Erfurt abgerundet und auf einen aktuellen Stand gebracht. Ausgehend von dem in den „Nachrichten für Luftfahrer“ von 1914 genannten, dem Militärfiskus gehörenden Flugfeld, das sich auf dem Drosselberg befand und von der Firma Schwade&Co zum Einfliegen dort gebauter Flugzeuge genutzt wurde, beschreibt der Autor die viel zu wenig bekannte Luftfahrtgeschichte Erfurts. In deren Verlauf spielte der Flughafen Erfurt-Nord von 1927 bis 1945 eine Rolle als Zivilflughafen; unbenutzbar für die Zeit danach. Unter Verwendung „geretteter“ Originalprotokolle beschreibt der Autor die Findung des für den Aufbau eines Verkehrsflughafens der Hauptstadt Thüringens geeigneten Standortes – Erfurt-Binderleben. Dort, in

5 Kilometer Entfernung vom Stadtzentrum befand sich von 1935 bis 1945 ein deutscher und danach bis 1956 ein sowjetischer Fliegerhorst. Hochinteressant zu lesen sind in diesem Zusammenhang die ganz gut lesbaren im Original wiedergegebenen Übergabe-/Übernahmeprotokolle als generierte Aussagen von Zeitzeugen; aufschlußreich. Die Darstellung der wechselvollen Geschichte des Flughafens Erfurt-Binderleben, der am 16. Juni 1957 als DDR-Inlandflughafen eröffnet wurde, bis hin zu seiner Einbeziehung in den internationalen Luftverkehr ist dem Autor gut gelungen. Dabei stützte er sich vielfach auf seine „Sammlung Hanemann“, von der das Buch seinen Bestand hat. So hat sich für den interessierten Leser und auch für die Dokumentation der Erfurter Luftfahrtgeschichte bezahlt gemacht, dass der Autor, wie er selbst sagt, an die 10 Jahre gebraucht hat, um alles zu Papier zu bringen. Das Buch ist übersichtlich in zwölf Kapitel gegliedert, enthält Verzeichnisse sowohl zu Anmerkungen und Abkürzungen als auch Literatur- und Quellenangaben. Leider fehlt ein Personenverzeichnis. Hier und da lassen Gestaltung von Graphiken und Tabellen sowie deren drucktechnischen Wiedergabe Wünsche offen, was aber keineswegs den Wert der Publikation einschränkt, die ich als Rezensent allen „Ehemaligen“ und „Jetzigen“ empfehle.

Dr. Joachim Grenzdörfer

Jürgen Hanemann

„Die Geschichte des Flughafens Erfurt 1957-2007“
Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza - Germany; 2010
164 Seiten mit 213 Abbildungen: 76 S/W, 78 farb.
Fotos, 40 Zeichnungen, 19 Tabellen.
ISBN 978-3-86777-194-8
29,95 EUR

Off the tape

A Pan Am 727 flight, waiting for start clearance in Munich , overheard the following:

Lufthansa (in German): ,Ground, what is our start clearance time ?‘

Ground (in English): ,If you want an answer you must speak in English.‘

Lufthansa (in English): ,I am a German, flying a German airplane, in Germany . Why must I speak English?‘

Unknown voice from another plane (in a beautiful British accent): ,Because you lost the bloody war!‘

The German air controllers at Frankfurt Airport are renowned as a short-tempered lot. They not only expect one to know one's gate parking location, but how to get there without any assistance from them. So it was with some amusement that we (a Pan Am 747) listened to the following ex-change between Frankfurt ground control and a British Airways 747, call sign Speedbird 206.

Speedbird 206: , Frankfurt , Speedbird 206! Clear of active runway.‘

Ground: ,Speedbird 206. Taxi to gate Alpha One-Seven.‘

The BA 747 pulled onto the main taxiway and slowed to a stop.

Ground: ,Speedbird, do you not know where you are going?‘

Speedbird 206: ,Stand by, Ground, I'm looking up our gate location now.‘

Ground (with quite arrogant impatience): ,Speedbird 206, have you not been to Frankfurt befo-re?‘

Speedbird 206 (coolly): ,Yes, twice in 1944, but it was dark, -- And I didn't land.‘



Krokodilabsturz

The story of a crocodile getting loose in the cabin of a Let L-410 Turbolet and precipitating a 20-fatality crash on short final in the Democratic Republic of Congo was widely published and does not match earlier reports. According to the new story from Telegraph.co.uk (<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/democraticrepublicofcongo/8078612/Aircraft-crashes-after-crocodile-on-board-escapes-and-sparks-panic.html>), testimony from the lone survivor of the Aug. 25 crash has led investigators to believe the smuggled crocodile escaped a carry-on „sports bag“ at the rear of the cabin, motivating passengers to charge the cockpit in panic. The aircraft

was on short final at the time, and the sudden transfer of weight, according to the Telegraph, sent the plane „off-balance“ and caused the crash. One passenger, and the crocodile, survived, according to the Telegraph. The crocodile was then killed by rescuers with a machete, the newspaper said. Early reports of the crash universally did not include a crocodile but did suggest more familiar possibilities. Among them is a French language news report that includes an earlier account of the survivor’s testimony – sans crocodile. The entire article may be viewed at http://www.avweb.com/avwebflash/news/crocodile_congo_crash_telegraph_turbolet_203498-1.html
(c) CLIENT_COPYRIGHT

by Glenn Pew,
Contributing
Editor, Video
Editor



Off the tape

While taxiing at London ,s, Gatwick Airport , the crew of a US Air flight departing for Ft. Lauderdale made a wrong turn and came nose to nose with a PanAm 727. An irate female ground controller lashed out at the US Air crew, screaming: ,US Air 2771, where the hell are you going? I told you to turn right onto Charlie taxiway! You turned right on Delta! Stop right there. I know it's difficult for you to tell the difference between C and D, but get it right!'

Continuing her rage to the embarrassed crew, she was now shouting hysterically: ,God! Now you've screwed everything up! It'll take forever to sort this out! You stay right there and don't move till I tell you to! You can expect progressive taxi instructions in about half an hour, and I want you to go exactly where I tell you, when I tell you, and how I tell you! You got that, US Air 2771?'

,Yes, ma'am,' the humbled crew responded.

Naturally, the ground control communications frequency fell terribly silent after the verbal bashing of US Air 2771. Nobody wanted to chance engaging the irate ground controller in her current state of mind. Tension in every cockpit out around Gatwick was definitely running high. Just then an unknown pilot broke the silence and keyed his microphone, asking:

,Wasn't I married to you once?'

A DC-10 had come in a little hot and thus had an exceedingly long roll out after touching down.

San Jose Tower Noted: ,American 751, make a hard right turn at the end of the runway, if you are able. If you are not able, take the Guadeloupe exit off Highway 101, make a right at the lights and return to the airport.'

„der flugleiter“ wird ausgeliefert ab

15.02./15.04./15.06./15.08./15.10./15.12.

Redaktionsschluss:

15.01./15.03./15.05./15.07./15.09./15.11.

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

Impressum

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Axel Dannenberg,
Jörg Biermann, Thorsten Wehe, H. J. Krüger,
Jens Lehmann, Werner Fischbach, „Joe“,
A. Stensitzky, Daniela Franke, Helge Sobik,
„Finis“, Lutz Pritschow, Paul Depprich,
Klaus Wittkamp, Philipp Kunert,
H. M. Helbig, Dr. J. Grenzdörfer, Glenn Pew

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

Cover: JETPHOTOS.net, © Antoni Mazur
U3: Lutz Pritschow

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

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

Die mit Namen oder Namenszeichen
veröffentlichten Artikel stellen nicht unbe-
dingt und in allen Teilen den Standpunkt der
GdF oder der Redaktion dar, sondern die per-
sönliche Meinung des/der Verfasser.

© für alle Artikel – soweit nicht anders ange-
geben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck –
nach vorheriger Absprache mit dem Heraus-
geber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563

Die Kleinen in Le Bourget





Gewerkschaft der Flugsicherung



Der Vorstand, die Pressemannschaft
und das Redaktionsteam wünschen
allen Lesern des „flugleiters“ ein
friedliches, glückliches Weihnachtsfest
und ein gesundes erfolgreiches
Jahr 2011!

BOARDING PASS

4 057 5281877147

DEPARTS
2F 1240P
PRD TIME
1200

SEAT

19F



ATL 908132

BOA

FLIGHT

ORIGIN

DESTIN

OPERAT