

der flugleiter




10 Jahre GdF 2003-2013
Michael Schäfer:
Ein Rückblick – ein Ausblick

2013
– was für ein Jahr!

TAMS
Aussichten für einen
optimalen Flughafenbetrieb?

Airline: Kulula
klein – fein – witzig





10 Jahre GdF
2003 – 2013



Bundesfachbereichskonferenz 2013 Flugsicherungsbetriebsdienste GdF FSBD

Im Jahre 2003 wurde die GdF e. V. in Bremen gegründet. Anlässlich des 10-jährigen Bestehens lädt der GdF-Fachbereichsvorstand FSBD seine bis dahin neu gewählten Delegierten zur Bundesfachbereichskonferenz 2013 nach Bremen ein.

15. März 2013, 11.00 Uhr – 17. März 2013, 16.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung:

- | | | | |
|----|-------------------------------------|-----|-----------------------------------|
| P1 | Eröffnung und Begrüßung | P10 | Bildung der Arbeitsgruppen A-D |
| P2 | Konferenz- und Tagungsleitung | P11 | Bericht AG A und Beschlussfassung |
| P3 | Genehmigung der Tagesordnung | P12 | Bericht AG B und Beschlussfassung |
| P4 | Berufung Mandatsprüfungskommission | P13 | Bericht AG C und Beschlussfassung |
| P5 | Feststellung der Beschlussfähigkeit | P14 | Bericht AG D und Beschlussfassung |
| P6 | Berufung Wahlausschuss | P15 | Verschiedenes |
| P7 | Bericht des Vorstands | P16 | Schließung und Verabschiedung |
| P8 | Entlastung des Vorstands | | |
| P9 | Vorstandswahlen | | |
| | P9.1 Fachliche Angelegenheiten | | |
| | P9.2 Berufliches und Soziales | | |

swissôtel
Hotels & Resorts

Swissotel Bremen
Hillmannplatz 20
28195 Bremen
www.swissotel.com/bremen



INHALT



16
IFATCA –
Regional Meeting 2012



27
Optimierter Flughafen-
betrieb mit TAMS?



36
Die letzten
Cowboys der Lüfte



45
Vereinigung Cockpit

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Presse & PR

07 | Rückblick 2012

10 | Berichtszeitraum September – Dezember

GdF-Intern

12 | Bericht vom Obleutemeeting 2012

Joe's Corner

13 | Wechselspiel

ATC International

14 | Treffen in Paris

Neue Form und Struktur für Doc 013 – All weather operations –

16 | IFATCA – Regional Meeting 2012

35 | NATS finanziert Flugzeug

Incidents

18 | Ein Vormittag in Buenos Aires, oder es trifft nicht nur Ryanair

IFALPA

22 | ICAO changes for minimum and emergency fuel

Historie

24 | Schneller als der Schall

Grassroute Cuttings

25 | Ein neues Kapitel und jede Menge glückliche Menschen

Technik

27 | Optimierter Flughafenbetrieb mit TAMS?

Presse & Kommunikation

30 | Fluglotsen zweifeln an Südroute: Gewerkschaft stellt System am Frankfurter Flughafen infrage

30 | Jörg Biermann im Interview mit der „Mainzer Allgemeinen Zeitung“

Meinung & Recht

32 | Historisches Urteil oder Kritik der üblichen Bedenkenträger?

Reportage

36 | Die letzten Cowboys der Lüfte

Airlines

40 | Kulula: Die witzigste Airline der Welt?

42 | OFFENER BRIEF der VC an LH

42 | TAM-Airlines

News

43 | Münchner Airport-Chef rückt an die Spitze des deutschen Flughafendachverbandes

44 | Anke Giesen ab 1. Januar 2013 im Fraport-Vorstand

44 | Endabnahme für das Wide Area Multilateral System

45 | VC-Piloten Europas werden alle legalen Mittel einsetzen die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten

46 | Quito in Ecuador eröffnete neuen Flughafen

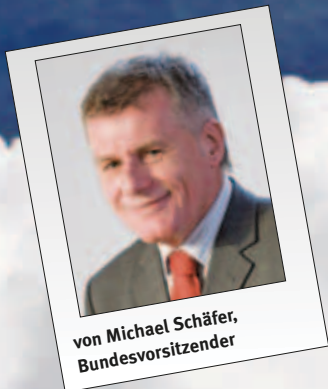
46 | Skyguide

47 | Keine Preisaufschläge

48 | DLR: Low Cost Fluggesellschaften in Deutschland schreiben wieder mehr Strecken aus

49 | Mailbox

50 | Last Minute



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



Mag sein, dass der Wahlkampfsllogan „Forward“ des wiedergewählten amerikanischen Präsidenten Barack Obama einigen doch ein wenig hochgegriffen im Vergleich zur derzeitigen Situation der GdF erscheint. Jedoch ist bei genauerer Betrachtung erkennbar, dass die GdF in der Vergangenheit enorm viele der selbstgesetzten Ziele realisieren konnte. Die Herausforderungen der Zukunft sind allerdings gewaltig nachhaltig, verursacht durch die Single European Sky Initiative, aber auch aktuell beeinflusst durch die ökonomische Talsohle, insbesondere in der europäischen Luftfahrtbranche. Insofern sind, sicherlich auf sehr unterschiedlichen Ebenen, durchaus Parallelen erkennbar und der Slogan „Forward“ gewinnt im Sinne einer mittel- und langfristigen angelegten GdF-Policy zur Bewältigung der vor uns liegenden Herausforderungen im Gesamtkomplex Luftfahrt erheblich an Bedeutung.

Um die in den nächsten Jahren zu erwartenden Herausforderungen erfolgreich angehen zu können, bedarf es auch eines ungetrübten Blickes in die Vergangenheit, um aus zurückliegenden Fehlentwicklungen, zu der möglicherweise viele Beteiligte beigetragen haben, Lehren zu ziehen, aber auch die positiven Entwicklungen nachhaltig weiterzuführen.

Die GdF wird 2013 ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Ein kurzer Rück- und Ausblick zum ersten „runden“ Geburtstag sei erlaubt. Der Beschluss der Fachverbände VDF und FTI im Herbst 2002 eine eigene Gewerkschaft zu gründen war folgerichtig, konsequent, aber auch mutig. Nahm man doch das tarifpolitische Arbeitsumfeld der in der Flugsicherung beschäftigten Mitarbeiter, nach den Terroranschlägen im September 2001 in einer außerordentlich schwierigen wirt-

schaftlichen Gesamtsituation, in die Eigenverantwortung der direkt Betroffenen. Statt „politisch“ motivierter Verhandlungsabschlüsse war es nunmehr das Ziel der Situation und den Bedürfnissen aller DFS-Mitarbeiter gerecht werdende Abschlüsse zu erzielen. Im zweiten Anlauf wurde die GdF 2003 rechtssicher gegründet, getragen von der Solidarität und positiven Erwartungshaltung der Mitglieder. Leider wurde diese Veränderung und die sich hieraus resultierenden Konsequenzen sowie der Grad der Entschlossenheit der GdF-Verantwortlichen von der DFS-Geschäftsführung nicht erkannt und respektiert. Im Gegenteil, die neu gegründete Gewerkschaft wurde mit „Anerkennungsklagen“ überzogen. Sie wurde per Gerichtsverfahren von den Aufsichtsratswahlen 2003 ausgeschlossen, obwohl die überwältigende Mehrheit der DFS-Mitarbeiter sich zur GdF bekannten und aktiv für ihre Interessen eintraten. Dieses Vorgehen der DFS war ein Kardinalfehler, der jegliche vertrauensvolle Zusammenarbeit von Anfang an erschwerte, wenn nicht gar unmöglich machte. Daran änderte auch die gerichtliche Anerkennung der GdF als Gewerkschaft wenig. Das Klima der Ablehnung, des Misstrauens konnte auch in den folgenden Jahren der Tarifarbeit kaum überwunden werden. Unzählige Tarifabschlüsse konnten nur über Schlichtungen und eben nicht über ein vertrauensvolles Zusammenwirken, die Interessen aller Beteiligten berücksichtigend, erreicht werden. Ob in diesem Umfeld die Vorstellungen der GdF immer auf den nachhaltigen Erfolg zur Gesamtentwicklung ausgerichtet waren, lässt sich sicherlich hinterfragen, war aber auch der geschilderten Situation geschuldet.

Die GdF hat in den letzten Jahren ihren Organisationsbereich erweitert. Sie ist nicht nur im Organisationsbereich gewachsen, sondern der Tätigkeits- und Verantwortungsbereich hat sich vergrößert, gekoppelt mit der Erwartungshaltung der



Neumitglieder an eine starke Gewerkschaft, leider auch gepaart mit Misstrauen und größtenteils Ablehnung der entsprechenden Arbeitgeber gegenüber der GdF. Die GdF wird wieder überhäuft mit Gerichtsverfahren in einer Kultur des Misstrauens und der Konfrontation. Der Kardinalfehler wiederholt sich auch außerhalb der DFS. Erschwerend kommt hinzu, dass dies in einem von politischen Veränderungen geprägten Flugsicherungsumfeld und einer prekären wirtschaftlichen Situation im europäischen Luftverkehr passiert. Die EU-Kommission drangsaliiert die europäischen Flugsicherungsunternehmen mit unrealistischen Regulierungsvorgaben. Die Vorgaben der ersten Regulierungsperiode können größtenteils nicht erreicht werden. In den Teilbereichen, in denen man einer Realisierung näher kommt, am Beispiel Kapazität, liegt dies ausschließlich am Verkehrsrückgang. Gleichzeitig werden die Ziele der zweiten Regulierungsperiode unvermindert realitätsfern und verschärft vorbereitet. Zu Jubelstürmen bei den Kunden werden diese Vorgaben nicht führen, da ihnen schon jetzt klar ist, dass ungeplante Belastungen auf Airlines und Flughäfen zukommen, da die Regulierungsvorgaben nicht realisiert werden können.

Die FABEC-Entwicklung bewegt sich im Schneckentempo, wobei zurzeit nicht auszumachen ist ob vorwärts oder rückwärts. Die avisierten Einsparungen von 7 Milliarden Euro bis zum Jahr 2025 haben sich auf 700 Millionen Euro mit dem Trend nach unten reduziert.

Um diesem Teufelskreis zu entfliehen wäre es zwingend geboten, im Gesamtsystem Luftfahrt gemeinsam mit allen Beteiligten realistische Lösungen zu suchen. Durch das Zusammenwirken von Politik, Flugsicherung, Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften könnten tragfähige Lösungen vorangetrieben werden. Dazu bedürfte es

einer vertrauensvollen, konfrontationsfreien und lösungsorientierten Zusammenarbeit im Interesse aller.

Durch die neue Geschäftsführung der DFS wurde eindrücklich die Bereitschaft und der Wille zu einer engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit vermittelt. Nur sofern sich eine solche positive Entwicklung auf das Gesamtsystem Luftfahrt übertragen lässt, kann man den Herausforderungen optimistisch begegnen.

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

Herzlichst

*Michael Schäfer
Bundesvorsitzender*

EDITORIAL

GdF – Termine

Dezember 2012

03./04.12.	Arbeitsgruppe FDB/BAG	Frankfurt
12./13.12.	TK – Sitzung	Erding
13.12.	Berufungsverhandlung LAG Hessen Frankfurt	
18.12.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
18.12.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
19.12.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt

Januar 2013

17.01.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
25.01.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
29.01.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt

Februar 2013

06./07.02.	World ATM Congress 2013	Madrid
20.02.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
25.02.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
26.02.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Umsetzung des DFS ETV 2011 war und ist teilweise immer noch ein aufwendiger Kraftakt. Wir haben deshalb die Beiträge unverändert belassen, bis an dieser Stelle etwas Licht am Ende des Tunnels erscheint, was nun so langsam der Fall ist. Die Mitgliederverwaltung wird sich deshalb mit der Aktualisierung der Eingruppierungen beschäftigen und ist dabei auf Eure Mithilfe angewiesen. Ich möchte insbesondere die Bereiche SV, Senior-Lotsen und FDB ACC bitten, der GdF-Geschäftsstelle ihre aktuelle Eingruppierung mitzuteilen. Anruf, Fax, E-Mail oder Aktualisierung im geschützten Mitgliederbereich der GdF-Homepage reicht. Meine Bitte um Unterstützung richtet sich auch an die jeweiligen Obleute.

Der Aufruf zur Aktualisierung betrifft wie jedes Jahr natürlich auch die anderen Standards wie z. B.

- bestandene Check-Outs
- Niederlassungswechsel (hier insbesondere VoLMUK!),
- 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.

Die Beitragsbescheinigungen 2012 werden wir wieder un-aufgefordert im 1. Quartal 2013 entweder über die Obleute oder per Post versenden.

Ich wünte allen unseren Mitgliedern und Ihren Angehörigen besinnliche Festtage und ein gesundes Jahr 2013.

*Jörg Biermann
Schatzmeister FSBD*

Rückblick 2012



von
Hans Joachim
Krüger

Prognose 2012: ein ereignisreiches Jahr

Fünf Ausgaben; weit gefächerte Themenbereiche, interessante Berichte und Meinungen zu den aktuellen Themen der Luftfahrt, Veränderungen und Neubesetzungen, hier speziell im Bereich Flugsicherung wurden kommentiert und hinterfragt. Die Vielfalt der veröffentlichten Berichte zeigte hoffentlich ein kurzweiliges und für den Leser abwechslungsreiches Panorama der Luftfahrt im Allgemeinen und der Flugsicherung im Speziellen. Für diese Ausgaben ist nach wie vor ein Redaktionsteam zuständig, welches ständig versucht, eine breite Themenvielfalt interessant darzustellen und dennoch auch aktuelle Entwicklungen rund um die Flugsicherung und um die allgemeine Luftfahrt zu verknüpfen. Aber nicht nur die Flugsicherung steht dabei im besonderen Fokus der Berichterstattung, zwischenzeitlich hat sich die Mitgliederstruktur der GdF verändert und somit das Berichtsfeld erweitert. Beiträge aus der OPS-Zentrale der Lufthansa wie auch über Vorfeldkontrollen verschiedener Airports gehören mittlerweile zur normalen Berichterstattung. So gesehen lohnt sich ein kurzer Blick zurück auf die verschiedensten Ereignisse des abgelaufenen Jahres.

der flugleiter 01/12

Frankfurt – Deutschlands verkehrsreichster Flughafen steht vor einem Scheideweg, einerseits wird mit Eröffnung der neuen Piste eine vermeintliche Kapazitätserhöhung gefeiert, andererseits formieren sich Flughafengegner und fordern ein nachhaltiges Nachtflugverbot für den Rhein-Main-Airport. Eine Konfrontation, die schlussendlich per Gerichtsurteil entschieden wird und dem Flughafen eine beschränkte Betriebserlaubnis einbringt. Der „flugleiter“ veröffentlicht zusätzlich zur ersten Ausgabe des Jahres die Sonderausgabe zum Thema „Neue Piste“. Erklärungen und Definitionen über geplante An- und Abflugstrecken lassen diese zu einem Bestseller nicht nur unter den Flughafenanrainern werden. Die Sonderausgabe war innerhalb kürzester Zeit vergriffen!

Aber nicht nur die Problematik der neuen Piste in Frankfurt wurde beleuchtet – auch der Themenbereich „homogener Personalkörper in den DFS-Kontrolltürmen“ wurde kritisch festgehalten. Nach wie vor wird an diesem Beschluss festgehalten und Flugdatenbearbeiter aus den Kontrolltürmen schrittweise verbannt. Trotz des internen Sparprogramms „Heading2012“ werden in den Kontrolltürmen zukünftig nur noch Fluglotsen sitzen, obwohl gewisse Tätigkeiten in der Kanzel absolut keine Kontrolltätigkeiten darstellen und eigentlich wunderbar ins Berufsbild des Flugdatenbearbeiters passen.

Über einige Seite hinweg erstreckt sich der Bericht von Jens Lehmann zur Neuorganisation des europäischen Luftraums. Das Zauberwort „FABEC“ hat zwischenzeitlich viel Glanz ver-

loren, und die Aufbruchstimmung hin zu einer gemeinsamen Luftraumverwaltung zeigt deutliche Risse. Skepsis macht sich vielerorts breit und so sind mittlerweile nur noch 5 von 27 Mitgliedsstaaten mit den vorbereitenden Maßnahmen im Plan.

In den ersten Wochen des Jahres 2012 wird der GdF eine Klage verschiedener Fluggesellschaften zugeleitet, die GdF soll Schadensersatz für einen Streik bezahlen, der nicht stattgefunden hat. Dies wird aber nur die erste Klage gegen die GdF sein, weitere werden im Laufe des Jahrs folgen. Dem Arbeitsgericht obliegt somit die Schicksalsfrage über den Bestand der GdF.

Anfang des Jahres 2012 sprach man nicht nur vom Flughafen Frankfurt – der Flughafen Berlin/Brandenburg steht kurz vor der vermeintlichen Eröffnung und die ersten Planungen der Eröffnungsfeier werden bekannt. Heute weiß man, dass alles nur ein Strohfeuer war und jegliche Terminplanung für Berlin fernab von allen Realitäten geplant wurde – im Gegenteil, der Flughafen Berlin/Brandenburg entwickelt sich zu einem Fiasko, das deutschlandweit wohl auch zukünftig nicht mehr zu überbieten sein wird.

der flugleiter 02/12

Die Zeichen stehen auf Streik – der Flughafen Frankfurt rückt durch den Arbeitsausstand der Vorfeldkontrolle bei nahezu alle nationalen wie auch internationalen Medien auf Platz 1 der Berichterstattung. Die Hintergründe des Tarifkonfliktes werden in der Presse anfangs sehr einseitig und zu sehr für die Fraport kommentiert, erst nach und nach konzentriert sich die Presse auf die Fakten und das Ansinnen der Gewerkschaft. Wie bei sehr vielen Tarifaueinandersetzungen muss erst der Streit nach außen getragen werden, bevor man sich wieder an einen Tisch setzt. Der Tarifkonflikt ist vorbei, geblieben sind verärgerte Passagiere und schlussendlich eine Klagewelle gegen die GdF – an der sich ebenfalls die DFS beteiligte.

Die Ausgabe 2 beinhaltet wiederum einen Bericht über die Fachbereichstagung „Betrieb“. Zum ersten Mal seit Bestehen der GdF fand eine solche große, verbandsinterne Tagung im benachbarten Ausland, in Maastricht, statt. In der Unternehmenszentrale der DFS rumort es, Einzelheiten des DFS-internen Sparprogramms bringen die Mitarbeiter auf die Palme, das Betriebsklima wankt und die Betriebsräte sind als Ansprechpersonen für die Mitarbeiter voll ausgelastet. Gleich zwei Artikel berichten über den Unmut und die Verärgerung der Mitarbeiter. Mit den verheißungsvollen Überschriften wie „Heading 2012 – ein guter Grund GdF-Mitglied zu werden“ und „Der Unterschied zwischen Traum und Wirklichkeit – der lei(d)tende Angestellte in der DFS“ werden Mängel innerhalb der DFS aufgedeckt. Beide Artikel sind auch heute noch aktuell und lesen sich immer wieder gut.



Eine Zeitreise der Flugsicherung wurde an die Redaktion vom Kollegen Frank W. Fischer eingereicht. Die ersten Jahre der Flugsicherung werden sehr illustriert geschildert und man durfte sich auf die Fortsetzungsgeschichte in der Ausgabe 03/2012 freuen.

Die Ausgabe 02 wird jedoch vom langjährigen „flugleiter“-Redakteur, Werner Fischbach, abgerundet. Mit seinen ebenfalls zwei Artikeln wird der zunehmende Drohneneinsatz bei den Militärs wie auch die so genannte „schwimmende Kontrollzone“ beschrieben.

der flugleiter 03/12

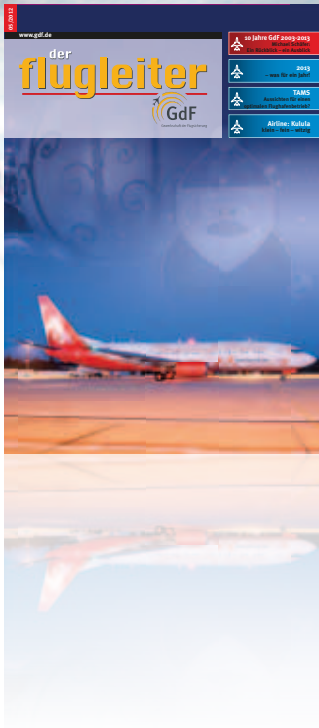
Der Flu(g)chhafen Berlin-Brandenburg steht in der Kritik, die feierliche Eröffnung wurde kurzfristig abgesagt und wie es weitergeht, weiß in Berlin (bis heute) so richtig niemand. Planungsfehler, mangelnde Kontrolle und desinteressierte Aufsichtsratsmitglieder lassen das ganze Ausmaß der abgesagten Flughafeneröffnung nur stückweise an Tageslicht kommen. Auch die Flugsicherung ist von diesem Debakel betroffen. Tegel muss weiter den immer stärker werdenden Flugverkehr aufnehmen, die Ausbildung und Einweisungen der Towermitarbeiter bedürfen einer neuen Zeitplanung, bereits gekündigte Räume müssen wieder angemietet werden,

alte Dienstpläne müssen wiederbelebt werden. Die Ad-Hoc-Eröffnungsverschiebung bringt alle Beteiligten unter enormen Zugzwang und vorerst wieder nach Tegel zurück.

Aber nicht nur das Berliner Flughafenchaos drückt die Stimmung der Luftverkehrsteilnehmer, auch die Luftverkehrssteuer, die es in dieser Form nur in Deutschland und in Österreich gibt, drückt auf die Bilanzen der ergebnisorientierten Luftverkehrsgesellschaften – es bleiben die Passagiere aus! Ein Flugzeug, das die Passagiere fliegen soll, feiert in diesem Jahr Jubiläum – die Boeing B737 wird 45 Jahre alt – oder soll man besser sagen jung? Stetige Neuentwicklungen haben den City-Liner zum vielseitigen Lastenflieger gemacht und kein Flugzeug wurde bisher in dieser Stückzahl produziert. Wie bereits zuvor erwähnt, ist in dieser Ausgabe der 2. Teil der Flugsicherungsgeschichte hinterlegt und sehr interessant dargestellt.

der flugleiter 04/12 und eine kleine „Sonderausgabe“

Und wieder steht Berlin im Fokus. Diesmal allerdings ist es die GdF selbst, die kleinlaut gestehen muss, dass gewisse Regularien zur Berufung der Delegierten nicht eingehalten wurden. Die bereits in Berlin eröffnete Bundesdelegiertenkonferenz wird vom Vorsitzenden, Michael Schäfer, abgesagt. Was folgt ist eine interne Auseinandersetzung mit vielen emotionalen Beiträgen. Damit eine neue außerordentliche Mitgliederversammlung möglichst zeitnah durchgeführt wer-



den kann, wurden zwischenzeitlich die Wahlen für die Delegierten eingeleitet und die Wahltermine mittels einer Sonderausgabe des „flugleiter“ an alle Mitglieder verschickt.

Im Artikel „Mit dem Kopf gegen die Wand“ wird die Schadensersatzarie der Fluggesellschaften wie auch der DFS gegen die GdF beleuchtet. Erstmals und bisher einmalig, hat die DFS quasi ihre eigenen Mitarbeiter per Streitverkündung verklagt oder möchte sich zumindest am Vorstand wie auch an den Mitgliedern der GdF-Tarifkommission schadlos halten.

Ein weiteres Problemfeld wird am Flughafen München eröffnet. Die dortige Flughafengesellschaft möchte ihre Vorfeldlotsen „outsourcen“ und wird dazu eine europaweite Ausschreibung vornehmen. Ein aufschlußreicher und informativer Bericht aus dem Kreis der Betroffenen erläutert die Situation. Details der möglichen Abgabe stehen noch aus und werden von der GdF gespannt erwartet.

Ein weiteres Highlight dieser Ausgabe ist erneut ein Bericht über die ständig in der Kritik stehenden An- und Abflugverfahren für den Flughafen Frankfurt. (s. dazu auch das Interview von „Jogi“ Biermann mit einem Redakteur der „Neuen Mainzer Allgemeinen“ in diesem Heft.) Nach wie vor sind die Fronten der Lärmgegner einerseits und andererseits Fraport und DFS sehr gereizt. Unter der Rubrik „FRA-AKTUELL“ wird der 7-Punkte Katalog der Expertengruppe „Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz“ beschrieben und mit vielerlei Illustrationen dargestellt.

der flugleiter 05/12

Mit dieser finalen Version des „flugleiter“ des Jahres 2012 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 – auch im Hinblick auf die abgeschlossenen Tarifverhandlungen – zusammengestellt haben.

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

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider
Fachanwältin für Familienrecht

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

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

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

Berichtszeitraum September – Dezember

Meistens kommt es anders, und zweitens als man denkt.....



von
**Matthias
Maas**

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

eigentlich bin ich davon ausgegangen, Euch heute über die ersten 60 Tage der Zusammenarbeit mit den neuen Mitgliedern des Bundesvorstandes zu berichten. Aber wie Ihr wohl inzwischen alle wisst, kam alles ganz anders. Aus der Bundesdelegiertenkonferenz im September in Berlin wurde aufgrund eines Formfehlers bei den letzten Delegiertenwahlen eine „Informationsveranstaltung“. Über die Hintergründe die dazu führten, wurde im letzten „der flugleiter“ ausreichend informiert, deshalb erspare ich mir hier einen weiteren Rückblick.

Jedoch, was ist inzwischen passiert?

Nun da Markus Siebers, wie ein Jahr vorher angekündigt, als Bundesvorstand Tarif und Recht zurückgetreten ist und dieses wichtige Amt durch eine ordentliche Wahl nicht neubesetzt werden konnte, musste der Bundesvorstand handeln und hat bis zu einer Neuwahl die beiden Fachbereichsvorsitzenden, Petra Reinecke (FSBD) sowie Dirk Wendland (FSTD), mit der kommissarischen Leitung dieses Ressorts beauftragt. Schließlich muss die Arbeit ja weitergehen, stehen doch, gerade auch in Zeiten des kompletten Austausches der Geschäftsführung der DFS (und willkommener Änderungen im juristischen Bereich Personal und Tarif), trotz allem wichtige Entscheidungen vor uns. Da wären anstehende Verhandlungen über Vergütung, Kapazität, sowie diverse Gerichtsverfahren in den nächsten Monaten an erster Stelle zu nennen.

An dieser Stelle möchte ich schon mal auf das nächste Berufungsverfahren am Landesarbeitsgericht Hessen hinweisen, welches am 13.12.12 um 09.30 in Frankfurt stattfindet. In der Sache handelt es sich dabei um den Unterstützungsstreik im Stuttgart, welcher am 06.04.2009 stattgefunden hat. Hieraus klagen noch immer die Fluggesellschaften Lufthansa, Airberlin, Tuifly und Germanwings als sogenannte „Unbeteiligte Dritte“ auf Schadensersatz in Höhe von ca. 32.000 EUR. Die 1. Instanz haben wir vor dem AG Frankfurt sehr eindeutig gewonnen, und ich bin guter Hoffnung, dass das LAG Hessen ebenfalls in diese Richtung entscheiden wird, jedoch weiß man ja nie... Aus diesem Grund lade ich alle Interessierte ein, dieser Verhandlung beizuwohnen, um sich Ihr eigenes Urteil bilden zu können.

Ansonsten geht es im Moment (zumindest was Presse und Kommunikation betrifft) sehr ruhig zu. Sehr gerne möchte ich allerdings an dieser Stelle deutlich und energisch allen Gerüchten entgegentreten, dass es im Bundesvorstand Gruppierungen und Machtkämpfe in die ein oder andere Richtung gäbe und eine gewisse Lähmung in der Handlungsfähigkeit des Gremiums zu befürchten oder erkennbar sei. Ich für meinen Teil kann nur sagen, dass im Moment genau das Gegenteil in diesem Gremium zu spüren ist und ein starker gemeinsamer Wille im Bundesvorstand herrscht, die vor uns liegenden Aufgaben, beginnend mit einer Neuwahl eines Bundesvorsitzenden sowie eines Vorstandes Tarif und Recht, gemeinsam zu lösen. Ich arbeite jetzt (einschließlich meiner Referentenzeit) ca. 18 Monate in Bundesvorstand mit und kann aus meiner Sicht ehrlich und voller Überzeugung erklären, dass man sich sowohl in Personal- als auch Sachfragen selten so einig war wie in der jetzigen Zeit.

Die bevorstehenden (und zum Teil bereits entschiedenen) personellen Veränderungen sowohl bei der DFS als auch bei der GdF lassen mich mit großer Zuversicht auf einen Neuanfang der sozialen Partnerschaft mit der DFS blicken und hoffen. Hardliner (egal auf welcher Seite) bringen weder die Firma, noch die Gewerkschaft in diesen schwierigen Zeiten voran und schon garnicht werden sie das zum großen Teil in den letzten Jahren beängstigende Betriebsklima verbessern. Ich persönlich hoffe sehr stark auf einen für alle Mitarbeiter spürbaren Neuanfang 2013 und wünsche mir, dass alle Beschäftigten der DFS wieder gerne sowie mit Freude und Stolz zur Arbeit gehen und sich mit ihrem Unternehmen identifizieren können. Dass dies noch ein langer Weg wird, ist auch mir klar, bin ich weder kurzfristig noch blauäugig, aber ich fordere alle Verantwortlichen und Mitarbeiter auf: Lasst uns neu beginnen und lasst uns aus der DFS wieder das machen, was wir schon einmal waren:

Die beste Flugsicherung der Welt!

Mit diesen etwas pathetischen Worten wünsche ich Euch allen ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie einen Guten Start in ein erfolgreiches Jahr 2013.

*Matthias „Matze“ Maas
Bundesvorstand für Presse und Kommunikation*

Walkout for Safety

Piloten und Kabinenbesatzung demonstrieren für Flugsicherheit

Am 22. Januar 2013 werden Piloten und Kabinenbesatzungen überall in Europa gleichzeitige Demonstrationen und Kundgebungen abhalten, um die europäischen Politiker aufzurufen, sich für die Sicherheit der Passagiere ein zu setzen – und diese vor die kommerziellen Interessen der Airlines zu stellen.

Auf der heutigen Pressekonferenz des Europäischen Cockpitverbands (European Cockpit Association, ECA) und der European Transport Workers' Federation (ETF) in Brüssel kündigten die Verbände einen europaweiten Aktionstag gegen die Flugdienstzeitenregelung (Flight Time Limitations, FTL) an, die kürzlich von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgeschlagen wurden.

„Seit Jahren warten Piloten und Kabinenbesatzung nun schon auf sichere Regelungen um den Gefahren für die Flugdurchführung zu begegnen, die durch Übermüdung des Flugpersonals entstehen“, stellt Nico Voorbach, ECA-Präsident, fest. „Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass Piloten und Kabinenbesatzung bereits jetzt mit einem hohen Maße an Übermüdung kämpfen und sogar während des Fluges ungewollt einschlafen. Nichtsdestotrotz hat die EASA, wissenschaftliche Empfehlungen missachtend, einen Vorschlag vorangetrieben, der ein Höchstmaß an Übermüdung einfach hinnimmt.“

„Es gibt keinerlei Fortschritt was die Anerkennung der Sicherheitsbedenken des europäischen Flugpersonals angeht“, sagte François Ballester, politischer Referent für Zivilluftfahrt der ETF. „Die Flugsicherheitsstandards in Europa werden aufgeweicht und Crews werden Dienstpläne aufgezwungen, die geradezu gefährlich sind und die Flugsicherheit in Europa nachteilig beeinflussen werden. Diese De-



monstrationen werden zeigen, dass wir entschlossen sind, alles zu tun, was in unserer Macht steht, um die Flugsicherheit zu gewährleisten.“

„Wenn uns der Colgan Air Unfall eines gezeigt hat, dann dies: Ein müder Pilot ist ein gefährlicher Pilot. Die Regelung der EASA erkennt dies nicht an und dass muss sich ändern – heute!“, so Nico Voorbach.

Zusätzliche Informationen:

Nico Voorbach, ECA Präsident, Tel: +32 491 378 982

François Ballester, ETF, politischer Referent für Zivilluftfahrt, Tel: +32- 474 91 69 79



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

Bericht vom Obleutemeeting 2012

Am 20.09.2012 haben sich, wie immer vor der Bundesdelegiertenkonferenz, die Obleute aus den ÖMVen zu ihrem jährlichen Treffen, diesesmal in Berlin eingefunden. Zunächst hat dabei der Vorstand des Fachbereichs die Möglichkeit genutzt, die versammelten Obleute mit Informationen und Berichten über die Tätigkeiten aus dem abgelaufenen Jahr zu versorgen. Mit zu vielen Details dazu möchte ich an dieser Stelle die geneigte Leserschaft nicht langweilen. Ich möchte aber auch nicht versäumen, eine kurze Zusammenfassung zu geben.

Da die Fachbereichsvorstände für die Bereiche Finanzen, Fachliches sowie Berufliches und Soziales nicht persönlich anwesend sein konnten, war der Berichtsteil in diesem Jahr auch deutlich verkürzt. Zunächst berichtete die Leiterin des Fachbereiches, Petra Reinecke, über ihre Aktivitäten und Arbeiten des vergangenen Jahres. Dabei erzählte sie unter anderem von mehreren Treffen und Gesprächen mit der Geschäftsführung der DFS zu Themen wie Remote Tower, Abschaltung Primärradar, usw. Großen Raum nahm bei diesen Gesprächen natürlich auch das Thema „Leseverbot am Arbeitsplatz“ ein sowie der „automatische“ Eintritt in die Übergangsvorsorge mit 55 und die Problematik der Lizenzierung FMP. Es darf an dieser Stelle gesagt werden, daß die DFS uns hierbei die Möglichkeit gibt, unsere Expertise einzubringen und an einer intensiven fachlichen Mit- und Zusammenarbeit durchaus interessiert zu sein scheint.

Auch im anschließenden Bericht von Oliver Wessollek (Vorstand FDB/FB) nahmen natürlich Themen wie Lizenz FMP u.ä. großen Raum ein. Anschließend berichtete Jonathan Bötig von seinen Aktivitäten aus dem Bereich „Internationales“ und von seinen Auslandsreisen und Konferenzen. Abgeschlossen wurde dieser TOP durch den Bericht von Heiko Langhinrichs (Berufliches und Soziales), den ich stellvertretend für ihn verlesen durfte und der größtenteils Tarifthemen und Berichte aus der Tarifkommission enthielt.

Zusammenfassend für den Berichtsteil sei gesagt, daß alle Fachbereichsvorstände die gute und offene Zusammenarbeit im Fachbereichsvorstand gelobt und herausgehoben haben.

Neugestaltung Ressort „Tarif und Recht“.

Im Anschluss daran bot sich Platz für eine sehr umfassende und später auch intensive Diskussion zum Thema „Neugestaltung des Ressorts „Tarif und Recht“. Im Vorgriff auf die Bundesdelegiertenkonferenz sollte dieses Thema schon einmal angerissen und besprochen werden. Wie sich zeigte, sind die Meinungen zu diesem Thema geteilt. Es zeigte sich aber auch, daß die persönlichen Meinungen zur Umgestaltung der Tarifarbeit der GdF von vielerlei Aspekten mit beeinflusst werden.

So bei dem ein oder anderen Skepsis zum Ausdruck, ob eine Vergrößerung des Ressorts und eine Aufstockung auf zwei Sitze im Bundesvorstand wirklich sinnvoll oder gar wünschenswert ist. Es wurde deutlich, daß die Obleute glauben, daß die Mitglieder nicht an einer „Tarifmaschine“ interessiert sind und in der Mehrheit eine derartige Veränderung eher skeptisch betrachten. Gewünscht wird offenbar eher eine Verbesserung der aktuellen Strukturen und eine Verbesserung der Zusammenarbeit und Information. Wie dieses Thema endgültig abgeschlossen wird, ist ja aufgrund des Verlaufs der Bundesdelegiertenkonferenz nun auch noch offen.

Abgeschlossen wurde die Veranstaltung – wie jedes mal – mit den Berichten der Obleute aus den ÖMVen. Dabei schilderten die Anwesenden aus ihrer Sicht die Ereignisse des letzten Jahres, die sie vor Ort in ihrer ÖMV begleitet haben. Besonderes Augenmerk nahm dabei offenbar die Umsetzung ETV ein, sowie Strukturfragen das Personal im Bereich Tower betreffend. Es zeigte sich für mich erneut – und ich hoffe der Leser kann das nun ein kleines Stück besser nachvollziehen – daß die Institution des Obleutemeetings eine wirklich sinnvolle Veranstaltung ist, um Informationen aus den ÖMVen auszutauschen und die ÖMVen über die Obleute mit wirklich umfassenden Informationen zu versorgen. Es bleibt zu hoffen, daß das in dieser Form fortgesetzt werden kann und die Obleute weiterhin mit Interesse und Enthusiasmus dabei sind!

R. Schütz



Wechselspiel

Es ist schon beeindruckend, wenn man zurückblickend die verschiedenen Wechsel innerhalb der verschiedenen DFS-Führungsgremien anschaut. Innerhalb von nur wenigen Monaten wird bzw. wurde erneut ein Wechselspiel von Führungsverantwortung in Gang gesetzt, von dem zu befürchten ist, dass das nur der Beginn weiterer Wechselspiele sein könnte. Bekanntlich laufen die Verträge der bisherigen DFS-Geschäftsführer, Kaden, Bergmann und Riedle zum Jahreswechsel aus, über die direkt nachgeordneten Stellen in der Personalabteilung wurde bisher noch nicht diskutiert. Allerdings darf man gespannt sein welche „Duftmarken“ die neuen DFS-Geschäftsführer Scheuerle, Hann und Schickling setzen werden, und ob sie es bevorzugen, gewisse Verhandlungen selbst zu führen.

Joe weiß aus der Vergangenheit, dass juristische Spitzfindigkeiten und taktische Geplänkel die Vorzüge von Juristen sind. Vergessen wurde dabei oft ein pragmatischer Ansatz, um mit Problemen und Interpretationen zu leben. Bisher wollte man seitens der DFS alle Eventualitäten abfangen und einkreisen, damit keine rechtlichen Fragen offen bleiben – die Ergebnisse der Vergangenheit haben gezeigt, dass man sich dabei derart verheddert hat, dass am Ende komplett unverständliche Vereinbarungen herausgekommen sind, die weder zu verstehen waren noch teilweise gelebt werden konnten.

Nun wird die Spitze der DFS ausgetauscht und für die zweite und dritte Führungsriege darf auch mit der einen oder anderen Überraschung gerechnet werden. Erst kürzlich erhielt Joe die galante Würdigung der Verdienste von Dr. Hermann (Leiter der Personalabteilung) im Intranet der DFS zur Kenntnis, kurz darauf folgte die Vorstellung seines Nachfolgers. Die Wortwahl der Würdigung von Dr. Herrmann ähnelte doch sehr jenen Würdigungen von ranghohen Ex-Mitarbeitern, die während ihrer Beschäftigungszeit nicht unbedingt mit fachlicher Kompetenz überzeugten. Hier darf man auch gespannt sein, wann und für wen der nächste Nachruf veröffentlicht wird?

Neu geordnet wurde auch die Unterabteilung Betrieb.

Mit der Ämterverschiebung des bisherigen Center-Chefs Schickling in die Geschäftsführungsebene war zumindest eine neue Position im Betrieb zu besetzen. Dass man sich mit Führungskräften im Betriebsdienst relativ schwer tut, hat Joe schon in vorherigen Umsetzungen gemerkt, aber was nun aus der Besetzung Personalie Leiter Center geworden ist, findet Joe sehr sportlich. Mit der Umsetzung des Leiters Tower zurück in seinen ursprünglichen Bereich Center wurde ein Karussell in Bewegung gesetzt. Den Job als Tower-Leiter hat er auch erst vor ca. einem Jahr übernommen und war vielleicht noch nicht mal auf jedem von ihm vertretenen Airport zu Besuch und hat sich den dort tätigen Mitarbeitern vorgestellt. Sein Wechsel zurück ins Center war für ihn vielleicht ein Herzenswunsch, mit der Folge, dass nun auch ein neuer

TWR-Chef gesucht und gefunden werden musste. Innerorts – sprich innerhalb der DFS – wurde kein geeigneter Kandidat gefunden, stattdessen ein Wiedereingliederungsverfahren gestartet und nun wechselt der Geschäftsführer der Tower Company wieder in den DFS-Campus.

Als „Himmelfahrtsjob“ (vielleicht weil dort der obere Luftraum kontrolliert wird) darf man mittlerweile den Niederlassungssessel in Karlsruhe bezeichnen. Fragt Joe dort mal bei den Mitarbeitern nach, wer denn gerade wohl dort die Verantwortung trägt, kommt entweder Kopfschütteln oder ein falscher Name. Fluktuation ist aber nicht nur in Karlsruhe angesagt, der Tower in Frankfurt steht ebenfalls auf der inoffiziellen Abschlusliste ganz weit oben – auch hier lohnt es sich für die dortigen Niederlassungsleiter nicht wirklich besonders großen Wert auf eine neue Büroausstattung zu legen, bevor die Bestellung geliefert wird, steht ein Nachfolger vor der Tür. Als Verbesserungsvorschlag und angesichts der vermeintlich leeren Kassen der DFS und dem Sparprogramm „Heading 2012“, sollte bei diesen Niederlassungen auf das Anbringen von Tür-Namensschildern sowie auf das Abändern des Telefonbuches verzichtet werden, stattdessen würde ein kleiner Zettel an der Tür reichen und bei der Telefonanzeige kurz vorher einen personenneutralen Abspann laufen zu lassen.

Joe stellt fest, dass immer mehr „Sachbearbeiter“ aus der Unternehmenszentrale als Niederlassungsleiter auf einem der insgesamt 16 internationalen Airports eingesetzt werden. Die Frage, die sich dabei stellt ist, hat die DFS vielleicht auch ein Führungsproblem in den nachfolgenden Etagen und gibt es aus dem Bereich Betrieb nicht genügend Mitarbeiter, denen man eine Karriere als Leiter einer Niederlassung zutraut? Auffällig ist schon, dass das operationelle Know-How nicht immer gefragt ist, meint Euer Joe.





AWOG

Treffen in Paris Neue Form und Struktur für Doc 013 - All weather operations -

Beim 18. Treffen der ICAO AWOG (All Weather Operations Group), am 4./5. September in den Räumlichkeiten der ICAO in Paris, waren neben Repräsentanten von Eurocontrol, EASA, IFATCA und ACI auch Vertreter aus der Ukraine, Portugal, Italien, den Niederlanden, Frankreich, Belgien, Tschechien, der Schweiz sowie Großbritannien anwesend.

Davor gab es noch zwei Treffen des PT-LVP (Project Team LVP, eine AWOG Untergruppe) im Mai in Paris und im Juni in Rom, an dem ich auch als Vertreter der IFATCA teilgenommen habe. Nachdem die bereits 2011 vorgeschlagenen Änderungen (neue Struktur, neues Format u.a.) zuvor von den zuständigen ICAO Organen genehmigt wurden, beschäftigte sich das Team damit – wie schon bei den Treffen davor – das sogenannte Doc 013 („European Guidance Material on All Weather Operations at Aerodromes“) zu aktualisieren und mit anderen Regelwerken (wie etwa von ICAO oder EASA) in Einklang zu bringen. Hierbei wurde auch wieder das eine oder andere potentiell kontroverse Thema diskutiert, wie etwa die Definierung der Verkehrsmenge an Flughäfen, die gewisse LVP Anlagen rechtfertigen oder nicht (Kosten!). Hier kann es bei Plätzen mit starken saisonalen Schwankungen (wie z.B. Salzburg oder Innsbruck) zu Verzerrungen in der Darstellung der Verkehrsmengen übers Jahr gerechnet, kommen.

Aber auch die Frage, wie mit unterschiedlichen Sichtbedingungen an verschiedenen Stellen eines Flughafens (wenn etwa Nebelschwaden oder -bänke durchziehen) umzugehen ist, wurde diskutiert. Hier einigte man sich innerhalb des PT-LVP grundsätzlich darauf, nicht alles bis ins letzte Detail zu reglementieren, um den handelnden Personen eine gewisse Flexibilität zu lassen.

Eine aus Lotsensicht sicherlich auch sehr interessante Diskussion gab es über die Begriffe „separation“ und „spacing“. Bemerkenswerterweise gibt es dazu keine ICAO-weit einheitliche Definition bzw. widersprechen sich einzelne Docs. Man einigte sich innerhalb des PT-LVP auf eine Sichtweise, die wohl jener des Großteils der Lotsenschaft entspricht: „Separation“ bedeutet einzuhalten Abstände zwischen LFZ untereinander und zu Objekten am Boden, deren Unterschreitung eine unmittelbare Konsequenz nach sich zieht – auch eine Anweisung zu einem go-around bei drohen-

der Signalstörung des ILS durch zu geringen Abstand im Endanflug zum vorausfliegenden LFZ.

„Spacing“ hingegen ist ein weiter gefasster Begriff, deren Unterschreitung keine unmittelbare Konsequenz zur Folge hat (wie etwa ein „spacing request“ von TWR an APP um „Lücken“ für Abflüge zu schaffen), aber unter Umständen Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen nach sich ziehen kann. Bei vielen anderen Punkten jedoch waren bzw. sind der Gruppe die Hände gebunden, vor allem wenn es darum geht, dass neue technische Entwicklungen (wie etwa A-SMGCS oder Multilateration – um nur einige zu nennen) noch nicht Einzug in die entsprechenden, übergeordneten ICAO Dokumente gefunden haben. Auch müssen manche ICAO Dokumente und Definitionen mit jenen der EASA in Einklang gebracht werden.

Aufgrund der Größe und damit einhergehenden Trägheit einer weltweiten Organisation wie der ICAO, bleibt einem aber nichts anderes übrig als sich in Geduld zu üben. Da die Länder, an die das Doc 013 gerichtet ist (jene der ICAO EUR Region) mehr umfassen als jene, auf die sich die Zuständigkeit der EASA oder Eurocontrol erstreckt, wurde entschieden, auf ICAO Dokumente zu verweisen bzw. ggf. auf die noch abzuwartende Harmonisierung.

Trotz dieser Schwierigkeiten ist es dem PT-LVP während dieser zwei Treffen gelungen Doc 013 in eine neue Form und Struktur und – soweit wie eben möglich – auf den neuesten Stand zu bringen. Das Dokument wurde dann auch während der AWOG Sitzung formell angenommen und muss jetzt noch durch zwei Instanzen laufen (in der Regel ein Formalkakt), damit es dann Ende des Jahres veröffentlicht werden kann. **Nebenbei wurde beschlossen PT-LVP in PT-AWO umzubenennen.**

Während AWOG 18 gab es noch weitere Berichte anderer Arbeitsgruppen, davon erwähnenswert:

*) Update des ICAO Doc 9365 „All-Weather Ops Manual“: auch bei dieser „großen Schwester“ des Doc 013 heißt es „work-in-progress“ und auf Grund zahlreicher offener Baustellen ist bis Ende des Jahres 2012 mit keiner Veröffentlichung zu rechnen.

*) Erfolgreicher Abschluss der GBAS Cat 1-App Testreihe in Bremen: Das Anflugverfahren wird Ende September freigegeben. Die DFS möchte in Zukunft jenen Weg gehen, bei dem die Flughäfen das nötige Equipment kaufen und die DFS für die Wartung aufkommt. Mit Frankfurt wurden bereits erste Gespräche geführt, auch München hat Interesse bekundet.

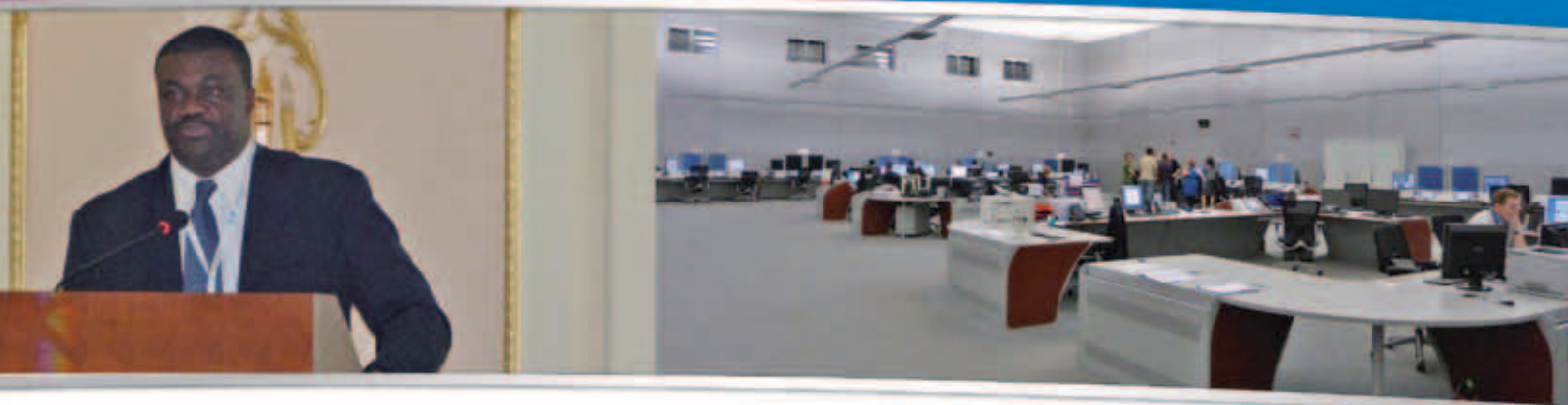
Auch in den USA besteht großes Interesse an GBAS, vor allem bei eng nebeneinander liegenden parallelen Pisten. Allerdings muss die immer noch sehr geringe Ausrüstungsdichte bei Neuauslieferungen von Flugzeugen in diesem Zusammenhang kritisch gesehen werden. Hier sind Airlines offenbar nach wie vor kaum bereit, zusätzliche Kosten auf sich zu nehmen.

*) Währenddessen müssen für herkömmliche ILS Anflüge neue critical- und sensitive areas definiert werden, um neue Flugzeugtypen (namentlich A380) unterzubringen. Hier ist aber aufgrund laufender Diskussionen innerhalb der Gruppe vor Ende 2012 mit keinem Ergebnis zu rechnen. Beim beschlossenen Arbeitsprogramm für das kommende AWOG Arbeitsjahr dreht sich vieles um Harmonisierungsfragen verschiedener Dokumente. Besonders das Doc 013 muss laufend unter „Beobachtung“ gehalten werden, hinsichtlich der Aktualität und Kompatibilität mit anderen Vorschriften und Dokumenten.

Auch soll mit dem AWO-ARC – ein Komitee der FAA – Kontakt aufgenommen werden, um einen Meinungs- und Informationsaustausch zu initiieren. Das nächste AWOG Treffen ist für den 3./4. September 2013 geplant, falls notwendig wird es davor auch wieder Treffen des PT-AWO geben.

Robert Bailey





IFATCA – Regional Meeting 2012

Eine Fülle hochinteressanter ATC-Diskussionen

Vom 19. bis 21. Oktober fand in Serbien das diesjährige European Regional Meeting der IFATCA statt. Dies ist eine der zwei jährlichen IFATCA Konferenzen. Regelmäßig im Frühjahr werden alle Mitgliedsorganisationen zur Annual Conference eingeladen, wie dieses Jahr im März nach Kathmandu in Nepal. Die vier Regionen, in die die Member Associations (MA) der IFATCA aufgeteilt sind, konferieren dann meist gegen Ende eines Jahres auf einem Regional Meeting. So trifft sich die größte Region, Africa & Middle East, im November in Entebbe, Uganda, während bereits Ende Oktober das Americas Regional Meeting in Buenos Aires und die Asia Pacific Konferenz in Neu-Delhi stattfanden.

Im Gegensatz zur Annual Conference werden auf den Regional Meetings keine großen Entscheidungen getroffen oder Policies verfasst. Es dient vielmehr dem Informationsgewinn und -austausch. Dazu waren dann auch immerhin 33 der 42 europäischen MAs nach Belgrad gereist. Drei weitere hatten ihre Stimmen übertragen.

Mit einem freiwilligen „Strategy Planning Workshop“ begann die Konferenz im Hotel Moskwa. Moderiert von IFATCA Conference Executive Philippe Domogala wurde u.a. über die Verbesserung der Kommunikation innerhalb der IFATCA bzw. zwischen ihr und den MAs diskutiert. In diesem Zusammenhang wurden nochmal die jüngsten Neuerungen präsentiert: Die IFATCA Facebook Präsenz (einfach „liken“ und schon wird man über viele interessante Neuerungen auf dem Laufenden gehalten), der IFATCA Twitter Account und zuletzt die IFATCA Homepage. Diese soll komplett erneuert werden, bessere Suchfunktionen und mehr Inhalt bieten (www.ifatca.org).

Die jüngsten Entwicklungen bei Single European Sky wurden im anschließenden „Wake-Up Call Workshop“ und nochmal am zweiten Tag der Konferenz vorgestellt. So die wachsende Bedeutung des **Network Managers**. Dieser Teil von EUROCONTROL, in den auch die CFMU eingebettet wird, soll in drei

aufeinanderfolgenden Stufen bis 2019 Verbesserungen in der ATM-Capacity, der Flight Efficiency, Operational Safety und Cost-Efficiency herbeiführen. Capacity ist auch eines der drei Performance Targets der aktuellen Reference Period 1 des SES **Performance Scheme**. Zusammen mit den beiden anderen, Cost-Efficiency und Environment, sind sie auf dem Weg, erreicht zu werden. Hier hilft der Rückgang des europaweiten Delays, das aber eher auf die ebenfalls sinkenden Verkehrszahlen zurückzuführen ist. So sollen die Verkehrszahlen von 2007 frühestens im Jahr 2016 wieder erreicht werden. Bis Ende 2013 sollen die Targets für die Reference Period 2 ausgearbeitet werden, die 2015 beginnt. Die RP2 wird dann nicht mehr auf den Enroute Bereich beschränkt sein, sondern wird auf den Gate-to-Gate Bereich ausgeweitet und ermöglicht härtere Strafmaßnahmen für Staaten, die ihre Ziele verfehlen.

Unerfreulich, aus Sicht der EU, ist die Entwicklung der **FABs**. Die EU Vorgaben werden von keinem der neun FABs zu 100% erfüllt, fünf davon werden sogar keine einzige erfüllt haben, wenn die FABs am 4.12. dieses Jahres offiziell etabliert sein werden. Vorreiter sind weiterhin UK-IRL und DK-SW. Der FABEC rangiert im Mittelfeld. **Fatigue in ATC** ist gerade auch im Hinblick auf die neuesten Regeln für Piloten ein wichtiges Thema. Dazu informierte ein Vertreter der European Cockpit Association ECA. Obwohl über europäische Überlegungen für ATCOs in diese Richtung noch nichts bekannt ist, wurde doch über eine Ausdehnung der Ruhezeitenregelung der Pi-



loten auch auf Fluglotsen gewarnt. Eine wichtige Rolle spielt die IFATCA beim Thema **Just Culture**. Nachdem sich in den letzten Jahren vermehrt MAs nach Vorfällen in ihren Ländern an die IFATCA um Hilfe bei diesem Thema gewandt haben, sollen nächstes Jahr Just Culture-Experten geschult werden. In Kooperation mit EUROCONTROL werden um die 40 Fluglotsen in einem ersten Kurs, unterstützt von IFALPA sowie italienischen und niederländischen Juristen, eine gründliche Weiterbildung auf diesem Gebiet erhalten.

Der für alle Teilnehmer interessanteste Teil des Treffens fand am letzten Tag des Meetings statt: Die CLOSED SESSION. Darin wurden drängende Probleme einzelner MAs behandelt und reihum von jeder MA ein Update über die eigene Situation und die Entwicklungen im Land gegeben. Sinkende Verkehrszahlen und Überkapazitäten führen mancherorts zu Overstaffing. In **Dänemark** z.B., wo den Kollegen eine Beurlaubung angeboten wurde, die allerdings nur wenige in Anspruch genommen haben. Jetzt wird überlegt, Kollegen ins Ausland auszuleihen. Trotzdem scheint diese Situation eine Ausnahme zu bleiben. In **Spanien** jedenfalls führt ein Mangel an ATCOs häufig zu Single Sector Operations. Überhaupt bleibt dort die Lage angespannt. Die Arbeitsbedingungen werden durch ein neues, unflexibles und nicht mit den Fluglotsenvertretern verhandeltes Gesetz geregelt. Gegen immer noch 400 der ca. 1800 ATCOs laufen Disziplinar- oder Strafverfahren mit der Aussicht auf Lizenzverlust oder Geldbußen von bis zu 250.000 €.

Spannend verläuft auch die Privatisierung von 13 spanischen Kontrolltürmen, an denen die derzeitige Belegschaft komplett gegen eine neue ausgetauscht werden soll. Den dortigen Lotsen der AENA wurde immerhin ein Wechsel innerhalb der Firma angeboten. Doch wer kein OJTI Endorsement für die Ausbildung der Neuen hat, soll eines über einen Onlinekurs erwerben. Des Weiteren regelt Artikel 48 eines neugeschaffenen Gesetzes die Bereitschaft zur Ausbildung: Wer die Ausbildung von neuen Fluglotsen behindert, aufhält oder nicht die benötigte Sorgsamkeit und Mitarbeit bei der Ausbildung erkennen lässt, kann mit Geldstrafen von bis zu 225.000 € oder einer Aberkennung der eigenen Lizenz belangt werden.

Unschöne Nachrichten auch aus **Lettland**. Die Präsidentin der dortigen Association, eine Fluglotsin, die gleichzeitig auch die Vorsitzende einer neugegründeten Flugsicherungs-

Bildunterschriften von links nach rechts:

- ➔ 1. IFATCA Präsident Alexis Brathwaite
- 2. ACC Belgrad
- 3. SES Panel Diskussion
- 4. Flugzeugmuseum am Flughafen Belgrad

gewerkschaft ist, wurde nach einem Brief an das Verkehrsministerium drei Monate vom Dienst suspendiert, von der Staatspolizei verhört und ihr danach die Ausübung ihres Berufes von ihrem Arbeitgeber bis dato verwehrt.

Bessere News dagegen aus der **Türkei**. Die Kollegen können sich über eine Gehaltssteigerung von immerhin 18% freuen. Auch in Island einigte man sich auf ein Plus von 25% über 5 Jahre. Doch auch auf der operationellen Seite hat sich einiges getan. In **Ungarn** wird diesen Winter ein neues ACC die alte Budapester Kontrollzentrale ersetzen. Von ihr aus soll dann auch der Luftraum über dem entfernten Kosovo ab FL285 kontrolliert werden. Dank an die deutschen Kollegen kam aus **Polen** für die gute Zusammenarbeit während der Europameisterschaft. Mit der Einführung des neuen ATM-Systems Pegasus 21 Ende des Jahres und einer vertikalen Teilung ihrer Sektoren wird auch bei unseren östlichen Nachbarn demnächst noch einiges passieren. Auch Praha ACC plant eine neue Sektorisierung.

In den **Niederlanden** wird an einem Go-Around-Detection-System geforscht. Nach Schweden und Deutschland will auch **Norwegen** das Remote Tower Prinzip testen. Angefangen werden sollte schon dieses Jahr an zwei kleinen, unkontrollierten Flugplätzen in den Lofoten. Die Ausbildung der norwegischen Lotsen an der University of North Dakota Aerospace Foundation hat sich bewährt und so durften dieses Jahr 28 weitere Azubis ihre lange Reise in die USA antreten. Kürzer gestaltete sich die Rückreise für die meisten Teilnehmer dieses European Regional Meetings, das nach der Abschlussrede des IFATCA Präsident and CEO Alexis Brathwaite, der Veröffentlichung einer Pressemitteilung (zu lesen z.B. auf der IFATCA Facebook Präsenz) und einer – wohlverdienten – Farewell-Party zu Ende ging.

Text und Fotos: Jonathan Bötig

Ein Vormittag in Buenos Aires oder es trifft nicht nur Ryanair

Das Kerosin wird immer teurer. Und da ein Flugzeug bei höherem Gewicht mehr davon verbraucht, scheint es sinnvoll zu sein, möglichst wenig davon mitzunehmen. Die altbekannte Fliegerweisheit, nach welcher man nur im Falle eines Brandes an Bord zuviel Treibstoff in den Tanks habe, scheint keine Gültigkeit mehr zu haben. Besonders nicht bei Ryanair – aber nicht nur bei der irischen „Billigfluglinie“.

Zugegeben – Ryanair ist etwas ins Gerede geraten. Innerhalb von 24 Stunden mussten gleich zwei Flüge wegen Triebwerksproblemen Sicherheitslandungen (in der Presse wird dann immer gerne von Notlandungen geredet) in Madrid bzw. in Barcelona durchführen. Eine Maschine ging auf dem Flug von Madrid nach Las Palmas ihrer Druckkabine verlustig (die Besatzung kehrte dann nach Madrid zurück). Eine weitere B737 geriet auf dem Flug vom Flughafen Niederrhein nach Palma de Mallorca in Turbulenzen, wobei drei Passagiere leicht verletzt wurden und dann wurden in Rom an Bord einer Maschine auch noch Zecken entdeckt. Irgendwie scheint dies doch etwas zu viel zu sein. Was dem Ruf des irischen Billigfliegers natürlich schadet. Zumal die spanischen Luftfahrtbehörden sich nun entschlossen haben, die irische Airline etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Allerdings halten sich die Spanier mit Angaben, wie viele Zwischenfälle es mit Ryanair und wie viele es mit anderen Fluggesellschaften gegeben hat, auffallend zurück. „Transparenz ist für die meisten spanischen Behörden ein Fremdwort“, meint denn auch die Frankfurter Rundschau.

Nun sind dies Ereignisse, die sich auch bei anderen Fluggesellschaften, auch bei jenen mit einem anerkannt hohen Sicherheitsniveau, ereignen können. Deshalb sollte daraus nicht gefolgert werden, Ryanair wäre eine unsichere Flugge-

sellschaft. Allerdings haben sich in der letzten Zeit Vorfälle ereignet, die durchaus als sicherheitsrelevant betrachtet werden müssen. Bereits am 14. April hatte in Barcelona eine Ryanair B737-800 beim Rollen zur Startpiste mit dem Winglet der rechten Tragfläche das Höhenleitwerk einer B767-300 der American Airlines „touchiert“ und war danach, obwohl die Besatzung von den Passagieren auf dieses Missgeschick hingewiesen worden war, zu ihrem Flug nach Ibiza gestartet. Und von dort auch wieder nach Barcelona zurückgekehrt. Die Beschädigungen am Höhenleitwerk der B767 wurden übrigens erst nach der Landung in New York festgestellt.

Dann kam der 26. Juli, als gleich drei Ryanair-Maschinen wegen eines Unwetters von Madrid nach Valencia „diverten“ mussten. Dort angekommen, mussten sie zunächst einmal ins „Holding“ – nach Angaben der Fluggesellschaft 50, 68 und 69 lange Minuten. Offenbar zu lang für die drei Maschinen – wegen der zu Neige gehenden Treibstoffmenge erklärten sie Luftnotlage. Dass dies der Airline keine besonders gute Presse bescherte, darf nicht verwundern. Deshalb ging Ryanair-Chef Micheal O’Leary persönlich in die Offensive, indem er erklärte, dass alle drei Boeings noch für mindestens 30 Minuten Treibstoff an Bord gehabt hätten und damit den Sicherheitsvorschriften genüge getan worden war. Hinterher

➔ *Immer nur mit der Mindestmenge an Treibstoff unterwegs? Ryanair B737*
Photo: W. Fischbach



stellte sich jedoch heraus, dass einer der drei Flüge dieses 30-Minuten-Limit bereits unterschritten hatte. Darüber hinaus legte Michael O’Leary dar, dass das Absetzen eines MAYDAY-Funkspruchs keineswegs mit einer Notsituation gleichzusetzen wäre. Dies diene lediglich dazu, dem betroffenen Flug Vorrang einzuräumen. Wobei ihm dringend zu raten ist, sich bei seinem Flugbetriebsleiter über den Unterschied zwischen einer MAYDAY- und einer PAN-Meldung bzw. zwischen einer Not- und einer Sicherheitslandung kundig zu machen.

Neben der Kritik spanischer Verbraucherverbände geriet Ryanair ob ihrer Tankgewohnheiten auch in das Visier der spanischen Pilotengewerkschaft SEPLA und der Vereinigung Cockpit e.V. (VC). Nach ihrer Ansicht verlangt das Ryanair-Management von ihren Piloten, nicht mehr als das vorgeschriebene Minimum zu tanken, da jeder zusätzliche Liter selbst Treibstoff kostet. „Es gibt einen offensichtlichen Druck auf die Piloten und das hat Einfluss auf die Sicherheit“, wird José María Iscar von der SEPLA zitiert und David Guillamón vom Lotsenverband USCA meinte: „Ein Mayday-Notruf ist kein gewöhnlicher Vorgang, wie Ryanair das Glauben machen will. Was in Valencia geschah, ist potentiell gefährlich.“

Dass Ryanair sich wenig einsichtig zeigte und eine Verleumdungskampagne, gegen die sie gerichtlich vorgehen wollte, vermutete, darf eigentlich nicht weiter verwundern. Inzwischen hat sich die Situation etwas entspannt, nachdem Ryanair ein wenig zurück ruderte und die spanischen und irischen Behörden einer Ryanair-Meldung zufolge der Airline einen Sicherheitsstandart zugestand, der jenem der sichersten europäischen Fluggesellschaften gleichkomme. Wenn man allerdings das, was die VC in ihrer Pressemeldung vom 10. September verkündete, den Tatsachen entspricht, dann scheint bei der irischen Fluggesellschaft die Wirtschaftlichkeit Vorrang vor der Sicherheit erhalten zu haben. Um es etwas vorsichtig auszudrücken. „Bei Ryanair ist es Praxis, Listen auszuhängen, auf denen die Piloten in der Reihenfolge ihres Treibstoffverbrauchs aufgelistet werden. Die zwanzig Prozent mit dem geringsten Verbrauch erhalten ein Belobigungsschreiben und die zwanzig Prozent mit dem höchsten

Verbrauch eine Aufforderung, sich an die festgelegten Verfahren zu halten. So wird psychologischer Druck ausgeübt“, stellt die VC fest.

Die Frage der Spritmenge

Die Frage, welche Menge Kerosin für einen Flug getankt werden soll, wird innerhalb der Fluggesellschaften oft sehr emotional diskutiert. Einige Fluggesellschaften (wie zum Beispiel die Lufthansa) verzichten ganz bewusst darauf, ihren Besatzungen konkrete Anweisungen zu geben und überlassen die Entscheidung darüber der Besatzung. Das bedeutet jedoch, dass die Piloten Verantwortung sowohl für die Sicherheit als auch für die Wirtschaftlichkeit übernehmen müssen. Wie viel Sprit soll man also tanken?

Wenn am Zielflughafen gute Bedingungen zu erwarten sind, so dass eine Ausweichlandung an einem anderen Flughafen als unwahrscheinlich („highly unlikely“) angesehen wird, dann kann durchaus eine Restflugzeit von 60 Minuten zugrunde gelegt werden. Was natürlich nicht vor unvorhergesehenen Ereignissen schützt. Denn schließlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass die eine Piste, über welche der Zielflughafen verfügt, aus irgendwelchen Gründen geschlossen werden muss. Weil sich irgendein anderer Flieger dort ohne Fahrwerk auf die Nase gelegt hat oder weil – aus welchen Gründen auch immer (z.B. bei einem Fahrwerksproblem oder bei einem Hydraulikausfall) – zunächst einmal ein „Go-Around“ geflogen werden muss. Natürlich wissen die Controller nicht, wie viel Kerosin sich noch in den Tanks des betreffenden Flugs befindet, und die Piloten sollten sich deshalb nicht scheuen, ATC über ihre Situation zu informieren. Es muss ja nicht unbedingt Luftnotlage erklärt werden.

Bei schlechten Bedingungen am Zielflughafen muss natürlich „Extra Fuel“ getankt werden. Dabei stellt sich natürlich die Frage, über welche Mengen man da redet. Das ist oft eine nicht ganz einfache Entscheidung. Problematisch kann es sein, wenn die Besatzung bereits in der Luft ist und sich die Lage am Zielflughafen nicht ganz so darstellt, wie dies beim Briefing versprochen worden war. Dass dies dann hin und wieder auch in einem „Fuel-Emergency“ endet, kann dabei



nicht ausgeschlossen werden. Wie sich dies am 31. August am Ezeiza-Flughafen von Buenos Aires bei gleich drei Flügen gezeigt hat. Bei durchaus renommierten Fluggesellschaften.

Weather below CAT III – Minimum

Das Wetter war ziemlich schlecht in Buenos Aires (siehe Kasten), als sich drei Langstreckenflüge dem Flughafen näherten: eine British Airways B777-236ER (BAW 245 / G-YMMU), eine B777-228ER (AFR 418 / F-GSPU) der Air France sowie eine B777-223ER (AAL 997 / N971AN) von American Airlines. Sie waren in London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle und in Dallas Ft. Worth gestartet und suchten wegen des schlechten Wetters erst einmal das „Holding“ auf. Zwar verfügt die Piste 11 über ein ILS CAT IIIa, aber die RVR lag unter dem Minimum von 200 Meter. Die Maschine der British Airways hielt in 5 000 Fuß, die der Air France in FL 100 und die der American in Fl 60. Wobei die Menge des „Extra Fuels“ bei BAW 245 offenbar nicht besonders großzügig berechnet worden war. Nach 25 Minuten im „Holding“ erklärte sie um 10:30 GMT Luftnotlage und teilte den Controllern gleichzeitig mit, dass sie nicht genügend Treibstoff an Bord habe, um zu einem Ausweichflughafen zu fliegen („We have insufficient fuel to divert“). Obwohl zu diesem Zeitpunkt die RVR lediglich 100 Meter betrug, wurde die B777 zum Anflug freigegeben. Zwölf Minuten später landete sie sicher auf der 11.

Fast zur selben Zeit befand sich auch AFR 418 in FL 100 im „Holding“. Die Besatzung überprüfte die Treibstoffmenge und teilte den Controllern nach 20 Minuten mit, dass sie noch Kerosin für 75 Minuten an Bord hätte und bat um einen CAT III – Anflug. Dieser wurde ihr mit dem Hinweis, die Sichtwerte würden unter dem Minimum liegen, verweigert. Auf den Einwand, dass doch ein Flugzeug Piste 11 anfliegen würde, entgegneten die Controller, dass es sich bei diesem Flug um einen Notfall handeln würde. Wer weiß, vielleicht wollte der Controller die Air France – Crew gewissermaßen durch die Blume auffor-

dern, ebenfalls Luftnotlage zu erklären. Die Besatzung entschied sich jedoch, nach Cordoba auszuweichen und setzte, während sie sich im Steigflug zu FL380 befand, eine PAN-Meldung ab. Sie bat um Radarführung, ohne allerdings den Grund für ihre PAN-Meldung anzugeben. Die B777 landete sicher in Cordoba und flog nach drei Stunden nach Buenos Aires, wo sich das Wetter inzwischen gebessert hatte.

Nachdem sich AAL 997 35 Minuten im „Holding“ aufgehalten hatte, entschied sich die Besatzung, einen Ausweichflughafen anzufliegen. Doch nachdem sie sich zu ihrem „Alternate“ aufmachte und sich im Steigflug befand, verwarfen die Piloten nach 15 Minuten ihren Entschluss, erklärten Luftnotlage und kehrten zum Ezeiza-Flughafen zurück, wo sie um 11:40 GMT auf Piste 11 landete.

Abgesehen von der Landung der britischen B777 wurde am Flughafen zwischen 10:32 und 11:29 wegen des schlechten Wetters keine Flugbewegung durchgeführt. Und nachdem sich die Sichtwerte etwas verbessert hatten und der Flugbetrieb ab 11:29 wieder aufgenommen worden war, wurde er für die Landung des Americanflugs erneut kurzfristig unterbrochen.

Gerade weil die Kerosinpreise in der letzten Zeit angezogen haben und weil die Zeiten des billigen Sprits wohl nicht wiederkommen werden, ist die Entscheidung zwischen der Sicherheit, ausreichend Sprit zu tanken und dem Zwang, mit der teuren Flüssigkeit sorgsam umzugehen, keine einfache. Unvorhergesehene Ereignisse werden wohl immer wieder dazu führen, dass hin und wieder Besatzungen in einen „Kerosin-Notstand“ geraten und sich dann zu einem Notruf entscheiden. „Wenn (jedoch) eine Fluglinie an einem Tag dreimal wegen Kerosinmangels notlanden muss, dann stimmt etwas im System nicht“, kommentierte VC-Sprecher Jörg Handweg die Vorfälle von Valencia. Da dürfte ihm wohl niemand widersprechen. Außer Micheal O’Leary vielleicht.

Werner Fischbach

Wettermeldungen Buenos Aires Ezeiza Airport

Ezeiza's runway 11 offers a CATII/III capable ILS requiring a minimum RVR of 200 meters.

Metars:

SAEZ 311300Z 05004KT 360V070 5000 BR NSC 17/14 Q1018

SAEZ 311215Z 00000KT 3000 BR NSC 13/11 Q1018

SAEZ 311200Z 00000KT 1500 R11/P1500 BR NSC 12/11 Q1018

REFG

SAEZ 311127Z 00000KT 0800 R11/1100N FG NSC 08/07 Q1018

SAEZ 311030Z 00000KT 0100 R11/0175 FG FEW007 07/07 Q1017

SAEZ 310930Z 00000KT 0100 R11/0350 FG FEW005 08/08 Q1017

SAEZ 310830Z 00000KT 0100 R11/0200 FG FEW005 11/11 Q1017

SAEZ 310730Z 00000KT 0100 R11/0200 FG FEW001 11/11 Q1017

SAEZ 310630Z 00000KT 0100 R11/0200 FG 11/11 Q1017

TAFs:

TAF SAEZ 310400Z 3106/0106 02005KT 1500 BR SCT015

TX21/3118Z TN10/3109Z

PROB40 TEMPO 3107/3110 0600 BCFG SCT006

BECMG 3111/3113 7000 SCT025

BECMG 3115/3118 34005KT 9999 SCT040

BECMG 0100/0103 31005KT 8000 SCT030=

TAF SAEZ 302200Z 3100/3124 08005KT 8000 SCT020 BKN050

TX21/3118Z TN10/3109Z

BECMG 3103/3106 VRB03KT 4000 BR SCT010

PROB30 TEMPO 3108/3111 0900 BCFG SCT008

BECMG 3113/3116 35006KT 9999 SCT030=

TAF SAEZ 301600Z 3018/3118 35005KT 9999 SCT030 SCT040

TX22/3118Z TN12/3110Z

BECMG 3101/3103 VRB02KT 9999 SCT040

TEMPO 3107/3111 3000 BR SCT025

PROB30 3108/3111 0900 BCFG SCT010

BECMG 3111/3113 9999 SCT040

BECMG 3116/3118 36005KT=

→ *British Airways B777 – Nach Erklärung der Luftnotlage in Buenos Aires gelandet.*

Photo: British Airways



ICAO changes for minimum and emergency fuel

Background

The term MINIMUM FUEL has had different connotations globally. In addition, there has been no standard phraseology to be used when it has been determined that an aircraft will infringe upon its final fuel reserves before landing. ICAO has issued amendments to both ICAO Annex 6 Part I and the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) (Doc4444) and these will take effect from 15 November 2012.

In summary, there are amendments to the definitions of declaring MINIMUM FUEL and procedures for protecting final fuel reserve. This briefing leaflet sets out those procedures but the reader should note that the full amendment to the ICAO Annex 6, Doc 4444 and the ICAO Doc 9976 Flight Planning and Fuel Management Manual (FPFMM), including example scenarios, can be found at the following links:

[Adoption of Amendment 36 to Annex 6 Part 1 12 10](#)

[Procedures for Air Navigations Services Air Traffic Management Flight Planning and Fuel Management Manual](#)

Amendment 36 to ICAO Annex 6 Part I:

Chapter 4

▶ 4.3.7 In-flight fuel management

- ▶ 4.3.7.1 An operator shall establish policies and procedures, approved by the State of the Operator, to ensure that in-flight fuel checks and fuel management are performed.
- ▶ 4.3.7.2 The pilot-in-command shall continually ensure that the amount of usable fuel remaining on board is not less than the fuel required to proceed to an aerodrome where a safe landing can be made with the planned final reserve fuel remaining upon landing.
 - ▶ 4.3.7.2.1 The pilot-in-command shall request delay information from ATC when unanticipated circumstances may result in landing at the destination aerodrome with less than the final reserve fuel plus any fuel required to proceed to an alternate aerodrome or the fuel required to operate to an isolated aerodrome.
 - ▶ 4.3.7.2.2 The pilot-in-command shall advise ATC of a minimum fuel state by declaring MINIMUM FUEL when, having committed to land at a specific aerodrome, the pilot calculates that any change to the existing clearance to that aerodrome may result in landing with less than planned final reserve fuel.

Note 1.— The declaration of MINIMUM FUEL informs ATC that all planned aerodrome options have been reduced to a specific aerodrome of intended landing and any change to the existing clearance may result in landing with less than planned final reserve fuel. This is not an emergency situation but an indication that an emergency situation is possible should any additional delay occur.

Note 2.— Guidance on declaring minimum fuel is contained in the Fuel Planning Manual (Doc 9976).

It should be noted that Pilots should not expect any form of priority handling as a result of a “MINIMUM FUEL” declaration. ATC will, however, advise the flight crew of any additional expected delays as well as coordinate when transferring control of the aeroplane to ensure other ATC units are aware of the flight’s fuel state.

- ▶ 4.3.7.2.3 The pilot-in-command shall declare a situation of fuel emergency by broadcasting MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL, when the calculated usable fuel predicted to be available upon landing at the nearest aerodrome where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel.

Note 1.— The planned final reserve fuel refers to the value calculated in 4.3.6.3 e) 1) or 2) and is the minimum amount of fuel required upon landing at any aerodrome.

Note 2.— The words “MAYDAY FUEL” describe the nature of the distress conditions as required in Annex 10, Volume II, 5.3.2.1, b) 3.

Note 3.— Guidance on procedures for in-flight fuel management are contained in the Fuel Planning Manual (Doc 9976).

13ATSBL01

Amendment 4 to ICAO PANS ATM (Doc 4444)

The changes in PANS ATM complement those of Annex 6 Part I by providing the appropriate phraseology to be used in a Minimum or Emergency Fuel situation.

Explanation

These changes can basically be broken down into a 3 step approach whereby the flight crew notifies ATC of the progression of their fuel state when it has been determined by the crew that they are nearing a critical fuel situation. It is important to note that a common element in every scenario is that each time MINIMUM FUEL is declared, the PIC has already committed to land at a specific aerodrome and is concerned that a landing may occur with less than final reserve fuel in the tanks. It is equally important to note that, although the coordinated escalation process (with ATC) related to the protection of final reserve typically occurs in 3 steps, each situation is different, and may be resolved at any stage in the process. The 3 steps in the escalation process are:

<p>• Step 1 Request delay information when required (in accordance with 4.3.7.2.1);</p>	<p>Seek information from ATC concerning any expected delays</p>
<p>• Step 2 Declare MINIMUM FUEL when committed to land at a specific aerodrome and any change in the existing clearance may result in a landing with less than planned final reserve fuel (in accordance with 4.3.7.2.2);</p>	<p>Declare "Minimum Fuel" which should represent the last lines of defense in a multilayered strategy designed to ensure the protection of final reserve fuel and safe flight completion. Practically speaking, the PIC should declare "MINIMUM FUEL" when, based on the current ATC clearance, the anticipated amount of fuel remaining upon landing at the aerodrome to which the aeroplane is committed is approaching the planned Final Reserve fuel quantity. This declaration is intended to convey to the applicable air traffic controller that so long as the current clearance is not modified, the flight should be able to proceed as cleared without compromising the PIC's responsibility to protect final reserve fuel.</p>
<p>• Step 3 Declare a fuel emergency when the calculated fuel on landing at the nearest suitable aerodrome, where a safe landing can be made, will be less than the planned final reserve fuel (in accordance with 4.3.7.2.3).</p>	<p>Declare Fuel Emergency using "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL". The last in a series of procedural steps to ensure the safe completion of a flight is the declaration of an emergency. Conformance with Annex 6, Part I, 4.3.7.2.3 requires the PIC to declare a situation of emergency by broadcasting MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL when the calculated usable fuel to be available upon landing at the nearest suitable aerodrome where a safe landing can be made will be less than the planned final reserve fuel. This declaration provides the clearest and most urgent expression of an emergency situation brought about by insufficient usable fuel remaining to protect the planned final reserve. It communicates that immediate action must be taken by the PIC and the air traffic control authority to ensure that the aeroplane can land as soon as possible. The "MAYDAY" declaration is used when all opportunities to protect final reserve fuel have been exploited and in the judgment of the PIC, the flight will now land with less than final reserve fuel remaining in the tanks. The word FUEL is used as part of the declaration simply to convey the nature of the emergency to ATC. It is also important to note an emergency declaration not only opens all options for pilots (e.g. available closed runways, military fields, etc.) but it also allows ATC added flexibility in handling an aeroplane.</p>

©2012 The International Federation of Air Line Pilots' Associations

IFALPA provides this data for information only, in all cases pilots should follow their company's guidance and procedures. In the interests of flight safety, reproduction of this Bulletin in whole or in part is encouraged. It may not be offered for sale or used commercially.

All reprints must credit IFALPA.



Schneller als der Schall

Nun, da es dem österreichischen Extremsportler Felix Baumgartner gelungen ist, in 39 000 Meter aus einem Ballon in Richtung Erde zu stürzen und dabei die Schallmauer zu durchbrechen (Baumgartner erreichte eine Geschwindigkeit von 1 341,9 km/h, was Mach 1,24 entspricht), sei es erlaubt, an ein besonderes Ereignis aus dem Jahr 1947 und an eine amerikanische Fliegerlegende zu erinnern, die weit über die Grenzen der USA hinaus bekannt wurde. An Chuck Yeager.

Chuck Yeager war es, der am 14. Oktober 1947 mit dem Experimentalflugzeug Bell X-1 zum ersten Mal die Schallmauer durchbrach und sich damit in die Annalen der (Luftfahrt)Geschichte einschrieb. Zwar gab es immer wieder Berichte, nach welchen Piloten der deutschen Luftwaffe es zu Ende des Zweiten Weltkriegs mit ihrer Me 262 gelungen sein soll schneller als der Schall zu fliegen. Doch dies wurde niemals dokumentiert, weshalb Chuck Yeager offiziell als der erste Mensch gilt, der die Schallmauer durchbrochen hat.

Das ist nun etwas mehr als 65 Jahre her. Und das war natürlich nicht nur für die US Air Force Grund genug, an dieses Ereignis zu erinnern, sondern für Chuck Yeager ein willkommener Anlass, sich noch einmal in ein Flugzeug zu setzen und damit schneller als der Schall zu fliegen. Mit einer F-15D „Eagle“ der, wie könnte es auch anders sein, auf der Nellis Air Force Base stationierten 65th Aggressor Squadron. Allerdings hatte der Brigadegeneral der Reserve das Flugzeug nicht selbst gesteuert. Dies überließ er doch dann lieber einem aktiven Piloten der USAF. Chuck Yeager hatte auf dem hinteren Sitz des Kampfflugzeugs Platz genommen, als Captain David Vincent mit seinem prominenten „Backseater“ über der Edwards Air Force Base in Flugfläche 450 die Schallmauer durchbrach.

„I want to thank You all at Nellis“, meinte Yeager nach dem Flug. „The F-15 is my favourite, and that’s why I came here to fly it!“. Hört sich an, als wäre er noch ein aktiver Luftwaffenpilot. Aber die Zeiten sind längst vorbei. Der Mann ist 89!

WeFis



Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Ein neues Kapitel und jede Menge glückliche Menschen

Mit der Ernennung von Klaus-Dieter Scheurle zum neuen Vorstandsvorsitzenden wird bei der DFS nicht nur ein neues Kapitel aufgeschlagen, sondern auch erneut Geschichte geschrieben. Bekanntlich wurde mit der DFS die erste Bundesbehörde privatisiert und damit gewissermaßen Neuland betreten. Nun wird mit der Inthronisierung von Klaus-Dieter Scheurle etwas exekutiert, was in Deutschland bisher äußerst selten umgesetzt wurde. Und wer weiß – vielleicht handelt es sich da ebenfalls um ein Novum. Denn üblicherweise ist es ja so, dass Manager deutscher Unternehmen am Ende ihrer Karriere nicht so einfach aufs Altenteil abgeschoben wurden, sondern nahtlos als Vorsitzender in den Aufsichtsrat wechseln. Denn da können sie ja am besten überwachen, ob die Politik, welche sie innerhalb des Unternehmens maßgeblich bestimmt und gegebenenfalls gegen den Widerstand ihrer Vorstandskollegen durchgesetzt haben, von ihrem, meist von ihnen selbst gekürten Nachfolger auch so weitergeführt wird. Ob dies für das Unternehmen immer sinnvoll ist, sei dahin gestellt. In den USA müssen die ehemaligen CEOs übrigens eine Pause einlegen, bevor sie dann im Aufsichtsrat Platz nehmen dürfen.

Bei der DFS ist es anders. Denn da wechselt der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende in das Amt des Vorstandsvorsitzenden. Das ist zumindest etwas außergewöhnlich. Doch dies ist nicht das einzige, das auffällt. Als die DFS 1993 aus der Taufe gehoben wurde, hatte man Wert darauf gelegt, einem Mann (es hätte natürlich auch eine Frau sein können) aus der Wirtschaft die Leitung des nun privatisierten Flugsicherungsdienstleis-

ters zu übertragen. Schließlich brauchte man ja jemand, der von Wirtschaft etwas verstand. Mit Klaus-Dieter Scheurle wird nun ein Politiker und Beamter auf den Flugsicherungs-Chefsessel gehoben. Nach seinem Studium der Rechtswissenschaften führte ihn seine Karriere durch bayerische und bundesdeutsche Ministerien sowie in die Führung der CSU-Landesgruppe im Bundestag, bevor er Gründungspräsident der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post, der heutigen Bundesnetzagentur, wurde. 2009 wurde er von Peter Ramsauer als Staatssekretär ins Verkehrsministerium geholt. Er ist also ein reiner, wenn auch erfahrener Verwaltungsmensch. Daran dürfte seine Tätigkeit als Honorarprofessor in München und seine zwischenzeitliche Tätigkeit für die Schweizer Investmentbank Credit Suisse nichts ändern.

Nun soll an dieser Stelle nicht gefragt werden, ob Klaus-Dieter Scheurle damit auch der richtige ist, um eine Organisation zu leiten, die nach privatrechtlichen Kriterien operieren muss. Zudem wäre es nicht besonders fair, das „Bäumchen-Wechsel-Dich“ – Spiel innerhalb des Verkehrsministeriums zum jetzigen Zeitpunkt zu kommentieren. Weder positiv noch negativ. Er sollte weder mit Vorbehalten, noch mit Hosianna-Gesängen auf dem DFS-Kampus empfangen werden. Beim letzteren sind wir ja bekanntlich schon

➔ *Wichtigste Aufgabe für den neuen DFS-Chef liegt in der Wiederherstellung eines vertrauensvollen Verhältnisses zwischen Führung und Personal.*

Photo: DFS



mal reingefallen. Ohne Zweifel hat Scheurle schwierige Aufgaben zu bewältigen. Nicht nur wegen des „Single European Sky“. Sondern vielmehr wegen der „Tretminen“, die ihm die vorherige Geschäftsführung hinterlassen hat. Seine wichtigste Aufgabe wird demnach sein, das verloren gegangene Vertrauen zwischen dem Personal und der Führung wieder herzustellen. Dass er sich als ehemaliger Aufsichtsratschef bei der DFS ganz gut auskennt, dürfte ihm dabei entgegen kommen.

Ob er sich angesichts dieser Aufgaben in einer glücklichen Lage wähnt, kann natürlich nicht so einfach festgestellt werden. Aber da Albert Camus bekanntlich der Satz „Wir müssen uns Sisyphos als einen glücklichen Menschen vorstellen“ zugeschrieben wird, ist es durchaus vollstellbar, dass sich Klaus-Dieter Scheurle angesichts der Herkulesaufgabe, die vor ihm steht, als glücklichen Menschen betrachtet. Doch eigentlich ist dies uninteressant. Schließlich ist es nicht die Aufgabe eines Vorstandsvorsitzenden, glücklich zu sein. Sondern das Unternehmen erfolgreich zu führen.

Offensichtlich scheint dieses „sich glücklich Fühlen“ dem derzeitigen Zeitgeist zu entsprechen. Zumindest kann man diesen Eindruck gewinnen, wenn man die Zeitung aufschlägt. Da wird dann gefragt, ob wir uns Bill Gates oder Martina Weyrauch, die Leiterin der Brandenburgischen Landeszentrale für politische Bildung, als glückliche Menschen vorstellen müssen. Und Dr. Kottlarz vom SWR konnte sich sogar Jesus nur als glücklichen Menschen vorstellen. Was, betrachtet man dessen Lebensweg, doch mit einem großen Fragezeichen versehen werden sollte (die Karriere nach seiner Kreuzigung gestaltete sich dann allerdings außergewöhnlich). Doch wie es auch sei, wir scheinen von glücklichen Menschen geradezu umzingelt zu sein. Unwillkürlich fragt man sich, ob sich Dieter Kaden als solcher fühlt, wenn er auf seine zwanzigjährige Tätigkeit als Chef der DFS zurückblickt. Was natürlich nicht so ohne weiteres beantwortet werden kann. Und natürlich ist auch nicht bekannt, ob er sich diebstahlsfreudig hat, als er seinem Nachfolger ein weiteres Hindernis in den Weg legte und der GdF zum Abschied noch „eines auswischen“ konnte. Nämlich als er sich bzw. die DFS als „unbeteiligte Dritte“ der Zehn-Millionen-Klage von Lufthansa, Air Berlin, Condor und FRAPORT angeschlos-

→ **Hauptsache billig – Germanwings soll sämtliche Deutschland- und Europaverbindungen übernehmen, die nicht über Frankfurt und München führen.**
Photo: W. Fischbach

sen hat. Bekanntlich ist man vor Gericht und auf hoher See in Gottes Hand und deshalb ist auch nicht abzusehen, wie die Richter darüber urteilen werden. Aber eines ist sicher – mit dieser Maßnahme hat Dieter Kaden und die DFS einem vertrauensvollen Verhältnis zur GdF und zu ihren Mitglieder einen Bärendienst erwiesen. Wenig glücklich dürfte jedoch die Führung der Flugbegleitergewerkschaft UFO über den letzten Schachzug der Lufthansa sein. Denn noch während die Schlichtungsverhandlungen laufen, hat die Lufthansa verkündet, abgesehen von den Verbindungen nach Frankfurt und München ihr Deutschland- und Europageschäft an ihre „Billigtochter“ Germanwings zu übertragen. Also, genau das zu tun, was von UFO vehement bekämpft wird. Nämlich die Einführung eines Niedrigtarifvertrages. Wenn auch nicht innerhalb der Lufthansa, so doch innerhalb des Konzerns. Offiziell wurde dieser Schritt mit der Konkurrenz von Ryanair und von Easyjet begründet. Allerdings gibt es nur wenige Strecken, auf welchen Lufthansa und Ryanair bzw. Easyjet als Konkurrenten auftreten. Und natürlich muss man sich auch fragen, ob die Passagiere angesichts der immer weiter steigenden Benzinpreise unbedingt in den Hunsrück, nach Lübeck oder Niederrhein fahren wollen, um beim Ticketpreis zu sparen. Wobei sie hinterher dann feststellen müssen, dass Ryanair und Co. eigentlich gar nicht so billig sind wie sie dies immer so gerne propagieren. Viel wichtiger scheint dabei wohl zu sein, die Löhne zu drücken. Hauptsache billig! (Über den Ausgang des UFO-Streiks berichten wir in diesem Heft, die Red.)

Ach ja – gab es da nicht die von Unternehmensverbänden und Teilen der Politik lautstark vorgetragene Forderung, nach welcher es in einem Unternehmen nur einen Tarifvertrag geben dürfte? Tango zu dritt zu tanzen ist nun einmal nicht so einfach. Meinte Dieter Kaden einst einmal. Wenn es allerdings darum geht, unterschiedliche Tarifverträge zum Lohndumping einzusetzen, dann scheint man vom Grundsatz „Ein Unternehmen, eine Gewerkschaft und ein Tarifvertrag“ nicht mehr so viel wissen zu wollen. Wenn jedoch eine Gewerkschaft von gut ausgebildeten Fachleuten versucht, für ihre Mitglieder einen Tarifvertrag durchzusetzen, mit welchem die besondere Verantwortung eben dieser Mitarbeiter entsprechend gewürdigt werden soll, dann ist dies von Übel.

Finis ist sich noch nicht so ganz sicher, ob er sich zu der Masse der glücklichen Menschen rechnen kann. Denn er hat beschlossen, sich nun aus der Redaktion des „flugleiter“ zurückzuziehen. Finis ist alt geworden und er ist der Meinung, dass die Zukunft den Jungen gehören muss. Die Redaktion, da ist er sich sicher, nimmt entsprechende Bewerbungen gerne entgegen. Und wenn sich dann ein Kollege oder eine Kollegin findet, die gerne in die Tasten hauen und zukünftig ihre letzte Sicht der Dinge zum Besten geben, dann zählt er sich wirklich zu den glücklichen Menschen. Großes Ehrenwort!

Finis





→ Das Airport Operation Control Center (APOC) der Simulation in Braunschweig.
Photo: DLR

Optimierter Flughafenbetrieb mit TAMS?

Sollten die langfristigen Prognosen, nach welchen der Luftverkehr jährlich um circa fünf Prozent zunimmt, eintreffen, dann müssen sich sowohl die Flugsicherung als auch die Flughäfen etwas einfallen lassen, um diesen Zuwachsraten entsprechen zu können. Mit TAMS (Total Airport Management Suite) bietet das Institut für Flugführung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) eine Lösung an.



von
Werner
Fischbach

Auf den ersten Blick sind die Meldungen, die von den Fluggesellschaften, den Flughäfen und ihren Interessenvertretungen verbreitet werden, etwas widersprüchlich. Da verzeichnen sie steigende Passagier- und sinkende Verkehrszahlen. Was auf eine verbesserte Auslastung der Flugzeuge schließen lässt (lediglich die Luftfracht nimmt aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise ab). Trotzdem schreiben die Airlines rote Zahlen. Nach einer Prognose des Weltluftverkehrsverbands IATA müssen die europäischen Fluggesellschaften in diesem Jahr mit einem Milliardenverlust rechnen. Glaubt man den Airlines und ihren Verbänden, dann haben sie dies politischen Entscheidungen hinsichtlich des Emissionshandels und der Luftverkehrssteuer, den steigenden Kerosinpreisen sowie den Billigfluglinien und nicht zuletzt der DFS zu verdanken. Dazu kommen die weltweite Wirtschaftskrise und die Finanzprobleme innerhalb der EU. Wer, wie unsere südeuropäischen Nachbarn, auf einen nicht ganz unbedeutenden Teil ihres Einkommens verzichten muss, der wird sich ganz sicherlich zweimal überlegen, ob er sich nun ein Flugticket kauft oder nicht.

Angesichts dieser nicht ganz erfreulichen Zahlen kann natürlich gefragt werden, ob die vorgesehenen Zuwachsraten denn nun auch eintreffen werden oder ob hier nicht der Wunsch der Vater des Gedankens bzw. der Prognose war. Doch nun die Hände in den Schoß zu legen und – angesichts der knappen Kassen – erst einmal nichts zu tun, kann nicht die Lösung sein. Denn die Luftfahrt wächst weiter – übrigens auch in Europa. Auch wenn es laut IATA „nur“ 1,6% sind. In anderen Teilen der Welt (insbesondere im asiatischen und pazifischen Raum und in Lateinamerika) werden bis 2014 höhere Zuwächse erwartet. Und für den Zeitraum von 2005 bis 2025 sagt die IATA weltweit ein jährliches Wachstum von 4,6% voraus. Insbesondere die Fracht wird dabei um 6,6% zulegen. Auch wenn diese zurzeit mit zurückgehenden Raten zu kämpfen hat.

Um diesem Wachstum entsprechen zu können, wäre es natürlich am sinnvollsten, die bestehende Infrastruktur weiter auszubauen. Das trifft in erster Linie auf die Flughäfen zu, denn schließlich stellen diese das schwerwiegendste „Bottle-Neck“ dar. Doch Flughäfen aus- bzw. neu zu bauen, ist, wie es sich beim Bau der vierten Piste für Frankfurt oder die

Pläne für eine weitere in München, zeigt, nicht ganz einfach. Bleibt also nur die Möglichkeit, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Weshalb unter anderem das Projekt des „Single European Sky“ mit seinen SESAR-Programmen von der EU ins Leben gerufen wurde.

Neben Systemen wie AMAN und DMAN bietet eine bessere Zusammenarbeit zwischen ATC und den Flughafengesellschaften eine Möglichkeit, die bestehenden Ressourcen besser auszulasten. Was durch eine gemeinsame Nutzung der Daten, die bei beiden Akteuren vorliegen bzw. einer Vernetzung der Rechnersysteme erreicht werden kann. Dies wird als „Airport Collaborative Decision-Making (A-CDM)“ bezeichnet und ist eigentlich ein alter Hut. In München wurde damit bereits vor fünf Jahren begonnen, was zum Beispiel zu einer Reduzierung der Rollzeit („Taxi-Out-Time“) von 20% führte. Nach Frankfurt soll auch Düsseldorf bis Ende dieses Jahres in den Genuss von A-CDM kommen und sollte eigentlich der neue Berliner Flughafen damit bereits in Betrieb gehen. Was nun – da böse Zungen inzwischen vom Jahr 2014 für die Inbetriebnahme reden – möglicherweise auf den „St. Nimmerleinstag“ verschoben werden muss. Nach Planung der DFS sollen 2014 auch die Flughäfen Hamburg und Stuttgart in die Liga der A-CDM – Airports aufsteigen. Das Ziel ist klar: „The next priority is to collate the different information sources into one airport database“, erklärte Erich Sinz, A-CDM Programm Manager der DFS, in der Eurocontrolzeitschrift „Skyway“ (Ausgabe Frühjahr 2012, S. 77/78). A-CDM kann also nur ein erster Schritt sein.

Das TAMS – Projekt

Während die Zusammenarbeit auf der „Luftseite“ zwischen Flugsicherung und Flughafenbetreiber schon ziemlich weit fortgeschritten ist, hat die „Landseite“ noch erheblichen Nachholbedarf. Das darf nicht weiter verwundern. Schließlich gibt es dort eine größere Zahl von Akteuren, die ihren Teil für die pünktliche Abfertigung eines Flugzeugs beizutragen haben: Flughafengesellschaft und Airlines, Sicherheitsdienste, Reinigungsfirmen, Cateringunternehmen, Polizei und Zoll. Um nur einige zu nennen. Und alle verwenden unterschiedliche Rechnersysteme und verfügen über unterschiedliche Daten. Sie arbeiten gewissermaßen nebeneinander her und geben relevante Informationen nur dann weiter, wenn sie dies für unbedingt notwendig halten. Dabei ist die Frage, wie schnell der „Check-In“ – Vorgang bei den Airlines oder die Sicherheitskontrolle von statten geht, nur ein Aspekt für eine reibungslose Abfertigung eines Flugzeugs. Es geht also darum, in welcher Zeit ein angekommener Flug „umgedreht“ werden kann. Dazu kommt die Frage, wie die Passagierströme im Terminal gestaltet werden können. Zum Beispiel, wenn ein Teil des Abfertigungsgebäudes, aus welchen Gründen auch immer, gesperrt oder kurz-

fristig bei einem Flug ein „Gatechange“ vorgenommen werden muss. Nicht zu vergessen natürlich auch Vorgänge, die sich auf die Situation auf dem Vorfeld ergeben und sich damit auch auf den gesamten Betriebsablauf auswirken können. Zum Beispiel, wenn im Winter Flugzeuge enteist werden, Rollbahnen gesperrt oder nahe liegende Flughäfen geschlossen werden müssen. Dann müssen nicht nur die Controller mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen rechnen, sondern eben auch die Vorfelddisponenten oder jene Leute, die für den Betriebsablauf innerhalb des Terminals zuständig sind. Diese Aufstellung ließe sich beliebig fortsetzen und es wird klar, dass auch die Flugsicherung von einem besseren Informationsfluss zwischen jenen Akteuren, mit denen sie auf den ersten Blick gar nichts zu tun hat, profitieren wird.

Das in Braunschweig beheimatete Institut für Flugführung des DLR hat bereits mit seinem TAM (Total Airport Manager) – Projekt eine Lösungsmöglichkeit vorgelegt. Nun haben die Braunschweiger Wissenschaftler in Zusammenarbeit mit der Siemensabteilung Mobility and Logistics, der Barco Orthogon, der Inform GmbH, der ATRICS (Advanced Traffic Solutions) GmbH und der Stuttgarter Flughafengesellschaft (FSG) TAM zu TAMS (Total Airport Management Suite) weiterentwickelt. Das 30 Millionen € schwere Projekt, an welchem sich das Bundeswirtschaftsministerium mit 17 Mio. €

LH 1119	San Francisco	09:20	10:30	011	Lufthansa	LH 1119	Frankfurt	11:00	12:10	008	Lufthansa
LH 0160	Frankfurt	09:20	10:10	022	Boarding	LH 0160	San Francisco	10:30	11:40	023	Lufthansa
DL 0003	San Francisco	10:00	11:30	016	Lufthansa	LH 1022	Taipei	10:30	11:40	009	Lufthansa
LH 1159	Munster/Osnabrück	10:20	11:15	014	Boarding	LH 1070	Flughafen	10:30	11:40	009	Lufthansa
LH 1212	Düsseldorf	10:20	11:10	003	Boarding	LH 1032	Moskiew	10:30	11:40	025	Lufthansa
LH 3312	Berlin	10:40	11:30	002	Lufthansa	LH 3300	München	11:00	12:10	022	Lufthansa
LH 3330	Berlin	10:40	11:30	015	Boarding	LH 3300	Berlin	11:00	12:10	012	Lufthansa
LH 3331	Frankfurt	10:40	11:30	003	Delayed	LH 3300	Stuttgart	11:00	12:10	009	Lufthansa
LH 3072	Bremen	10:40	11:30	071	Boarding	LH 3000	Hamburg/Flughafen	11:00	12:10	003	Lufthansa
LH 2960	Bonn	10:40	11:30	006	Boarding	LH 2900	München	11:00	12:10	010	Lufthansa
LH 4152	Hilze	10:40	11:30	002	Boarding	LH 4000	Berlin	11:00	12:10	001	Lufthansa
LH 9291	Paris/CDG	10:40	11:30	009	Lufthansa	LH 9200	Los Angeles	11:00	12:10	014	Lufthansa
LH 4302	Genevieve	10:40	11:30	072	Lufthansa	LH 3050	München	11:00	12:10	023	Lufthansa
LH 0162	Hamburg	10:50	11:40	003	Lufthansa	LH 3700	Zürich	11:00	12:10	013	Lufthansa
LH 1118	Berlin/Tegel	10:50	11:40	032	Lufthansa	LH 832	Düsseldorf	11:10	12:20	024	Lufthansa
LH 2830	Colonia	10:50	11:40	020	Lufthansa	LH 3000	Berlin	11:10	12:20	016	Lufthansa
LH 3176	Prag	10:50	11:40	001	Lufthansa	LH 9200	Venedig	11:10	12:20	001	Lufthansa



beteiligt hat, wurde im Dezember 2008 begonnen und am 22. Mai dieses Jahres abgeschlossen. Am selben Tag wurde es auf dem Flughafen Stuttgart der Öffentlichkeit vorgestellt und dem Auftraggeber, dem Bundeswirtschaftsministerium, übergeben.

Bei TAMS sollen die „Reibungsverluste“, die bei einem unkoordinierten Agieren der unterschiedlichsten Akteure auftreten, minimiert und die unterschiedlichsten Informationen zu einem ganzheitlichen Flughafenmanagement zusammengeführt werden. Dabei laufen sämtliche relevanten Daten bei einer Flughafenmanagementzentrale (Flughafenleitstand oder Airport Operations Control Center – APOC) zusammen, wo sie bewertet, entsprechende Lösungsmöglichkeiten erarbeitet und diese ohne zeitlichen Verzögerung dann an die betroffenen Partner weitergeleitet werden. Wodurch ein möglichst reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann.

Um TAMS auf seine Praktikabilität zu untersuchen, haben die DLR-Wissenschaftler an ihrem Simulator in Braunschweig unter Anwendung realer Flugdaten ein virtuelles Flughafenumfeld geschaffen. Die Simulation erstreckte sich über drei Wochen, wobei jeder einzelne Versuchslauf mehr als fünf Stunden dauerte. Aus den Daten der luft- und landseitig vernetzten Einzelsysteme wurden bei TAMS wichtige Leistungsparameter abgeleitet, Ressourcenverfügbarkeiten

dargestellt und die so gewonnenen Daten dem APOC zur Verfügung gestellt. Von dort können den einzelnen Akteuren zielgenau jene Daten zur Verfügung gestellt werden, die diese für ihre Arbeit benötigen.

Zumindest in der Simulation hat das DLR geringere Kosten, kürzere Wartezeiten für die Passagiere, weniger Schadstoffausstoß und weniger Lärmemissionen nachgewiesen. „Neben der höheren Pünktlichkeit der Flugzeuge konnten wir die Rollzeiten und die Laufzeiten der Triebwerke verkürzen“, erklärte Florian Piekert vom Institut für Flugführung. „The proof of the pudding is in the eating“, sagen die Engländer, weshalb sich TAMS erst noch in der Praxis bewähren muss. Deshalb ist es wichtig, Kunden für TAMS zu finden. Zumindest haben die Flughäfen von München und Dubai sich für Teile davon interessiert.

Die DFS hat sich übrigens an der TAMS-Simulation nicht beteiligt. Weil die Studie auf den „Turnaround“-Prozess und seine Bestandteile ausgelegt war, der Auftrag in der Erstellung von Systemen, die einen solchen Prozess abbilden, bestand und die DFS nur als Ergebniseempfänger (wann geht ein Luftfahrzeug „off-block“?) beteiligt sein kann.

➔ Mit TAMS sollen unter anderem auch die Passagierströme im Terminal gesteuert werden.

Photo: Werner Hennies / FMG

LH 9979 Barcelona 11:10 022 Lufthansa	LH 1191 Frankfurt/Paris 11:00 000 Lufthansa	LH 1009 Toulouse 11:20 017 Lufthansa	LH 6010 Frankfurt/Paris 11:10 010 Lufthansa
LH 929 Dusseldorf 11:10 000 Lufthansa	LH 8170 Berlin/Paris 11:30 000 Lufthansa	BC 5014 Frankfurt/Paris 11:20 007 300-310	LH 3291 München/Paris 11:20 010 Lufthansa
LH 1118 Leipzig/Halle 11:10 009 Lufthansa	LH 3270 Prag 11:30 003 Lufthansa	LH 3291 München/Paris 11:20 010 Lufthansa	LH 2529 Athen 11:20 004 Lufthansa
LH 3129 Moskau/Dubai 11:10 020 Lufthansa	LH 9291 London/Paris/Brüssel 11:30 019 Lufthansa	LH 010 San Francisco 11:50 014 922-928	LH 7032 Hongkong 11:20 004 Lufthansa
LH 3224 St. Petersburg 11:10 008 Lufthansa	LH 379 Moskau 11:30 009 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LH 5018 Tokio 11:20 004 Lufthansa
LH 2279 Izmir 11:10 11:25 024 Lufthansa	NR 503 Denver 11:30 010 710	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	DE 6018 Lenzburg/Brüssel 11:30 010 300-310
LH 929 Rom 11:10 002 Lufthansa	NC 510 Toronto 11:30 010 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	DE 7030 Cagliari 11:30 010 Lufthansa
LH 1022 Hannover 11:20 008 Lufthansa	OK 142 Valencia 11:40 014 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	DE 810 Rom/FCO 11:40 010 300-310
LH 1270 Köln/Bonn 11:20 011 Lufthansa	LH 3552 Göteborg 11:40 003 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	DE 910 Bukarest/OTP 11:40 010 Lufthansa
LH 3112 Helsinki 11:20 034 Lufthansa	LH 2350 Helsinki 11:40 024 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	TP 100 Ljubljana 11:40 010 Lufthansa
LH 3142 Oslo 11:20 010 Lufthansa	LH 3450 Brno 11:40 020 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LH 375 Frankfurt/Main 11:40 010 Lufthansa
LH 2352 Athen 11:20 020 Lufthansa	LH 330 Nürnberg 11:30 021 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LX 557 Lissabon 11:40 010 Lufthansa
LH 9182 Lyon 11:20 008 Lufthansa	LH 9124 Madrid 11:30 021 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LX 1105 Zürich 11:40 010 Lufthansa
LH 9090 Lissabon 11:20 013 Lufthansa	LD 398 Gent 11:30 027 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	TP 557 Lissabon 11:40 010 Lufthansa
LH 371 Frankfurt/Main 11:20 020 Lufthansa	VO 322 Tallinn 11:30 010 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LX 1105 Zürich 11:40 010 Lufthansa
LH 369 Bremen 11:30 002 Lufthansa	DE 756 Barcelona 12:00 001 300-310	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LH 050 Moskau 11:40 022 Lufthansa
LH 128 Charlotte 11:30 005 Lufthansa	LH 1206 Stuttgart 12:10 011 Lufthansa	LH 010 Moskau 11:50 014 922-928	LH 1274 Köln/Bonn 11:40 011 Lufthansa



Fluglotsen zweifeln an Südroute: Gewerkschaft stellt System am Frankfurter Flughafen infrage

Die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) hält – so berichtete die „Allgemeine Zeitung Mainz“ an ihrer Kritik am Bahnsystem des Frankfurter Flughafens fest. „Die genehmigten Verfahren sind komplexer und damit fehleranfälliger geworden, während das System gleichzeitig weniger Fehler verzeiht“, sagte ein GdF-Sprecher anlässlich des Jahrestags der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn. „Wir sehen nicht die zwingende Notwendigkeit dafür. Jetzt wäre die Zeit, zu hinterfragen.“ In Frankfurt darf auf einer Piste nur gelandet, von einer nur gestartet werden. Die vier Bahnen verlaufen kreuz und quer.

Die Kritik der Fluglotsen bezieht sich explizit auch auf die Südumfliegung, die vor einem Jahr in Betrieb ging. Teile Rüsselsheims und des Kreises Groß-Gerau, von Mainz und Rheinhessen wurden durch die neue Südroute zusätzlich oder neu verlärmert. Nachdem nun auch schwere Jets wie 747 oder A 380 auf die Route verlagert wurden, sei die Situation „noch anspruchsvoller“ geworden, so der Sprecher. Kritiker sehen in der Südumfliegung nur eine großzügige Umverteilung des Lärms von Norden nach Süden. Die Fluglotsen schließen sich dieser Auffassung an. Es gehe „um Lärmverteilung“, sagte der GdF-Sprecher.

„Man war da wohl sehr optimistisch“

Intention der Flugsicherung war es, den Konflikt zwischen abfliegenden Jets der mittleren Bahnen und durchstartenden Flugzeugen der Nordwest-Piste zu entschärfen. „Dies aber mit der Südumfliegung zu bewerkstelligen, bedeutet ja lediglich, den Teufel mit dem Beelzebub auszutrei-

ben“, so der Sprecher. Er bezweifelte auch, dass die von Fraport gewünschte Zahl von 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 erreicht werden kann. „Man war da in mancherlei Hinsicht wohl sehr optimistisch.“ Zwar habe sich – bei aller Kritik – mit der neuen Landebahn die Pünktlichkeitsrate in Frankfurt enorm verbessert, begünstigt auch durch den vergleichsweise geringen Verkehrsanstieg. Die aktuellen Verfahren seien aber kein Garant dafür, dass dies auch in Zukunft so bleibe.

Die Gewerkschaft der Fluglotsen begrüßt grundsätzlich die jüngste Anhebung der Flughöhen über Mainz und Offenbach sowie bei den Gegenanflügen. Auch wenn einzelne Maßnahmen, etwa der 3,2-Grad-Winkel bei Anflügen, eher geringe Entlastungen brächten, müsse man ihre Summe betrachten. Die Fluglotsen an den Radarschirmen seien bereit, ihren Beitrag zu lärmärmeren Verfahren zu leisten, so die GdF.

Markus Lachmann

Immer wieder FRA Jörg Biermann im Interview mit der „Allgemeinen Zeitung Mainz“

Sie haben das System in Frankfurt aus kreuz und quer verlaufenden Pisten, kombiniert mit diversen Flugbeschränkungen, im Frühjahr kritisiert. Haben sich die Fluglotsen jetzt daran gewöhnt, hat sich das eingependelt?

Ein gewisser Gewöhnungseffekt und Routine stellt sich immer ein, das ist natürlich auch bei uns so. Dadurch wird aber eine systemimmanente Schieflage nicht behoben. Die Kritik der Gewerkschaft der Flugsicherung an der sogenannten

Südumfliegung ist nach wie vor aktuell. Jetzt sind zusätzlich noch die schweren 3- und 4-strahligen Flugzeuge dorthin verlagert worden, die Situation ist dadurch noch anspruchsvoller geworden. Den Unterschied zu der Zeit vor dem Flughafen ausbau kann man im Wesentlichen an zwei Punkten fest machen: Die genehmigten Verfahren sind komplexer und damit fehleranfälliger geworden während das System gleichzeitig weniger Fehler verzeiht. Wie sehen nicht die zwingende Notwendigkeit dafür. Jetzt wäre die Zeit zu hinterfragen.

Kritiker bezweifeln, dass damit überhaupt die Kapazitätsziele, 701000 Flugbewegungen, bis 2020 erreicht werden kön-

nen, allenfalls gelten diese Ziele nur für Landungen. Denn die Nordwest-Bahn schränke das ganze System auf eine einzige Startbahn ein, es gehe somit nur um eine Verlagerung von Lärm von Norden nach Süden. Sehen Sie das auch so?

Ja, so sehe ich das auch. Auf den alten Nordabflugstrecken wurde ein Konflikt mit dem Fehlanflug der Landebahn Nordwest identifiziert. Den sollte man auch unbedingt entschärfen, bis hierhin ist noch alles richtig. Dies aber mit einer Südumfliegung zu bewerkstelligen bedeutet ja lediglich, den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben. Man muss kein Luftfahrtexperte sein, um diesen Widerspruch zu erkennen. Somit kann es nur um Lärmumverteilung gehen. Die Orte westlich des Flughafens sind durch die Endanflüge zur neuen Landebahn bei Ostwetterlage aufs Jahr gesehen etwa 3 Monate lang Lärmbetroffene. In Gegenrichtung lägen einige für 9 Monate teilweise im Einzugsgebiet der Nordabflugstrecken. Deshalb wurde beschlossen, bei Hauptbetriebsrichtung West schrittweise alle Nordabflüge auf die neue Südumfliegung zu verlagern. Diese Kanalisation ist größtenteils vollzogen. Es fehlen nur noch die schweren 2-strahligen Flugzeuge. Die sollen in ein paar Jahren kommen.

Derzeit muss man feststellen, dass sich die einst angesetzten Berechnungsgrößen zur Bestimmung der Gesamtkapazität nicht auf den aktuellen Verfahren und Auflagen projizieren ließen. Man war da in mancherlei Hinsicht wohl sehr optimistisch.

Kapazität ist aber nur das eine. Ein ganz wesentlicher Qualitätsfaktor für alle Akteure am Flughafen ist darüber hinaus die Pünktlichkeitsrate. Das wird bei aller Kritik gerne vergessen. Hier hat sich Frankfurt enorm verbessert und ist, sicherlich auch begünstigt durch den vergleichsweise geringen Verkehrsanstieg seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn, momentan top. Die aktuellen Verfahren sind aus Sicht der GdF aber kein Garant dafür, dass das mit zunehmender Auslastung immer so bleiben wird.



Ab 18. Oktober werden nördlicher und südlicher Gegenanflug um 1000 Fuß angehoben, auch die Überflüge über Mainz und Offenbach sollen höher erfolgen, zudem wird der 3,2 Grad-Winkel eingeführt. Diese und andere Maßnahmen: Bringt das überhaupt Entlastung für die betroffenen Regionen?

Zum Gegenanflug:

Die publizierten Höhen für die Standard-Gegenanflüge sind immer als Mindesthöhen zu verstehen. Die meisten Flugzeuge wurden auch in der Vergangenheit bereits über weite Strecken oberhalb der Mindesthöhen geführt. Deshalb wird vielleicht nicht jeder diese Anhebung im Alltag registrieren können. Irgendwann muss aber weiter gesunken werden, um regelkonform landen zu können. Wenn sich in dem Bereich weiter optimieren lässt, ist das grundsätzlich zu begrüßen; 1.000 Fuß sind immerhin gut 300m. Tendenziell können sich die Gegen- und Endanflüge dadurch aber auch verlängern, d. h. was ich anfangs durch größere Höhen gewinne, trage ich unter Umständen als Lärm in Flughafen entferntere Gebiete.

Gestatten Sie noch eine generelle Anmerkung zu Flughöhen. Es ist der Fluglotse, der die Verantwortung dafür trägt, in einem ziemlich engen Luftraum viele Passagierflugzeuge sicher gestaffelt zur Landung zu führen. Dafür ist es unerlässlich, einigen Maschinen früher den Sinkflug anzuweisen – selbstverständlich ohne die Mindesthöhe zu unterschreiten – als es ein einzelner Testpilot in der idealisierten Umgebung eines Flugsimulators tun würde.

Gleitwinkel

Die Anhebung des 3,0 Grad Anflugwinkels auf 3,2 Grad bedeutet für Mainz und Offenbach etwa 60m Höhengewinn. Gemessen an dem Aufwand, finde ich die Ausbeute äußerst bescheiden. Sie nimmt in Richtung Landebahn linear weiter ab. Wenn überhaupt, wird das wahrscheinlich nur eine Bodenmessstation registrieren, das menschliche Ohr wohl kaum. Aber wenn es funktioniert und alle Piloten mitmachen, spricht nichts gegen eine Gleitwinkelanhebung.

Darüber hinaus wird ja auch an weiteren Lärmschutzmaßnahmen gearbeitet. Es sollten daher nicht nur die Einzelmaßnahmen isoliert betrachtet, das Ganze muss auch in der Summe fair bewertet werden. Kleinvieh soll ja bekanntlich auch Mist machen, wie viel, das muss man abwarten. Die Fluglotsen vor den Radarschirmen sind bereit, ihren Beitrag im Rahmen ihres Arbeitsauftrages zu leisten. Ein Schicksal teilen aber wohl fast alle Lärmschutzmaßnahmen. Die betroffenen Bürger erwarten in der Regel zu viel davon.

Historisches Urteil oder Kritik der üblichen Bedenkenträger?



von
Werner
Fischbach

Wenn es um die Sicherheit unserer Republik und ihres Volkes geht, sind die Zuständigkeiten eigentlich ganz gut geregelt. Für die äußeren Feinde ist die Bundeswehr, für die inneren die Polizei zuständig. Diese Regelung ist historisch wohl begründet und geht insbesondere auf die Erfahrungen aus der nationalsozialistischen Diktatur zurück. Nie wieder, so wollten es die Väter unseres Grundgesetzes, sollte das Militär gegen die Bevölkerung vorgehen können. In den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden mit den Notstandsgesetzen dann bestimmte Ausnahmen erlaubt. So darf die Bundeswehr im Falle eines bewaffneten Aufstands, im Katastrophenfall und in Krisenszenarien, bei welchen der Bestand der Bundesrepublik Deutschland in Gefahr war, eingesetzt werden. Damit sind wir ja auch ganz gut gefahren. Insbesondere bei der Bekämpfung von Naturkatastrophen wie zum Beispiel bei der Hamburger Flutkatastrophe von 1962 oder bei derjenigen im Osten vor einigen Jahren. Soldaten schleppten Sandsäcke, evakuierten von den Fluten eingeschlossene Bürger entweder mit Schlauchbooten oder mit Hubschraubern und untersuchten mit ihren Aufklärungsflugzeugen (zum Beispiel mit den Do228, die von den Marinefliegern gegen Umweltverschmutzungen in der Nord- und Ostsee eingesetzt werden) den Zustand der Deiche. Der Einsatz erfolgte also genau in jenem Rahmen, den das Grundgesetz erlaubt.

Doch damit könnte es, glaubt man einigen kritischen Journalisten, in der Zukunft vorbei sein. Denn am 3. Juli fällte das Plenum des Bundesverfassungsgerichts ein Urteil, das zumindest Teile der Öffentlichkeit und wer weiß, vielleicht auch eine nicht ganz unbeträchtliche Zahl von Juristen alarmierte. Ein weitreichendes Urteil, mit welchem die bisherigen Grundsätze hinsichtlich des Einsatzes der Bundeswehr im Innern über den Haufen geworfen werden könnten (die entsprechende Pressemeldung des Gerichts wurde jedoch erst am 17. August verbreitet). Das Plenum ist übrigens die Versammlung sämtlicher Richter des Bundesverfassungsgerichts und kommt alle paar Jahre zusammen.

In Zukunft, so kommentierte Heinrich Wefing dieses Urteil am 23. August auf der Titelseite der ZEIT, „kann die Bundeswehr auch dann im Bundesgebiet ihre Waffen einsetzen, wenn es nicht nur um alles geht, sondern nur um viel.“ Denn das erlauchte Gremium des Verfassungsgerichts hatte ent-

schieden, dass die Bundeswehr bei „ungewöhnlichen Ausnahmesituationen katastrophischen Ausmaßes“ auch im Inneren eingesetzt werden dürfe. Allerdings haben die Richter auch festgestellt, dass die Streitkräfte nur unter der Voraussetzung eingesetzt werden dürfen, wenn „Gefahr für den Bestand oder die freiheitliche demokratische Grundordnung des Bundes oder eines Landes besteht.“

Eigentlich ging es um das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) und um die Frage, ob es der Bundeswehr erlaubt werden soll, zur „Abwehr besonders schwerer, von Luftfahrzeugen ausgehenden Unglücksfälle eingesetzt werden“ darf. Es ging also um die Frage, ob ein von Terroristen entführtes Flugzeug von der Luftwaffe abgeschossen werden darf, bevor die Entführer es als Waffe benutzen und es in irgendwelche Gebäude (z.B. den Reichstag in Berlin, das Frankfurter Bankenviertel oder die Chemieanlagen der BASF) stürzen lassen? „Nine-Eleven“ lässt grüßen. Bereits im Februar 2006 hatte der Zweite Senat des Bundesverfassungsgerichts einen entsprechenden Passus des LuftSiG als einen „Verstoß gegen das Grundrecht auf Leben und gegen die Menschenwürde für verfassungswidrig und für nichtig erklärt“. Nun wollten die Landesregierungen von Bayern und Hessen es im Rahmen einer „abstrakten Normenkontrolle“ noch einmal genau wissen. Der damit befasste Zweite Senat hatte deshalb das Plenum des Karlsruher Gerichts angerufen. Dieses kam nun zu der oben aufgeführten Entscheidung. Mit den Ausnah-



→ Entführte, mit Zivilisten besetzte Flugzeuge dürfen auch weiterhin nicht abgeschossen werden – Eurofighter beim Abfangeinsatz
Photo: Luftwaffe

men, dass die Bundeswehr nicht gegen Großdemonstrationen eingesetzt werden darf und der Abschuss eines, mit Zivilisten besetzten Flugzeugs, auch weiterhin untersagt ist.

„Ausnahmesituationen katastrophischen Ausmaßes“ – eine Interpretationssache?

Nun kann man sich darüber streiten, ob es sich hier um ein „historisches Urteil“ handelt, weil die Bundesrepublik damit, wie Heinrich Wefing es formuliert, „eine ihrer ältesten Grundüberzeugungen aufgegeben“ hat. Oder ob es sich dabei lediglich um einen höchstichterlichen Hinweis handelt, in welchen Fällen die Bundeswehr im Inneren und damit gegen die Bevölkerung bzw. bestimmte Bevölkerungsgruppen eingesetzt werden darf? Dabei stellt sich natürlich die Frage, was unter dem Begriff einer „ungewöhnlichen Ausnahmesituation katastrophischen Ausmaßes“ zu verstehen ist. Marodierende Massen in unseren Innstädten? Brennende Ölfässer auf den Straßen, bürgerkriegsähnliche Schlachten zwischen den Hell-Angels und ihren Konkurrenten oder aus dem Ruder gelaufene Facebook-Parties? Zustände, bei welchen der US Präsident die Nationalgarde einsetzen würde?

Die Frage ist also, wie und vor allem von wem dieser Begriff dann interpretiert wird. Könnte es denn sein, dass einige mit der entsprechenden Phantasie ausgestattete Politiker auf die Idee kommen könnten, langandauernde, von „Splittergewerkschaften“ der Piloten, Busfahrer, Lokführer, Müllwerker, Stewardessen oder Fluglotsen vom Zaum gebrochene Streiks als „Ausnahmesituation katastrophalen Ausmaßes“ zu erklären? Vor allem dann, wenn einflussreiche Unternehmer, aufgebrachte Bürger und die Boulevardpresse einmal wieder von einer „Geiselnahme“ durch Höchstverdiener fabulieren und fordern, diesem Treiben endlich Einhalt zu bieten.

Das müsste dann ja nicht unbedingt bedeuten, dass das Militär nun mit Waffengewalt gegen die Streikenden vorgehen soll. Es könnte ja ausreichen, wenn die Bundeswehr daran ginge, die Müllberge auf den Straßen zu beseitigen, die Aufgaben der Straßenmeistereien durch die Feldjäger übernehmen zu lassen oder bei der Flugsicherung Soldaten als Streikbrecher einzusetzen. In den Kontrollzentralen müssten dann eben unsere beurlaubten Kollegen ihre Uniform wieder anziehen und die Anweisungen irgendwelcher, von der Luftwaffe abgeordneter SATCOs, ausführen. Und die streikenden Towercontroller würden dann eben durch Luftwaffenoffiziere der diversen Fliegerhorste ersetzt werden. Dass diese dann nicht über die entsprechenden Erlaubnisse verfügen und ihr Einsatz eigentlich illegal wäre, dürfte im Zweifelsfall nicht interessieren. Ein deutscher Offizier kann bekanntlich alles. Ob ein derartiges Vorgehen der Sicherheit jedoch dient, darf allerdings bezweifelt werden. Dabei muss dies ja nicht unbedingt in einer Katastrophe wie jener von Nantes enden, als bei einem Streik der zivilen französischen Controller deren Aufgaben von der militärischen Flugsicherung übernommen wurde und im März 1973 eine DC-9-32 der Iberia mit einer CV-990 „Coronado“ der Spantax kollidierte. Dabei war die DC-9 abgestürzt, während den Spantaxpiloten mit ihrer „Coronado“ trotz beschädigtem Seitenleitwerk noch eine Notlandung gelang. Es genügt schon an die chaotischen Zustände im amerikanischen Luftraum zu erinnern, nachdem der damalige Präsident Ronald Reagan 1981 ca. 12 000 streikende Controller auf die Straße gesetzt hatte. Der berühmte dicke Daumen des lieben Gottes soll damals ordentlich Überstunden geschoben haben.





➔ *Militärische Controller im Ausnahmefall als Streikbrecher eingesetzt?*

Photo: DFS

Nun kann es gut sein, dass derartige Szenarien von den Juristen als abwegig bezeichnet werden. Denn schließlich ist das Streikrecht ein unverzichtbares Element unserer demokratischen Rechtsordnung und genießt Verfassungsrang. Zudem ist der Bestand und die freiheitlich demokratische Grundordnung des Bundes durch einen langandauernden Streik nicht gefährdet. Allerdings ist das Streikrecht in unserem Grundgesetz nicht per se erwähnt. Es wird mit der in Art. 9 Abs. 3 GG verankerten Koalitionsfreiheit begründet. Und da es in den ersten 20 Artikeln unserer Verfassung niedergeschrieben ist, hat es auch einen hohen Stellenwert. Allerdings ist es, wie der wissenschaftliche Dienst des Bundestags ausführt, „nicht um seiner selbst willen dort niedergeschrieben, sondern nur zum Zweck des Abschlusses von Tarifverträgen“. Ein Streik um des Streiks willen wäre also illegal. Und er muss auch angemessen sein. Bereits 1973 hatte der Bundesgerichtshof in seinem „Fluglotsenurteil“ festgestellt, dass „Kampfmaßnahmen, die darauf abzielen, Dritte zu treffen und sei es auch nur in Form einer „dankbaren Entgegennahme dieser Nebeneffekte als Haupteffekte“ als rechtswidrig einzustufen sind. Allerdings waren die Fluglotsen damals verbeamtet, weshalb sie aufgrund ihres besonderen Treueverhältnisses gegenüber dem Staat eigentlich gar nicht streiken durften. Was sie (den Verfasser dieses Beitrags eingeschlossen) auch nicht taten – sie machten lediglich Dienst nach Vorschrift. Und wurden in jener Zeit zusätzlich von einer erhöhten Krankheitsrate betroffen. Das Fluglotsenurteil von 1973 passt also nicht so richtig zu der heutigen Situation.

Zusätzlich ist zu fragen, wie Fluglotsen, Piloten und Lokführer und in ähnlichen „sensiblen“ Bereichen Arbeitende ihre Forderungen gegenüber ihren Arbeitgebern durchsetzen. Wie andere Arbeitnehmer können sie dies nur, wenn es in-

gendwo wehtut. Dass dies dann nicht nur die Arbeitgeber, sondern auch die Passagiere oder Fahrgäste trifft, ist nicht zu vermeiden. Auch wenn die jeweilige Gewerkschaft diese eigentlich gar nicht treffen möchte. Das ist die unangenehme Folge eines Streiks im Transportgewerbe. Wobei es ziemlich erstaunlich ist, dass dieses Streikrecht ausgerechnet von denjenigen beklagt wird, die einer Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen lautstark das Wort reden und das Streikrecht den dort Beschäftigten gewissermaßen in die Wiege legen.

Obwohl das Plenum des Bundesverfassungsgerichts Streiks bei den Ausnahmetatbeständen nicht aufgeführt hat (lediglich bei Großdemonstrationen darf die Bundeswehr nicht eingesetzt werden), dürften sich Politiker mehrfach überlegen, mit der Bundeswehr gegen streikende Fluglotsen, Lokführer oder Schleusenwärter vorzugehen bzw. Soldaten als Streikbrecher einzusetzen. Dass Regierungen anderer demokratischer Staaten sich nicht gescheut haben, diesen Weg zu gehen, kann nicht als Alibi vorgeschoben werden. Denn der Schaden, der dabei angerichtet wird, ist zu groß für unser demokratisches Gemeinwesen und das Vertrauen, dass Konflikte zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften ausgetragen werden. Und nicht mit der Hilfe militärischer Streikbrecher beendet werden dürfen.

Allerdings sollte dieses Urteil von den Abgeordneten des Bundestages nicht als gottgegeben hingenommen werden. Vielmehr sollten sie sich zusammensetzen und definieren, unter welchen Bedingungen die Bundeswehr im Inneren eingesetzt werden darf. Und sie sollten sich darauf einigen, dass Streiks nur durch Verhandlungen zwischen den Tarifpartnern beendet werden dürfen und dass Soldaten, gewissermaßen zur Wahrung der „Waffengleichheit“, nicht als Streikbrecher eingesetzt werden dürfen. „Niemand hindert die Volksvertretung daran, im Grundgesetz Klarheit über den Einsatz der Armee im Innern zu schaffen“, meint Heinrich Weging in dem o.a. ZEIT-Beitrag. Und so fährt er fort: „Das ist eine zentrale Entscheidung dieses Gemeinwesens“ Und unsere Volksvertreter sollten es tun, bevor ihnen das Verfassungsgericht (wieder einmal) erklärt, wie ihr Urteil auszulegen ist.

NATS finanziert Flugzeug



von
Werner
Fischbach

Zugegeben – es ist etwas ungewöhnlich, wenn ein Flugsicherungsdienstleister Geld sammelt, um ein Flugzeug für einen Fliegerclub zu finanzieren. Aber bei dem Fliegerclub handelt es sich um einen besonderen. Er nennt sich „Aerobility“, hörte früher auf den Namen „British Disabled Flying Association (BDFA)“ und ist auf dem Blackbushe Airport zuhause. Das Vereinsziel besteht darin, kranken und behinderten Menschen die Möglichkeit zu bieten, die Welt einmal von oben zu betrachten. Und zu diesem Zweck, so meinte der britische Flugsicherungsdienstleister NATS (National Air Traffic Services), lohnt es sich schon, Geld einzutreiben.

Dabei haben sich die britischen Flugsicherer nicht darauf beschränkt, in ihren Diensträumen diverse Sammelbüchsen aufzustellen und die Mitarbeiter freundlichst zu bitten, ihren Obolus in dieselben zu stecken oder sich in die Terminals der britischen Flughäfen zu begeben, um dort die Passagiere um eine milde Gabe für „Aerobility“ zu bitten. Sie haben sich vielmehr im ganzen Land an Aktionen beteiligt, um für die

gute Sache Geld einzutreiben. So hat ein Team an einem Wettbewerb teilgenommen, bei welchem es darum ging, ein Harvard-Flugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg möglichst schnell über die Rennbahn von Goodwood zu ziehen. Bei dem, von der Flugsicherungsgewerkschaft Prospect anschließend veranstalteten Galadinner wurden 35.000 britische Pfund eingenommen. Sechs Mitarbeiter des Kontrollzentrums von Prestwick „erschwammen“ in einem Wettbewerb 2.100 Pfund, und die Controller und Flugdatenbearbeiter von Luton stiegen so oft an ihrem Kontrollturm hinauf, bis sie die errechnete Höhe des Mt. Everest erreicht hatten. Natürlich gab es Geld dafür. Und schließlich brachte der NATS-Vorstandsvorsitzende, Richard Deakin, 4.200 Pfund für einen Segelflug über 150 km zusammen.

Zu Beginn dieser Aktion hatte sich NATS vorgenommen, 100.000 Pfund zusammen zu bekommen. Herausgekommen sind 150.000. Und dies reichte, um für Aerobility ein Ultraleichtflugzeug vom Typ Tecnam P2002JF zu erwerben. Am 5. Oktober wurde es von Richard Deakan an den etwas anderen Fliegerclub übergeben.

→ Richard Deakan bei der Übergabe der Tecnam an Aerobility.
Photo: NATS



Die letzten Cowboys der Lüfte

Vierhundert Meter Anlauf auf dem Moos: bei den Buschpiloten in Kanadas Norden.



Der Mann ist Pilot, und er ist dort unterwegs, wo Fliegen noch Handwerk ist. Wo Improvisation dazu gehört, Lotsen sehr weit weg oder für weite Landstriche gar nicht erst recht zuständig sind: Blake Lawson trägt Schwarz im Dienst – und dazu schwere Wanderstiefel mit dicker Profilsohle. Es passt gut zusammen. Mit einem Ruck zieht er noch mal die Kleidung zurecht, ehe es losgeht – einen dunklen Overall mit rot abgesetztem Reißverschluss – und justiert die großen Kopfhörer, biegt sich das Mikro vor die Lippen. Handgepäck hat er auch: eine große Tüte Chips mit Barbecue-Aroma und einen Werkzeugkoffer, den er gerade hinter seinen Sitz gewuchtet hat.

Meistens ist er zugleich in Personalunion sein eigenes Bodenpersonal, stellt Bremskeile vor und hinter die Flugzeigräder, sichert die Propeller, hilft beim Be- und Entladen und Manchem auch beim Ein- und Aussteigen. Jede Landung ist harte Arbeit, jeder Start kann zum Kraftakt werden, und beim Navigieren sind gründliche Ortskenntnisse manchmal hilfreicher als ein aktueller Kartensatz im Cockpit. Und manchmal muss er kleine Reparaturen gleich selbst durchführen können, weil aus dem Moos im Nirgendwo manchen Landeplatzes noch nie ein Flugzeugmechaniker aufgepoppt ist.

Sein Zuhause ist der Himmel über den Northwest Territories, sein Heimatflughafen Inuvik am Mündungsdelta des Mackenzie River. Und mit seiner Twinotter geht er nahezu überall runter, wenn es denn gewünscht ist: „Hauptsache, ich

kann ein paar Hundert Meter weit geradeaus schauen, und es ist kein Hindernis im Weg.“ Er lacht das Buschpiloten-Draufgängerlachen und gibt dem Armaturenbrett im Cockpit seiner über dreißig Jahre alten Maschine einen zärtlichen Klaps wie einem alten Gaul, den man noch mal zum Husarenritt durch den Wald jenseits der Koppel überreden will: „Pick a spot on the map and we try to land the aircraft there“, sagt er – „tippe einfach auf irgendeinen Punkt auf der Karte, und wir versuchen die Maschine dort runterzubringen.“ Das läuft dann so ab: erst ein Überflug in niedriger Höhe, um die Lage zu sondieren, vielleicht ein zweiter solcher Check, dann die Landung – oder die Suche nach einem besseren Platz gleich in der Nähe.

Piloten wie Blake Lawson, der aus Vancouver stammt, seit 1995 den Flugschein hat und seit über einem Jahrzehnt in Arktis und Subarktis arbeitet, sind hier oben die Helden des Himmels, die Cowboys der Lüfte. Sie fliegen bei Wind und Wetter. Und sogar für zwei Drittel des riesigen Landes sind sie das Bindeglied zur Außenwelt: die Busch-Piloten Kanadas, die notfalls auch dort landen, wo es keine Pisten gibt – auf Moostepichen, Sandbänken, Wiesen. Eine Extra-Lizenz ist nicht nötig. Nur Erfahrung braucht man. Und davon reichlich.

Leute wie er können nichts auf den Wetterbericht geben – nicht in einer Gegend, wo die Witterung nur für die nächste halbe Stunde präzise vorhersagbar ist. Leute wie er müssen





Wolkenformationen lesen, aus Schleiern am Himmel Schlüsse ziehen können. Er muss sich mit dem Wind duzen, sogar mit den Sternen etwas anfangen können. „Hier oben hast Du mehrmals täglich schönes Wetter“, sagt er. „Und zwischendrin kann es übel werden.“ Er verzieht denn Mund, als sollte die Mimik unterstreichen, wie schlimm es unverhofft kommen kann.

Gerade während der Sommermonate, wenn vor der arktischen Küste der Northwest Territories die Eisberge schmelzen, kommt es oft urplötzlich zu dichtestem Nebel. Ganz im Osten entlang der Küsten Labradors und der von den Ureinwohnern selbstverwalteten Provinz Nunavut ist es kaum anders: „Manche Schotterpisten der kleinen Inuit-Gemeinden, die wir im Liniendienst anfliegen, sind dann für Tage geschlossen – und zwischendurch mal für zwanzig Minuten wieder geöffnet., wenn sich überraschend eine Lücke im Nebel auftut. Nur ist dann unsere Maschine meistens gerade ganz woanders. Es ist schwer, hier oben Flugpläne aufrecht zu erhalten. Wir tun unserer Bestes.“ Er grinst. „Und Hauptsache, Dein Landeplatz ist nicht matschig. Dann wird es nichts. Dann solltest Du dort nicht runtergehen. Du könntest Dich festfahren. Oder überschlagen.“

Und was das Wetter angeht, spricht er sicherheitshalber nie vom „Bericht“. Das suggeriert zu viel Präzision. Er nennt es „Prophezeiung“. Das hat etwas Überirdisches und betont zugleich die eigene Machtlosigkeit. Und im Übrigen sind Prophezeiungen immer schon terminlich eher ungenaue Vorhersagungen mit gewissem Pathos gewesen. Es kann so kommen. Aber es kann auch ganz anders werden.

Für die dünn besiedelten Weiten Kanadas nördlich einer gedachten Linie Montreal-Edmonton-Port Hardy sind die Buschflieger oft die einzige Verbindung zur Außenwelt. Flü-

se und Meere sind, außer an der Pazifikküste, zwei Drittel des Jahres gefroren und fallen als Verkehrsweg aus, und gerade im Norden gibt es etliche Orte, die zwar eine Hauptstraße durch die Siedlung haben, aber völlig ohne Pisten-Anbindung an irgendeine andere Häuseransammlung oder gar einen Highway auskommen müssen.

Wer hier nicht selber einen Flugschein und eine kleine Maschine hat, ist auf außerhalb Kanadas so unbekanntere Flugesellschaften wie Air Tindi, Kenn Borek Air oder Buffalo Airways angewiesen, die mit den Arbeitsrössern der Aeronautik, manche sogar noch aus deren Frühzeit, und durchaus ansehnlicher Flottengröße den Norden bedienen – Buffalo aus Yellowknife heraus sogar noch im Liniendienst mit steinalten Maschinen vom Typ DC3, die immerhin seit 1950 nicht mehr hergestellt werden.

Lawson fliegt für Aklak Air, eine Gesellschaft, die den örtlichen Inuit gehört und von Inuvik im Mackenzie-Delta aus den äußersten Nordwesten Kanadas an der Grenze zu Alaska erschließt – ein Aktionsgebiet von etwa anderthalb tausend Kilometern Durchmesser, in dem weniger als fünftausend Einwohner leben.

Ein Dreivierteljahr lang machen Unternehmen wie diese ihr Brot-und-Butter-Geschäft mit der Linienfliegerei zwischen den Dörfern, transportieren Menschen zum Doktor oder zum Rathaus der nächstgrößeren Stadt und wieder zurück, befördern auf den Sitzen festgeschnallte Kisten mit Tomaten und Salat, Ersatzteile für Motorschlitten oder Huskies auf Heimreise vom Tierarzt. Im kurzen Sommer verdienen sie sich das Sahnehäubchen, wenn sie abenteuerlustige Touristen zu sündteuren Ticketpreisen anstatt der Salatköpfe durch die Arktis befördern – und vor allem für Chartergrüppchen zu Sonderflügen starten.



→ Text und Photos: Helge Sobik





So sehr Piloten wie der Mann aus Vancouver es lieben, in dieser alles andere als erschlossenen Gegend zu fliegen und sich den täglichen Unwägbarkeiten zu stellen – so sehr zieht die Region mehr und mehr Teilzeitaussteiger aus den südlicheren Gefilden des Kontinents und aus Europa einen Abenteuerurlaub lang an. Am Anfang und am Ende der meisten dieser Trips steht ein Flug mit den Buschpiloten: weil es anders nicht geht.

Eine Maschine für zehn Personen chartern und sich zu Füßen der Richardson Mountains nicht weit vom Polarkreis absetzen lassen? Irgendwo, wo gerade die Sonne scheint? Obwohl – und mehr noch: gerade weil – dort kein Flughafen und keine Piste ist? Dafür achttausend Euro hinblättern? Es gibt diese Leute. „Und es sind keineswegs nur irgendwelche Reiche“, erzählt Lawson, „sondern vorwiegend Leute wie Du und ich. Ganze Familien oder ein paar Freunde. Leute, die einen Traum haben, das einmal im Leben gemeinsam machen wollen und dafür ihr Geld zusammenlegen.“

Blake Lawson jedenfalls ist von Juli bis Mitte September drei-, viermal am Tag mit seiner alten Twinotter auf solchen Touren unterwegs. Das Team in Inuvik hat in den Morgenstunden spezielle Tundra-Bereifung aufgezogen: besonders große, in dieser Machart ursprünglich für die DC3 gedachte Ballonreifen, die stabil und zugleich sehr nachgiebig sind, damit er auch dort landen kann, wo es keine Pisten gibt. Er geht dann am Eismeerstrand, bei Niedrigwasser im flachen Bett eines Wildnis-Flusses oder schlicht auf den Moosen einer Ebene im Nirgendwo herunter, um seine Passagiere abzusetzen: Leute, die eine Woche, manchmal einen Monat lang die Weite fast für sich alleine haben wollen, noch kurz „bye, bye“ sagen, dann mit Rucksack und Zelt oder mit faltboot durch die Wildnis ziehen werden. Ihre Verpflegung haben sie mit dabei – und werden alles Weitere mit der Angel aus einem der kristallklaren Flüsse ziehen. Ob das auch eine Ferien-Idee für ihn selber wäre? „Klar“, sagt Blake. „Wenn ich bloß Zeit dafür hätte! So arbeite ich im Sommer, der absoluten Hochsaison für uns Buschpiloten fast ununterbrochen und verbringe die Wintermonate in der Karibik oder auf den Malediven. Oder zum Fliegen zwischen den Forschungsstationen der Antarktis.“

Und während er diesen Vormittag den Leuten noch hinterherwinkt, die an den Richardson Mountains ihre Runde durch die westliche Arktis beginnen wollen, lässt er die Maschine bereits wieder zum Start rollen, schwenkt kurz vor einer granitene Felswand wieder auf die gedachte Moospiste ein, um seine Twinotter nun mit Anlauf zurück in die Luft zu bringen und leer den Flughafen von Inuvik anzusteuern. In zwei Wochen wird er diese Zivilisationsflüchtlinge an exakt derselben Stelle wieder abholen. Sofern kein Nebel dazwischenkommt und das Wiedersehen um ein paar Tage verschiebt. Bis dahin, werden sie auf sich selbst gestellt sein.

Ungefährlich ist der Job des Buschpiloten nicht. Nahezu jede Airline, die hier geschäftlich aktiv ist, hat bereits so genannte „Totalverluste“ hingelegt. Gemeint sind mit dem kalten, sachlichen Begriff aus der Sprache der Controller und der Statistiker Abstürze oder Bruchlandungen, bei denen das Flugzeug nicht mehr zu reparieren war. Auch zu Todesfällen kommt es – jedoch im Verhältnis zur Vielzahl der Starts und Landungen und erst recht zu den widrigen Bedingungen relativ selten. Wenn mal etwas geschieht, macht es außerhalb des arktischen Nordens kaum Schlagzeilen. Meldungen davon gelangen nicht mal in die Tageszeitungen Vancouvers oder Torontos – außer es handelt es sich um ein größeres Unglück. Das war 2011 der Fall, als eine Boeing 737, Baujahr 1975, der Inuit-eigenen und als sehr zuverlässig geltenden Gesellschaft First Air unter der Flugnummer 6560 auf dem Weg von Yellowknife nach Resolute Bay auf Ellesmere Island abstürzte. Die Maschine krachte tausendachtundert Meter vom Flughafen dieser Inuit-Community in die Tundra. Als Ursache gilt plötzlich aufgekommener Nebel. Retter unterdessen waren ungewöhnlich schnell zur Stelle – weil das kanadische Militär zufällig gerade in der Gegend eine Übung abhielt, die genau dieses Szenario zum Thema hatte: Bergung und Rettung nach Absturz einer Passagiermaschine in der Arktis.

Aklak Air, Blake Lawsons Arbeitgeber, musste an einem traurigen Novembermorgen des Jahres 2010 den Verlust der halben Flotte in nur einer Nacht bekanntgeben. Zu Tode kam niemand, und auch Verletzte gab es nicht. Ein Hangarfeuer am Flughafen von Inuvik zerstörte eine Twinotter, eine Beechcraft King Air 100 und eine Beechcraft 99. Als Ursache gilt ein Kurzschluss im Notstromaggregat. Die Feuerwehr hatte in der kalten Nacht nur einen einzigen Tankwagen mit Löschwasser zur Verfügung und konnte damit nicht mehr



ausrichten, als die Flammen am Übergreifen auf angrenzende Gebäude zu hindern. Bereits am Morgen danach nahm Aklak den Flugbetrieb wieder auf – erst mit einem behelfsmäßigen Notflugplan, dann in vollem Umfang, nachdem man anderswo entsprechende Maschinen angemietet hatte. Es ging nicht anders – schon deshalb, weil die Siedlungen im Nirgendwo auf diese Flüge angewiesen sind. Ihre Versorgung hängt davon ab.

„Taxifahrer werden die meisten aus Versehen“, sinniert Lawson. „Buschpilot wirst Du, weil Du es willst. Weil Du begeistert bist vom Fliegen. Und weil Du den Flug spüren willst. Hier draußen ist diese Arbeit noch Handwerk. Das wollte

ich.“ Die meisten Kollegen sind Kanadier wie er – aber auch Franzosen und Engländer sind dabei, auch ein Pole. Leute, die jedem Tag auch am Ruder eines A320 zwischen europäischen Hauptstädten pendeln und viel Geld verdienen könnten, aber den Thrill vorziehen. Mit dem Komfortverzicht, der damit verbunden ist.

Ob er sich bei all seiner Fliegerei hier oben an einen gefährlichen Zwischenfall während seiner Runden durch die Arktis erinnern kann? Er lacht: „Gerade an keinen bestimmten. Dafür sind es zu viele. Aber Angst hatte ich im Cockpit noch nie.“ Und nach ein wenig Nachdenken: „Zweimal war ich, na, sagen wir mal, ernsthaft besorgt.“





Kulula: Die witzigste Airline der Welt?

Diese südafrikanische Airline beweist ziemlich viel Humor – manchmal sogar fast schon schwarzen.

„Sehr geehrte Damen und Herren, willkommen in Kapstadt. Sie alle können den Flieger gleich verlassen – bis auf den heißen Kerl in Reihe 13, der darf gerne bleiben.“ Die Passagiere des Jets der südafrikanischen Billigairline Kulula drehten sich wohl alle ziemlich neugierig nach dem Adonis um, als der Flugbegleiter diese Durchsage machte – nur um zu merken, dass es gar keine Reihe 13 gibt. Für ihren Humor ist Kulula mittlerweile bekannt. „Wir ermutigen unsere Flugbegleiter, originell und lustig zu sein“, so Kulula-Marketingchefin Heidi Braurer gemäß dem südafrikanischen Wirtschaftsballt Business Report. „Wir stellen aber immer noch Flugbegleiter ein und keine Komiker.“ Doch die Kabinencrew scheint Spaß dabei zu haben: So drohen Passagieren, die den Sicherheitsanweisungen nicht aufmerksam zuhören, gelegentlich Abfrage- runden. Aufhorchen lassen dürfte auch folgende Aussage: „Wenn sie zwei Kinder haben, dann überlegen Sie, welches Sie lieber haben und helfen Sie diesem zuerst.“

Seit dem ersten Tag sei der Humor eines der wichtigsten Attribute der Airline gewesen, so Braurer. Nicht nur bei der Crew, auch in den Kampagnen. So reagierte die Airline wäh-

rend der WM 2010 ziemlich schlagfertig auf das Verbot der FIFA, den Begriff «World Cup» zu benutzen. Prompt bot sie Freiflüge für jeden an, der den Namen Sepp Blatter trägt. Da sich niemand meldete – auch nicht der FIFA-Präsident selbst – erhielt den Flug schließlich «Sepp Blatter, the Dog», ein Boston Terrier, der sich daraufhin zum Internetstar mit eigenem Twitter-Account mauserte.

Zweitgrößte Airline am Markt

2001 hob der erste Kulula-Flieger ab. Damals war die Tochter der südafrikanischen Comair die erste Billigfluggesellschaft Südafrikas. Inzwischen ist sie in dem Land die Nummer zwei mit einem Inlandsmarktanteil von 20 Prozent. 2,4 Millionen Passagiere transportieren die zwölf Boeing B737 im Jahr – ausschließlich an Ziele in der Region. Doch die Konkurrenz wächst. Mit steigenden Passagierzahlen werden in Afrika auch immer mehr Fluggesellschaften gegründet, die den Preisdruck steigern. «Da wir nie garantieren können, die billigsten zu sein, müssen wir daher durch etwas anderes hervorstechen», erklärt Braurer. Und dabei bleibt Kulula konsequent. Auch was das Design der Flieger betrifft. Die Jets der Fluglinie sind zum Teil ziemlich originell gestaltet.

Quelle: www.aerotelegraph.com/kulula-airline-mit-humor
Laura Frommberg

✈ ✈ **AIRLINES**



AIRLINES ✈ ✈

On a Kulula flight, (there is no assigned seating, you just sit where you want) passengers were apparently having a hard time choosing, when a flight attendant announced, „People, people we're not picking out furniture here, find a seat and get in it!“



On another flight with a very „senior“ flight attendant crew, the pilot said, „Ladies and gentlemen, we've reached cruising altitude and will be turning down the cabin lights. This is for your comfort and to enhance the appearance of your flight attendants.“



On landing, the stewardess said, „Please be sure to take all of your belongings. If you're going to leave anything, please make sure it's something we'd like to have.“



„There may be 50 ways to leave your lover, but there are only 4 ways out of this airplane.“



After a particularly rough landing during thunderstorms in the Karoo, a flight attendant on a flight announced, „Please take care when opening the overhead compartments because, after a landing like that, sure as hell everything has shifted.“



From a Kulula employee: „In the event of a sudden loss of cabin pressure, masks will descend from the ceiling. Stop screaming, grab the mask, and pull it over your face. If you have a small child travelling with you, secure your mask before assisting with theirs. If you are travelling with more than one small child, pick your favourite.“



„Weather at our destination is 50 degrees with some broken clouds, but we'll try to have them fixed before we arrive. Thank you, and remember, nobody loves you, or your money, more than Kulula Airlines.“



„Your seats cushions can be used for flotation; and in the event of an emergency water landing, please paddle to shore and take them with our compliments.“



„As you exit the plane, make sure to gather all of your belongings. Anything left behind will be distributed evenly among the flight attendants. Please do not leave children or spouses.“



And from the pilot during his welcome message: „Kulula Airlines is pleased to announce that we have some of the best flight attendants in the industry. Unfortunately, none of them are on this flight!“



Heard on Kulula 255 just after a very hard landing in Cape Town: The flight attendant came on the intercom and said, „That was quite a bump and I know what y'all are thinking. I'm here to tell you it wasn't the airline's fault, it wasn't the pilot's fault, it wasn't the flight attendant's fault, it was the asphalt.“



Overheard on a Kulula flight into Cape Town, on a particularly windy and bumpy day: During the final approach, the Captain really had to fight it. After an extremely hard landing, the Flight Attendant said, „Ladies and Gentlemen, welcome to The Mother City. Please remain in your seats with your seat belts fastened while the Captain taxis what's left of our airplane to the gate!“



Another flight attendant's comment on a less than perfect landing: „We ask you to please remain seated as Captain Kangaroo bounces us to the terminal.“



After a real crusher of a landing in Johannesburg, the attendant came on with, „Ladies and Gentlemen, please remain in your seats until Captain Crash and the Crew have brought the aircraft to a screeching halt against the gate. And, once the tire smoke has cleared and the warning bells are silenced, we will open the door and you can pick your way through the wreckage to the terminal.“



Part of a flight attendant's arrival announcement: „We'd like to thank you folks for flying with us today.. And, the next time you get the insane urge to go blasting through the skies in a pressurized metal tube, we hope you'll think of Kulula Airways.“



Heard on a Kulula flight: „Ladies and gentlemen, if you wish to smoke, the smoking section on this airplane is on the wing. If you can light ,em, you can smoke 'em.“



Vereinigung Cockpit e.V.
Frankfurt, 07. November 2012

OFFENER BRIEF

An den Vorstand, Deutsche Lufthansa AG

Sehr geehrte Frau Menne, sehr geehrte Herren,
Sie haben mit der Kündigung des Rahmenchartervertrages mit Augsburg Airways zum Ende des Sommerflugplanes 2013 entschieden, nach der Kündigung der Contact Air in diesem Jahr, schon bald auch auf die Zusammenarbeit mit der Augsburg Airways zu verzichten. Eine Fluggesellschaft, der Sie Ihre Kunden seit über 20 Jahren anvertrauen und die seit nunmehr 16 Jahren ausschließlich für Lufthansa fliegt. Zudem erfolgt deren Steuerung, genau wie bei Contact Air, durch die Netzmanager der Lufthansa.

Erst vor kurzem wurde bei Augsburg Airways nach Ihrem Beschluss, dort weitere fünf Embraer-Flugzeuge für Lufthansa zum Einsatz zu bringen, das Cockpitpersonal noch erheblich aufgestockt. Mit Ihrer Entscheidung, diese Fluggesellschaften ins Nichts zu stoßen, ist Ihr Konzept, fünf Regionalgesellschaften im Wettbewerb gegeneinander fliegen zu lassen, endgültig gescheitert.

Allein die seinerzeit im Falle der Contact Air getroffene Aussage durch Vorstandsvertreter, dass Lufthansa sowohl Contact Air als auch Augsburg Airways als Zulieferer betrachtet, für die man keine Verantwortung trage, war ein Schlag ins Gesicht aller Piloten, Kabinen- und Bodenbeschäftigten die-

ser Unternehmen. Im Ergebnis der jüngsten Entscheidung allerdings stehen erneut hunderte von Arbeitsplätzen zur Disposition. Unternehmerische Freiheit bedeutet auch soziale Verantwortung! Wir erwarten von Ihnen, dass Sie auch die Verantwortung übernehmen, dass für die Piloten der Augsburg Airways wieder Perspektiven geschaffen werden.

Es kann nicht im Interesse der deutschen Luftverkehrsindustrie sein, dass gut ausgebildete Piloten auf der Suche nach einem Arbeitsplatz Deutschland den Rücken kehren müssen, um in China oder in den Golfstaaten ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Auch dadurch werden diese, mit Lufthansa und anderen deutschen Airlines im Wettbewerb fliegenden Gesellschaften, unterstützt.

Wir fordern Sie daher öffentlich auf, Ihrer Verantwortung ganzheitlich gerecht zu werden, die Sie für alle Arbeitsplätze der Konzern- und Verbundunternehmen tragen. Das gilt auch für Augsburg Airways.

*Vorstand und Vorsitzende Tarifpolitik
Vereinigung Cockpit e.V.
Frankfurt, den 7. November 2012*

TAM-Airlines

This happend on TAM airlines.

A 50-something year old white woman arrived at her seat and saw that the passenger next to her was a black man. Visibly furious, she called the air hostess.

“What’s the problem, mam?” the hostess asked her. „Can’t you see?“ the lady said – “I was given a seat next to a black man. I can’t seat here next to him. You have to change my seat.“

“Please, calm down, mam“ – said the hostess. „Unfortunately, all the seats are occupied, but I’m still going to check if we have any.“

The hostess left and returned some minutes later.
“Madam, as I told you, there isn’t any empty seat in this

class- economy class. But i spoke to the captain and he confirmed that there isn’t any empty seats in the economy class. We only have seats in the first class.“

And before the woman said anything, the hostess continued.

“Look, it is unusual for our company to allow a passenger from the economy class change to the first class. However, given the circumstances, the Pilot thinks that it would be a scandal to make a passenger travel sitting next to an unpleasant person.“

And turning to the black man, the hostess said:
“Which means, Sir, if you would be so nice to pack your handbag, we have reserved you a seat in the first class...“

And all the passengers nearby, who were shocked to see the scenen started applauding, some standing on their feet.





Dr. Michael Kerkloh zum neuen ADV-Präsidenten gewählt:

Münchener Airport-Chef rückt an die Spitze des deutschen Flughafendachverbandes

Dr. Michael Kerkloh, der seit zehn Jahren den Vorsitz der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH führt, rückt jetzt auch innerhalb der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) an die Spitze. Im Rahmen ihrer Jahrestagung in Bremen wählten die Vorstände und Geschäftsführer der deutschen Flughäfen den 59jährigen Kerkloh heute einstimmig zum neuen Präsidenten ihres Dachverbandes. Bereits vor zwei Jahren war Kerkloh zum stellvertretenden Vorsitzenden der ADV gewählt worden. Am 1. Januar kommenden Jahres löst er als neuer ADV-Präsident den Düsseldorfer Flughafenchef Christoph Blume ab, dessen zweijährige Amtsperiode turnusmäßig mit dem Jahresausklang endet. Bereits in der Vergangenheit hat sich der langjährige Münchener Flughafenchef immer wieder für die spezifischen Anliegen und Interessen der deutschen Luftverkehrswirtschaft eingesetzt.

Seine neue Position als ADV-Präsident will Kerkloh auch dafür nutzen, die öffentliche Wahrnehmung der Flughäfen als Lokomotiven für Konjunktur und Beschäftigung zu schärfen: „Vom Luftverkehr hängen in Deutschland heute bereits

850.000 Jobs ab. Er trägt maßgeblich zur Wertschöpfung in unserem Land bei. Wenn unsere Volkswirtschaft ihre starke Position im globalen Wettbewerb langfristig behaupten soll, muss die Infrastruktur für den Luftverkehr mit dem wachsenden Mobilitätsbedarf Schritt halten“, erklärte Kerkloh. Wachstumsziele dürften allerdings kein Selbstzweck sein, so Kerkloh weiter.

Es käme vielmehr darauf an, durch effektive Kapazitätserweiterungen an den deutschen Flughäfen und durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger dafür zu sorgen, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrer Gesamtheit an Effizienz gewinnt. Michael Kerkloh: „Als ADV-Präsident werde ich mich in Berlin und Brüssel intensiv für einen wettbewerbsfähigen Flughafenstandort Deutschland einsetzen. In Anbetracht der schwierigen konjunkturellen Aussichten und der nachweislich negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer müssen weitere Belastungen für die deutschen Flughäfen unbedingt vermieden werden.“ Kerkloh kündigte zudem an, dass er verstärkt für die gesellschaftliche Akzeptanz der Luftverkehrsindustrie und ihrer Ausbauvorhaben werben wolle.



Anke Giesen ab 1. Januar 2013 im Fraport-Vorstand

Anke Giesen wird ab 1. Januar 2013 das Fraport-Vorstandsteam verstärken. Die 49-Jährige wird die beiden Geschäftsbereiche Retail und Immobilien sowie **Bodenverkehrsdienste** verantworten. Weiter wird sie für die Betreuung und Entwicklung der Konzern-Führungskräfte verantwortlich zeichnen.

„Ich freue mich, dass Anke Giesen nun schon zum Jahreswechsel das Vorstandsteam der Fraport AG verstärken wird. Frau Giesen hat sich in ihren verschiedenen Berufsstationen über die wichtigen Personalthemen hinaus auch stets stark geschäftspolitisch engagiert, so bei Pfeleiderer als Mitglied des Managementteams bei der Neuausrichtung des westeuropäischen Geschäftsfelds sowie der Integration neuer Werke in Kanada und den USA oder jetzt als Mitglied des Vorstands der Douglas Holding im Retailgeschäft“, sagte Fraport-Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar.

Anke Giesen verfügt über langjährige und umfangreiche Führungserfahrungen. Nach ihrem Jura-Studium startete sie ihre Karriere bei der Mannesmann Dematic AG als Referentin für Personal und Führungskräfte. Im Jahr 2001 wechselte Giesen

zur Pfeleiderer AG, wo sie diverse leitende Funktionen bekleidete, ab 2004 als Leiterin Personal Konzern und Mitglied der Geschäftsleitung des Business Centers Westeuropa. 2009 wurde sie Mitglied des Vorstands bei der Douglas Holding AG.

Bereits zum 1. Oktober 2012 wurde **Michael Müller** (54) zum **Personalvorstand** und **Arbeitsdirektor** des Unternehmens bestellt. Müller tritt die Nachfolge von Herbert Mai an, dessen Vertrag aus Altersgründen zum 30. September 2012 ausläuft. Er übernimmt die Verantwortung für die Personalabteilung, den Geschäftsbereich Airport Security und den Zentralbereich Einkauf.

Michael Müller trat bereits 1984 in die damalige Betreiber-Gesellschaft des Frankfurter Flughafens ein und verantwortete verschiedene leitende Funktionen im Personalbereich. 1997 wurde der Diplom-Volkswirt zum Leiter des Bereichs Personalserviceleistungen ernannt, seit 2009 ist er Geschäftsbereichsleiter Bodenverkehrsdienste der Fraport AG.

Quelle: PM Fraport

Endabnahme für das Wide Area Multilateration System

Die DFS erteilte die Endabnahme für das Precision Approach Monitoring System Frankfurt (PAM-FRA). Bei dem von Thales Air Systems & Electron Devices hergestellten System handelt es sich um ein Wide Area Multilateration System (WAM), das bereits in allen Einzelheiten analysiert und getestet wurde und jetzt in die Flugsicherungsumgebung integriert wird. Es soll im April 2013 in Betrieb gehen, nachdem das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Genehmigung dazu erteilt hat.

Das PAM-FRA ist das erste WAM-System, das in Deutschland in Betrieb genommen wird und speziell für stark beflogene Lufträume entwickelt wurde. Es ermöglicht eine fünfmal größere Aktualisierungsrate im Vergleich zu konventionellen Radarsystemen und gegenwärtigen Industriestandards für Wide Area Multilateration. PAM-FRA liefert den Fluglotsen eine verbesserte Situationsdarstellung, Sekundärüberwachungsdaten mit höchster Präzision und eine Aktualisierung im Sekundentakt, die notwendig ist, um sehr komplexe und

verkehrsreiche Lufträume zu kontrollieren. Im Jahr 2011 wurden am Flughafen Frankfurt 487.052 Flüge kontrolliert. In Lufträumen mit einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen kann es zu einem größeren Anteil an unvollständigen Signalen kommen. Dem soll das PAM-FRA entgegenwirken.

- Das System umfasst 37 Bodenstationen, 15 Sender und 37 Empfänger, die sich an 34 einzelnen Standorten befinden.

- Innerhalb eines Überdeckungsgebiets von 128 x 80 NM werden Überwachungsdaten mit hoher Genauigkeit bereitgestellt. Sie reichen vom Boden des Flughafens Frankfurt bis über Reiseflughöhe hinaus.

- In der Umgebung der Flughäfen Frankfurt und Hahn beträgt die niedrigste Erfassungsgrenze circa 150 Meter (500 Fuß) über Grund und erreicht ungefähr 300 Meter (1.000 Fuß) über Grund innerhalb des Anflugsektors des Terminals. Das übrige Gebiet wird ab etwa 900 Metern (3.000 Fuß) über Grund erfasst.

Quelle: DFS PM

Vereinigung Cockpit –

Piloten Europas werden alle legalen Mittel einsetzen die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten

Am 22. November 2012 organisierte die Vereinigung Cockpit (VC) als der Berufsverband der Verkehrspiloten in Deutschland eine Podiumsdiskussion zum Thema Flugdienstzeiten mit anschließendem parlamentarischem Abend in Berlin. Die Diskussionsmoderation übernahm Michael Opoczynski, bekannt als Moderator der Sendung WISO.

Nach Begrüßung durch Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer diskutierten für das Ministerium (BMVBS) Staatssekretär Michael Odenwald, seit kurzem auch Aufsichtsratsmitglied der Deutschen Flugsicherung (DFS), Matthias von Randow, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Dr. Mick Spencer, Schlafforscher und Mitverfasser des Moebius-Reports und Präsident der VC Kapitän Ilja Schulz.

Trotz der einhellig bekundeten Meinung, dass Sicherheit an erster Stelle stehen muss, ergab sich ein kontroverses Bild. Während Herr von Randow die Ansicht vertrat, der „Profitgedanke habe beim Thema Sicherheit nichts zu suchen“, verwies er aber immer wieder darauf, dass die EASA die Verantwortung für die neuen Regelungen, die sich gerade in der politischen Endphase ihrer Abstimmung befinden, trage. Das Thema Flugdienstzeiten dürfe nicht zwischen „Gewerkschaften und Unternehmen austariert“ werden.

Eine Wortmeldung des im Publikum anwesenden Generalsekretärs des Europäischen Pilotenverbandes (ECA) Philip von Schöp-

penstau, der Teil der EASA Arbeitsgruppe war, wies im Widerspruch zu von Randows Aussagen darauf hin, dass die Luftfahrtunternehmen „zu 90 Prozent“ bei den diskutierten Regelungen gefragt hätten, wie sich dies „operationell auswirkt und was das kosten würde“, jedoch keine Sicherheitsargumente für oder gegen eine Regelung vorgebracht hätten.

Staatssekretär Odenwald begrüßte den Entwurf der EASA grundsätzlich – erstmals sei eine einheitliche europäische Regelung geschaffen worden. Auf Detailfragen antwortete er nicht, da das BMVBS noch keine abschließende Meinung habe, was Kapitän Schulz verwunderte, da bereits ein erstes Treffen auf EU Ebene stattgefunden habe, bei dem das BMVBS um seine Meinung gefragt wurde.

Dr. Mick Spencer, seit über zwanzig Jahren Forscher im Luftfahrtbereich zu den Themen Schlaf-, Arbeits- und Ruhezeiten, erklärte, dass aus seiner Sicht nicht nur die Ergebnisse der Forscher durch die EASA falsch interpretiert worden seien, sondern in vielen Punkten unzureichend berücksichtigt wurden. Exemplarisch nannte er die Nachtarbeitszeit, die statt der von EASA geplanten 11 höchstens 10 Stunden betragen dürfe, sowie die unzureichende Berücksichtigung der erhöhten Belastung durch mehrere Flüge in einer Schicht. Auch die kumulative Ermüdung durch mehrere sehr frühe und Nachtdienste hintereinander würde unzureichend geregelt. Er vertrat die Ansicht, dass man schon durch relativ kleine Änderungen zu einem Kompromiss kommen könne, der die Übermüdung besser vermeidet, ohne die wirtschaftlichen Interessen der Fluglinien zu vernachlässigen.

Kapitän Schulz kritisierte die vorliegende Regelung. Wie auch Dr. Spencer sieht der VC-Präsident die wissenschaftlichen Erkenntnisse zugunsten der Wirtschaftlichkeit in wesentlichen Punkten missachtet. Die EASA habe ihren Auftrag als Sicherheitsbehörde klar verfehlt. Auf die Frage was die Piloten zu tun gedenken, sollte die Regelung ohne Korrekturen so in Kraft treten, kündigte er an, dass die Piloten in Europa alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel nutzen werden, um sich für die Sicherheit ihrer Passagiere einzusetzen, bis die Regelung dem heutigen Stand der Wissenschaft entspricht

Quelle: PM der VC



Quito in Ecuador eröffnete neuen Flughafen

Der neue internationale Flughafen „Mariscal Antonio José de Sucre“ in Quito/Ecuador wird 13 Kilometer weiter östlich vom jetzigen am 20. Februar 2013 den Betrieb aufnehmen. Er soll mit 4100 Metern über die längste Start- und Landebahn der Welt verfügen. Die Betreibergesellschaft Quiport rechnet nach der Eröffnung des Terminalgebäudes damit, darin jährlich etwa sechs Millionen Passagiere abfertigen zu können und verspricht sich eine wesentlich verbesserte Abfertigung der Kunden der Passagen auf den Langstrecken wie Quito – Amsterdam oder Quito – Madrid anbieten zu können. Die

spanische Iberia kündigte außerdem an, Quito in Zukunft mit dem Airbus A340-600 anzufliegen. KLM will nach der Eröffnung die Metropole mit einer Boeing 777-300 die Anzahl der Nonstopverbindungen aus Amsterdam erhöhen. Der alte Airport, der vor allem wegen seiner unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum, limitierten Expansionsmöglichkeiten sowie des schwierigen Nord-Süd-Gefälles aufgegeben wird, soll nach Stilllegung in die größte Grünanlage der Hauptstadt umgewandelt. (wtt)



Skyguide training center nimmt neuen Tower Simulator in Betrieb

Genf, 14. November 2012. Skyguide kennt einen hohen Bedarf an Fluglotsen für die Kontrolltürme. Mit dem in Dübendorf eingeweihten neuen Turm-Simulator kann die Schweizer Flugsicherung ihre Ausbildung auf Jahre sicherstellen und auch externen Kunden Trainingskapazitäten anbieten. Damit stellt sie sich auf dem europäischen Ausbildungsmarkt besser auf.



Rundumsicht mit Frontprojektion

Um den höchsten Ansprüchen an die Ausbildung gerecht zu werden, verfügt der neue 3D Tower Simulator über eine 360 Grad Rundumsicht. Das Ausbildungszentrum der skyguide in Dübendorf besitzt nun drei moderne Turmsimulatoren. Damit kann die Sicht aus den Kanzeln einer Vielzahl von Flughäfen realitätsgetreu nachgestellt werden. Die neu eingeweihte Anlage – „TOSIM green“ – besitzt 17 zentrale HD Projektoren, was gegenüber herkömmlichen Anlagen mit Rückprojektion die Bildqualität verbessert.



Moderne Flugsicherungssysteme

Die neue Anlage ist zudem mit modernen Flugsicherungssystemen ausgerüstet wie integrierte Kommunikations- und Flugplaninformationssysteme, mit denen die an papierlosen Arbeitsplätzen eingesetzten FluglotsInnen ausgebildet werden können.



Mehr Ausbildungsqualität

Durch die leistungsfähigere Klimaanlage und höhere Kontraststärke im neuen Simulator können die Lernenden länger im Simulator üben, da sie weniger schnell ermüden. Der TOSIM green bietet Platz für drei Auszubildende und die notwendigen Instrukturen. Mit dem TOSIM green steht skyguide nun ein Tower Simulator zur Verfügung, um den Bedürfnissen an eine professionelle, zukunftsorientierte und zugleich auch wirtschaftliche Ausbildung gerecht zu werden.



Keine Preisaufschläge

Flugreisende, die über das Internet einen preisgünstigen Flug fest gebucht haben, brauchen das Bezahlen nachträgliche Preisaufschläge wegen beispielsweise gestiegener Steuern oder Gebühren nicht zu befürchten, selbst wenn eine solche Klausel in den allgemeinen Geschäftsbedingungen enthalten ist. Laut einem Urteil des Landgerichts München: „Da Verträge einzuhalten sind, müssen Airlines für einen überschau-

baren Zeitraum zwischen Vertragsabschluss und Antritt des Fluges eine Preisbindung garantieren. Die Übernahme eventueller Mehrkosten ist deshalb unzumutbar. Eine entsprechende Klausel ist auch deshalb nicht zulässig, weil Kunden zum Zeitpunkt der Preiserhöhung kein Rücktrittsrecht eingeräumt wird.“
(wtt)

Photo: skyguide



Laut DLR: Low Cost Fluganbieter in Deutschland schreiben wieder mehr Strecken aus

Zeichnete sich vor rund zehn Jahren in Deutschland das Low Cost Segment im Luftverkehr durch starke Wachstumsraten aus, so zeigen sich inzwischen gewisse Sättigungstendenzen. Die angebotenen Streckenzahl pendelte sich – laut Low Cost Monitor (LCM) bei etwa 650 Verbindungen in und aus Deutschland ein. Allerdings: Nach einem kräftigen Rückgang im Jahr 2011, kommt es in 2012 wieder zu einem geringen Wachstum von etwa zwei, europaweit sogar um sechs Prozent. Insgesamt 7000 europäische Low Cost Strecken sind sogar laut LCM ein neuer Rekord. Dr. Peter Berster vom DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr: „Im vergangenen Sommer haben wir 648 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Low Cost Verkehr gezählt. Dies sind immerhin 13 Strecken mehr als im Sommer 2011.“ Neue deutsche Flughäfen kamen allerdings nicht hinzu, allerdings gibt es mehrere neue Ziel-Airports: beispielsweise Rijeka in Kroatien. An Großflughäfen – wie

Berlin-Tegel erhöhten sich einschlägige Angebote (plus 30 wöchentliche Starts). Der Hauptstadtflughafen ist mit knapp 650 wöchentlichen Flügen die größte Drehscheibe für Low Cost Carrier (LCC) in Deutschland. Zuwächse gab es an kleineren Airports wie Hahn oder Memmingen, die noch im vergangenen Jahr Verluste hinnehmen mussten. Berlin -Schönefeld, Köln/Bonn, Hamburg, München und Frankfurt meldeten dagegen einen Rückgang im Low Cost Geschäft. Im ersten Halbjahr 2012 nutzten 29 Millionen Passagiere die deutschen Low Cost-Angebote. Das entspricht einem Marktanteil von rund 30 Prozent (minus drei Prozent). Insgesamt erholt sich die Branche. Die Zahl der Starts nach und ab Deutschland kletterte gegenüber 2011 um 1,5 Prozent auf wöchentlich 4900 Flüge (im Rekordjahr 2010 rund 5400). Die drei wichtigsten Low Cost Carrier sind Air Berlin, Germanwings und Ryanair. *wtt*



GDF-Ausgabe Oktober 2012 S. 50

Artikel: Rynair bedroht spanischen Pilotenverband:

Ich glaube, es wäre auch endlich an der Zeit, dass einmal ein „JUMBO“ mit Passagieren, die es nie billig genug haben können und „Geiz Geil“ finden, beladen werden sollte. Warum? Wenn der Flugkapitän Ihnen kurz vor dem eigentlichen Flughafen mitteilt, wir müssen wegen schlechtem Wetter einen Ausweichflughafen ansteuern, aber wir hätten da ein Problem mit der Kerosinmenge!

Diese dummen Gesichter möchte ich dann gerne sehen. Ich gehe davon aus, dass beim nächsten Flug alle diese (fast schon krankhafte geizigen) Passagiere nun wieder mit einer normale Fluggesellschaften, die einen ordentlichen Preis mit einem ordentlichen Service bieten, fliegen werden.

Wie schön ist es doch, wenn dann über Stuttgart eine Gewitterfront gemeldet wird und ich die Rückenlehne nach hinten lege, mich entspanne und weiter nach Frankfurt fliege...ach ja...fliegen kann doch so schön sein.

Werner Fries, 68199 Mannheim



Liebe Kollegen,

ich bin ein großer Fan eurer Airplanes-Seiten. Besonders der Artikel über den Abschied der B727 bei Lufthansa hat mir gut gefallen, da ich vor meiner DFS-Zeit eine Ausbildung bei LH zum Flugzeugmechaniker gemacht habe. Dabei hatte ich das große Glück noch an der 727 (da hatten sie noch die B727-230 Adv.) herumschrauben zu dürfen.

Auch wenn es vor meiner Zeit war, glaube ich, daß es bei der Kranichairline keine B727-130 bzw. -130C gab, sondern daß sie mit der Bezeichnung -030 bzw. -030C geflogen sind.

Vielleicht könnt ihr mir kurz mal eine Antwort mailen, ansonsten viele Grüße aus Düsseldorf in Langen

Christoph Kästner

merkmale, 15.11.12 Nicht noch länger arbeiten

„Gefährlicher Cockpit-Schlaf“;
Weltspiegel 13. September

Als ich in meinem Beruf noch aktiv war, erlebte ich es schon einmal – bereits in den 80er-Jahren –, dass ich zu einem Verkehrsflugzeug eine Stunde lang keinen Kontakt hatte, da beide Piloten offensichtlich eingeschlafen waren.

Wir wurden zum Glück rechtzeitig von den Kollegen aus der Wiener Verkehrsleitzentrale auf die Nichterreichbarkeit der Piloten hingewiesen. Meine Kollegen und ich hatten einen ungeheuren Arbeitsaufwand und dadurch großen Stress, die übrigen

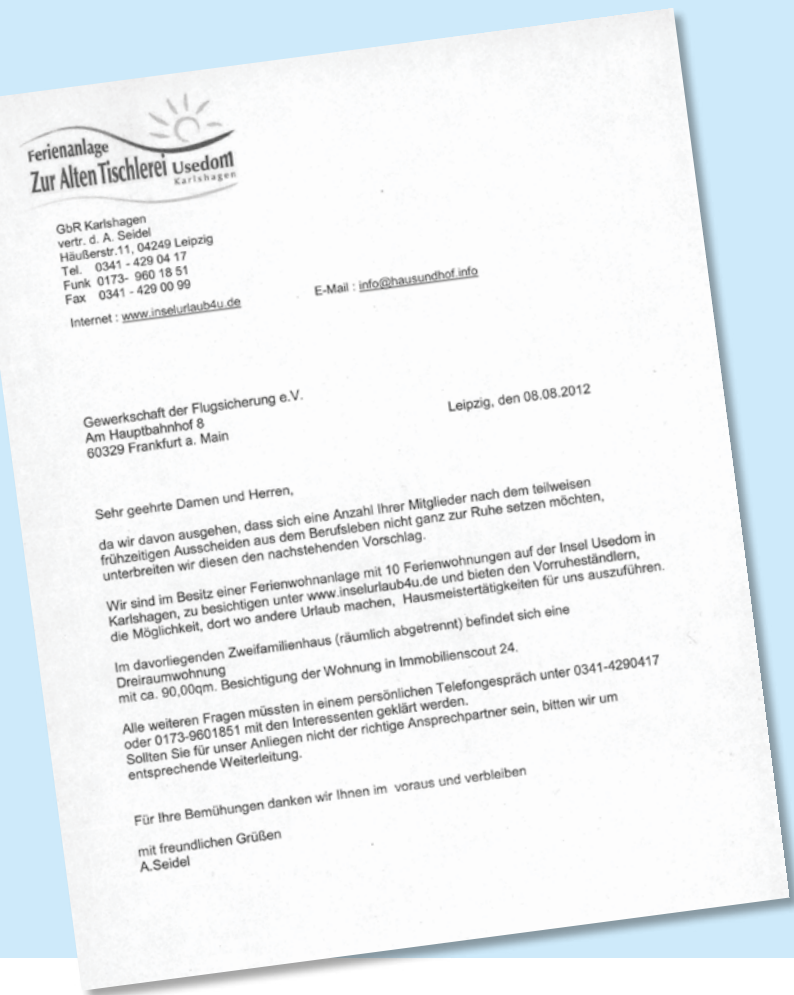
Flugzeuge um dieses unerreichbare Flugzeug herum zu leiten, noch dazu, wo Deutschland damals schon den dichtesten Luftverkehr in Europa hatte.

Zum Glück steuerte der Autopilot dieses Flugzeug auf der vorgegebenen Luftfahrtrasse, und auch die Höhe wurde eingehalten, aber unzählige Versuche, mit den Piloten Kontakt aufzunehmen, scheiterten.

Es kann doch nicht sein, dass in der heutigen Zeit, wo sich der Luftverkehr nahezu verdoppelt hat, die Piloten noch länger arbeiten müssen.

Karl Kraus

Fluglotse i. R., Hohenlinden



Sehr geehrte Damen und Herren,
da wir davon ausgehen, dass sich eine Anzahl Ihrer Mitglieder nach dem teilweisen frühzeitigen Ausscheiden aus dem Berufsleben nicht ganz zur Ruhe setzen möchten, unterbreiten wir diesen den nachstehenden Vorschlag.

Wir sind im Besitz einer Ferienwohnanlage mit 10 Ferienwohnungen auf der Insel Usedom in Karlshagen, zu besichtigen unter www.inselurlaub4u.de und bieten den Vorruheständlern, die Möglichkeit, dort wo andere Urlaub machen, Hausmeistertätigkeiten für uns auszuführen.

Im davorliegenden Zweifamilienhaus (räumlich abgetrennt) befinden sich eine Dreiraumwohnung mit ca. 90 m². Besichtigung der Wohnung in Immobilienscout24.

Alle weiteren Fragen müssten in einem persönlichen Telefongespräch unter 0341 - 4290417 oder 0173 - 9601851 mit den Interessenten geklärt werden. Sollten Sie für unser Anliegen nicht der richtige Ansprechpartner sein, bitten wir um entsprechende Weiterleitung.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen im voraus und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

A. Seidel



2013 AUSLIEFERUNG

- 15.02.
- 15.04.
- 15.06.
- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.



REDAKTIONS-SCHLUSS

- 15.01.
- 15.03.
- 15.05.
- 15.07.
- 15.09.
- 15.11.

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Lutz Pritschow (Int. Affairs), Harry M. Helbig (Airports, Airlines, „Spotter“), Manos Radisoglou (Akademie, Ausbildung u. ä.), Daniela Franke (UZ), „Emmi“ Enneper („Ehemalige“), Michael Hnida (Technik),

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Jörg Biermann, Matthias „Matz“ Maas, R. Schütz, „Joe“, Robert Bailey, Jonathan Bötig, Werner Fischbach, Helge Sobik, Laura Frommberg, VC, Klaus Wittkamp, skyguide

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

Cover:
AirBerlin

U4:
„der flugleiter“,
Ausgabe 4/2003 (!)

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563

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

→ Das Jahr des Jubiläums rückt näher. 10 Jahre GdF!
Zur Erinnerung: Das war die U3 der Ausgabe 4/2003!

DFS-Geschäftsführung verlässt die Versammlung und brüskiert alle Anwesenden

Für Mittwoch, den 15. Oktober 2003 wurden – auf Grundlage des Betriebsverfassungsgesetzes – nicht nur alle Betriebsräte der verschiedenen DFS-Niederlassungen, sondern auch alle im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften vom Gesamtbetriebsrat der DFS zur jährlich stattfindenden Betriebsräteversammlung eingeladen. Dieser Einladung ist auch die GdF, mit ihrem Vorsitzenden Klaus Berchtold-Nicholls, gefolgt.

Zu Beginn des 2. Versammlungstages, der stets im Zeichen der DFS-Geschäftsführung steht, wurde von Seiten der DFS-Geschäftsführung die Anwesenheit des GdF-Vorsitzenden gerügt und darauf hingewiesen, dass die GdF keine im Unternehmen vertretene Gewerkschaft sei. Die Betriebsräteversammlung erhalte somit einen öffentlichen Charakter, führten die Mitglieder der DFS-GF aus und negierten dabei bewusst und vorsätzlich die Tatsache, dass ca. 80% der auf der Betriebsrätekonferenz anwesenden Betriebsräte sowie ca. 2000 weitere Mitarbeiter Mitglieder der GdF sind!

Nach einer kurzen Unterbrechung und einer intern durchgeführten Abstimmung aller anwesenden Betriebsräte wurden die Bedenken der Geschäftsführung durch die Betriebsräte verworfen und die Anwesenheit des GdF-Vorsitzenden ohne Gegenstimmen bestätigt.

Nach Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses verließen sämtliche Mitglieder der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung GmbH den Versammlungsraum.

Der Vorstand bedauert die weitere Eskalation um die Anerkennung der GdF, die ausschließlich durch die DFS-Geschäftsführung verursacht wurde und durch diese auch zu vertreten ist.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung fordert die DFS-Geschäftsführung erneut zur konstruktiven Zusammenarbeit auf.

Information der Gewerkschaft der Flugsicherung,
Fachbereich FS- Betriebsdienste
Geschäftsstelle:
Herzogstraße 41,
63263 Neu-Isenburg,
Tel. 06102-733714,
Fax 06102-733715,
www.gdf-online.org



Vorstand, Geschäftsstelle,
Redaktions- und Presseteam

wünschen allen
Kolleginnen und Kollegen
sowie allen, die uns unterstützend
durch das Jahr 2003
begleitet haben,
ein gutes, erfolgreiches
und friedliches
Jahr 2004

→ Das Jahr des Jubiläums rückt
näher. 10 Jahre GdF!
Zur Erinnerung: Das war die
U4 der Ausgabe 4/2003!

Dies gilt auch und erst
recht für 2013! Ein hoffentlich
erfolgreicher Neubeginn.